

Vergaderjaar 2015–2016

33 678

Parlementaire enquête Fyra

Nr. 12

VERSLAGEN VAN DE OPENBARE VERHOREN

Inhoud

Maandag 18 mei		4
Dhr. A. (Arriën) Kruyt	Voorzitter van reizigersvereniging Rover	4
Dhr. R. (Ralph) Pans	Secretaris-generaal Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 1998 tot en met 2002	24
Dhr. M. (Maarten) Spaargaren	Directeur Bedrijfs- en productontwikkeling NS van 2001 tot en met 2008	72
Woensdag 20 mei		122
Dhr. K. (Kees) van Krieken	Extern adviseur van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 2001 tot en met 2007	122
Dhr. W. (Wim) Korf	Projectdirecteur HSL-Zuid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 1995 tot en met 2001	157
Dhr. J. (Jan) Timmer	President-commissaris van NS van 1996 tot en met 2001	212
Donderdag 21 mei		250
Dhr. P. (Pieter) Hofstra	Tweede Kamerlid (VVD) van 1994 tot en met 2006, woordvoerder vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van 1998 tot en met 2006	250
Dhr. G. (Gerrit) Zalm	Minister van Financiën van 1994 tot en met 2002 en van 2003 tot en met 2007	283
Mw. T. (Tineke) Netelenbos	Minister van Verkeer en Waterstaat van 1998 tot en met 2002	327
Vrijdag 22 mei		385
Dhr. W.A.G. (Nol) Döbken	Algemeen directeur High Speed Alliance van 2002 tot en met 2007	385

Dhr. T. (Tony) Smulders	Senior inkoper rollend materieel NS van 1999 tot en met 2005	435
Dhr. W. (Wim) Korf	Projectdirecteur HSL-Zuid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 1995 tot en met 2001	479
Woensdag 27 mei		485
Dhr. R. (René) van Marrewijk	Sales manager bij treinfabrikant Siemens van 2000 tot en met 2005	485
Dhr. M. (Meindert) Eland	Customer director bij treinfabrikant Alstom van 1998 tot en met 2008	506
Dhr. A. (Aad) Veenman	President-directeur NS van 2002 tot en met 2009	531
Donderdag 28 mei		572
Mw. K. (Karla) Peijs	Minister van Verkeer en Waterstaat van 2003 tot en met 2007	572
Dhr. B. (Bert) Meerstadt	President-directeur NS van 2009 tot en met 2013, directielid NS van 2001 tot en met 2009	613
Dhr. C. (Camiel) Eurlings	Minister van Verkeer en Waterstaat van 2007 tot en met 2010	677
Vrijdag 29 mei		726
Dhr. W. (Wouter) Raab	Directeur Financieringen & Deelnemingen van het Ministerie van Financiën vanaf 2007	726
Dhr. W. (Wim) Meijer	Voorzitter van de Raad van Commissarissen van NS van 2002 tot en met 2013	748
Mw. M. (Melanie) Schultz van Haegen	Minister van Infrastructuur en Milieu vanaf 2010, Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 2002 tot en met 2007	791
Maandag 1 juni		842
Dhr. T. (Tinus) Jonkers	Kwaliteitsinspecteur Fyra bij Lloyd's Register Rail Europe namens NS Financial Services Company (NSFSC) van 2005 tot en met 2013	842
Dhr. O. (Onno) Roelofs	Projectleider Fyra bij Lloyd's Register Rail Europe namens NSFSC van 2004 tot en met 2006	870
Dhr. R. (Richard) De Leeuw	Algemeen projectmanager Fyra namens NSFSC en NMBS (Belgische Spoorwegen) van 2004 tot en met 2008 en van 2010 tot en met 2013	906
Woensdag 3 juni		980
Dhr. J. (Jerry) Borger	Certificeringsmanager Fyra en consultant bij Lloyd's Register Nederland vanaf 2004	980
Mw. J. (Jenny) Thunnissen	Inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport vanaf 2008	1030

Dhr. K. (Krijn) van Herwaarden	Inspecteur vergunningverlening bij de Inspectie Leefomgeving en Transport vanaf 2010	1064
Donderdag 4 juni		1112
Dhr. J. (Jan-Willem) Siebers	Directievoorzitter High Speed Alliance (HSA) van 2010 tot en met 2013, commercieel directeur HSA van 2004 tot en met 2009	1112
Dhr. B. (Bas) Oosthoek	Opstartmanager ProRail vanaf 2007	1169
Vrijdag 5 juni		1198
Dhr. C. (Cock) Liefthing	Projectmanager Fyra bij onderhoudsbedrijf NedTrain van 2006 tot en met 2012	1198
Dhr. A. (Arie) van As	Bestuursvoorzitter onderhoudsbedrijf NedTrain van 2006 tot en met 2010, projectleider technisch onderzoek Fyra van NS in 2013	1246
Dhr. M. (Marc) Descheemaeker	Gedelegeerd bestuurder NMBS (Belgische Spoorwegen) van 2004 tot en met 2013	1277
Mw. M. (Merel) van Vroonhoven	Directielid NS van 2009 tot en met 2014	1341
Dhr. A. (Arie) Slob	Tweede Kamerlid (ChristenUnie) vanaf 2001	1400
Woensdag 10 juni		1429
Dhr. E. (Engelhardt) Robbe	Chief Financial Officer en directielid NS vanaf 2010	1429
Dhr. W. (Wouter) Raab	Directeur Financieringen & Deelnemingen van het Ministerie van Financiën vanaf 2007	1479
Donderdag 11 juni		1524
Dhr. M. (Maurizio) Manfellotto	President-directeur treinfabrikant AnsaldoBreda vanaf 2011	1524
Mw. M. (Merel) van Vroonhoven	Directielid NS van 2009 tot en met 2014	1574
Dhr. A. (Anne) Hettinga	Bestuursvoorzitter Arriva Nederland vanaf 2006, statutair directeur financiën Arriva van 2000 tot en met 2006	1613
Vrijdag 12 juni		1635
Dhr. E. (Engelhardt) Robbe	CEO NS vanaf 2015 (tijdelijk), CFO en directielid NS vanaf 2010 (in plaats van Dhr. T. (Timo) Huges, president-directeur NS van 2013 tot en met 2015)	1635
Mw. W. (Wilma) Mansveld	Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu vanaf 2012	1661

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 18 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Kruyt (reizigersvereniging Rover), die wordt bijgestaan door de heer Boric.

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Kruyt de belofte af.

De **voorzitter**: Mijnheer Kruyt, welkom als eerste getuige van deze parlementaire enquête. U bent sinds 2010 de voorzitter van Rover, een vereniging van reizigers voor reizigers in het openbaar vervoer. U zet zich ervoor in, het openbaar vervoer in Nederland te verbeteren en u behartigt de belangen van verschillende reizigers in het openbaar vervoer. Wij beginnen het verhoor niet voor niets met u. Wij hebben er juist voor gekozen om met de reizigers te beginnen. De vraag is waarom het beoogde vervoer over de hogesnelheidslijn naar het Zuiden nog niet tot stand is gekomen. Die vraag kun je ook anders stellen, namelijk: waarom heeft de reiziger niet gekregen wat hem indertijd in het vooruitzicht was gesteld? We zien de reiziger nog staan in januari, tevergeefs wachtend op de Fyra, waar hij zo lang naar had uitgekeken.

Mijnheer Kruyt, misschien is het goed om de toeschouwer vandaag mee te nemen in wat er allemaal is gebeurd. Niet iedereen is zo goed op de hoogte van het dossier als u. Wij willen eerst een paar minuten schetsen hoe het allemaal is gegaan. Het gaat hierbij om de hoofdlijnen. Dan kunt u aangeven of u ons verhaal herkent. We gaan terug naar 1989, toen verschillende ministers van Verkeer, uit België, Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland, samen tot de aanleg van verbindingen besloten tussen de verschillende Europese steden. Voor Nederland wordt dat in de jaren negentig concreter, wanneer onze voormalige regering besluit tot de aanleg van de HSL-Zuid. Het doel daarvan was de Randstad te ontsluiten en beter bereikbaar te maken. Men had ook een substitutiewens. Dat betekent dat men hoopte dat de reiziger in plaats van het vliegtuig of de auto de trein zou gaan kiezen. Met het ter beschikking komen van die snelle trein zouden veel minder mensen met de auto of met het vliegtuig gaan. De Staat heeft er toen voor gekozen om het gebruik van de hogesnelheidslijn niet automatisch aan een vervoerder in Nederland, de NS, te geven. Geheel in lijn met die tijd werd het vervoer over dat speciale traject aanbesteed. Dat recht heet een «concessie». Dat woord komt nog vaak terug de komende weken. Voor u, mijnheer Kruyt, is dat een heel helder begrip, maar het is niet voor iedereen zo bekend. De NS won in samenwerking met de KLM de aanbesteding van die zo gewenste concessie. Dat deden de NS en de KLM in een dochteronderneming van de NS: High Speed Alliance (HSA). De afkorting HSA zal vaker terugkomen. De treinen moesten door de Nederlandse Spoorwegen worden besteld. Dat deed NS Financial Services Company, de Ierse dochter van de NS. Die kocht de Fyra's. In vaktal worden die V250 genoemd. De treinen werden vijf jaar te laat geleverd. Zij hebben maar kort gereden en werden in no-time uit dienst genomen. Inmiddels zijn de

treinen teruggestuurd naar Italië en is de NS aan de slag gegaan met alternatief vervoer voor de reizigers. Dat moet naar verwachting in 2021, als ook de nieuwe treinen zijn geleverd, volledig gerealiseerd zijn. Al die onderwerpen gaan we de komende week bespreken. We willen daarbij zo min mogelijk afkortingen gebruiken, maar af en toe zullen we er niet aan ontkomen. Ik zie dat u knikt, mijnheer Kruyt, dus u herkent het verhaal.

De heer **Kruyt**: In grote lijnen herken ik het zeker. Mijn complimenten daarvoor.

De **voorzitter**: Dan gaan we beginnen. Het verhoor zal met name worden afgenomen door mevrouw Vos, mevrouw Bergkamp en mijzelf. We zoomen in op het belang van de reiziger, op zijn behoeften en op welke manier uiteindelijk in die behoeften is voorzien. De samenwerking tussen België en Nederland is ook wel bijzonder. Daar willen we met u zeker intensief over spreken. De hsl is immers een internationale lijn.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Kruyt, fijn dat u er bent. Ik wil het allereerst met u hebben over de belangen van de reiziger. In 1996 werd besloten tot de aanleg van de hsl. Wat vond Rover in die tijd van het idee om de hsl aan te leggen?

De heer **Kruyt**: Men vond dat een goed idee bij Rover, omdat de spoorcapaciteit in de Randstad al heel lang veel te klein is. De zogenoemde «oude lijn», de lijn van Amsterdam via Haarlem en Den Haag naar Rotterdam, is aangelegd in 1845. Nadien zijn er in de Randstad eigenlijk geen spoorlijnen meer gebouwd. Zoals u weet, is de bevolking sindsdien enorm gegroeid. We zagen dat de spoorlijn steeds meer vol begon te lopen. Behalve de voornemens voor de hsl, waren er ook plannen om in Nederland een beperkt net in te richten waar 200 km/u gereden zou worden. Ook daar paste de hsl helemaal in als een uitbreiding van de noodzakelijke infrastructuur in de Randstad.

Mevrouw **Vos**: Vond Rover het een goed idee om een lijn aan te leggen waarmee je 200 km/u kon rijden?

De heer **Kruyt**: Dat was een plan van de heer Van Witsen. Later is hij hoogleraar geworden, maar destijds was hij, dacht ik, bij de NS werkzaam of in ieder geval erbij betrokken. Dat hebben wij altijd een goed plan gevonden. Rover vroeg zich in die tijd ook af of het mogelijk zou zijn om het bestaande spoor te verdubbelen. Dat is wel degelijk als alternatief geschetst.

Mevrouw **Vos**: Als ik het goed begrijp, vond Rover het in die tijd op zichzelf een goed idee om een extra lijn aan te leggen, maar wilde zij niet per se een hogesnelheidslijn waarmee je 300 km/u kan rijden.

De heer **Kruyt**: Als ik het me goed herinner, is de discussie over 350 km/u pas later ontstaan. Als je er gewoon heel technisch naar kijkt, ligt het voor de hand dat je ... Van Parijs naar Brussel rijdt je 350 km/u. In België rijdt je zelfs maar 140 km/u. Dat je vervolgens van Antwerpen richting Rotterdam ook die snelheid haalt, is te begrijpen. Maar als het gaat om het betrekkelijk korte stuk tussen Rotterdam Centraal en Schiphol, kun je je afvragen of het de investering waard is geweest.

Mevrouw **Vos**: Oké. U komt op voor de belangen van reizigers. Kunt u opsommen wat de belangen of de behoeften van reizigers zijn?

De heer **Kruyt**: Er zijn verschillende groepen reizigers die gebruikmaken van zo'n internationale verbinding. Aan de ene kant is een segment op de markt bereid om veel geld te betalen als men daar veel comfort en snelheid voor terugkrijgt. Die mensen zijn bereid om het hoge tarief te betalen voor de Thalys. Zij vormen een bepaalde groep op de markt, maar er is ook een grote groep andere mensen, bijvoorbeeld studenten. Er zijn veel Nederlandse studenten die in België studeren. Zij hebben niet het geld om een dure trein te betalen, maar zij hebben wel tijd. Zij vinden het dus helemaal niet erg om een langzamere trein te hebben als zij daar minder voor hoeven te betalen. Er zitten ook categorieën tussenin. Gelet op het verkeer van en naar België, denken wij dat het heel belangrijk is dat er veel mensen naar Brussel moeten. Brussel is de Europese hoofdstad. Een aantal mensen moeten naar vergaderingen van de Europese instellingen, maar er is nog een enorm circuit omheen van alle mogelijke ngo's. Ik geloof dat er wel 5.000 zijn in Brussel. Er zijn dus ontzettend veel vergaderingen. Je weet altijd hoe laat de vergadering begint, maar je weet nooit hoe laat de vergadering zal ophouden. Wij hebben altijd gezegd: je moet een systeem hebben waarbij je flexibel heen en weer kunt. Dat was ons grote bezwaar tegen de reserveringsplicht. Daarbij moet je van tevoren bepalen hoe laat je weggaat, terwijl je in de praktijk niet weet hoe laat de bijeenkomst is afgelopen. Kortom: er zijn verschillende groepen reizigers, verschillende segmenten in de markt.

Mevrouw **Vos**: Laten we proberen de andere belangen van reizigers in het algemeen op te sommen. Wat zijn die belangen?

De heer **Kruyt**: Zeer in het algemeen kun je zeggen dat het openbaar vervoer of het treinvervoer het het beste doet bij een hoge frequentie en zo min mogelijk belemmeringen. Als je met het vliegtuig wilt, moet je reserveren. Het voordeel daarvan is snelheid, maar het nadeel daarvan is het gebrek aan flexibiliteit. Het grote voordeel van treintransport is de flexibiliteit.

Mevrouw **Vos**: Hoe zit het met de andere zaken, zoals een redelijke prijs en wifi?

De heer **Kruyt**: Wifi is zeker een punt, maar in 1999 wisten we nog niet wat wifi was. Ik vind het dus een beetje makkelijk om dit achteraf te zeggen. Maar toen de Fyra eindelijk op de rails verscheen, waren wij wel pijnlijk verrast dat er geen wifi in bleek te zitten. Dat vond ik anno 2012 toch wel merkwaardig.

Mevrouw **Vos**: Laten we nog even verder kijken. Hoe zit het met de bagageplekken en de zitplaatsen?

De heer **Kruyt**: Die zaken zijn bijna vanzelfsprekend. Zeker in internationale treinen moet je ervoor zorgen dat er meer ruimte is voor bagage dan in de stoptrein van Zaandam naar Amsterdam. Dat zijn dus wel degelijk dingen waar je op moet letten. Tegenwoordig worden er terecht eisen gesteld aan de toegankelijkheid voor rolstoelen. Dat is ook een onderwerp waar vroeger minder aandacht voor was. Op dat punt schoot de Fyra ook tekort. Natuurlijk willen mensen een prettige stoel hebben om in te zitten; zo is dat.

Mevrouw **Vos**: We hebben een lijst met criteria die goed zijn voor een reiziger. Niet iedereen zal evenveel waarde hechten aan alle criteria, maar we kunnen wel stellen: hoe meer een lijn voldoet aan die lijst, hoe beter het is voor de reiziger.

De heer **Kruyt**: Het is niet alleen voor de reiziger beter, maar ook voor het bedrijf dat de trein erop laat rijden. Zo'n bedrijf moet tenslotte ook geld verdienen.

Mevrouw **Vos**: Terecht. Het volgende onderwerp betreft deze concessie. In 2001 hebben de NS en de Staat afspraken gemaakt over het vervoer tussen Amsterdam en Brussel. Daarbij gaat het om de concessie waar de voorzitter het net over had. Waren de afspraken die toen in de concessie stonden, goed voor de reiziger?

De heer **Kruyt**: Die waren naar onze mening onvoldoende. We hebben destijds gereageerd op een memorandum of understanding. Rover heeft destijds samen met andere partners in het Locov een vrij uitvoerige reactie daarop geschreven. Daarin hebben we erop gewezen dat het gevaar bestond dat dit een lijn werd die niet is ingebed in het normale systeem. Daar hebben we toen al voor gewaarschuwd: pas op dat je niet een apart bedrijf creëert dat alleen maar van Amsterdam naar Rotterdam en naar België rijdt.

Mevrouw **Vos**: Wat is daar het probleem van?

De heer **Kruyt**: Er is dan met name een probleem met de tarifiering. Je krijgt dan een tarieveneiland. Als ik in die tijd een kaartje kocht voor Amersfoort–Gent – in Gent zitten mijn collega's,¹ dus ik heb het voorbeeld niet voor niets gekozen – betaalde ik een NS-tarief tot Rotterdam en betaalde ik het hoge tarief op de hogesnelheidslijn van Rotterdam tot Antwerpen of Brussel en daarna betaalde ik het NMBS-tarief om Gent te bereiken. Je hebt dus drie keer te maken met een systeem. Bij al die systemen begin je altijd met het opstaptarief. In het algemeen is een spoortarief opgebouwd uit een opstaptarief en daarna een degressief tarief. Het opknippen in drie segmenten leidde tot tariefstijgingen van 60%.

Mevrouw **Vos**: Zat dat in de concessie?

De heer **Kruyt**: Dat zat niet in de concessie, maar we hebben ervoor gewaarschuwd dat dit het gevolg zou zijn, tenzij de overheid flankerende maatregelen zou nemen. Dat staat in onze reactie op het memorandum of understanding. We hebben er ook op gewezen dat het de bedoeling was dat mensen minder gebruik zouden maken van het vliegtuig en van de auto. De voorzitter begon heel goed door te zeggen dat dit de bedoeling was. Wij hebben gezegd: dan moet je ook flankerende maatregelen nemen. Maar die maatregelen werden niet genomen. Dit was in hoofdlijnen onze kritische noot op die concessie.

Mevrouw **Vos**: Wat vond Rover destijds van de tariefstelling?

De heer **Kruyt**: In die tijd werd de tariefstelling in het onduidelijke gelaten. Ik herinner mij nog dat we eindeloos aan NS hebben moeten vragen, tot aan 2012 toe, wat voor tarieven er precies werden berekend. Wat ik op het

¹ Namelijk van TreinTramBus (toevoeging van de heer Kruyt).

laatst het meest bar en boos heb gevonden, was dat er geen rekening werd gehouden met abonenthouders. Vergis u niet: er zijn een hoop mensen die dagelijks op de Benelux-trein heen en weer gaan. Er zijn bijvoorbeeld mensen die in Antwerpen wonen en die in Rotterdam werken en mensen die in Amsterdam wonen en die in Antwerpen werken. Wie schetst onze ellende? Eind 2012, vlak voordat die trein ging rijden, bleek dat er met die mensen geen rekening was gehouden. We hebben eindeloos gevraagd naar die tarieven, maar daar waren de NS en de NMBS behoorlijk geheimzinnig over.

Mevrouw **Vos**: De afspraken gingen naar uw smaak dus iets minder over de belangen van de reiziger. Waar gingen de afspraken in die tijd wel over?

De heer **Kruyt**: Welke afspraken bedoelt u?

Mevrouw **Vos**: Ik bedoel de afspraken in de concessie, de afspraken die de Staat en de NS maakten.

De heer **Kruyt**: Volgens mij waren er niet veel afspraken. De Staat heeft heel lang zoiets gehad van: er is een concessie; doe dat maar. Heel lang hebben verschillende bewindslieden een houding gehad van: dit doet de markt; het bedrijf doet het verder allemaal zelf wel. Die houding is eigenlijk pas doorbroken met de komst van Minister Melanie Schultz. Zij is de eerste Minister die ik nooit heb horen zeggen: ik ga daar niet over. Iedere keer als er wat was, heeft zij wel degelijk haar verantwoordelijkheid genomen. Dat doet de huidige Staatssecretaris ook. Ik hoor haar nooit zeggen: ik ga daar niet over. Maar heel lang is die houding er wel geweest. Het was voor ons lastig. We moesten tegen bedrijven aanpraten waarvan we begrepen dat ze problemen hadden. We wisten wel dat ze dat geld moesten terugverdienen. Daardoor is de hele ellende ontstaan.

Mevrouw **Vos**: Het ging dus naar uw idee meer over geld en de afspraken dan over de reiziger.

De heer **Kruyt**: NS had veel geld betaald voor de concessie. Enfin, dat is al bekend. NS moest dat geld terugverdienen. Zij had dus de neiging om te zeggen: wij mikken vooral op de bovenkant van de markt, want we hopen dat we het geld dan terugverdienen. We hebben steeds gewaarschuwd: let op, want het gaat niet lukken. Je kunt ook heel veel verdienen aan de onderkant van de markt als je maar een goed aanbod doet, maar de denklijn was anders.

Mevrouw **Vos**: Dat is helder. Ik kom op een ander onderwerp. Toen er marktwerking kwam in de telecom, werd er een toezichthouder opgericht, namelijk de OPTA. Die hield toezicht op het goed functioneren van die markt. Was of is het markttoezicht op het openbaar vervoer op het spoor goed geregeld?

De heer **Kruyt**: Nee. We hebben bij Rover voortdurend gezegd dat we helemaal niet tegen marktwerking zijn. Er zitten aan marktwerking absoluut heel goede aspecten, maar je moet er wel voor zorgen dat je een marktmeester hebt, iemand die regels stelt en zegt waar je je aan moet houden. We zien het met name in Engeland. Dat land is het verste gegaan met marktwerking. Ik meen dat het spoorvervoer daar in 26 concessies is opgedeeld. Als je daar mee wilt bieden op een concessie, moet je lid van zijn van een branchevereniging. Die branchevereniging stelt eisen en de

toezichthouder let op dingen als through-ticketing, waarbij kaartjes van de ene maatschappij naar de andere kunnen doorgaan. De toezichthouder stelt minimale regels, hetgeen de OPTA ook heeft gedaan in de telecom. Dat heeft tot op heden ontbroken in de spoorsector. Het NOVB vervult een beetje die positie als het gaat om tarieven. Maar voor een heleboel dingen wordt die positie niet vervuld.

Mevrouw **Vos**: Het is dus nog lang niet genoeg.

De heer **Kruyt**: Er is geen marktmeester in het huidige systeem.

Mevrouw **Vos**: De afspraken uit de concessie blijken op geen enkel moment te zijn nagekomen. Heeft naar de mening van Rover de concessieverlener – dat is het Ministerie van I en M – voldoende zijn best gedaan om NS te bewegen die afspraken beter na te komen?

De heer **Kruyt**: Dat kan ik niet helemaal overzien. Ik ben immers niet aanwezig bij gesprekken tussen het departement en de NS. Als ik het mij goed herinner, werd er op een gegeven moment de belofte gedaan om 32 treinen of in ieder geval heel veel treinen op en neer te laten rijden van Brussel naar Amsterdam. De vraag is hoe reëel die afspraken waren. Volgens mij heeft het departement de NS wel steeds aan de concessie gehouden, althans voor zover ik het heb kunnen zien. Ik denk dat het departement heel lang is meegegaan in de hoop van de NS dat de Fyra een succes zou worden. Enfin, wij weten allemaal wat er is gebeurd. Ik denk dat het departement daarin misschien wat goedgelovig is meegegaan; laat ik het zo uitdrukken.

Mevrouw **Vos**: U hebt dus niet het idee dat het ministerie heel erg zijn best heeft gedaan om de concessie af te dwingen?

De heer **Kruyt**: Ik weet het niet.

Mevrouw **Vos**: Had vanuit het perspectief van de reiziger de hsl-concessie ingetrokken moeten worden?

De heer **Kruyt**: Nee, daar heb ik nooit in geloofd. Nadat de concessie was verleend, kwamen er op een gegeven moment geluiden, ook in de media, dat de concessie moest worden ingetrokken. En dan? Dan rijdt er geen trein meer. Voor ons heeft steeds vooropgestaan dat er treinen moeten blijven rijden. Zoals u weet, hebben wij consistent gepleit voor het behoud van de oude Benelux-trein. Samen met onze Vlaamse collega's zijn we daar consistent in geweest. Je kunt de concessie intrekken, maar wat heb je dan? Dan rijdt er helemaal niets meer. Dat leek ons toch ook geen goede zaak.

Mevrouw **Vos**: U had dus een pragmatische houding?

De heer **Kruyt**: Ja. Je kunt principieel roepen: trek die concessie in. Maar wat dan? Ik weet ongeveer hoelang het bij een regionale vervoerder duurt voordat er een nieuwe concessie is verleend. Provinciebestuurders kunnen u vertellen hoelang zoiets in de praktijk in beslag neemt. Je moet zo'n procedure goed voorbereiden. Je moet je eisen publiceren. Je moet partijen de gelegenheid geven om een tender uit te brengen. Het materieel is niet onmiddellijk beschikbaar. Je bent dus zo twee à drie jaar verder.

Mevrouw **Vos**: Oké. Ik kom op mijn laatste vraag. Sinds 2015 is er een geïntegreerde concessie. De hsl is geïntegreerd in het hoofdrailnet. Is dat beter of slechter voor de reiziger?

De heer **Kruyt**: Dat is beter. We hebben altijd grote twijfels gehad bij het apart houden van de concessie. Wij zeggen steeds dat de hogesnelheidslijn een integraal onderdeel is van het spoorwegnet in Nederland. We moeten niet alleen bekijken hoe die lijn gebruikt kan worden voor het spoorvervoer naar het buitenland. Die lijn is ook heel belangrijk tussen Amsterdam en Rotterdam. Recentelijk las ik in de krant dat er veel storingen zijn. Dat wist ik al; dat is geen nieuws. Maar het goede nieuws is dat steeds meer mensen van die trein gebruikmaken. Dat is precies wat we voorspeld hebben. Als die trein ooit doorrijdt van Breda naar Eindhoven, dan voorspel ik u een sterke stijging van het aantal reizigers. Er is grote behoefte aan een goede en snelle treinverbinding tussen Eindhoven, een swingende stad die het economisch goed doet, en de Randstad en Schiphol. Uiteindelijk is een integratie vele malen beter. Je kunt dan een geïntegreerde dienstregeling rijden en hebt dan een geïntegreerd tariefsysteem. NS Hispeed is nu ook geïntegreerd bij NS Reizigers. Het interessante is dat in België precies hetzelfde is gebeurd. Daar hadden ze een aparte club NMBS Europa, maar die is nu geïntegreerd in hun reizigersbedrijf, met eigenlijk dezelfde redenering.

Mevrouw **Vos**: Ik kom nog even terug op de vraag of de concessie had moeten worden ingetrokken. Op 12 mei 2012 mailde u wel aan de Tweede Kamerleden dat de Staat zich had laten inpakken door NS en NMBS en dat die concessie moest worden ingetrokken.

De heer **Kruyt**: Ik ben vergeten of we het woord «ingetrokken» hebben gebruikt. Dat weet ik niet meer.

Mevrouw **Vos**: Ja, u hebt het woord «intrekken» gebruikt. U sprak van intrekken wegens wanprestatie.

De heer **Kruyt**: Als u dat zegt, dan klopt dat. Het is mij ontschoten dat we dat destijds met zoveel woorden hebben geschreven. Ik herinner mij dat we wel behoorlijk teleurgesteld waren toen we erachter kwamen dat het aantal treinen niet gehaald zou worden. Dat was namelijk een van de belangrijke punten. Er was ons beloofd dat er zestien treinen per dag zouden rijden. Dat was ook de frequentie van de oude Benelux-trein. Maar geleidelijk aan kwamen we erachter dat er veel minder treinen zouden rijden. Daarom hebben wij steeds gezegd: houd in de tussentijd de Benelux-trein overeind. Ik herinner mij dat we in oktober 2012 nog hele gesprekken daarover hebben gehad met de NS. Toen hebben we gevraagd of ze een plan B hadden als die Fyra het niet zou doen. Tot mijn ontsteltenis zeiden ze: er is geen plan B. Ik zei toen: dat kan niet waar zijn. Daarop zeiden ze: die Fyra-treinen gaan het doen. Ik vroeg vervolgens: maar als ze het nou niet doen, hebt u dan nog de locomotieven, het materieel en de machinisten? Die hadden ze dus niet. Daar zijn wij redelijk scherp in geweest.

Mevrouw **Vos**: U had gemaild: trek die concessie in, laat een ander bedrijf dat doen; de NS en de NMBS kunnen dan met die oude Benelux-trein rijden.

De heer **Kruyt**: Exact. Dat was de gedachte. Nu weet ik weer waarom ik de woorden «concessie intrekken» had gebruikt. Het ging over de HSA, met de gedachte dat je de Benelux-trein overeind zou houden. Dat was de redenering. Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Dank u wel. Het woord is aan de voorzitter.

De **voorzitter**: We gaan even naar de samenwerking tussen België en Nederland. Dat onderwerp heb ik al aangekondigd. Voor het vervoer moest Nederland samen met België de klus klaren. Hoe beoordeelt u in algemene zin de samenwerking tussen Nederland en België?

De heer **Kruyt**: Die was vanaf dag één rampzalig. Vanaf dag één ging het helemaal fout. Dat heeft alles met het cultuurverschil te maken. In Nederland doe je zaken aan de vergadertafel en in België doe je zaken aan de eettafel. Een ander punt is dat de Belgen in deze hele zaak wezenlijk andere belangen hebben dan de Nederlanders. Dat heeft ook te maken met de financiering van de Belgische spoorwegen. Wat bij ons ProRail heet, heet in België Infrabel. De NMBS moet per trein betalen voor het gebruik van het spoor, terwijl dat in Nederland met een soort lumpsum wordt verrekend. Het gevolg hiervan is dat de Belgische spoorwegen er belang bij hebben om ook op zo'n lijn naar Nederland iets minder treinen te laten rijden. Als je één keer per twee uur een trein laat rijden, betaal je minder dan wanneer je elk uur een trein laat rijden. Het financierings-systeem zorgt er dus voor dat de NMBS zich anders gaat gedragen dan de NS. Dat soort elementaire dingen moet je weten. Ik heb ontdekt dat de Nederlandse ambtenaren met wie ik sprak dat niet wisten. Ik heb ook ontdekt dat de NS pas na verloop van tijd achter dit soort feitelijkheden is gekomen.

U kunt aan mij vragen waarom ik dit wel wist. Wij hebben altijd een vrij goede relatie gehad met onze Belgische zusterorganisatie TreinTramBus. Ik heb ook veel geïnvesteerd in die relatie. In september 2010 ben ik voorzitter geworden van Rover en in oktober 2010 ben ik naar Gent gereisd om kennis te maken met mijn Belgische collega's en uiteraard ook om met hen te praten. Ik moet zeggen dat die relatie ons veel goed heeft gedaan. Ik ben altijd voortreffelijk geïnformeerd door TreinTramBus. Ik wist precies wat er speelde bij de NMBS en in de Belgische politiek. Ik heb vaak gemerkt dat de NS en ook ambtenaren van de departementen slecht op de hoogte zijn van de Belgische verhoudingen. Ik vind dat niet slim.

De **voorzitter**: Heeft dat volgens u ook bijgedragen aan het feit dat het niet zo'n succes is geworden?

De heer **Kruyt**: Het heeft er absoluut aan bijgedragen. Het Belgische belang is wezenlijk anders en de Belgische onderhandelingscultuur is wezenlijk anders. Men zegt ja omdat het onbeleefd is om nee te zeggen. Het gevolg is dat dan niet datgene gebeurt wat aan de Nederlandse kant verwacht wordt. Ik heb later ook een behoorlijke relatie met de Belgische spoorwegen opgebouwd, maar het gaat daar allemaal heel anders dan in Nederland. Als je daar ontvangen wordt, krijg je behoorlijk te eten. Het idee dat je aan iemand een kop koffie met een koekje serveert, wat wel in Nederland kan, vinden de Belgen ronduit onbeleefd. Ik vind dat je weet moet hebben van dat soort cultuurverschillen als je zaken wilt doen over zoiets belangrijks als een internationale spoorverbinding. Ik heb het gevoel dat die kennis aan de Nederlandse kant behoorlijk ontbreekt.

De **voorzitter**: Bedrijven dienen dus elkaars belangen te kennen. Maar dient er ook vanuit de politiek inzicht te zijn in elkaars belangen?

De heer **Kruyt**: Dat is ook een belangrijke factor. De Nederlandse Spoorwegen worden ook door de politiek vrij strak gecontroleerd, maar in België wordt er op dit gebied nog veel meer gedaan. De verwevenheid tussen politiek en overheidsbedrijven is in België wezenlijk anders dan in Nederland. U zult de heer Descheemaecker nog spreken. Ik heb met de heer Descheemaecker vaak hierover onder vier ogen gesproken. Hij heeft in Nederland gewerkt bij Mackenzie. Hij kent zowel de Nederlandse als de Belgische cultuur. We hebben nogal eens met elkaar gepraat over de verschillen. Ik vind het boeiend dat de Belgen goed weten hoe het in Nederland zit, maar dat de Nederlanders zelden weten hoe het in België zit. Ik geef toe dat het ingewikkeld is. Er zijn zeven regeringen. Wie gaat dan waarover? Je ziet dat Nederlandse bestuurders nogal eens in de fout zijn gegaan.

De **voorzitter**: Toen de concessie werd afgesproken, was er aanvankelijk nog wel wat reuring over. Die concessie gaat over een totale lijn, maar feitelijk hebben we in Nederland tot aan de grens bevoegdheden. Kunt u daar nog iets over zeggen?

De heer **Kruyt**: De Belgen hebben dit volgens mij nooit gewild. In België is er geen marktwerking op het spoor en geen marktwerking in het openbaar vervoer. Ze hebben er dus een totaal andere gedachtegang bij. Ik weet ook wel dat op grond van Europese wet- en regelgeving het internationaal verkeer min of meer vrij is, maar zonder medewerking van de Belgische kant komt daar niets van terecht. U herinnert zich misschien nog wel dat op een gegeven moment Arriva heeft aangekondigd dat zij op verzoek van de gemeente Den Haag een trein zou laten rijden van Den Haag via Rotterdam naar België. Maar aangezien ze vanuit Heerenveen nooit contact hebben opgenomen met België, is dat niks geworden. Je kunt dus niet zonder de andere kant van de grens een internationale verbinding tot stand brengen. Ik heb het gevoel dat ze in Den Haag van begin af aan de noodzaak hiervan hebben onderschat. Het is noodzakelijk om het met de Belgische overheid en de Belgische politiek eens te worden over hoe je het wilt gaan doen. Die overeenstemming is er nooit echt geweest.

De **voorzitter**: We hebben even ingezoomd op de verhouding tussen de Nederlandse overheid en de Belgische overheid en op de verhouding tussen de NS en de NMBS, de Belgische treinmaatschappij. In deze casus was het ook bijzonder dat de HSA werd opgericht. Hebt u zicht gekregen op de samenwerking tussen de HSA en de NMBS? Hoe verliep die samenwerking? Kunt u ook iets zeggen over het spel met Financial Services, die die trein kocht?

De heer **Kruyt**: De HSA was een constructie van de KLM en de NS, maar de KLM had heel weinig aandelen daarin. Dat is een heel beperkt percentage geweest. Ik heb nooit gemerkt dat de KLM of de HSA nou echt zo belangrijk is geweest. Ik herinner mij dat toen de hele boel fout ging, in 2012/2013, er toch echt gesprekken waren tussen de directie van de NS en de directie van de NMBS. Daar waren wij soms bij betrokken, althans we wisten wat er gebeurde. Ik heb niet gemerkt dat de HSA daar apart nog een geweldige grote rol in heeft gespeeld. Ik moet u eerlijk zeggen dat de kwestie met Nederland voor mij altijd een mysterie is geweest. Ik heb daar ook met Descheemaecker over gesproken en hij zei dat het voor hem ook

zeer verrassend was dat hij bij wijze van spreken in Dublin zaken moest doen en niet in Utrecht. Die constructie heeft zich behoorlijk aan mijn waarneming onttrokken.

De **voorzitter**: Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Kruyt, ik wil het graag met u hebben over de start van de Fyra. De start van de Fyra is jarenlang uitgesteld. Wat waren de consequenties daarvan voor de reizigers?

De heer **Kruyt**: Het was heel vervelend. In de eerste plaats werd de Benelux-trein verwaarloosd. De Benelux-trein reed, maar het materieel was oud. Iedere keer werd er gedacht: volgend jaar komt die Fyra. Je zag dat het dagelijks onderhoud aan de Benelux-trein steeds slechter werd. Die trein viel ook steeds meer uit. Als je een trein niet goed onderhoudt, krijg je storingen en uitval. Dat werd zichtbaar. Dat proces heeft dus veel te lang voortgekabbeld. Dat was de meest duidelijke consequentie voor de reiziger.

Mevrouw **Bergkamp**: In maart 2012 wordt door de NS of de HSA besloten om in december 2012 van start te gaan met de Fyra van Amsterdam naar Brussel. Is Rover nog bij dat besluit betrokken geweest?

De heer **Kruyt**: Rover is niet betrokken geweest bij het besluit om te beginnen, maar ze hebben ons er wel van op de hoogte gesteld. Wij hebben steeds consistent de volgende vragen gesteld. Wat betekent het voor de tarieven? Wat betekent het voor de oude Benelux-verbinding? Het was wel duidelijk dat die werd opgeheven, ondanks het feit dat de Kamer zich regelmatig heeft uitgesproken voor het behoud van de Benelux-verbinding. Daar ben ik de Kamer dankbaar voor. Ook de Belgische volksvertegenwoordiging heeft zich uitgesproken voor het behoud van deze verbinding. Desalniettemin zagen wij de waarheid onder ogen dat ze bezig waren de Benelux-verbinding af te schaffen. Wij zagen laat, maar niet te laat, dat het aantal treinen veel minder zou worden. Dat gesprek weet ik mij vreselijk goed te herinneren. In oktober was ik met de heer Boric bij een gesprek in Amsterdam.

Mevrouw **Bergkamp**: Met wie was dat gesprek?

De heer **Kruyt**: Dat gesprek was met de heer Siebers. Hij was toen directeur van NS.

Mevrouw **Bergkamp**: Hij was commercieel directeur van HSA.

De heer **Kruyt**: Ja, hij was commercieel directeur van HSA. Bij dat gesprek was ook een van zijn medewerkers, Marjon Kaper, aanwezig. Ik had uit België al de dienstregeling gekregen. Ik wist dus dat ze vanaf december maar één keer per twee uur een trein zouden laten rijden, acht treinen per dag. Siebers zei: de Belgen kennen onze ambitie niet; we gaan met meer treinen rijden. Ik zei toen: dat kun je wel zeggen, maar ik heb die gegevens hier op mijn laptopje. Vervolgens zei Siebers: die treinen zijn veel beter dan de Belgen denken, dus het komt allemaal wel goed; we gaan straks met tien of twaalf treinen rijden. Veertien dagen later verscheen de NS Reisplanner. Dat is een openbaar document. Wat daarin stond, wist ik al: acht treinen. En in de tussentijd kon je omrijden via Maastricht. Dan ben je vier uur onderweg.

Mevrouw **Bergkamp**: U was daar zeer teleurgesteld over. U bent dus niet betrokken geweest bij het daadwerkelijke besluit in maart 2012 om van start te gaan in december?

De heer **Kruyt**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u hebt wel een gesprek gehad met commercieel directeur Siebers.

De heer **Kruyt**: Absoluut. Hij was trouwens geen commercieel directeur. Volgens mij was hij in die tijd algemeen directeur van NS Hispeed.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Vond u het verstandig om in december van start te gaan?

De heer **Kruyt**: Nee. Het is niet verstandig als je je spullen niet op orde hebt. Natuurlijk was dit niet verstandig. Dat had ik bij geruchten al wel vernomen. Ik heb een keer 's avonds in de trein gezeten tussen Amsterdam en Amersfoort en toen ben ik in gesprek geraakt met een monteur die werkte bij Watergraafsmeer. We maakten een babbeltje en hij zei: er zijn vreselijke problemen met die treinen. Er waren al geruchten geweest dat er deuren uit de trein waren gevallen. Enfin, het was duidelijk dat die treinen er niet klaar voor waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe had u vernomen dat die treinen er nog niet klaar voor waren?

De heer **Kruyt**: Ik heb al gezegd dat ik met een monteur heb gesproken.

Mevrouw **Bergkamp**: Monteurs in Nederland?

De heer **Kruyt**: Ja, ik heb een Nederlandse monteur gesproken die werkt bij Watergraafsmeer. Watergraafsmeer is het grote onderhoudsemplacement van de NS bij Amsterdam.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar liep u dus ook weleens rond.

De heer **Kruyt**: Nee, daar mag ik niet rondlopen. Ik kom in de trein mensen tegen. Als je dagelijks in de trein zit...

Mevrouw **Bergkamp**: We willen precies uitzoeken hoe u uw informatie kreeg.

De heer **Kruyt**: Ik zat een keer 's avonds in de trein met een man die werkte bij Watergraafsmeer. Hij had een oranje jasje aan en kwam daar net vandaan. Als voorzitter van Rover ga je dan het gesprek aan. Je krijgt natuurlijk ook allemaal informatie via internet. Ik geef toe dat je die informatie niet altijd kunt verifiëren tot op de bron, maar er waren verhalen waaruit bleek dat het slecht ging met die trein.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het dus niet verstandig om van start te gaan, want er was geen alternatief meer, de Benelux-trein.

De heer **Kruyt**: Exact.

Mevrouw **Bergkamp**: U had ook signalen gehoord dat er problemen waren met de treinen.

De heer **Kruyt**: Exact.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u dat ook kenbaar gemaakt bij HSA?

De heer **Kruyt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u erop aangedrongen om nog niet van start te gaan?

De heer **Kruyt**: Ja. We hebben steeds gezegd: je moet pas van start gaan als je voldoende treinen hebt die het doen. En we hebben – mijn geheugen komt terug – ook gewaarschuwd voor wat ik «Deense toestanden» noemde. Op grond van de vakliteratuur wisten wij dat er in Denemarken veel problemen waren met de treinen van AnsaldoBreda. Eigenlijk is daar hetzelfde gebeurd: men heeft die treinen afgenomen terwijl ze niet goed genoeg waren. Toen zei het spoorwegbedrijf: oké, we kopen ze en betalen minder, en onze ingenieurs zullen ervoor zorgen dat die treinen het gaan doen. Dat heeft niet gewerkt. Het heeft mij altijd verbaasd dat de NS niet zelf veel eerder naar Denemarken is afgereisd om datgene te constateren wat je op basis van de vakliteratuur had kunnen weten.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe hebt u kenbaar gemaakt bij HSA dat het onverstandig was? U had het net over een gesprek.

De heer **Kruyt**: Ik heb dat daar kenbaar gemaakt bij die directeuren. Ik heb het er ook weleens over gehad bij de NS, hogerop bij Merel van Vroonhoven. Zij zat toen in de board. Ze hadden toen een «raad van bestuur»-model met drie mensen: Bert Meerstadt als voorzitter, Merel van Vroonhoven en iemand voor financiën. Merel van Vroonhoven had de portefeuille buitenland. Ik herinner mij dat ik tegen haar al in een vrij vroeg stadium heb gezegd: pas op, jullie onderdeel NS Hispeed functioneert niet goed. Voor alle duidelijkheid: dat slaat niet alleen op de verbinding met België. Ook op de verbinding met Duitsland was er veel kritiek.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kom op het gesprek dat u hebt gehad met de heer Siebers, toen algemeen directeur en later commercieel directeur. Merkte u in het gesprek dat de heer Siebers echt van start wilde gaan in december?

De heer **Kruyt**: Natuurlijk wilde hij van start gaan. Ze wilden van start gaan. Ik snap dat wel; dat is menselijk. Als je het al die tijd maar hebt uitgesteld, wil je op een gegeven moment van start gaan. Ik vind dat heel begrijpelijk. Laten we wel wezen: men stond ook onder druk van de Tweede Kamer en wellicht ook van de overheid. Er werd gezegd: ga nou eens een keer echt rijden. Ik snap vanuit menselijk oogpunt wel dat je dat wilt.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe vond u het vanuit het oogpunt van de reiziger?

De heer **Kruyt**: Vanuit dat oogpunt vonden wij het onverstandig.

Mevrouw **Bergkamp**: Merkte u ook dat de heer Siebers geen back-up wilde.

De heer **Kruyt**: Wat bedoelt u met «back-up»?

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het net gehad over de Benelux-trein. Er was geen alternatief meer.

De heer **Kruyt**: Of de heer Siebers het nou wilde of niet, hij had het niet geregeld. Hij was duidelijk. Het was klip-en-klaar. Zoals ik al eerder zei, merkten wij dat het materieel niet meer goed werd onderhouden. Dat gebeurde allemaal in afwachting van. Hij was rotsvast overtuigd van het feit dat de Fyra het wel zou gaan doen.

Mevrouw **Bergkamp**: U had dus in dat gesprek niet het idee dat de heer Siebers wist dat er betrouwbaarheidsproblemen waren? Of was er meer een soort druk om van start te gaan?

De heer **Kruyt**: Natuurlijk heeft hij geweten dat er betrouwbaarheidsproblemen waren, maar hij heeft de impact daarvan onderschat.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat de heer Siebers wist dat er betrouwbaarheidsproblemen waren.

De heer **Kruyt**: Ja, natuurlijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Er was sprake van de druk om van start te gaan.

De heer **Kruyt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Op dat moment heeft men ook niet gekozen voor een back-up. U zegt dat de reiziger daar uiteindelijk de dupe van is geworden.

De heer **Kruyt**: Ik voel mij hierin gesterkt door het gesprek dat ik later met de heer Descheemaecker heb gehad. De heer Descheemaecker was de eerste die tegen mij zei: de grootste fout die wij gemaakt hebben, is dat we de klassieke trein eruit hebben gehaald. Dat was het eerste wat hij tegen mij zei. Over deze kwestie was er dus kennelijk wel met de Belgen overlegd.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt ook op een andere manier uw ongenoegen geuit. We hadden het net over het gesprek met de heer Siebers, maar u hebt ook nog een brief gestuurd aan de vooravond van de start, namelijk op 7 december. In die brief was u behoorlijk pittig. U schreef: oude schoenen gooi je niet weg als je pas één nieuwe schoen en een zool hebt.

De heer **Kruyt**: Exact.

Mevrouw **Bergkamp**: U schreef ook dat de reiziger er fors op achteruit zou gaan. Verder schreef u in die brief aan HSA: u bent niet klaar voor de start, maar u heft wel de Benelux-trein op. Wat waren de reacties van HSA op uw aantijgingen?

De heer **Kruyt**: Op dat moment werd er mooi weer gespeeld. Er is één curieuze hebbelijkheid bij de NS: men denkt altijd dat dingen vanzelf over een tijd weer beter zullen gaan.

(Er klinkt een hoog piepend geluid.)

De **voorzitter**: Ze zijn nu aan de knoppen aan het draaien om het in orde te krijgen. Misschien is het goed dat ze daarmee wachten tot we beginnen met het volgende gesprek.

Excuus, mijnheer Kruyt. We hoorden een galm en dachten dat we misschien die galm konden weghalen. Dat zou u ook wat meer comfort geven. We zijn er blijkbaar niet effectief in geslaagd. Gaat u rustig verder, mijnheer Kruyt.

De heer **Kruyt**: Sorry, ik ben de vraag kwijt.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was wat de reactie van HSA was op uw aantijgingen. Ik las net een citaat voor uit uw brief.

De heer **Kruyt**: HSA zei: het komt allemaal goed.

Mevrouw **Bergkamp**: U had het net over mooi weer spelen.

De heer **Kruyt**: Er werd dus gezegd: het komt wel goed. Ik herinner mij dat we een keer op station Den Haag Hollands Spoor hebben gestaan bij het vertrek van die treinen. Daarbij was ook de wethouder uit Den Haag aanwezig. Hoe heet hij ook alweer? De heer Smit. Enfin, men had sterk de neiging om te zeggen: het valt allemaal wel mee, het komt allemaal wel goed. Dat was ook in de publiciteit de teneur.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 9 december gingen we toch van start met de Fyra Amsterdam–Brussel. Wat vonden de reizigers in die tijd bij de start van de nieuwe dienstregeling en de nieuwe trein? U hebt al een paar dingen gezegd in antwoord op de vragen van mevrouw Vos, onder andere over wifi. Wat was verder uw indruk van die nieuwe trein en de nieuwe dienstregeling? Welke geluiden waren er?

De heer **Kruyt**: Men was unaniem teleurgesteld omdat er maar één keer per twee uur een trein ging – dat vindt iedereen vervelend – en omdat al heel snel bleek dat treinen uitvielen. Dan duurt het vier uur voordat je volgende trein gaat. Het alternatief was in die tijd dat je naar Roosendaal reisde en daar in de stoptrein ging zitten naar Antwerpen, die op elf stations stopte. Daar kregen we bij Rover ontzettend veel klachten over.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren dus veel klachten over de betrouwbaarheid van de trein.

De heer **Kruyt**: Ja, over de betrouwbaarheid van de trein.

Mevrouw **Bergkamp**: U had dat eerder al aangekaart.

De heer **Kruyt**: Ja. Er ging maar één keer per twee uur een trein. Als er dan één uitvalt, krijg je enorme gaten in je dienstregeling.

Mevrouw **Bergkamp**: U sprak net al over de reserveringen en de abonenthouders.

De heer **Kruyt**: Exact. Er bereikten mij berichten dat mensen die in Brussel bij het parlement werkten, meteen carpooling gingen regelen. Mensen die gewend waren om regelmatig met de trein te gaan, regelden dat ze met zijn vieren in de auto naar Nederland zouden terugrijden. Die geluiden bereikten ons. Nogmaals, er waren soortgelijke geluiden uit

België. Ik wil dat blijven benadrukken. We hadden intensief contact met TreinTramBus. Daarbij was het exact hetzelfde.

Mevrouw **Bergkamp**: Dank u wel. Het woord is weer aan de voorzitter.

De **voorzitter**: De Fyra werd in dienst genomen, maar in heel korte tijd ook weer uit dienst gehaald, om de redenen die u al had aangekondigd. De NS heeft daarna wel de verantwoordelijkheid opgepakt om te bekijken hoe er een alternatief kon worden georganiseerd. Er moet immers wel iets worden aangeboden aan de reiziger. Er zou een tijdelijk alternatief worden georganiseerd en op lange termijn een permanent alternatief voor wat er in de concessie was afgesproken. Het beeld is dat er binnenlandse treinen worden aangeschaft, nieuwe intercity's met veel minder snelheid. Vanuit Rover hebt u ook gezegd: is het eigenlijk wel nodig om met enorme vaart te gaan rijden? Naar verwachting zouden er nieuwe verbindingen komen, misschien zelfs met Londen. Dat werd in ieder geval in het vooruitzicht gesteld. De Thalys zou mogelijk wat verder doorrijden naar Lille. De verwachting was ook dat er extra ritten naar Brussel zouden komen en dat er een zogenaamde Benelux-plus-trein zou komen, die maximaal 160 km/u zou gaan rijden, maar niet rechtstreeks. Die trein zou via Den Haag, via Breda rijden en via een luchthaven bij Brussel rijden. Is Rover ook bij de totstandkoming van dit totale alternatief betrokken geweest?

De heer **Kruyt**: Ja. Daar zijn wij vrij uitvoerig over geconsulteerd. Ik moet u eerlijk zeggen dat er een groot verschil was tussen de houding van de NS en de NMBS voor de «kladderadatsch» en na de «kladderadatsch». Voor de «kladderadatsch» wilde men zich een beetje van Rover afhouden. Al die kritiek en die brieven vond men toch een beetje lastig. Men dacht: wat vervelend allemaal; we bedoelen het allemaal zo goed voor de reiziger. Maar toen de grote «kladderadatsch» kwam, is men veel meer met ons gaan praten over mogelijke andere alternatieven, over betere tarifiering et cetera. Ik vind dat er duidelijk een onderscheid moet worden gemaakt tussen de NS toen en de NS nu. Daar zit echt een verschil tussen.

De **voorzitter**: Neemt u ons eens mee naar de voor- en nadelen van het alternatief dat in het vooruitzicht werd gesteld.

De heer **Kruyt**: U begon al over de uitbreiding van de Thalys. Daar waren wij een groot voorstander van. Ook dat is weer zo'n verhaal. Ik meen dat er in die tijd negen Thalys-treinen reden. Idealiter moet je altijd zorgen voor een uurpatroon, maar daar zaten gaten in. Ik herinner mij dat we daar diverse malen ook met de NS over hebben gesproken. De NS kreeg het echter niet voor elkaar. Zij zei: we gaan het proberen in Parijs. Er wordt dan een consultant gestuurd, maar dat helpt niet. Ik weet nog dat de heer Descheemaecker mij opbelde en zei: mijnheer Kruyt, ik heb het geregeld; ik heb Parijs gebeld en er komen twee treinen extra naar Lille. Hij zei verder: dat met Eurostar regel ik ook wel, want ik zit daar in de board. Ik zei: fijn, gefeliciteerd, bingo! Wij vonden het absoluut een succes dat de frequentie van de Thalys werd verhoogd. Zo heb je vrijwel een uurpatroon. Ik dacht: het is nog niet compleet, maar we zitten er toch dichtbij; het zijn absoluut stappen vooruit.

Dan krijg je te maken met de volgende kwestie. Hoe zit het met de Benelux-verbinding, met de klassieke trein? Er zitten verschillende fases in wat u zegt. De eerste fase was een ramp, want toen reden alleen nog maar de stoptreintjes tussen Antwerpen en Roosendaal. Vervolgens kwamen er één of twee wat snellere treinen tussen. Geleidelijk aan hebben ze de frequentie van de Benelux-trein weer verhoogd. Wij zijn er

teleurgesteld over – dat heb ik ook altijd gezegd – dat de totale reistijd tussen Amsterdam en Brussel te lang is. Ik moet er wel aan toevoegen dat het merendeel van de reizigers tussen Rotterdam en Antwerpen zit. Dat is de corebusiness van die trein. Daar is de reistijd op dit moment niet zo slecht.

Wij maken ons wel zorgen over de toekomst, want men wil dan naar Breda. Daar moet je «kop maken», zoals dat in het jargon heet. De trein gaat de ene kant op en dan moet hij aan de andere kant weer weg. In de conceptdienstregeling, die ik uiteraard weer van de Belgen heb, staat dat er tien minuten gestopt zal worden in Breda. Dat vind ik absurd. We zijn hierover nog pittig in gesprek met de NS. We hebben gezegd: jongens, dit moet toch echt anders; het kan toch niet zo zijn dat die trein tien minuten in Breda stilstaat? Dan kan zo'n trein ook niet concurreren met de auto. Laten we wel wezen: eigenlijk zijn Brussel met 2 miljoen inwoners, Antwerpen met zo'n 600.000 inwoners, Rotterdam met pak 'm beet 700.000 inwoners, Den Haag met 600.000 inwoners en Amsterdam met 800.000 inwoners heel aantrekkelijk voor goed openbaar vervoer. Normaal gesproken zou je daar elk halfuur een trein moeten hebben, maar door de geschiedenis is dat niet zo. Wil je daar treinvervoer aantrekkelijk maken, dan moet je zorgen voor een redelijke snelheid en voor gebruikelijke dingen als redelijke tarieven, comfort et cetera. Snelheid en een normale frequentie zijn van belang, maar daarvan is nog geen sprake.

De **voorzitter**: U schetst heel helder dat er verschillende wensen zijn. Het is prima om snel te gaan.

De heer **Kruyt**: Ik heb al eerder gezegd dat het verschillende markten zijn. Gebleken is dat het aantal reizigers op de Thalys tussen Brussel en Antwerpen met 40% is gestegen. Er is dus wel degelijk een markt voor hoge snelheid.

De **voorzitter**: De Thalys is een heel kostbare trein. Daarnaast is er een trein waarvan uit de berekeningen blijkt dat die er langer over doet dan vroeger de Benelux-trein.

De heer **Kruyt**: Dat is niet goed. Daar zijn wij het dus niet mee eens.

De **voorzitter**: Oké. Dat is helder. Dat geeft u ook vandaag stevig weer. Die boodschap wordt dus continu afgegeven.

De heer **Kruyt**: Dat klopt. Daar zijn we voortdurend over in gesprek.

De **voorzitter**: Wat vindt u ervan dat er elke keer wordt gezegd dat dit een volwaardig alternatief is?

De heer **Kruyt**: Tja, wat is een volwaardig alternatief? Ik vergelijk het even met het treinverkeer in het binnenland. De meeste steden in Nederland worden elk halfuur met een intercity verbonden. Dat is een normale frequentie. Als je België ziet als een heel exotisch buitenland, dan is het anders. Maar als je het gewoon ziet als één grote markt, dan zie je dat er heel veel verkeer is, maar dat men nu vooral in de auto zit. Een doodgewone doorgetrokken intercitytrein van Amsterdam naar Brussel en omgekeerd zou dan een alternatief zijn. Aan de ene kant die intercitytreinen en aan de andere kant de hogesnelheidstreinen zouden voor mij dus een volwaardig alternatief zijn.

De **voorzitter**: U ziet dus uiteindelijk wel het belang van een geïntegreerde concessie?

De heer **Kruyt**: Exact.

De **voorzitter**: Kunt u nog iets vertellen over wat daarbij voor u van belang is?

De heer **Kruyt**: U hebt het dus over de geïntegreerde concessie. Het is van belang dat het daarmee mogelijk wordt. Als je een apart eilandbedrijf zou hebben tussen Nederland en België, wordt het altijd ingewikkeld. Dat zien we ook al een klein beetje met de Thalys. Door zijn constructie is de Thalys ook een beetje een eilandbedrijf. Dan zie je dat een aantal dingen niet goed geregeld zijn. Ik noem een voorbeeld. Als de Thalys uitvalt, dan zou je op grond van Europese wet- en regelgeving met de Benelux-trein moeten kunnen rijden. Omgekeerd: als de Benelux-trein uitvalt, zou de Thalys die reizigers moeten overnemen. Dat doen ze echter niet. Dat is nog een van onze strijdpunten. Volgens ons houden ze zich niet aan de Europese afspraken op dit punt. Je hebt de verplichting om elkaars reizigers over te nemen als een trein strandt of als een dienst is ontregeld.

De **voorzitter**: Ieder gaat dus nog altijd voor zijn eigen belang?

De heer **Kruyt**: Ja. Thalys is ook een sterk Frans bedrijf, met een duidelijke Franse manier van de boel aansturen. De NS heeft, denk ik, een enorme kans gemist door in het verleden geen aandelen te kopen en zichzelf daarmee niet in een positie te manoeuvreren waarin zij macht over het bedrijf zou hebben. Dat is wel te merken.

De **voorzitter**: Denkt u dat de Belgische spoorwegen hun belang bij het alternatief uiteindelijk beter hebben weten te behartigen?

De heer **Kruyt**: Ja, financieel zeer zeker. Ze hebben maar drie treinen afgenomen, terwijl Nederland er zestien heeft afgenomen. Maar die zestien treinen waren natuurlijk voor een belangrijk deel bedoeld voor het binnenlands vervoer. Ik denk dat de Belgen op tijd hebben besloten dat het geen zin had om te proberen die treinen op te knappen en te repareren. Wat ik ervan weet, is dat de Nederlandse Spoorwegen nu geld aan de Belgen betalen om ervoor te zorgen dat de Benelux-trein überhaupt rijdt. Ik heb de indruk dat de Belgen het wel heel erg slim hebben uitonderhandeld. Vergist u zich niet: de NS stond onder sterke politieke druk om te leveren. Als de wederpartij weet dat je onder druk staat, dan maakt zij daar gebruik van. Dat is dus gebeurd.

De **voorzitter**: We komen een beetje tot een afronding. Laten we het geheel overzien. De HSL-Zuid is aangelegd met bepaalde ideeën, belangrijke ideeën om reizigers te kunnen bedienen. Dat is een kostbare aangelegenheid geweest.

De heer **Kruyt**: Jazeker.

De **voorzitter**: Het heeft lang geduurd. Er was sprake van vertraging. Er zijn veel eisen gesteld. Nu hebben we wel een Thalys. Daar is men gelukkig mee. Anderen verdienen daar geld mee. We hebben een Benelux-trein die er nu langer over doet dan de eerdere Benelux-trein. We betalen daar nog geld voor, terwijl de gedachte was dat we in Nederland

een deel zouden terugverdienen met de aanleg. Hoe kijkt u naar de financiële verhoudingen?

De heer **Kruyt**: Het idee dat je het geld zou terugverdienen, is natuurlijk vanaf dag één volslagen naïef geweest. Dat is ook in het buitenland nergens gebeurd.

De **voorzitter**: Wij hebben begrepen dat het bijna een kwart zou zijn.

De heer **Kruyt**: Hoeveel?

De **voorzitter**: Bijna een kwart.

De heer **Kruyt**: Dat zou zomaar kunnen, maar ik vind het een naïeve gedachte. In het buitenland zijn ook hogesnelheidslijnen aangelegd: in Frankrijk, in Duitsland, in Italië en in Spanje. Die zijn daar altijd aangelegd met de gedachte dat je daarmee de infrastructuur van je land verbetert. Er is nooit gezegd: het is een soort verdienmodel. We leggen in dit land kanalen en wegen aan, maar niemand verlangt dat de scheepvaart onmiddellijk meer gaat betalen voor het kanaal of dat auto's meer motorrijtuigenbelasting gaan betalen. Het is dus een merkwaardige gedachte geweest dat je de hogesnelheidslijn zou moeten terugverdienen met een concessiemodel alleen maar voor die ene lijn. Ik heb het gevoel dat dat model nooit had kunnen werken. U schetst een beeld van de hsl, maar u moet daar één ding aan toevoegen, namelijk dat er ook heel veel mensen in het binnenland van die lijn gebruikmaken. Ik verwacht dat zeker tussen Amsterdam en Rotterdam het aantal reizigers nog enorm kan stijgen en zal stijgen. Als de verbinding wordt doorgetrokken naar Eindhoven, verwacht ik een soortgelijk effect op de zuidkant van die lijn. Dat is het binnenlands effect. Het aantal binnenlandse reizigers zou weleens groter kunnen zijn – ik heb de getallen niet paraat – dan het aantal reizigers dat de grens overgaat, tenzij NMBS en NS kans zien om de hoge snelheid die nou eenmaal kan worden gehaald, beter te benutten. Waarom zou dat niet kunnen? Waarom zou je daar niet een andere vorm van treindienst op kunnen rijden? In de toekomst moet dat mogelijk zijn.

De **voorzitter**: U gaf helemaal in het begin van het verhoor aan dat Rover zich wel de vraag heeft gesteld of de investering die uiteindelijk is gedaan, het allemaal wel waard is geweest. Maar u geeft ook aan dat men nog allerlei ambities kan hebben. U denkt: als ze allemaal een tandje bij zetten, wordt het misschien in de toekomst nog wel wat, althans als we het in een brede concessie zien. Begrijp ik dat goed?

De heer **Kruyt**: Ja. Zo kun je het ook wel zeggen. Dan heb ik het niet alleen over een brede concessie. Binnen Nederland geldt het zeer zeker; dat heb ik u geschetst. Dan heb ik het dus over de verbindingen. Aan de andere kant blijf ik ervoor pleiten dat er op alle niveaus heel goed en intensief met de Belgen wordt gesproken, met respect voor elkaars belangen, met respect voor elkaars cultuur. Dan denk ik dat er op de treindienst tussen Nederland en België wel degelijk grote verbeteringen voor de reiziger mogelijk zijn. De investering waar u over sprak, is een hoop geld; dat ben ik met u eens. Maar die komt dan toch in een ander perspectief te staan. Ik vind ook dat je bij dit soort dingen moet denken aan een termijn van 40 of 50 jaar. Een spoorlijn gaat door de bank genomen zo lang mee.

De **voorzitter**: Mooi. Het is in ieder geval heel belangrijk dat Rover aangeeft waar de wensen liggen en waar er aansporingen blijven bestaan. Ik ga even terug naar de doelen uit de planologische kernbeslissing indertijd. De idealen waren: we halen de reizigers in de trein; we gaan ze niet meer laten vliegen en we gaan ze uit de auto halen. Hebt u het idee dat een van die doelen ook maar enigszins is bereikt?

De heer **Kruyt**: Nee, dat is waarschijnlijk niet gelukt. Ik heb eens gesproken met de directeur van Schiphol, Nijhuis. Hij heeft mij toen verteld dat Schiphol het liefst heeft dat er niet meer wordt gevlogen op korte afstanden. Ze willen de capaciteit op Schiphol namelijk gebruiken voor lange-afstandsvluchten. Daarom was Nijhuis teleurgesteld dat er nog steeds vliegtuigen gaan tussen Amsterdam en Brussel. Hetzelfde verhaal werd trouwens verteld over Düsseldorf. Daarvan zei hij ook: we hebben daar liever een goede treindienst; dan hebben wij meer capaciteit voor intercontinentale vluchten. De doellijnen met de luchtvaart zijn kennelijk niet gehaald. Ik ken de cijfers niet over wat in het jargon heet ... Sorry, ik mag geen jargon gebruiken, maar ik doe het toch even.

De **voorzitter**: Als u dat doet, dan zal ik het uitleggen.

De heer **Kruyt**: In het jargon heet het de «modal split». Daarbij gaat het om de verdeling: zoveel mensen met de auto en zoveel mensen met de trein. Ik vrees dat de modal split naar België voor het openbaar vervoer heel slecht ligt. Het is niet gelukt om de reiziger uit de auto te krijgen. Ik weet niet of u weleens in Antwerpen komt, maar de ringweg rondom Antwerpen is knap vol.

De **voorzitter**: Vanuit Brabant horen we altijd de fileberichten in Europa. Die ringweg is een megaknelpunt.

De heer **Kruyt**: Exact. Hier had het spoorvervoer het dus beter moeten doen.

De **voorzitter**: Mijnheer Kruyt, ik denk dat u vandaag heel helder heeft kunnen beschrijven wat van de kant van de reizigers de ambitie is. Het is heel fijn om te horen dat de ambitie blijft bestaan, maar u zegt ook: voorlopig zijn de zaken die we hadden willen hebben, er nog niet. We spreken vanmiddag ook met andere partijen, waaronder het ministerie. De heer Elias heeft nog een vraag. Dan maken we misschien een bruggetje naar vanmiddag, want die vraag gaat over het ministerie.

De heer **Elias**: Ik heb één vraagje. Toen mevrouw Vos u vragen stelde, zei u bijna in een bijzin: de ambtenaren bij Verkeer en Waterstaat hebben wat goedgelovig de NS gevolgd. Kunt u daar nog iets meer over zeggen? Vond u dat die ambtenaren niet bekwaam waren? Of vond u dat ze te makkelijk meegingen in wat de NS wilde?

De heer **Kruyt**: De kennis op het gebied van spoorwegen is op het departement jarenlang zwaar verwaarloosd. Men heeft te lang gedacht: we hebben marktwerking. De Minister en de Staatssecretaris hieven dus de handen omhoog, zo van: de markt zoekt het maar uit. Dat had ook consequenties voor de wijze waarop het ambtelijk apparaat werd ingericht. Dit is veranderd. Ik praat dus over toen. Ik moet zeggen dat er de laatste drie jaar, ook door de secretaris-generaal, voor is gezorgd dat de capaciteit en de kwaliteit van de mensen op die afdeling, die zich met openbaar vervoer bezighouden, aanzienlijk zijn gestegen.

De heer **Elias**: Maar u maakte die opmerking toen mevrouw Vos u ondervroeg over de periode van de concessieverlening rond 2000. We praten dus over die periode.

De heer **Kruyt**: In mijn waarneming is de kwaliteit van het departement op dit punt verbeterd vanaf ongeveer 2011/2012. Voor die tijd was de kwaliteit dus matig.

De **voorzitter**: We komen tot een afronding van het eerste verhoor. Het is voor een parlementaire enquêtecommissie altijd belangrijk om zicht te krijgen op de problematiek, waarheidsvinding, aanbevelingen. Maar het is wel mooi om in ons eerste verhoor al meteen aansporingen te horen, opdat datgene wat we met elkaar hadden beoogd maar wat nog niet tot stand is gekomen, misschien ergens in de toekomst toch het licht mag zien. U hebt daar vandaag uw bijdrage aan geleverd. Wij danken u zeer.

Sluiting: 10.25 uur.

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 18 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Pans (Ministerie van Verkeer en Waterstaat), die wordt bijgestaan door mevrouw Heijstek van Leussen.

Aanvang: 11.00 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 Pans de belofte af.

De **voorzitter**: Mijnheer Pans, u was van 1998 tot en met 2002, dus vier jaar lang, als secretaris-generaal van destijds het Ministerie van Verkeer en Waterstaat betrokken bij de NS en bij het hsl-dossier. Vanaf 2002 maakte u een halfjaar lang deel uit van de raad van commissarissen van de NS.

Tijdens dit verhoor spreken wij met u over een aantal zaken die spelen in deze periode. Wij spreken met u over de plannen van het kabinet met het spoor. Wij spreken ook over de invulling van het vervoer over de HSL-Zuid. Verder spreken wij over de concessieovereenkomst. Wij gaan vrij gedetailleerd in op de concessie en op het hele proces. Dat doen wij omdat wij zien dat het een belangrijke, vrij dominante rol heeft gespeeld in het hele dossier. Daarom zullen wij daar dus vrij gedetailleerd met u over spreken.

Wij beginnen met de hoofdlijnen van het doel om te komen tot het recht van de Nederlandse Spoorwegen om over de hsl te gaan rijden. Bij uw aantreden in 1998 speelden er verschillende zaken ten aanzien van de NS en de toekomst van het spoor. Schetst u voor ons eens de plannen van de kabinetten-Kok I en II en het ministerie over de meer bedrijfsmatige aanpak van de NS en het aanbrengen van marktprikkels en mogelijk zelfs privatisering.

De heer **Pans**: Daarvoor moet je eigenlijk teruggaan naar het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) waarin een paar belangrijke uitgangspunten voor het vervoersbeleid voor ons land staan geschetst. Ik zal het heel kort aanduiden. De achterlandverbindingen moesten versterkt worden. Daar is uiteindelijk de HSL-Zuid uit ontstaan. Toen waren er ook plannen voor de HSL-Oost en niet te vergeten de Betuweroute. Een belangrijk punt was ook dat er «geleiding van mobiliteit» zou komen, zoals het in het jargon van toen heette. Dat kreeg later de naam «betaald rijden», «rekeningrijden» en noem maar op. De automobiliteit zou beprijsd worden waardoor de overstap van autovervoer naar treinvervoer bevorderd zou worden. Een belangrijke rol speelde ook de «substitutie van vliegverkeer» – ook weer zo'n jargonterm – door lange ov-lijnen. Bij de sturingprincipes golden toen als belangrijke uitgangspunten marktwerking en liberalisatie; laat ik het zo samenvatten. Dat betekende dat er nieuwe spelers op de markt van het openbaar vervoer zouden komen, omdat van oudsher zowel bus-, tram- als treinvervoer in handen was van bekende spelers. Er zou dus concurrentie komen met als bedoeling een naar verwachting beter product voor de reiziger en mogelijk ook lagere

kosten voor de overheid. De verwachting was immers dat de vervoerders een deel van de kosten die de overheid zou maken, zouden betalen via gebruiks- of concessievergoedingen. Daaruit is het idee ontstaan dat, terwijl de overheid voorheen 100% van de investeringen in infrastructuur voor haar rekening nam, een deel van de kosten nu terug zou komen via een vergoeding voor het gebruik. Dat gold overigens niet alleen voor de hsl, maar ook voor de Betuweroute en voor het kernnet van de Nederlandse Spoorwegen.

De **voorzitter**: Laten wij even heel specifiek kijken naar de NS. Een aantal zaken speelt tegelijkertijd, zoals de prestatienormen en het wat zakelijker aanpakken, zoals ik begrijp. Kunt u iets zeggen over decentralisaties?

De heer **Pans**: De spoorwegen beschouwden eigenlijk alle treinverbindingen als kernnet. In het beleid was het de bedoeling om een deel van het lijnennet open te stellen voor andere aanbieders. Daar waren ook buitenlandse aanbieders in geïnteresseerd. Je zou dan geleidelijk aan een verbetering van de prestatie krijgen in het overgrote deel van het vervoer over de spoorwegen dat toch bij de NS zou blijven, doordat andere spelers op bepaalde delen van het spoornet vervoer realiseerden, mogelijk op een andere manier dan de spoorwegen dat deden.

De **voorzitter**: Heeft de privatisering effect gehad op afsplitsingen van taakorganisaties? Werd dus niet meer alles door de NS gedaan, maar slechts een aantal zaken?

De heer **Pans**: Op aangeven van de commissie-Wijffels – dan gaan we een paar jaar terug in de tijd – was al besloten om drie onderdelen van de spoorwegen een aparte plaats te geven. Je had de verkeersleiding, die de capaciteitsverdeling moet doen. Die was apart gepositioneerd. Je had daarnaast het infrastructuurbedrijf, dat toen «RIB» heette en dat later de naam «ProRail» heeft gekregen. Bovendien had je het reizigersbedrijf, de spoorwegen zelf. Alle drie deze onderdelen moesten een afzonderlijke rol spelen. Voor met name de verkeersleiding en het infrastructuurbedrijf was het van belang dat die een verzelfstandigde positie zouden krijgen, omdat er immers andere spelers zouden komen.

De **voorzitter**: Hoe keek de NS naar dit alles wat u beschrijft, dus naar de privatisering en de marktwerking?

De heer **Pans**: De NS is nooit een heel groot voorstander van opsplitsing geweest, maar toch voelde de NS ook wel wat voor de privatisering van het bedrijf zelf, omdat ze toch ook kansen daarin meende te zien. U herinnert zich wellicht dat de spoorwegen in die tijd al aan het bekijken waren of ze in het buitenland vervoersdiensten konden aanbieden, met name in het Verenigd Koninkrijk. Dat is namelijk een van de EU-landen die zich het vroegst hebben opengesteld voor marktwerking.

De **voorzitter**: U zegt dus dat het wat zakelijker benaderd werd. Ook vanuit de NS had men daar dus wel oren naar. Maar toen kwam ineens het plan om het vervoer over de HSL-Zuid aan te besteden. Hoe keek de NS daarnaar?

De heer **Pans**: Het is niet helemaal het aanbesteden van de HSL-Zuid. Het begon met het uitgangspunt dat de NS met uitsluiting van andere spelers als eerste de gelegenheid zou krijgen om een bieding te doen op het binnenlandse deel. Het binnenlandse deel van het hsl-vervoer was dus

van begin af aan gereserveerd voor de Nederlandse Spoorwegen en het buitenlandse deel zou aanbesteed moeten worden. Dat had overigens ook te maken met het gegeven dat in die jaren het algemene beeld was dat we ook in de Europese Unie uiteindelijk de weg opgingen van de aanbesteding van internationale vervoersdiensten.

De **voorzitter**: Daar komen we zo meteen uitgebreid over te spreken. We kijken nog even naar het idee dat de NS het recht om internationaal te gaan rijden een beetje moest bevechten. Hoe ging dat? Hoe werd er onderhandeld?

De heer **Pans**: Dat is in fasen gegaan. Dit was een uitgangspunt dat al was neergelegd in de PKB (planologische kernbeslissing) rond de HSL-Zuid. Daar werd al onderscheid gemaakt tussen het binnenlands vervoer aan de ene kant, waarbij de NS als enige in staat zou worden gesteld om een bod te doen, en de aanbesteding voor het internationale deel aan de andere kant. De spoorwegen zijn daar nooit heel blij mee geweest en ik denk dat daar twee redenen voor waren. Ten eerste heeft de NS altijd heel sterk geloofd in een integraal netwerk van al die vervoersdiensten. Het gaat daarbij niet alleen om de HSL-Zuid, maar later ook om de HSL-Oost. Ten tweede was er natuurlijk ook een zekere vrees dat er spelers zouden komen die misschien wel onder heel gunstige voorwaarden de concurrentie zouden aangaan met de NS, bijvoorbeeld spoorbedrijven uit Duitsland en Frankrijk waar men op dat moment nog niet zo ver was met het uit elkaar halen van de drie poten die ik zo-even noemde, namelijk verkeersleiding, infrastructuur en het vervoersbedrijf. Er bestond dus altijd een zekere vrees, zeker als het om de Fransen ging. Men dacht: dan krijgen we straks concurrentie van een staatsbedrijf waar veel subsidie ingestopt wordt.

De **voorzitter**: De NS had dus grote zorgen. Kunt u iets zeggen over de lobby van de NS, bijvoorbeeld naar verschillende partijen?

De heer **Pans**: De spoorwegen hebben er nooit een geheim van gemaakt dat zij het niet verstandig vonden om dit zo te gaan doen. Als je de hele geschiedenis er nog eens op naleest, zie je dat dit regelmatig behoorlijk wat draagvlak vond in de Tweede Kamer, die in dezelfde periode toch ook vaak dat soort signalen afgaf. Men vroeg zich af of de spoorwegen op deze manier wel een eerlijke kans kregen.

De **voorzitter**: Als ik naar u luister, ontstaat bij mij een beetje de indruk alsof iedereen dacht: we gaan privatiseren en er zijn wel wat zorgen daaromtrent. Ik houd nu even een stukje aan u voor waaruit blijkt hoe de verhoudingen op dat moment misschien lagen. Ik lees voor uit een analyse waarin staat dat de NS een keiharde onderhandelaar is die sterk is in het op tafel leggen van nieuwe eisen en omstandigheden die problematiseren. Ook staat er: de NS volgt steeds haar salamitactiek; op elk punt kan de NS weer een nieuwe lobby activeren. Dat klinkt niet alsof er een beetje zorgen waren. Het lijkt erop dat de gedachte was: we gaan privatiseren en we maken het een beetje zakelijker.

De heer **Pans**: Ik schat in dat u net hebt geciteerd uit de strategische analyse die ooit gemaakt is toen Verkeer en Waterstaat midden in de onderhandelingen zat. Dan probeer je een inschatting te maken van de manier waarop de andere onderhandelingspartner in het proces zit. Ik herinner mij daarvan dat de NS sterk de integraliteit van het geheel bleef benadrukken en dat de NS het betalen van de kosten van een deel van de

infrastructuur zou blijven problematiseren. Ook zou de NS zeggen dat ze het niet goed vond als stadsgewestelijk vervoer naar andere spelers zou gaan.

De **voorzitter**: Ik wil mij even concentreren op de HSL-Zuid en het internationale vervoer. We zien dat de NS daar echt serieuze problemen zag en dat ze daarin een hard spel speelde, volgens uw eigen analyse.

De heer **Pans**: Dat kan ik de NS ook helemaal niet verwijten, want het was een bedrijf dat zo veel mogelijk zijn eigen markt wilde beschermen. Als die markt vergroot werd doordat er nieuw vervoer bijkwam, deed NS haar uiterste best om dat vervoer ook te krijgen. Ik zal niet zeggen dat ze rupsje-nooit-genoeg was, maar de NS zei wel: als dit bedrijf een sterke positie wil hebben en houden, moeten we niet allemaal dit soort dingen gaan doen, en moeten er dus ook geen nieuwe spelers komen.

De **voorzitter**: U wilde een zekere beweging bij de NS; juist om de situatie te schetsen waar we net mee begonnen. Was de hsl daarin niet een soort troefkaart?

De heer **Pans**: Ik geloof niet dat de HSL-Zuid daarin als troefkaart is gebruikt. Vanaf het begin was de inschatting: dit is een bijzondere lijn, dit is echt iets wat Nederland in die mate nog niet eerder gedaan heeft. Wij hadden twee grote projecten in die tijd: de hsl en de Betuweroute. De Betuweroute laten wij nu even buiten beschouwing. Er ging heel veel overheidsgeld naar de hsl. Daarvan moest wel een deel terugkomen, maar het overgrote deel zou toch gewoon betaald worden door de belastingbetaler. Dan wilde je ook het beste product hebben. Het stond niet op voorhand vast dat de spoorwegen ook voor dat vervoer de beste speler zouden zijn. Daarnaast moest je rekening houden met de mogelijkheid dat er een sterke neiging was om met name het internationale vervoer internationaal aan te besteden. Het was dus geen instrument dat je gebruikte om de NS op een andere manier van werken te brengen. Het was wel toegespitst op de hsl vanuit de sterke overtuiging dat je met zo'n nieuw product – want dat was het voor Nederland – niet op voorhand op de oude manier aan de slag zou gaan.

De **voorzitter**: Hoe keken de verschillende ministers daarnaar? Had de Minister van Verkeer en Waterstaat dezelfde visie daarop als bijvoorbeeld de Minister van Financiën?

De heer **Pans**: Die hadden natuurlijk verschillende invalshoeken. Voor de Minister van Verkeer en Waterstaat was de primaire invalshoek dat er een goede treindienst zou ontstaan, dat uiteraard het hele project op tijd en binnen het budget gerealiseerd zou worden en dat we tot een goede vervoersconcessie zouden komen. Uiteraard was Verkeer en Waterstaat in die jaren niet alleen bij het openbaar vervoer betrokken. Hetzelfde gold ook voor het personenvervoer met de auto met het rekeningrijden, want dat was eigenlijk het derde grote project waar Verkeer en Waterstaat in die jaren mee bezig was.

De **voorzitter**: Ik wil het even bij het spoor houden.

De heer **Pans**: Verkeer en Waterstaat was ook wel bezig om te kijken naar een ander sturingsarrangement. Voor de Minister van Financiën was het uitgangspunt heel sterk dat men een deel van de investering terug wilde krijgen. Bij Financiën speelde het financiële belang een belangrijke rol en

bij Verkeer en Waterstaat meer het verkeersbelang. Het Ministerie van Economische Zaken moet ik ook noemen, want dat speelde ook een rol hierin. Dat ministerie was al een aantal jaren heel sterk de woordvoerder van het principe van de marktwerking en de liberalisatie.

De **voorzitter**: Dat was allemaal in de tijdgeest van liberalisering en marktwerking, maar de NS wilde graag het totaalbeeld houden. Het spel werd eigenlijk gespeeld rondom de HSL-Zuid waarin de neuzen duidelijk niet altijd dezelfde kant op stonden, gelet op het feit dat ik u net voorhield. Mag ik het eerste deel even zo samenvatten?

De heer **Pans**: Ja, dat klopt. Ik voeg er nog aan toe dat dit niet alleen in het vervoer speelde, maar ook bij de post en de telecom. Daar zijn exact dezelfde discussies gevoerd. Ook daar speelde precies hetzelfde vraagstuk. Dat waren van oudsher ook sterke spelers die een deel van hun markt kwijt zouden raken door marktwerking en liberalisatie.

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

De heer **Van Gerven**: U zei zojuist dat het van meet af aan de bedoeling was dat het binnenlands vervoer over de hsl gegund zou worden aan de NS, althans in die zin dat de NS het eerst een onderhands bod zou mogen doen. Was er geen verschil van opvatting tussen Kok I en Kok II? Tijdens het kabinet-Kok I was mevrouw Jorritsma de verantwoordelijke Minister. Stuurde zij meer aan op volledige aanbesteding?

De heer **Pans**: Nee, dat heb ik niet zo ervaren. De lijn die ook heel nadrukkelijk in de PKB werd geschetst, was dat we het zo zouden doen. Het is later in de nota Derde eeuw spoor heel precies zo geformuleerd. En het was eigenlijk vrij logisch om dat zo te doen, omdat het binnenlandse deel van de hsl, hoe je het ook wendt of keert, parallel zou lopen aan dezelfde lijn, maar dan via het kernnet van de Nederlandse Spoorwegen. Wat meer aan vervoer op de hsl op het binnenlandse deel zou ontstaan, zou tot – ik gebruik de termen van die tijd – «kannibalisering» van het bestaande net leiden. Het was dus evident dat die dingen iets met elkaar te maken zouden hebben.

De heer **Van Gerven**: Mag ik het als volgt samenvatten? Volgens u waren de meningen van Minister Jorritsma en Minister Netelenbos dus volledig congruent als het ging over het in eerste instantie binnenlands gunnen aan de NS.

De heer **Pans**: Ik heb daar geen verschil in gezien. Ik heb Minister Jorritsma maar een paar maanden meegemaakt bij Verkeer en Waterstaat. Maar ik heb geen licht tussen die Ministers gezien.

De heer **Van Gerven**: Binnen het kabinet was er dus een voorkeur voor aanbesteding. U zegt: binnenlands zou het in ieder geval aan de NS moeten worden gegund. Had dat ook uw voorkeur? Was u het daarmee eens?

De heer **Pans**: Jazeker, eigenlijk om de redenen die ik zo-even al noemde. Overigens vond ik niet dat de NS het sowieso moest krijgen. De NS moest wel met een goed bod komen, maar dan zou het ook heel erg logisch zijn dat de spoorwegen dat vervoer zouden krijgen.

De heer **Van Gerven**: U vond dat logisch en terecht.

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Van Gerven**: De NS maakte zich ook zorgen om de lijn naar Brussel, dus om het stukje vanaf de grens naar Brussel toe, met name omdat de NS ook de Benelux-trein exploiteerde, die bijzonder lucratief was. De NS was er dus veel aan gelegen om dat stuk te behouden. Waren dat verlangen en die nadrukkelijke wens bekend bij het ministerie?

De heer **Pans**: Sterker nog, we wisten dat de spoorwegen in principe alles wilden hebben en dat ze zeker wilden houden wat ze al hadden. Dat zij veel gewicht toekenden aan die lijn naar Brussel was ook duidelijk. Daar kun je de NS ook geen verwijt over maken. Het is gewoon een fact of life dat het een bedrijf was dat het vervoer dat het had, wilde behouden en dat het ook zou krijgen wat er aan vervoer bij zou komen.

De heer **Van Gerven**: U was daar dus van op de hoogte, maar u ging er niet in mee. De NS mocht alleen op het binnenlandse vervoer bieden. Toen deed de NS een onderhands bod, maar dat bevatte niet alleen het binnenlandse vervoer, maar ook het buitenlandse vervoer naar Brussel. Het bod was «a future without borders». Het valt op dat de NS de hogesnelheidslijnen, de treinen, wil laten doorrijden op het hoofdrailnet. Wat vond u daarvan?

De heer **Pans**: U geeft nu een korte samenvatting van het aanbod, maar dat was natuurlijk veel omvangrijker. U moet het zich als volgt voorstellen. Het ministerie vroeg om een aanbod voor het binnenlands vervoer. En wat komt daarvoor terug? Een aanbod voor het binnenlandse vervoer, een aanbod...

De heer **Van Gerven**: Wist u dat zij een ruimer aanbod zouden doen?

De heer **Pans**: Toen wij tegen de termijn aanliepen dat ze met het bod zouden moeten komen, wisten wij al redelijk vlot dat wij er rekening mee moesten houden dat ze met een veel omvangrijker voorstel zouden komen. Dat werd overigens ook op congressen gewoon door de NS uitgedragen. Wij hebben het ook wel in contacten gehoord, maar het was niet de vraag die we hadden gesteld. Wij vroegen een aanbod voor het binnenlandse vervoer en kregen een aanbod voor het binnenlandse vervoer, voor HSL-Zuid en voor HSL-Oost terug. We kregen een upgrade van het hele kernnet, een voorstel voor investeringen door de overheid en een soort moratorium op beleidswijzigingen terug. Er moest dus niets gebeuren; het rekeningrijden moest doorgaan. En dit alles ook nog eens een keer tot 2035. Het was een ambitieus aanbod, maar echt niet het antwoord op de gestelde vraag.

De heer **Van Gerven**: U had daar geen begrip voor.

De heer **Pans**: Vanuit de schets die ik zo-even gaf van de manier waarop de spoorwegen in de dossiers zaten, vind ik het heel goed te begrijpen dat de spoorwegen dit deden, maar het was geen adequaat antwoord in een officiële procedure waarin gevraagd werd om met een bod te komen. Wat ze hadden kunnen doen maar nooit hebben gedaan, is gewoon antwoord geven op de vraag die gesteld was. Daarbij hadden ze misschien een aparte envelop kunnen afgeven met de tekst: als je nog meer wilt, hebben wij daar een voorstel toe, maar wij weten dat ons dat niet gevraagd is.

De heer **Van Gerven**: Het voldeed niet aan wat u vroeg, maar wat vond u er inhoudelijk van?

De heer **Pans**: Als het geld er zou zijn, was dat natuurlijk een prachtig voorstel, al zaten er dingen in die nooit gerealiseerd zijn. De HSL-Oost is er ook nooit gekomen. Rekeningrijden is er niet gekomen. Het was een future without borders, inderdaad. Als je jezelf geen beperkingen oplegt, kun je inderdaad een heel mooie wereld schetsen.

De heer **Van Gerven**: Het was dus niet realistisch op dat moment.

De heer **Pans**: Ik denk dat het niet realistisch was. Het voldeed overigens op geen enkele wijze aan de beleidsuitgangspunten die door de Tweede Kamer onder andere in de PKB waren vastgelegd.

De heer **Van Gerven**: Het bod werd afgewezen door het Rijk, door het kabinet, omdat het niet voldeed aan hetgeen gevraagd was. Kunt u nog eens nadrukkelijk aangeven wat er werd geleverd terwijl er niet om gevraagd was? Waar voldeed het niet aan?

De heer **Pans**: Ik heb er net al iets over gezegd. Wij vroegen om met een voorstel te komen voor het binnenlandse vervoer. Wij kregen een aanbod terug waarin ook de HSL-Zuid en het internationale vervoer zaten en waarin ook alvast de exploitatie van de HSL-Oost geclaimd werd. Ook werd het kernnet volledig gevrijwaard van de concurrentie waar mogelijk rekening mee gehouden moest worden. In dat voorstel zouden de spoorwegen bijvoorbeeld het stadsgewestelijke vervoer niet kwijtraken. Bovendien ging het over een concessie die maar liefst tot 2035 liep. Dat was een termijn waar we ook niet aan dachten.

Een punt dat ik net nog niet genoemd heb, is merkwaardigerwijs de financiële paragraaf van het aanbod waar de spoorwegen mee kwamen. Die was aan de dunne kant, want men kwam tot de conclusie dat het binnenlandse hsl-vervoer verlieslatend was. Daar was dus niks te verdienen. Als je uitrekende wat het bod uiteindelijk in zijn totaliteit opleverde voor alle zaken die erin zaten, dus alle gebruiksvergoedingen bij elkaar, was dat iets van 2,8 miljard. Daarvan was er 1 miljard gereserveerd voor de HSL-Zuid, terwijl men wist – want dat stond in de PKB – dat men daar op 1,8 miljard of iets in die orde van grootte moest uitkomen. Dus ook in dat opzicht was het niet aan de maat.

De heer **Van Gerven**: Ik ga even in op de financiën. U zei dat er 1 miljard zat in het bod van NS, a future without borders. Als we die 1 miljard vertalen naar een vergoeding per jaar, waar moeten wij dan aan denken?

De heer **Pans**: Als je dat uitzet tegen de termijn die toen, in 1999, 35 jaar liep – ik ben niet zo snel in rekenen – kom je bij lange na niet op de bedragen waarop in de PKB werd ingezet.

De heer **Van Gerven**: Waar was op ingezet?

De heer **Pans**: Zoals ik al zei, ging de PKB uit van 1,8 miljard. Dat was in de orde van grootte van 100 miljoen per jaar.

De heer **Van Gerven**: 100 miljoen per jaar. De NS zat daar substantieel onder. Even snel: 1,8 teruggerekend naar 1 miljard, dan zit je in de orde van grootte van de helft en dat ook nog eens over een periode van 30 jaar.

De heer **Pans**: Ja. Ruim 30 jaar. Overigens was het niet gevraagd. We maken nu een rekensom over iets waar we de NS helemaal niet om gevraagd hadden.

De heer **Van Gerven**: U had toch wel gevraagd naar een vergoeding, neem ik aan.

De heer **Pans**: Ja, maar die ging over het binnenlandse vervoer. In het bod van de NS werd het binnenlandse vervoer over de hsl als verlieslatend opgenomen. Dat leverde niets op. Het enige wat geld zou opleveren was het internationale vervoer, maar daar hadden we de spoorwegen helemaal niet om gevraagd.

De heer **Van Gerven**: Ik proef uit uw woorden dat het bod van geen kanten deugde, zeg maar.

De heer **Pans**: Nou, het voldeed niet aan de eisen. Laat ik het zo zeggen. Misschien was het best wel een goed bod, maar het voldeed niet aan de eisen.

De heer **Van Gerven**: Als ik u zo hoor, wekken uw woorden niet echt een positieve connotatie bij mij op. Toch gaf het kabinet de NS een tweede kans. Waarom kreeg de NS die tweede, of zo u wilt, die laatste kans?

De heer **Pans**: Een formele tweede kans was het natuurlijk niet. Daar zijn ook allerlei adviezen over ingewonnen bij de landsadvocaat toen wij de vervolprocedure gingen. We hebben toen wel besloten om de spoorwegen een tot anderhalve week te geven om het bod in overeenstemming te brengen met de vraag die we gesteld hadden, dus om puur een bod te doen op het binnenlandse vervoer. Dat is niet gekomen.

De heer **Van Gerven**: U zegt: we geven ze nog een kans. Vond u dat zelf eigenlijk wel reëel?

De heer **Pans**: Jawel. Later hebben de spoorwegen zeker een aantal malen de vraag gecommuniceerd: hebben jullie ons bod wel goed begrepen? Dat was ongeveer de woordkeuze in de stukken. Het ministerie vroeg de spoorwegen gewoon om zich te beperken tot hetgeen het ministerie gevraagd had, namelijk een aanbod voor het binnenlandse vervoer. Wij vonden namelijk nog steeds dat het verstandig zou zijn als de spoorwegen zelf het binnenlandse deel van het vervoer voor hun rekening zouden blijven nemen, om de inhoudelijke redenen die ik zo-even noemde, namelijk de samenhang met het kernnet. Wij wilden dat ze met een fatsoenlijk aanbod daarvoor zouden komen. Dan konden wij de discussies over al die extra's die ook in dat pakket zaten, even apart parkeren voor de procedures die daarvoor aan de orde waren. Het was dus vrij logisch dat wij hun die kans gaven.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, u gaf daar één week voor en daarna legde u eigenlijk drie opties voor. Dat schetste u net zelf. U had al een conceptcontract daarbij, zo hebben we gezien. De eerste mogelijkheid was: teken daar nou voor, dan heb je het binnenlandse vervoer. De tweede mogelijkheid was om de hele lijn openbaar aan te besteden en dan mocht de NS meedoen tot maximaal 50%. Iemand, niet zijnde NS, zou winnen en de NS kon dan tot maximaal 50% daarin participeren. En de derde mogelijkheid was om gewoon openbaar aan te besteden. Had u het idee

dat de NS daarop in zou gaan? Dat moest immers binnen een week gebeuren. Was dat eigenlijk een serieus voorstel van het kabinet?

De heer **Pans**: We gingen een procedure in waarin we de spoorwegen als eerste en enige de kans gaven om op het binnenlandse vervoer in te schrijven. Als dat niet lukte – dat was namelijk een van de voorwaarden die ook al in De Derde eeuw spoor zo geformuleerd was – en de spoorwegen dus niet met een goed bod kwamen, zouden wij gaan aanbesteden. Dat was toen al zo geformuleerd. Het was dus mooi dat wij de spoorwegen opnieuw een kans gaven, ondanks het feit dat zij zich totaal niet gehouden hadden aan de specificaties die aangegeven waren. De spoorwegen hadden dus gewoon een keuze kunnen maken. Dat hebben ze later uiteindelijk wel gedaan door toen te zeggen: dan moet het uiteindelijk maar gewoon openbaar aanbesteed worden. Maar toen waren we alweer verder in de tijd.

De heer **Van Gerven**: De NS was buiten gewoon gegriefd doordat het IC Max-bod werd afgewezen. Er verschenen ook artikelen in De Telegraaf, omdat er een heleboel commotie daar omheen was. Had u er enig begrip voor dat de NS zo gegriefd was?

De heer **Pans**: Nou, ja, slechts ten dele, moet ik zeggen. Ik heb er enerzijds enig begrip voor omdat zij wel hun best gedaan hadden om met een prachtig voorstel te komen. U hebt het voorstel gezien. Het ziet er geweldig uit. Ze hadden daar hun beste mensen op gezet. Dus dat ze daar in zekere zin trots op waren, begrijp ik wel. Ik begrijp het anderzijds echter niet, omdat zij heel goed wisten wat de marsroute was die het kabinet en de Kamer hiervoor hadden afgesproken en vastgelegd in officiële beleidsdocumenten. Bovendien bestond op dat moment nog heel sterk het gevoel dat al die operaties rond de afsplitsing van de taakorganisatie en de nieuwe marktordening waaraan gewerkt werd, niet zomaar een leuke hobby waren die in gang was gezet. Nee, dat was de lijn die het kabinet voor de komende jaren met het openbaar vervoer wilde doorzetten.

De heer **Van Gerven**: Met deze laatste opmerking verbindt u het bod met andere zaken, zoals het afsplitsen van de taakorganisaties. Dat was verknoopt met elkaar, ook met het tekenen van het contract dat er lag. NS moest binnen een week tekenen, maar er dan ook mee akkoord gaan dat de organisaties het jaar daarop werden afgesplitst. Was dat niet als het ware een vorm van het mes op de keel zetten bij de NS?

De heer **Pans**: De opsplitsing in de drie afzonderlijke eenheden binnen de spoorwegen dateert bijvoorbeeld al vanaf de commissie-Wijffels. Als ik het uit mijn hoofd zeg, kwam die eind jaren tachtig met een rapport. Dat was dus al twaalf jaar daarvoor. Je kunt dus niet zeggen dat men daarbij over één nacht ijs is gegaan. Daar werd allang aan gewerkt. Overigens was men binnen de spoorwegen ook al nadrukkelijk aan het nadenken over wat dit voor het bedrijf betekende. Men dacht bijvoorbeeld: misschien gaan wij inderdaad echt privatiseren en dan gaat de Staat als aandeelhouder eruit, maar dan moeten de spoorwegen er ook gezond voorstaan. Dat was ook een van de redenen waarom men zo nadrukkelijk wilde waarborgen dat men dat extra vervoer had. Dan staat er namelijk gewoon een sterke organisatie die al klaar is voor een private positie.

De heer **Van Gerven**: Mag ik het als volgt samenvatten? De NS wist wat haar te doen stond. De NS wist ook wat van overheidswege gevraagd werd. De NS heeft een eerste bod gedaan dat de vraag van de overheid niet beantwoordde en dat ook financieel onder de maat was. Er werd van alles aan elkaar geknoopt. De concessie was veel langer dan beoogd, namelijk 30 jaar in plaats van 15 jaar en bovendien maakte het bod de introductie van marktprikkels of meer concurrentie feitelijk onmogelijk. Kan ik het zo samenvatten?

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Elias**: We zitten dus in de situatie dat het bod is afgewezen – dat is uitgebreid besproken – en dat de laatste kans is afgewezen. Vervolgens ligt de weg naar een openbare aanbesteding open. Het kabinet neemt daartoe ook een besluit op 6 december 1999 en vervolgens gaan op 22 december de uitnodigingen naar geregistreerden de deur uit. Daar zijn allemaal Engelse termen voor die ik even achterwege laat. Maar begin 2000 is er ineens sprake van een mogelijk bod van een joint venture van NS, KLM en Schiphol. Was dat uw idee? Waar kwam dat vandaan?

De heer **Pans**: Op een bepaald moment is binnen het ministerie het idee ontstaan dat het misschien toch wel de moeite waard zou zijn om te bekijken of wij alsnog een aanbod zouden kunnen krijgen van in dit geval een combinatie, dus niet alleen van de spoorwegen, maar ook van KLM en Schiphol. Wij bleven immers het gevoel houden dat het jammer was dat het fout was gelopen. Doordat er nu mogelijk een combinatie zou ontstaan met twee andere partijen die een goede reputatie te verliezen hadden als ze deze kans niet op een zorgvuldige manier zouden pakken, zouden wij een mooie mogelijkheid hebben om deze keer een bod te krijgen dat aan alle eisen zou kunnen voldoen.

De heer **Elias**: Wat bedoelt u met «binnen het ministerie»? Wie was dat? Iemand zal het toch bedacht hebben?

De heer **Pans**: Ik wist dat die vraag wel weer zou komen. Ik heb mij de afgelopen weken suf gepiekerd over waar dit vandaan gekomen is. Het enige wat ik erover kan zeggen is dat ik er een aantal keren over gesproken heb met de Minister. Vervolgens is bekeken of er met name bij de NS, KLM en Schiphol bereidheid was om zo'n combinatie te vormen.

De heer **Elias**: U weet niet wie dat bedacht heeft?

De heer **Pans**: U zoekt de Urheber, maar ik zou niet weten wie dat was.

De heer **Elias**: Wij zijn op zoek naar sommige dingen.

De heer **Pans**: Ik zou het graag verteld hebben als ik het had geweten, als ik het echt zeker zou weten.

De heer **Elias**: U was wel degene die de topmensen van KLM en Schiphol benaderd heeft om mee te doen.

De heer **Pans**: Zeker, ja.

De heer **Elias**: Waarom eigenlijk KLM en Schiphol?

De heer **Pans**: Dat was eigenlijk een heel logische combinatie. Laten we even teruggaan naar het idee dat de hsl niet alleen bedoeld was voor een stukje binnenlands vervoer, maar met name voor internationaal vervoer dat zou gaan concurreren met de luchtvaart. Als je naar een combinatie zoekt met meer spelers dan alleen maar de Nederlandse Spoorwegen – omdat op voorhand toch niet helemaal het vertrouwen bestond dat het deze keer wel goed zou komen – ligt het nogal voor de hand dat je twee spelers in het veld brengt waarvan je een zekere mate van zekerheid hebt dat die hun uiterste best zullen doen om er iets moois van te maken.

De heer **Elias**: De heer Kruyt heeft ons vanmorgen verteld dat er bij KLM wel belangstelling voor was om af te komen van de vluchten van Schiphol naar Brussel, want dan kon KLM in plaats daarvan intercontinentale ruimte gebruiken. Dat was dus logisch. Was een van de redenen niet ook dat de verhoudingen van Verkeer en Waterstaat met KLM en Schiphol veel beter waren dan de verhoudingen met de NS en dat u hoopte dat er op die manier enige versoepeling zou komen in de relatie met NS?

De heer **Pans**: Het zou in ieder geval niet schaden als die twee mee zouden doen. Ik wil overigens niet de indruk wekken dat de verhoudingen met Schiphol altijd heel soepeltjes waren. Want ook het dossier luchtvaart en het dossier capaciteit van Schiphol leverden permanente spanningen op. Maar wij kwamen er eigenlijk iedere keer wel goed uit. Wij hadden de sterke overtuiging dat zo'n combinatie het misschien wel zou redden. Het was overigens precies in de periode – u herinnert zich dat ongetwijfeld – dat het Europees kampioenschap voetbal gaande was. Iedereen was dus ook een beetje in oranjestemming. Aan het idee zelf zat ook iets wervends: een kans die je krijgt en dan ook gaat pakken.

De heer **Elias**: En daarom wordt het ook allerwegen de Oranjecombinatie genoemd.

De heer **Pans**: Op het gebied van verkeer en vervoer waren het in ieder geval drie heel belangrijke nationale spelers, ja.

De heer **Elias**: Wat was nou precies de reden waarom de NS nogmaals een kans kreeg? Die heb ik niet gehoord. De aanbesteding liep al. Die was dus begonnen. Waarom kreeg de NS dan toch nog een kans?

De heer **Pans**: De aanbesteding was nog niet gestart. De procedure van de registratie van partijen liep op dat moment. Zoals ik zo-even al zei, bleef toch het volgende gevoel bestaan; ik noem even een paar elementen. Het eerste is dat het toch wel mooi zou zijn als een goed logistiek Nederlands bedrijf het vervoer zou realiseren op deze belangrijke lijn, waar de Nederlandse Staat zo veel geld in zou stoppen. Het tweede element was dat er bij de aanbesteding altijd het gevoel bleef bestaan: wij denken wel dat er zoveel belangstelling is in de markt, maar dat moet wel nog blijken. We kunnen daar wel heel veel verwachtingen van hebben, maar als we met deze spelers tot een goede afspraak kunnen komen – waarbij men overigens ook ongeveer de verwachting van de rijksoverheid op dit punt kent – zou het eigenlijk toch wel mooi zijn als we dit tot stand zouden weten te brengen.

De heer **Elias**: Een laatste vraag op dit punt. Welke rol speelde de Tweede Kamer, een warm pleitbezorger van de NS, bij het zoeken van een nieuwe opening richting de NS?

De heer **Pans**: Ook die heeft daarin een rol gespeeld. In alle stadia waarin dit dossier te maken kreeg met de voortgang van de aanbesteding, was de Tweede Kamer kritisch. Zij bepleitte heel sterk dat de Nederlandse Spoorwegen dit vervoer zouden krijgen. Als je dit tot stand zou weten te brengen, was je ook verzekerd van een tevreden Tweede Kamer. Dat is toch ook niet verkeerd, lijkt mij zo.

De heer **Elias**: We zien dus dat de overheid, de Staat, het kabinet in de periode van begin 2000 dus serieus werkte aan een onderhandse gunning aan de Oranjecombinatie.

De heer **Pans**: Zeker, ja.

De heer **Elias**: De Oranjecombinatie ging vrij serieus van start. Ze maakte een ondernemingsplan en dat soort dingen. Was u bekend met de concrete inhoud van het voorstel en de bijbehorende concessievergoeding? Was u dus bekend met wat er op tafel zou moeten komen voor die combinatie om de lijn te mogen exploiteren?

De heer **Pans**: Nee. Daarover kan ik het volgende zeggen. De gesprekken met de drie spelers vonden plaats vanuit de projectdirectie van de hsl. Daar werd met name informatie aangereikt om tot een goede beoordeling te kunnen komen.

De heer **Elias**: Even voor de duidelijkheid. Is de projectdirectie hsl het team dat de hogesnelheidslijn vanuit Verkeer en Waterstaat voorbereidde?

De heer **Pans**: Ja, zo is het.

De heer **Elias**: Dat stond dus indirect ergens onder u?

De heer **Pans**: Jazeker, het was gewoon een projectdirectie van het ministerie. Die kreeg de opdracht om de informatie aan te reiken aan de drie spelers. Zij hadden die informatie nodig om alles te beoordelen, zodat zij, als zij straks formeel de vraag zouden krijgen om met een bod te komen – dat was op dat moment helemaal nog niet aan de orde, omdat dit slechts een verkenning was – inderdaad met een succesvol bod zouden kunnen komen. Wij wilden natuurlijk geen herhaling van wat er eerder was gebeurd met de gunning voor het binnenlandse vervoer. Als je bekijkt wat ze daarvoor uiteindelijk hebben aangeleverd, is het een heel globale beantwoording van de vraag. Het ministerie heeft toen drie brieven gekregen waarin de drie spelers nadrukkelijk hun kandidatuur hebben gesteld. Daarin werd duidelijk dat zij zouden voldoen aan de financiële eisen die in de PKB waren opgenomen. Iedereen wist dat dat 1,8 miljard was, want dat stond gewoon in de PKB. Ze hadden hieraan toegevoegd, en dat was mooi: als het plaatje er gunstiger uitziet en er dus meer reizigers zullen zijn, dan is er ook een «earn out» mogelijk. De overheid zou dan nog iets extra's krijgen. Op grond van wat er inmiddels allemaal onderzocht was, gaf dat voldoende vertrouwen dat er een goed bod zou komen, als het kabinet daadwerkelijk zou besluiten om af te zien van de openbare aanbesteding en zou inzetten op de Oranjecombinatie.

De heer **Elias**: Nu ga ik even in op het bod en straks kom ik op de juridische kant. Het bod was bekend bij Verkeer en Waterstaat, maar het was geen officieel bod. Hoe moet ik dat zien?

De heer **Pans**: Het kon geen officieel bod zijn, want als je een bod doet, moet je dit als wederpartij gestand doen als het voldoet aan de eisen. Wij waren nog niet zover, want het kabinet moest nog een besluit nemen dat er überhaupt geen openbare aanbesteding zou plaatsvinden, maar dat de Oranjeroute gevolgd zou worden. Daartoe had het kabinet nog niet besloten.

De heer **Elias**: Uit ons onderzoek blijkt dat de mensen die betrokken waren bij de projectdirectie en de mensen op het ministerie zelf wel degelijk wisten dat er een bepaald bedrag in de lucht hing. Dat was geen formeel bod, maar iedereen rekende daarmee.

De heer **Pans**: Ja, natuurlijk.

De heer **Elias**: Hoe hoog was dat bedrag?

De heer **Pans**: Volgens mij heb ik die vraag net beantwoord toen ik zei: de spoorwegen lieten weten dat ze zouden voldoen aan de financiële eisen van de PKB en daarin stond dat het 1,8 miljard was.

De heer **Elias**: Maar u gaf geen antwoord op de vraag wat dit dan per jaar zou betekenen voor de NS. Dat hebben wij al vastgesteld, maar wij willen het ook graag van u horen.

De heer **Pans**: Die 1,8 miljard kun je omrekenen naar de orde van grootte van 100 miljoen per jaar.

De heer **Elias**: Dat was u dus bekend?

De heer **Pans**: Jazeker. Wij wisten wat er in de PKB stond. Dat wist iedereen.

De heer **Elias**: Het was u natuurlijk ook bekend dat tussen de NS en Verkeer en Waterstaat het volgende was afgesproken: als het allemaal niet doorgaat en het loopt om welke reden dan ook mis, gaan we gewoon door met aanbesteden én – zoals het letterlijk in een van de stukken staat – dan verdwijnt het ondernemingsplan van tafel en heeft het nooit bestaan.

De heer **Pans**: Ja, want het was een verkenning die plaatsvond vanuit het ministerie in afwachting van besluitvorming van het kabinet; die besluitvorming zou dan zijn dat het kabinet dit wilde. Het was namelijk een afwijking van de lijn die het kabinet had uitgezet.

De heer **Elias**: Maar, mijnheer Pans, het was toch veel meer dan een verkenning? Het is een enorm pak papier. We hebben het hier liggen. Het was gewoon een kant-en-klaar ondernemingsplan. Dat is niet zomaar een verkenning, toch?

De heer **Pans**: Toch moet ik u teleurstellen. De spoorwegen wisten dat alles wat hier werd voorbereid, gebeurde in een traject dat op dat moment geen officieel traject kon zijn, omdat het kabinet op dat moment nog steeds op de lijn zat van een openbare aanbesteding.

De heer **Elias**: Maar hier is het hele pak. Op iedere pagina staan de parafen van KLM, Schipholgroep en NS. Dat was een serieus verhaal.

De heer **Pans**: Natuurlijk was het een serieus verhaal, want anders was Verkeer en Waterstaat er toch ook niet mee naar het kabinet gegaan?

De heer **Elias**: Het was dus niet een verkenning.

De heer **Pans**: Ja, dat was het nog steeds. U kunt wel zeggen dat het eigenlijk een bod was, maar het kon geen bod zijn. Want als je om een bod vraagt – zoals ik al zei – en het bod in overstemming is met wat je hebt gevraagd, moet je het gestand doen. En dit kon de rijksoverheid niet gestand doen, omdat de rijksoverheid nog niet besloten had tot een onderhandse procedure.

De heer **Elias**: En – u ging daar net wat snel overheen – er was al een uitnodiging de deur uitgegaan. Die heette het «registratie document». Gelet op allerlei adviezen van de landsadvocaat zaten daar wel degelijk al verplichtingen aan vast. Het is niet zo dat dit volstrekt vrijblijvend was. Je kunt dus zeggen dat de aanbestedingsprocedure in een bepaalde mate al gestart was.

De heer **Pans**: Dat is een definitiekwestie. De aanbesteding begint op het moment dat de aanbesteding begint. De registratieprocedure werd nadrukkelijk gehouden om te zien welke spelers straks uiteindelijk bereid waren om een bod te gaan doen. Het is duidelijk – dat zult u in het dossier zijn tegengekomen, neem ik aan – dat juist in de periode dat met het kabinet gesproken werd over de vraag of wij op de Oranjeformule zouden insteken, zeer veel adviezen van de landsadvocaat zijn ingewonnen over de vraag of dat eigenlijk wel kon. Verder werd de volgende vraag aan de landsadvocaat voorgelegd: als wij dit doen, hoe moeten we het dan doen, als wij aanbestedingstechnisch niet het risico willen lopen dat de rijksoverheid door deze procesgang schadevergoedingsplichtig zou worden?

De heer **Elias**: U was zich er dus zeer goed van bewust dat die gang van zaken in ieder geval grote juridische risico's met zich bracht?

De heer **Pans**: Natuurlijk. Daarom was de landsadvocaat er steeds nadrukkelijk bij betrokken.

De heer **Elias**: Hoe beoordeelde u dat risico? Uit hoofde van het aanbestedingsrecht zouden er niet-toegestane gesprekken over een onderhands bod kunnen zijn geweest. Vond u dat een groot risico?

De heer **Pans**: De discussie ging steeds over de vraag: tot hoever mag je eigenlijk gaan? Als deze verkenning, die ik toch echt een «verkenning» blijf noemen, uiteindelijk omgezet zou worden in een afwijking van de afgesproken procedure rond registratie en daarna aanbesteding, moesten we wel met heel goede argumenten komen. Het werd duidelijk dat wij dan zo transparant mogelijk moesten zeggen waarom wij afweken van de oorspronkelijk aangegeven route, ook naar de andere marktpartijen toe.

De heer **Elias**: Zei u nou net dat Verkeer en Waterstaat met dat probleem naar het kabinet is gegaan?

De heer **Pans**: Nee, wat ik zei is dat Verkeer en Waterstaat diverse keren de landsadvocaat heeft geraadpleegd over de vraag of dit kon. Daar was het kabinet van op de hoogte, althans de betrokken ministers. In de eerste helft van 2000 hebben met hen diverse gesprekken plaatsgevonden. Zij

wisten dat dit gaande was. Bij een aantal bewindslieden bestond grote twijfel of dit eigenlijk wel kon. Om die reden is de landsadvocaat verschillende keren gevraagd of dit zou kunnen, onder welke omstandigheden en hoe je dat dan moest doen. De landsadvocaat gaf duidelijk aan: als je uiteindelijk kiest voor deze route, moet je zeer transparant aangeven dat je de gestarte procedure met betrekking tot registratie en later aanbesteding stopt. Ook moet je de redenen daarvoor aangeven. Bovendien moeten er meer redenen zijn dan alleen maar het feit dat je dit graag aan een Nederlands bedrijf wilt geven. Er moeten veel meer overwegingen zijn, onder andere markttechnische overwegingen. Zoals ik zo-even al zei, bestond er ook vrees over de marktspanning. Was die er wel? Er moesten ook vervoerstechnische redenen zijn waarom je dit doet. Bovendien moest het perspectief openblijven dat wij op langere termijn toch weer gingen aanbesteden.

De heer **Elias**: Er waren ook wel zorgen dat Brussel moeilijk zou gaan doen, om het populair te zeggen. Brussel zou bezwaar kunnen maken tegen het afblazen van de openbare aanbesteding om vervolgens dan toch onderhands te gunnen. Werden die risico's ook gezien?

De heer **Pans**: Die kwamen allemaal terug in diezelfde adviezen van de landsadvocaat. Overigens hebben die er onder andere toe geleid dat er in Brussel gesondeerd is hoe dit zou vallen. De toenmalige permanente vertegenwoordiger, Ben Bot, is nadrukkelijk gevraagd om er een inschatting van te maken of dit eigenlijk wel zou kunnen. Moest je bij al die verschillende directoraten-generaal – ik geloof dat er wel drie of vier directoraten-generaal in Brussel bij betrokken waren – navraag doen om te voorkomen dat wij ineens door Brussel teruggefloten zouden worden als wij een bepaalde keuze zouden maken? We vroegen ons zelfs af of we moesten bekijken of de NMa bereid was om in een vroegtijdig stadium aan te geven dat zij geen problemen zag. Dat is allemaal onder ogen gezien.

De heer **Elias**: U loopt iets op mij voor in de tijd, maar wat u zegt is allemaal waar. We komen nu bij half april, het tijdstip waarop ofwel de aanbesteding gestopt moet worden, ofwel de Oranjecombinatie voortgezet moet worden. Dat is kort gezegd de situatie. Wij hebben het nog niet gehad over het kabinet, maar binnen het kabinet bestonden grote reserves tegen het onderhands gunnen aan de Oranjecombinatie. Dat was natuurlijk zo vanwege de aanbestedingsrechtelijke en mededingingsrechtelijke risico's die eraan verbonden waren. U zei al dat er niet voor niets iedere keer advies van de landsadvocaat werd ingewonnen. Maar er bestonden ook zorgen over het aanzien van de Nederlandse Staat. De schijn zou gewekt kunnen worden dat de NS bevoordeeld werd. Dat was natuurlijk niet goed. Hoe beoordeelde u dat risico?

De heer **Pans**: Daar had ieder zo z'n eigen risicoschatting voor. Het is altijd een gevoelsmatige kwestie of je denkt dat je wat betreft je imago risico's loopt. Als er puur en alleen maar het gevoel zou zijn geweest dat je Nederlandse waar alleen maar aan Nederlanders wilt verkopen, had je natuurlijk best wel problemen gekregen met Brussel. Maar de redenen waarom dit in gang was gezet vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, reikten wel wat verder. Al die contacten met Brussel leverden natuurlijk ook wel een paar inzichten op. Een van die inzichten was dat het beeld dat Brussel een internationale aanbesteding eiste, helemaal niet zo hard was. Het was wel het streven van Brussel om internationaal vervoer aan te besteden, maar dit was in geen enkele richtlijn als bindende

voorwaarde opgenomen. Er mocht dus ook van afgeweken worden. Maar er werd ook een andere belangrijke eis geformuleerd: als we internationaal gaan aanbesteden, waardoor buitenlandse bedrijven in Nederland het hsl-vervoer kunnen krijgen, mag dat toch ook wel betekenen dat Nederlandse bedrijven omgekeerd ook in die buitenlandse landen terecht kunnen komen? Dat was de zogenaamde reciprociteit. Vreemd genoeg bleek toen dat je dat als een heel logische vraag kunt beschouwen, maar dat nergens in de Europese regelgeving beschreven staat dat dit een eis is. Die viel dus ook weg. Langzamerhand begon er dus enige twijfel te bestaan over de vraag of Brussel wel nu zo imperatief was op dit gebied en daardoor ontstond er natuurlijk ook ruimte.

De heer **Elias**: Maar daar werd heel verschillend over gedacht.

De heer **Pans**: Ja. Daar werd verschillend over gedacht, want er waren mensen, ook binnen het kabinet, die nog los van wat de juristen erover zeiden, het gevoel bleven houden dat het voor de beeldvorming van Nederland niet goed was. Er waren er ook die nadrukkelijk het gevoel hadden dat het juridisch gezien aanbestedingstechnische problemen zou opleveren. Of de landsadvocaat nou vijf keer schreef dat het risico beperkt was als je het maar goed vormgaf en de besluitvorming transparant afwikkelde en als je op de langere termijn de aanbesteding als mogelijkheid openliet, die mensen bleven onzekerheid voelen op het juridische punt. Daardoor bleven zij ook problemen houden met deze oplossing. Last but not least was de inschatting, met name aan de kant van Financiën, dat deze weg de Staat uiteindelijk minder zou opleveren dan als wij gewoon zouden aanbesteden.

De heer **Elias**: Hoe lag het krachtenveld in de ministerraad en tussen de departementen?

De heer **Pans**: Ik begin met het laatste. Het Ministerie van Financiën geloofde heel sterk in een stevige opbrengst uit een aanbestedingsproces.

De heer **Elias**: Dus die wilden door met aanbesteden.

De heer **Pans**: Hun gevoel was: als we niet aanbesteden, komen we ongeveer terug bij wat wij eerder van de spoorwegen hebben gezien. Daar was weinig enthousiasme voor. Het Ministerie van EZ zat heel sterk op het thema «marktwerking», zoals ik in het begin al heb aangegeven. Onderhands gunnen, dus alleen aan de Oranjecombinatie de gelegenheid geven om met een bod te komen, is niet conform het streven naar marktwerking. Dus EZ was daar ook geen groot voorstander van. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat was langzamerhand zover gekomen dat het vond dat er ook wel risico's zaten aan die openbareaanbestedingsprocedure. Bovendien begon de tijd te dringen, want er was al heel veel tijd verspeeld. Wilde die trein 2005 of 2006 gaan rijden, dan moesten we langzamerhand vaart gaan maken, want er moest ook materieel besteld worden. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zeker de Minister, was op dat moment nogal geporteerd voor deze oplossing. Dan was er nog één andere speler in het kabinet die met het dossier als zodanig eigenlijk niet veel van doen had, namelijk de Minister van Landbouw. Je kunt je afvragen wat die Minister met de hsl te maken heeft. Maar Minister Brinkhorst was er heel erg mee bezig vanuit de gedachte dat Nederland moest denken aan het imago in Brussel. Dat was een beetje het krachtempel.

De heer **Elias**: U schetst nu dus dat Minister Netelenbos met haar keus op dat moment alleen stond in het kabinet.

De heer **Pans**: Zeker, ja. Dat is ook de reden geweest waarom er diverse overleggen zijn geweest om te bekijken of de bezwaren van de bewindslieden te overwinnen waren. Als er op voorhand was gezegd dat het kabinet nu eenmaal heeft afgesproken dat er openbaar aanbesteed wordt, waren er misschien maar een of twee overleggen geweest en dan was het zaakje klaar geweest. Ik weet niet hoe vaak...

De heer **Elias**: Daar komen we straks op.

De heer **Pans**:... want ik ben er niet bij geweest. Daar is diverse malen over gesproken. Men was wel ontvankelijk voor die uitwisseling van argumenten, maar je proefde dat het enthousiasme niet groot was.

De heer **Elias**: Gaande de tijd verhardden de standpunten in die verschillende ministerraden. Je ziet dat mevrouw Netelenbos steeds meer alleen komt te staan.

De heer **Pans**: Nou ja, op een bepaald moment kom je in de fase dat je antwoorden, hoe goed ze ook zijn, niet helpen.

De heer **Elias**: Want ook Minister Vermeend van Sociale Zaken, een partijgenoot van Minister Netelenbos, schaarde zich op een gegeven moment in het andere kamp, zal ik maar zeggen. Herinnert u zich dat nog?

De heer **Pans**: Daar heb ik geen herinnering aan, maar dat sluit ik niet uit.

De heer **Elias**: Dat blijkt uit de stukken. We volgen de ontwikkelingen even in de tijd. Rond 18, 19 mei bent u in Brussel in het gezelschap van uw collega's om de zaken daar te peilen. U vertelde daar al even over en zei dat de latere Minister Ben Bot daar ook bij was. Uw interpretatie van dat gesprek was dat er veel mogelijkheden waren om hetgeen Brussel wilde met die aanbesteding te interpreteren. Er was dus wel degelijk ook een mogelijkheid, zij het met allerlei haken, ogen, omwegen en goede motivatie, om de keuze te maken om toch door te gaan met de Oranje-combinatie en niet aan te besteden. Zie ik dat zo goed?

De heer **Pans**: Ja. Wat het opleverde was dat Brussel openbaar aanbesteden niet eist en voorschrijft. Het algemene streven van Europa was er wel degelijk op gericht dat er internationale uitwisseling van bedrijven in allerlei diensten zou gaan plaatsvinden, maar het waren geen formele eisen. Het hoorde bij de open markt. Je moest het spel wel zorgvuldig spelen, dus de procedure volgen. Als je op voorhand spelers uitsloot op oneigenlijke gronden, had je wel een probleem. Hoe dan ook moest de keuze die je zou maken eerder om vervoerseconomische redenen ingegeven zijn dan op grond van Nederlandse waar. Bovendien moest je het transparant doen. Je kon dus geen schijnprocedure voortzetten met geregistreerde partijen, terwijl je eigenlijk maar met één partij door wilde gaan.

De heer **Elias**: Vond u op enig moment dat Minister Netelenbos en u – ik neem aan dat u dezelfde richting volgde – voldoende vervoerstechnische en markttechnische argumenten gevonden hadden om te zeggen dat u kon stoppen met de aanbestedingsprocedure?

De heer **Pans**: Ja, ik denk het wel.

De heer **Elias**: U vond dus dat u ook juridisch een sterke zaak had.

De heer **Pans**: Als de landsadvocaat duidelijk had gemaakt dat je een juridisch probleem zou houden, als je het langs die en die weg speelde, hoefde je de ministerraad niet te vragen om zo'n besluit te nemen. Want dan stak je je hoofd in de strop. Dat kon niet. Er is dus nadrukkelijk en zorgvuldig bekeken of en hoe het kon. Aan al die verkenningen is veel tijd besteed en die hebben opgeleverd dat het zou kunnen.

De heer **Elias**: U wist alles van die ministerraadsvergaderingen. Die liepen de hele maand april, bijvoorbeeld op 28 april...

De heer **Pans**: Nou, «alles» zal ik niet zeggen, want ik was er niet bij, zoals u weet. Maar ik was redelijk op de hoogte.

De heer **Elias**: Nee, maar u sprak wel met uw Minister de dag voordat ze een overleg inging. Dit was de lijn die wij daarin moeten zien. Zij kon volhouden dat we moesten stoppen met de aanbesteding.

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Elias**: Dat houdt ze dan ook vol. Op 28 april is er een ministerraad en dan komt eigenlijk het hoge woord eruit. Zij zegt dan: gelet op de voorgeschiedenis moet ik hieraan vasthouden. Maar de rest van het kabinet is niet overtuigd. Minister-President Kok kiest ervoor om de besluitvorming nog even aan te houden, omdat het een gedragen besluit moet kunnen zijn. Wat kreeg u daarvan mee? Wat meldde Minister Netelenbos u toen zij terugkwam van die ministerraad?

De heer **Pans**: Dat was ongeveer zoals u het schetst. Ze zei dat het kabinet nog steeds niet van de oplossing overtuigd was. De Minister was er heel erg van overtuigd dat het wel de goede oplossing zou zijn. Toen hebben wij bekeken hoe dit toch nog een goede wending zou kunnen krijgen. Wij vroegen ons af welke laatste hobbels wij nog moesten overwinnen om uiteindelijk te voorkomen dat wij het ongewisse avontuur van de aanbesteding in zouden gaan, terwijl wij eigenlijk met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid een goed bod van deze combinatie te verwachten hadden als we die deur zouden openzetten.

De heer **Elias**: En daardoor kwam het dat Minister Netelenbos op 25 mei 2000 een brief aan haar collega's van de ministeries van Algemene Zaken, Economische Zaken, Financiën, Landbouw en Volksgezondheid stuurde waarin staat dat zij het stoppen van de aanbesteding zal doorzetten en dat zij doorgaat met de Oranjecombinatie.

De heer **Pans**: Nou... Zij heeft toen helder gemaakt dat dit wat haar betreft de keuze was. Zij heeft vervolgens de Minister-President nog eens extra duidelijk gemaakt hoe belangrijk zij dit vond.

De heer **Elias**: Daar kom ik zo op. Op 25 mei schreef zij een brief aan een aantal andere ministers.

De heer **Pans**: Ja, dat waren dus die ministers die iedere keer in de overleggen zaten die in de blauwe zaal plaatsvonden...

De heer **Elias**:... en die daar dan over praatten en marge van de ministerraad. Het gaat nu om de ministerraad van 28 mei. Het werkte echter op de een of andere manier niet, want op 30 mei stuurde Minister Netelenbos een handgeschreven brief aan Minister-President Kok. Bent u bekend met de inhoud van die brief?

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Elias**: Hebt u die gezien, in handen gehad of meegeschreven?

De heer **Pans**: Ik heb hem niet geschreven, maar ik heb hem gezien. U zei al dat hij handgeschreven was.

De heer **Elias**: Nou ja, met meegeschreven bedoel ik dat u erbij zat toen de Minister de brief schreef.

De heer **Pans**: Ik heb er met de Minister over gesproken. Zij heeft toen persoonlijk een brief aan de Minister-President gestuurd. U kent misschien het verschijnsel van de zogenaamde blauwe brief.

De heer **Elias**: Legt u dat eens uit.

De heer **Pans**: Binnen Verkeer en Waterstaat was de policy voor een blauwe brief: die schrijf je niet snel; dan moet er wel iets aan de hand zijn. Als je dat doet, is dat echt een persoonlijke brief van de Minister. Die brief gaat ook niet in afschrift aan Jan en alleman. Die brief is puur en uitsluitend aan de geadresseerde gericht en circuleert ook niet op het departement. Die blauwe brief komt bij de bewindspersoon terecht aan wie hij geschreven is. Andere departementen hanteerden bij blauwe brieven nog weleens een andere policy. Zij kenden een wat bredere verspreiding of zelfs registratie. Binnen Verkeer en Waterstaat gebeurde dat niet. Het was echt een persoonlijke brief die de Minister toen heeft geschreven.

De heer **Elias**: Wat stond erin, ongeveer?

De heer **Pans**: Ik heb de brief niet nagelezen, maar de boodschap kwam erop neer dat zij de argumenten herhaalde waarom zij het belangrijk vond om deze stap nu te zetten. Dat had te maken met de onzekerheid die er bestond over wat de marktwerking in dit dossier zou opleveren. Een verder argument was dat de tijd inmiddels was gaan dringen. Ook ging het om het belang dat de Minister hechtte aan de verkenningen die hadden plaatsgevonden en die een redelijke mate van zekerheid opleverden dat dit tot een goed aanbod zou leiden. Zij heeft in de brief aan de Minister-President ook aangegeven dat zij – laat ik het in mijn woorden zeggen – zich afvroeg of zij wel verantwoordelijkheid kon dragen als het een andere weg op zou gaan.

De heer **Elias**: Dat is heel voorzichtige Haagse taal voor: ik stap op als ik nu niet mijn zin krijg.

De heer **Pans**: Nee, dat heeft zij nou net niet gezegd.

De heer **Elias**: Net niet?

De heer **Pans**: Nee, ze schreef niet: ik maak hier een portefeuillekwestie van. Want dat kun je heel simpel opschrijven. Ze heeft een woordkeuze gebruikt die op het volgende neerkwam. Dit moet je heel serieus wegen; dit is niet zomaar een wens, want hier is heel goed over nagedacht. Ook schreef ze iets in de trant van: vanuit de verantwoordelijkheid die ik heb, vind ik het heel belangrijk om hier tot goed vervoer te komen en daarvoor moeten wij deze weg opgaan; wij hebben er inmiddels heel veel tijd aan besteed om goed te verkennen of dit tot een goed aanbod zou leiden en dus moet je dit zwaar wegen.

De heer **Elias**: Dat is het laatste treetje op het trapje naar: ik zou aftreden. Dat is een trapje ervoor.

De heer **Pans**: Dat weet ik niet. Ik ken die gradaties niet.

De heer **Elias**: Dat klinkt niet onlogisch.

De heer **Pans**: Eenieder die zo'n brief leest, komt tot de conclusie dat het een belangrijke brief is.

De heer **Elias**: Wat de inhoud betreft, is ons bekend geworden dat in die brief stond dat haar voorgenomen besluit om te stoppen met de aanbesteding niet juridisch-bestuurlijk, maar politiek gemotiveerd was. Is dat correct?

De heer **Pans**: Dat weet ik niet, maar het was niet zo dat de keuze om niet openbaar aan te besteden, maar onderhands, om juridische redenen zou zijn gemaakt. Nee, dat niet. Maar de juridische onderzoeken hadden wel aangegeven dat het kon. Het was de nadrukkelijke, beleidsmatige wens van Minister Netelenbos om het anders te doen dan via een openbare aanbesteding.

De heer **Elias**: Ons is ook bekend geworden dat Minister Netelenbos in die persoonlijke brief aangaf dat er correspondentie met de NS is geweest in de voorbereidingsfase. Is het u bekend dat dit er ook in stond?

De heer **Pans**: Nee. Ik vind het overigens heel opmerkelijk dat u de inhoud van de brief kent.

De heer **Elias**: Daar komen we zo op. Uiteindelijk besprak uw Minister die brief met Minister-President Kok op 6 juni. Daar was u bij. Klopt dat?

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Elias**: Daar was de heer Geelhoed ook bij. De heer Geelhoed was de topambtenaar van het Ministerie van Algemene Zaken die Minister Kok adviseerde. Kende u het advies van de heer Geelhoed aan de heer Kok over die brief?

De heer **Pans**: Nee.

De heer **Elias**: Hebt u daarvan gehoord?

De heer **Pans**: Ik heb er inmiddels iets over gehoord.

De heer **Elias**: Ik kom daar zo op. Maar wat gebeurde er inhoudelijk met die brief? Die werd besproken, mag ik aannemen.

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Elias**: Weet u nog hoe de inhoud van dat gesprek was? Wat zei de heer Kok tegen mevrouw Netelenbos?

De heer **Pans**: Dit gesprek vond plaats in aanloop naar de ministerraad waarin een finaal besluit genomen moest worden. Ik herinner mij dat gesprek nog redelijk levendig. Het begon eigenlijk met de vraag van de heer Kok. Hij zei: voordat wij beginnen over dit onderwerp; ik heb een brief van je gekregen, maar die wil ik eigenlijk liever niet hebben. Daarop heeft Minister Netelenbos geantwoord: ja, maar ik heb hem je geschreven, dus die brief is er. De Minister-President heeft toen herhaald dat hij die brief liever niet had gekregen. Toen antwoordde Minister Netelenbos dat ze die brief nu eenmaal geschreven had en dat hij hem moest verscheuren, als hij hem niet wilde hebben. En dat is toen ook gebeurd.

De heer **Elias**: In uw aanwezigheid?

De heer **Pans**: Ja, tijdens deze bespreking is de brief verscheurd.

De heer **Elias**: En in de prullenbak gegooid?

De heer **Pans**: Ik weet niet waar de snippers terecht zijn gekomen, maar die speelden verder geen rol meer.

De heer **Elias**: Dit verklaart in ieder geval waarom wij die brief nergens hebben kunnen vinden.

De heer **Pans**: Daarom vond ik het al heel opmerkelijk dat u de inhoud kende.

De heer **Elias**: Dat laat zich verklaren door het feit dat wij de adviezen van de topambtenaar, wijlen de heer Geelhoed, aan de heer Kok hebben ingezien. De heer Geelhoed gaf hem dat advies, maar dat advies kent u dus niet. Hij gaf in dat advies een aantal dingen aan op grond waarvan Minister-President Kok er maar beter aan zou doen om die brief te verscheuren, omdat er te grote risico's aan zouden zijn verbonden als de argumenten van mevrouw Netelenbos gevolgd zouden worden. Een daarvan is – dat schrijft hij daarin – dat deze brief in een juridische procedure «dodelijk» zou zijn. Maar daar was u niet van op de hoogte.

De heer **Pans**: Nee. Bovendien is een blauwe brief een persoonlijke brief. Ik zou werkelijk niet weten hoe die in een juridische procedure een rol zou kunnen spelen.

De heer **Elias**: Juist. Hoe dan ook, die brief is dus aan het begin van het gesprek vernietigd, verscheurd. Het gesprek gaat dan toch door. Ik neem aan dat mevrouw Netelenbos, zoals u net vertelde, iets wilde bereiken. Het lijkt er echter op dat zij niet bereikt heeft wat zij wilde, namelijk dat de aanbesteding zou stoppen.

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

De heer **Elias**: Kunt u daarover iets meer vertellen?

De heer **Pans**: Het belangrijkste waren eigenlijk de doorslaggevende argumenten waarmee de Minister-President deze kwestie in het kabinet tot een goed einde kon brengen. Want het was toen ook echt aan hem om daar een inschatting van te maken. Hij bleef zijn twijfels houden over de juridische mogelijkheden. Dat was iedere keer wel gebleken in de eerdere gesprekken. Hoeveel adviezen je van de landsadvocaat ook zou krijgen over een manier waarop het zou kunnen, de Minister-President bleef daar toch twijfels over houden. Hij zag bovendien het verzet van een aantal bewindslieden in het kabinet tegen het onderhands in zee gaan met de Nederlandse Spoorwegen. Die spelers heb ik zo-even al genoemd. Dat waren ministers in de coalitie die niet behoorden tot de partij van Minister Netelenbos. In het kabinet was er dat moment, denk ik, ook geen grote liefde voor de Nederlandse Spoorwegen. Alles bij elkaar genomen was de inschatting van de Minister-President dat de ministerraad dit niet zou gaan volgen. Hij stelde daarom voor om de afgesproken route weer op te pakken, namelijk openbare aanbesteding, en om de afwijking van die procedure niet in gang te zetten.

De heer **Elias**: En toen heeft mevrouw Netelenbos dat geaccepteerd?

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Elias**: Ging dat nog met veel argumenten of gedoe gepaard? Was zij realistisch en zei ze: ja, als het zo is...?

De heer **Pans**: Gedoe en zo, dat weet ik allemaal niet.

De heer **Elias**: U zat erbij!

De heer **Pans**: Ja, maar dat is een kwalificatie. De Minister heeft toen gewoon een inschatting gemaakt. Minister-President Kok zei uiteindelijk wat zijn keuze werd. De Minister-President was bij al die besprekingen met de bewindslieden aanwezig geweest en toen was het allemaal nog verkennend: kunnen we die stap misschien toch zetten? Zoals ik eerder al zei: als dit van begin af aan als een mission impossible was aangemerkt, had dit niet zoveel besprekingen opgeleverd. De overtuiging was dat het misschien mogelijk was, als we het allemaal goed uitgewerkt zouden hebben. De Minister-President bleef steeds een aarzeling houden. Het was geen onvervroren nee, maar hij vroeg wel: zoek dit nog eens uit, zoek dat nog eens uit. Maar toen was het moment gekomen waarop de Minister-President zijn keuze maakte. Minister Netelenbos heeft toen nadrukkelijk de inschatting gemaakt dat het spelen van de rol van donquichot niets zou opleveren.

De heer **Elias**: Was het, terugkijkend, niet ook zo dat het juridische risico van die brief zo groot was dat Minister Netelenbos uiteindelijk zelf de Oranjecombinatie de das heeft omgedaan?

De heer **Pans**: Nee, absoluut niet.

De heer **Elias**: Waarom ziet u dat anders?

De heer **Pans**: Omdat ik absoluut niet inzie waarom je aan de blauwe brief, waar wij het over hebben, een juridische werking zou moeten geven, als je ziet wat voor soort brief het is.

De heer **Elias**: Nou, bijvoorbeeld omdat dit mede erop stoelde dat de projectorganisatie hsl samen met de NS een nieuw plan in elkaar zat te schroeven, terwijl er al een vorm van aanbesteding was begonnen.

De heer **Pans**: Daarom was het zo essentieel dat de hele verkenning rond de Oranjecombinatie de status had die zij had. Dat was namelijk een voorstel dat niet de status van een bod had, maar dat voldoende comfort gaf aan het kabinet en aan de Minister om uiteindelijk een besluit te nemen dat voldeed aan de eisen die onder anderen de landsadvocaat had geschetst. Dat waren eisen waaraan zo'n besluit om af te wijken van de procedure openbaar aanbesteden moest voldoen. Daarbij ging het om de argumentatie en de transparantie waarmee je het besluit neemt. Daarom was het zo belangrijk dat het hele proces rond de Oranjecombinatie tot het moment waarop het kabinet een besluit zou nemen over welke weg het ging volgen, een informele status had.

De heer **Elias**: Om die reden spreekt u dus tot op de dag van vandaag over een verkenning.

De heer **Pans**: Ja, want dat was het ook.

De heer **Elias**: Inmiddels zitten wij op 7 juni, de dag na het gesprek en het verscheuren van de brief. Uit allerlei notities blijkt dat de Minister toen de draai gemaakt heeft. Op 8 juni voerde zij een gesprek met de fractievoorzitters van de regeringspartijen. Daar is een soort compromis uitgekomen. Kunt u het compromis dat de Minister aan de fractievoorzitters voorstelde op de manier zoals het door de heer Geelhoed en de heer Kok was geformuleerd, voor ons beschrijven? Hoe zag dat eruit? De NS kwam er namelijk toch nog goed uit.

De heer **Pans**: Nee, ik kan u hét compromis niet schetsen. Ik weet wel welke procesgang wij toen in gang hebben gezet en hoe dit verder afgewikkeld zou worden.

De heer **Elias**: Zoals wij het nu kunnen overzien, lijkt het er sterk op dat er toen is besloten om door te gaan met de aanbesteding, maar ook om ervoor te zorgen dat de NS in een comfortabele positie zou worden gebracht om mee te bieden. Kunt u zich daarin vinden?

De heer **Pans**: Nee, ik heb geen herinnering eraan dat er een procesgang gekozen zou zijn waarin een specifieke comfortabele positie aan de spoorwegen zou worden gegeven. Eerlijk gezegd kan ik mij dat ook niet voorstellen.

De heer **Elias**: Er is contact geweest met de voorzitters van de fracties op 8 juni. Hebt u daar herinneringen aan? Weet u daarvan?

De heer **Pans**: Nee.

De heer **Elias**: Dan komt dat nog een keer terug. Er is een principebesluit in de ministerraad. Op 14 juni volgt dan nog een keer een Torentjes-overleg met allerlei betrokkenen, onder meer fractievoorzitters. Wat weet u daarvan?

De heer **Pans**: Nee, daarbij ben ik niet meer betrokken geweest.

De heer **Elias**: Daar zijn de zaken partijpolitiek afgekaart, maar daar hebt u geen herinneringen aan of weet van?

De heer **Pans**: Nee. Ik kan mij daar wel iets bij voorstellen. De Minister had inmiddels een besluit genomen. Bekend was dat de Tweede Kamer daar niet blij mee zou zijn. Er was natuurlijk iets uit te leggen. Dus dat dit partijpolitiek met de coalitie besproken is, begrijp ik heel goed. Daar had ik als sg echt geen betrokkenheid bij.

De heer **Elias**: Dan zijn we bijna aangekomen bij het kabinetsbesluit van 16 juni, maar collega Van Gerven heeft nog een aantal vragen over het tijdsbestek tot hier.

De heer **Van Gerven**: Ik heb nog een paar vragen, mijnheer Pans. Ik begin bij het laatste: de rol van het Ministerie van Algemene Zaken en Minister Kok. Als ik u goed beluister, zegt u dat de positie van de Minister-President er een van voorzichtigheid was. Hij was erg bang dat het tot problemen zou leiden als er niet getenderd zou worden, dus als men zou meegaan met de Oranjecombinatie. Is dat van doorslaggevend belang geweest?

De heer **Pans**: Nee, dat is niet van doorslaggevend belang geweest, want er waren meerdere prominente spelers die grote risico's zagen. Voor de een lagen die op financieel vlak en voor de ander op juridisch vlak of imagotechnisch. Er was behoorlijk massief verzet van een aantal bewindslieden die betrokken waren bij dit dossier. Een Minister-President probeert natuurlijk uiteindelijk altijd tot een oplossing te komen waarin alle spelers zich kunnen vinden. Dat was bij dit dossier toch wel heel moeilijk.

De heer **Van Gerven**: Wat was zijn persoonlijke mening? Wel of niet tenderen?

De heer **Pans**: Ik weet dat hij, al zijn knopen tellend, uiteindelijk tot de conclusie is gekomen dat we beter de route zouden kunnen voortzetten waartoe wij met elkaar hadden besloten. Daarin hebben volgens mij allerlei overwegingen een rol gespeeld, zoals de coalitiepolitiek en het imagotechnische punt. Bovendien was het ook niet prettig als Financiën tegen was. De rol die de Minister-President toch het prettigst vond om te spelen, was die van primus inter pares. Hij werd uiteindelijk voor de keuze gesteld: veel belangrijke spelers in zijn kabinet tegen zich in het harnas jagen of go with the flow. In dat geval heeft de Minister voor het laatste gekozen, waarbij zich niet de meeste problemen zouden voordoen. Dat is natuurlijk helder.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, hij heeft zich niet achter Minister Netelenbos gesteld. U hebt het ook juridisch geschetst: men had kunnen tenderen of men had het kunnen afblazen. U zegt dat het beide mogelijk was geweest. Had de Minister-President, ook als er 90% zekerheid was geweest – en dat is in juridische termen heel hoog – om te stoppen met die tender, dan toch nog gezegd: zoek ook nog die 10% uit?

De heer **Pans**: Nou, de Minister-President was wel iemand die... Als de landsadvocaat zegt dat het kan, zal de een zeggen «dat is mooi, dan kunnen we het doen» en zal de ander zeggen «als het toch fout blijkt te gaan, krijgt niet de landsadvocaat op zijn donder, maar krijgen wij op ons donder». Zolang er onzekerheid in zat, had de Minister-President toch het gevoel: allemaal mooi en aardig, maar als puntje bij paaltje komt, zitten

wij en niet de landsadvocaat op de blaren. Opgeteld bij het politieke verzet van een aantal bewindslieden heeft dat hem tot deze keuze gebracht. Dat kan ik op zichzelf heel goed begrijpen, maar het was wel een andere keuze dan die wij verstandig vonden.

De heer **Van Gerven**: Hij heeft uiteindelijk dus die afweging gemaakt. Toen heeft hij, in het gesprek met u, de heer Geelhoed en Minister Netelenbos, de Minister op andere gedachten gebracht. Hij heeft gezegd: mevrouw Netelenbos, u kunt niet doorzetten wat u zo graag wilt; we gaan toch tenderen.

De heer **Pans**: Nee, hij heeft de Minister niet op andere gedachten gebracht. Hij heeft de politieke werkelijkheid geconstateerd dat er in het kabinet geen steun te vinden was voor deze afwijking van de eerder door het kabinet uitgezette procedure, om een aantal redenen. Die hoeft ik nu niet te herhalen. Dan moet je het op een bepaald moment – zo heeft de Minister, denk ik, die conclusie toen getrokken – oppakken waar je gebleven was.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, dan moest Minister Netelenbos toch wel comfort geboden worden. Er moest toch wel een alternatief geboden worden. Dan heb ik het over het gesprek dat u met z'n vieren hebt gevoerd. Wat is er toen afgesproken over hoe het verder zou gaan?

De heer **Pans**: Ik heb daar geen gedetailleerde herinnering aan. Eén ding staat wel vast: er waren niet veel andere smaken meer nadat de weg via de Oranjecombinatie was afgesloten.

De heer **Van Gerven**: Ik begrijp dat er twee smaken zijn: Oranjecombinatie of een openbare aanbesteding.

De heer **Pans**: Zo is het.

De heer **Van Gerven**: Dat is helder. Er is gekozen voor openbaar aanbesteden, maar er is natuurlijk afgesproken hoe dat dan in het vat gegoten moest worden. De Kamer was in grote meerderheid tegen, toch? Die was niet voor openbaar aanbesteden. Zij vond dat het aan de NS gegund moest worden. Dat was toch ook een realiteit?

De heer **Pans**: De Kamer had tot dat moment als officieel beleid vastgesteld dat we gingen aanbesteden. Er lag geen ander besluit van de Tweede Kamer. De Kamer was er overigens van op de hoogte dat dit speelde. Het was ook bekend dat de Kamer het eigenlijk prettiger zou vinden als de Nederlandse Spoorwegen dit vervoer zouden krijgen. Nadat de weg via de Oranjecombinatie was afgesloten, was het voor iedereen duidelijk dat het, hoe mooi je het ook verwoordt en afhecht, een openbare aanbesteding zou worden, die gewoon moet voldoen aan een aantal eisen die daarvoor gelden. Je komt dan namelijk in het aanbestedingsrecht terecht en dan heb je weinig keuzemogelijkheden meer.

De heer **Van Gerven**: We zullen straks nog verder praten over hoe de aanbesteding verdergaat. Is het ondernemingsplan voor de HSL-Zuid, het aanbod van de Oranjecombinatie, in de ministerraad verspreid?

De heer **Pans**: Bij mijn weten niet. Volgens mij heeft de ministerraad alleen de notitie gehad waarin werd aangegeven waarom deze afwijking van de weg van de openbare aanbesteding op een aantal gronden acceptabel zou zijn.

De heer **Van Gerven**: Ja. De conclusie van het ondernemingsplan is dus aan de ministerraad gemeld en men wist dat er een ondernemingsplan achter lag?

De heer **Pans**: Dat weet ik niet, maar ik weet wel dat het kabinet op de hoogte was van het feit dat er intensief met de combinatie was gesproken, over de contouren van het bod – daar heb ik de elementen zo-even al van genoemd – over wat de prijs ongeveer zou zijn, dat er geen aanvullende eisen zouden worden gesteld in de sfeer van garanties, waar eerder wel sprake van was geweest bij het onderhandse bod van de Nederlandse Spoorwegen in 1999, en dat er ook geen aanvullende eisen zouden worden gesteld op het gebied van infrastructuur en van het beroemde moratorium op wetgeving. Het kabinet kon ervan uitgaan dat er een net aanbod zou komen, passend binnen de prijs die binnen de PKB was geschetst en misschien zelfs iets meer. Dat is die «earn out» waar ik het eerder over had.

De heer **Van Gerven**: De gegevens waarover u nu spreekt – u bereidt de stukken voor de ministerraad voor; daar bent u verantwoordelijk voor – zijn dus integraal gedeeld met de ministerraad.

De heer **Pans**: Wat ik daarvan heb teruggezien ter voorbereiding van het gesprek van vandaag, heeft deze mate van concreetheid.

De heer **Van Gerven**: Daar is in de ministerraad over gesproken en toen is uiteindelijk geoordeeld dat het bod, dat plan, die verkenning niet voldeed en dat er doorgedaan moest worden met de openbare aanbesteding.

De heer **Pans**: Het kabinet heeft, na het overleg van de Minister met de Minister-President op dit punt, de conclusie getrokken die al een aantal weken in de lucht hing.

De **voorzitter**: Ik denk dat het goed is als we tien minuten pauzeren.

Het verhoor wordt van 12.25 uur tot 12.37 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Elias, die zal voortgaan op het punt waar we waren gebleven: de aanloop naar 16 juni 2000, wanneer het kabinet een beslissing neemt.

De heer **Elias**: Met uw goedvinden gaan we nog heel even terug naar 7 juni. Dat is de dag nadat het gesprek tussen Minister-President Kok en de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Netelenbos, had plaatsgevonden, waarbij u aanwezig was. Ik hield u net de vraag voor: was het compromis niet dat er wel openbaar zou worden aanbesteed, maar dat er veel aan zou worden gedaan om ervoor te zorgen dat de NS in een goede positie zou worden gebracht bij die aanbesteding? Toen zei u: «dat herken ik niet» of «dat is niet juist». Ik ben even kwijt wat u precies zei.

De heer **Pans**: Ik herken het niet, met name het begrip «in een goede positie».

De heer **Elias**: Dan is het misschien interessant om het volgende te memoreren. Mevrouw Netelenbos wordt door middel van een notitie van 7 juni – die notitie is van een van uw ambtenaren en is in kopie aan u gestuurd – voorbereid op het gesprek met de fractievoorzitters op 8 juni. In die stukken staat: als er openbaar zal worden aanbesteed, is er een risico dat een buitenlandse partij zal winnen; om dat te ondervangen worden eisen gesteld, zoals aantoonbare kennis van de Nederlandse markt; daarnaast moet het consortium een zelfstandige Nederlandse dochteronderneming oprichten. In die stukken ter voorbereiding op het gesprek om de fractievoorzitters ervan te overtuigen dat er wel degelijk openbaar aanbesteed zou kunnen worden, staat dus: als we nu gaan tenderen, biedt dat de mogelijkheid om langjarige zekerheden te krijgen en biedt dat een uitstekende kans voor de NS om te winnen. Dat lijkt toch wel sterk op wat ik net in mijn vraag aan u vroeg.

De heer **Pans**: Nogmaals: als het gaat om het feitelijk comfort bieden aan de spoorwegen, zijn dit, denk ik, redelijk normale eisen die bij een internationale aanbesteding horen. Maar je ziet het ook bij lokale aanbestedingen. De eis dat men kennis moet hebben van de markt is misschien mede gebruikt om bij de Kamer de ongerustheid weg te nemen dat het een mission impossible zou worden voor de spoorwegen. Dat zou best kunnen, maar naar mijn mening leverde het geen wezenlijke verandering op met betrekking tot de eisen die je aan een aanbesteding zou moeten stellen. Daarom herken ik het beeld van comfort bieden aan de spoorwegen, dat u erin leest, niet zo.

De heer **Elias**: Dat is uw weergave.

De heer **Pans**: Dat is in ieder geval wat ik mij ervan herinner.

De heer **Elias**: De fractievoorzitters gaan kennelijk akkoord met wat er door het kabinet besloten is, want het kabinet neemt een principebeslissing op 9 juni, al communiceert het die nog niet naar buiten. Op 14 juni is er nog een Torentjesoverleg. Daar had ik u al naar gevraagd en daar had u geen wetenschap van.

De heer **Pans**: Nee.

De heer **Elias**: Op 16 juni besluit het kabinet om de openbare aanbestedingsprocedure voort te zetten. Weet u waarom de Kamer zich na het Torentjesoverleg gewonnen gaf? De Kamer had tot die tijd het meest tegengesputterd omdat de NS in een achterstandspositie zou staan bij het doorgaan met aanbesteden.

De heer **Pans**: Nee. Ik denk dat daarbij dezelfde overwegingen een rol hebben gespeeld. Een aantal factoren die onderzocht zijn om een andere route te nemen, zijn mislukt. Dan blijft er weinig anders over dan een openbare aanbesteding. Ik denk dat het ongeveer zo moet hebben gelegen. Dat was conform de situatie. We hadden een vrij lastige poging gedaan om een andere weg in te slaan, maar die was mislukt. Dan blijft er maar één weg over.

De heer **Elias**: Dat was volgens u, als u erop terugkijkt, ook de reden dat mevrouw Netelenbos ermee kon leven.

De heer **Pans**: Wat zij met grote overtuiging had geprobeerd, namelijk om de ministerraad te overtuigen, had zij niet voor elkaar gekregen. Dan is het ook geen schande om terug te keren naar de procedure die al eerder afgesproken was, namelijk openbaar aanbesteden. De Oranjecombinatie was namelijk een afwijking van de afgesproken procedure.

De heer **Elias**: Nadat de onderhandse gunning aan de Oranjecombinatie was afgeblazen – daarvan is nu dan sprake – ging men dus gewoon verder. Dan komt er het besluit om openbaar aan te besteden. Dat wordt allemaal afgestemd. In december 2000 wordt de zogenaamde invitation to tender, de openbare aanbestedingsbrief, uitgestuurd. Daarin was sprake van een bepaalde concessievergoeding. Weet u nog wat de hoogte daarvan was?

De heer **Pans**: Voor zover ik mij herinner, komt daarin het bedrag van 100 miljoen weer terug. Dat is de grens die wordt aangegeven. Partijen die niet voldoen aan de eis van 100 miljoen, kunnen niet toegelaten worden tot de onderhandelingsfase.

De heer **Elias**: Wie heeft die grens bepaald?

De heer **Pans**: Die was redelijk in overeenstemming met de PKB-vergoeding, om het kortweg samen te vatten. Dat was eigenlijk gewoon die 1,8 miljard.

De heer **Elias**: Maar wie heeft toen, bij die invitatie aan partijen om zich in te schrijven en mee te doen, vastgesteld dat het 100 miljoen moest zijn?

De heer **Pans**: Dat zal door de projectdirectie daarin opgeschreven zijn en daar is uiteraard door de leiding van het departement naar gevraagd.

De heer **Elias**: Daar komt dus die 100 miljoen vandaan, uit de projectdirectie, maar dat was natuurlijk gesanctioneerd door u en uw Minister. En door de Minister van Financiën, want het was een besluit dat in overeenstemming genomen moest worden. Klopt dat?

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Elias**: Is het niet erg toevallig dat dat bedrag precies hetzelfde is als het bedrag dat u eerder met de Oranjecombinatie had uitonderhandeld? Dat woord mag ik van u niet gebruiken, dus laat ik dan zeggen: het bedrag dat tot stand was gekomen in gesprekken met de Oranjecombinatie.

De heer **Pans**: Nee. Het voldeed volledig aan de eisen die van het begin af aan waren gesteld aan de minimale opbrengst die de aanbesteding zou moeten opleveren. In dat opzicht gaat het ver in de tijd terug dat de vergoeding die voor het vervoer geboden zou moeten worden, bepaald is op 1,8 miljard. Dat bedrag was overigens als bodem aangemerkt ten opzichte van ramingen die veel hoger uitkwamen en is gedurende de hele procedure gehanteerd. Toen de Oranjecombinatie zei «als we de gelegenheid krijgen, zullen wij een bod doen dat voldoet aan de eisen van de PKB plus de earn out», wisten wij dat dat die 100 miljoen zou zijn.

De heer **Elias**: Impliciet zegt u dus – dat vraag ik u – dat de ondergrens van 100 miljoen in de openbare aanbestedingsdocumentatie niet was ingegeven door de kennis die u recentelijk daarvoor had verkregen uit de onderhandse gesprekken met de Oranjecombinatie.

De heer **Pans**: Nee, zeker niet. Het was eerder omgekeerd. De Oranjecombinatie wist dat zij in die orde van grootte moest uitkomen om te voldoen aan de eis uit de PKB.

De heer **Elias**: In juli 2000 laat SNCF, de Franse spoorwegmaatschappij – dat is een door de NS gevreesde concurrent – weten niet mee te zullen doen aan de openbare aanbesteding, terwijl de Fransen zich eerder juist als geïnteresseerde partij hadden laten registreren. Weet u wat de beweegredenen van SNCF waren om niet mee te doen?

De heer **Pans**: Nee, maar een heel grote verrassing was het uiteindelijk toch ook niet. De Fransen wisten dat er, hoe dan ook, voor het stukje vanaf de Belgische grens tot Parijs zonder overeenstemming met Frankrijk überhaupt geen hsl zou rijden. Je was sowieso veroordeeld tot het maken van afspraken met de Fransen – dat gold ook voor België: je moest ook afspraken maken met de Belgen, maar die waren er inmiddels – om dat gedeelte van die internationale lijn te kunnen rijden. Kennelijk hebben de Franse spoorwegen toen de inschatting gemaakt: waarom zouden wij eigenlijk ook op de lijn in Nederland gaan bieden? Maar nogmaals: dat is een veronderstelling, want ik heb geen document gezien waarin zij aangaven waarom zij ervan afzagen.

De heer **Elias**: Het is een element dat later in onze verhoren nog terugkomt, maar omdat u het in een bijzin zei, vraag ik er toch even naar. U zei: er waren afspraken met de Belgen. Dat waren heel dun in potlood geschreven afspraken, toch? Daar hebben wij later nog veel last van gehad.

De heer **Pans**: Nou ja, er was met de NMBS een contract uitonderhandeld waarin aangegeven was dat de vervoerder voor het hsl-vervoer, als die was gevonden, voor het Belgische stuk in ieder geval tot overeenstemming met de NMBS moest komen en dat er dan een gezamenlijke vervoersonderneming zou worden gevormd met bepaalde verhoudingen en zeggenschap. Dat was met de Belgen wel overeengekomen, maar met de Fransen niet.

De heer **Elias**: Maar met de Belgen waren er ook nog een hoop open eindjes, zoals later zou blijken.

De heer **Pans**: Dat is helaas bij heel veel contracten zo.

De heer **Elias**: Daar komen we later nog op terug. De Kamer hechtte grote waarde aan een gelijk speelveld voor alle partijen in Europa. We hadden het er heel kort al over toen u het woord «reciprociteit» introduceerde. Simpel gezegd: als de Fransen bij ons mogen rijden, dan moeten wij ook bij de Fransen kunnen rijden. Hoe stond de Kamer daartegenover?

De heer **Pans**: Die steunde dat natuurlijk volledig. Ik vind het ook een heel terechte eis, die je mag stellen op dat punt. Als jij jouw markt opengooit, moeten de andere landen dat ook doen, want anders ben je een beetje malle Gerritje.

De heer **Elias**: «Gekke Henkie» werd er in dat verband vaak gezegd.

De heer **Pans**: Dat kan ook.

De heer **Elias**: Maar u houdt het op Gerrit.

Dat was dus belangrijk, ook voor de Kamer. Het gekke is dat de Fransen in 1999 interesse toonden voor de aanbesteding in het internationale vervoer door zich te laten registreren via dat registration document. In april informeerde uw projectorganisatie u erover dat de Franse spoorwegen geen aanleiding zagen om vrijwillig af te zien van deelname aan de openbare aanbesteding. Het is interessant om al die stukken te zien en na te gaan hoe dat gaat. Dat liep via de ambassade en er werden allerlei mensen bij ingeschakeld, maar dat was de kern. In juni lieten ze echter ineens weten: joh, we doen toch maar niet mee. Hebt u enig idee waarom? Er moet toch een reden voor zijn geweest dat zij afzagen van deelname?

De heer **Pans**: Ik zou het niet weten. Dat zult u de Fransen moeten vragen. Ik zou het echt niet weten.

De heer **Elias**: U hebt daar geen enkele kennis van? U hebt daar nooit van gehoord?

De heer **Pans**: Nee. Ik weet ook niet of ze überhaupt hun motieven hebben kenbaar gemaakt of dat we sec de mededeling hebben gekregen dat zij niet zouden meedoen.

De heer **Elias**: Nou, het was niet helemaal sec. U hebt een fax gekregen waarin stond: we confirm, wij bevestigen, dat wij niet meedoen. Het was hun dus gevraagd, in een gezamenlijke meeting van uw projectdirectie met de SNCF.

De heer **Pans**: Ja, maar... Verkeer en Waterstaat is bezig geweest om zo veel mogelijk spelers geïnteresseerd te krijgen om deel te nemen aan die aanbesteding. Er waren oorspronkelijk – ik zeg het even uit mijn hoofd – zo'n 25 partijen die hun belangstelling hadden kenbaar gemaakt. Dat zegt echter helemaal niets over de vraag of je uiteindelijk partijen hebt die voldoende aan de eisen voldoen om met een aanbieding te komen die tot een resultaat zou kunnen leiden. Van die pakweg 25 zijn er 4 overgebleven. Ik weet ook niet wat de motieven van al die anderen zijn geweest om...

De heer **Elias**: Nee, maar er waren er niet zo veel meer over in april 2000. Toen waren de Fransen nog wel over. U weet ook niet dat er zo'n blauwe brief is geschreven, waarover u het eerder vandaag hebt gehad?

De heer **Pans**: Ik ken geen blauwe brief.

De heer **Elias**: De Minister van Landbouw heeft die geschreven aan de Minister-President, met een afschrift aan Minister Netelenbos, of andersom; dat zou ik even moeten nakijken. Daarin stond: ga nou eens op hoog niveau met de Fransen praten om ervoor te zorgen dat ze zich terugtrekken. Daar weet u niets van?

De heer **Pans**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Ik ga even door op dat laatste punt, dat SNCF afziet van het uitbrengen van een bod. Er is toch overleg geweest tussen uw projectorganisatie en de Fransen? Daar is over gesproken. Weet u dat?

De heer **Pans**: Er is met de Fransen gesproken, maar in mijn herinnering is er niet met de Fransen gesproken over de vraag: zou het beter zijn als jullie niet meedoen? De contacten met de Fransen zijn, voor zover ik mij herinner, altijd gegaan over garanties dat er in het Franse stuk gereden zou kunnen worden – anders heb je weliswaar een HSL-Zuid, maar die eindigt dan in België; dat was niet de bedoeling van dit project – en over de reciprociteit. Het punt van de reciprociteit speelde in alle gesprekken een rol.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar er is gesproken met de Fransen. Een dag daarna komt er een fax binnen bij de projectorganisatie, waarin SNCF aangeeft dat zij afziet van een bod. Dan moet daar toch over gesproken zijn?

De heer **Pans**: Ja, maar in mijn herinnering was de insteek niet: wij zouden het prettig vinden als jullie niet zouden bieden. Zeker niet.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar er is met de Fransen gesproken. Een dag daarna komt er een brief waarin staat: wij zien af van het doen van een bod. Dan is er toch gesproken over wel of niet bieden?

De heer **Pans**: Dat weet ik niet. Ik ben er niet bij geweest. Ik kan mij niet herinneren dat wij vanuit Verkeer en Waterstaat nadrukkelijk tegen de Fransen gezegd zouden hebben: jullie moeten niet bieden. Zoals ik heb gezegd, waren er twee belangrijke onderwerpen die steeds een rol speelden: de reciprociteit – die was van belang – en de garantie dat er überhaupt in Frankrijk gereden zou kunnen worden.

De heer **Van Gerven**: Mag ik dan de conclusie trekken dat die discussie over de reciprociteit er wellicht toe heeft geleid dat SNCF heeft afgezien van het doen van een bod?

De heer **Pans**: Dat zou heel goed kunnen, maar ik weet niet wat uiteindelijk hun motieven zijn geweest om niet mee te willen bieden. Zij zouden in ieder geval niet aan de eis van reciprociteit voldoen, even los van het feit dat dit juridisch niet af te dwingen was. Daarover hebben wij eerder vanochtend al gesproken. Over garanties voor het rijden in Frankrijk waren ook geen afspraken met hen gemaakt.

De heer **Van Gerven**: Er is ook gesproken over nadere voorwaarden. De heer Elias heeft dat al met u besproken, maar ik kom er nog even op terug. In het overleg met de fractievoorzitters is gezegd dat er aanvullende voorwaarden zijn gesteld: hoe kunnen wij die tender toelichten zodat NS in een goede positie komt? Daarbij is ook gesproken over de machtspositie van bijvoorbeeld SNCF. Die reed daar al met de Thalys. Dat zou een reden kunnen zijn om niet mee te kunnen doen.

De heer **Pans**: Dat zou geen weigeringsgrond kunnen zijn als de Fransen voldoende invulling hadden kunnen geven aan de eisen die in het document waren opgenomen. In mijn herinnering hebben zij zelf de keuze gemaakt, op welke gronden dan ook, om uiteindelijk niet als speler in de aanbesteding mee te doen. Ze hielden overigens een belangrijke troef achter de hand, want zonder overeenstemming met de Fransen zouden

die treinen vanaf de Belgische grens niet naar Parijs rijden. Dat is tot op het laatst overeind gebleven.

De heer **Van Gerven**: U houdt dus staande dat er op geen enkele wijze nadere voorwaarden zijn gesteld om de NS in een voordeligere positie te brengen ten opzichte van andere potentiële aanbieders?

De heer **Pans**: Ik heb er geen enkele herinnering aan dat wij zo'n eis aan de Fransen gesteld hebben. Ik kan er verder dus helemaal niets over zeggen.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar hoe kan het dan dat een van uw ambtenaren tot de conclusie komt: luister, als we het zo opschrijven – de voorwaarden zijn genoemd; er zijn zeven à acht heel duidelijke voorwaarden genoemd – heeft de NS een uitstekende kans om die tender te winnen?

De heer **Pans**: Los van wat je daarover op papier zet, was de NS, gezien de hele voorprocedure, heel goed op de hoogte van het product waarvoor zij gevraagd zou worden een aanbod te doen. Ze wist de orde van grootte van de prijs die zij ervoor zou moeten bieden. Als één partij in Europa wist wat er van haar verlangd werd, nog los van wat je daar aan schriftelijk comfort over zou willen formuleren, was het wel de NS. Dat was namelijk de best ingevoerde speler in dit hele dossier.

De heer **Van Gerven**: De overtuiging was dus dat de NS het waarschijnlijk zou winnen.

De heer **Pans**: Het zou wel heel vreemd zijn als je met zo veel voorkennis niet wint. Je hebt tot twee keer toe een aanbieding kunnen doen. De ene keer was dat een officiële aanbieding met een onderhands bod voor het binnenlands vervoer. Vervolgens was er de heel uitvoerige verkenning waar de projectdirectie behoorlijk wat energie in had gestoken om hun zo veel informatie te geven dat het Oranjebod, als de deur zou worden opengezet, inderdaad een goed bod zou zijn. De spoorwegen wisten echt van de hoed en de rand. Even los van wat je wel of niet tegen de Fransen zou zeggen: ze wisten dat er niemand zo goed geïnformeerd was als de Nederlandse Spoorwegen.

De heer **Van Gerven**: Uw conclusie op dat moment was dus dat de NS zo goed was ingevoerd en zo goed op de hoogte was van de situatie in Nederland, dat het winnen van die tender haar nauwelijks kon ontgaan.

De heer **Pans**: Als je dan de tender niet wint, heb je prutswerk geleverd.

De heer **Van Gerven**: Dat is overgebracht aan de fractievoorzitters, of aan de politiek, om hen over de streep te trekken om toch mee te gaan in die openbare aanbesteding.

De heer **Pans**: Zoals ik al zei: ik ben niet bij dat overleg geweest, maar ik kan mij heel goed voorstellen dat het ongeveer zo moet zijn gegaan. Het was volledig zoals het was. De spoorwegen wisten van de hoed en de rand. Het zou wel heel gek zijn als zij, ondanks het feit dat het nu toch een openbare aanbesteding zou worden met alle risico's van dien – die zaten er immers aan – dit zouden verliezen.

De heer **Van Gerven**: Goed. Er wordt getenderd, er wordt aanbesteed en er worden drie biedingen gedaan. Drie partijen brengen een bod uit. Wat opvalt, is dat het bod van de NS er torenhoog boven uitsteekt. Wat vond u van het bod van NS/KLM ten opzichte van het bod van de twee andere partijen die geboden hebben?

De heer **Pans**: Veel geld.

De heer **Van Gerven**: Veel geld inderdaad. Hoe hoog was het gedane bod trouwens?

De heer **Pans**: 178 miljoen.

De heer **Van Gerven**: En hoe hoog was het bod van de andere twee die geboden hebben?

De heer **Pans**: Er was er eentje die ook de 100 miljoeneis haalde. Dat was DB Arriva, maar die voldeed niet aan de eisen die gesteld werden om het überhaupt een formeel acceptabel bod te maken. De andere partij, CGEA Connexion zat op een bedrag in de orde van grootte van 61 miljoen, geloof ik. De verschillen waren dus heel groot.

De heer **Van Gerven**: Ik herhaal het even. CGEA Connexion zat rond de 61 miljoen. Deutsche Bahn/Arriva zat rond de 100 miljoen, maar voldeed niet aan alle voorwaarden; dat was geen bindend bod, begrijp ik. En NS zat op 178 miljoen. NS bood dus drie keer zo veel als CGEA Connexion. Dat klopt?

De heer **Pans**: Dat is zo.

De heer **Van Gerven**: Dat is juist. U vond dat veel?

De heer **Pans**: Ja. Dat was veel geld.

De heer **Van Gerven**: Kunt u nog wat associaties weergeven die het bij u oproep?

De heer **Pans**: Als minimum was in de invitation to tender opgenomen dat het 100 miljoen moest zijn omdat je je anders niet kwalificeerde voor onderhandeling en moest wachten tot de winnaar was afgevallen. Die 100 miljoen was een redelijke constante vanuit de PKB en werd oorspronkelijk geacht 50% van de investering op te brengen. Later werd dat percentage natuurlijk lager doordat de investering hoger werd. Als dit zover daarvan afwijkt, bekriipt je ook wel even het gevoel: misschien hebben wij toch een fout gemaakt en hebben wij het te laag ingeschat. Binnen Verkeer en Waterstaat kwam het meer als een professioneel punt op – er is toch gewoon professioneel nagedacht over een redelijke prijs voor dit vervoer? – in de wetenschap dat hierover vanuit V en W nogal eens een dispuut met Financiën was, dat dacht dat er veel meer uit zou komen. Dan heb je zoiets van: hebben die lui van Financiën dan misschien toch gelijk gekregen en zaten wij aan de te lage kant? Dat voelt niet prettig voor professionals die denken dat ze hun werk goed hebben gedaan. Het algemene gevoel was wel: dit is wel heel veel geld, dus wat is hier gebeurd?

De heer **Van Gerven**: Ja, veel geld, dus wat is hier gebeurd? U was kennelijk verrast door het enorm hoge bod.

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Wat opvalt, is dat Schiphol er niet meer bij zit. Die zat nog wel bij de Oranjecombinatie. Waarom is die afgevallen?

De heer **Pans**: Wat ik mij ervan herinner, is dat Schiphol zelf – ik geloof zelfs dat het de raad van commissarissen was – tot de conclusie is gekomen dat zij dat niet moest doen. Dat heeft volgens mij niet zozeer met die trein van doen. Schiphol zat in heel andere processen op dat moment en vond het minder dienstig om in zo'n onderneming te zitten, waar hij overigens maar een heel beperkt percentage in zou hebben. De KLM, die wel overbleef in die combinatie, had volgens mij maar 10% van de aandelen, dus heel groot was het niet. Het was toch eigenlijk een NS-onderneming gebleven.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik kom op het bod zelf, die 178 miljoen. Wat waren de twijfels? Ik neem aan dat er twijfels waren. U zei zojuist: wie heeft er nu niet goed gerekend? Kunt u verder toelichten hoe hierover op het ministerie gedacht werd?

De heer **Pans**: Als je je kwalificeert voor de onderhandelingsfase, die hierna aanbrak... Zoals ik al zei, viel DB Arriva, die 112 miljoen, geloof ik, had geboden, eruit.

De heer **Van Gerven**: 100 miljoen, niet 112 miljoen, hè?

De heer **Pans**: Die had in ieder geval voldaan aan de 100 miljoeneis, maar die had geen acceptabel bod; DB Arriva voldeed niet aan de eisen. Er was nog één andere speler, maar die voldeed niet aan de eis van 100 miljoen, dus daar kon je de onderhandelingsfase niet mee ingaan. Daar kon je pas mee in onderhandeling gaan als de NS uiteindelijk toch nog zou afvallen. Dat kon, want in de afronding van zo'n bod kan er nog iets fout gaan. Daar zat meteen de aarzeling: als wij dadelijk de onderhandelingen met de spoorwegen ingaan, blijkt misschien wel dat allerlei onderwerpen terugonderhandeld moeten worden omdat er fouten zijn gemaakt of wat dan ook. Een bod dat lager is, heeft soms een opwaarts potentieel en een bod dat hoog is, heeft soms een neerwaarts potentieel.

De heer **Van Gerven**: Ik wil even naar die 178 miljoen. Er waren twijfels: is dat wel een reëel bod? Toch?

De heer **Pans**: Het was niet zozeer dat er twijfels waren over de vraag of het een reëel bod was. Wij vonden het erg veel geld in verhouding tot wat wij dachten dat een redelijke prijs zou zijn.

De heer **Van Gerven**: Het was erg veel geld, dus er waren toch twijfels.

De heer **Pans**: Er waren twijfels over de volgende stap. Als we nu de onderhandelingen ingaan – dat was de volgende stap: we moesten dit contract afronden – komen er dan niet allerlei dingen op tafel? Zegt men dan niet: wacht even, die dingen zijn beprijsd, maar dat is ten onrechte. Dat zie je bij alle aanbestedingen. Het is niet zo dat je klaar bent als de envelop opengaat; nee, vaak begint het spel dan juist. Dan wordt namelijk gekeken of de prijs op alle onderdelen in relatie is tot het product dat wordt aangeboden.

De heer **Van Gerven**: Had dat bod op basis van die bieding niet gewoon moeten worden afgewezen? Ik roep nog even in herinnering dat er een factor drie tussen zit. Volgens mij is dat niet normaal. Ik weet niet hoe u daartegenaan kijkt.

De heer **Pans**: Helaas komt het bij aanbestedingen nogal eens voor dat partijen veel lager inschrijven dan het feitelijk kost; dan gaan ze failliet. Er zijn ook bedrijven die, als het om de opbrengst gaat, veel te hoog inschrijven; dan gaan ze ook failliet.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Pans, met permissie. Als ik een huis laat bouwen door een aannemer en als ik verschillende aannemers vraag om te bieden, zit er natuurlijk verschil in de prijs, maar daar zit toch geen factor drie tussen? Dat is toch extreem?

De heer **Pans**: Soms is de markt bereid om een heel scherpe prijs te bieden om de klus te krijgen. Dat komt voor. Er was voor Verkeer en Waterstaat in ieder geval geen enkele formele grond waarop het departement zou kunnen zeggen: wij hebben u gevraagd om in te schrijven; u hebt ingeschreven, maar wij vinden dat u wel erg hoog inschrijft, dus u krijgt het niet; we gaan met u niet verder de afrondende onderhandelingen in. Ik zou werkelijk niet weten op grond van welk argument je dat zou moeten doen.

De heer **Van Gerven**: Nou ja, omdat het misschien niet realistisch is.

De heer **Pans**: Dan moet je toch eerst vaststellen of dat zo is? In de afrondende onderhandelingen wordt vervolgens gekeken: klopt dit bedrag, zitten er nog factoren bij die tot aanpassing zullen leiden? Dat gebeurde uiteindelijk ook. Een aantal factoren is geschrapt, waardoor de prijs lager werd, maar het was nog steeds een behoorlijke prijs. Er waren geen gronden op grond waarvan V en W zou kunnen zeggen dat de prijs niet acceptabel was omdat hij te hoog was. Overigens hebben de tenderboard en de commissie van wijzen dezelfde conclusie getrokken; eerder nog zelfs.

De heer **Van Gerven**: Later is er inderdaad verder onderhandeld over de prijs. Daarbij is onder andere gesproken over het garantievermogen. Dat is verhoogd. Is dat een aanwijzing dat er toch iets met die prijs moest gebeuren?

De heer **Pans**: Nee. Bij iedere aanbieding worden er factoren beprijsd. In dit geval was een van de factoren het risico. Er zaten in ieder geval twee belangrijke risico's in. Het zullen er ongetwijfeld meer zijn, maar in mijn herinnering waren er twee belangrijke risico's die uiteindelijk tot een aanpassing van de prijs hebben geleid. Het ene risico was het garantievermogen. Als je dat financieel wilt afregelen, moet dat in de prijs tot uitdrukking worden gebracht. Het andere risico waren de Fransen. Daar hadden we het eerder al over. Er was in ieder geval een risico dat je weliswaar een product kreeg dat tot Parijs mocht rijden, maar dat je misschien niet tot overeenstemming met de Fransen zou komen. Wie draait voor dat risico op? Dat risico is toen bij het departement neergelegd.

De heer **Van Gerven**: Of overeenstemming met de Belgen.

De heer **Pans**: Ja. Dan gaat dat dus van de prijs af.

De heer **Van Gerven**: Maar we kunnen wel constateren dat het garantievermogen in ieder geval verdubbeld is om de risico's te verminderen.

De heer **Pans**: Ja. Daardoor kon de prijs die de spoorwegen moesten betalen omlaag. Een van de factoren die bij elke aanbesteding een prominente rol spelen, is de vraag hoe de risico's worden beprijsd en bij wie de risico's liggen. Of het nu gaat om de spoorwegen of de aanbesteding van een infrastructuurproject: als je het risico bij de aannemer legt, brengt hij daarvoor een prijs in rekening; als de overheid het risico neemt, dan hoeft de aannemer het niet te beprijsen en gaat de prijs dus omlaag. Dat is hier ook gebeurd.

De heer **Van Gerven**: U sprak over risico's. Ik wil even kijken naar de risico's voor het ministerie. De opbrengst van de concessie maakt deel uit van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Die vult het Infrastructuurfonds, op basis waarvan... Was het dan ook niet voor u als concessieverlener – ik spreek u maar even aan als het ministerie – van belang om een reële prijs te hebben, zodat er een reëel bedrag op de begroting zou staan, op de eigen begroting van het ministerie?

De heer **Pans**: De opbrengst van de hsl heeft natuurlijk van het begin af aan een belangrijke rol gespeeld, niet voor het ministerie, maar voor de Staat der Nederlanden. Die had in eerste aanleg gezegd: we willen 50% van de hele investering terugzien. Later is dat percentage lager geworden omdat de investering hoger werd, zoals ik al zei. Dat staat ook in alle voortgangsrapportages aan de Kamer. Even de orde van grootte: 3 miljard aan SVV-gelden; 3 miljard aan Infracfondsgelden; volgens mij zou Europa nog een half miljard aan de hsl betalen en de rest moest uit het vervoer komen. Zo stond het ook in de voortgangsrapportages, dus als we dat niet zouden halen, hadden we een probleem.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar dan stel ik toch de vraag: als dat bedrag van 178 miljoen niet reëel is, leidt dat toch ook tot een begrotingsprobleem voor het ministerie? Dan wordt het Infrastructuurfonds namelijk niet voldoende gevuld.

De heer **Pans**: Maar dat bedrag van 178 miljoen hadden wij nooit in onze begroting staan. Wij gingen niet uit van 178 miljoen die uit het vervoer zou komen. Wij gingen van een lager bedrag uit in onze begroting.

De heer **Van Gerven**: Waar ging u dan van uit? Van 100 miljoen per jaar?

De heer **Pans**: Verkeer en Waterstaat heeft altijd het bedrag van 1,8 miljard in het Infraconds opgevoerd en heeft dat in rapportages aan de Kamer bij het dekkingsplaatje van de hsl ook steeds zo opgevoerd. Die 178 miljoen per jaar is dus nooit een uitgangspunt van het ministerie geweest.

De heer **Van Gerven**: Ik vat het als volgt samen: als het onder de 100 miljoen was geweest, dan had u begrotingstechnisch een probleem gehad. Er is echter nog wel een ander probleem. U bent namelijk ook aandeelhouder van NS. Als die bieding te hoog is, heeft de aandeelhouder een probleem, want dan komt het dividend of de positie van de onderneming in gevaar.

De heer **Pans**: Ja. Ik begrijp waarom u die vraag stelt. Ik ga even terug in de tijd. De rol van de aandeelhouder bij de NS – datzelfde gold voor de KLM, waarvan het Rijk ook aandeelhouder was, en voor Schiphol – werd

niet gebruikt op de manier die we tegenwoordig vrij normaal vinden, namelijk dat je niet alleen aandelen hebt, maar dat je het aandeelhouderschap ook actief inzet als rijksoverheid. Dat zie je nu op allerlei manieren gebeuren, maar dat was in die jaren niet het geval. De rijksoverheid zorgde ervoor dat er in al die bedrijven een aantal commissarissen zaten die overheidscommissarissen waren. Die waren dus specifiek aangewezen vanuit de overheid. Dat waren de vooruitgeschoven posten om het werk te doen. Langs de lijn van het aandeelhouderschap werd in die jaren in ieder geval niet gestuurd op de zakelijke manier waarop die bedrijven zich in de markt begaven. Dat vond men, niet alleen bij Verkeer en Waterstaat, maar ik denk in Nederland in zijn algemeenheid, toen not done. Tegenwoordig spreken we over een veel actiever aandeelhouderschap dan waar toen sprake van was. We hebben dus ook nooit overwogen om het aandeelhouderschap zo te gebruiken. Je leest weleens dat mensen zeggen: waarom hebben jullie dat aandeelhouderschap niet gebruikt om dat bod een beetje mee te sturen? Dat is geen moment een overweging geweest.

De heer **Van Gerven**: Dat was toen niet aan de orde. Het aandeelhouderschap was eigenlijk louter een papieren iets.

De heer **Pans**: Het aandeelhouderschap gebruikte je in ieder geval niet om te sturen in het bedrijf. Daar had je commissarissen voor. Die moesten toezien op een goede gang van zaken in het bedrijf. Zij moesten ervoor zorgen dat de continuïteit van het bedrijf gewaarborgd was. Kennelijk hebben de commissarissen toen de inschatting gemaakt dat die 178 miljoen economisch acceptabel zou zijn.

De heer **Van Gerven**: U hebt vanuit het ministerie geen contact gehad met de commissarissen om over dat bod...

De heer **Pans**: Zeker niet. Ik denk dat het ook een onzuivere interventie zou zijn geweest midden in zo'n aanbestedingsprocedure. U kent de samenstelling van de raad van commissarissen in die tijd. Daar zaten commissarissen in die echt wel van de hoed en de rand wisten voor hoever je kunt gaan met een bedrijf. Als zij accepteren dat er 178 miljoen voor zo'n lijn wordt geboden, moet je je afvragen waarom je dan als Verkeer en Waterstaat op voorhand de inschatting zou moeten maken dat het een idioot bod is.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat dus niet overwogen. Het had formeel wel gekund, als aandeelhouder.

De heer **Pans**: Tegenwoordig gebruiken we het aandeelhouderschap soms actief om als overheid te interveniëren in een overheidsbedrijf of semioverheidsbedrijf. In die jaren was dat geen gangbare gang van zaken.

De heer **Van Gerven**: Dat is duidelijk.

De heer **Elias**: Ik heb nog één vraag over de totstandkoming van de concessieovereenkomst. U zei zo-even in het verhoor dat de NS zo veel kennis en voorkennis – u noemde het woord zelfs – had, dat het wel heel gek moest lopen als ze het niet zou winnen. Dat roept de vraag op of er geen sprake was van een ongelijk speelveld.

De heer **Pans**: Tsja... Het feit dat de NS tot twee keer toe in de positie was gebracht om met beide handen een kans te pakken die haar mogelijk geboden zou worden, borg in zich dat er risico's aan zaten. Juist door de manier waarop het was vormgegeven, namelijk dat we geen onderhandelingen met de spoorwegen hadden gevoerd over dat vervoer en dat andere spelers door de projectdirectie in regelmatige sessies – daarover kan de projectdirectie meer vertellen – op de hoogte waren gebracht van de ins en outs van dit project, dachten wij dat we het level playing field toch voldoende gewaarborgd hadden.

De heer **Elias**: Voldoende gewaarborgd.

De heer **Pans**: Voldoende, jazeker.

De heer **Elias**: En is het niet zo dat, binnen de formulering die u nu gebruikt, de NS de facto toch een voorsprong had?

De heer **Pans**: De NS had per definitie een voorsprong. Hoe lang rijdt dat bedrijf al in Nederland?

De heer **Elias**: Ik bedoel dat de NS een voorsprong had door de informatie die specifiek zij alleen vanuit Verkeer en Waterstaat kon hebben, gelet op de eerdere contacten bij de Oranjecombinatie.

De heer **Pans**: Ik denk dat geen enkele van de partijen er zo veel tijd en energie in had gestoken als de Nederlandse Spoorwegen, nog even los van de vraag of wij hun die gelegenheid hebben geboden. Het simpele feit is dat dit hun thuismarkt was. Dat gaf hun per definitie een voorsprong.

De heer **Elias**: Maar ik bedoel juist níet los van die vraag. Verkeer en Waterstaat, uw departement, uw mensen, de projectdirectie, gaven inzicht aan de NS in tal van dingen die op het moment van de aanbestedingsprocedure bij andere partijen die meeboden, niet bekend waren.

De heer **Pans**: Die partijen zouden al die informatie ook krijgen op het moment dat zij daadwerkelijk zouden bieden op de hsl. Waar we nu steeds over spreken, zijn de fasen die daaraan vooraf waren gegaan, waarin de spoorwegen in transparantie de gelegenheid hadden gekregen om er al eerder naar te kijken.

De heer **Van Gerven**: Ik kom op de tariefre restrictie, zoals het met een duur woord heet. Dat betekent het beperken van de tarieven op de hogesnelheidslijn. Dan hebben we het over eind 2001. Dan wordt er onderhandeld met de NS over de uiteindelijke concessieovereenkomst. Daarin speelt de tariefre restrictie een belangrijke rol. Er staat in de uiteindelijke concessieovereenkomst een bepaling dat er een korting van 47 miljoen zal komen als de overheid besluit om voor 1 september 2002 tot die tariefbeperking over te gaan. Dat wilde men in de voorwaarden opnemen. Wat vond u ervan dat die bepaling erin is gekomen?

De heer **Pans**: Het werd al heel snel duidelijk dat, vreemd genoeg, de Nederlandse Spoorwegen, of de combinatie dan, zeer veel waarde hechtten aan het opnemen van zo'n artikel in de overeenkomst. Dat doet in zoverre wat wonderlijk aan, omdat je het niet vaak meemaakt dat iemand die een klus binnenhaalt, vervolgens zegt: ik wil per se in het contract opgenomen zien dat jij beperkingen kunt stellen aan de hoogte van mijn tarief. Meestal is het omgekeerd en zegt een bedrijf: mag ik dat

zelf bepalen? Nee, de spoorwegen wilden per se zo'n artikel in de overeenkomst opgenomen zien. Gedurende enige tijd is daarover nogal heen en weer gesproken. Het was duidelijk dat noch Minister Netelenbos, noch de Minister van Financiën daar iets voor voelden, omdat aan het introduceren van een tariefrestrictie namelijk een lagere opbrengst voor de Staat verbonden zou zijn, in de orde van grootte van het bedrag dat u net noemde. De spoorwegen hechtten er echter zeer veel waarde aan. Ze wilden ook die termijn in het contract opgenomen zien. Dat begrijp ik weer wel, want als je gebruik zou maken van zo'n tariefrestrictie, gaat het tarief omlaag en krijg je meer reizigers, zo is de inschatting. Meer reizigers betekent het aanschaffen van meer treinen, want anders moeten die mensen staan in die dure trein. Daar moesten ze wel op tijd mee zijn, dus wilden ze daar spoedig duidelijkheid over hebben. Om de zaak uiteindelijk afgewikkeld te krijgen, heeft de projectdirecteur destijds voorgesteld, wetende dat de Minister er niet echt voor voelde, om die bepaling toch maar op te nemen in de wetenschap dat het een kan-bepaling zou worden. De overheid kon er dus gebruik van maken, met de consequentie van die 47 miljoen, maar zij kon het ook niet doen.

De heer **Van Gerven**: Het is er dus op initiatief van de NS in gekomen. Het kabinet of het Rijk of uw ministerie had daar eigenlijk geen behoefte aan. Wist de Minister daarvan?

De heer **Pans**: Jazeker. De Minister is ervan op de hoogte gesteld dat de NS dit wilde. Het was ook duidelijk voor de projectdirectie dat de Minister dit liever niet wilde. Uiteindelijk is het in het contract opgenomen, met medeweten van de Minister, want zij moest dat contract tekenen, maar wel met de nadrukkelijke aankondiging: we gaan er geen gebruik van maken.

De heer **Van Gerven**: Ik wil het even heel scherp krijgen. Was dat voordat dat concept gereed kwam? Is er toen al overleg geweest met Minister Netelenbos: luister, de NS wil die bepaling erin, wat gaan we doen?

De heer **Pans**: De precieze tijdloop ervan ken ik niet. Ik weet wel dat het geluid van de spoorwegen – ik moet eigenlijk zeggen: de combinatie – dat zij de tariefrestrictie graag in het contract opgenomen wilden zien, gecommuniceerd is, ook in de richting van de Minister. Zij wilde dat niet en de Minister van Financiën wilde dat ook niet. Niettemin zijn de spoorwegen dat met enige nadruk blijven bepleiten. Uiteindelijk is gezegd: dan nemen we het op, want anders blijft de afronding van dit contract eindeloos hangen. Toen heeft de Minister gezegd: dan teken ik het, maar wel met de aantekening dat ik er geen gebruik van zal maken, en dat zal ik de spoorwegen ook laten weten.

De heer **Van Gerven**: Het is eigenlijk toch vreemd dat zo'n bedrijf, dat die treinen daar wil laten rijden, zelf bepleit om de tarieven te beperken, waardoor de opbrengst ... Het is toch wel een vreemde zaak dat de NS dat bepleit. Is het niet zo dat zij dan kunnen zeggen: dan kan de concessie met 47 miljoen per jaar omlaag?

De heer **Pans**: Je kunt ook iets anders zeggen. Er kunnen twee overwegingen zijn. De concessieprijs gaat omlaag met 47 miljoen; dan kom ik al weer aardig in de buurt van die 100 miljoen. Misschien is het aantal reizigers ook een overweging geweest: we maken ons toch wel wat zorgen over de vraag of we wel voldoende reizigers gaan trekken; het zou beter zijn dat we een product hebben dat door zijn prijs aantrekkelijker

wordt voor de reizigers zodat er meer reizigers zullen komen. De consequentie daarvan is wel dat je dan meer materieel moet bestellen, dus je moest dat wel tijdig weten.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar ik blijf nog even bij die 47 miljoen. Is het toch niet aannemelijk dat de NS er veel aan gelegen was om die concessievergoeding omlaag te krijgen en dat zij daarom die tariefrestrictie heeft ingebracht? Zij had natuurlijk verdedigbare argumenten. Je kunt zeggen dat je dan meer reizigers hebt enzovoorts. Dat kun je aanhangen, maar het is natuurlijk toch vreemd dat een bedrijf dat in een openbare aanbesteding de tender heeft gewonnen, daarmee komt. Is het niet zo dat die 47 miljoen hun toch meer comfort zou hebben geboden? Zat dat er misschien achter?

De heer **Pans**: Tsja, moet u luisteren: 101 miljoen is natuurlijk prettiger voor de NS dan 148 miljoen, dus dat kan ik mij heel goed voorstellen, maar of dat de enige overweging is geweest, weet ik niet. Daarmee suggereert u dat de NS dit uitsluitend heeft gedaan om de prijzen omlaag te brengen en dat zij waarschijnlijk dus tot de conclusie was gekomen dat zij te veel geboden had. Ik weet dat allemaal niet.

De heer **Van Gerven**: Wat was op dat moment uw inschatting?

De heer **Pans**: Wij vonden het, zoals ik zo-even al zei, gek dat uitgerekend degene die het vervoer gaat verzorgen en daarvoor een prijs heeft geboden, nu vraagt: wilt u mij misschien tariefrestricties opleggen? Dat vonden wij een heel vreemde rolverdeling tussen de vervoerder en de overheid, zeker als het ook nog een financiële consequentie zou hebben.

De heer **Van Gerven**: Maar wel met de hoofdprijs voor de NS dat de vergoeding met een derde omlaaggaat, van 148 miljoen naar 101 miljoen.

De heer **Pans**: Dat zou dan het effect zijn geweest. Daar hadden wel kosten tegenover gestaan, omdat ze dan ook meer materieel hadden moeten bestellen, wilden ze uiteindelijk toch het grotere aantal reizigers dat ze dan zouden krijgen, kwijt kunnen. De prijs zou substantieel omlaaggaan ...

De heer **Van Gerven**: Dat klopt, maar dan zouden ze wel uitgekomen zijn op een bod dat vergelijkbaar is met dat van de Oranjecombinatie.

De heer **Pans**: Ja, maar dat gaat er dan weer van uit dat precies was uitgerekend dat de kosten die ze zouden maken voor dat extra materieel en voor de hoeveelheid extra reizigers die dat met zich mee zou brengen, precies opwogen tegen die 47 miljoen die ze dan kennelijk te veel geboden hadden. Ik weet niet of dat in de bestuurskamer allemaal zo besproken is. Bij Verkeer en Waterstaat hadden wij dat inzicht in ieder geval niet.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar bij de Oranjecombinatie zat toch ook een zekere maximering.

De heer **Pans**: Jawel, maar ik praat nu even over een bod dat gedaan is voor een product, met een bepaald vervoer. Je mag aannemen dat er goed nagedacht is over de prijs die daarvoor geboden is. Als je dan zaken gaat aanpassen, heeft dat gevolgen. We hebben net al geconstateerd dat het gevolgen zou hebben voor de prijs als er risico's afdingen. Het risico

van de Fransen had ook consequenties voor de prijs. Het idee dat het trekken van meer reizigers tot een lagere vergoeding zou leiden, doet toch ook wel wat wonderlijk aan.

De heer **Van Gerven**: Goed. De tariefrestrictiebepaling is besproken met Minister Netelenbos. Zij heeft gezegd: oké, zet die er dan maar in, of laat die dan maar staan, maar ik zal die niet uitvoeren. Dat klopt?

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoe zat Minister Zalm daarin?

De heer **Pans**: Idem dito. Ik denk dat hij zoiets zal hebben gezegd als dat hij not amused was over het feit dat de spoorwegen met dit punt kwamen. Hij is uiteindelijk ook wel akkoord gegaan met het opnemen van dat punt in het contract in de wetenschap – dat had Minister Netelenbos ook al gezegd – dat van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt zou worden.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar Minister Zalm was dus not amused. Is hij het geweest die de tariefrestrictie heeft geblokkeerd, of was dat Minister Netelenbos?

De heer **Pans**: Nee. Minister Netelenbos zat exact op dezelfde lijn. Zij was ertegen, maar wij wilden de zaak nu eens afronden. Als de spoorwegen er nou per se aan hechten dat dit in het contract wordt opgenomen, willen wij het best in het contract opnemen, maar het is van beperkte duur. Je moet die restrictie voor een bepaald moment hebben uitgeoefend, maar wij zouden die niet gaan uitoefenen. Probleem opgelost, contract rond.

De heer **Van Gerven**: Gewoon om voortgang te maken is gezegd: we gaan het zo doen, maar we gaan die restrictie niet uitvoeren; dan is er ook geen probleem. Zij is dus niet geëffectueerd. Laten we even terugkijken. Stel dat de tariefrestrictie wel was doorgevoerd en dat de vergoeding met 47 miljoen was verlaagd, wat was er dan gebeurd?

De heer **Pans**: Dan mag je aannemen dat er meer reizigers, meer treinen en een lagere opbrengst waren gekomen. Meer kan ik er niet van maken.

De heer **Van Gerven**: Zou het dan anders zijn gelopen met de totstandkoming van het vervoer over de hogesnelheidslijn?

De heer **Pans**: Nu stelt u mij een vraag over een fase die daarna is gekomen. Dan wordt het speculatief. Ik denk dat ik daar maar beter niet op kan reageren, want dan moet je een oordeel uitspreken over de stappen die daarna allemaal zijn gezet en over de vraag in welke mate er een causaal verband te leggen is met de episode die we nu aan het bespreken zijn. Ik zou dat verband niet op voorhand zo leggen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus: ik weet niet of daar een verband tussen zit.

De heer **Pans**: Ik lees ook kranten en ik hoor af en toe dat ...

De heer **Van Gerven**: We lezen allemaal de kranten, maar het gaat om uw mening. Hoe zat u of uw ministerie erin? Als u terugkijkt, denkt u dan dat het anders had kunnen lopen met het vervoer en de Fyra als de tariefrestrictebepaling toch was doorgevoerd?

De heer **Pans**: Ik vind dat heel moeilijk in te schatten. Als ik kijk naar hetgeen er daarna gebeurd is – als ik uw schema zo zie, zult u dat in andere gesprekken nog wel bespreken – zie ik dat er later in de tijd allerlei stappen zijn gezet door de rijksoverheid om de concessievergoeding te verlagen. De prijs is uiteindelijk omlaaggegaan door allerlei interventies. Desalniettemin kunnen wij niet zeggen dat het product daardoor aan de praat is gekomen. U stelt mij een hypothetische vraag. Daar moet je eigenlijk nooit antwoord op geven, maar ik doe nu toch een poging. U vroeg of het allemaal smooth zou zijn gaan lopen als de tariefrestricte was toegepast en de prijs was verlaagd met 47 miljoen. Ik zou daar geen goede fles op durven zetten.

De heer **Van Gerven**: U weet het niet, maar u hebt uw twijfels of het verband dat door sommigen wordt gelegd, er inderdaad wel is.

De heer **Pans**: Ik lees dat en vraag mij af waarop dat gebaseerd is.

De heer **Elias**: Ik heb nog twee puntjes. U hebt over de tariefrestricte bij herhaling gezegd dat Minister Netelenbos aan de NS had laten weten dat zij geen gebruik zou maken van die bepaling, maar die brief hebben wij nergens gevonden. Die lijkt ook niet te zijn verstuurd.

De heer **Pans**: Ik weet niet of het aan de NS is gecommuniceerd, maar er is in ieder geval wel aan de Kamer gecommuniceerd dat de Staat geen gebruik zou maken van deze tariefrestricte.

De heer **Elias**: Mijn andere punt is het volgende. Toen het ging over dat hoge bod van 178 miljoen, zei u: bij Verkeer en Waterstaat zagen wij meteen ook een neerwaarts potentieel. Was dat wellicht gelegen in de tariefrestricte, die zoals collega Van Gerven net met u heeft besproken, op 47 miljoen uitkwam en dan afgetrokken kon worden van de oorspronkelijk geboden prijs?

De heer **Pans**: Nee. Daarmee probeerde ik het volgende tot uitdrukking te brengen. Bij een aanbesteding, of het nu deze of een andere is, krijg je verschillende prijzen. Als je het beste aanbod uitonderhandelt tot een contract, blijkt vaak dat een aantal dingen toch anders ligt, wat gevolgen heeft voor de prijs. Het leidt bij de hoge aanbieder nooit tot een verhoging van de prijs, maar meestal tot een verlaging van de prijs, terwijl er bij degene die een lager aanbod heeft gedaan, nog weleens een hogere prijs uitkomt als je gaat praten over dingen als risico's of wat dan ook. Dat zie je bij heel veel aanbestedingen. Daar houdt je rekening mee als je zo'n proces ingaat.

De heer **Elias**: Maar bij die neerwaartse potentie dacht u niet aan de tariefrestricte.

De heer **Pans**: Nee. Dat was echt een vondst waar de spoorwegen mee kwamen op een bepaald moment.

De heer **Van Gerven**: Ik wil met u naar 5 december 2001. Dan vindt in Madurodam de ondertekening plaats van de concessieovereenkomst. Was u daarbij aanwezig?

De heer **Pans**: Tja ... Ik zou het niet weten. Ik vind het vrij waarschijnlijk dat ik er wel bij ben geweest, maar ik kan het mij gewoon niet herinneren.

De heer **Van Gerven**: De NS was aanwezig, de Minister of ministers waren aanwezig: Minister Netelenbos en ook Minister Zalm?

De heer **Pans**: Ik heb er van alles over gelezen, maar ik heb er geen persoonlijke herinnering aan.

De heer **Van Gerven**: U weet niet of u er wel of niet bij was.

De heer **Pans**: Nee. Dat klinkt misschien gek, maar het is alweer een paar jaartjes geleden. Ik weet het gewoon niet meer.

De heer **Van Gerven**: Het klinkt wel gek, moet ik zeggen, want het is toch een belangrijke gebeurtenis.

De heer **Pans**: De voorzitter heeft mij gevraagd om naar waarheid te antwoorden. Dan moet ik het dus weten als ik ja zeg, maar ik weet het gewoon niet meer. Ik zou ook liegen als ik zeg dat ik er niet ben geweest, als ik het mij niet herinner.

De heer **Van Gerven**: Goed. U weet dus niet of u daar zelf geweest bent. Hebt u wel gehoord hoe de sfeer daar was en hoe de ondertekening gegaan is?

De heer **Pans**: Het wordt een beetje lastig om hetgeen je je persoonlijk herinnert los te maken van hetgeen je erover gelezen hebt. Ik heb er veel over gelezen. Het lijkt een beetje op foto's van toen je heel klein was; je meent het je dan allemaal persoonlijk te herinneren, terwijl daar geen sprake van is, want je herinnert je alleen de foto. Ik zou het gewoon niet weten. Ik weet wel, van wat ik ervan gezien heb, dat niet iedereen er even blij mee was dat dat heuglijke moment bereikt was.

De heer **Van Gerven**: Niet voor iedereen was het moment dus even heuglijk; laat ik het zo formuleren.

Wat we wel zeker weten is dat een maand later de voltallige raad van commissarissen opstapt bij de NS en dat ook de directie, te weten Lantain en Huizinga, aftreedt of tot aftreden wordt gedwongen. Hoe is dat gegaan?

De heer **Pans**: Dat heeft hoegenaamd niets van doen met de hsl. Dit gaat ook heel ver terug in de tijd. Dit is zo-even niet aan de orde geweest, maar ...

De heer **Van Gerven**: Het ligt wel heel kort op elkaar. Maar u zegt dat het daarmee niets van doen had. Kunt u dat toelichten?

De heer **Pans**: Het had daar niets mee van doen. Mag ik even schetsen wat daar gebeurd is? Er liepen eigenlijk twee dingen gelijktijdig. Aan de ene kant was er al dat gedoe over die aanbesteding, met het prestatiecontract, waarbij best lastige zakelijke tegenstellingen bestonden die we vanuit Verkeer en Waterstaat zo goed en zo kwaad als dat kon hebben

proberen op te lossen. Ondanks de spanning die er in het dossier kwam, is er vanuit het departement tot vrij laat een uiterste poging gedaan om de spoorwegen in stelling te houden in dat hsl-dossier; dat hebt u kunnen zien. In 1999 verscheen er echter ook een document van de Nederlandse Spoorwegen – in mijn herinnering was dat «Bestemming klant» genaamd – waarin het beroemde of beruchte rondje rond de kerk werd geïntroduceerd. Dit zou leiden tot een ander soort dienstregeling die ertoe zou leiden dat machinisten en conducteurs langer op eenzelfde treintraject zouden moeten reizen. Dat zou tot een kostenbesparing voor de spoorwegen leiden, maar het personeel voelde daar niets voor. Vanaf 1999 heeft dat tot heel veel gedoe binnen de Nederlandse Spoorwegen geleid. De vakbonden kwamen bijvoorbeeld in opstand. We hebben vanuit Verkeer en Waterstaat verschillende pogingen gedaan om een bijdrage te leveren aan de oplossing van dat conflict, omdat het onze diepste overtuiging was dat het land niet gediend was met spoorwegen die permanent niet functioneerden door het interne gedoe. De leiding van de Nederlandse Spoorwegen zat heel sterk op de lijn: we moeten deze slag maken, willen wij dadelijk in staat zijn, mogelijk zelfs als privaat bedrijf, om goed te kunnen functioneren. Dit alles leidde ertoe dat de prestatie van de spoorwegen in die periode achterbleef. In diezelfde tijd was ook het maken van heldere, scherpe afspraken over de prestaties van de spoorwegen aan de orde van de dag. Er werden met name normen afgesproken over de punctualiteit. Die punctualiteitscijfers werden bij herhaling niet gehaald door de spoorwegen. Dat culmineerde in de loop van 2001 in ... Je zag voor het einde van het jaar al aankomen dat de punctualiteit weer niet gehaald zou worden. Toen was de vraag aan de orde welke consequenties eraan verbonden zouden worden. Of moesten we ieder jaar weer de conclusie trekken: we maken wel prestatieafspraken, maar als ze niet gehaald worden, even goede vrienden? In december – dat was dus voordat de officiële cijfers op tafel kwamen, maar we wisten vanuit het departement al, via de verkeersleiding, want die had ons dat aangereikt, dat de punctualiteitscijfers opnieuw niet gehaald zouden worden – is aan de spoorwegen in eerste aanleg aan de raad van commissarissen duidelijk gemaakt: dat zal, neem ik aan, deze keer toch wel consequenties hebben? De raad van commissarissen vond dat dit niet aan de orde was. Zij vonden dat de «onderschrijding» of overschrijding – het is maar hoe je het noemt – van de punctualiteitscijfers dusdanig gering was, dat je dat eerder als afrondingsverschil moest bestempelen dan dat je er consequenties aan zou kunnen verbinden. Toen is er vanuit Minister Netelenbos nadrukkelijk gecommuniceerd naar de raad van commissarissen: ik denk dat jullie er nu consequenties aan moeten verbinden en dat zal betekenen in het management van de Nederlandse Spoorwegen. Toen heeft de raad van commissarissen gezegd: dat doen wij niet; als jullie vinden dat de directie moet opstappen, zijn jullie ook de commissarissen kwijt. Dit heeft toen op oudejaarsdag of tussen kerst en Nieuwjaar gespeeld. Toen is vanuit de raad van commissarissen van de NS gezegd: dan stappen wij op.

De heer **Van Gerven**: De verhoudingen tussen het ministerie en de NS waren dus behoorlijk getroebleerd, om het zo maar te zeggen. U zegt dat de Minister vond dat er consequenties aan moesten worden verbonden. Dat stond eigenlijk los van de discussie over de hogesnelheidslijn. Dat heeft dus niets met elkaar te maken.

De heer **Pans**: Nee. Er was in Nederland toen – nu herinner je het je misschien niet meer zo nadrukkelijk – voortdurend gedoe tussen de leiding van de spoorwegen en het personeel met wilde acties. Dat was

voor de reiziger geen pretje. Je zag het ook in de punctualiteitscijfers tot uitdrukking komen. Er zal toch een moment komen waarop je daar consequenties aan moet verbinden. Het ging uiteindelijk over een afwijking van 0,1% waarmee de punctualiteit niet werd gehaald. Dan kun je zeggen dat je daaroverheen kunt stappen, maar je kunt ook zeggen: afspraak is afspraak. Als je het nu weer niet haalt, is dat niet de eerste keer, want het is al eerder gebeurd; dan moet er nu een keer iets gebeuren.

De heer **Van Gerven**: Oké. Er is dus gezegd: we houden er nu aan vast en dat moet consequenties hebben, bijvoorbeeld dat de directeur moet aftreden. Dat is wat u zegt. Uiteindelijk heeft de raad van commissarissen gezegd: als het moet, treden wij met z'n allen af. Dat hebt u zojuist geschetst.

De heer **Pans**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat de Minister vond dat Huizinga moest aftreden, hebt u dat gecommuniceerd aan de NS of heeft de Minister dat zelf gedaan?

De heer **Pans**: Dat heeft de Minister zelf gedaan, in een gesprek met Jan Timmer. Als ik het goed heb was Kalff daar ook bij, in de Holiday Inn, in mijn herinnering, vlak voor de jaarwisseling. Overigens wist Jan Timmer het al; die had ik zelf daarvoor al gesproken. Toen we zagen aankomen dat de orde van grootte 0,1% zou worden, heb ik hem nadrukkelijk de vraag voorgelegd: wat gaan jullie doen als dat zich materialiseert? Die vraag had ik ook aan de Minister gesteld. Daaruit was duidelijk dat de Minister vond dat er consequenties aan moesten worden verbonden en de NS-leiding niet. Vervolgens heeft zij gecommuniceerd dat zij vond dat dit consequenties moest hebben.

De heer **Van Gerven**: Ja, dat was helemaal aan het einde van het jaar. Hebt u zelf ook contact gehad met Timmer?

De heer **Pans**: Jan Timmer heb ik toen het scenario geschetst, voordat het zich feitelijk materialiseerde: wat gaan jullie doen als zich het rampsce- nario – zo mag je het in zekere zin wel noemen – voordoet dat jullie het niet halen op 0,1%?

De heer **Van Gerven**: Wanneer hebt u daarover met de heer Timmer gesproken?

De heer **Pans**: Dat is misschien een of twee maanden daarvoor gebeurd, denk ik; niet veel langer, want toen hadden we nog niet echt een aanwijzing voor hoe hoog het zou kunnen uitpakken.

De heer **Van Gerven**: Het komt wel spits. Was het voor 5 december 2001 dat u met Timmer hebt gesproken over «what if»?

De heer **Pans**: Dat weet ik niet.

De heer **Van Gerven**: U zei: een à twee maanden.

De heer **Pans**: Ja, maar ik zou echt niet meer weten op welk moment dat heeft plaatsgevonden. Ik weet wel dat ik het van belang vond om te weten wat de spelers, de Minister en de spoorwegen, zouden gaan doen als dit

scenario van 0,1% – je bedenkt het haast niet! – zich zou voordoen. Dat wil je van tevoren weten, want op het moment dat het zich aandient, moet je maatregelen treffen.

De heer **Van Gerven**: Zeker. U zegt dat u met Timmer hebt gesproken. Was dat één keer of meerdere malen?

De heer **Pans**: Ik weet dat niet. Ik heb er minimaal één keer met hem over gesproken.

De heer **Van Gerven**: Minimaal één keer. Als we even vasthouden aan de door u genoemde termijn van één à twee maanden van tevoren, is het aannemelijk of eigenlijk zeker dat het voor 5 december was, voordat de concessieovereenkomst getekend werd.

De heer **Pans**: Ik zou de agenda's erbij moeten hebben. U vraagt het nu heel nauwkeurig, maar die tijdlijn heb ik niet. U wilt een heel precies antwoord hebben – was het nu voor of vlak na 5 december? – maar dan moet ik die vraag naar eer en geweten kunnen beantwoorden. Ik weet het niet. Ik weet in ieder geval wel dat ruim voordat dat gesprek vlak voor de jaarwisseling plaatsvond, beide spelers, Netelenbos en Timmer, op de hoogte waren van de consequenties die verbonden zouden worden aan het niet halen van de punctualiteit.

De heer **Van Gerven**: Voor zover u zich kunt herinneren, was dat één à twee maanden voordat Minister Netelenbos zelf met Kalff en Timmer heeft gesproken.

De heer **Pans**: In mijn herinnering, ja. Maar als u zou zeggen «noem mij even de datum», dan zou ik dat niet kunnen, want die weet ik niet.

De heer **Van Gerven**: Goed. Dan houden we dat even vast.

De **voorzitter**: We komen tot een afronding van ons verhoor. U zei: er is een grote wissel geweest bij de spoorwegen. Er komen uiteindelijk topambtenaren in de leiding van de spoorwegen. Past dat nou eigenlijk bij de gedachte waar we mee begonnen? We begonnen met de gedachte van de privatisering en de marktwerking. Het loopt allemaal niet lekker en taadaa, de top van de ambtenaren geeft leiding aan de NS. Hoe moet ik dat zien?

De heer **Pans**: Nou, geeft leiding aan de NS ... Ik ben het met u eens dat het een heel vreemd besluit was, maar we konden op dat moment eigenlijk weinig anders. U moet zich voorstellen: als de raad van commissarissen én de raad van bestuur van de spoorwegen opstappen, moet er leiding zijn in het bedrijf. Het bedrijf is te belangrijk om op een bepaald moment stuurloos achter te laten. Er is toen dus over twee dingen nagedacht. Als de voorzitter van de raad van bestuur opstapt – de verwachting was dat het zich zou beperken tot Huizinga; later bleek dat het ook om Lantain ging – moet er als de donder een nieuwe voorzitter van de raad van bestuur komen. Daar was dus over nagedacht. Toen het gesprek plaatsvond, wisten we dat daarmee rekening moest worden gehouden. We wisten uit de verkenning die had plaatsgevonden, uit het gesprek met Timmer, dat hij zelf de mededeling zou doen dat niet alleen Huizinga maar ook de raad van commissarissen zou vertrekken. We moesten dus gewoon een voorzitter van de raad van bestuur hebben. Daar hadden wij over nagedacht. Datzelfde gold uiteraard voor de raad

van commissarissen. Wij zouden vier commissarissen kwijtraken. We wilden in ieder geval één ding: er moest een raad van commissarissen zijn, maar dat moesten wel commissarissen zijn die weer zo snel mogelijk zouden vertrekken als we gewone commissarissen hadden gevonden. Hoe kun je dat nu beter oplossen dan door er gewoon ambtenaren neer te zetten die de dienstopdracht zouden krijgen «je moet nu weer vertrekken»? Zo is het ook gegaan.

De **voorzitter**: Het is misschien wel zo passend om u even voor te houden dat reizigersorganisatie Rover ons vanochtend nog berichtte dat zij althans van mening is dat men bij de top van de overheid niet zo veel verstand heeft van het spoor. Hoe kijkt u daartegenaan?

De heer **Pans**: Ik heb die uitspraak niet gehoord en weet niet waar die op gebaseerd is. Kijk, de spoorwegen zijn natuurlijk niet van oudsher een product waar V en W heel veel gedetailleerde kennis van had, zoals wij die wel hadden op het gebied van het maken van infrastructuur en water, alles wat bij Rijkswaterstaat zit. Die kennis was bij V en W voor het spoordossier niet zozeer aanwezig. Dat is overigens ook een van de redenen waarom in mijn periode nog – ik denk dat het in 2000 was – heel bewust Maarten van Eeghen als directeur-generaal is aangetrokken. Het is misschien een heel vreemde bijkomstigheid, maar hij was een van de belangrijkste architecten van het IC Max-aanbod. Hij was een man die heel veel wist van het reizigersbedrijf, van het spoorbedrijf. Daar had hij jaren een prominente rol in gespeeld. Hij is toen heel bewust aangetrokken als directeur-generaal Personenvervoer, juist om de kennis van het spoordossier binnen Verkeer en Waterstaat meer op orde te brengen. Ik heb de uitspraak niet gehoord, maar als de veronderstelling is dat die kennis niet aanwezig was, is daar toch meer dan een kleine kanttekening bij te plaatsen.

De **voorzitter**: Hoe zat het met de nieuwe raad van commissarissen? Die bestond uit topambtenaren die het eerder absoluut niet met elkaar eens waren over de aanbesteding en de gang die moest worden gemaakt. Hoe ging dat dan?

De heer **Pans**: Die hadden een heel beperkte opdracht. De opdracht die wij kregen, was om ervoor te zorgen dat de zaken zo snel mogelijk genormaliseerd zouden worden. De tijdelijke opvolger van Huizinga, de heer Noordzij, moest dus zo snel mogelijk vervangen worden door een definitieve directeur, net zo goed als de vier overheidscommissarissen zichzelf zo snel mogelijk overbodig moesten maken door gewone commissarissen aan te trekken. Daar hebben we de tijd voor genomen, maar die tijd is ook niet langer geweest dan een halfjaar, zoals in de introductie is gezegd. Het zijn een paar vergaderingen van de raad van commissarissen geweest en dat was het.

De **voorzitter**: Mijnheer Pans, wij gaan langzaam maar zeker dit verhoor besluiten. Wij hebben veel onderwerpen met u besproken, zoals de plannen van de Staat met de NS, met uiteindelijk een wisseling van de raad van commissarissen, zoals we net aan de orde hadden. We hebben gesproken over het vervoer over de HSL-Zuid en over de situatie rondom de aanbesteding en totstandkoming van de concessie. U hebt ons voorgehouden hoe een aantal dingen liep, met name bij de Oranjecombinatie. U zei dat het niet echt een bod was, maar de heer Elias heeft het stuk waar alle handtekeningen onder staan, wat toch het beeld geeft dat het meer is dan een verkenning. We hebben ook gesproken over het bod,

waarvan u aangaf dat het erg hoog was en dat het neerwaarts potentieel had. Dat was indertijd ingezien. We zijn uitvoerig ingegaan op de tariefrestructie en uiteindelijk op de afspraken die zijn gemaakt. Hebt u nog iets aan ons te melden of berichten waar wij u niet naar hebben gevraagd, maar waarvan u denkt dat het belangrijk is om aan de parlementaire enquêtecommissie mee te geven?

De heer **Pans**: Ik denk eerlijk gezegd dat alles waar ik misschien iets zinnigs over zou kunnen vertellen, wel aan de orde is geweest. Ik heb er verder niets aan toe te voegen.

De **voorzitter**: Hebt u ooit het idee gehad dat, terwijl u een verantwoordelijkheid had, zich ergens onregelmatigheden hebben voorgedaan op het hsl-dossier ten aanzien van de concessie of anderszins?

De heer **Pans**: Nee. Het werk rond die hele aanbesteding is primair getrokken door de projectdirectie. Dat was een zeer kundige projectdirectie, die de departementsleiding zowel ambtelijk als politiek goed op de hoogte hield van de dingen die gebeurden, maar die zelf natuurlijk veel meer in detail met de materie bezig was. Ik heb echter geen moment het gevoel gehad dat de departementsleiding niet goed geïnformeerd was, noch dat zich situaties voordeden die niet door de beugel konden. Het was een ingewikkeld dossier, waarbij je moest laveren tussen enerzijds de objectieve eisen die gesteld worden aan een zakelijke aanbesteding en anderzijds de dringende wens, die toch wel vrij breed bestond, om de Nederlandse Spoorwegen, een belangrijke speler, een zeer eerlijke en goede kans te geven om dit vervoer binnen te halen. Dat schuurt. Ondanks het feit dat er in diezelfde periode de nodige spanningen waren binnen het NS-bedrijf zelf – u kwam daar aan het eind op terug – hebben we steeds ons best gedaan om te proberen de NS in stelling te houden om op een eerlijke, zakelijke manier toch de vervoerder te worden van een spoorlijn die niet voor niets bedacht was, die niet voor niets veel geld heeft gekost en die, nog steeds, een heel belangrijke bijdrage zou kunnen leveren aan de verkeers- en vervoersdoelstellingen voor dit land.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Sluiting: 13.49 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 18 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Spaargaren (directeur bedrijfs- en productontwikkeling NS), die wordt bijgestaan door de heer De Graaf.

Aanvang: 15.00 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 Spaargaren de belofte af.

De **voorzitter**: Mijnheer Spaargaren, u hebt zich op verschillende momenten en in verschillende rollen beziggehouden met de hsl die loopt van Amsterdam naar Rotterdam en via Antwerpen naar Brussel. In 1998 en 1999 hebt u al eens voor de NS geanalyseerd wat er zou kunnen gebeuren als mogelijk concurrenten over de lijn zouden rijden. Daarna gaf u, samen met een collega, leiding aan het bid-team, het team dat tijdens de aanbesteding van de hsl-concessie het bod van de NS en de KLM opstelde. Daarna had u een andere directiefunctie binnen de NS. U begeleidde de directie van NS-dochter High Speed Alliance (HSA) in de zogeheten Stuurgroep HSA. Later bent u nog commercieel directeur geweest. Inmiddels bent u vertrokken en bent u naar Engeland gegaan. Daar bent u directeur geweest van Merseyrail, een van de NS-dochters die het vervoer rond Liverpool uitvoert. Dat heeft weliswaar niets te maken met de hsl, maar het is vast interessant om van u te horen hoe in andere landen, in elk geval Engeland, met concessies wordt omgegaan. Over al deze verschillende zaken willen wij vandaag met u spreken. Het verhoor zal met name worden gedaan door de heer Van Gerven en de heer Elias. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Spaargaren, ik wil allereerst stilstaan bij het idee dat bij het ministerie leefde om hogesnelheidslijnen openbaar aan te besteden. U hebt een berekening gemaakt waaruit blijkt welke gevolgen het zou hebben als een concurrent, dus niet NS, die aanbesteding zou winnen. Wat was de inschatting die u toentertijd maakte, van wat er zou gebeuren als NS die aanbesteding niet zou winnen?

De heer **Spaargaren**: Het directe effect van het niet winnen van de aanbesteding voor het vervoer over de HSL-Zuid was uiteraard dat de Benelux-trein – dat was voor twee derde een binnenlandse trein met binnenlandse reizigers, die weliswaar de grens over reed – verloren zou gaan voor de NS. In de analyses hebben we een aantal als-dansscenario's gemaakt voor het geval ook andere lijnen dan de lijn Amsterdam-Brussel naar een concurrent zouden gaan. Dat heeft uiteraard een grote impact op NS, maar ook op de reizigers van NS. Die zouden dan immers met twee verschillende vervoerders op het binnenlandse net geconfronteerd worden. Het was een analyse waarin de impact daarvan in financiële zin werd geschat.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat u het stuk van de Benelux-trein zou kwijtraken, bijvoorbeeld. Kunt u ook in kwantitatieve zin schetsen wat dat concreet financieel zou betekenen?

De heer **Spaargaren**: Dat staat mij niet zo bij. Ik kan wel zeggen dat de Benelux-trein een heel belangrijke, vooral binnenlandse, functie had. Hij werd door het ministerie als internationale trein aangemerkt, terwijl de markt Amsterdam–Brussel in feite één markt is en die trein ook altijd door reizigers zo is gebruikt. Wij vonden het moeilijk om die trein onder dezelfde categorie te scharen als bijvoorbeeld de Thalys, die werd gebruikt voor het grensoverschrijdende vervoer over de lange afstand.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat u er bezorgd over was dat het vervoer dat u deed over het hoofdrailnet, het kernnet, via de hsl zou lopen en dat de Benelux-trein bijvoorbeeld zou verdwijnen. Er was ook een vrees dat vanuit de hsl als het ware ingevreten zou kunnen worden in het hoofdrailnet. Kunt u dat beschrijven?

De heer **Spaargaren**: Ja. Onderdeel van die analyse was – dat was natuurlijk een puur hypothetisch scenario, want er werd op dat moment niet over gesproken – dat een mogelijke concurrent van NS zodanig succesvol zou zijn dat die ook andere lijnen, met name intercitylijnen, zou mogen exploiteren.

De heer **Van Gerven**: Zoals?

De heer **Spaargaren**: Zoals de HSL-Oost, waar toen nog over werd gesproken, de lijn Utrecht–Arnhem of een andere belangrijke intercitylijn. Je kunt natuurlijk alle belangrijke intercity's van NS dan in ogenschouw nemen.

De heer **Van Gerven**: U gaf er de naam «boktoreffect» aan. Klopt dat?

De heer **Spaargaren**: Ik heb die naam niet zelf bedacht, maar dat is wel een benaming die daaraan is gegeven.

De heer **Van Gerven**: Daarmee wordt dat fenomeen omschreven.

De heer **Spaargaren**: Exact.

De heer **Van Gerven**: Hoe zag NS destijds een goede exploitatie van de hsl, de hogesnelheidslijn, voor zich?

De heer **Spaargaren**: Wij hebben de hsl altijd als een onlosmakelijk onderdeel van het Nederlandse spoorwegnet beschouwd, met name vanwege het feit dat die een grote reistijdverkortung voor het vervoer tussen Amsterdam en Rotterdam met zich mee zou brengen. Een verkorting van de reistijd met 50% is natuurlijk voor binnenlandse reizigers een ongelooflijke verbetering. Die lijn hebben wij dus altijd gezien als integraal onderdeel van het Nederlandse net. Daar zat natuurlijk een lijn bij naar Brussel en vervolgens naar Parijs. Zoals ik al zei, is de markt voor de lijn naar Brussel daar zodanig één mee dat wij dat altijd als één geïntegreerd geheel hebben gezien. Ook door de reizigers is dat altijd als één geïntegreerd geheel gebruikt en ervaren.

De heer **Van Gerven**: Vanuit het oogpunt van de NS lag het dus niet in de rede om de hsl apart aan te besteden van het hoofdrailnet? Dat zou meer als één geheel gezien moeten worden?

De heer **Spaargaren**: Wij hebben dat altijd als één geheel gezien en waren en zijn van mening dat dat voor de reiziger beter is.

De heer **Van Gerven**: Dat hebt u gezegd. De NS krijgt in 1999 als eerste de kans om een onderhands bod uit te brengen op het binnenlandse vervoer over de hsl. Dat is niet in lijn met wat u zojuist hebt gezegd.

De heer **Spaargaren**: Correct.

De heer **Van Gerven**: Het bod dat NS uitbracht ging aanmerkelijk verder dan waar het ministerie om vroeg. Het omvatte niet alleen het binnenlandse vervoer over de hogesnelheidslijn, maar ook het vervoer tot Brussel, zeg maar het Benelux-treintraject. Het werd ook aan elkaar verknoopt. Zoals u zojuist schetste, zag NS het als één geheel. Waarom deed NS een bod dat afweek van wat de overheid vroeg?

De heer **Spaargaren**: Allereerst vonden wij dat in het belang van de reiziger. Wij voorzagen grote problemen als een andere partij de lijn Amsterdam–Brussel zou exploiteren, gegeven de belangrijke binnenlandse functie van de Benelux-trein. Er zou een reserveringsplicht ontstaan. Er zou een product ontstaan dat niet meer als onderdeel van het normale intercitynetwerk gezien kon worden. Daar hadden wij grote problemen mee. Bovendien was NS al jarenlang bij de exploitatie van de Thalys betrokken. Die was ook onderdeel van ons voorstel. Die had aanloopverliezen gemaakt, omdat er in Nederland nog geen echte hogesnelheidslijn lag. Er was een aantal redenen waarom NS een bod heeft gedaan met IC Max waarmee de maximale integratie voor de reiziger tot stand kwam. De HSL-Zuid zou dan ook door zo veel mogelijk reizigers gebruikt kunnen worden, daarbij een deel van het internationale vervoer meenemend.

De heer **Van Gerven**: Was dat een strategisch belang?

De heer **Spaargaren**: Ja, dat was een strategisch belang. Het was een lijn die, zoals ik al zei, heel belangrijk was voor NS en ook voor reizigers was het heel belangrijk dat die integraal onderdeel van het net zou blijven. Vandaar dat wij er grote moeite mee hadden om alleen een aanbod te doen voor het binnenlandse vervoer, met als volgende stap de aanbesteding van het internationale vervoer.

De heer **Van Gerven**: Was het ook strategisch belangrijk om ervoor te zorgen dat er geen concurrent in het hart van het kernnet zou gaan opereren?

De heer **Spaargaren**: Dat is natuurlijk een bijkomend effect, dat daarmee geen concurrent zou opereren op het hoofdrailnet.

De heer **Van Gerven**: Dat was een bijkomende strategische afweging.

De heer **Spaargaren**: Het is er altijd om gegaan zo veel mogelijk reizigers van de grote investering in de HSL-Zuid gebruik te laten maken. Dat kun je bereiken door 1) een goede verknoping met de intercity's die er al rijden, 2) recht te doen aan de binnenlandse functie die de trein naar Brussel heeft

en 3) een tariefniveau te hanteren dat acceptabel is voor reizigers waardoor zo veel mogelijk mensen over die lijn kunnen reizen.

De heer **Van Gerven**: Strategisch gezien was het toch belangrijk voor de NS om die concessie te verwerven?

De heer **Spaargaren**: Het was heel belangrijk voor NS om die concessie te verwerven.

De heer **Van Gerven**: Heeft dat niet toch meegespeeld bij dat integrale bod, dat onderhandse bod? Daarmee zou immers concurrentie, in elk geval voor de komende 15 tot 30 jaar, niet aan de orde zijn.

De heer **Spaargaren**: We hebben het IC Max-concept, waarin de intercity's door Nederland door zouden rijden over de hsl, puur en alleen gemaakt met als oogmerk de reiziger. Als het ons alleen te doen was geweest om het buiten de deur houden van de concurrent, hadden we natuurlijk ook een bod kunnen doen waarin we internationaal en binnenlands vervoer over de HSL-Zuid hadden gestopt. Daar hebben we niet voor gekozen, omdat we voor de reiziger het beste product wilden neerzetten.

De heer **Van Gerven**: Welke financiële afwegingen speelden een rol bij het Intercity Max-bod?

De heer **Spaargaren**: Ik begrijp uw vraag niet goed. Wat bedoelt u precies?

De heer **Van Gerven**: Nou, heel concreet. Het heeft natuurlijk een financiële impact. Je verwerft die concessie wel of je verwerft haar niet. Wat waren de financiële consequenties daarvan?

De heer **Spaargaren**: Ik kan zeggen dat wij uiteindelijk een voorstel hebben ontwikkeld waarmee – het precieze aantal reizigers staat me niet meer bij – een zo groot mogelijk aantal reizigers over de HSL-Zuid zou reizen met een tariefverschil tussen het hoofdrailnet en de hsl van gemiddeld 30% en met een bijdrage aan de overheid als concessiebetaling die in lijn lag met dat aanbod. We zouden een grote investering doen in treinmaterieel, in dubbeldeks hogesnelheidsintercity's voor maximaal 200 km/u. Dat was een voldoende snelheid om die dienst aan te bieden. Daarmee zou Nederland een hogesnelheidsintercitynet krijgen waar de HSL-Zuid deel van uitmaakte.

De heer **Van Gerven**: Was dat een financieel winstgevend plan voor NS? Verdiende NS daaraan?

De heer **Spaargaren**: Het staat me niet meer exact bij wat daar de winstgevendheid van was, maar het was geen plan waar NS verlies op zou gaan lijden.

De heer **Van Gerven**: Ze zou er geen verlies op maken?

De heer **Spaargaren**: Nee, ze zou er geen verlies op maken.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat Intercity Max-bod mede gemaakt, toch?

De heer **Spaargaren**: Ik ben er wel bij betrokken geweest, ja. Ik heb daar echter geen hoofdrol in gespeeld. Ik weet van het bod.

De heer **Van Gerven**: U was niet dé financiële man van dat bod?

De heer **Spaargaren**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Hebt u vanmorgen de heer Pans gehoord?

De heer **Spaargaren**: Nee, ik heb helaas niet kunnen meekijken. Ik was onderweg.

De heer **Van Gerven**: Een van zijn opmerkingen was dat in het plan, in het Intercity Max-bod, de hsl-lijn verliesgevend was voor NS.

De heer **Spaargaren**: Dat staat me niet meer in zoveel detail bij. Als hij dat gezegd heeft, heeft hij dat klaarblijkelijk uit stukken gehaald. Die staan mij in elk geval niet bij.

De heer **Van Gerven**: Het staat u niet bij? U haalt het niet uit het Intercity Max-bod?

De heer **Spaargaren**: Niet in mijn herinnering, nee.

De heer **Van Gerven**: Er is een verzoek vanuit de regie, namelijk of u wat harder zou willen praten.

De heer **Spaargaren**: Ja, geen probleem.

De heer **Van Gerven**: Dat is voor de verslaglegging en voor degenen die meeluisteren mooi.

De heer **Spaargaren**: Prima.

De heer **Van Gerven**: NS doet dat Intercity Max-bod. Had NS nu de indruk dat het kabinet zou instemmen met dat bod?

De heer **Spaargaren**: Wij meenden een bod te hebben gedaan dat het beste was voor de Nederlandse reiziger, met een gebruik van de heel belangrijke grote investering in de HSL-Zuid dat maximaal was voor de Nederlandse samenleving. Dus ja, wij hadden er goede hoop op dat de overheid dat bod zou accepteren.

De heer **Van Gerven**: Dat was de verwachting van NS. Maar het week toch wel heel erg af van wat gevraagd werd?

De heer **Spaargaren**: Daar hebben we het zojuist over gehad. Het week af van wat gevraagd werd. NS heeft in dat voorstel ook uitgelegd waarom het afweek van wat werd gevraagd, namelijk om de reden die ik net heb geschetst ten aanzien van wat het met name voor reizigers zou betekenen.

De heer **Van Gerven**: Was het niet – hoe moet ik het kwalificeren? – toch wat onvoorzichtig of wellicht naïef van NS, om geen rekening te houden met een scenario dat het bod afgewezen kon worden?

De heer **Spaargaren**: We hebben een bod gedaan waarvan wij dachten dat het het beste was voor de reizigers, dat een tariefniveau in zich had dat acceptabel was voor de politiek en reizigersorganisaties en waarmee zo veel mogelijk reizigers van die lijn gebruik zouden maken. Wij waren ervan overtuigd dat dat een heel goed voorstel was.

De heer **Van Gerven**: Zeker, u hebt reeds drie keer beargumenteerd waarom NS het een goed voorstel vond. De vergoeding van 100 miljoen die werd gevraagd voor de hsl werd echter niet gerealiseerd, u betrok het buitenlands vervoer erbij en de concessieduur was veel langer dan gevraagd. Dat zijn toch wel behoorlijke afwijkingen in het aanbod dat u hebt gedaan. Ik had me kunnen voorstellen dat u bijvoorbeeld had gedacht: ik vind het een geweldig bod dat ik heb gedaan, fantastisch, dus dat moet het kabinet, het volk, het land, weten, maar dan knip ik het in tweeën of dan doe ik een subbod, een bod erbij; ik lever wat ze gevraagd hebben en ik heb nog een aanvullend «offer you can't refuse».

De heer **Spaargaren**: Daar hebben we op dat moment niet voor gekozen. Ik zal even ingaan op de drie punten die u noemde waar het niet aan voldeed. Over die 100 miljoen hebben we het vast straks ook nog even. Dat bedrag wordt namelijk in verschillende contexten op verschillende manieren gebruikt, een beetje als appels en peren. Dat was toen nog niet op die manier als eis gesteld. NS heeft een financieel voorstel gedaan, waarvan door de commissie van wijzen gezegd is dat het onvoldoende was. Of niet agressief genoeg, volgens mij zijn die woorden gebruikt. Toen is geen relatie gelegd met die 100 miljoen, tenminste niet voor zover ik me kan herinneren.

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u even, om het toch scherp te krijgen. U zegt dat bij de onderhandse gunning, dus het Intercity Max-bod, niet is gezegd door Korf of het ministerie: luister, het moet 1,8 miljard opbrengen. Dat was immers de uitkomst van de planologische kernbeslissing (PKB), de plannen die het Rijk had. Dat die hogesnelheidslijn 100 miljoen per jaar zou moeten opbrengen, was geen eis die besloten lag in het overleg dat was geweest tussen het ministerie en de NS over de onderhandse gunning?

De heer **Spaargaren**: We waren bekend met het bedrag van 1,8 miljard gulden dat in de PKB stond. In mijn herinnering is het ons destijds niet gelukt om een goede uitleg te krijgen van het ministerie over de manier waarop die 1,8 miljard gulden zich zou vertalen in een concessiebetaling tussen, even voor het gemak, 2006 en 2021 en of die met 100 miljoen euro vergeleken kon worden.
Om even op uw andere punt in te gaan ...

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u toch nog een keer. De 1,8 miljard gulden van de planologische kernbeslissing werd gelijkgesteld aan 100 miljoen euro per jaar gedurende de concessietijd. Dat waren ongeveer dezelfde grootheden. Ik constateer dat u zegt dat u niet verteld is dat die concessie 100 miljoen per jaar moest opleveren, dat dat geen harde voorwaarde was bij het bod dat u moest doen.

De heer **Spaargaren**: De eerste keer dat ik me kan herinneren dat de 100 miljoen ter sprake is gekomen, is ten tijde van het Oranjeconsortium. Toen is in een vraag-en-antwoordspel tussen het ministerie en de NS bij de dienstregeling die toen tot stand is gekomen, of toen in het voorstel was opgenomen, met een tariefverschil tussen het hoofdrailnet en de hsl van

25% en een contractlengte van vijftien jaar een bedrag van 100 miljoen voorzien. Dat is mijn eerste herinnering aan een koppeling van 100 miljoen euro per jaar aan een PKB-bedrag van 1,8 miljard gulden.

De heer **Van Gerven**: Oké. We komen daar later nog op terug. Gaat u verder, u had nog twee punten.

De heer **Spaargaren**: U zei iets over de duur van 30 jaar. Bij het doen van het voorstel was aan NS niet duidelijk gemaakt wat er zou gebeuren met de restwaarde van het materieel. Treinen schrijf je af over een bepaalde periode en die is langer dan vijftien jaar. Je zult dus iets moeten regelen voor wat er gebeurt met die treinen, met de waarde die ze nog hebben na vijftien jaar. Aangezien wij daar geen zekerheid over hadden, hebben we in dat voorstel opgegeven dat we ervan uitgingen dat we het over 30 jaar hadden. Dat is namelijk de totale afschrijvingsduur van een trein. Als er afspraken gemaakt kunnen worden over een restwaarderegeling, kan er naar andere contractlengtes worden gekeken. Dat is bij het Oranjeconsortium bijvoorbeeld wel gebeurd. Toen was er wel een garantie dat die treinen door een volgende exploitant zouden worden overgenomen. Wat betreft het toevoegen van internationaal vervoer, kan ik alleen verwijzen naar wat ik zei over de manier waarop wij tegen de Benelux-trein aankeken en het gebruik ervan. Het waren voor twee derde reizigers die snel van Amsterdam naar Rotterdam en naar Vlissingen et cetera wilden en voor een derde reizigers die ook de grens overstaken. Je kunt je dan afvragen of die grens zo relevant is. Het is één vervoersmarkt tussen Amsterdam en Brussel, met Antwerpen ertussen.

De heer **Van Gerven**: U interpreteerde dat laatste in elk geval anders dan het ministerie deed, wat betreft het buitenlands vervoer. Een laatste vraag mijnerzijds op dit punt. Het bod werd dus afgewezen door het kabinet. Wat was de reactie binnen NS?

De heer **Spaargaren**: NS was van mening dat zij een goed voorstel had gedaan dat in het belang was van de reiziger, met een tariefverschil tussen hoofdrailnet en hsl dat aanvaardbaar was en met een kwaliteitsimpuls en een investeringsimpuls in de zin van hogesnelheidstreinen voor het hele land. Er was sprake van teleurstelling, zoals u zich kunt voorstellen.

De heer **Van Gerven**: Er was sprake van teleurstelling. Was men ook verrast? Had men het niet verwacht?

De heer **Spaargaren**: Wij waren ervan overtuigd dat wij een heel goed voorstel hadden gedaan.

De heer **Van Gerven**: Zeker, dat hebt u gezegd. Maar wat was de verwachting? Wat was de reactie binnen NS op het afwijzen?

De heer **Spaargaren**: Wij waren teleurgesteld dat zo'n goed voorstel was afgewezen. Dat was de reactie.

De heer **Van Gerven**: Ik denk dat de heer Elias nog vragen heeft.

De heer **Elias**: Ja, met name op dat allerlaatste. Uit de stukken krijgen wij sterk de indruk dat het nog wel wat verder ging en dat de NS zich geschokt voelde door de reactie van de overheid. Klopt dat?

De heer **Spaargaren**: Die woorden zou ik niet willen gebruiken.

De heer **Elias**: Die staan wel in een van de verslagen.

De heer **Spaargaren**: Wij waren teleurgesteld omdat we een voorstel hadden gedaan waarvan wij overtuigd waren dat het goed was.

De heer **Elias**: Oké. Nog één keer de vraag, omdat ik het eigenlijk gewoon niet kan geloven. Was er nu nergens binnen NS, binnen die projectorganisatie of wat dan ook, iemand die zei: wacht even, we gaan iets heel anders leveren dan gevraagd is; hoe mooi het ook is, het is iets anders dan ze vragen en is dat niet gevaarlijk? Was er niemand die dat hardop zei?

De heer **Spaargaren**: Dat zijn natuurlijk gesprekken die hebben plaatsgevonden, want wij wisten wat er gevraagd was.

De heer **Elias**: Wie zei dat?

De heer **Spaargaren**: Sorry, wie zei wat?

De heer **Elias**: Wie vroeg aan de kant van de NS: is het nu wel verstandig om iets te gaan aanbieden aan de overheid dat zij niet vraagt?

De heer **Spaargaren**: Zo letterlijk is dat niet gezegd. Toen we het voorstel maakten, hebben we het natuurlijk gehad – we hebben het ook met zoveel woorden in het voorstel gezet, volgens mij – over de reden waarom het afweek van wat was gevraagd. Dat er een discrepantie was tussen wat er gevraagd werd en wat werd aangeboden, was dus iedereen bekend.

De heer **Elias**: Dat was mijn vraag niet. Mijn vraag was of er binnen NS niet iemand was, u of een ander, iemand van uw club, die zei: het allemaal mooi en aardig, we gaan iets prachtigs aanbieden, maar het is niet wat ze gevraagd hebben en doen we daar nu wel verstandig aan?

De heer **Spaargaren**: Dat kan ik me niet zo letterlijk herinneren. We hebben het ook over zestien jaar geleden, dus ik kan me niet alle dialogen meer voor de geest halen.

De heer **Elias**: U herinnert zich niet dat er iemand was die zei: dat is onverstandig?

De heer **Spaargaren**: Niet met die woorden, nee.

De heer **Elias**: Met welke woorden dan wel?

De heer **Spaargaren**: Zoals ik het net beschreef, namelijk dat we ons er allemaal van bewust waren dat we een voorstel deden dat niet geheel bij de vraag paste.

De heer **Elias**: Dan komen we bij de Oranjecombinatie. Begin 2000 kwam op initiatief van Verkeer en Waterstaat die combinatie tot stand, een samenwerking van de NS, de KLM en Schiphol. Daar hebben we het vanmorgen met de heer Pans ook over gehad. De Oranjecombinatie zou een plan ontwikkelen dat zou voldoen aan de wensen van het ministerie. Was u hier ook bij betrokken?

De heer **Spaargaren**: Ja.

De heer **Elias**: In welke hoedanigheid?

De heer **Spaargaren**: Ik werkte bij een afdeling van NS die naar businessdevelopmentachtige mogelijkheden keek. Vanuit mijn betrokkenheid bij het IC Max-voorstel was ik natuurlijk ook naar de hsl aan het kijken. Ik heb toen onder andere met collega's van Schiphol en de KLM dat voorstel mee helpen fabriceren.

De heer **Elias**: Hoe verliep de samenwerking met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Spaargaren**: Eigenlijk vrij goed. Wij hebben een aantal gesprekken gehad waarin is verkend hoe zo'n voorstel eruit zou kunnen zien. Wij waren er aan het eind van de rit van overtuigd dat het een voorstel zou zijn dat op instemming van de ambtenaren zou kunnen rekenen.

De heer **Elias**: Maar hoe moet ik me dat voorstellen? Ging dat telefonisch? Werd er samen vergaderd?

De heer **Spaargaren**: Er zijn wel gesprekken geweest waarin van beide kanten mensen aanwezig waren.

De heer **Elias**: Waren de wensen van het ministerie helder? U zei dat u aan het eind van de rit iets had waarvan u wist dat het was wat zij wilden hebben.

De heer **Spaargaren**: De hoofdonderdelen van het voorstel – ik schets het even – was een vrij uitgebreide dienstregeling over de HSL-Zuid, waarbij zowel Den Haag zou worden aangesloten als Breda zou worden bediend. Er zat een trein naar Brussel in en een trein naar Parijs. Het tariefverschil tussen de hogesnelheidslijn en het hoofdrailnet zou gemiddeld 25% zijn. De contractlengte was vijftien jaar, zoals ik net al zei, en er zou een bijdrage van 100 miljoen euro gedaan worden gedurende die vijftien jaar. De hoofdlijnen van dat voorstel schetsende, konden wij ervan uitgaan dat dat was wat het ministerie zou accepteren.

De heer **Elias**: Het was dus volstrekt helder wat er gevraagd werd en het was ook duidelijk dat u daaraan kon gaan voldoen?

De heer **Spaargaren**: Ja.

De heer **Elias**: Over en weer wist men wat men aan elkaar had.

De heer **Spaargaren**: Ja.

De heer **Elias**: Was het eenvoudig voor de NS om die 100 miljoen op tafel te krijgen? Het is een hoog bedrag.

De heer **Spaargaren**: Ja, het was een hoog bedrag. Het was een vrij uitgebreide dienstregeling, dus je kunt een hoop opbrengsten genereren doordat veel reizigers gebruikmaken van die trein. Er was een tariefverschil van 25% voorzien. De drie partijen waren ervan overtuigd dat die 100 miljoen een haalbaar, maar ambitieus bedrag was.

De heer **Elias**: Haalbaar, maar ambitieus.

De heer **Spaargaren**: Ja, zo zou ik het willen typeren.

De heer **Elias**: Niet een enorm optimisme, een te zwaar optimisme wellicht?

De heer **Spaargaren**: Nee, dat zou ik niet willen zeggen.

De heer **Elias**: Waren er niet ook toen al vragen over de aantallen reizigers, die natuurlijk samenhangen met het te verdienen bedrag, en dat daar een risicofactor in zou zitten?

De heer **Spaargaren**: Dat staat mij niet zo bij. We hebben prognoses gemaakt ten aanzien van het aantal reizigers bij dat tariefniveau, met een aantal aannames over de ontwikkeling van bijvoorbeeld de economie, demografie en het vliegverkeer. Dat zijn belangrijke elementen bij het maken van een schatting van het aantal reizigers over vijf, tien, vijftien of twintig jaar. Op basis van die schattingen waren we van mening dat het een haalbaar bod was. Daar hebben drie partijen ook hun handtekening onder gezet.

De heer **Elias**: Het ging allemaal nog in hoge mate uit van de omstandigheden van toen – laten we de historie recht doen – namelijk dat bijvoorbeeld een ticket naar Parijs 800 gulden kostte, of wat was het, dus dat de trein een stuk goedkoper zou zijn en dat dus veel meer mensen van dat vliegtuig in de trein zouden stappen.

De heer **Spaargaren**: Dat dat 800 gulden was neem ik direct van u aan. Dat staat me niet zo meer bij. Zeker, de substitutiedoelstelling is altijd heel belangrijk geweest bij de HSL-Zuid: het vliegverkeer substitueren door treinvervoer en ook automobilisten in de trein krijgen. Een belangrijke aanname in dat voorstel was dat dat zou gebeuren, inderdaad.

De heer **Elias**: Dat was allemaal nog voordat de Ryanairs en de EasyJets van deze wereld het een stuk goedkoper maakten om te vliegen.

De heer **Spaargaren**: Daar hebt u helemaal gelijk in. Dat was een ontwikkeling die toen nog niet zo concreet te zien was. Dit is ook, veel belangrijker, voor 9/11 natuurlijk, toen de hele wereld op zijn kop stond en de verwachtingen aanzienlijk negatiever waren.

De heer **Elias**: Maar hoe je het ook wendt of keert, terugkijkend op die periode – terugkijken is altijd makkelijk, dat realiseer ik me – waren die reizigersaantallen dus veel te optimistisch geschat. Dat zou later blijken.

De heer **Spaargaren**: Ten tijde van de Oranjecombinatie hadden we een reizigersprognose die wij realistisch en haalbaar vonden, al was die wellicht aan de ambitieuze kant. Met de aannames die we toen konden maken, zou die zeker in de praktijk gerealiseerd moeten kunnen worden.

De heer **Elias**: U zegt dat de verhoudingen met het ministerie goed en open waren. U realiseerde zich over en weer echter wel heel goed dat het allemaal buitengewoon vertrouwelijk moest gebeuren. Dat heb ik toch goed begrepen?

De heer **Spaargaren**: Het was een proces dat zich afspeelde nadat door het ministerie al de interesse in de markt was gepeild bij partijen, die was gevraagd of ze geïnteresseerd waren om mee te doen aan een aanbe-

steding van de HSL-Zuid. Dat was een proces dat al liep, daar hebt u gelijk in. Daarom moesten die gesprekken zich in vertrouwelijkheid afspelen.

De heer **Elias**: Het was dus een proces waarbij de openbare aanbesteding al in enige mate was begonnen. Realiseerde u zich hoe groot het risico was om tijdens die openbare aanbestedingsprocedure op deze wijze al met de aanbestedende dienst zelve, namelijk het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, in die gedetailleerde mate samen te werken?

De heer **Spaargaren**: We hebben die vraag gesteld aan het ministerie, herinner ik me. Het ministerie heeft in elk geval met mij niet en detail gedeeld wat de juridische analyse was op basis waarvan volgens het ministerie deze gesprekken konden plaatsvinden. Wij zijn er in goed vertrouwen van uitgegaan dat die gesprekken konden plaatsvinden, als een soort verkenning van wat er mogelijk was.

De heer **Elias**: Maar het werd geen verkenning, het werd een heel groot businessplan met drie grote handtekeningen erop.

De heer **Spaargaren**: Het werd iets dunner dan u gebaarde, volgens mij. Maar er stonden wel drie handtekeningen op, daar hebt u gelijk in.

De heer **Elias**: Ik kan het tevoorschijn halen, dat heb ik vanmorgen ook gedaan. Het was een aardig pak en op elke pagina stonden de parafen van KLM, NS en Schiphol.

De heer **Spaargaren**: Correct. Ja.

De heer **Elias**: Dat is iets meer dan een verkenning, toch?

De heer **Spaargaren**: Ik zou het een plan willen noemen, een voorstel.

De heer **Elias**: Het voorstel bevatte, voor iedereen duidelijk, het feit dat er 100 miljoen per jaar zou worden verdiend.

De heer **Spaargaren**: Op basis van de aannames die ik net schetste, met de dienstregeling zoals ik die net schetste en met een tariefverschil zoals ik dat heb beschreven, hoorde daar een betaling van 100 miljoen per jaar bij.

De heer **Elias**: Het was dus eigenlijk een bod, maar het mocht niet zo heten.

De heer **Spaargaren**: Het was geen bod zoals in een openbare aanbesteding, want dat volgde pas later. Het was een voorstel en ik weet dat de heer Pans het een verkenning heeft genoemd. Er stonden drie handtekeningen van drie CEO's onder, dus het was een voorstel waar een behoorlijke dosis commitment, met een mooi Nederlands woord, achter zat.

De heer **Elias**: Dus nog één keer: het was eigenlijk een bod, maar het mocht niet zo heten.

De heer **Spaargaren**: Het was een voorstel dat in samenwerking met het ministerie tot stand was gekomen.

De heer **Elias**: Velen hebben gewezen op de juridische tijdbom die erin was gebouwd, door op zo'n manier samen te werken. Was u daar iets van bekend? U zegt dat u bij Verkeer en Waterstaat hebt gevraagd of het kon, dat men ja zei en dat u verder ging. Ik mag toch aannemen dat u, bij NS, dat toch ook wat scherper hebt geverifieerd.

De heer **Spaargaren**: Ik kan me niet herinneren dat ik gedetailleerde juridische analyses heb gezien van of dit wel of niet kon. Wij hebben dat aan het ministerie gevraagd en geen indicaties gekregen dat dit proces niet zo kon plaatsvinden.

De heer **Elias**: Goed. Daar laat ik het even bij.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Spaargaren, ik wil toch nog even doorgaan op het ondernemingsplan van de HSL-Zuid dat er lag waar drie CEO's, van NS, KLM en Schiphol, hun handtekening onder hadden gezet. Als dat voorstel was aanvaard, was er een overeenkomst geweest. Zo mogen we dat toch wel concluderen?

De heer **Spaargaren**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk is dat voorstel, dat plan, niet aanvaard.

De heer **Spaargaren**: Correct.

De heer **Van Gerven**: De Oranjecombinatie gaat niet door. Die is er, zoals bekend, niet gekomen. Toen kwam er alsnog een openbare aanbesteding voor al het vervoer. Bij de Oranjecombinatie was overigens ook het buitenlands vervoer betrokken, zeg ik om dat helder te hebben.

De heer **Spaargaren**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Bij die openbare aanbesteding hebt u de financiële kant, de hele biedingskant, met uw collega Marckmann gedaan.

De heer **Spaargaren**: Correct.

De heer **Van Gerven**: U vormde het biedingsteam van NS en KLM, want Schiphol was afgefallen in 2001. Daar wil ik een aantal vragen over stellen. Ik kom allereerst nog even op die 100 miljoen, in relatie tot de Oranjecombinatie. Dat was het uitgangspunt van de Oranjecombinatie en dat was heel moeilijk bij elkaar te sprokkelen. Het was een ambitieus plan, zei u. Dat bedrag geldt in de aanbidding van 2001 voor het basisscenario, dus niet voor het heel uitgebreide verhaal van de Oranjecombinatie. Het geldt alleen voor een basisscenario met twee internationale treinen en twee binnenlandse treinen. Het is dus eigenlijk een slechtere dienstregeling – minder, zo moet ik het formuleren – dan bij de Oranjecombinatie. Mag je dan concluderen dat het nog moeilijker is om 100 miljoen op te hoesten?

De heer **Spaargaren**: Dat is niet zo te zeggen. Die dienstregeling was een dienstregeling met twee binnenlandse treinen, alleen Amsterdam–Rotterdam. Breda zou dus niet aangesloten zijn in dat basisvoorstel. Er zou één trein per uur Amsterdam–Brussel zijn en één Amsterdam–Parijs, waarmee er de facto vier treinen per uur Amsterdam–Rotterdam ontstaan en twee treinen per uur Amsterdam–Brussel. Het grote verschil met de 100 miljoen uit het vorige bod was dat, hoewel al die bedragen hetzelfde

klinken, er volledige tariefvrijheid was. Is het moeilijker om dat bedrag te halen? Aan de ene kant wel, want de dienstregeling is beperkter. Aan de andere kant niet, want je kunt onbeperkt tarieven verhogen. Dat was toegestaan. In het voorstel van het Oranjeconsortium werd het tariefverschil tussen het hoofdrailnet en de hogesnelheidslijn gemiddeld als 25% verondersteld. Bij de uitvraag van de aanbesteding ging het in de eerste fase alleen om de financiën, om een zo hoog mogelijk financieel bod waarbij de bidders de vrijheid kregen om de tarieven feitelijk zelf vast te stellen. Het ging erom een zo hoog mogelijk financieel bod te maken op de basisdienstregeling.

De heer **Van Gerven**: Als ik het goed begrijp dan heb je bij het bod van de Oranjecombinatie en ook bij het Intercity Max-bod, het allereerste bod, lagere tarieven en meer dwarsverbanden, omdat ook gebruikgemaakt kan worden van het hoofdrailnet. Dat was er ook bij betrokken. Dan zou ik zeggen dat je meer mogelijkheden hebt om meer rendement te maken. U zegt dat die 100 miljoen in dat basisscenario makkelijker te realiseren was, alleen doordat u de tarieven kon verhogen. Is dat een correcte samenvatting?

De heer **Spaargaren**: Je maakt natuurlijk ook kosten om zo'n bod te realiseren. Het Intercity Max-bod, om daar even op terug te komen, betekende ook een heel grote investering in treinen. Om de dienstregeling te rijden die in de aanbesteding als basis was gekozen, zoals ik die net beschreef, heb je natuurlijk veel minder treinen nodig. Vervolgens mag je de tarieven onbeperkt verhogen. Het is dus niet heel goed te vergelijken. Het is niet heel goed te zien of dat makkelijker of moeilijker te realiseren is. Je hebt aan de ene kant meer mogelijkheden met het tarief, maar aan de andere kant rijd je minder treinen. Het opbrengstpotentieel is dus niet helemaal vergelijkbaar.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat je ze niet met elkaar moet vergelijken.

De heer **Spaargaren**: Ik zou dat liever niet doen.

De heer **Van Gerven**: U zou dat liever niet doen, want er zijn te veel verschillen. Eén ding wat opvalt in uw berekeningen, is dat de reizigersprognoses heel cruciaal zijn. Als die reizigersprognoses maar 10% lager zijn, verdampt eigenlijk de hele businesscase. Dan verdampt eigenlijk de winst, laten we het zo formuleren. Klopt dat?

De heer **Spaargaren**: Ja. Meer precies gezegd heeft een exploitant op de HSL-Zuid, of dat nu NS of een ander was geweest, te maken heel hoge vaste kosten. Ten eerste is er een concessiebetaling. Of die nu 100 miljoen of 120 miljoen is, ze vormt een heel fors deel van de kosten die zo'n exploitant maakt. Van de treinen die je koopt voor de dienstregeling, heb je ook de vaste kosten. Die leasekosten komen elke maand weer terug en er zijn weinig mogelijkheden om die aan te passen. Dat betekent dat als je in de reizigersprognose een tegenvaller hebt, je maar heel weinig kosten hebt waar je nog aan kunt sleutelen. Je kunt ook niet van de ene dag op de andere zeggen dat je je machinisten en conducteurs niet meer nodig hebt. Het is een bedrijfsvoering die zich kenmerkt door heel hoge vaste kosten, waardoor dus een tegenvaller in de reizigersprognose direct invloed heeft op de winst die je kunt maken.

De heer **Van Gerven**: Die prognoses zijn dus heel erg belangrijk. Kun je eigenlijk wel goed op lange termijn prognosticeren wat het reizigersaantal is, hoe dat over tien of vijftien jaar is?

De heer **Spaargaren**: Dat is in het algemeen lastig, vanwege elementen als economische groei, ontwikkeling van het vliegverkeer en onzekere factoren in de toekomst die van belang zijn voor reizigersaantallen. Bij de HSL-Zuid kwam daar nog als complicerende factor bij dat een schatting moest worden gemaakt van de betalingsbereidheid van reizigers voor een dienst die nog nooit in Nederland was aangeboden, een treindienst tussen Amsterdam en Rotterdam van een halfuur in plaats van een uur. Dat is inderdaad heel ingewikkeld.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het ingewikkeld is. U doet dat naar eer en geweten, maar is dat toch ook een beetje glazenbolwerk?

De heer **Spaargaren**: Dan zou ik mijn collega's die met dat soort modellen werken tekort doen. Je moet aannames maken over economische groei, vliegverkeer et cetera. De vervoerskundige modellen geven je dan een reizigersprognose, om het maar even simpel te zeggen. Wat je eruit krijgt, hangt in feite af van wat je er als aannames in stopt. Daar zit inderdaad de complexiteit, dat je gewoon bezig bent om de toekomst te voorspellen voor vijf, tien of vijftien jaar. Dat is altijd heel ingewikkeld.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het ingewikkeld is, complex. U noemde zelf de prijselasticiteit al, dus wat de mensen ervoor over hebben om toch in een trein te stappen, hoewel die duurder is. Had u enig vergelijkingsmateriaal, buiten Nederland, over wat er aan prijselasticiteit mogelijk was, dus over wat je op het kaartje kon zetten zonder dat dat alle reizigers de trein uit joeg?

De heer **Spaargaren**: Nogmaals, we hadden geen Nederlandse voorbeelden, dus dat was lastig. Er is wel iets bekend over kleine reistijdverbeteringen en wat daarbij de betalingsbereidheid van reizigers is. Dit was echter een zodanig grote verbetering dat die modellen niet goed bruikbaar waren. We hebben gezocht naar voorbeelden in het buitenland, van gevallen waarin een grote snelheidsverbetering werd geïntroduceerd en ook nog een langzamer alternatief beschikbaar was. Dat maakt het namelijk extra complex, omdat je mensen ook nog over een langzamere verbinding zou kunnen sturen. Daar waren maar heel weinig voorbeelden van. We hebben gekeken naar Frankrijk en Japan. Het zijn overigens vaak bedrijfsvertrouwelijke gegevens die je niet altijd zo krijgt, over wat er precies met de reizigersaantallen is gebeurd na introductie van zo'n lijn. Je moet dan ook kijken naar theorieën over «value of time», zoals heet: wat voor waarde geven mensen aan hun tijd? Een zakenreiziger die reist tussen Amsterdam en Rotterdam, een advocaat die € 300 per uur kan declareren, geeft een andere waarde aan een uur of een halfuur gewonnen tijd dan een student, bij wijze van spreken. We hebben geprobeerd om al die elementen mee te nemen om een schatting te maken van de uiteindelijke betalingsbereidheid van reizigers op die HSL-Zuid.

De heer **Van Gerven**: Zou je kunnen zeggen dat dit toch wel ontginningsgebied was, om het zo maar eens te noemen, het inschatten van de effecten van het spelen met prijzen?

De heer **Spaargaren**: Er waren op dat moment heel weinig ervaringsgegevens bekend over wat er zou gebeuren met de betalingsbereidheid bij zo'n grote reistijdverbetering.

De heer **Van Gerven**: Dat heeft natuurlijk bepaalde risico's in zich. U hebt dat zojuist ook al geschetst, dat je toch met onzekerheden werkt. Zijn die risico's gedeeld met de directie en de raad van commissarissen? Waren die van de risico's op de hoogte?

De heer **Spaargaren**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat is in alle openheid gedeeld? Wat u hier vertelt, is hun ook allemaal geschetst en daar is over gesproken?

De heer **Spaargaren**: Ja, zowel ten aanzien van het intrinsieke risico van een bedrijf dat zulke hoge vaste kosten heeft, waar ik net wat over heb gezegd, als ten aanzien van de aannames die je moet maken voor een verre toekomst over aspecten waar weinig ervaringsgegevens over beschikbaar waren.

De heer **Van Gerven**: U hebt als bid-team een voorstel gedaan. U stelde voor om 125 miljoen als basis te nemen voor het bod. Dat was 25 miljoen hoger dan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat had vastgesteld als ondergrens, namelijk 100 miljoen. Dat klopt, toch?

De heer **Spaargaren**: Dat klopt. De aanbesteding was puur financieel gedreven. Je kon maximaal 152 punten verdienen met het beste bod, waarvan er 142 puur financieel gedreven waren. 100 van die 142 punten waren voor het beste bod op de basecase. Wij wilden een bod doen dat ons in elk geval in de tweede fase zou brengen. Vandaar dat wij voorstelden om ongeveer 25% boven de drempelwaarde te gaan zitten, om daarmee in de volgende fase van de aanbesteding terecht te komen.

De heer **Van Gerven**: Voor de basecase, het basisscenario, hebt u een bod van 125 miljoen voorgesteld aan de directie en de raad van commissarissen. U hebt met het biedingsteam ook gekeken naar eventuele schade die NS zou ondervinden als zij de tender niet zou winnen. Dat noemen ze «strategische waarde». Hoe hebt u die erin verdisconteerd?

De heer **Spaargaren**: In mijn herinnering was dat een bedrag van 125 miljoen inclusief een strategische waarde, omdat die 100 miljoen voor de basecase, weliswaar met onbeperkte tariefvrijheid, al een behoorlijk hoge drempel was. Wij wilden een bod doen waarmee we in de tweede fase zouden komen. Daarbij hebben we naar alle elementen gekeken die voor NS van belang waren, inclusief de strategische waarde.

De heer **Van Gerven**: Over wat voor een bedrag hebben we het dan? Hoe hoog was de strategische waarde?

De heer **Spaargaren**: Het staat me niet meer zo bij wat dat exact geweest is, of we daar een exact bedrag aan hebben gehangen.

De heer **Van Gerven**: Dat gaat er bij mij niet in.

De heer **Spaargaren**: De strategische waarde was verdisconteerd in dat bod, in die 125 miljoen. Daarmee konden we ook een bod doen dat hoger was dan die 100 miljoen.

De heer **Van Gerven**: U bent de financiële man, u weet alles. Dus u kunt mij toch wel vertellen welk gedeelte van die 125 miljoen de strategische waarde betrof?

De heer **Spaargaren**: Nogmaals, dat staat me niet zo meer bij.

De heer **Van Gerven**: U bent degene die het bod doet. U bepaalt dat bedrag van die 125 miljoen. U hebt daar allerlei aannames in zitten, met betrekking tot het aantal reizigers, de prijselasticiteit en noem maar op, plus de strategische waarde. Dan kunt u toch wel aangeven wat ongeveer die strategische waarde was, in welke orde we moeten denken?

De heer **Spaargaren**: Die 125 miljoen is opgebouwd uit een aantal aannames over de reizigersprognose en de kosten die we aannamen te gaan maken bij die basecasedienstregeling. Wij waren van mening dat een bod van 125 miljoen ons in de volgende fase zou helpen. Dat is het enige waar het ons om ging.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat daar ook de strategische waarde in zit, in die 125 miljoen. Er zit een stukje waarde in ten aanzien van het verlies dat NS zou lijden als zij het niet zou krijgen. Dat zit ook in dat bedrag.

De heer **Spaargaren**: Dat bedrag is doorvertaald in aannames over betalingsbereidheid, reizigersprognoses, et cetera. In de aanbidding aan de Staat, konden we niet zetten: eigenlijk willen we dit ervoor bieden, maar we doen er nog een stukje bovenop en dat noemen we strategische waarde. Dat was gewoon een onderdeel van ons bod.

De heer **Van Gerven**: Wij weten dat die strategische waarde in de orde van grootte van 20 miljoen lag. Klopt dat?

De heer **Spaargaren**: Als u zegt dat u dat uit de stukken hebt gehaald, is dat ongetwijfeld waar.

De heer **Van Gerven**: U kunt het niet uit uw eigen herinnering terughalen? U hebt daar immers over gesproken.

De heer **Spaargaren**: Nee, dat kan ik niet. Er is wel over dat fenomeen gesproken, zeker. Het bedrag dat u zonet noemde, staat me niet zo scherp meer voor de geest. Ik ben er echter niet verbaasd over dat het die orde van grootte gehad zou hebben.

De heer **Van Gerven**: Het verbaast u niet en u neemt aan dat het, als wij dat als commissie zeggen, juist is. De raad van commissarissen hoort van uw voorstel van 125 miljoen, maar gaat er niet mee akkoord.

De heer **Spaargaren**: (knikt ja).

De heer **Van Gerven**: Wat is er toen gebeurd? U hebt dat voorstel neergelegd.

De heer **Spaargaren**: Uit die vergadering hebben wij de terugkoppeling gekregen – ik was er zelf niet bij aanwezig – dat de raad van commissarissen van mening was dat 125 miljoen niet de 100% zekerheid zou geven dat NS in de volgende ronde terecht zou komen en dat het bod op basecase hoger moest zijn dan dat.

De heer **Van Gerven**: Dat is wat u gehoord hebt?

De heer **Spaargaren**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Met hoeveel moest het omhoog?

De heer **Spaargaren**: In mijn herinnering moest het omhoog tot om en nabij de 150 miljoen op de basecase.

De heer **Van Gerven**: Dus de basecase moest worden verhoogd naar 151 miljoen. We kunnen dus constateren dat de raad van commissarissen heeft gezegd: zet er maar 25 miljoen – om heel exact te zijn 26 miljoen – bovenop?

De heer **Spaargaren**: Ja, dat is correct.

De heer **Van Gerven**: Dat was 151 miljoen en dan hebben we het over de basisvariant, de basecase. Er was ook een uitgebreidere variant, variant zes. Om welk bedrag gaat het dan?

De heer **Spaargaren**: Behalve de basecase, werd er nog om zes varianten gevraagd. Ook daarbij gold weer dat het hoogste financiële bod op een variant de meeste punten opleverde. Variant zes is toen uiteindelijk op 178 miljoen bepaald in het bod. Ik kan me niet herinneren wat in ons aanvankelijke voorstel zat voor variant zes, maar ik weet wel dat er geen verschil van 26,3 miljoen tussen zat. Wij wisten namelijk dat het niet denkbaar was dat alleen de basecase gecontracteerd zou worden. De aanbesteding werkte in de hand dat je een zo hoog mogelijk bod op de basecase deed, omdat je daar 100 punten mee kon verdienen en slechts 7 punten voor elke variant waar je het hoogste op scoorde. We hebben dus de verhoging van de basecase niet een-op-een doorvertaald in de verhoging van variant zes.

De heer **Van Gerven**: Nee. Maar goed, het bod voor variant zes, die het uiteindelijk is geworden, was 178 miljoen.

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

De heer **Van Gerven**: Ik ga toch weer even terug naar de Oranjecombinatie. U hebt gezegd dat het voorstel ambitieus was. Dat kwam op 100 miljoen uit. U hebt gezegd dat dat te vergelijken is met variant zes van het uiteindelijke bod van 178 miljoen.

De heer **Spaargaren**: Nee, want bij variant zes van het bod was er onbeperkte tariefvrijheid. Bij de 100 miljoen van het Oranjeconsortium was het verschil tussen het hoofdrailnet en de hsl 25% en in het bod was dat 60%. Dat is het allergrootste verschil. Daarom is het goed om dat even uit te kunnen leggen. Die twee dienstregelingen lijken op elkaar. Het tariefniveau dat is aangenomen, is echter totaal anders.

De heer **Van Gerven**: Het tariefniveau bij de Oranjecombinatie was gemiddeld 25% hoger.

De heer **Spaargaren**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoeveel is dat gemiddeld in het bod van eind 2001?

De heer **Spaargaren**: 60%, omdat de tarieven volledig vrij waren gelaten.

De heer **Van Gerven**: Doordat die tarieven vrij zijn gelaten, kunt u 178 miljoen bieden.

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

De heer **Van Gerven**: Dat hebt u gedaan en dat is echt puur financieel gedreven?

De heer **Spaargaren**: Ja. De eerste fase van de aanbesteding zoals die door de overheid was georganiseerd, was puur financieel gedreven. Dat ging over die 152 punten die je maximaal kon halen, waarvan er 142 puur om het hoogste financiële bod gingen en de basecase 100 van die 142 vertegenwoordigde. Er was een tweede fase voorzien in de aanbesteding, waarin elementen als lagere tarieven, meer kwaliteit voor de reizigers en een fenomeen als «benefit sharing» – dat betekent dat als het goed gaat met het bedrijf, de overheid meedeelt in de mogelijke verbeteringen – aan de orde zouden komen.

De heer **Van Gerven**: Ik laat het toch nog even op me inwerken. 178 miljoen betekent dat een half miljoen per dag verdiend zou moeten worden. Is dat wel reëel te achten?

De heer **Spaargaren**: 178 miljoen paste bij een uitgebreide dienstregeling en een grote betalingsbereid van reizigers voor de snelheidsverbetering, leidend tot een gemiddeld tariefniveau dat 60% boven dat voor het hoofdrailnet lag.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar de vraag is hoe u dat voor elkaar hebt gekregen.

De heer **Spaargaren**: Hoe bedoelt u dat precies?

De heer **Van Gerven**: U kunt toch geen bod doen waar geen reële berekening onder ligt?

De heer **Spaargaren**: Nee, dat kon inderdaad niet. De overheid eiste in de aanbesteding dat de biedingen feasible waren, dus haalbaar in de praktijk. Wij hebben de 178 miljoen onderbouwd met aannames over – ik begin mezelf te herhalen – de economische ontwikkeling, vliegverkeer en betalingsbereidheid van reizigers, met een uitgebreide dienstregeling en het gemiddelde tariefverschil. Dat leidde tot 178 miljoen en dat is zo geaccepteerd als feasible. Als de overheid het op dat moment niet haalbaar had gevonden, had ze het bod niet kunnen accepteren. Het moest een ongeconditioneerd bod zijn dat in de praktijk haalbaar zou zijn.

De heer **Van Gerven**: U vindt 100 miljoen bij de Oranjecombinatie al optimistisch. U zegt: ja, we hadden daar 25%. Dat vond u kennelijk ook een reëel gemiddelde, 25% op de kaartjes. Anders had u immers iets anders voorgesteld bij de Oranjecombinatie.

De heer **Spaargaren**: Dat was om twee redenen. De eerste was dat we indicaties hadden gekregen van het ministerie dat dat een acceptabel verschil zou zijn en de tweede was dat we uit onze eerdere gesprekken met consumentenorganisaties en Tweede Kamerleden ook hadden

teruggekregen dat dat een redelijk verschil zou zijn. Met die 25% voelden wij ons redelijk comfortabel.

De heer **Van Gerven**: U voelde zich redelijk comfortabel, maar het was wel een ambitieuze doelstelling.

De heer **Spaargaren**: Ja, omdat in combinatie daarmee hogere reizigers-aantallen gehaald moesten worden.

De heer **Van Gerven**: U draait aan de knoppen en u zegt: we gaan eens goed kijken naar de reizigersaantallen, maar vooral ook naar de prijs van de kaartjes. Welk percentage hanteerde u bij de 125 miljoen, toen u dat tussenbod voorlegde? Of het conceptbod, zo moet ik het zeggen.

De heer **Spaargaren**: Ik meen dat dat iets onder 60% heeft gelegen. In mijn herinnering zal het in de buurt van 50% zijn geweest. Bij de 178 miljoen zat er een nog iets agressievere aanname achter.

De heer **Van Gerven**: Bij de 125 miljoen – we hebben het even over de basisvariant – zit dus al een prijsstelling van gemiddeld bijna 60%. Dan moet er nog eens 25 of 26 miljoen bovenop. Hoe hebt u dat dan in uw rekenmodellen voor elkaar gekregen?

De heer **Spaargaren**: Door een aantal aannames – steeds binnen de grenzen van haalbaarheid, want wij waren ons ervan bewust dat we een haalbaar bod moesten neerleggen omdat anders het risico bestond dat het zou worden afgewezen – te maken over economische groei, et cetera. Ik zal een voorbeeld geven. Je neemt dan CPB-scenario's over de economische groei in ogenschouw. Je kunt ervoor kiezen om een laag, een midden of een hoog scenario te nemen. Om dat bod hoger te krijgen, hebben we er toen voor moeten kiezen om de aannames maximaal positief te maken. Dat gebeurde nog steeds binnen het realistische. We hebben geen economische groei verondersteld die in geen enkel CPB-scenario voorkwam. Als ons gevraagd zou worden om 300 miljoen op de basecase te bieden, hadden we moeten teruggeven: we kunnen hier geen aannames bij maken, want die gaan te ver, die kunnen niet meer onderbouwd worden en die zullen door de overheid als «niet feasible» worden afgewezen.

De heer **Van Gerven**: Die 26 miljoen die er bovenop moest, hebt u gerealiseerd in uw businesscasemodellen door het aantal reizigers nog verder verhogen, het aantal reizigers dat er potentieel gebruik van zou maken, en door de tarieven verder te verhogen?

De heer **Spaargaren**: Correct. Door, zoals u net zei, aan een aantal knoppen te draaien die van belang zijn.

De heer **Van Gerven**: U verhoogde dus de tarieven. Kunt u aangeven met hoeveel het tarief is verhoogd, tussen het concept en het eindvoorstel?

De heer **Spaargaren**: In mijn herinnering was het tariefverschil in het concept ook in de buurt van 50% tot 55%. Dat is uiteindelijk dus 60% geworden. Ook dat was aan grenzen gebonden, want wij wilden kunnen onderbouwen waarom wij dachten dat dat verschil in de praktijk realiseerbaar zou zijn.

De heer **Van Gerven**: Is de conclusie nu uiteindelijk toch niet dat er 151 miljoen uit moest komen en dat de heer Spaargaren en de heer Marckmann daarnaartoe moesten rekenen, ervoor moesten zorgen dat het kloppend zou worden? U vond 125 miljoen immers eigenlijk al het maximaal haalbare. U had de opdracht om ervoor te zorgen dat de NS het zou halen, dat zij zeker in die tweede ronde zou zitten. U had dus al van alles opgepimpt, tot wat u dan kennelijk aanvaardbaar vond. U had er al een stuk strategische waarde in verdisconteerd. Vervolgens moest er nog eens 26 miljoen bovenop.

De heer **Spaargaren**: In de stukken die wij hadden voorbereid voor de raad van commissarissen hebben we duidelijk aangegeven op welke aannames er nog een positievere instelling te kiezen was. We hebben er dus op geanticipeerd dat de vraag terug zou komen of het bod nog hoger kon, door aan te geven binnen welke grenzen dat mogelijk was. Je kunt bijvoorbeeld zeggen: voor de prognoses voor vliegverkeer kun je ook deze bron nemen; die is nog steeds realistisch en haalbaar, want die wordt wellicht ook door andere partijen gebruikt. We hebben daar al van aangegeven wat de grenzen waren waarbinnen je je nog kon begeven.

De heer **Van Gerven**: U hebt het in elk geval tot het alleruiterste gestretcht, om het zo maar eens te zeggen. Dat is wel duidelijk uit uw betoog. Nu zit in het bod die strategische waarde. Ik heb al gezegd dat die in de orde van grootte van 20 miljoen zat. Hing die niet als een molensteen om de nek van HSA, die het moest gaan uitvoeren? Daar stonden immers geen inkomsten tegenover.

De heer **Spaargaren**: Het bod was, zoals u zei, gestretcht. Er waren aannames gemaakt die uitermate optimistisch waren over een aantal ontwikkelingen die van belang zijn voor reizigersprognoses. Daarmee was het, gekoppeld aan de hoge vaste kosten van een bedrijf als HSA, een behoorlijke uitdaging om dat in de praktijk te realiseren.

De heer **Van Gerven**: Mijn vraag ging over de strategische waarde die in dat bod zat. Strategische waarde is wat het NS waard is om extra te doen, maar waar geen reële inkomsten tegenover staan. Je hebt wel eens vaker dat een bedrijf iets wil hebben of een markt wil veroveren en een bod doet dat verliesgevend is, dat dan door de company in zijn geheel wordt opgevangen. Daar is hier toch ook sprake van, van die strategische waarde?

De heer **Spaargaren**: Ja, daar hebben we het net over gehad.

De heer **Van Gerven**: Hangt die strategische waarde – ik herhaal mijn vraag – dan niet als een molensteen om de businesscase van HSA?

De heer **Spaargaren**: De businesscase van HSA was heel uitdagend, niet alleen omdat daar de strategische waarde in verdisconteerd was, maar ook omdat er, zoals ik net beschreef, een aantal aannames in was gedaan dat aan de heel optimistische kant zat. Dat het een hele uitdaging zou worden voor HSA om de businesscase te realiseren, was dus vanaf het eerste moment bekend.

De heer **Van Gerven**: U hebt net zo lang gerekend totdat het 151 miljoen was, door aan die knoppen te draaien. Daar hebben we het over gehad. Er was echter ook een strategische waarde in verdisconteerd en misschien zelfs twee keer de strategische waarde. U zegt immers dat die in het bod

van 125 miljoen zat en daar is nog eens 26 miljoen bovenop gegaan, op verzoek van de raad van commissarissen. Kun je dan niet zeggen dat het eigenlijk van meet af aan in economisch opzicht eigenlijk een doodgeboren kind was?

De heer **Spaargaren**: Het was een uitermate gestretcht bod met een aantal heel optimistische aannames, die gedreven waren door de wens van de overheid om een zo hoog mogelijk financieel bod te krijgen binnen de grenzen van haalbaarheid. Het bod moest haalbaar zijn. Daarmee zou het voor elk bedrijf dat dat plan ten uitvoer moest leggen een heel grote uitdaging worden om dat in de praktijk te realiseren.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het een hele klus was om te klaren, buitengewoon uitdagend en tot het uiterste gestretcht. Dan mag ik aannemen dat er voorzieningen zijn getroffen voor het geval het verlieslatend zou zijn.

De heer **Spaargaren**: Ja, dat heeft onder andere zijn oorsprong in de eis van de overheid om HSA zelfstandig te positioneren. Als onderdeel van de aanbesteding was de eis geformuleerd dat de winnaar van de aanbesteding een zogenaamde «SPV», special purpose vehicle, moest oprichten: een speciaal bedrijf dat alleen gericht was op het exploiteren van die concessie. NS en KLM hebben hun SPV HSA genoemd. Daarbij verstrekken de aandeelhouders een bepaald startkapitaal – in mijn herinnering was dat voor HSA 44 miljoen – en wordt de aandeelhouders gevraagd om een bepaald garantievermogen te verstrekken voor het geval dat bedrijf verliezen zou maken. In de aanvankelijke eisen van de overheid was dat 100 miljoen. In de onderhandelingen met de overheid die hebben plaatsgevonden tussen mei 2001 en december 2001 is dat garantiekapitaal verhoogd tot 200 miljoen, met in ruil daarvoor een verlaging van het concessiebedrag met, naar ik mij herinner, 12 miljoen per jaar. Uiteindelijk ontstond er dus een bedrijf dat apart van de NS gepositioneerd moest worden – dat was een eis van de overheid – met het startkapitaal en het garantiekapitaal zoals ik die net beschreef.

De heer **Van Gerven**: U hebt het over 12 miljoen. Als u het garantiekapitaal verhoogt, wat uiteindelijk is gebeurd, kan de concessievergoeding met 12 miljoen worden verlaagd.

De heer **Spaargaren**: Correct. Dat is in 2001 zo uitonderhandeld.

De heer **Van Gerven**: Dat is bij lange na niet de strategische waarde.

De heer **Spaargaren**: Nee, maar er zijn ook nog andere gesprekken gevoerd in die periode die invloed hebben gehad op de concessievergoeding. U stelt mij echter een vraag over HSA en de mogelijke verlieslatendheid daarvan. Ik heb daarop geantwoord met wat ik zei over positioneren van HSA als bedrijf.

De heer **Van Gerven**: Daar komen we nog op terug. Er is dus een reële businesscase geweest, een reëel plan, op basis waarvan uiteindelijk de bieding is gedaan van 178 miljoen op variant zes. Daar hebben reële aannames en berekeningen aan ten grondslag gelegen en op basis daarvan heeft de raad van commissarissen uiteindelijk dat bod geaccordeerd.

De heer **Spaargaren**: Ja. We hebben een uitermate gestrekt en uitdagend bod gedaan, met aannames die later ook door de overheid zijn bevestigd als realistisch en haalbaar. «Feasible» is het Engelse woord dat ze daarvoor steeds gebruikten. Dat heeft tot die 178 miljoen geleid in de eerste fase. Vervolgens is er over die concessievergoeding gesproken in vervolggesprekken met de Staat die hebben plaatsgevonden toen bleek dat de NS de enige bieder was die een voldoende bod had gedaan.

De heer **Van Gerven**: Dat is er dus geweest, dat fantastische plan. Het is echter zoekgeraakt. Wist u dat?

De heer **Spaargaren**: U bedoelt bod van NS?

De heer **Van Gerven**: Het oorspronkelijke plan van 2001, de bieding met de aannames die eraan ten grondslag lagen. U weet zeker dat het er was?

De heer **Spaargaren**: Er was een plan dat voldeed, een bieding die NS heeft ingeleverd met het voorgeschreven aantal pagina's. In de aanbesteding werd voorgeschreven hoe dik dat plan mocht zijn, met de financiële bijlages conform de formats die de overheid voorschreef. Dat hebben wij op papier ingediend, zeker.

De heer **Van Gerven**: Zeker. Daar liggen echter natuurlijk nog allerlei berekeningen achter en onder – die hebt u net geschetst – om bij dat bod van 178 miljoen te komen.

De heer **Spaargaren**: Voor een deel zullen die aannames in het bod staan. Nogmaals, er was beperkt ruimte in het bod om dat te doen. Ik meen me te herinneren dat je tien pagina's per hoofdstuk mocht hebben en die hoofdstukken waren voorgeschreven. Detailaannames over bepaalde onderwerpen zullen er dus niet in hebben gestaan.

De heer **Van Gerven**: U hebt allerlei berekeningen gemaakt, waarbij u uitkwam op 125 miljoen.

De heer **Spaargaren**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Daarna werd gezegd: nee, het moet hoger, mijnheer Spaargaren. Dat hebt u keurig gedaan. U hebt weer aan knoppen moeten draaien om dat in dat businessplan te verwerken. U hebt weer naar de reizigersaantallen gekeken en die nog optimistischer gemaakt. U hebt de tarieven verder verhoogd. Ik meen dat u nog meer hebt gedaan, zelfs met betrekking tot de inflatiecorrectie en dergelijke. Al dat soort dingen hebt u meegenomen in uw berekeningen. Dat is opnieuw in een businessplan vervat. Die nadere berekeningen, hebt u die nog? Die hebt u ook gemaakt en die hebt u opnieuw voorgelegd.

De heer **Spaargaren**: Mijn financiële collega heeft die met name gemaakt. Ik heb al mijn archieven en al mijn documenten aan de NS gegeven en die heeft ze naar mijn weten allemaal aan de commissie verstrekt. Er is maar één businessplan, maar één bod, geweest en dat is het bod dat paste bij de 178 miljoen of de 151 miljoen waar we net over spraken. Het is niet zo dat er een volledig 150 pagina's tellend plan bij de raad van commissarissen heeft gelegen dat vervolgens is omgewerkt tot het plan dat uiteindelijk aan de overheid is opgestuurd.

De heer **Van Gerven**: De veranderingen in de onderliggende aannames die u in de laatste week nog hebt toegepast, zijn goed vastgelegd, zo neem ik aan. U hebt zelf allemaal opgeschreven hoe u uiteindelijk bij die 178 miljoen terecht bent gekomen.

De heer **Spaargaren**: Ik kan me geen stukken herinneren waarin dat soort details staan. Het plan dat wij bij de overheid hebben ingediend, bevatte de informatie die de overheid eiste ten aanzien van die aannames. Vervolgens had de overheid de kans om via verduidelijkingsvragen, clarification questions, nog verder te vragen naar bijvoorbeeld onderliggende aannames over vliegverkeer, economische groei en betalingsbereidheid. Dat is wat wij hebben verstrekt.

De heer **Van Gerven**: Ik wil weten wat er intern, binnen NS, bewaard is gebleven. U hebt een voorstel gedaan aan de raad van commissarissen, aan de directie, voor 125 miljoen. Daar zat een heel businessplan onder, neem ik aan. Dat wordt bijgevoegd. Een directie moet natuurlijk aan de hand van een aantal zaken haar mening vormen. U hebt dus aangegeven: dat hebben we zus en zus en zo gedaan. Dan gaat u nog een plan B maken, ophoging met 26 miljoen, op grond van nieuwe aannames. Die aannames die u hebt gedaan, moeten toch vastgelegd zijn? U hebt toch aangegeven op welke manier u tot dat nieuwe bedrag bent gekomen?

De heer **Spaargaren**: We hebben geen uitgewerkt 150 pagina's tellend businessplan aan de raad van commissarissen voorgelegd. We hebben de financiële biedingen op de verschillende varianten, inclusief de basecase, aan de raad voorgelegd in een presentatie, inclusief informatie over de aannames die ten grondslag lagen aan die financiële inschattingen. Vervolgens zijn we aan de slag gegaan om het uiteindelijke businessplan dat in de bieding moest worden ingeleverd zodanig te maken dat het aan die bedragen voldeed, met de aannames die daarbij pasten. Ik kan me niet herinneren dat er documenten zijn geproduceerd waarin exact werd aangegeven welke aanname met hoeveel is vermeerderd, toegenomen, en welke scenario's van het CPB wel of niet zijn gekozen, om maar even in die analogie te blijven.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ze moeten er zijn geweest, neem ik aan. Je kunt niet zomaar zo tot een bedrag komen. Daar moeten berekeningen aan ten grondslag liggen. Die zijn zoek. Die zijn er niet. Zijn die nu kwijtgeraakt of kwijtgemaakt?

De heer **Spaargaren**: Een deel van die berekeningen ziet u terug in de uiteindelijke bieding die NS heeft gedaan, waar u, naar ik verwacht, wel de beschikking over hebt. Daar zullen getallen in staan over de veronderstelde economische groei, over de veronderstelde prijselasticiteit en dat soort zaken. Er zal ook in staan waar die aannames vandaan komen. Dat is wat ik kan zeggen over wat er ligt aan aannames en berekeningen die daaraan ten grondslag hebben gelegen. Vervolgens – ik neem aan dat u daar ook kopieën van hebt ontvangen – heeft zich nog een vraag-en-antwoordspel afgespeeld tussen de overheid en de bidders, waarin ook nog om verduidelijking is gevraagd over bepaalde onderwerpen.

De heer **Van Gerven**: Ik geef het woord aan de heer Elias, die ook nog vragen heeft op dit punt.

De heer **Elias**: Heel kort, omdat ik het anders zelf niet begrijp en dat vind ik jammer. Laten we kijken of ik nu goed samenvat wat u hebt gezegd, in antwoord op de vele vragen die mijn collega Van Gerven had. Er was een voorgenomen bod. Daarin zat een strategische waarde van om en nabij de 20 miljoen, zo heeft de commissie ontdekt. U hebt tegen de heer Van Gerven gezegd dat dat wel eens zou kunnen kloppen. Dat werd gepresenteerd aan de raad van commissarissen. Tot dusver is het correct, toch?

De heer **Spaargaren**: Ja, correct.

De heer **Elias**: Dan vergadert de raad van commissarissen – we zullen het in de komende weken nog wel horen – en gaat dat bod in elk geval omhoog.

De heer **Spaargaren**: Ja, correct.

De heer **Elias**: Daar wordt opnieuw een strategische waarde bij gepostuleerd, laat ik het dan zo formuleren.

De heer **Spaargaren**: Dat zou je strategische waarde kunnen noemen. Ik zou het willen noemen: het bedrag dat door de raad van commissarissen werd verondersteld het winnende bedrag te zijn om in elk geval in fase twee te komen.

De heer **Elias**: Prima. Daar werd bij verondersteld dat het van groot belang was dat de NS zou winnen en dat het ook wat waard was om in de hoogte van de bieding zodanig uit te komen dat andere bidders meteen in de hoek lagen.

De heer **Spaargaren**: In ieder geval dat NS in fase twee zou komen, zou ik willen zeggen.

De heer **Elias**: Goed, laten we het neutraal houden: dat NS in fase twee zou komen. Er is dus twee keer een bod geweest waarin op enigerlei wijze met die strategische waarde wiskundig werd omgesprongen. Mag ik het dan zo formuleren?

De heer **Spaargaren**: Ja.

De heer **Elias**: Dat lijkt ook te blijken uit interne notities waarin staat: elasticiteit aannames, veel is mogelijk; modeluitkomsten aanpassen; wat willen we in de volgende fase, alles in de tarieven stoppen heeft risico's. Er kon dus nogal worden gespeeld met die strategische waarde. Zie ik dat ook juist?

De heer **Spaargaren**: Zoals ik net aan de heer Van Gerven uitlegde, hebben we aangegeven wat er mogelijk was om het bod eventueel nog te verhogen voor het geval daarover een vraag zou komen. Prijselasticiteit is bijvoorbeeld geen exacte wetenschap, net zo min als het maken van reizigersprognoses een exacte wetenschap is. We hebben wel in interne notities aangegeven dat aan die knoppen nog gedraaid zou kunnen worden, mocht je het bod nog hoger willen maken.

De heer **Elias**: Zo kwam u dus uiteindelijk uit bij het bod dat u «uitermate gestretcht» noemde, dus maximaal opgerekt. Mag ik het zo samenvatten?

De heer **Spaargaren**: Ja.

De heer **Elias**: Dank u wel.

De heer **Van Gerven**: Ik ga nu met u verder over de tariefrestructie, mijnheer Spaargaren, over de tarieven van de kaartjes en het eventueel beperken van de prijs van het treinkaartje. We hebben gesproken over het Intercity Max-bod en later over de wat geheimzinnige Oranjecombinatie. Kunt u nog even aangeven hoe NS nu eigenlijk aankeek tegen de hoogte van de tarieven in relatie tot het uiteindelijk bod dat zij heeft gedaan?

De heer **Spaargaren**: Bij het IC Max-bod en ook bij het Oranjeconsortium waren wij ons er goed van bewust dat een lijn die een behoorlijke reistijdverbetering geeft, de reiziger ook wel iets meer mag kosten. Een reistijdverbetering van een halfuur op het traject Amsterdam–Rotterdam is heel serieus en daar heeft de reiziger wat extra voor over. Op basis van gesprekken die we met consumentenorganisaties, politici et cetera hadden gehad, hadden wij de indruk dat een tariefverschil van 25% tot 30% – het was 30% bij IC Max en 25% bij het Oranjeconsortium – acceptabel zou zijn voor de overheid, de maatschappij en de reiziger en dat dat ertoe zou leiden dat zo veel mogelijk reizigers van die HSL-Zuid gebruik zouden maken. We waren dan ook wat verrast toen bleek dat in de aanbesteding puur naar de financiële opbrengst werd gekeken en de tarieven volledig vrij werden gelaten. Daarmee werden immers biedingen uitgelokt met tarieven die veel meer verschilden van de tarieven voor het hoofdrailnet dan 25% of 30%. Omdat NS in de eerste fase een puur financieel gedreven bod moest doen, ontstond er een tariefverschil van 60%. Daar hadden we het net al over. Dat was nog steeds te onderbouwen vanuit de theorieën en de ervaringsgegevens die we beschikbaar hadden. Nogmaals, het mocht niet onhaalbaar zijn. We waren ons er zeer bewust van dat de overheid het wel moest kunnen accepteren. Die 60% was klaarblijkelijk acceptabel, want het bod werd geaccepteerd en werd het winnende bod. We waren wel ernstig bezorgd over dat tariefniveau, omdat we wisten wat de consternatie zou kunnen zijn in de samenleving als dat in de praktijk gerealiseerd zou moeten worden. Vandaar dat wij op de eerste pagina van het bod in het Engels iets hebben geschreven wat er in het Nederlands feitelijk op neer komt dat wij constateerden dat er puur financieel geoptimaliseerd werd in de aanbesteding en dat we ernaar uitzagen om in fase twee, waarin tariefrestructie een van de onderwerpen zou zijn, met de overheid te spreken over een voorstel dat een veel acceptabeler tariefniveau voor de reizigers met zich zou meebrengen, waardoor ook meer mensen gebruik zouden maken van de HSL-Zuid.

De heer **Van Gerven**: Verwachtte u eigenlijk dat de tarieven in een latere fase nog wel omlaag gebracht zouden worden?

De heer **Spaargaren**: In de inventation to tender, het document waarop de biedende partijen zich baseerden, stond letterlijk een fase twee aangekondigd waarin tariefrestructie een van de onderwerpen was. Dus ja, het was zeker onze verwachting.

De heer **Van Gerven**: U bedoelt die enhanced specifications, dat stuk?

De heer **Spaargaren**: Ja. Zoals de overheid had geschetst in de aanbesteding, zouden in fase twee in ieder geval drie onderwerpen die me bijstaan aan de orde zijn: kwaliteit voor de reiziger, tariefrestructie en benefit sharing. Ik noemde ze al eventjes. Het was zeker de verwachting dat dat aan de orde ging komen.

De heer **Van Gerven**: In het vervolg, in het tweede traject, zou volgens uw stellige overtuiging tariefrestructie uitdrukkelijk een onderdeel zijn van de verdere uitwerking van dat bod.

De heer **Spaargaren**: Ja. In fase twee was voorzien dat er twee partijen zouden overblijven waarmee dat soort gesprekken gevoerd zou worden. Maar naar bleek, was er na fase één maar één partij die een compliant bod, een bod dat voldeed, had uitgebracht, namelijk NS. De tweede fase werd hierdoor feitelijk overgeslagen. Of in ieder geval, speelde zich in andere vorm af. Dat was feitelijk een verandering van de spelregels.

De heer **Van Gerven**: U zegt: we hadden verwacht dat het zou gebeuren, maar het is niet gebeurd. Er is wel een zogeheten kan-bepaling opgenomen. Het is mogelijk om toch een tariefrestructie door te voeren, zo staat er in de uiteindelijke concessieovereenkomst, als dat gebeurt voor 1 september 2002. Dan wordt de concessie verlaagd met 47 miljoen.

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

De heer **Van Gerven**: Dat klopt. De vraag is natuurlijk hoe ... Laat ik het anders vragen. U kon toch zelf die tarieven gewoon verlagen? Daar had u de overheid toch niet voor nodig?

De heer **Spaargaren**: Zoals ik al zei, was de eerste fase van de aanbesteding puur financieel gedreven, met een tariefvrijheid voor de vervoerder. Die vervoerder moet dan dus proberen om zo veel mogelijk winst te maken. Van die winst kun je de concessievergoeding zo hoog mogelijk maken. Dat doe je door relatief weinig treinen aan te bieden en die zo vol mogelijk te stoppen met reizigers die een heel hoge betalingsbereidheid hebben, zodat je zo min mogelijk kosten maakt en zo hoog mogelijke opbrengsten genereert, een zo hoog mogelijke winstgevendheid. Daardoor kun je een hoge concessievergoeding aanbieden. Dat was het mechanisme achter de tariefvrijheid.

Als je willens en wetens ervoor kiest om een lager tarief te hanteren, moet je veel meer treinen kopen en maak je veel hogere kosten. De opbrengsten gaan niet noodzakelijkerwijs omhoog. Immers, dan heb je niet tien mensen die € 10 voor een kaartje betalen, maar twintig die € 5 voor een kaartje betalen. Dan is de opbrengst nog steeds € 100, maar je maakt wel veel meer kosten om die treinen te kopen. Bij het financiële optimalisatiespel van de eerste fase pasten dus heel hoge tarieven. Wij waren daar ernstig bezorgd over. In de vervolgesprekken met de overheid – weliswaar niet in de fase twee die was voorzien, maar het onderwerp tariefrestructie is wel aan de orde geweest – hebben wij voortdurend aangegeven dat wij van mening waren dat het niet in het belang van de reiziger was om zulke hoge tarieven op de HSL-Zuid te hanteren.

De heer **Van Gerven**: U zei zojuist: voor de hoge tarieven kan het, maar we hebben liever lagere tarieven en meer reizigers.

De heer **Spaargaren**: Exact.

De heer **Van Gerven**: Exact. Financieel maakt het niet uit.

De heer **Spaargaren**: Financieel maakt het in zoverre uit dat je met lagere tarieven en meer reizigers ook heel veel meer treinen moet kopen, vandaar dat het concessiebedrag veel lager wordt. Je maakt immers veel

meer kosten om de extra reizigers te vervoeren, want je moet extra treinen kopen. Vandaar dat die 47 miljoen is opgenomen als een uitvloeisel van eventueel lagere tarieven.

De heer **Van Gerven**: Maar die 47 miljoen ... U zei net: als je meer mensen vervoert, levert dat ook rendement op. Dus dan kan dat met gesloten beurzen. Dan had er ook in het contract kunnen staan dat de Staat voor 1 september 2002 kon bedingen: we gaan de tarieven verlagen. Dan zouden er meer reizigers komen, dus hoefde er geen 47 miljoen uitgehaald te worden.

De heer **Spaargaren**: Dan moet de NS heel veel meer kosten maken om extra treinen te kopen om al die reizigers te vervoeren. In feite krijg je daarmee een voorstel dat heel erg vergelijkbaar is met het bod van het Oranjeconsortium, qua dienstregeling, qua tarief en ook qua vergoeding.

De heer **Van Gerven**: Dat is ons ook opgevallen. U doet een bieding op voorwaarde van tarieven van plus 60%, gemiddeld. U zegt: als dat terug gaat naar 25% tot 30% – dat was in de eerdere biedingen eigenlijk gangbaar – kost ons dat 47 miljoen. Hoe hebt u dat berekend? Kunt u dat eens nader specificeren?

De heer **Spaargaren**: Daar ben ik zelf niet bij geweest. Mijn collega in het bid-team Richard Emmerink, een financieel expert, heeft dat met het ministerie een aantal keren besproken. Ze hebben met elkaar die 47 miljoen vastgesteld. Daarom is het ook zo in die concessieovereenkomst terechtgekomen. We wilden in ieder geval twee dingen duidelijk maken. Ten eerste dat je die beslissing op tijd moet nemen. Immers, als je die later neemt, ben je te laat om extra treinen te kopen. Ten tweede wil je later geen gesprek hebben over de vraag welke invloed het heeft op de concessiebetaling. Daarover hebben dan ook al in oktober of november, voor de tekening van de concessieovereenkomst, gesprekken plaatsgevonden – ik ben daar overigens niet bij geweest – tussen mijn financiële collega en mensen van het ministerie.

De heer **Van Gerven**: Maar u bent toch de hoofdverantwoordelijke voor de bieding?

De heer **Spaargaren**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dan neem ik aan dat u ook op de hoogte bent van de manier waarop die 47 miljoen tot stand is gekomen.

De heer **Spaargaren**: Kort gezegd komt die 47 miljoen tot stand op basis van aannames over de extra treinen die je nodig hebt om de reizigers te vervoeren en aannames over het aantal reizigers dat je trekt bij lagere tarieven. Dat is een discussie over prijselasticiteit, maar dan de andere kant op. Als je de tarieven flink lager maakt, hoeveel extra reizigers krijg je dan? Dat is weer eenzelfde soort discussie over aannames over betalingsbereid en de vraag hoe aantrekkelijk een tarief van plus 25% is. We hadden daarmee natuurlijk al wat vingeroefeningen gedaan in voorgaande voorstellen. Dus: extra reizigers leiden tot investeringen in treinen, hoeveel concessiebetaling kun je dan nog doen?

De heer **Van Gerven**: Je hebt natuurlijk minder opbrengsten, omdat je ... Laat ik het anders vragen. Als de tarieven substantieel dalen, hoeveel meer reizigers krijg je dan?

De heer **Spaargaren**: Het spijt me, ik weet het echt niet meer. We hebben het over vijftien jaar geleden. Ik vind het heel lastig om hier exacte percentages te noemen. Ik heb niet meer alle stukken in mijn hoofd. We hebben het over zeer substantiële percentages. Je moet er immers ook extra treinen voor kopen. Het is niet zo dat die je die reizigers er eventjes bij stopt in de treinen die je toch al had gekocht.

De heer **Van Gerven**: Wij hebben begrepen dat in het businessmodel van HSA de kosten van de treinen 12% van het geheel waren, een achtste dus. Het was dus maar een beperkt gedeelte van de totale kosten. De vraag is dus of die 47 miljoen wel het werkelijke prijskaartje is dat aan de tariefrestrictie vastzit.

De heer **Spaargaren**: Ik kan alleen maar zeggen dat het prijskaartje tot stand is gekomen na minimaal drie gesprekken met het ministerie. Dat waren geen korte gesprekken. Ik weet dat mijn collega er behoorlijk wat tijd aan heeft besteed, samen met het ministerie, om tot die 47 miljoen te komen. Dat was ook voor het ministerie een geaccepteerd bedrag, want anders zou het niet in de concessieovereenkomst zijn opgenomen.

De heer **Van Gerven**: Die 47 miljoen is tot stand gekomen op basis van een bepaalde aanname van het aantal reizigers. Dat was in de orde van grootte van ...?

De heer **Spaargaren**: Dat staat me niet meer bij, dat weet ik echt niet.

De heer **Van Gerven**: 28 miljoen of 29 miljoen?

De heer **Spaargaren**: Ik zou het echt niet weten.

De heer **Van Gerven**: In die orde van grootte. Nu blijkt in de praktijk dat het aantal reizigers veel lager is dan toen werd geprognosticeerd. Klopt die 47 miljoen dan nog wel?

De heer **Spaargaren**: De reden dat het aantal reizigers ...

De heer **Van Gerven**: Het aantal reizigers wordt substantieel minder. Toch krijgt u dat bedrag van 47 miljoen.

De heer **Spaargaren**: Die 47 miljoen is besproken letterlijk een maand voordat de vliegtuigen de wolkenkrabbers in New York binnenvlogen. We gingen nog uit van optimistische prognoses over de ontwikkeling van reizigers. Dus was de inschatting van de invloed van wat lagere tarieven ook wat optimistischer, neem ik aan, dan wanneer die discussie een halfjaar later was gevoerd. Op basis van de informatie die beide partijen toen hadden, is die 47 miljoen overeengekomen.

De heer **Van Gerven**: U zegt: voor zover ik weet, was ik er zelf niet bij, anderen hebben dat berekend en dat is met het ministerie overeengekomen. Kun je wel zeggen dat het risicoprofiel hierdoor substantieel verlaagd werd? Uiteindelijk is getekend voor 148 miljoen. Als daarvan 47 miljoen af gaat, is dat bijna een derde van het bedrag.

De heer **Spaargaren**: Ja, maar ook bij een lager tariefniveau veronderstel je hogere reizigersvolumes en daar zit nog steeds een risico in. Immers, ook de betalingsbereidheid van reizigers bij een tariefverschil van 25% of 30% was in de praktijk nooit bewezen. Er zit dus nog steeds een risico aan

dat soort aannames. Nogmaals, we hebben het nog steeds over het aantal ingeschatte reizigers over een niet-bestaande lijn met een niet-betalende treindienst. Dat blijft risicovol. Ik zou dan ook niet willen zeggen dat het heel veel verschil maakt.

De heer **Van Gerven**: Ik constateer in ieder geval wel dat we, als dat door zou zijn gegaan, weer op, pak «m beet, 100 miljoen vergoeding per jaar uitkomen en dat dit meer comfort zou hebben geboden voor NS of HSA.

De heer **Spaargaren**: Het zou nog steeds een bedrijf zijn geweest dat heel afhankelijk is van de reizigersprognoses, een bedrijf dat nog hogere kosten heeft omdat het meer treinen heeft gekocht. Het risicoprofiel is dus nog steeds groot.

De heer **Van Gerven**: Maar een derde van het bedrag van 148 miljoen is dan wel sowieso binnen. Toch?

De heer **Spaargaren**: Het is een verlaging van 47 miljoen die op basis van een gesprek tussen het ministerie en NS tot stand is gekomen. Met de aannames van toen en de kennis van toen geloofden beide partijen dat het een realistisch bedrag was, passend bij die tariefrestringtie. Het is ook op die manier in de concessie verwerkt.

De heer **Van Gerven**: Maar als je een realistisch scenario hebt van 148 miljoen of een scenario van 100 miljoen, dan is het risicoprofiel bij 100 miljoen toch minder dan bij 148 miljoen?

De heer **Spaargaren**: Dat kun je niet zo zeggen. Ik gebruik nog even het voorbeeld van tien reizigers die € 10 betalen of twintig reizigers die € 5 betalen. Als je er in beide gevallen 20% naast zit, is het probleem precies hetzelfde, financieel gezien. Het risicoprofiel wordt dus niet zo zeer bepaald door de concessievergoeding die je betaalt. Het hangt ook af van de reizigersaannames, de reizigersprognoses, en de kosten die je maakt.

De heer **Van Gerven**: Hoe open kon u zijn tegenover het ministerie over wat er werkelijk aan de hand was met het bod dat u had gedaan, namelijk dat de raad van commissarissen had gezegd «zet er maar 26 miljoen bovenop»?

De heer **Spaargaren**: We hebben nooit vragen gekregen over dat bod. We hebben over een aantal onderwerpen met het ministerie gesproken in de periode tussen mei en december. Dit soort gesprekken heeft niet plaatsgevonden. In ieder geval niet in mijn bijzijn.

De heer **Van Gerven**: Ik kom toch nog even terug op de tariefrestringtie. U zegt: het is een reële berekening. We hebben gevonden dat de tariefrestringtie NS substantieel minder zou kosten: ongeveer de helft. We hebben ook eigen berekeningen gemaakt en die komen ook daarop uit. Wat zegt u dat?

De heer **Spaargaren**: Ik ken de stukken niet, maar als u dat in een stuk hebt staan, dan neem ik dat aan. Ik ken de stukken niet. Ik weet van de terugkoppeling van mijn collega's die die gesprekken hebben gevoerd, dat 47 miljoen een bedrag was dat beide partijen op basis van de aannames van toen aanvaardbaar vonden om in de concessie op te nemen.

De heer **Van Gerven**: U zegt: dat weet ik niet. Wilt u dat aannemen van de commissie?

De heer **Spaargaren**: Als u zegt dat u berekeningen hebt gemaakt met een andere uitkomst, dan neem ik dat van u aan. Het enige bedrag dat ik ken, is die 47 miljoen die in de concessie is verwerkt, met goedvinden van beide partijen.

De heer **Van Gerven**: Maar als het de helft is, is de conclusie dan gerechtvaardigd dat NS meer comfort zou zijn geboden als de tariefrestrictie zou zijn doorgevoerd en dat het dan makkelijker zou zijn geweest voor NS om de concessie goed af te sluiten of goed te volvoeren?

De heer **Spaargaren**: Nogmaals, ik ken dat bedrag niet. Ik ken het bedrag niet en ik kan er ook niks over zeggen.

De heer **Van Gerven**: Ik zeg dat het berekeningen zijn van NS en van onszelf. Daaruit komt een heel ander bedrag naar voren dan die 47 miljoen.

De heer **Spaargaren**: Ik ken alleen de 47 miljoen die in de concessie terecht is gekomen en door beide partijen is geaccordeerd.

De heer **Van Gerven**: Dat staat in de concessie, maar intern wordt gezegd dat het een ander bedrag is. Daarvan uitgaande kun je toch de conclusie trekken dat de businesscase van HSA aanmerkelijk zou zijn verbeterd als de tariefrestrictie zou zijn doorgevoerd?

De heer **Spaargaren**: Ik vind het heel lastig om antwoord te geven op een vraag als ik de basisinformatie niet ken. Ik kan hooguit in algemene zin zeggen dat het een voordeel oplevert als je een verlaging van de concessievergoeding van 47 miljoen afsprekt waarvan je eigenlijk denkt dat die je maar 20 miljoen kost, maar dat is in algemene zin, meegaand in uw redenering. Nogmaals, ik ken de cijfers niet. Ik weet alleen dat 47 miljoen is geaccordeerd door beide partijen.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nog een poging doen. U was verantwoordelijk voor dat bod. U was de grote financiële man. Het bevreemdt mij dus dat u niet weet hoe die 47 miljoen tot stand is gekomen, hoe dat intern is berekend. Dat vind ik vreemd. We ronden dit even af, want dat is ook gemakkelijk als denkraam. Stel dat u 30 miljoen reizigers prognosticeert. Dat is een aannname. Maar in werkelijkheid is het niet 30 miljoen, maar 20 miljoen. U lijdt dan dus een enorm verlies, want u hebt 10 miljoen reizigers te veel geprognoseerd. Nu komt daar het voorstel voor een tariefrestrictie waarbij de prognose van die 30 miljoen als het ware in één klap wordt teruggebracht tot 20 miljoen, dus twee derde van het eerste aantal. U hebt dan toch een voordeel bij het realiseren van een tariefrestrictie en het feit dat de concessievergoeding daarmee met 47 miljoen omlaag gaat?

De heer **Spaargaren**: Ik weet niet of ik u kan volgen. Immers, als je de tarieven verlaagt, gaat het aantal reizigers omhoog. U suggereert nu dat met een tariefrestrictie het aantal reizigers van 30 miljoen naar 20 miljoen gaat. Ik kan u niet helemaal volgen, het spijt me.

De heer **Van Gerven**: Nee, ik constateer dat u veel te hoge reizigersprognoses hebt gemaakt die in de praktijk geen werkelijkheid werden en dat een tariefrestructie met een verlaging van de concessievergoeding met 47 miljoen heel goed zou zijn uitgekomen.

De heer **Spaargaren**: Ik heb net iets gezegd over het feit dat de reizigersprognoses gestrekt waren en dat het een uitdagend bod was. We zaten aan de bovenkant van wat we aan reizigers verwachtten. Met een tariefrestructie treedt als enig mechanisme op dat er meer reizigers gaan reizen en niet minder. In de prognoses zouden het er meer worden. Het heeft dus niet het effect dat u net beschrijft, namelijk dat we dan met lagere reizigersprognoses konden komen. Integendeel, we zouden de reizigersprognoses dan moeten verhogen, omdat er minder voor een kaartje betaald zou worden.

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

De **voorzitter**: Ik denk dat het goed is om even tien minuten te schorsen.

Het verhoor wordt geschorst van 16.37 tot 16.49 uur.

De **voorzitter**: Mijnheer Spaargaren, we vervolgen de vraagstelling. Ik geef het woord weer aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Spaargaren, ik wil nog enkele concluderende opmerkingen maken. We waren verwickeld in een discussie over tariefrestructie en die 47 miljoen. We kunnen constateren dat de prognoses die er waren heel erg tegenvielen en dat u uiteindelijk geen extra treinen hebt besteld. Die 47 miljoen zou dus winst hebben betekend voor NS.

De heer **Spaargaren**: Die conclusie kan ik niet zo delen. De prognoses waren de prognoses van dat moment in 2001. De prognoses gingen over de periode van 2007 tot, voor het gemak, 2022. Dat waren gestrekte, maar haalbare prognoses. Die 47 miljoen ging over een situatie waarin de tarieven aanzienlijk omlaag zouden zijn gebracht en er dus meer treinen zouden zijn besteld. Maar de overheid heeft ervoor gekozen om die tariefrestructie nooit in te roepen en dus zijn er ook geen extra treinen besteld, omdat er in de praktijk een tariefniveau van plus 60% gerealiseerd zou worden. Dit allemaal eventjes in de context van de kennis die we toen hadden.

De heer **Van Gerven**: Maar ik constateer dat u geen extra treinen hebt besteld en dat het tot winst zou hebben geleid voor NS. Dat blijkt ook uit de eigen berekeningen van NS. Ik constateer dat maar en ik constateer ook dat u dat niet deelt met ons.
Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Misschien wilt u daar nog iets op terugzeggen.

De heer **Spaargaren**: Ik kan concluderen dat de tariefrestructie niet is ingeroepen en dat daarmee de elementen die met de tariefrestructie samenhangen, waaronder het bestellen van meer treinen, eenvoudigweg niet plaats hebben gevonden. Dat de reizigersaantallen zich in de praktijk anders hebben voorgedaan dan de prognoses aangaven, heeft te maken met een aantal aannames die zich in de praktijk anders hebben ontwikkeld. Dat is de conclusie die ik eraan kan verbinden.

De heer **Elias**: Goed. Dan komen we bij wat naar het voor NS positieve eind gaat, namelijk de ondertekening. Maar zover zijn we nog niet. We zitten nu in mei 2001. Verkeer en Waterstaat heeft de biedingen beoordeeld en uiteindelijk wordt de NS als enige partij uitgenodigd voor verdere onderhandelingen in de tweede ronde van de aanbesteding. U herinnert zich dat natuurlijk nog goed. Eén partij kwam in de wachtkamer te zitten. Hoe keek u daartegenaan?

De heer **Spaargaren**: Dat vonden wij een toch wel wat bijzonder fenomeen. In de aanbestedingsregels, die vrij strak en streng waren opgeschreven in de inventation to tender, was niet voorzien in een situatie waarin een partij in de wachtkamer geplaatst zou worden. Er was in voorzien dat met twee partijen in een best-and-final-offerfase – dat gaat dus over het laatste en beste aanbod – dooronderhandeld zou worden. Dat bleek opeens niet zo te zijn. Ik herinner me dat toen tegen ons is gezegd ...

De heer **Elias**: Door wie?

De heer **Spaargaren**: Ik weet niet door wie van het ministerie, maar ik herinner me wel woorden als «dat is een partij die potentieel compliant is», dus een partij die potentieel kan worden toegelaten tot de tweede fase. De partij is dat nu nog niet, «dus zetten we haar nog even in de wachtkamer of in de ijskast.»

De heer **Elias**: Weet u waarom ze in de wachtkamer waren gezet?

De heer **Spaargaren**: Nee.

De heer **Elias**: Wist u wie het waren?

De heer **Spaargaren**: Nee.

De heer **Elias**: Dat weet u nu allemaal wel, natuurlijk.

De heer **Spaargaren**: Ja.

De heer **Elias**: Maar destijds werd u dat niet verteld?

De heer **Spaargaren**: Nee.

De heer **Elias**: In de wachtkamer kwam Connexxion te zitten. De heer Pans heeft er vanmorgen zelfs de getallen bij genoemd. Connexxion had 61 miljoen geboden. Dat was te laag, maar het bod zat op zich wel mooi in elkaar. Deutsche Bahn/Arriva had 100 miljoen geboden, maar voldeed weer niet aan allerlei andere voorwaarden. Maar dat wist u toen niet. U wist niet wie het waren. Ook niet ongeveer, van iemand in de verte gehoord?

De heer **Spaargaren**: Nee. Ons werd alleen verteld dat er een partij in de wachtkamer zat die mogelijk in de tweede fase zou kunnen opduiken. Dat was voor ons een flinke stok achter de deur om ons best te doen om het tot contractsluiting te brengen.

De heer **Elias**: Dat was ook uw interpretatie van die manier van handelen van de aanbestedende partij? Men wilde er marktspanning op houden?

De heer **Spaargaren**: Ja, zo zou je dat kunnen zeggen. Er was voorzien om met twee partijen door te onderhandelen. Daarvoor werd een andere vorm gekozen. Daarover hebben we onze verbazing uitgesproken. Het was immers anders dan de spelregels aanvankelijk leken te zijn. Wij hadden echter geen wetenschap of die partij 99 miljoen had geboden of 61 of 60, zoals u net zei.

De heer **Elias**: Welke conclusie trok u daaruit? U moet daar natuurlijk over hebben gepraat. Wat dacht u daarvan?

De heer **Spaargaren**: Dat we een goed bod hadden gedaan, omdat we onmiskenbaar als eerste uit de bus waren gekomen, en dat een tweede partij in ieder geval een zodanig goed bod had gedaan dat zij zich potentieel nog als concurrent in de aanbesteding zou kunnen mengen.

De heer **Elias**: U rekende zich niet in die zin rijk dat u dacht: die concessie is op een haar na binnen?

De heer **Spaargaren**: Doordat de tweede fase werd overgeslagen en er alleen met ons werd dooronderhandeld, wisten we wel dat er een kans was dat we het tot een succesvol einde zouden brengen – succesvol in de zin van het sluiten van een contract – en dat die kans groter was dan in de oorspronkelijk voorziene fase waarin twee partijen over zijn die dan tegen elkaar opbieden.

De heer **Elias**: Maar u wist: de buit is nog niet binnen.

De heer **Spaargaren**: Absoluut, dat wisten we niet.

De heer **Elias**: Te meer omdat in die tweede ronde de inschrijvers nog allerlei zaken zouden kunnen regelen, bijvoorbeeld afspraken met de Belgische en de Franse spoorwegen. Nu lijkt het erop dat die afspraken vrij essentieel waren. Het ging tenslotte om een lijn voor internationaal vervoer. Waarom, zo vraagt de commissie zich af, was dat niet al in het bod geregeld?

De heer **Spaargaren**: Dat is een heel goede vraag. In de inventation to tender troffen we een conceptcontract met de Belgische spoorwegen aan en een aantal afspraken – ik weet niet exact wat de titel ervan was – met SNCF, in vrij globale zin. De afspraken met de NMBS gingen uitsluitend over de verbinding Amsterdam–Brussel. In het bod dat wij deden, waren nog andere lijnen opgenomen: Den Haag–Brussel en Breda–Brussel. De afspraken die het ministerie had gemaakt over de informatie die bidders konden gebruiken, gingen alleen over Amsterdam–Brussel. Naar later is gebleken – kennis achteraf is makkelijk – was het cruciaal dat die afspraken er waren, omdat we er later ontzettend veel last van hebben gekregen dat die afspraken niet waren gemaakt.

De heer **Elias**: Reden te meer om terugkijkend je af te vragen: waarom hebben ze dat niet meteen zelf geprobeerd te regelen?

De heer **Spaargaren**: Dat zou u aan het ministerie moeten vragen.

De heer **Elias**: Maar ik vraag het nu aan u. Er komen vast nog wel mensen van het ministerie langs. Werd er door u niet heel hard op gedrukt? Zei u niet: luister, we kunnen wel een bod doen, maar als die enorme open einden met de Belgen en de Fransen er nog liggen, heeft het niet zo veel zin?

De heer **Spaargaren**: Wij wisten dat in fase twee die gesprekken zouden plaatsvinden, zoals ook was voorzien. Een van de gevolgen van het overslaan van die fase twee of van het anders inrichten van die fase, is het feit, zoals ik van mijn collega Marckmann heb teruggekregen, dat de NMBS ook wel wat verrast was over die verandering van het proces. U kunt hun dat wellicht ook zelf nog vragen. Wij hebben bij het indienen van het bod en de aangeboden varianten niet het voorbehoud gemaakt dat het alleen kon als er keiharde afspraken gemaakt zouden worden met de NMBS, want ...

De heer **Elias**: De voor de hand liggende vraag is dan: waarom niet?

De heer **Spaargaren**: ... dan zou het bod non-compliant zijn verklaard. Je mocht geen aannames maken over een contract met de Belgen dat uitsteeg boven het conceptcontract over Amsterdam–Brussel. Bovendien hadden we op basis van de jarenlange ervaring met de NMBS in de samenwerking – nogmaals, dat geldt vooral voor mijn collega Marckmann, die op dat moment directeur van NS Internationaal was – het vertrouwen en de verwachting dat over een verbinding Den Haag–Brussel, beide heel belangrijke politieke steden, waarbij stations in België bediend werden die voor de Belgen ook belangrijk waren, met de NMBS afspraken te maken zouden zijn.

De heer **Elias**: «Non-compliant» betekent in gewoon Nederlands dat het niet behandeld zou worden.

De heer **Spaargaren**: Dan zou het afgewezen zijn, omdat we dan zouden zijn uitgegaan van veronderstellingen die buiten de aanbesteding vielen. Dan had de overheid naar onze verwachting niets anders hebben kunnen doen dan zeggen: dat bod kunnen we niet accepteren, want je maakt nu aannames over het gedrag van NMBS dat we niet met haar hebben gecontracteerd.

De heer **Elias**: Dat had u dan toch in ieder geval geleerd van dat IC Max-bod.

De heer **Spaargaren**: (lacht).

De heer **Elias**: U moest dus zaken doen met de Belgische en de Franse spoorwegen. Hoe ging dat? Waar kwam dat op uit, wat gebeurde er?

De heer **Spaargaren**: Mijn collega Marckmann heeft de meeste van die gesprekken gevoerd, maar er waren een paar opvallende dingen te zien. De NMBS leek echt andere belangen te hebben dan wij veronderstelden, zelfs op basis van jarenlange ervaring met de NMBS. Laat ik een voorbeeld geven. Ze zeiden: in Den Haag–Brussel zijn we eigenlijk niet geïnteresseerd en alles wat die verbinding extra kost, moet de Nederlandse partij maar ophoesten en hetzelfde geldt voor Breda–Brussel; oké, voor het gezamenlijk aanschaffen van treinen voor de verbinding Amsterdam–Brussel hebben we getekend, maar voor die andere twee verbindingen willen we dat niet. Dat was wel een konijn uit de hoge hoed.

Dat was echt niet wat we op basis van de jarenlange samenwerking hadden verwacht.

De heer **Elias**: Misschien was het wel een ongelooflijke beer op de spoorweg, dus nog wel meer dan een konijn. U hebt er immers toch heel veel last van gehad, dat zien we toch juist?

De heer **Spaargaren**: Ja, later en toen ook al hebben we er veel last van gehad. Het is ook een van de redenen dat we in november 2001 als bid-team de directie op die nog openstaande punten hebben gewezen. We wisten toen inmiddels ook, een ander konijn uit de hoge hoed, dat de NMBS wilde meedelen in binnenlandsvervoersopbrengsten. Kort gezegd, van de opbrengsten en kosten voor een trein van Amsterdam naar Rotterdam die normaal gezien altijd voor de NS zouden zijn, wilden ze opeens ook een deel hebben. Dat was nog een extra konijn uit de hoge hoed. Toen kwamen er een aantal dingen op tafel waar we echt niet op hadden gerekend.

De heer **Elias**: Hoe werd er gereageerd op al die konijnen?

De heer **Spaargaren**: Met verrassing en teleurstelling, want het was absoluut niet in lijn met de constructieve manier waarop NS en NMBS tot dan toe samenwerkten ten aanzien van bijvoorbeeld de Benelux-trein en in Thalys-verband.

De heer **Elias**: Maar toch ook met een zekere financiële lenigheid, als ik me niet vergis, bijvoorbeeld bij de Fransen. Kunt u eens vertellen hoe dat werd opgelost?

De heer **Spaargaren**: Ik weet niet of ik uw vraag precies begrijp, sorry.

De heer **Elias**: Voor zover wij hebben kunnen nagaan, is het risico van het contract/van het sluiten van een contract met de Fransen op een gegeven ogenblik door NS doorgeschoven naar de Staat. Daar kreeg u 18,5 miljoen voor terug.

De heer **Spaargaren**: Het was precies andersom. De Staat heeft een aantal risico's naar NS doorgeschoven, waarvoor 18,4 miljoen verlaging is afgesproken. Maar nu weet ik waarover u het hebt.

De heer **Elias**: Sorry, ik zeg het verkeerd. Het was een verlaging van de uiteindelijke concessievergoeding waarover mijn collega Van Gerven al uitgebreid met u heeft gesproken, namelijk die 178 miljoen, dat enorm gestretchte bod. Daar ging dan toch in ieder geval weer 18,5 miljoen van af.

De heer **Spaargaren**: Correct.

De heer **Elias**: Waarbij u wel een risico in de maag gesplitst krijgt.

De heer **Spaargaren**: We hebben met de overheid in die tweede fase gesproken over wat er nog geregeld moest worden met de NMBS en de SNCF, bovenop wat er in vrij rudimentaire vorm al door de Staat was afgesproken met deze partijen in het conceptcontract en de afspraken met de SNCF. Op basis van de relatie en de gesprekken met de partijen voordat de aanbesteding begon – voor alle duidelijkheid: we mochten niet met deze partijen spreken tussen het moment van het ontvangen van de

ITT in december en ik meen oktober of misschien juli bij het ondertekenen van het memorandum of understanding, een soort tussenfase ...

De heer **Elias**: De ITT was de uitnodiging om mee te doen aan de aanbesteding.

De heer **Spaargaren**: Ja. We hebben dus minimaal een halfjaar niet met de partijen mogen spreken. Op basis van de ervaringen voor die periode dachten we dat we die risico's konden overnemen van de Staat, ook omdat wij de beoogde vervoerder zouden zijn. Dan kun je beter vervoerders met elkaar die afspraken laten maken. Dat was ook de gedachte van de Staat op dat moment. Omdat het een zekere risicovermindering voor de Staat met zich meebracht en een zekere risicotename voor de NS, is toen die 18,4 miljoen afgesproken, als verlaging van de concessievergoeding.

De heer **Elias**: Kort voordat de NS gaat winnen en er ondertekend gaat worden, dringt u er met uw collega Frits Marckmann met grote kracht, zo hebben wij de indruk, op aan bij de directie van de NS om niet te tekenen. Waarom deed u dat? Dat doe je niet zomaar.

De heer **Spaargaren**: Dat deden we omdat we op dat moment – ik meen dat het eind november 2011 was – een aantal dingen zagen gebeuren die ons grote zorgen baarden. Ik heb net al drie zorgpunten genoemd ten aanzien van de NMBS, namelijk het feit dat men niet aan Den Haag–Brussel wilde meewerken en ook niet aan Breda–Brussel en dat men wilde delen in de binnenlandse opbrengsten. Verder zagen we dat de technische specificaties van de lijn, van de infrastructuur, nog steeds in beweging waren. We vermoedden dat het weleens heel lastig zou kunnen zijn om een trein te kopen die paste bij technische specificaties die nog niet bekend waren. Een vijfde zorgpunt betrof de tariefrestrictie. Er was alleen een kan-bepaling afgesproken met het ministerie. We kregen het vermoeden dat de Minister of in ieder geval de ambtenaren die niet zouden willen invoeren. Bovendien wisten we dat de Minister eerst wilde tekenen en dan pas het parlement wilde informeren. Op basis van onze gesprekken met Tweede Kamerleden in eerdere fases over IC Max et cetera waren we bezorgd dat de Kamer op dat moment voor een voldongen feit zou worden gesteld. We hadden dus een hele set van argumenten op grond waarvan we tegen de directie zeiden: we adviseren het tekenen nog maar even uit te stellen; we hebben nog tijd om dat te doen en we hebben de afgelopen maanden een aantal dingen gemerkt die ons echt zorgen baren.

De heer **Elias**: Even het puntje van de Tweede Kamer ertussenuit halen. Waarom baarde u dat specifiek zorgen? De Kamer zou geïnformeerd worden, maar dan was er toch al getekend?

De heer **Spaargaren**: We hadden het vermoeden dat het veel consternatie zou geven als de Kamer geïnformeerd zou worden over een concessie waarin een gemiddeld tariefniveau van plus 60% is afgesproken, weliswaar met een voetnoot met een kan-bepaling. We hadden het vermoeden dat de discussie over de tariefrestrictie weleens anders had kunnen verlopen als de Kamer daarop eerder zicht had gehad.

De heer **Elias**: Niettemin, u had een aantal vrij krachtige argumenten, zoals u die zojuist weergaf. De directie heeft daar echter geen gehoor aan gegeven. Waarom niet?

De heer **Spaargaren**: Dat weet ik niet. De heer Huisinga heeft op 5 december 2001 het contract ondertekend.

De heer **Elias**: U zult ongetwijfeld nadat u die bezwaren naar voren had gebracht, ook antwoord hebben gekregen op de vraag waarom ze niet juist waren of wel terecht waren, maar niettemin geïgnoreerd werden.

De heer **Spaargaren**: De directie heeft naar ik meen op 3 december, een paar dagen voor tekening, nog een brief naar het ministerie gestuurd waarin deze zorgpunten in iets andere bewoordingen naar voren zijn gebracht. Daarna heeft zij van het ministerie feitelijk het antwoord ontvangen: wij geven geen gehoor aan die zorgen, zorg er maar voor dat je op 5 december komt tekenen.

De heer **Elias**: Ja, en op 5 december is er nog een brief gestuurd. Daarin is vanuit de directie van de NS nadrukkelijk aangegeven: onder normale omstandigheden zou geen enkel bedrijf zo tekenen, maar we komen het toch doen. Er zit een soort laatste waarschuwing in. Die brief kende u, neem ik aan?

De heer **Spaargaren**: Die ken ik, ja.

De heer **Elias**: Die is van ... Van wie was die brief?

De heer **Spaargaren**: Ik meen dat die uiteindelijk door de heer Niggebrugge is ondertekend.

De heer **Elias**: Ja, die is van de heer Niggebrugge, directeur financiën. Het was een heel krachtig signaal, maar toch niet zo krachtig als u had gewenst, namelijk: nog niet tekenen.

De heer **Spaargaren**: Correct, ja.

De heer **Elias**: Vindt u dat het ministerie in deze fase onvoldoende rekening heeft gehouden met de Belgische spoorwegen en de Belgische belangen ter zake?

De heer **Spaargaren**: Het is achteraf natuurlijk altijd makkelijk om te zeggen «hadden ze maar dit of hadden ze maar dat». Het is wel zo ...

De heer **Elias**: Ik stel de vraag verkeerd. Vond u destijds dat er op dat moment te weinig aandacht van het departement was voor de positie van de Belgen?

De heer **Spaargaren**: We merkten in ieder geval dat het ontbrak aan goede contractuele afspraken met de Belgen over een dienstregeling waarvan de Nederlandse overheid wilde dat die gerealiseerd zou worden en waarover we op dat moment ook al tegen het ministerie aangaven dat het ongelooflijk moeilijk, zo niet onmogelijk was om met de Belgen tot een afspraak te komen. Dus ja, op dat moment vonden we dat die afspraken veel harder en ook veel uitgebreider gemaakt hadden moeten worden dan zoals ze er toen lagen.

De heer **Elias**: En leidde dat ook tot verwijten, in de zin van «jullie, Verkeer en Waterstaat, brengen ons, NS, in een onmogelijke positie; zo kunnen we niet werken»?

De heer **Spaargaren**: Nadat we weer met de NMBS mochten praten in de aanbesteding, hadden we het ministerie duidelijk gemaakt dat we dit soort signalen terugkregen en dat dat de gesprekken niet hielp.

De heer **Elias**: Maar dat leidde niet tot wat u wilde, namelijk dat er voor ondertekening ook vanuit het departement nog actie werd ondernomen.

De heer **Spaargaren**: Nee, daar leidde het niet toe.

De heer **Elias**: En hoe bezorgd was u daarover?

De heer **Spaargaren**: Nou erg bezorgd, zoals in de brief van 25 november ook is verwoord.

De heer **Elias**: Maar goed, ook weer niet zo bezorgd, want er is wel getekend.

De heer **Spaargaren**: Nogmaals, dat is gedaan met de beweegredenen die de heer Huisinga op dat moment had om die handtekening te zetten. Hij was op de hoogte van onze zorgen en het ministerie was op de hoogte van die zorgen. Dat is het enige dat ik erover kan zeggen.

De heer **Elias**: Meestal is dat een feestelijk moment, die ondertekening. Dat was op 5 december. Vanmorgen spraken we erover met de heer Pans. Hij wist niet eens of hij er nu wel of niet bij was geweest. U was er niet bij, begrijp ik.

De heer **Spaargaren**: Ja, ik weet dat ik er niet bij was.

De heer **Elias**: En waarom was u er niet?

De heer **Spaargaren**: Het was sinterklaas. Ik was sinterklaas aan het vieren met mijn kinderen.

De heer **Elias**: Heel goed. Ik heb nog een vraag over het voorgaande, een heel stuk terug in dit verhoor. U zei, ook weer in een bijzin: bij de concessieovereenkomst gingen bij het beoordelen 142 van de 152 punten over financiën. Dat is een beetje weinig, die tien punten die dan nog eventueel voor de reiziger overblijven, niet?

De heer **Spaargaren**: Wij vonden het opvallend. Die 142 punten waren opgebouwd uit 100 punten voor de basecase en 6 varianten à 7 punten, dus 42, voor de varianten. Als je het beste financiële bod deed op basecase en de varianten, kon je maximaal 142 punten halen. Er bleef vier keer tweeënhalf punt over voor zaken als een kans op een zitplaats en een tarief dat aanvaardbaar was. Maar dat viel natuurlijk volstrekt in het niet bij de 142 punten die je kon halen als je een zo hoog mogelijk financieel bod deed.

De heer **Elias**: Mag je daaruit afleiden dat het belang van de reiziger op dat moment volstrekt werd onderschat? Een zitplaats is toch voor veel mensen nogal belangrijk.

De heer **Spaargaren**: Ja. Ik kan alleen zeggen dat op dat moment, in de eerste fase van de aanbesteding, het ministerie puur financieel gedreven was om een zo hoog mogelijk financieel bod te krijgen, met het vooruit-

zicht dat in de tweede fase wellicht over kwaliteit voor de reizigers gesproken zou worden. Maar in die eerste fase werd daar absoluut niet op gelet.

De **voorzitter**: Wij gaan na de concessie naar de treinen zelf. Daartoe geef ik graag het woord aan mevrouw Vos, die met u wil spreken over de materieleisen en de omvang van de vloot.

Mevrouw **Vos**: Ja, mijnheer Spaargaren, eindelijk het rollend materieel, de treinen. Dat is toch een belangrijk onderdeel geweest van uw bod, van de concessie. Welk treintype had u in gedachten toen u dat bod deed? Ging u toen uit van bestaand materieel of van heel nieuw materieel?

De heer **Spaargaren**: We hebben in het bod aannames moeten maken over het soort treinen waarmee we gingen rijden. Voor de verbinding naar Parijs was het eigenlijk vrij simpel, want er was een trein voorgeschreven die 300 km/u moest kunnen halen. Bovendien waren we op dat moment onderdeel van de Thalys-organisatie en hadden we als NS zelf Thalys-treinen in ons bezit. Het zal u dan ook niet verwonderen dat de aanname was dat we daarvoor Thalys- of TGV-treinen zouden gebruiken. Voor de verbinding naar Brussel stond in de aanbestedingsdocumentatie een reistijde van 93 minuten, als ik het me goed herinner. Daarvoor hoeft u geen trein met een topsnelheid van 300 km/u te kopen. Die trein moet onderweg immers nog een paar keer stoppen. Als je ervoor zorgt dat de trein goed snel kan optrekken en afremmen, doet die maximumsnelheid er wat minder toe.

Vervolgens is er tijdens het maken van het bod een uitvraag gedaan, een soort marktconsultatie, bij de materieelbouwers. Ik meen dat zes, misschien zeven partijen zijn aangeschreven in de trant van «wij willen een trein met ongeveer deze capaciteit». We hadden op basis van de reizigersprognoses en de tarieven die we zouden hanteren uitgerekend hoeveel treinen we ongeveer nodig hadden en hoe groot die treinen zouden moeten zijn; ik meen ongeveer 550 zitplaatsen per trein. Daarmee valt de Thalys al af omdat die 377 zitplaatsen heeft, om maar eens wat te noemen. De trein moest ook een rijkarakteristiek hebben, om een technisch woord te gebruiken. Hoe hard kan hij optrekken? Hoe hard kan hij remmen? Hoe hard kan hij maximaal? Dat moest het mogelijk maken om van Amsterdam naar Brussel te rijden in 93 minuten «met stops op deze stations en per stop zoveel minuten».

We hebben een aantal indicaties van prijzen teruggekregen van de markt over een fictieve trein. Die treinen bestonden op dat moment immers niet. Ik meen dat sommige fabrikanten met een bestaande trein op de proppen kwamen, maar die was niet altijd geschikt. We hebben een prijsindicatie overgenomen in het bod. We hebben er in mijn herinnering nog klein stukje financiële marge bovenop gedaan, omdat we wisten dat we het over een trein hadden die misschien nieuw ontworpen moest worden en bovendien moest voldoen aan technische specificaties die niet helemaal helder waren. We zijn dus een beetje aan de veilige kant gaan zitten wat de kosten betreft. Vervolgens is de aanbesteding voor het uiteindelijke materieel door HSA gedaan, onder verantwoordelijkheid van de directie van HSA.

Mevrouw **Vos**: Als ik het goed begrijp, dacht u in het bod voor Parijs aan bestaande TGV's en voor het stukje Brussel kon een compleet nieuwe trein worden besteld. Ik heb ook ergens gezien dat men wilde uitgaan van bestaand materieel, materieel van de plank, zoals dat heet. Dat is een

bekende discussie in Nederland. Wist op dat moment in 2001 al: dit wordt een geheel nieuwe trein? Of dacht u: dit wordt van de plank?

De heer **Spaargaren**: Ik kan me dat niet helemaal meer herinneren. Ik weet nog wel dat we – we wisten welke treinen er zoal rondreden in Europa – een korte scan hebben gedaan om te zien of bijvoorbeeld een dubbeldeks-TGV geschikt zou zijn. Maar die zou weer problemen hebben met snel in- en uitstappen en dan zou je die tweeminutenstop in Rotterdam bijvoorbeeld weer niet halen. We wisten dus wel dat er een grote kans was dat het een trein was die wij in ieder geval op dat moment nog niet kenden. Wat er in de pen zat bij materieelbouwers, wisten we natuurlijk niet.

Mevrouw **Vos**: Bij die consultatie was u eigenlijk op zoek naar treinen die 220 km/u zouden rijden. Die zouden een stukje goedkoper zijn en die zouden ook geschikt zijn voor het stuk waarop reizigers vaker in en uit zouden stappen.

De heer **Spaargaren**: Ja, 220 km/u was geen eis. De reistijd, zoals die door de overheid was geëist, moest gehaald worden en de materieelbouwers moesten ons ervan kunnen overtuigen dat die ook gehaald kon worden.

Mevrouw **Vos**: We hebben dan een ander type trein dat ook wat goedkoper is. Speelde ook nog mee dat NS meer autonomie zou hebben ten opzichte van de Franse spoorwegen als zij meer zeggenschap zou hebben over deze treinen en op dat stuk dus niet met een TGV of het Thalys-concept zou rijden?

De heer **Spaargaren**: De Thalys bediende de markt Parijs–Brussel–Amsterdam en NMBS en NS samen wilden de verbinding Brussel–Amsterdam blijven exploiteren. Dat was ook voor de aanbesteding al het oogmerk. Dat kan overigens met treinen van dezelfde fabrikant, want SNCF en de firma Alstom zijn niet één en dezelfde.

Mevrouw **Vos**: Maar wel allebei Frans.

De heer **Spaargaren**: Ja, maar ik wil liever niet treden in allerlei grootindustriële, politieke aannames. Voor ons was van belang dat die treinen voldeden aan de specificaties en een goede prijs-kwaliteitverhouding zouden hebben, dus dat ze zouden voldoen aan de eisen, tegen een prijs die aantrekkelijk genoeg was.

Mevrouw **Vos**: We hadden het net over die brieven, die waarschuwingen die u stuurde aan de raad van bestuur van NS. Daarin wordt ook een aantal opmerkingen gemaakt over het gedrag van de Franse spoorwegen. Ze zouden misschien dreigen om Brussel over te slaan, dan wel zich terug te trekken uit Thalys als er niet zou worden samengewerkt op basis van dat Thalys-concept. Dat heeft geen enkele rol gespeeld bij keuze om een andere trein te bestellen?

De heer **Spaargaren**: Uiteindelijk niet bij de keuze om een andere trein te bestellen. De mensen die de aanbesteding uiteindelijk hebben geleid, zullen u dat ook vertellen. Ik herinner me uit de gesprekken die de heer Marckmann met de SNCF heeft gehad, dat men de aanbesteding van internationaal vervoer in Nederland sowieso een volstrekt onbegrijpelijk proces vond – want in Frankrijk was dat volstrekt ondenkbaar – en dat

men constateerde: je kunt wel een aanbesteding organiseren tot de Nederlandse grens, maar om tot Gare du Nord te kunnen komen, heb je wel ons nodig; in wat hoofdlijnenafspraken met de overheid van Nederland hebben we iets gezegd over hoeveel treinen er per uur zouden kunnen aankomen, maar misschien is het tegen die tijd wel vol. Ik herinner me dat Marckmann me dat soort dingen heeft verteld. We kregen wel zorgen dat de Fransen misschien iets heel anders zouden willen. Ze hadden de zeggenschap in Thalys, want daar hebben ze een meerderheid in. Er was NS en NMBS dus ook wel wat aan gelegen om de verbinding Brussel–Amsterdam in een separaat concept in eigen hand te houden en dus niet meteen van Thalys onderdeel te laten worden, nog los van de vraag wie de treinen bouwt.

Mevrouw **Vos**: U zegt: ik had een ander type trein nodig, ik kon helemaal niet met zo'n dure Thalys werken, gewoon gezien de reizigersbehoefte op dat stukje Amsterdam–Brussel?

De heer **Spaargaren**: Ja, vanwege het aantal zitplaatsen in de trein, het feit dat de perrons in Frankrijk een andere hoogte hebben ...

Mevrouw **Vos**: De deuren groter.

De heer **Spaargaren**: De deuren zijn te klein, inderdaad. We wisten dat het heel waarschijnlijk was dat er een ander soort trein dan een Thalys zou worden aangeboden om aan onze vraag te voldoen.

Mevrouw **Vos**: Dus die keuze voor een ander type trein was niet per se ingegeven door het feit dat die trein goedkoper was, wat vaak wordt gesuggereerd, maar door het feit dat een ander soort trein nodig was.

De heer **Spaargaren**: Correct.

Mevrouw **Vos**: In het bod geeft u ook aan dat u met 220 km/u naar Brussel gaat rijden, zoals u net al zei, en dat u daarmee die rijtijd van 93 minuten zou gaan halen. Die rijtijd die door het ministerie werd gevraagd, was gebaseerd op treinen die wel 300 km/u zouden rijden. Was het wel mogelijk om die rijtijd te halen met een trein die langzamer reed?

De heer **Spaargaren**: Ja, daarover zijn ook vragen gesteld door het ministerie in de clarification questions die na het indienen van het bod gesteld werden aan NS. Kan het echt wel met een 220 km/u-trein? We hebben toen laten zien, op basis van materieel dat we toen kenden – er was wel 220 km/u-materieel en dat had dan weer niet precies het aantal zitplaatsen, maar je kon het dan wel laten zien – dat er treinen waren die maximaal 220 km/u gingen en zo snel konden optrekken en afremmen dat daarmee die reistijden gehaald konden worden. Er is een vraag-en-antwoordspel tussen NS en het ministerie geweest. We hebben het ministerie er uiteindelijk van kunnen overtuigen dat het kan, dus dat je in 93 minuten van Amsterdam naar Brussel kunt rijden met een trein met die topsnelheid. Het kan nog steeds, tot op de dag vandaag.

Mevrouw **Vos**: Op basis van welke informatie was dat dan? Was het standaard? Was het een bestaande trein? Hoe hebt u het ministerie kunnen overtuigen?

De heer **Spaargaren**: Ik weet dat mijn collega Bouman, die in het bid-team zat, een aantal bestaande treintypen kende, inclusief de rijkarakteristieken daarvan, dus de aanzetsnelheid en de remsnelheid, en op basis van die aannames heeft laten zien dat het kon. Dat heeft het ministerie ook kunnen zien en verifiëren.

Mevrouw **Vos**: Ik ga me nu bezighouden met mijn favoriete hobby, namelijk snel optrekken, weliswaar met de auto. Op een rit naar Brussel scheelt het zeven à acht minuten als je niet met een 300 km/u-trein rijdt maar met een 220 km/u-trein. Dan moet je dus eigenlijk acht minuten inhalen. Ik zeg dat op basis van de gegevens die we hebben. Is het wel mogelijk om die acht minuten in te halen met dat snelle optrekken – met afremmen haal je dat immers niet – waarbij je maar vier keer, «fyra», vier steden, snel mag optrekken?

De heer **Spaargaren**: U bedoelt dat je er met een trein met een topsnelheid van 300 km/u 8 minuten eerder bent kunt zijn dan binnen 93 minuten, dus in 85 minuten?

Mevrouw **Vos**: Ja, want er was een verschil van zeven à acht minuten als je met 220 km/u zou rijden. Dan moet je dat inhalen door vier keer heel snel op te trekken.

De heer **Spaargaren**: De Thalys trekt niet zo heel snel op. Het is niet zo dat je helemaal in je stoel wordt gedrukt.

Mevrouw **Vos**: Nee, die 220 km/u-trein zou heel snel moeten optrekken om die acht minuten tijdwinst te halen.

De heer **Spaargaren**: Nee, om die 93 minuten te halen. Je kunt het je veroorloven om acht minuten langer te rijden, omdat dat was toegestaan.

Mevrouw **Vos**: Nee, bij die 93 minuten ging men uit van een trein die 300 km/u reed. U zegt: dat gaan we doen met 220 km/u en dat halen we in met heel snel optrekken. Met acceleratie dus.

De heer **Spaargaren**: Het kan ook met een trein die maximaal 220 km/u gaat, exact.

Mevrouw **Vos**: Op die manier overtuigde u het ministerie dat het zou kunnen halen, die 93 minuten.

De heer **Spaargaren**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dat wordt heel lastig. Twee keer op dat hele traject tussen Amsterdam en Brussel trek je op tot de maximumsnelheid van 220 km/u, en niet vier keer.

De heer **Spaargaren**: Dat geeft ook aan dat de topsnelheid veel minder van belang was. Het gaat inderdaad om de acceleratie en het afremmen.

Mevrouw **Vos**: Die topsnelheid is wel van belang, want je kunt niet vier keer helemaal tot het maximum optrekken.

De heer **Spaargaren**: Nee, maar dat kan ook niet met een 300 km/u-trein. Die kan ook niet vier keer zijn topsnelheid halen. Die kan ook niet tussen Amsterdam en Schiphol 300 km/u rijden. Dat kan alleen tussen Schiphol en Rotterdam, dat stukje.

Mevrouw **Vos**: Uiteindelijk hebt u het ministerie blijkbaar wel kunnen overtuigen dat het kon met dat andere, nieuwe materieel dat tot maximaal 220 km/u kon optrekken. Vervolgens werd HSA opgericht. Men ging van start. Tot 2006 hebt u in de raad van toezicht gezeten van HSA.

De heer **Spaargaren**: De stuurgroep.

Mevrouw **Vos**: De stuurgroep, sorry. U hebt dus ook de aanbesteding meegemaakt van het rollend materieel, de treinen. Vervolgens moest u daadwerkelijk treinen gaan bestellen. Ze zouden niet alleen in 93 minuten naar Brussel moeten rijden, maar ook moeten voldoen aan de allernieuwste Europese eisen. Die waren toen, in 2001 toen u het bod deed, voor een deel nog niet definitief. Ze moesten ook voldoende zitplaatsen bieden om alle reizigers mee te nemen. Daar hadden we het net al over. De treinen zouden ook nog eens beschikbaar moeten zijn als de infrastructuur klaar zou zijn. Dat was toen nog gepland voor 2007. Wanneer zouden volgens u de treinen besteld moeten worden als je in 2007 klaar wilt zijn?

De heer **Spaargaren**: Dat zou ik niet zo kunnen zeggen. Ik kan alleen verwijzen naar het volgende. In de discussie over de tariefrestructie hadden we in december 2001 aangegeven dat je eventuele extra treinen moest bestellen voor, naar ik meen, september 2002.

Mevrouw **Vos**: Extra treinen? En treinen überhaupt?

De heer **Spaargaren**: Als je extra treinen voor meer reizigers wilt bestellen. Als je de tarieven omlaag zou brengen, moest je meer treinen bestellen. Het uiterste moment dat we daarvoor in de concessie hadden opgenomen, was september 2002. Daar is geen gebruik van gemaakt, dus dat is hypothetisch. Maar dat geeft even aan dat we toen inschatten dat het minimaal vijf jaar zou zijn.

Mevrouw **Vos**: Dus dan had je in 2002 moeten gaan bestellen, dus een contract tekenen met een eventuele treinenbouwer.

De heer **Spaargaren**: Dat was in december 2001 de aanname, ja.

Mevrouw **Vos**: Dat werd veel later, maar daarover zullen we het nog hebben. We hebben het net gehad over al die zaken die de nieuwe trein zou moeten kunnen. Hoe reageerden de treinfabrikanten op de vraag die u stelde, het bestek?

De heer **Spaargaren**: Dat kan ik u niet zeggen. Ik zat in de stuurgroep HSA als de expert die het bod had gemaakt en die de heer Döbken als algemeen directeur van HSA, die u op vrijdag spreekt, ondersteunde voor het geval hij vragen had over het bod wat betreft reserveringsplicht, tarieven, reizigersprognoses of elementen van het businessplan: «goh, hoe heb je dat zo bedacht?». Daarover kon ik dan verduidelijking geven. Hij is vervolgens met zijn inkopers een echte aanbesteding gaan organiseren voor rollend materieel, met specificaties die veel gedetailleerder waren dan die voor de marktconsultatie die wij destijds hadden gedaan.

Hij heeft ook uit eerste hand de reacties van de industrie teruggekregen, in de zin van «dit moet een nieuwe trein worden» of «dit is een bestaand concept, maar het moet wat worden aangepast». Ik heb dergelijke antwoorden nooit uit eerste hand meegekregen.

Mevrouw **Vos**: Maar wat vond u van het aantal treinenbouwers dat een serieus bod deed?

De heer **Spaargaren**: Het is bij elke aanbesteding prettig als je wat te kiezen hebt. Dat geldt ook voor deze aanbesteding. Als nog twee of drie fabrikanten aan die eisen kunnen voldoen, is dat in algemene zin altijd lastiger dan wanneer je uit zes of zeven fabrikanten kunt kiezen.

Mevrouw **Vos**: Het waren er maar vier. We hadden het net over het tekenen van het contract, van het bod. U zei dat het een groot risico zou zijn dat al die technische specificaties, de TSI's in vaktermen, nog niet gereed waren. Heeft dat meegespeeld?

De heer **Spaargaren**: Ten tijde van het ondertekenen van het bod of vlak daarvoor wisten we dat het lastig zou worden om in een specificatie van een materieelbestelling op te schrijven: uw trein moet voldoen aan de nieuwste versie van de TSI's. Het is bijna alsof je, terwijl je net Windows 10 hebt gehad, tegen een computerfabrikant zegt: de computer die u bouwt, moet voldoen aan Windows 13 en wat de veranderingen zijn tussen 10 en 13 kunnen we u nog niet vertellen. Dat is in feite wat wij in november 2001 signaleerden als iets wat weleens een groot probleem zou kunnen worden. Dat was de strekking van wat we toen hebben geschreven.

Mevrouw **Vos**: Het zat wel allemaal in het bestek. Uiteindelijk reageerde een beperkt aantal treinenbouwers. Weet u – u zat immers bij HSA – waarom die treinenbouwers niet zaten te springen om deze opdracht?

De heer **Spaargaren**: Sorry, waarom ze niet ...?

Mevrouw **Vos**: Zaten te springen. Waarom hebben niet veel meer partijen zich gemeld?

De heer **Spaargaren**: Dat weet ik niet precies. Ik weet wel – maar dat is in algemene zin – wat treinfabrikanten doen. Ze verkopen het liefst zo veel mogelijk een standaardtrein. Een trein opnieuw ontwerpen vinden ze dus sowieso lastig, zeker als de orderportefeuille goed gevuld is met de standaardtrein. Als dat ook nog eens gekoppeld is aan een ordergrootte die niet al te interessant is, ontstaat er – dat is, denk ik, een algemeen fenomeen – minder interesse. Het feit dat wellicht ook nog wat technische specificaties in beweging zijn, zal ook niet hebben meegeholpen. In algemene zin kan ik me dan ook voorstellen dat voor de materieelbouwers deze aanbesteding niet heel aantrekkelijk was.

Mevrouw **Vos**: Het was een heel ingewikkelde vraag, zegt u, met allerlei nieuwe eisen, ook eisen waar je misschien niet zo veel aan kon doen omdat ze nu eenmaal uit Europa kwamen. Het was een heel kleine order. In het begin zou het gaan om 26 treinen, wat niet veel is voor fabrikanten. En het moest snel klaar zijn.

De heer **Spaargaren**: Het moest snel klaar zijn, daar hebt u ook gelijk in. Ik meen dat in die periode ook duidelijk werd dat zelfs die 26 al aan de hoge kant was. Waar u zelf al zei dat het een vrij beperkte order was voor de grote materieelfabrikanten, werd dat aantal ook nog eens kleiner. Daarmee werd het nog minder interessant.

Mevrouw **Vos**: Toen u dat bod deed in 2001 – we hadden het net over die datum van 5 december – was iedereen zich er toen van bewust dat het heel lastig zou zijn om materieel te kopen dat zou voldoen aan al die eisen en op tijd klaar zou zijn?

De heer **Spaargaren**: Iedereen die onze brief had gelezen, was zich daar hopelijk wel van bewust, ja. Dat risico hebben we toen ook onderkend.

Mevrouw **Vos**: Nog een laatste vraag over het materieel. Is zo'n 220 nou een hogesnelheidstrein of een gewone, opgevoerde trein?

De heer **Spaargaren**: Ik zou niet weten wat de definitie daarvan is. Een van de kenmerken van een hogesnelheidstrein of een trein waarvan we vinden dat het onmiskenbaar een hogesnelheidstrein is, bijvoorbeeld een trein die 200 km/u rijdt, is het gegeven dat de deuren drukkicht zijn gemaakt, zodat het allemaal vast blijft zitten als er twee treinen met 300 km/u langs elkaar gaan. Waar precies de scheidslijn ligt – dit is een hogesnelheidstrein en dit is een opgevoerde intercity, om het zo te zeggen – is vrij arbitrair. Ik denk dat de deskundigen daarover van mening verschillen.

Mevrouw **Vos**: Helemaal zeker was u er dus niet van dat u een hogesnelheidstrein aanbood. Het was een snelle ...

De heer **Spaargaren**: We moesten een trein aanbieden die aan de rijtijden voldeed en dat hebben we gedaan. We hebben het ministerie daarvan overtuigd. Het was een trein met een maximumsnelheid van 220 km/u. Maar nogmaals, die bereik je ook maar twee keer, zoals u zelf al zei. Je kunt je dus afvragen of je een trein wilt hebben die ... Het is bijna alsof je zegt: ik heb wel een Ferrari, maar ik mag er niet harder dan 100 km/u mee. Het gaat er uiteindelijk om of die trein de reistijden haalt. Dat was het enige dat ertoe deed. Dat dat met een trein zou gebeuren die sommigen misschien niet als hogesnelheidstrein beschouwden, was voor ons veel minder van belang.

Mevrouw **Vos**: Dank u wel.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nog even naar de rijtijd van 93 minuten. Heb ik u goed beluisterd dat volgens u met die trein van 220 km/u die rijtijd van 93 minuten gehaald kon worden?

De heer **Spaargaren**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat was de berekening. Uw motiveerde dat met «je hebt toch te weinig tijd om zo hard te rijden, omdat de afstanden zo kort zijn». U noemde Amsterdam–Rotterdam, maar je hebt ook het traject Rotterdam–Antwerpen. Daar kun je wel 300 km/u rijden.

De heer **Spaargaren**: Ja, dat klopt. Desondanks kun je met een trein die maximaal 220 km/u kan, de reistijd van 93 minuten tussen Amsterdam en Brussel halen. Dat was de enige eis die hard in het bod stond.

De heer **Van Gerven**: Ja. Maar zoals collega Mei Li Vos al zei, was die berekening van 93 minuten eigenlijk gebaseerd op een maximumsnelheid van 300 km/u.

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

De heer **Van Gerven**: Je hebt een heel stuk ... Nee, ga uw gang.

De heer **Spaargaren**: Als de overheid voor de verbinding Amsterdam–Brussel een 300 km/u-trein had gewild, had ze dat zo moeten specificeren in de aanbesteding. Ze wilde de marktpartijen de vrijheid laten om een eigen concept op Amsterdam–Brussel neer te zetten. Dat kon je in de aanbesteding lezen. Ze heeft dat niet zo willen voorschrijven. In feite wilde ze het aan de bidders overlaten om een trein te introduceren tussen Amsterdam en Brussel die in 93 minuten van Amsterdam naar Brussel kon. Die hoefde niet per se 300 km/u kunnen rijden.

De heer **Van Gerven**: U hebt berekend dat u die kon leveren met een trein van 220 km/u.

De heer **Spaargaren**: Correct.

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

De **voorzitter**: We gaan even een uitstapje maken naar Engeland. Dat vindt u vast wel aangenaam. In Engeland is het spoorvervoer heel anders georganiseerd, ook wel in concessies en aanbestedingen. U komt zelf net terug uit Engeland. U was daar directeur van een van de NS-dochters, zoals ik al even vertelde in de inleiding. Wat zijn nu de kenmerkende verschillen tussen de manier waarop in Engeland concessies worden uitgegeven en de manier waarop dat in Nederland wordt gedaan?

De heer **Spaargaren**: Het kenmerkende verschil is dat het in bijna alle gevallen gaat over een bedrijf dat al geëxploiteerd wordt, een concessie die al rijdt en waarvan al bekend is hoeveel treinen je ervoor nodig hebt. Concessies die niet twee internationale monopolisten nodig hebben om een verbinding tot stand te brengen. Concessies die niet haast een revolutie teweegbrengen in bijvoorbeeld reistijden, om het zo te zeggen. Je neemt een soort running business over, een bedrijf dat al een bedrijf is. Je bekijkt wat je eraan kunt verbeteren. Dan doe je een bieding en kun je een concessie winnen. Zo werkt het in feite. Ik denk dus dat het kenmerkende verschil het volgende is. In Nederland is met de HSL-Zuid geprobeerd om een lijn aan te besteden die nog niet bestond. Hij moest nog gebouwd worden. Voor reizigers was het een geweldige revolutie in de zin van reistijden. De medewerking van SNCF en NMBS was absoluut cruciaal voor het succesvol tot stand brengen van de exploitatie. Die complicaties heb je bij concessies in meestal Engeland niet.

De **voorzitter**: Mag ik het dan zo begrijpen dat als we daaruit al een les zouden moeten destilleren, u zou zeggen: ga nu niet twee variabelen veranderen, dus én een traject én een vervoerder, maar doe het een voor een, zoals in Engeland?

De heer **Spaargaren**: Het is ieder geval een stuk risicovoller om een aanbesteding te organiseren waarbij zo veel variabelen in beweging zijn als bij de HSL-Zuid. Dat is ook wel gebleken, maar ik denk dat het ministerie en ook NS zich ervan bewust waren dat het ongelooflijk

moeilijk was om met name internationaal vervoer openbaar aan te besteden. In Engeland is dat niet het geval. In die zin kan ik me ook wel voorstellen ... Kijk, het was natuurlijk een periode van marktwerking. Er waren net UMTS-frequenties geveild voor 6 miljard gulden in de zomer van 2000, kan ik me herinneren. Maar dat is echt heel iets anders dan internationaal treinvervoer, dat toch een beetje ouderwets is georganiseerd, met samenwerking met internationale partners die eigenlijk van marktwerking op het spoor nog nooit gehoord hebben en er ook niets van willen weten.

De **voorzitter**: We hebben ook begrepen dat er in Engeland een bijzondere constructie is voor het geval een nieuwe concessiehouder er niet uitkomt of het misgaat. De overheid neemt daar een andere rol in. Kunt u daar iets over vertellen?

De heer **Spaargaren**: U doelt waarschijnlijk op iets wat zich heeft voorgedaan toen de vervoerder op de East Coast Main Line – dat is aan de oostkust van Engeland, met snelle treinen tussen Londen en York, bijvoorbeeld – niet meer aan de verplichtingen kon voldoen. De overheid heeft toen voorzien in een soort management-bv of een aantal managers in opdracht van de overheid, veelal consultants overigens. Namens de overheid nemen die het runnen van die lijn over. Dat is op zich een vrij gebruikelijke vorm om als overheid een back-up, een soort terugvaloptie, te regelen, mocht de private vervoerder niet meer voldoen, om welke reden dan ook. Dan wordt er een soort tijdelijk overheidsbedrijf opgericht om de exploitatie voort te zetten.

De **voorzitter**: Helder. We komen tot een afronding. We hebben vandaag veel onderwerpen met u besproken. Ik kan u zeggen dat vandaag een aantal onderwerpen is langsgelopen waarvan u een beeld hebt geschetst dat de commissie niet herkent. Dat betreft bijvoorbeeld wat wij zeiden over de businesscase. U hebt uitgelegd dat er bijzondere aannames waren, uiteindelijk zeer gestretcht. In de laatste week – de heer Van Gerven is daarop ingegaan samen met u – is er wat aan knoppen gedraaid, waardoor de businesscase uiteindelijk werd onderbouwd met aannames. De heer Van Gerven gaf aan dat die aannames niet zijn terug te vinden. U zei: we hebben ze wel gegeven. Toen HSA – de komende weken komen we daar nog over te spreken – het toch een beetje moeilijk kreeg, kwamen ze niet boven tafel, dus ze waren er niet. Kunt u misschien nog even in herinnering roepen wat u daarover hebt gezegd tegen de commissie of kunt u zeggen wat u zich werkelijk herinnert van die aannames die onder die businesscase lagen?

De heer **Spaargaren**: Wat ik me herinner van de aannames onder de businesscase, is dat we in het bod een aantal aannames hebben moeten expliciteren, bijvoorbeeld over prijselasticiteit. Je kunt wel zeggen dat je plus 60% veronderstelt, maar je moet wel enigszins aannemelijk kunnen maken dat het ook in de praktijk kan worden gedragen. Ik herinner mij bijvoorbeeld dat er in het bod zaken staan als «dit is bekend qua prijselasticiteit daar» en «value of time-analyses zeggen zus». Dat soort aannames zijn in het bod gemaakt. Er is ook duidelijk in het bod te zien geweest, ook in de financiële bijlages ervan, dat er gerekend is met een inflatie van x, een economische groei van y, een toename van het vliegverkeer met z. Dat is wat ik mij herinner van wat ...

De **voorzitter**: Maar hoe verklaart u dan dat er eindeloos gesteggeld is over het niet-overleggen van de aannames die onder het bod lagen? Dat is een discussie geweest die eindeloos heeft geduurd. We komen daar nog zeer uitvoerig over te spreken, dus daarom vind ik het zo belangrijk om van u te horen hoe dat kan.

De heer **Spaargaren**: Nee, dat snap ik. In mijn herinnering is het gesteggel, zoals u dat noemt, gegaan over de details van de businesscase die ten grondslag lag aan. U moet begrijpen dat voor de financiële modellen die het consortium moest inleveren bij de bieding een bepaald format was voorgeschreven door de overheid. Vervolgens is HSA met een businessplan van start gegaan. Daar zat bijvoorbeeld 178 miljoen in voor variant zes. Er heeft nooit een businessplan bestaan met het format van de overheid dat past bij 148 miljoen. Dat is immers later tot stand gekomen. Toen de heer Döbken begon als directeur van HSA, is het eerste wat hij op dag één naar ik aanneem heeft gedaan – u kunt het hem vragen – het maken van een businessplan dat paste bij 148 miljoen concessievergoeding.

De **voorzitter**: Het is toch een beetje de omgekeerde wereld dat je eerst een bod doet en daar onderling allerlei aannames onder hangt, gestretcht zoals u zelf zegt, en dat die mogelijk wel ergens zijn, maar du moment dat er om gevraagd wordt omdat het ingewikkeld wordt, is een en ander ... Kwijt? Niet gemaakt? Verdwenen? Het is onduidelijk.

De heer **Spaargaren**: Nogmaals, ik was daar in die periode niet bij betrokken. Ik weet dat er veel gesprekken hebben plaatsgevonden over de businesscase, zoals dat is genoemd. Of dat gaat over – daarom probeer ik zo expliciet, zo specifiek te zijn over welke aannames ik kende uit het bod – welke financiële formats door de overheid gevraagd waren, die dus anders waren omdat ze pasten bij het bod en niet bij de startsituatie van HSA ... De overheid heeft niet gevraagd om een nieuw ingevuld format dat optelt tot 148 miljoen, om het even zo simpel te zeggen.

De **voorzitter**: Of het nu formats waren of niet, ik constateer alleen dat er erg lang is gediscussieerd over het feit dat NS is gevraagd «onderbouw dit» en dat de onderbouwing er niet was.

De heer **Spaargaren**: Ja, dat constateer ik met u. Ik heb dat ook gevolgd in het nieuws, ja.

De **voorzitter**: Er is iets wat wij daar fascinerend aan vinden. Nu kom ik bij het tweede punt waarover we vandaag wat hebben geëxerceerd met elkaar en waar we niet helemaal op één lijn kwamen, namelijk de tariefrestrictie. U geeft aan dat er veel uitdagingen waren neergelegd ten aanzien van de prognoses, maar uit de stukken mogen we opmaken dat bij een tariefrestrictie er misschien wel minder geld werd gevraagd voor een kaartje, waardoor er meer mensen in de trein zouden gaan, maar never nooit niet zo veel dat het 47 miljoen zou kosten omdat er treinen moesten worden gekocht. Die zijn niet gekocht, maar ze hadden op dat moment ook niet hoeven te worden gekocht. Dat maakt u toch ook op uit de stukken?

De heer **Spaargaren**: Ja, maar dat is kennis van achteraf, want op dat moment waren de prognoses zoals ze waren en waren de effecten van een tariefrestrictie op het aantal reizigers zoals met het ministerie overeengekomen ...

De **voorzitter**: Maar de prognoses waren zo vreselijk opgerekt. Dan kunt u toch niet denken ...

De heer **Spaargaren**: U zegt: u hebt nooit gekocht ...

De **voorzitter**: U was niet van plan ze te kopen.

De heer **Spaargaren**: De treinen zouden gekocht zijn op basis van de aannames die er toen lagen. Dat is het enige waarover ik iets kan zeggen. Dat de reizigersaantallen zich vervolgens anders hebben ontwikkeld, is een gevolg van een heleboel externe factoren die zich na indiening van het bod hebben afgespeeld. Dat dat tot een lager basisgetal heeft geleid waardoor je die extra treinen misschien niet meer behoefde te kopen, is een wetenschap die we toen niet hadden. Toen was ...

De **voorzitter**: In uw beleving in ieder geval niet. Als ik u zeg dat wij uit de berekeningen, ook op dat moment, een ander beeld hebben, dan blijft het hier ergens in het midden liggen, denk ik.

De heer **Spaargaren**: Dat is dan zo, ja.

De **voorzitter**: Oké. U hebt zich heel erg verdiept in de exploitatie van de HSL-Zuid. U had een beeld van «wat moeten we daarmee doen». U gaf aan dat de Thalys niet direct het meest geëigende vervoer was, dus «we gaan iets nieuws bedenken». We zien heel veel jaar later, nu eigenlijk, dat het beoogde vervoer over die lijn nog niet tot stand is gekomen. Wat is uw oordeel daar nu over?

De heer **Spaargaren**: Ik vind het vreselijk dat dat niet tot stand is gekomen, want ik ben een treinreiziger, een belastingbetaler en ik heb vrienden in Antwerpen wonen. Ik zag een lijn voor me die door zo veel mogelijk reizigers gebruikt zou worden, weliswaar iets duurder dan het hoofdrailnet, maar dat was ook gerechtvaardigd, met een hoge frequentie, met grote capaciteit en met een intercity, een snelle Benelux-trein om het zo te zeggen, die dan weliswaar niet meer in Den Haag stopt, maar die net zo goed deel van het Nederlandse net uitmaakt als de Benelux-trein dat deed voor 1999. Met hoge snelheid naar Parijs en misschien nog naar Londen. Dat is allemaal niet uitgekomen. De Nederlandse reizigers, maar ook de mensen in België die in die markt op en neer reizen, hebben natuurlijk een heel slecht product, nog steeds. Dat is iets wat mij zeer aan het hart gaat.

De **voorzitter**: U hebt in het begin van het verhoor vrij duidelijk gemaakt wat uw wensen waren. U herhaalt ze nu ook: veel mensen in de trein, niet te gek dure kaartjes, een hoge frequentie. Maar uiteindelijk doet de NS een heel hoog bod voor een trein die wel heel vol zit, maar waar mensen erg veel geld voor moeten betalen. Dat wijkt wel erg af van wat u eigenlijk had gewild.

De heer **Spaargaren**: Ja, dat klopt. De uitvraag van het ministerie zoals die uiteindelijk in de aanbesteding is verwoord, wijkt heel erg af van wat NS, en ook ikzelf, persoonlijk als de beste manier van het benutten van de hsl zag en dat is eigenlijk iets wat, denk ik, het beste in het IC Max-bod was vastgelegd.

De **voorzitter**: Dus eigenlijk zegt u: toen ik lid was van het bid-team, hadden we eigenlijk een andere keuze moeten maken met elkaar, zodat we misschien wel die hsl uiteindelijk op een optimale manier hadden kunnen benutten, maar op de manier waarop we het nu met elkaar hebben ingericht, is dat niet gelukt.

De heer **Spaargaren**: Wij, NS, of ik kon op dat moment die keuze niet maken. Als we dat gedaan zouden hebben, geleerd hebbende van de ervaringen uit het recente verleden, wisten we dat dat direct in de prullenbak zou belanden, dus dat hebben we niet kunnen doen.

De **voorzitter**: Oké. Ik heb nog twee slotvragen. De eerste slotvraag is: hebt u nog zaken waarnaar we niet hebben gevraagd, maar waarvan u vindt dat de commissie ze moet meewegen omdat ze van belang zijn?

De heer **Spaargaren**: Nee, ik denk dat er genoeg aan de orde is geweest.

De **voorzitter**: De tweede vraag is: hebt u vermoedens van onregelmatigheden in dit dossier?

De heer **Spaargaren**: Nee.

De **voorzitter**: Dan sluit ik hiermee ons verhoor. Dank u wel.

Sluiting: 17.47 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 20 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Van Krieken (extern adviseur Ministerie van Verkeer en Waterstaat).

Aanvang: 9.31 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Van Krieken de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Van Krieken. U hebt vanuit uw achtergrond als werktuigbouwkundige en bestuurskundige in uw werkzame leven ruim 25 jaar voor NS gewerkt. U hebt zich onder andere beziggehouden met beginproblemen van treinen, de kinderziektes waaraan treinen soms lijden bij nieuw materieel. U hebt gewerkt als hoofd op een bedrijfsplanning en operationele planning. U hebt werkzaamheden verricht als projectleider bij de dienstregelingen en de verkeersleiding. Sinds 1998 bent u zelfstandig en onafhankelijk consultant en werkt u zelfs wereldwijd aan spoorprojecten. De toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat heeft u van 1999 tot en met mei 2001 langere perioden ingehuurd vanwege uw expertise en uw kwaliteiten om mee te werken aan de aanbesteding van de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid. Daarbij was u betrokken bij de voorbereidende werkzaamheden voor de dienstregeling en de capaciteit en de infrastructuur. Ook was u betrokken bij de beoordeling van de biedingen. Dat maakt dat wij vandaag met u willen spreken. We hebben een aantal vragen over de aanbesteding van de vervoersconcessie, met name in het licht van uw expertise. Het verhoor vandaag zal met name worden gevoerd door mevrouw Vos en de heer Van Gerven.

Mevrouw **Vos**: Fijn dat u er bent, mijnheer Van Krieken. U hield zich in 2001 onder andere bezig met de berekening van de rijtijden. De rijtijd is de tijd die de trein nodig heeft tussen twee stations. Die tijd wordt dan ook opgenomen in de dienstregeling. De rijtijden zijn onder meer afhankelijk van de snelheid van de trein en het acceleratievermogen van een trein, dus de snelheid waarmee die kan optrekken. In de uitvraag voor de aanbesteding van de concessie zijn de maximumrijtijden opgenomen. Hoe kwamen die rijtijden toen tot stand?

De heer **Van Krieken**: In 1999 en 2000 hebben we een capaciteitsstudie gedaan voor de hogesnelheidslijn, voor de infraprovider tender overigens. Bij die gelegenheid hebben we naar allerlei informatie gekeken die beschikbaar is over de wijze waarop met name de internationale treinen ingepast moesten worden in het Europese hogesnelheidsnetwerk. Uit dat werk is de opstelling voorgekomen die in de tenderdocumentatie te vinden is.

Mevrouw **Vos**: Kunt u daar iets meer over uitleggen? Hoe komen die rijtijden tot stand? Hoe berekent u die?

De heer **Van Krieken**: Bij rijtijdberekening wordt eerst gekeken naar de karakteristiek van de trein. Hoe hard kan de trein aanzetten, hoe sportief kan hij rijden? Je moet naar de condities van de baan kijken. Waar zijn snelheidsbeperkingen, waar moet je beginnen met remmen? Als je dat allemaal doet, krijg je een soort kale, technische minimumtijd. Dat is niet genoeg om een betrouwbare dienstregeling te maken. Het spoorwegsysteem is een complex systeem. Je kunt niet iedereen precies een kale tijd geven, want dan hebben alle treinen vertraging aan het eind. Daar hoort speling in te zitten. Daar zijn regels voor. De Nederlandse infrabeheerder, nu ProRail, indertijd Railned, en de Belgische infrabeheerder hebben regels voor hoe je dat moet doen. Die zijn toegepast. Dit betekent dat je aan een betrouwbare dienstregelingstijd komt.

Mevrouw **Vos**: Maar dan komt u bijvoorbeeld op een x-aantal minuten dat je maximaal nodig hebt tussen bijvoorbeeld Amsterdam en Rotterdam of Amsterdam en Brussel. Hoe zat het in dit geval?

De heer **Van Krieken**: Ik probeer even te begrijpen waar u heen wilt.

Mevrouw **Vos**: Er is een baan aangelegd. Die heeft bepaalde bochten. Een bepaalde snelheid is dan bijvoorbeeld te laag, of juist te hoog. Hoe zat het op dit stuk?

De heer **Van Krieken**: Dat is een heel complex verhaal. Je kijkt naar het ontwerp van de eigen hogesnelheidslijn en naar de bestaande lijnstukken waar je doorheen moet. Amsterdam–Schiphol is bestaand net en door Rotterdam heen maak je ook gebruik van infrastructuur waarop andere treinen rijden. In België spelen weer andere dingen: waar zitten wissels, waar zitten snelheidsbeperkingen, waar moet je beginnen met remmen om aan de volgende snelheidstrap te voldoen? Dat is een vrij complex rekensysteem.

Mevrouw **Vos**: Van welke maximumsnelheden die een trein kan halen is uitgegaan bij het berekenen van de rijtijden tussen bijvoorbeeld Amsterdam en Brussel?

De heer **Van Krieken**: Bij Amsterdam–Brussel zijn dat de snelheden die afgesproken zijn in de PBKA-tijd (Parijs–Brussel–Keulen–Amsterdam). De afspraak is dat de standaardsnelheid in het Europese hogesnelheidsnet 300 km/u is.

Mevrouw **Vos**: Dat is de hogesnelheidslijn, dus daar moest en kon 300 km/u gereden worden. Daarbij ga je uit van materieel dat 300 km/u kan rijden.

De heer **Van Krieken**: Ja. In de tender is duidelijk aangegeven dat de tijden gebaseerd zijn op het gebruik van dat materieel.

Mevrouw **Vos**: Wij hebben begrepen dat de vervoerder voor het binnenlandse vervoer, bijvoorbeeld tussen Amsterdam en Rotterdam, treinen kon inzetten met een maximumsnelheid van 220 km/u. Dat klopt toch?

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Maar voor de verbindingen tussen Parijs en Brussel, dus de PKBA-steden, werd uitgegaan van 300 km/u voor dat soort treinen?

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Als ik het goed begrijp, waren de rijtijden in de concessie-overeenkomst daarop gebaseerd: een maximum van 220 km/u voor het binnenland en een maximum van 300 km/u voor als je de grens overging.

De heer **Van Krieken**: Ja. De tijden in de bijlagen bij de concessies zijn dezelfde als in de tenderdocumentatie. Daar heeft de concessionair op geboden. Die moet hij dus ook aanhouden.

Mevrouw **Vos**: Staan er in de concessieovereenkomst voorgeschreven maximumsnelheden?

De heer **Van Krieken**: Nee, in de concessieovereenkomst staat hoe de dienstregeling eruit moet zien, want daar gaat het om. Er staat wat aangeboden moet worden: elk halfuur een snelle trein naar Brussel. Voor de andere lijnen gelden andere aantallen. In de bijlage staat op welke basis de tijden die daarbij horen berekend zijn.

Mevrouw **Vos**: Er stond dus niet in dat men met 300 km/u naar Brussel moet rijden?

De heer **Van Krieken**: Er staat in: u hebt een reistijd van 93 minuten beloofd – het is dus geen rijtijd, maar een reistijd – en daar houden we u aan. Die reistijd van 93 minuten is gebaseerd op de inzet van materieel dat 300 km/u kan rijden.

Mevrouw **Vos**: Waarom werd voor de binnenlandse rijtijden 300 km/u gehanteerd als maximumsnelheid?

De heer **Van Krieken**: Dat is bij het hele ontwerp van onze hogesnelheidslijn uitgangspunt geweest. Voor binnenlands verkeer moet je proberen minder dure treinen in te zetten. In het algemeen wordt voor medegebruik van hogesnelheidslijnen in het buitenland 200, 220, 230 km/u aangehouden. Dit betekent wel dat de boogstralen ruim genoeg moeten zijn om ervoor te zorgen dat zowel de 300 km/u-trein als de 220 km/u-trein comfortabel daar doorheen kan.

Mevrouw **Vos**: Wat gebeurt er met de reiziger als de trein te langzaam of te snel door die bogen gaat?

De heer **Van Krieken**: Die bogen liggen een klein beetje in de bocht. Die zijn zo gemaakt dat die optimaal zijn voor de 300 km/u-trein. Als je daar te ver onder gaat zitten door zo'n bocht, dan wordt het minder comfortabel voor de reizigers, en dat wil je niet. In Nederland doet zich dat denk ik maar op één plek voor. Op het Belgische stuk, dus van Breda naar het zuiden, geldt 200 km/u. Daar is bijna alles rechttoe, rechtaan. Dan is het helemaal geen probleem.

Mevrouw **Vos**: Dus als je met een lagere snelheid door die bogen heen gaat, is dat oncomfortabel voor jou als reiziger. Je moet dan minimaal 220 km/u rijden.

De heer **Van Krieken**: Dat was de eis.

Mevrouw **Vos**: Waarom is er niet gewoon een maximumsnelheid voorgeschreven in de tender?

De heer **Van Krieken**: Je tendert vervoer, geen snelheid van treinen. Je tendert wat je wilt bereiken. Je wilt een bepaalde dienstregeling, een bepaalde reistijd, capaciteit, comfort en kwaliteit bereiken. De tijdsberekening en de betrouwbaarheid van de dienstregeling maken daarvan deel uit.

Mevrouw **Vos**: Dat hoeft je niet voor te schrijven als je maar gewoon een eis neerlegt. Is dat ongeveer de redenering?

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: In hoeverre was rond de eeuwwisseling – daarover spreken we – de rijtijd op basis van 220 km/u gebruikelijk?

De heer **Van Krieken**: In Nederland hadden we dat materieel helemaal niet, maar in België heeft men altijd al materieel gehad dat 200 km/u kan rijden. In Duitsland kwam het op vrij grote schaal voor.

Mevrouw **Vos**: 200 of 220 km/u?

De heer **Van Krieken**: 200 km/u in het algemeen.

Mevrouw **Vos**: 200 km/u was rond die tijd gebruikelijk.

De heer **Van Krieken**: Volop beschikbaar.

Mevrouw **Vos**: Hoeveel treinenbouwers boden materieel aan dat 220 km/u kon?

De heer **Van Krieken**: De overheid heeft zelf een proeftender gedaan om na te gaan wat er beschikbaar was en hoelang het zou duren om het te bouwen. We hebben daarbij van drie firma's diverse aanbiedingen gehad. In totaal waren er vijf of zes mogelijkheden voor dat type trein.

Mevrouw **Vos**: Er waren in die tijd vijf of zes treinenbouwers in Europa die zeiden 220-materieel te kunnen leveren?

De heer **Van Krieken**: Nee, we hebben van twee of drie treinenbouwers een aanbieding gekregen. Eentje heeft één aanbieding gedaan en de andere hebben twee of zelfs drie verschillende opties laten zien.

Mevrouw **Vos**: Hoe is dat nu? Hoeveel treinenbouwers bieden die snelheden nu aan?

De heer **Van Krieken**: U kunt bijvoorbeeld kijken naar Oostenrijk. Dat is vanaf 2002 of 2003 begonnen met hoog niveau intercitytreinen die 230 km/u rijden. Diezelfde treinen worden inmiddels ook tussen Tsjechië en Oostenrijk gebruikt.

Mevrouw **Vos**: Dus dat is redelijk standaard.

De heer **Van Krieken**: Ja, het is een aardig voorbeeld.

Mevrouw **Vos**: U was ook betrokken bij het beoordelen van de biedingen. In 2001 beoordeelde u met uw team de biedingen die waren binnengekomen onder andere op de technische gegevens daarvan, dus ook het realiseren van de rijtijden. NS en KLM gaven in hun bieding aan dat ze

niet alleen het binnenlandse vervoer met 220 km/u-materieel zouden gaan rijden, maar ook het vervoer naar Brussel. NS en KLM stelden dat ze daarmee de gevraagde rijtijd van 93 minuten tussen Amsterdam en Brussel – daarom was gevraagd – konden halen. Hoe beoordeelde u destijds die bewering?

De heer **Van Krieken**: We hebben daarnaar gekeken. Er waren twee assessmentteams, die los van elkaar naar die aanbiedingen keken. Als je vragen had, moest je die via het bovenliggende team stellen aan een deskundige die daar het antwoord op had. Beide teams hebben vragen gesteld of we dat soort materieel konden vinden en of het realistisch was.

Mevrouw **Vos**: Wat was het verschil tussen die twee teams?

De heer **Van Krieken**: Beide teams hebben onafhankelijk van elkaar naar die aanbiedingen gekeken. Beide teams hebben vragen gesteld aan deskundigen: kennen wij materieel dat dat kan? Deskundigen hebben teruggeschreven dat zij dat niet kenden. Zij vroegen of de bieder met een grafiekje of een polygoon kon laten zien hoe dat werkt.

Mevrouw **Vos**: Wat is een polygoon?

De heer **Van Krieken**: Dat is het snelheidswegdiagram. Daarin zie je hoe de trein naar de maximumsnelheid gaat en weer terug. Daaruit kun je afleiden hoe de rijtijd berekend is. Er is dus gevraagd om zo'n diagram. Dat is geleverd. De deskundige heeft daarnaar gekeken. Hij heeft vastgesteld dat daar niet een echte dienstregelingstijd in zat.

Mevrouw **Vos**: U bedoelt dat ze die 93 minuten niet konden halen met het 220-materieel?

De heer **Van Krieken**: Technisch wel. Als er verder geen andere treinen zijn, er geen tegenwind is en dergelijke, kan het misschien net. Er zaten wat fouten in de aannames. Er zat zeker geen speling in om een fatsoenlijke dienstregeling te kunnen rijden.

Mevrouw **Vos**: Wat is het gebruikelijke aantal minuten dat je erbij moet optellen voor speling?

De heer **Van Krieken**: In Nederland was het destijds 7% van de kale tijd en in België gelden twee andere regels voor hoe je dat moet doen.

Mevrouw **Vos**: In hoeveel minuten kon volgens die berekening de rijtijd gehaald worden van Amsterdam naar Brussel?

De heer **Van Krieken**: 100 of 101 minuten.

Mevrouw **Vos**: Hoe hebben NS en KLM dat proberen aan te tonen?

De heer **Van Krieken**: Met dat diagram.

Mevrouw **Vos**: Was dat op basis van een bestaande trein? Ik probeer een beetje te begrijpen hoe ze dat kunnen bewijzen.

De heer **Van Krieken**: Ze lieten een diagram zien van een van de leveranciers waar wij ook de gegevens van hadden. De deskundige die voor ons de vragen beantwoordde, heeft die gegevens gebruikt.

Mevrouw **Vos**: U schreef daarover een aantal memo's. Uw opdracht als zzp'er was om memo's te schrijven. Weet u nog wat u daarover schreef?

De heer **Van Krieken**: Van die eerste periode kunt u dat terugvinden in het verslag van de assessmentteams. Het gaat niet alleen om de tijden. Het gaat erom dat er gevraagd was om twee hogesnelheidstreinen naar Brussel. In de tekst van de aanbidding staat dus ook netjes dat ze allebei hetzelfde comfort en niveau hebben. Dan kom je bij het materieel, en dan ontdek je ineens dat ze niet hetzelfde zijn en niet hetzelfde comfort hebben. Er waren allerlei vraagtekens bij het hele verhaal hoe het precies moest werken en gaan. Dat werd allemaal netjes gerapporteerd. Op dat moment is het daar even bij gebleven.

Mevrouw **Vos**: Met uw rapportage is niks gedaan?

De heer **Van Krieken**: Jawel.

Mevrouw **Vos**: Wat dan?

De heer **Van Krieken**: Dat gaat om de totale rapportage: hoe is de tenderuitslag en hoe gaan we verder?

Mevrouw **Vos**: Weet u hoe men reageerde op uw opmerkingen dat je met die trein niet 93 minuten kon halen?

De heer **Van Krieken**: Dat is geconstateerd. Er waren wel meer vragen waarop geen compleet antwoord beschikbaar was.

Mevrouw **Vos**: Er is alleen geconstateerd dat dit niet kon.

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Het bod ging dus nadrukkelijk uit van materieel dat 300 km/u kon rijden, gezien de rijtijd naar Brussel? U had berekend dat dit klopte omdat dit met 220-materieel niet kan.

De heer **Van Krieken**: De tender ging ervan uit dat er twee gelijkwaardige treinen naar Brussel rijden. Het bod ging uit van iets anders, waarbij Amsterdam-Brussel geen deel uitmaakt van het Europese hogesnelheidsnet, maar van het Groot-Nederlands Benelux-net. Daarop had men ander materieel geprojecteerd, maar tussen de tekst en de cijfertjes was dat niet altijd goed zichtbaar. Het probleem van de correcte rijtijdberekening is gecorrigeerd in 2002. Toen is de echte berekening boven tafel gekomen.

Mevrouw **Vos**: Wat werd het toen?

De heer **Van Krieken**: 101 minuten.

Mevrouw **Vos**: 101. Ondanks dat in de uitvraag «93 minuten» stond?

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Verschilden het ministerie en de NS nog van mening over de te behalen tijden?

De heer **Van Krieken**: Nee, het ministerie wist precies wat het wilde. Dat staat ook in de concessieovereenkomst en in de tenderdocumentatie. NS wilde die trein naar Brussel niet geïntegreerd hebben in het Frans-Belgisch-Duits-Nederlandse systeem, niet in de Thalys-groep.

Mevrouw **Vos**: Waarom niet?

De heer **Van Krieken**: Daar had ze een heleboel redenen voor.

Mevrouw **Vos**: Welke waren dat?

De heer **Van Krieken**: Omdat ze de Fransen geen invloed wilde gunnen op dat mooie product Amsterdam–Brussel omdat ze vond dat het daarmee meer rendabel zou zijn en het waarschijnlijk een betere samenwerkingsovereenkomst met de Belgen zou opleveren. De Belgische experts hebben ergens tijdens de tenderbeoordeling even mogen kijken naar de aanbiedingen en zeiden meteen: «Wat is dit, die 220 naar Brussel? Dat past niet in onze verwachtingen.» Zij hadden nog wat opmerkingen in die trant. Als je kiest voor dit model, anders dan wat de Fransen en de Belgen verwachtten, betekent dit dat na het aanwijzen van de tender de onderhandelingsfase volgt, waarin er dus ook met de Belgen gepraat moet worden over dit idee.

Mevrouw **Vos**: Als ik het samenvat, voldeed het bod niet aan de vraag, aangezien de rijtijd 101 minuten was in plaats van 93 minuten. De Nederlanders wilden geen bieding doen in het TGV-concept omdat ze om allerlei redenen niet wilden samenwerken met de Fransen. U zegt ook dat de Belgen verbaasd waren toen zij dat aanbod zagen omdat het TGV-concept eruit was en omdat er een compleet nieuw concept werd aangeboden. Dat is wat u zegt.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Van Krieken, ik heb uw betoog even goed op mij laten inwerken. Het valt mij op dat er een hogesnelheidslijn wordt aangelegd met de uitdrukkelijke bedoeling om 300 km/u te rijden. Had het dan niet in de rede gelegen dat in de tender en de biedingen was opgenomen dat er een trein overheen moet rijden die 300 km/u kan rijden?

De heer **Van Krieken**: Het gaat natuurlijk om een totaal vervoerssysteem dat je aanlegt. In het spoorsysteem hangt alles met alles samen, dus je moet een heel complex van keuzes maken die bij elkaar passen. In de PKB-nota's (planologische kernbeslissing) is altijd ervan uitgegaan dat we die lijn aanleggen in het Europese hogesnelheidsnet – daar komt die 300 km/u vandaan – en dat voor het binnenlands verkeer 200, 220 km/u mooi genoeg is. Die een of twee minuten die je daarop wint op Schiphol–Rotterdam – het zijn maar heel kleine stukjes – zijn de extra hoge kosten van het materieel niet waard. Dat is altijd de achterliggende gedachte geweest.

De heer **Van Gerven**: Het punt is dat in de tender «93 minuten» staat. Die tijd is alleen haalbaar met materieel dat 300 km/u kan rijden, zoals u zelf hebt gezegd. Dan is het toch logisch om in de tender op te nemen dat NS of andere bidders voor vervoer moeten zorgen met een trein die 300 km/u kan?

De heer **Van Krieken**: Ja. De Staat wilde een internationale tender doen. Er waren op dat moment maar twee leveranciers van 300 km/u-treinen: de Duitse industrie en de Franse industrie. Je kunt de specificaties niet zo dichtschrijven dat alleen de Thalys erin past.

De heer **Van Gerven**: Het gaat mij niet om de Thalys. Laten we even focussen. U hebt zelf aangegeven dat als je in 93 minuten van Amsterdam naar Brussel wilt, dat alleen maar kan met materieel dat 300 km/u kan. Als je langzamer gaat, dus 220 km/u, overschrijd je dat met ten minste een minuut of acht. Daarmee zit je boven de 100 minuten. Dat heeft NS gedaan. Kun je dan toch niet de conclusie trekken dat als je wilt dat het 93 minuten is, er een trein gevraagd had moeten worden die 300 km/u kan? Dat is niet gebeurd. Dan moeten we toch concluderen dat wat is neergelegd aan een bieding, die niet voldoet aan 93 minuten, niet-ontvankelijk is? In vaktermen heet dat non-compliant.

De heer **Van Krieken**: Ja. Als je naar zo'n totale aanbidding kijkt, zijn er een heleboel aspecten waar het verhaal dat je hebben wilt net niet of net wel klopt.

De heer **Van Gerven**: Ik wil het toch even scherp krijgen. U zegt zelf dat 300 km/u nodig is voor 93 minuten.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat klopt. Als je dan een trein aanbiedt die 220 km/u kan, haal je dat niet in 93 minuten. Dat klopt ook.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dan moeten we toch concluderen dat wat NS geboden heeft, conform de voorwaarden van de tender als non-compliant, als niet-ontvankelijk had moeten worden beschouwd?

De heer **Van Krieken**: Op dat aspect wel, maar de redenering was de volgende. We hebben daarnaar gevraagd en hebben het zogenaamde bewijs gekregen. Op dat moment kun je niet ...

De heer **Van Gerven**: U zegt «zogenaamd». Dat wil zeggen dat het dus eigenlijk niet helemaal deugde.

De heer **Van Krieken**: Nee. De opvatting is geweest dat het risico bidder was. Er zaten veel meer risico's in het bod, dus er werd gezegd: we kunnen erover gaan steggelen, maar in principe zou het in de tweede ronde, de onderhandelingsronde, weer aan de orde hebben moeten komen. Het initiële bod is toegeschreven op een soort standaardtender waarin je een standaardmodel moet invullen om ervoor te zorgen dat alle bidders dezelfde informatie gebruiken en dezelfde kansen hebben. Daarna was voorzien dat dit in de tweede ronde verder werd verfijnd en uitgebreid. Daarin kun je dat soort problemen aan de orde stellen.

De heer **Van Gerven**: Ik leg u een citaat voor uit de stukken van uzelf, uit die tijd: «hun bod – NS – was niet-compliant ...» Dat voldeed dus niet.

De heer **Van Krieken**: Op dat punt.

De heer **Van Gerven**: Ik vervolg: « ... net als in 1999. Maar door de leugen over 93 kon het nu net. Nu ja, we konden niet zeggen dat ze niet-compliant waren, want anders hadden we geen bieder meer overgehouden.» Kunnen we uit dat citaat, dat u zelf toentertijd hebt opgeschreven, niet concluderen dat men het maar door de vingers moest zien omdat er anders niemand een volwaardig bod had gedaan, of in ieder geval NS niet? Dat zijn toch uw woorden.

De heer **Van Krieken**: Ja, dat zijn mijn woorden, een jaar later. Op dat moment, aan het eind van de tenderbeoordeling, was de opvatting dat er op allerlei punten allerlei non-compliances waren, maar dat er aan de basisvoorwaarden, de harde voorwaarden, waaronder het minimumbod etc., voldoende voldaan was om door te gaan naar de onderhandelingsfase.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, u zegt: op dit punt was het niet-ontvankelijk. Ze hebben dat maar geaccepteerd om toch door te kunnen gaan van rijkswege.

De heer **Van Krieken**: Mijn verwachting was dat we daar in de onderhandelingsfase op terug zouden komen.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u zegt ook: men is zo doorgegaan omdat het financieel aan de maat was. De ondergrens van 100 miljoen werd immers gehaald met de bieding. Dat was de reden om toch met NS verder te spreken.

De heer **Van Krieken**: Alle punten die in de aanbiedingen moesten staan, de verplichte onderdelen, zijn in de onderhandelingsronde aan de orde geweest, bijvoorbeeld als er vragen over waren, zoals de vraag of iets net wel of net niet klopte. Het resultaat hiervan vindt u terug in de concessieovereenkomst. Vandaar dat in de concessieovereenkomst nog steeds de tijden staan die gehaald moeten worden.

De heer **Van Gerven**: Nogmaals, u toont in uw eigen berekeningen glashard aan dat het niet haalbaar is in 93 minuten. Dan had toch het bod van NS niet-ontvankelijk moeten worden verklaard? Daarover is gesproken. U hebt om nadere informatie gevraagd: «Hoe zit het precies? NS, kom nu eens met nadere bewijzen?» U zag precies hoe het zat. NS had gewoon de kale rijtijd gerekend en de tussenstops er als het ware uit gehaald. Zij had een loopje genomen met de werkelijkheid omdat je in de praktijk 93 minuten niet kunt halen met 220 km/u. Dat wetende had men toch moeten zeggen dat het bod niet-ontvankelijk is? Dat was toch een harde voorwaarde in de concessieovereenkomst of in het bod?

De heer **Van Krieken**: Even terug. De tender was erop gericht om voor een volledig vervoerssysteem – dienstregeling, kwaliteit, comfort – een aanbieding te krijgen, op een vooraf gedefinieerd dienstregelingspatroon. De bedoeling was dat in de tweede ronde, de onderhandelingsronde, een en ander verder verfijnd zou worden, dat fouten eruit gehaald zouden worden etc. Aan het eind van de beoordeling hadden we een hele lijst met dingen waarover we nog eens wilden praten om te achterhalen of die wel klopten. Dat is ook voor het grootste deel gebeurd. Bij de reis naar Brussel moest afgewacht worden hoe het overleg met de Belgen van de grond zou komen. Er is gezegd: als NS denkt dat te kunnen doen, is dat haar risico; wij zien het wel en blijven bij onze eisen.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk heeft de Staat gezegd dat het risico van NS was. De Staat hield NS aan 93 minuten. Mocht niet hardop gezegd worden dat niet aan de rijtijden werd voldaan omdat anders zou blijken dat de tender mislukt zou zijn omdat het bod van NS niet valide zou zijn?

De heer **Van Krieken**: Ik denk het niet. In de rapportage aan de tenderboard en aan de projectdirecteur is gemeld dat het probleem er lag van de 220-treinen naar Brussel en dat maar moest worden afgewacht hoe dat zou aflopen. Als ik het mij goed herinner was de reactie van de tenderboard dat de projectorganisatie werd verzocht om alle risico's zo veel mogelijk op het bord van de bieder te leggen en die niet over te nemen als Staat.

De heer **Van Gerven**: Dit prikkelt mij toch. Het is evident dat aan één voorwaarde niet wordt voldaan: de reistijden. Men ging echter door. Zat daar de gedachte achter dat deze tender niet mocht mislukken?

De heer **Van Krieken**: Op dit punt niet, denk ik. Op dit punt waren er meer zorgen over hoe het met de Belgen moest en of we onze vervoersdoelen wel zouden halen op deze manier. Als de bieder denkt dat hij het kan halen, kun je op dat moment niet zeggen: u mag dat niet denken. De redenering was: laten we maar eens kijken hoever ze komen; wij blijven bij onze eisen en de rest is risico bieder. Dat het aan het eind niet zo werkt, is een ander verhaal, maar dat was op dat moment de redenering.

De heer **Van Gerven**: Kijkend naar de tender, hebben naar uw gevoel alle partijen een eerlijke kans gehad om de concessie in de wacht te slepen?

De heer **Van Krieken**: In principe wel. De tender was zo vormgegeven dat iedereen dezelfde informatie kon hebben. Natuurlijk had de NS voordelen omdat ze van haar eigen vervoer op het bestaande net veel meer wist dan de andere bidders, maar die informatie was zo goed en zo kwaad als het kon beschikbaar gesteld aan alle bidders.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog een vraag over de reistijden. U zei dat die blijkbaar niet het springende punt waren. Maar is in de onderhandelingen met NS nog teruggekomen op de reistijden?

De heer **Van Krieken**: Nee. In de onderhandelingen niet.

Mevrouw **Vos**: In de onderhandelingen helemaal niet, terwijl dat best een eis was.

De heer **Van Krieken**: Nee, er is besloten om met één bieder door te gaan in de onderhandelingen. Er zijn al heel snel een invitation to negotiate voor gemaakt en een memorandum of understanding. De planning was heel strak: alle onderhandelingen en alle discussies moesten 12 oktober afgerond zijn. Een aantal risico's leidden tot verlaging van het biedbedrag, maar een aantal risico's die wij als tendergroepen genoemd hadden, zijn daar niet bij genomen. Deze ook niet.

Mevrouw **Vos**: Als ik het goed begrijp, zijn die risico's op het bordje van NS gelegd.

De heer **Van Krieken**: Ja. Dat was ook de bedoeling.

Mevrouw **Vos**: Dat moest NS zelf oplossen.

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Daar was zij zich ook bewust van.

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Iedereen was zich er bewust van dat die risico's geparkeerd werden bij de bieder?

De heer **Van Krieken**: Ja.

De **voorzitter**: Ik merk dat u het heel zorgvuldig aan ons wilt vertellen. Wij vatten af en toe samen omdat we het belangrijk vinden dat we u goed begrijpen. Daarom vat ik het nog één keer goed samen omdat ik het helder wil hebben voor het verdere gesprek. Er zijn een aantal dingen waarbij ik merk dat u er niet over gaat. U zegt bijvoorbeeld dat u niet direct erover gaat of een bod compliant is. Mag ik toch het volgende concluderen? U zegt dat er een verzoek is gedaan om een bod te doen. U zegt dat er voor 300 km/u en voor 220 km/u een aanbidding is gedaan. U constateert met elkaar dat met die 220 km/u de reistijd niet zal worden gehaald. U concludeert dat vrij scherp; de heer Van Gerven heeft uw memo even in herinnering geroepen. U concludeert dus eigenlijk ook dat het serieus niet klopt, in stevige bewoordingen. U schreef het toen op als: een leugen van 93 minuten. Vervolgens zegt u dat het de bedoeling was om in de tweede ronde nog even goed met elkaar te kijken naar de 93 minuten, maar dat dit niet meer gebeurd is.

De heer **Van Krieken**: Inderdaad, dat is niet meer gebeurd.

De **voorzitter**: En toen ging men verder met het bod. U gaf aan, en daar komen we nog op terug, dat er nog wel andere losse eindjes waren die echt een zorgpunt waren. Ik denk dat we met elkaar hebben kunnen adresseren dat in ieder geval de conclusie was dat de 93 minuten met 220 km/u niet gehaald wordt. Iedereen wist dat. Dat was een probleem voor de vervoerder.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nu met u stilstaan bij de bieding zelf: het financiële gedeelte, de hoogte van het bod. U wordt op dat moment ingehuurd door Verkeer en Waterstaat om dat mede te beoordelen. De verwachting was dat de concessie per jaar een bedrag in de orde van grootte van 100 miljoen zou moeten opbrengen. NS en KLM deden een bod van 178 miljoen, wat veel hoger was dan verwacht. Werden naar aanleiding daarvan de champagneflessen ontkurkt?

De heer **Van Krieken**: Op dat moment konden wij ons dat niet voorstellen. Wij zaten als assessmentteams in afgesloten werkruimtes en wisten niet wat elders gebeurde.

De heer **Van Gerven**: Assessmentteams? Beoordelingsteams.

De heer **Van Krieken**: Ja, beoordelingsteams. Het bod voor de basisvariant was 151 of 152 miljoen. Voor variant zes, die uiteindelijk is toegevoegd aan het totaal, met extra treinen naar Breda, werd het naar 178 miljoen gebracht. Als je het bod analyseert, kijk je eerst naar een aantal andere zaken. Je kijkt dan naar de verwachtingen van het aantal reizigers.

De heer **Van Gerven**: Voordat u naar de techniek gaat en uitlegt hoe het bod is samengesteld, vraag ik u wat uw eerste reactie was. Wat hebt u gehoord van anderen toen dat bod bekend werd?

De heer **Van Krieken**: Ik kan mij niet herinneren wat ik van anderen gehoord heb.

De heer **Van Gerven**: Wat was uw eigen gevoel?

De heer **Van Krieken**: Ik heb het bedrag pas gezien nadat ik eerst de rest van het bod gelezen had. Ik dacht: zij hebben zich een aantal risico's op de hals gehaald.

De heer **Van Gerven**: U dacht: tjongetjonge!

De heer **Van Krieken**: Ik vond het zorgelijk.

De heer **Van Gerven**: «Zorgelijk, hoe gaan ze dat halen» was uw gevoel. Daarmee geeft u aan dat het volgens u geen reëel bod was. U zei dat het zorgelijk was. Wat was volgens u naar eigen onderzoek en waarneming wel reëel geweest?

De heer **Van Krieken**: Met mijn sommetjes in die tijd van hoever het zou kunnen zakken als je risico's eruit haalde of de kosten meer correct berekende, kwam ik ergens tussen de 100 en 110 miljoen uit.

De heer **Van Gerven**: Kunt u aangeven welke risico's u zag in het bod van NS?

De heer **Van Krieken**: Ja, dat kan ik doen. Met name voor binnenlands vervoer was er een zeer hoge inschatting van het aantal te verwachten reizigers. Dat was mede gebaseerd op het overheidsbeleid, zoals rekening rijden en de Schipholtarget. Dat waren zaken waar een commerciële partij niet zo gauw op zou bieden omdat je het nooit weet met de overheid wat er gebeurt met dat soort plannen. Er zaten dus gewoon heel veel reizigers in.

De heer **Van Gerven**: Kunnen we dat ook kwantificeren? Het bod van NS was in de orde van grootte van 28, 29 miljoen.

De heer **Van Krieken**: Eerst kwam er een opsomming van hoeveel potentiële reizigers er waren. Daarna hebben ze via het yield-systeem, het prijssysteem, er weer een heleboel uit gegooid die niet genoeg wilden betalen. Dan blijven de aantallen over die u net noemde. Dat is het resultaat van marktinschatting plus prijsmechanisme.

De heer **Van Gerven**: Men kwam toen uit op een bedrag in de orde van grootte van 28 miljoen. In de stukken zie ik dat met het getal van 27,7 miljoen is gerekend door NS.

De heer **Van Krieken**: Die getallen ken ik niet uit mijn hoofd.

De heer **Van Gerven**: Ik vermeld het om het toch even neer te zetten. U zegt wel dat dit eigenlijk te optimistisch was. Kunt u aangeven hoeveel procent het te hoog was?

De heer **Van Krieken**: In het laatste hoofdstuk van het bod, de risico-inschatting, gaf de bieder aan dat er 5% kans was dat de opbrengsten 30% lager zouden worden.

De heer **Van Gerven**: 5% kans dat de opbrengst 30% lager zou worden?

De heer **Van Krieken**: Ja. Ik dacht toen eerst dat ze een nul waren vergeten. Mijn inschatting was dat er 50% kans was dat het 30% lager zou worden.

De heer **Van Gerven**: U vond het dus een erg optimistische inschatting. Wat waren naast het punt van de reizigers nog meer risico's in het bod?

De heer **Van Krieken**: Er zaten heel krappe materieelaantallen in. Krap in die zin dat ze een zitplaatsgarantie moesten geven. Als je het aantal reizigers projecteerde op het aantal zitplaatsen, moesten er toch echt bijna elke morgen reizigers staan. Dat klopte niet met de tekst van de aanbidding. Er zat ook te weinig reservematerieel in om een betrouwbare dienstuitvoering te krijgen. Dat was gedaan om de kosten laag te houden.

De heer **Van Gerven**: Men wilde de kosten van het materieel drukken.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Ging het om veel treinen? Aan welk aantal moeten we dan denken?

De heer **Van Krieken**: Daar had ik al een vraag over verwacht.

De heer **Van Gerven**: Daar twijfelen wij niet aan.

De heer **Van Krieken**: In de aanbidding zaten zestien stuks. Dat was inclusief de treinen die naar Brussel moesten rijden. Mijn inschatting was dat dit er minstens negentien moesten zijn. Die zijn er later gekomen. In 2002 of 2003 kwam die analyse op tafel.

De heer **Van Gerven**: U noemt nu overschatting van het aantal reizigers en onderschatting van de hoeveelheid benodigd materieel om de reizigers te vervoeren. Zag u nog meer risico's?

De heer **Van Krieken**: In de vijftien jaar van de concessieperiode groeit het aantal reizigers. In de tekst van de aanbidding staat: we zullen investeren in meer materieel om de groei op te vangen. In de cijfertjes kom je die extra treinen echter niet tegen. Dat is weer een manier om de kosten te drukken.

De heer **Van Gerven**: Het stond dus wel in de tekst, maar niet in de financiële paragraaf.

De heer **Van Krieken**: Zo kon het saldo dat aan de Staat zou worden overgedragen, gemaximaliseerd worden.

De heer **Van Gerven**: Viel u nog meer op aan de financiële kant van het bod? Waren er ook nog risico's met betrekking tot het buitenland, onder meer met de Belgen?

De heer **Van Krieken**: Nee, op dit moment kon je dat niet zien, want dat werd zeer schematisch afgehandeld in de tender. Daar waren voorgescreven percentages voor, dus daar kon je verder niks aan zien.

De heer **Van Gerven**: U had dus wel zorgen over dat bod. Vervolgens worden de onderhandelingen gestart met NS. Een belangrijk element in de tweede fase is de discussie over de beperking van de prijzen van de kaartjes, in vaktermen «tariefrestricte» genoemd. Lag het besloten in de tender dat dit element in de tweede fase aan de orde zou komen?

De heer **Van Krieken**: Nee. Er is een treindienst aan het begin van de onderhandelingen, dus bij het opstellen van het MoU, de overeenkomst hoe de onderhandelingen zouden gaan lopen. Daar zijn niet de algemene risico's als onderhandelingspunt in gezet, maar NS heeft erop aangedrongen dat er gesproken zou kunnen worden over de beperking van de tarieven. Dat is haar instrument geweest om een deel van de risico's weer uit het bod te halen.

De heer **Van Gerven**: U zegt: zij bracht die discussie in om daarmee het bod omlaag te krijgen omdat zij kennelijk zelf ook risico's zag.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Er is overeengekomen dat als de tariefrestricte zou worden ingevoerd, het bod met 47 miljoen zou worden verlaagd. Wat vindt u van die berekening van NS?

De heer **Van Krieken**: Die berekening was nogal technisch uitgevoerd. We hebben daarom een aantal vragen gesteld toen we voor de eerste keer informatie kregen. We hebben twee gesprekken gevoerd om uitleg te krijgen over hoe dat dan zou moeten werken. Het had weinig met vervoersbeleid te maken, hoewel het wel onder die vlag zou vallen: een betere, meer maatschappelijke rol van de hogesnelheidslijn dan alleen een geldmachine. De manier waarop de sommetjes in elkaar werden gezet en de beloften die werden gedaan over het aantal automobilisten dat dan meer of minder naar de trein zou komen, hebben ons niet erg overtuigd. Het kwam er gewoon op neer dat meer mensen uit bestaande treinen naar de hogesnelheidslijn gehaald zouden worden. Dat was niet voldoende voor de overheid als investeerder in de nieuwe capaciteit.

De heer **Van Gerven**: Uw conclusie was dat de rekensom van NS niet klopte.

De heer **Van Krieken**: De Excelsheet klopt wel.

De heer **Van Gerven**: Papier is geduldig.

De heer **Van Krieken**: Papier is geduldig, ja, maar de argumenten hebben ons niet overtuigd. We hebben bekeken of het goedkoper kon met een locomotief minder en zo. We hebben gezegd: die 47 miljoen is correct. Als je het doet, is het goed om dat te accepteren als overheid. Wij zouden het op dit moment echter niet doen, omdat het beleidsmatig gezien geen aantrekkelijk voorstel is.»

De heer **Van Gerven**: Puur feitelijk naar de cijfers kijkend, zegt u dat jullie de berekening van 47 miljoen begrepen en konden volgen, maar dachten dat het toch anders zat. De gemiddelde prijs van het kaartje was 60%

hoger bij de concessie, met soms zelfs uitschieters naar 100% in het bod van NS. Als je tariefbeperking zou toepassen, zou dat dalen naar gemiddeld tussen de 20% en 30%. Dat zou 47 miljoen kosten voor NS, was haar berekening. U zegt dat jullie daar anders over dachten. Hoeveel zou het volgens u zijn?

De heer **Van Krieken**: Die 47 miljoen ontstaat als volgt. Er komen veel meer reizigers in de treinen, maar omdat de prijzen veel lager liggen, dalen de inkomsten. Daarnaast heb je veel meer materieel nodig, grotere treinen, om al die reizigers een plaats te geven. 19 miljoen betreft de daling van inkomsten en 28 miljoen betreft extra kosten voor locomotieven en rijtuigen.

De heer **Van Gerven**: 19 miljoen en 28 miljoen is samen 47 miljoen. Laten we even dat materieel nemen, die 28 miljoen extra kosten. Wij kunnen constateren dat het aantal reizigers dat NS geprognoseerd had, in werkelijkheid beduidend lager was. Als we de actuele cijfers bekijken, maar ook de cijfers uit 2010, zien we dat het aantal werkelijke reizigers zelfs beneden de 50% ligt. Minder dan 50% is uiteindelijk gerealiseerd.

De heer **Van Krieken**: Op de hogesnelheidslijn bedoelt u?

De heer **Van Gerven**: Ja, even vergelijkend met de voorstellen die NS heeft gedaan. In werkelijkheid zat het aantal ver onder die bijna 28 miljoen.

De heer **Van Krieken**: Omdat er ook geen treinen zijn.

De heer **Van Gerven**: Precies. Kun je dan de conclusie trekken dat die 28 miljoen zich in de praktijk niet heeft voorgedaan, zoals we kunnen constateren, maar zich ook niet zou hebben voorgedaan gezien de veel te optimistische cijfers?

De heer **Van Krieken**: Als er echt vier treinen per uur Amsterdam–Rotterdam zouden hebben gereden, waarvan twee door naar Breda, dan had u nog weleens verrast kunnen worden door de aantallen reizigers. Met één trein per uur komt er natuurlijk niemand.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar als je veel te optimistisch prognosticeert, terwijl het in werkelijkheid bijvoorbeeld 30% lager is, en je dat als NS zelf weet, hoeft je toch geen extra treinen te bestellen? De treinen die je hebt, zitten niet vol. Als je de tarieven verlaagt, worden de treinen wel voller, maar hoeft je niet meer treinen te bestellen.

De heer **Van Krieken**: In dit geval heeft de overheid een dienstregeling besteld: vier treinen per uur. Het is het commerciële risico of die vol zijn of niet, maar je moet wel die treinen leveren. Tot nu toe zijn die vier treinen per uur er niet, dus u kunt niet beoordelen of die reizigers erop af zouden komen of niet.

De heer **Van Gerven**: Het gaat even over de vraag of de materieelkosten, die 28 miljoen om treinen te laten rijden, een reëel verhaal is. De aantallen reizigers waren veel te hoog ingeschat. In de praktijk waren die treinen dus niet nodig. NS wist dat ook. Mijn conclusie is dat het bedrag van 47 miljoen veel te hoog is in relatie tot de werkelijkheid.

De heer **Van Krieken**: Op dat moment hebben we NS gevraagd wat haar verwachting was wat er zou gebeuren als de tarieven verlaagd zouden worden. Waar komen die reizigers vandaan? Zij komen voor het grootste deel uit bestaande treinen, die dan kleiner gereden kunnen worden. Op de hogesnelheidslijn worden die natuurlijk groter als mensen een andere route kiezen. Op dat moment zaten in het bod een locomotief en vijf rijtuigen. Daar moesten twee rijtuigen en een locomotief bij om de rijtijden weer te kunnen halen. Daar komt die 28 miljoen. Dat konden we controleren. Dat was op dat moment een correcte schatting.

De heer **Van Gerven**: U hebt de berekening van NS gecontroleerd, maar hebt u nog een eigen berekening gemaakt?

De heer **Van Krieken**: Nee, nee. Dit speelde zich allemaal af in een paar weken tijd. Dat hebben we op dat moment niet gedaan. De discussie is natuurlijk doorgelopen tot eind 2002, dus er zijn later wel opnieuw sommen gemaakt, maar op dat moment niet.

De heer **Van Gerven**: Ik vat het even samen: de mindere opbrengsten zouden 19 miljoen zijn en de materieelkosten 28 miljoen, samen 47 miljoen.

Hebt u van de week de heer Spaargaren gehoord?

De heer **Van Krieken**: Nee.

De heer **Van Gerven**: In dat gesprek werd ook gesproken over het bod. De heer Spaargaren heeft uitgelegd hoe dat bod tot stand is gekomen en dat het tot het uiterste gestretcht was. Laat ik het zo zeggen: het zou kunnen, maar het was alsof het een zomer was waarin 90 dagen lang de zon schijnt, het 25 graden is en het niet regent. Dat kan, maar het is heel moeilijk om dat te realiseren. U hebt zelf al gezegd dat het zorgelijk was. We hebben zitten rekenen. Het bod is 148 miljoen geworden. Als je daar 47 miljoen van aftrekt, kom je op 101 miljoen. Dat is 1 miljoen boven het basisbedrag dat gevraagd werd. Wat roept dat bij u op?

De heer **Van Krieken**: NS wilde per se geen concurrentie op het eigen net, dus er moest gewonnen worden. Daar is het opgeblazen verhaal vandaan gekomen. Op het moment dat je ontdekt dat je te hoog hebt ingezet, kun je proberen om dat te repareren. De insteek van het tariefrestrictieverhaal was om een correctie aan te brengen op het bod. Dat had ook op andere manieren gekund, maar NS heeft deze manier gekozen. Zo is het gelopen.

De heer **Van Gerven**: Dat was in ieder geval de inzet. We kunnen dus concluderen dat NS daarmee het risicoprofiel van haar bod omlaag probeerde te brengen. Kunnen we dat zo concluderen?

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: Ik heb nog twee puntjes. U zei dat u de hoogte van het bod zorgelijk vond. Was u de enige binnen Verkeer en Waterstaat die zo reageerde op de hoogte van dat bod?

De heer **Van Krieken**: Dat weet ik niet. Ik kan het mij niet goed herinneren. We hadden op dat moment geen contact met andere groepen. Dat was de procedure. Ik weet niet hoe er gereageerd is.

De heer **Elias**: Maar u werkte voor Verkeer en Waterstaat. Het bod kwam binnen en u dacht: nou nou! Dan neem ik toch aan dat u ook de telefoon pakte of met een collega praatte.

De heer **Van Krieken**: Nee, nee. Wij werkten strikt volgens de afgesproken procedure.

De heer **Elias**: Hebt u uw zorgen wel geuit?

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: Tegen wie?

De heer **Van Krieken**: We hebben tijdens de onderhandelingsfase ook gerekend aan wat er zou gebeuren als die 30% zich voordeed. We hebben geconstateerd dat, vanaf dat moment gerekend, het faillissement ergens in 2011 toch wel heel waarschijnlijk zou worden.

De heer **Elias**: Dus u maakte toen al berekeningen: als dat bod zo hoog zou zijn, en dat het werd ook later, dan gaan ze dan en dan failliet.

De heer **Van Krieken**: Als die tegenvallers in het vervoer zich voordoen, dan gaat het mis.

De heer **Elias**: Aan wie meldde u dit soort dingen?

De heer **Van Krieken**: Het is gemeld aan de projectleiding, aan de teamleiders op dat moment en later aan het DGP (Directoraat-Generaal Personenvervoer).

De heer **Elias**: Dus die feiten en zorgen waren bij de projectleiding, dus ook bij Verkeer en Waterstaat, wel degelijk en goed bekend.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: Hoe was de reactie daarop? Men had u niet voor niks ingehuurd.

De heer **Van Krieken**: Ik weet niet precies – ik ben er natuurlijk niet bij geweest – hoe de eindbeslissingen genomen zijn. In het algemeen zal het denk ik zo geweest zijn dat men heeft gezegd: «Oké, ze willen per se, ze hebben heel veel geboden en ze willen eigenlijk niet echt praten over de achtergrond. Ze houden de kaarten tegen de borst. Dan is het eigen risico.» Als je zo'n soort bieding krijgt, moet je alle risico's aan hun kant leggen en vooral ervoor zorgen dat de Staat geen risico's loopt. Dat was de opvatting.

De heer **Elias**: Tegelijk vond u dat er in de volgende fase juist zou moeten worden onderhandeld.

De heer **Van Krieken**: Ja, dus als de hoogte van het bod bijvoorbeeld gebaseerd is op overheidsbeleid zoals rekeningrijden, kun je erop wachten dat dit enige tijd later terugkomt, waarbij men zegt: ja, maar u hebt het rekeningrijden niet ingevoerd en daarom is er een probleem.

De heer **Elias**: Ik heb nog één heel kort vraagje. Over het bod van NS zei u net in een bijzin in antwoord op vragen van collega Van Gerven: als je de kosten meer correct berekende. Betekent dit dat u vindt dat NS die incorrect had berekend?

De heer **Van Krieken**: Het is het risico van de bieder om alles kantje boord te doen.

De heer **Elias**: Dat was niet mijn vraag.

De heer **Van Krieken**: Als je een heel hoge zitplaatskans belooft in de tekst terwijl dat in de sommetjes niet zichtbaar is, is dat in principe niet correct. Elke bieder had wel dat soort verschillen tussen sommetjes en teksten.

De heer **Elias**: Het verschil tussen wat er diep weggestoken in de sommen zat en wat er in de tekst stond, vond u incorrect.

De heer **Van Krieken**: Ja. Je kunt het ook biedtactiek noemen, maar het is in ieder geval opgeschreven, gesignaleerd en gerapporteerd. Daarom is er in de onderhandelingsfase opnieuw gepraat over de formulering van de zitplaatskans, zodat we ze konden houden aan hun beloften. Daarmee leg je het risico weer bij de concessiehouder.

Mevrouw **Vos**: Ik wil het nog met u hebben over een aantal andere dingen die ook in de concessie stonden, namelijk de technische eisen aan het materieel. In de uitvraag voor de treinen voor de HSL-Zuid is opgenomen dat ze bij oplevering zouden moeten voldoen aan de Europese richtlijnen voor interoperabiliteit, in het Engels afgekort tot TSI (technical specifications for interoperability). In 2001 was er alleen nog geen definitieve invulling van de Europese regels. Het was dus ook nog niet duidelijk om wat voor specificaties het toen zou gaan. In de concessie was al wel alvast verplicht dat het materieel daaraan zou voldoen. Waarom is er toen voor gekozen om die technische specificaties voor de treinen voor te schrijven terwijl de details nog niet bekend waren?

De heer **Van Krieken**: Er waren wel conceptvoorschriften voor het Europese hogesnelheidsnet. We waren een Europees project, dus je moet wel de Europese regels toepassen, omdat ook de hele procedure voor acceptatie van materieel en testen van materieel volgens die nieuwe regels zou gaan. Dat kan dus niet als je niet bij het ontwerp al rekening houdt met die regels.

Mevrouw **Vos**: Het was op dat moment logisch dat het op die manier erin stond?

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Er stond bijvoorbeeld in dat het moest voldoen aan de eisen die er dan zouden zijn voor het beveiligingssysteem ERTMS?

De heer **Van Krieken**: Nee, ERTMS is een apart geval. Je hebt TSI's voor een heleboel verschillende technische bereiken, zoals de botssterkte-eisen en de loopveiligheidseisen. Voor ERTMS was er nog niet zo veel. Dat was nog in het begin van de ontwikkeling. In de tenderdocumenten stond daarover dat er vermoedelijk die en die versie zou komen. Er stond niet bij wanneer. In het najaar van 2001 moest HSA een implementatieplan

maken. Dat implementatieplan is vooral belangrijk voor de planning wanneer het materieel besteld wordt, wanneer het ontwerp klaar moet zijn en wanneer het ontwerp van de beveiliging en de baan klaar is. De Staat moet immers aan het eind het totale systeem opleveren en infrastructuur tegen materieel testen. De Staat wilde weten: wat gaan jullie doen, hoe gaat het werken? In de planning kun je al die elementen terugzien. Dan komt er ook een moment waarop je de internationale eisen moet bevroren en waarop je moet zeggen welke die zijn, want anders kan de leverancier niet aan de slag. Dat is de versie van 2002 geworden.

Mevrouw **Vos**: Wie befrist die dan? De Europese regelgever?

De heer **Van Krieken**: Nee, in dit geval de Staat.

Mevrouw **Vos**: De Nederlandse Staat.

De heer **Van Krieken**: De Staat stelt de eisen aan veiligheid en techniek en moet die ergens in een AMvB (Algemene Maatregel van Bestuur) of een andere oekaze zetten. Voor de hogesnelheidslijn geldt deze versie. Toen de Europese Unie de richtlijnen ging vervangen, heeft zij een speciaal wetje gemaakt om met terugwerkende kracht voor lijnen die al in aanbouw waren, de bevroren versies overeind te houden.

Mevrouw **Vos**: Naar ons idee – wij zijn natuurlijk geen techneuten – waren het wel veel eisen voor de nieuwe treinen. Heeft de Staat NS overvraagd in dezen?

De heer **Van Krieken**: Er waren niet zo veel eisen. Een trein is een zeer complex product. De trein en de infrastructuur samen zijn nog complexer. Al die eisen zijn helemaal afgestemd op wat er kan misgaan.

Mevrouw **Vos**: Even voor ons begrip: kun je bestaand materieel kopen als er eisen worden gesteld die later kunnen veranderen?

De heer **Van Krieken**: Op dat moment waren voor conventionele treinen de eisen nog ontwikkeling. Voor de hogesnelheidslijn waren we wat verder. Op dit moment zie je in advertenties van de materieelbouwers dat zij zeggen: ik heb dit en dit materieel en dat is helemaal compliant met de TSI's. Dat is een verkoopconditie.

Mevrouw **Vos**: Dat is nu zo, maar toen nog niet.

De heer **Van Krieken**: Ja, want anders koopt niemand het van je. Ze worden niet alleen binnen Europa, maar ook buiten Europa graag toegepast, omdat je dan meer zekerheid hebt dat je een samenhangend systeem van eisen hebt.

Mevrouw **Vos**: Ze zijn bedoeld om in Europa met elkaars treinen te kunnen rijden.

De heer **Van Krieken**: Ja, maar het is ook heel praktisch in allerlei andere landen.

Mevrouw **Vos**: U zegt: het was logisch in die tijd dat die TSI's werden gesteld; de Staat heeft niet overvraagd. We kunnen wel vaststellen dat NS op dat moment wel een nieuw proces moest ingaan. Tot die tijd was het

niet gebruikelijk om met de TSI's te werken. Of hadden die alleen betrekking op hogesnelheidstreinen?

De heer **Van Krieken**: Deze waren alleen voor hogesnelheidstreinen. Daar zitten ook een heleboel elementen in die ook in de oude technische eisen voorkwamen.

Mevrouw **Vos**: Voldeed de TGV, die toen al reed, ook al aan de TSI's?

De heer **Van Krieken**: Nee, de TGV was al zeker sinds 1993 in bedrijf. Die voldeed niet helemaal aan die eisen.

Mevrouw **Vos**: Het was dus de bedoeling dat de TGV en de ICE uit Duitsland later ook zouden gaan voldoen aan de TSI's.

De heer **Van Krieken**: Ja, de ICE was al een heel eind verder, want die was wat jonger. De Thalys moest beoordeeld worden op de vraag of die mee kon doen.

Mevrouw **Vos**: Ongeacht of het om een V220 ging of om een hogesnelheidstrein, kon je zo'n trein niet van de plank kopen op dat moment. Er was op dat moment geen bestaande trein die aan die eisen voldeed.

De heer **Van Krieken**: Nooit 100%. Een groot deel wel, maar op een aantal facetten waarschijnlijk niet.

Mevrouw **Vos**: De bestelling van de treinen heeft later behoorlijk veel vertraging opgelopen. Ik heb het dan over het daadwerkelijk bestellen en nog niet eens over het moment van levering. We zijn benieuwd wat uw inschatting indertijd was toen u bezig was met de tender. Wanneer hadden de treinen uiterlijk besteld moeten zijn om op tijd klaar te zijn voor de oplevering van de hsl voor de infrastructuur?

De heer **Van Krieken**: In het najaar van 2001 hebben we het implementatieplan gemaakt met tien mijlpalen erin. De eerste mijlpaal was het starten van de bestelprocedure, ergens in de tweede helft van 2002. Daarna kon je zien wanneer het ERTMS-deel aan de beurt zou zijn om ontworpen te worden en wanneer de tests op de nieuwe infrastructuur zouden komen, zodat je samen met het infraprovidergedeelte kon beoordelen wanneer alles klaar zou zijn.

Mevrouw **Vos**: Bedoelt u met «starten met de bestelprocedure» dat het contract met de eventuele treinenbouwer getekend zou moeten zijn in 2002?

De heer **Van Krieken**: Ja, het plaatsen van de order, als je op tijd klaar wilde zijn zodat je in 2005 kon gaan testen.

Mevrouw **Vos**: Dat was bij iedereen bekend: als we de treinen op tijd, volgens de concessie, willen laten rijden, moeten we in 2002 de treinen besteld hebben.

De heer **Van Krieken**: Ja. Dat is al gebeurd in 1999/2000. Een van mijn bijdragen ging over de vraag hoelang al die dingen duren. Ik heb een planning gemaakt waarin staat: als je dit wilt doen, dan moet eerst dit, dit en dit.

Mevrouw **Vos**: Hoelang duurt het dan voordat je zo'n trein gekocht hebt en hem bestelt? Hoelang duurt het gemiddeld voordat zo'n trein dan klaar is?

De heer **Van Krieken**: Dat hangt erg van het type trein af. Als je een bestaand type neemt, moet die toch in drie jaar up-and-running kunnen zijn.

Mevrouw **Vos**: We hebben net vastgesteld dat er vanwege allerlei zeer moverende redenen nieuwe eisen werden gesteld. Dan was drie jaar waarschijnlijk te kort geweest.

De heer **Van Krieken**: Voor een bestaande trein niet.

Mevrouw **Vos**: Voor een bestaande trein niet.

De heer **Van Krieken**: Nee, want aan het basisontwerp verandert niet zo veel.

Mevrouw **Vos**: Dus een basisontwerp plus de TSI's had ook in drie jaar gekund?

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Hoelang zou je bezig zijn als je een nieuwe trein zou bestellen?

De heer **Van Krieken**: Dan moet je eerst iets ontwikkelen. Moderne treinen worden net als auto's op een soort platformstelsel gebaseerd. Neem het Oostenrijkse voorbeeld dat ik al eerder noemde. Zij zijn in 2002 of 2003 begonnen met het bestellen van die locomotief en de rijtuigen voor 230 km/u. In 2005 reden de eerste voor testdoeleinden.

De **voorzitter**: Twee onderwerpen wil ik met u verder bekijken, juist omdat u daarin zo deskundig bent. Er waren dus een aantal eisen. Volgens u zijn dat reële eisen, TSI's voor een hogesnelheidslijn. Strikt genomen klopt het toch dat die TSI's pas zouden gelden voor treinen die harder zouden gaan dan 250 km/u?

De heer **Van Krieken**: Ja, maar vanwege de samenhang met het infrastructuurontwerp hebben we gezegd dat het veiliger is wanneer alle treinen voldoen aan de TSI. Voor treinen die langzamer gaan dan 250 km/u zijn er een aantal verzachtingen en uitzonderingen in de TSI. Bijvoorbeeld de aslast mag hoger zijn wanneer je langzamer rijdt. Dat kunt u allemaal in de TSI's terugvinden.

De **voorzitter**: Klopt het dat de Thalys op dit moment nog niet voldoet aan alle eisen en dat er allerlei uitzonderingen voor bedacht zijn?

De heer **Van Krieken**: Dat kan ik mij niet in detail herinneren. We zijn gewoon het toelatingstraject voor de Thalys gestart. Op het gebied van TSI's kan ik mij geen enkel probleem herinneren. Wel zijn er veel discussies geweest met de brandweer over de vraag wat te doen bij evacuatie in tunnels.

De **voorzitter**: Brandveiligheid is toch onderdeel van de TSI's?

De heer **Van Krieken**: De tunnel-TSI was indertijd nog in ontwikkeling, naar aanleiding van een aantal grote branden. Dat is een overgangsgebied.

De **voorzitter**: U zegt dat er op zich veel eisen waren. Is het niet bijzonder dat een treinenbouwer aan de slag moet gaan met een trein waarvan de eisen eigenlijk nog niet bekend zijn? We hebben in eerdere verhooren iemand horen zeggen dat het toch wel bijzonder is om bijvoorbeeld tegen de software-industrie te zeggen dat zij iets moet maken voor Windows 13, terwijl we nog met Windows 8 bezig zijn. Herkent u dat?

De heer **Van Krieken**: Ik denk in dit geval niet. Als het gaat om de draaistellen, de wielen, het rijtuigframe, de verwarming, de ventilatie, de drukdichte deuren zit er weinig nieuws in. Dat moet gewoon kunnen. Waarschijnlijk wilt u naar ERTMS toe.

De **voorzitter**: Ik wil het gewoon goed snappen.

De heer **Van Krieken**: Je weet heel goed hoe groot ongeveer de kast moet zijn die je moet vrijhouden voor de elektronica en waarin je kabels moet maken om verbindingen met de besturingsapparatuur te maken. Je weet alleen nog niet precies hoe de programmering van die elektronica eruit gaat zien. Daarover is begin 2002 discussie geweest: weten we al wat de infraprovider gaat maken en kunnen we dat overdragen aan NS, zodat zij weet welke kant dat opgaat? In principe heb je dat niet nodig op het moment dat je de eerste delen aan elkaar last. Het duurt nog een jaar voordat je daaraan toe bent.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog twee vragen over het materieel. U zei net dat de treinen in 2002 besteld hadden moeten worden. Maar is dat reëel als je het hele bestek nog moet opstellen? Het contract werd op 5 december 2001 getekend. Is het reëel om binnen een halfjaar de hele industrie geraadpleegd te hebben en de tenderprocedure doorlopen te hebben? Kun je op zo'n korte termijn wel een hele aanbestedingsprocedure voor het materieel doorlopen?

De heer **Van Krieken**: Dat weet ik even niet.

Mevrouw **Vos**: Dan nog een vraag over iets waar u waarschijnlijk wel veel verstand van hebt. De vraag houdt mij nog steeds bezig of een 220-trein een hogesnelheidstrein is.

De heer **Van Krieken**: Er zijn verschillende definities in omloop. Een echte hogesnelheidstrein gaat harder dan 250 km/u, maar harder dan 200 km/u is een hoge snelheid, hoor.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat de V250, die de Fyra is geworden, een echte hogesnelheidstrein is.

De heer **Van Krieken**: Dat is zeker een hogesnelheidstrein.

Mevrouw **Vos**: Of een 220-trein een hogesnelheidstrein is, is afhankelijk van allerlei definities. Je kunt niet zeker zeggen dat die een hogesnelheidstrein is.

De heer **Van Krieken**: Dat hangt ervan af vanuit welk gezichtspunt je het bekijkt. Qua technologie en qua veiligheidseisen is dat gewoon een hogesnelheidstrein.

Mevrouw **Vos**: Vanuit welk gezichtspunt is het geen hogesnelheidstrein?

De heer **Van Krieken**: Je hebt stroomlijneisen en de geluidsproductie van de pantograaf. Dat soort zaken zijn wat gematigder. Ook de drukeisen kunnen wat gematigder zijn voor een trein.

Mevrouw **Vos**: En hij rijdt ook minder snel dan een trein die 300 km/u kan.

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Toen u bezig was met het bod en nadacht over de materieelbestelling, ging u ervan uit dat men met 300 km-treinen zou komen en dat men dat type zou gaan aanpassen aan de eisen.

De heer **Van Krieken**: Dat is een probleem. Als een andere bieder gewonnen had met een Duitse trein, de ICE, was de vraag geweest hoe we Frankrijk binnen hadden gekregen. Dat speelde op dat moment en heeft een hele tijd geduurd. Nu er iemand uit de Thalys-groep gewonnen had, die samen moest werken met de Belgen, die een heel groot stuk van de Thalys-cake beheren, lag het voor de hand om te verwachten dat het in het Thalys-systeem geïntegreerd zou worden.

Mevrouw **Vos**: Dat is niet gebeurd.

De heer **Van Krieken**: NS wilde per se de Brusselse dienst niet daarin geïntegreerd hebben. Toen is alleen de Thalys overgebleven. Van de Franse kant leidde dat tot de reactie «als jullie dat per se erbuiten willen houden, doen wij ook niet mee aan het Thalys-deel». Dat was een beetje een emotionele discussie.

De heer **Elias**: U hebt niet alleen heel veel verstand van de techniek, maar ook van de ambtelijke en politieke omgang met de spoorwereld. Dat bleek ook al toen u net een beetje glimlachte toen u het had over hoe je eventueel een Duitse trein Frankrijk binnen zou krijgen. Een van de kwesties die rondom de aanbesteding van de concessie speelde, was de samenwerking met de Belgische spoorwegen. Daarin hebt u zich verdiept, of daarvan hebt u in ieder geval veel meegekregen. Wat waren de bezwaren van de Belgen?

De heer **Van Krieken**: Waartegen bedoelt u?

De heer **Elias**: Tegen de manier waarop geregeld zou worden dat de concessie zou gaan lopen.

De heer **Van Krieken**: De Belgische spoorwegen hebben in 1999 en 2000 een heleboel overleggen gevoerd met het Nederlandse ministerie. Die gingen enerzijds over de infrastructuur en het traktaat dat daarbij hoort en anderzijds over het vervoersmodel en de wijze waarop de internationale samenwerking vormgegeven moest worden. Er is een contract ontstaan vooraf tussen de Belgische spoorwegen en de Nederlandse Staat over hoe dat zou gaan lopen. Dat was ook onderdeel van de tenderdocumentatie. De Belgen zijn niet altijd gelukkig geweest met de discussie en de voorzichtsichten, maar hebben uiteindelijk gezegd loyaal te zijn en mee te

doen, omdat het ook in hun belang was. Het grootste deel van de kosten en de inkomsten van de treinen die door België heen gingen, was voor de Belgen. Daar wilden zij wel bij zijn.

Toen de tender afgelopen was en de onderhandelingen begonnen, zijn ze enigszins geschrokken, want toen moest er ineens in heel korte tijd iets anders gebeuren dan zij hadden verwacht. De oorspronkelijke procedure werd verlaten. Dat is niet de Belgische stijl, dus daardoor werden zij enigszins zenuwachtig. Verder ging er in de haast wat mis. Zij krijgen documentatie niet op het afgesproken tijdstip. Zij moesten dan gaan praten met NS als aanbieder, al dan niet onder begeleiding van het projectteam, dat meeding. Daarin kwamen ook weer allerlei problemen aan de orde. Tegen de tijd dat de concessieovereenkomst bevroren werd, begin oktober, waren de Belgen nog niet uitgediscussieerd, denk ik. Zij hebben dus ook een flink aantal bezwaren tegen de concessieovereenkomst ingediend die op dat moment niet allemaal verwerkt waren. De losse punten die overgebleven zijn, kom je dan nog jaren later tegen.

De heer **Elias**: Daar kom ik straks nog even op. Vond u die bezwaren door de bank genomen reëel?

De heer **Van Krieken**: Van de Belgen?

De heer **Elias**: Ja.

De heer **Van Krieken**: Ik denk het wel.

De heer **Elias**: Gingen de Nederlanders, NS en Verkeer en Waterstaat wel verstandig om met die bezwaren?

De heer **Van Krieken**: Ik denk het niet.

De heer **Elias**: Kunt u dat toelichten?

De heer **Van Krieken**: Men was zo druk bezig om te zeggen «we hebben een bod, we houden dat vast, alle risico's nemen we, het moet af en het moet getekend worden» dat er onvoldoende tijd is geweest om het goed met de Belgen door te nemen. De Belgen hebben vooral bezwaar gemaakt tegen het toevoegen aan de concessie van de Breda–Brussel-treinen en de Haagse treinen. Zij zeiden: «Die zaten niet in de afspraken. Die gaan ons een hoop geld kosten. Kunnen we nog even praten daarover?» Dat was de standaardzin. Het gevolg daarvan was dat HSA ze moest rijden. De Belgen zeiden: en dan moeten wij ze betalen? Zo ongeveer liep dat af.

De heer **Elias**: Dat was hun grote bezwaar.

De heer **Van Krieken**: Dat is een van grote bezwaren.

De heer **Elias**: Tegen de dienstregeling van Breda–Den Haag.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: U vond dat een reëel bezwaar. Niettemin werd er getekend. U was nog steeds adviseur van Verkeer en Waterstaat. Uit de verhoren tot nu toe is duidelijk geworden dat vlak voor de ondertekening ook gewaarschuwd was, ook vanuit NS, niet vanuit de NS-projectorganisatie ...

De heer **Van Krieken**: Zowel NS als de Belgen hebben begin december een brief geschreven waarin stond dat een aantal dingen niet af waren.

De heer **Elias**: Niettemin werd er getekend.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: Achteraf beschouwt u dat dus als een fout.

De heer **Van Krieken**: Achteraf gezien denk ik: ja, dat had al eerder ...

De heer **Elias**: Toen, vooraf, vond u het ook fout dat er getekend ging worden.

De heer **Van Krieken**: Op dat moment had ik niet alle informatie die ik nu heb.

De heer **Elias**: Maar u wist wel van de bezwaren van de Belgen.

De heer **Van Krieken**: Daar wist ik van.

De heer **Elias**: Die waren voor u hard genoeg om eventueel te adviseren om niet te tekenen.

De heer **Van Krieken**: Nee, dat heb ik op dat moment niet gedaan. Ik denk ook niet dat ik in die periode permanent aanwezig was. Ik heb pas begin december gehoord van die brieven.

De heer **Elias**: Kunt u nog heel kort precies uitleggen waarom de verbindingen naar Den Haag en Breda voor de Belgen verlieslatend waren terwijl die voor de Nederlanders winstgevend zouden zijn?

De heer **Van Krieken**: In de bieding werd er een bepaald format gehanteerd waarin stond hoeveel procent van de totale kosten in welk land viel. Hetzelfde gold voor de opbrengsten. NS heeft die twee verbindingen toegevoegd aan haar bod, ongeveer neutraal. Dat leverde geen extra bijdragen voor de Staat op, maar ook geen verlaging van de bijdrage. Op dat moment is niet gecheckt of het realistisch was om voor dat stukje, vooral dat van Breda, waar maar een heel klein stukje Nederland in zit en heel veel België, die regel zo toe te passen. Immers, in België is dat buurlandverkeer, waar dat onder viel, gesubsidieerd vervoer. In Nederland is dat nooit gesubsidieerd, alleen in België.

De heer **Elias**: Voor de precisie: door wie is dat niet gecheckt?

De heer **Van Krieken**: Door niemand niet, zou ik zeggen.

De heer **Elias**: Dat had gecheckt moeten worden door de projectorganisatie HSL, door Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Krieken**: Ja, maar daar is in de juridische sfeer overheen gelezen, denk ik.

De heer **Elias**: Maar van dat overheen lezen hebben we nog – wat is het? – tien jaar last gehad.

De heer **Van Krieken**: Acht, geloof ik.

De heer **Elias**: We hebben er acht jaar last van gehad. Hoe zijn uiteindelijk de bezwaren afgehandeld door het ministerie?

De heer **Van Krieken**: Dat durf ik op dit moment even niet te zeggen. Het heeft heel lang geduurd voordat partijen businessplannen zijn gaan maken samen. NS heeft heel lang geweigerd om een geüpdatet businessplan te leveren aan de Staat en heeft daarmee ook heel lang gewacht bij de Belgen. Met zo'n plan kon je over dingen praten. Naar ik meen zijn er in 2005 of 2006 voor het eerst sommetjes gemaakt – ik weet waar ik ze heb, maar ik kan ze niet herhalen nu – hoeveel het zou kosten aan NS-kant en hoeveel aan Belgische kant, wat de verliezen zouden zijn en wat de effecten zouden zijn. Wat er precies mee gebeurd is ...

De heer **Elias**: Maar de sommen zijn in ieder geval al vijf jaar later dan de ondertekening.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: Dat had voor die tijd moeten gebeuren.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: Hebben de Belgen zich naar uw mening in dit dossier heel consistent en rechtlijnig opgesteld, waardoor NS en Verkeer en Waterstaat verkeerd begrepen zijn?

De heer **Van Krieken**: Misverstanden zijn er in ieder geval geweest, maar die zijn er meestal tussen Belgische en Nederlandse spelers. Ik denk dat de Belgen altijd wel gezegd hebben wat hen voor ogen stond. Toen ze hoorden dat er geen twee Thalys-treinen, maar een halve en een echte Thalys naar Brussel zouden komen, hebben ze even geslikt. Sommige mensen zeiden: «Hoe gaan we dat dan doen? Het is niet meer hetzelfde merk en niet meer dezelfde trein.» Zij hebben zich later laten overtuigen en zijn toen wel aan de slag gegaan. Men was toen wel zoveel armer. In 2005, tien jaar later dan in Nederland, zijn de Belgische spoorwegen opgesplitst. Toen lagen de verhoudingen anders en werden beslissingen over geld ook op een andere manier genomen. Als je zegt dat het nu anders wordt gedaan dan het in 1999 of 2000 was afgesproken, komt dat ook door veranderingen in onder meer de politiek.

De heer **Van Gerven**: Het triggerde mij dat u zei dat de lijn Breda–Brussel verlieslatend was voor de Belgen en dat dit komt omdat de treinen in België gesubsidieerd worden. Betekent dit dat elke trein die rijdt ...

De heer **Van Krieken**: Nee, u draait het om. De Belgen willen die trein rijden, dus de kosten van de kilometers en de minuten over het Belgische net zijn voor de Belgische spoorwegen. Ze kunnen dan ook de opbrengsten krijgen. Je schat misschien in dat extra mensen die trein gaan gebruiken tussen Breda tot Antwerpen, maar ten zuiden van Antwerpen moet die trein ingepast worden tussen allerlei andere treinen. Dat levert niet echt wat extra's op voor hen. Zij hadden oorspronkelijk voorzien om met eigen materieel, 200 km/u-materieel, van Antwerpen naar Breda heen en weer te rijden. Dat was op dezelfde manier zoals zij op Brussel–Luik doen.

De heer **Van Gerven**: Maar door het feit dat het naar Brussel moest, werd het voor NMBS, de Belgen, te duur.

De heer **Van Krieken**: Ik denk dat naar Antwerpen toe ook dezelfde redenering gegolden zou hebben, maar dat durf ik niet hardop te zeggen.

De heer **Van Gerven**: In ieder geval heeft het heel lang geduurd voordat het opgelost was. De rekensommen werden in 2005 gemaakt, jaren later. Uiteindelijk kunnen wij constateren dat pas in 2012, nog veel later, echt een definitieve overeenkomst met de Belgen is gesloten. Er waren allerlei risico's gesignaleerd bij de aanbesteding: de financiën, de haalbaarheid van de rijtijden, de samenwerking met de Belgen. Over al die zaken hebben we het al gehad. Een aantal risico's is op het bordje van NS gelegd, als ik het zo mag samenvatten. Hoe verklaart u dat dit over de schutting is gegooid?

De heer **Van Krieken**: Mijn herinnering is dat de politieke kant van het tendergedoe voor infrastructuur gebaseerd was op een risicotransfer naar de private sector. De interpretatie daarvan is geweest dat alles wat je belooft, jouw eigen risico is. Iedere keer als er een briefje kwam waarin stond «we hebben hier een klacht en een reden om het bedrag te verlagen», reageerde de Staat met «dat is jouw risico; wij geven niet thuis». Dat hebben ze zeker tot eind 2004 volgehouden.

De heer **Van Gerven**: Dat gold ook voor de rijtijden en de problemen met ...

De heer **Van Krieken**: Dat gold voor alle problemen. Uiteindelijk wordt in zo'n constellatie elke tegenslag vertaald in een financiële claim: wij willen een verlaging van het bedrag, want dit en dat. Die claims hebben we allemaal trouw doorgerekend, maar het argument bleef hetzelfde, net zolang tot het niet meer ging. In 2004, 2005 was het duidelijk dat die 30% zich zeker voordeed.

De heer **Van Gerven**: Het is een soort «contract is contract»-houding, zo mag ik het toch wel samenvatten.

De heer **Van Krieken**: Ja. Het was een juridische contractopvatting.

De heer **Van Gerven**: Had de Staat zich anders kunnen opstellen?

De heer **Van Krieken**: Ten dele moest dat wel, want de Staat moest uiteindelijk de totale oplevering regelen en synchroniseren en het testprogramma draaien. In een concessie heb je normaal gesproken een soort partnerovereenkomst waarbij je zegt: dit is mijn deel en dit is mijn risico en dat is jouw deel en jouw risico. Als het bod bijvoorbeeld gebaseerd was op overheidsbeleid, dan had er ergens een conditie moeten zijn waarin stond wat er zou gebeuren als de overheid haar beleid zou veranderen. Die conditie is ergens verborgen in de concessieovereenkomst: is er wel zo'n conditie; wat zijn de gronden voor wijziging van het contract? Maar het was beter geweest om dat van meet af aan erin te hebben, zodat duidelijk is waar het departement voor staat en waar de vervoerder voor staat.

De heer **Van Gerven**: Kunt u dat concreet maken? U zegt dat de risico's werden geparkeerd bij NS. Zij moest het maar zien te realiseren. U zegt dat we toch meer samenwerking moeten hebben en dat er gesproken moet worden als de overheid bepaalde beleidswijzigingen doorvoert. Kunt u concreet zeggen aan welke beleidswijzigingen u denkt? Wat had er bijvoorbeeld in moeten staan?

De heer **Van Krieken**: Als je in een vervoersmarkt voor vijftien jaar een contract sluit, terwijl je nog niks weet over goedkope vliegtuigen en je nog niet weet of het rekening rijden doorgaat, is dat voor de aanbieder een zeer risicovolle zaak. Als hij dat toch meeneemt, kun je zeggen: dat is jouw keuze en jouw risico. Dat is zo gelopen. Als de vervoerder geen succes heeft, heeft de overheid ook geen succes met een project als dit. Als je zeker wilt zijn dat je succesvol bent als overheid, moet je toch bekijken hoe je elkaar kunt helpen om dat succes te bereiken. Dat staat er dus niet in.

De heer **Van Gerven**: Als ik het samenvat, zegt u dat men niet de «contract is contract»-houding had moeten hanteren, maar dat men meer het samenwerkingsmodel had moeten volgen.

De heer **Van Krieken**: Dat is vanuit de projectorganisatie geprobeerd. Het implementatieplan was erop gericht om dat te doen. Maar de Minister heeft de eerste jaren een zeer ambtelijke claimkoers gevaren en geen opening van zaken gegeven. Pas na drie, vier jaar is dat wat normaler geworden.

De heer **Van Gerven**: Als ik uw werk bestudeer, constateer ik dat u een vrij voorspellende gave hebt. Dat is prettig, want u hebt net al gezegd dat bij een bepaald scenario waarin de prognoses tegenvallen HSA, de dochter van NS, failliet zou kunnen gaan in 2011. Dat hebt u redelijk goed voorspeld. Maar u hebt meer gedaan. U hebt ook allerlei gedragsscenario's gemaakt ...

De **voorzitter**: Voordat we dat onderdeel aanpakken, waarover u terecht komt te spreken, heeft de heer Elias nog een korte vraag over het vorige onderwerp.

De heer **Elias**: Ik kom nog even terug op de «contract is contract»-houding. Ik probeer heel goed te luisteren naar wat u zegt. U zei ook hier weer, bijna in een bijzinnetje, dat NS de kaarten erg tegen de borst hield. Wellicht voor de nuancering vraag ik u of het niet enigszins aan NS zelf lag dat de «contract is contract»-houding werd gehanteerd. Immers, op Verkeer en Waterstaat hoorde men ook niet zo veel over waar NS precies mee bezig was, hoe de sommen zaten enzovoorts.

De heer **Van Krieken**: In de tijd dat de tender liep, stond NS onder druk van de overheid met De derde eeuw spoor, het herstelplan en de ToeRGoed-studie (Toekomst van het vervoer van Reizigers en Goederen per spoor). Alle mogelijke zaken liepen tegelijk. Dan moest je ook nog even de concurrentie buiten de deur zien te houden via de HSL-Zuid. In al die dossiers probeert de overheid allerlei input te krijgen en output te leveren, maar het spoorstelsel blijft een gesloten systeem. Je kunt niet al die dingen tegelijk willen, want als je op één punt iets eruit haalt, moet je op een heleboel andere plaatsen iets corrigeren. Dat was een ingewikkelde kluwen. NS zei: «Je kunt me wat met al die verhalen. Straks neem je me nog de stadsgewestelijke netten en de lijnen in Noord-Holland nog af, dus ik ga je niet alles vertellen.» Ik kan mij de houding van NS in al die discussies heel goed voorstellen.

De heer **Elias**: Maar die houding maakte ook dat er over en weer ...

De heer **Van Krieken**: Wantrouwen was ontstaan, dat bepaald niet klein was tussen beide partijen op al die dossiers.

De heer **Van Gerven**: Ik noemde net even dat u gedragsscenario's hebt gemaakt en hebt gedeeld met het ministerie. Daarin stond hoe zaken zich zouden kunnen ontwikkelen met betrekking tot de hogesnelheidslijn en het vervoer daarop. Kunt u schetsen wat gedragsscenario's zijn?

De heer **Van Krieken**: Van begin af aan heb ik scenario's gemaakt om aan de mensen met wat minder spoorkennis uit te leggen hoe dingen kunnen verlopen en werken. In 1999 bijvoorbeeld heb ik een lijst gemaakt van wat er allemaal kan misgaan als je met nieuwe treinen op nieuwe infrastructuur rijdt. Wat voor kinderziektes, wat voor aanloopproblemen kun je verwachten in welke sector en hoe kun je daar iets aan doen? Zo heb ik ook voor het infraproviderdeel risicoscenario's gemaakt, waarin stond hoe het fout kon aflopen met de dialoog met de brandweer, waardoor de lijn aan het eind niet open zou kunnen. Voor de vervoerstender in dit geval hebben we in het najaar van 2001 gezegd: tja, hoe moeten we met HSA omgaan vanuit het vervoersteam uit de projectorganisatie, inclusief de mensen van DGP die daarbij betrokken waren? Waarom gedraagt HSA zich zoals zij zich gedraagt? Hoe kan dat verder lopen? Daar moet je aannames over doen. Daar zijn we mee begonnen. Uiteindelijk hebben we drie verschillende aannames als «potentieel waar» meegenomen. Die hebben we elk halfjaar geëvalueerd. We bekeken hoe het zat en waarmee we bezig waren. Dat ging over het gedrag van HSA, van het departement, van onszelf en van de infraproviderkant van het project. Zo kon je zeggen: als we die kant opgaan, dan moeten we daar aan risicolijstjes gaan werken.

De heer **Van Gerven**: HSA en het departement waren de twee belangrijkste partijen in het gedragsscenario.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: De derde partij was wat nu ProRail heet. Hebt u aangegeven wat het uitgangspunt was op basis waarvan u tot de gedragsscenario's kwam?

De heer **Van Krieken**: Er is samenspel vereist tussen de projectorganisatie en HSA om uiteindelijk de zaak aan het draaien te krijgen. Je moet een integraal vervoerssysteem opleveren: infrastructuur, treinen, organisatie, veiligheid. De Staat is verantwoordelijk voor de coördinatie aan het eind. Dit betekent dat je het samenspel met die partijen moet organiseren. Maar als die partijen niet willen of als zij zich op een bepaalde manier gedragen, is het lastig om te bepalen hoe je dat samenspel het beste kunt vormgeven. Om te zorgen dat wij konden bepalen wat onze tactiek, strategie moest zijn, hebben we die scenario's gemaakt.

De heer **Van Gerven**: Met «wij» bedoelt u het ministerie.

De heer **Van Krieken**: Het ministerie en de projectorganisatie.

De heer **Van Gerven**: En de projectorganisatie, die onderdeel was van het ministerie. U hebt drie scenario's gemaakt.

De heer **Van Krieken**: We hebben er verschillende gemaakt, maar we hebben er drie als «misschien realistisch» gemaakt.

De heer **Van Gerven**: Drie realistische scenario's. Kunt u die scenario's eens schetsen? Wat leverden die op aan informatie en materiaal?

De heer **Van Krieken**: De titels zijn een beetje zwart-wit, om te zorgen dat de hele club die in het hoofd kan houden. Het eerste scenario was «waarom gedraagt NS zich zoals zij zich gedraagt?» NS had te hoog geboden en zij wilde dat terugverdienen, linksom of rechtsom. Als dat haar strategie was, betekende dit dat ze voortdurend wijzigingsvoorstellen en claims zou indienen. Alles wat de markt schaadt en geld kost, zou worden geclaimd bij de Staat. Je moet er dan op bedacht zijn hoe dat zou werken.

Het tweede scenario was «NS wil de rekening vereffenen en het departement is te druk met zichzelf». NS wilde min of meer bewijzen dat het hele tendergedoe flauwekul was: een stukje van haar hoofdrailnet tenderen en dat vervolgens weer terugkrijgen. Dit betekent dat NS zou blijven bewijzen dat het niet werkte en dat het anders moest. Daar hoorden dan nog wat details bij.

Het laatste scenario klinkt niet zo geweldig: «NS is een knullig bedrijf en dat betert niet». Dat gaat uit van de situatie dat er op dat moment een herstelplan van de Minister in de Tweede Kamer lag waarin uitgelegd werd wat er allemaal mis was gegaan bij NS: te weinig materieel, stakingen, veel vertragingen, eindeloze discussies over het prestatiecontract enzovoorts. Als je daarnaar keek, leek het wel alsof er geen interne coördinatie was. Op alle fronten was men aan het vechten, maar je kon er geen lijn in ontdekken. Blijkbaar liet men het sloffen. Dit betekende dat men zich steeds niet aan de planning zou houden en dat er steeds een vlucht naar voren zou worden gekozen. Wij bekeken hoe wij het beste konden reageren als men zich zo ging gedragen, zodat we toch tot goede samenwerking zouden kunnen komen en we uiteindelijk een goede trein aan het rijden zouden krijgen.

De heer **Van Gerven**: U hebt die scenario's uitgewerkt in 2001.

De heer **Van Krieken**: In november 2001 hebben we die voor de eerste keer gemaakt als een voorbereiding op wat komen zou.

De heer **Van Gerven**: En daarin keek u een aantal jaren vooruit? Hoeveel precies?

De heer **Van Krieken**: Elk scenario was een soort voorspelling van hoe het af kon lopen. Het moest ook een beetje vrolijk verhaal zijn. De eerste keer waren de scenario's erg theoretisch, maar geleidelijk aan werden ze steeds realistischer.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat steeds bijgehouden. U hebt die drie scenario's geschetst. Wat is daarvan werkelijkheid geworden?

De heer **Van Krieken**: Ik denk het te hoge bod en het terug willen verdienen. Daarbij krijg je voortdurend vertraging door procedurediscussies, door onduidelijkheid in de concessie etc. In dat geval worden dat soort dingen aangegrepen om steeds meer uit te stellen en uit te stellen om te bekijken of men langs die weg toch niet het geld kan terugkrijgen. Dat scenario heeft zich toch het meest voorgedaan.

De heer **Van Gerven**: De gebrekkige informatie, het claimen, het vooruitschuiven van de zaak, dat soort gedragingen zat ook in het scenario. Men probeerde het te hoge bod als het ware terug te onderhandelen in de loop der tijd. Dat scenario heeft zich het meest verwezenlijkt.

De heer **Van Krieken**: Ja. Dat gebeurde natuurlijk ook al op het hoofd-railnet. Iedere keer als de Staat niet duidelijk genoeg is, stopt men gelijk met de activiteiten en bestelt men geen materieel meer. Op het hoofd-railnet of hier legt men activiteiten stil. Men zegt geen materieel te kunnen bestellen omdat de Staat niet duidelijk is. Dat soort discussies krijg je dan.

De heer **Van Gerven**: U zegt ook heel concreet, even beperkt tot HSA en het vervoer op de hogesnelheidslijn, dat NS het bestellen van de treinen bewust heeft uitgesteld om het ministerie onder druk te zetten.

De heer **Van Krieken**: Ik ben niet bij NS geweest in die tijd, dus ik weet niet alles precies.

De heer **Van Gerven**: Maar het zat in uw scenario.

De heer **Van Krieken**: In mijn scenario's werkte het zo.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat ook zo zien gebeuren.

De heer **Van Krieken**: Ja. Je moet altijd uitkijken dat je niet te veel gelooft in je eigen voorspellingen, maar we hebben elk halfjaar gediscussieerd over waar we waren, over hoe we erin zaten, over wat onze positie was, over wat de positie van het ministerie was.

De heer **Van Gerven**: Wat is het voordeel voor NS van het uitstellen van het bestellen van de treinen? Zij moet treinen laten rijden. Hoe later zij bestelt, hoe ingewikkelder het wordt om die op tijd te laten rijden.

De heer **Van Krieken**: Ja, maar via de 220-treinen naar Brussel had zij het bestellen van het binnenlands materieel gekoppeld aan de Belgische beslissing. Dat kost tijd. Zij vond dat de onduidelijkheid over de technische zaken, met name ERTMS – dat begon in 2002 op te komen – opgeheven moest worden omdat zij anders niet echt kon bestellen of omdat zij anders niet wist hoe duur het zou worden. Of dat waar was, laat ik even in het midden. Het had ook anders gekund, maar op dat moment was dat het argument. NS is pas begonnen met bestellen toen zij zeker wist dat de Belgen zouden meedoen, dat de technische zaken voldoende uitgewerkt waren om een compleet dossier aan de leveranciers te geven.

De heer **Van Gerven**: U kon zich wel voorstellen dat dit zo lang geduurd heeft.

De heer **Van Krieken**: Ik weet niet of ik geprobeerd om mij dat voor te stellen. Ik vond dat niet nodig. Het had ook anders gekund.

De heer **Van Gerven**: Men had wel de treinen meteen kunnen bestellen.

De heer **Van Krieken**: Als je die combinatie met de Belgen maakt ... Als de Belgen langer wilden praten of een garantie van de Nederlandse Staat wilden ... De Belgen vroegen of de Staat hen kon garanderen, als zij een aandeel namen in de treinen, dat zij na vijftien jaar weer van die treinen af konden als de concessie afgelopen was omdat zij er verder geen emplooi

voor hadden. Zij keken naar hun risico's en vroegen wie die droeg. Dat kost tijd. «Zolang de Belgen het niet eens zijn, gaan we niet bestellen» heeft de meeste vertraging opgeleverd.

De heer **Van Gerven**: U zag dat in ieder geval duidelijk aankomen. U hebt bij die gedragsanalyse ook gekeken naar het departement zelf. Hoe zat dat in uw scenario's?

De heer **Van Krieken**: Dat verliep een beetje over de tijd. Op een gegeven moment zeg je: «Waar zijn ze mee bezig? HSA is bezig met die en die claim. Dat was te verwachten. HSA probeert dat en dat te bereiken. Het ministerie zit er alleen juridisch-ambtelijk in. Wij proberen als projectteam in een soort bemiddelingsrol wat anders te bereiken.» Dan schets je dat verhaal: gaat dat werken of moeten we onze strategie aanpassen, ja of nee? Zo ongeveer werkt dat. In het begin zat de contractbeheerder van het ministerie altijd bij onze besprekingen, zodat we het eens waren over aanpak en strategie. Later werd dat wat minder.

De heer **Van Gerven**: U zei dat de projectorganisatie om het proces goed te laten verlopen, een soort bemiddelende rol zou moeten spelen tussen enerzijds het ministerie en anderzijds ...

De heer **Van Krieken**: Het ministerie zit in de positie van «het is uw risico; contract is contract». Dat helpt natuurlijk niet altijd om het probleem op te lossen. Het was dan aan ons om te bekijken of we toch niet iets aan de klachten of problemen van HSA konden doen. Als HSA zei eerst geld te willen zien en daarna pas verder te willen praten, hield het op en als het wel werkte, konden we een eindje verder komen.

De heer **Van Gerven**: Daaruit spreekt toch wel enige ambivalentie, als ik kijk naar de kant van het ministerie. Er zat een groep van het ministerie die «contract is contract» zei. Dat was de meer financiële kant. Aan de andere kant was er de groep die vond dat er uiteindelijk een trein moest rijden. Die stond daar toch anders in en had daarbij wat meer toenadering tussen beide partijen wenselijk gevonden.

De heer **Van Krieken**: Het implementatieplan van HSA was het werkplan voor de projectorganisatie en HSA samen. Als daar een mijlpaal in staat als «in 2002 moet er materieel besteld worden», maar er niet wordt besteld, kun je aan het ministerie melden dat men niet heeft besteld en dat er een probleem ontstaat voor de indienststellingsdatum. Het is dan aan het ministerie om er iets aan te doen of om te zeggen: gezien de situatie is dat risico HSA. Zo loopt dat.

De heer **Van Gerven**: Ik vat het scenario als volgt samen: NS hield vanuit een bepaald wantrouwen de kaarten tegen de borst, heeft de bestelling van de treinen zo lang mogelijk uitgesteld en heeft voortdurend geprobeerd om terug te onderhandelen om haar bod minder risicovol te maken. Klopt dat?

De heer **Van Krieken**: Er zijn diverse claims geweest waarbij in de brief stond: wij kunnen geen materieel bestellen als we niet eerst dit doen. Het antwoord dat daarop kwam, was: zolang u dat niet hebt gedaan, kunnen wij niet reageren op uw brief.

De heer **Van Gerven**: U hebt een heel lange staat van dienst bij de spoorwegen. Dat hebben we kunnen zien. Niet alleen in Nederland maar ook over de hele wereld hebt u uw diensten kunnen aanbieden. Wat vindt u van het huidige vervoer over de hogesnelheidslijn?

De heer **Van Krieken**: Daar vind ik niet zo veel van. Ik ga met plezier in de Thalys naar Brussel. Dat werkt goed.

De heer **Van Gerven**: Maar die reed al.

De heer **Van Krieken**: Ja, maar hij rijdt nu sneller. Dat is heel goed.

De heer **Van Gerven**: De infrastructuur ligt er, maar dat heeft niet zo veel te maken met wat NS heeft gedaan.

De heer **Van Krieken**: Nee, ik heb begrepen dat er binnenkort meer treinen gaan rijden. Dat wordt naar mijn mening ook tijd. Ik heb verder geen duidelijke ...

De heer **Van Gerven**: U bent zelf betrokken geweest bij het bod. We kunnen constateren dat het aantal dat had moeten rijden en dat beloofd was, niet gerealiseerd is. Daar moet u toch een gevoel bij hebben.

De heer **Van Krieken**: Ja, daar word je droevig van. Ik ben een spoorliefhebber. Voor mij is het spoor een geweldig systeem. Ik weet waar de knoppen zitten. Het is dus heel triest dat als we met z'n allen zo'n mooie lijn aanleggen en veel geld erin stoppen, het aanbod niet gaat lopen zoals was voorzien. Dat maakt de mens droevig, triest.

De heer **Van Gerven**: U zegt toch dat het beter was geweest als er meer treinen hadden gereden, omdat we niet voor niets die structuur hebben aangelegd. Had het anders kunnen lopen, als u nu terugkijkt?

De heer **Van Krieken**: Ja, ongetwijfeld.

De heer **Van Gerven**: Hoe?

De heer **Van Krieken**: Er had iets gedaan moeten worden aan een gezamenlijke doelstelling. Als je iets wil bereiken op het spoor, kun je niet zeggen: ik wil alleen maar dat zien. Je moet altijd naar het hele verhaal kijken. Het is een complex, samenhangend systeem. Je kunt niet ongestraft iets willen, want op een andere plaats krijg je dan rare effecten. Na de biedfase, waarin het onder meer over geld gaat, moet je echt samen aan de slag. Die situatie is niet bereikt. Dat had wel moeten gebeuren. Ook hadden we gewoon wat prettiger aan tafel moeten gaan zitten met de Belgen. Zeggen dat het het risico van HSA was om te onderhandelen met de Belgen, is geen goede aanpak om een project-systeem succesvol te implementeren. Als daar wel wat aan gedaan was eind 2001, dan had het beter kunnen aflopen. Misschien was het niet 2005, 2006 of 2007 geworden, maar ik denk dat we een heel eind waren gekomen.

De heer **Elias**: Eerder tijdens het verhoor zei u: we hadden sommetjes gemaakt waaruit kwam dat je het faillissement van High Speed Alliance in 2011 wel kon voorspellen. Even voor de precisie en voor mijn inzicht: zat dat dus ook in de gedragsscenario's? Daarin kwamen die sommetjes voor.

De heer **Van Krieken**: Nee. De sommetjes zijn gemaakt tijdens de onderhandelingen.

De heer **Elias**: Door?

De heer **Van Krieken**: Door een aantal experts die in die onderhandelingsondersteuningsteams werkten.

De heer **Elias**: In die scenario's stond ook wat er mis zou kunnen gaan, zoals u net met de heer Van Gerven besprak.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: Tot op welk niveau op het departement precies waren die scenario's bekend? Zeker bij de projectdirectie HSL, maar ook hoger?

De heer **Van Krieken**: Ik weet dat zo niet. Die sommetjes van september 2001 zijn, neem ik aan, gerapporteerd aan de projectdirecteur, want die deed de onderhandelingen uiteindelijk. Ik ben in september begonnen om het businessplan van HSA dynamisch te maken. Dat heb ik tot in 2007 gebruikt om steeds de claims na te rekenen en om, als zij weer iets aandroegen, te bepalen hoe iets zou aflopen. Daar komen steeds dezelfde scenario's in voor. Dat is gewoon vijftien jaar aan spreadsheets – dat zijn er een heleboel – waarin alle veranderingen van aantallen treinen, van aantallen personeelsleden en van kosten in opgenomen zijn.

De heer **Elias**: Kwamen die scenario's ook op het bureau van de directeur Spoor terecht?

De heer **Van Krieken**: Een aantal wel, een aantal niet. De claimafhandelingsscenario's kwamen op het departement terecht, waar besloten moest worden hoe geantwoord moest worden op de claims.

De heer **Elias**: Hebt u er weet van of de scenario's, of in ieder geval de inhoud daarvan, en dan met name de risico's die daarin beschreven waren, ook op hoger niveau terechtkomen? Op politiek niveau misschien?

De heer **Van Krieken**: Dat weet ik niet. Ik ken alleen de varianten uit het McKinsey-verhaal uit 2004. McKinsey maakte hetzelfde soort scenario-analyse en kwam op dezelfde conclusies uit als ik destijds.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Krieken, we komen aan het eind van ons gesprek. U hebt de commissie veel kunnen vertellen, maar misschien zijn er nog zaken waarnaar wij u niet hebben gevraagd die u toch aan ons wilt meegeven.

De heer **Van Krieken**: Nee, dank u wel.

De **voorzitter**: Dan heb ik toch nog één algemene slotvraag. Zijn bij u onregelmatigheden bekend of hebt u aanleiding om te veronderstellen dat zich onregelmatigheden in de procedure hebben voorgedaan in de periode waar u bij betrokken was?

De heer **Van Krieken**: Bedoelt u de tenderprocedure?

De **voorzitter**: Ik bedoel het iets breder. Het gaat mij om uw betrokkenheid bij het proces zoals wij dat vandaag aan de orde hebben gesteld. Dat betreft een periode. Hebt u in die periode weet gehad van onregelmatigheden, dingen die echt niet goed zijn gegaan?

De heer **Van Krieken**: Dit is een verwarrende vraag. Op welk niveau bedoelt u dat?

De **voorzitter**: Op het niveau van fraude.

De heer **Van Krieken**: O, fraude.

De **voorzitter**: Dus in licht juridische zin onregelmatigheden. Dat is mijn slotvraag.

De heer **Van Krieken**: In die zin heb ik geen kennis van onregelmatigheden.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik sluit hierbij ons verhoor.

Sluiting: 11.23 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 20 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Korf (projectdirecteur HSL-Zuid bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat), die wordt bijgestaan door de heer Strzelczyk.

Aanvang: 12.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

De **voorzitter**: Ik heet alle aanwezigen van harte welkom. Voorafgaand aan dit verhoor deel ik mede dat mevrouw Vos niet aanwezig zal zijn vanwege ernstige familieomstandigheden. Ik vraag de griffier om de heer Korf binnen te leiden.

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

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Korf. U was van 1995 tot 2001, dus zes jaar lang, projectdirecteur van de HSL-Zuid, voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daar hield u zich bezig met de aanleg van de hogesnelheidslijn, de HSL-Zuid van Amsterdam naar Antwerpen, en de aanbesteding van de vervoersconcessie van de HSL-Zuid. In dit verhoor zal de commissie u vragen stellen over de voorbereiding, de inrichting en de uitvoering van de aanbestedingsprocedure voor het vervoer. Dit gesprek zal met name worden gevoerd door de heer Van Gerven en de heer Elias. Het woord is aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Korf, als ambtenaar was u verantwoordelijk voor het aanlegbesluit van de hogesnelheidslijn, de planologische kernbeslissing. Daarbij is besloten dat de aanleg van de infrastructuur voor een deel zou worden betaald uit private opbrengsten, een private bijdrage van 1,8 miljard gulden. Kunt u toelichten hoe dat bedrag tot stand is gekomen?

De heer **Korf**: Dat bedrag is een uitkomst van berekeningen die zijn gemaakt door bureaus. McKinsey heeft daaraan gerekend, en later OC&C. In wezen is het bedrag een resultaat van een proces dat door de Stuurgroep Privatisering Infrastructuur, de SPRI, al jaren daarvoor was ingezet om te bekijken of hogesnelheidstreinen of treinen – ook op de Betuwelijn – deels privaat konden worden gefinancierd. Dit was dus een rekensom van een aantal bureaus, PwC en McKinsey, die ons deze berekening hebben gegeven op basis van deskundigheid. Later heeft OC&C dit nog eens nagerekend. Verderop in de periode heeft L.E.K. uit Engeland nog een keer een berekening gedaan.

De heer **Van Gerven**: Er zijn allerlei partijen die berekeningen hebben gemaakt. Kwamen die allemaal uit op die 1,8 miljard gulden?

De heer **Korf**: Nee, zij kwamen wat hoger uit. Uiteindelijk hebben we dat conservatieve bedrag van 1,8 miljard genomen als uitgangspunt voor de Hogesnelheidslijn-Zuid.

De heer **Van Gerven**: Die bedragen zijn later dus niet bijgesteld?

De heer **Korf**: Nee, die zijn niet later bijgesteld.

De heer **Van Gerven**: Was dat ook op basis van vervoersprognoses?

De heer **Korf**: Ja, natuurlijk. Dit soort berekeningen wordt gedaan op basis van economisch inzicht in de ontwikkeling van Europa, het vliegverkeer, vervoersprognoses en natuurlijk tarifiering en treinpaden.

De heer **Van Gerven**: Waren vervoersprognoses daarbij een dominante parameter?

De heer **Korf**: Ja, vast wel. Ik heb de berekeningen niet zelf gemaakt, maar dat zal wel.

De heer **Van Gerven**: Weet u met welke aantallen reizigers zij rekenden?

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

De heer **Van Gerven**: Dat kunt u niet zeggen, maar het was in elk geval wel een consistent getal.

De heer **Korf**: Ja, het was aan de benedenkant van ook later uitgevoerde berekeningen, die steeds iets hoger uitkwamen dan dit getal. Het was op zich dus een conservatief, veilig getal.

De heer **Van Gerven**: Wat betekende die taakstelling voor de private financiering van de aanleg, voor het uitgeven van die concessie?

De heer **Korf**: Dat betekende dat dat bedrag later is vertaald in een minimumbedrag dat we in de concessieaanbesteding hebben geëist van biedende vervoerders. In wezen is die 1,8 miljard gulden – volgens mij was dat het prijspeil in 1995, 1993, 1994 – ...

De heer **Van Gerven**: In 1993.

De heer **Korf**: In 1993, ja. Dat is op het prijspeil van 1999 vertaald in een bedrag waarvan in wezen aan vervoerders werd gevraagd om dat per jaar te betalen als de concessie zou worden gewonnen.

De heer **Van Gerven**: In de concessie is dat bedrag als uitgangspunt genomen, als ondergrens.

De heer **Korf**: Ja, we hebben er bewust voor gekozen om in de aanbesteding een bedrag te noemen en om niet geen bedrag te noemen. In dat laatste geval zou iedereen kunnen bieden wat hij wilde. Nee, we hebben tegen de vervoerwereld gezegd: op basis van berekeningen die wij hebben gedaan, is deze lijn ongeveer 100 miljoen waard als overwinst, af te dragen aan de overheid. Dat bedrag hebben we genoemd.

De heer **Van Gerven**: Dat hebt u eigenlijk van meet af aan gecommuniceerd?

De heer **Korf**: Ja.

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

De heer **Elias**: Er kwam op een gegeven moment een kerndocument voor de aanbestedingsprocedure, de invitation to tender van 11 december 2000, die intern steeds «ITT» werd genoemd; wij noemen het gewoon «de uitnodiging». Daarmee werden allerlei vervoerders uitgenodigd om deel te nemen aan de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid. Daar stond dus die 100 miljoen in. U zei dat dat bedrag voortkwam uit berekeningen. Daar ging natuurlijk het prijspeil van latere jaren overheen. Dat kwam dan uit op die 100 miljoen. Op welk moment is bepaald dat het minimaal die 100 miljoen zou worden?

De heer **Korf**: Wat een goede vraag!

De heer **Elias**: Daar zitten we voor.

De heer **Korf**: Ik weet niet precies wanneer dat is gebeurd. Ik weet wel dat dit bedrag is bepaald bij de aanvang, in de voorbereiding van de tender, nog voor de invitation to tender, dus in wezen bij de kwalificatiedocumentatie.

De heer **Elias**: Waarom stond er überhaupt een bedrag in? Je kunt ook een aanbesteding uitschrijven met alleen de eisen. Waarom stond er een bedrag in?

De heer **Korf**: Dat weet ik niet meer exact, maar ik kan mij heel goed voorstellen dat we toen vanuit een juridische tendertechnische benadering hebben gedacht dat we een bedrag zouden noemen, waardoor aan bidders een richting werd gegeven waarop zij zich konden voorbereiden. Het was natuurlijk een tenderproces dat niet vaak voorkwam, ook niet in Europa. Een richtinggevend bedrag dat wij er ongeveer voor wilden hebben, was voor ons dus een goede insteek in de markt.

De heer **Elias**: We hebben in eerdere verhoren vastgesteld dat het departement van Verkeer en Waterstaat uiteindelijk vaststelde dat dat bedrag erin zou staan.

De heer **Korf**: Ja, samen met Financiën.

De heer **Elias**: Dat wilde ik nog even precies weten: dit is dus in overeenstemming met Financiën gebeurd?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Want dat is de formele procedure.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: De beoordeling van de biedingen zou in de eerste ronde van de aanbestedingsprocedure voornamelijk geschieden op basis van de financiële hoogte van die biedingen. We hebben in eerdere verhoren gehoord dat 142 van de 152 punten die je kon verdienen – zo werkt zo'n aanbesteding; je kon op bepaalde punten goed of juist minder goed scoren – betrekking hadden op financiële aspecten. Dat hebben we toch goed begrepen?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Daarmee waren die financiële aspecten dus buitengewoon dominant.

De heer **Korf**: Nee. Even als voorbeeld: als je een huis helemaal, tot de douchekraan aan toe, ontwerpt en als je dat ontwerp daarna aan de aannemers geeft en een prijs vraagt, is de prijs dominant, maar dan is de kwaliteit gedefinieerd. Wij hadden de kwaliteit gedefinieerd in de achterliggende stukken. In wezen was dat wat ons betreft de minimum-kwaliteit die wij wilden hebben en die stond in de stukken. Dan kun je het verhaal natuurlijk verder proberen af te ronden op basis van de prijs.

De heer **Elias**: Ook in die redenering is het moeilijk te begrijpen of het reizigersbelang in voldoende mate tot uitdrukking kwam met de tien punten die daarvoor overbleven.

De heer **Korf**: Er waren geen tien punten betrokken bij het reizigersbelang. De documentatie van de invitation to tender bevatte het reizigersbelang door de zitplaatsgarantie en de dienstregelingconcepten die erin stonden. In wezen was het belang van de reizigers dus voldoende gedefinieerd in het aanbestedingsdocument. Als er nog meer belang zou kunnen zijn door een nog hogere punctualiteit of zitplaatsgarantie, was dat een nog hoger belang, maar dat was niet het basisbelang. De reiziger was gediend met het basisdocument.

De heer **Elias**: De heer Spaargaren heeft hier eergisteren gemeld dat hij vond dat het reizigersbelang er vrij karig uit kwam in die verdeling van de 152 punten.

De heer **Korf**: Het is natuurlijk aan hem om dat te vinden.

De heer **Elias**: U ziet dat dus anders?

De heer **Korf**: Ja, ik vind dat we in het concept dat in de aanbesteding werd gevraagd, een uitstekend basisbelang hebben gedefinieerd qua dienstregeling, treinpaden en allerlei comforteisen, die er ook in stonden. Het klopt dat er daarbovenop nog meer mogelijkheden waren om de reiziger te dienen, maar het belang was natuurlijk gediend bij het basisdocument.

De heer **Elias**: Tenminste, dat is wat u hier betoogt.

De heer **Korf**: Dat is wat wij hebben gepoogd te doen, ja.

De heer **Elias**: Hoe verklaart u dat verschil in opvatting tussen u en de heer Spaargaren? U zou toch allebei aan hetzelfde touw trekken?

De heer **Korf**: Dan zou ik speculeren en dat moet ik niet doen, maar ik denk dat de heer Spaargaren vanuit zijn positie heeft geredeneerd en vanuit zijn aanbieding, die wat hoog was. Dan zoek je daar verklaringen voor, maar ik ga speculeren als ik daarin treed.

De heer **Elias**: Kort en goed: u vindt dus dat het belang van de reiziger ook in die fase goed in de gaten is gehouden door Verkeer en Waterstaat?

De heer **Korf**: Ja, daar ging het tenslotte om.

De heer **Elias**: Waarom was een financiële minimumeis überhaupt noodzakelijk, gelet op de voornamelijk financiële beoordeling van die biedingen?

De heer **Korf**: Die was niet noodzakelijk. Er is voor deze route gekozen. Als je een nieuwe aanbesteding start en als nieuwe train operatie companies daarop ingaan, kunt u zich voorstellen dat zij een gevoel willen hebben bij wat wij bedoelen met «de overopbrengst op zo'n lijn». Met zo'n getal hebben zij een basis, een anker. Dat vonden wij een verstandige manier. Het ging dus niet van boven naar beneden, in de zin van: iedereen biedt maar en dan bekijken wij wel wat ongeveer het referentieniveau kan zijn. Wij gaven gewoon een referentieniveau. Dat wordt in de bouwmarkt ook wel gedaan.

De heer **Elias**: Ik kijk even of mijn collega Van Gerven tot hier vragen heeft.

De heer **Van Gerven**: Ja. Mijnheer Korf, u zei dat het niet alleen de financiële kant betrof en dat er ook goed naar de reiziger is gekeken. In de concrete voorwaarden over de snelheden en de tarieven wordt dat echter eigenlijk niet concreet gemaakt.

De heer **Korf**: Nee, omdat dat natuurlijk ook niet in het belang van de reiziger zou kunnen zijn. Je zegt ook tegen KLM niet dat zij haar tarieven moet vaststellen omdat de reizigers anders te veel betalen. Het gaat erom dat je de reizigers comfortmogelijkheden biedt in zo'n trein. Feitelijk is het nog anders: een spoorwegondernemer die een lijn in operatie wil nemen, wil daar juist vanwege zijn functie het reizigersbelang dienen. Daarbij gaat het om tarifiering, zitplaatsgarantie en punctualiteit en om niet stilstaan tussen Rotterdam en Antwerpen. Er zit dus gewoon een ondernemersbelang in om dat goed te doen. Dat ondernemersbelang moet je als overheid natuurlijk niet beknotten. Je moet de ondernemer de ruimte bieden om de reiziger te dienen.

De heer **Van Gerven**: Uw uitgangspunt was dus dat de kwaliteit voor de reiziger op het punt van snelheid, punctualiteit en de prijs van het kaartje zich via het ondernemersbelang moest vertalen.

De heer **Korf**: Ja. Natuurlijk is er een ondergrens: zoveel treinpaden per uur per richting naar Brussel en Parijs, minimaal zitplaatsgarantie en een mate van punctualiteit. Natuurlijk zitten er ook grenzen en kwaliteitseisen in het document, maar verder moet een bedrijf natuurlijk zelf kunnen zeggen hoe het de reizigers het best dient.

De heer **Van Gerven**: Waren de voorwaarden die u stelde – laten we even de reistijden, de zitplaatsgarantie en dergelijke nemen – harde voorwaarden voor de tender?

De heer **Korf**: Dat waren de voorwaarden voor de tender, ja.

De heer **Van Gerven**: Daar moest aan voldaan worden?

De heer **Korf**: Jazeker.

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

De heer **Elias**: Mijnheer Korf, we gaan even iets terug in de tijd. Voordat die invitatie uitkwam en de biedingen daarop moesten worden gemaakt, waren er onderhandelingen geweest tussen de Staat – de overheid – en de Oranjecombinatie.

De heer **Korf**: Geen onderhandelingen.

De heer **Elias**: Hoe zou u het dan noemen?

De heer **Korf**: Het was een consultatieronde, die breder plaatsvond, ook met de Oranjecombinatie.

De heer **Elias**: Met welke anderen werkte de HSL-projectdirectie dan ook samen om een plan te maken?

De heer **Korf**: Niet.

De heer **Elias**: Die consultatie vond op dat moment op dat niveau dus niet met anderen plaats.

De heer **Korf**: Jawel, die vond ook met anderen plaats. Er was een nulfase ingelast, volgens mij van december 2000 tot maart 2001. In die fase zijn de geregistreerde partijen benaderd met de vraag of er voldoende marktspanning zou kunnen zijn. Er zou een «rolling stock»-probleem kunnen zijn als we zouden gaan tenderen. Er is een algemene nieuwe «indruk» opgemaakt: waren er tendertechnische mogelijkheden om door te gaan met tenderen? In dezelfde periode is met de Oranjecombinatie speciaal overleg gevoerd. Dat wilt u weten en dat is zo, maar niet om een bod van de combinatie te vragen.

De heer **Elias**: Daar kunnen we nog een lange discussie over voeren.

De heer **Korf**: Dat lijkt mij ook.

De heer **Elias**: Dat doen we op dit moment niet. Misschien heb ik daar nog wel een paar vragen over, maar het gaat mij erom dat er op enig moment sprake was van overleg – voor het gemak gebruik ik even uw woorden – tussen het departement van Verkeer en Waterstaat en de Oranjecombinatie, zijnde voor 90% NS en daarnaast KLM en Schiphol. Het ging ook daarbij dus in hoge mate om NS. In nauw onderling overleg – want daarbij is werkelijk echt heel erg samengewerkt – kwam daar een bedrag van 100 miljoen uit. Dat klopt toch, hè?

De heer **Korf**: Nee, daar kwam geen bedrag uit van 100 miljoen.

De heer **Elias**: Wat zegt u?

De heer **Korf**: Daar kwam geen bedrag uit van 100 miljoen. Er kwam een brief uit van de Oranjecombinatie aan het departement, waarin zij aangaf dat zij bereid was om onder de noemer van de in de PKB gedefinieerde financiële en andere eisen eventueel een bod uit te brengen als daarom gevraagd zou worden.

De heer **Elias**: Zeker, en alle betrokkenen ...

De heer **Korf**: Die 100 miljoen is nooit zo gecommuniceerd naar het kabinet.

De heer **Elias**: Zeker, die is nooit zo gecommuniceerd, maar alle betrokkenen wisten dat die toverformule van het volgen van de PKB en de bereidheid om een bod te leveren ... Dat bod zit hier ergens in de stukken. Althans, het ondernemingsplan zit ergens in deze stukken. Ik kan daarmee zwaaien; zo groot is het. Het is een serieus verhaal.

De heer **Korf**: Ik ken het niet.

De heer **Elias**: De handtekeningen staan erop. Ik zal het u straks laten zien.

De heer **Korf**: Het is leuk om dat nog eens te zien, als historie.

De heer **Elias**: Dit is het.

De heer **Korf**: U staat ook onder ede, neem ik aan.

De heer **Elias**: Jazeker. Hier staan ook de handtekeningen op. Op iedere pagina staan de parafen van KLM, Schiphol en NS. Iedereen wist dat, als dat een formeel bod zou worden, dat 100 miljoen zou opleveren.

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

De heer **Elias**: Dat klopt. Heel goed. Daarvan werd ook gezegd: als het met die Oranjecombinatie niet lukt, heeft die ook nooit bestaan en is dit allemaal weer van tafel. Dat is correct, hè?

De heer **Korf**: Ja, dat is correct.

De heer **Elias**: Die 100 miljoen zweeft dus ergens als kennis boven de markt. Dat is geen formeel bod, zoals u steeds zegt. Anders zouden er immers aanbestedingsrechtelijke problemen ontstaan.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Daarom moest het ook zo heten, zodat het niet echt een bod was, maar de facto ...

De heer **Korf**: Er lag ook niets.

De heer **Elias**: Formeel lag er niets.

De heer **Korf**: Ook echt niet. Wij hadden verder geen documentatie, alleen die brief.

De heer **Elias**: Oké, maar er is ook zoiets als een telefoon.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Men was op de hoogte, zoals u zojuist hebt bevestigd.

De heer **Korf**: Maar juridisch gezien lag er geen document.

De heer **Elias**: Oké, maar het was duidelijk dat het om 100 miljoen ging.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Die 100 miljoen – je zou haast zeggen: diezelfde 100 miljoen – komt ineens terug in de formele aanbesteding, in die stukken.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Is dat niet een beetje toevallig?

De heer **Korf**: Nee, dat is niet toevallig.

De heer **Elias**: Want?

De heer **Korf**: Het is hetzelfde bedrag.

De heer **Elias**: Hetzelfde bedrag, nog steeds afgeleid uit die ...

De heer **Korf**: Dezelfde scope behoorde bij hetzelfde bedrag. Dat is toch niet vreemd? Het zou gek zijn als het anders zou zijn.

De heer **Elias**: Wist NS voordat dat qualification document werd uitgestuurd, dat een minimale concessievergoeding geëist zou worden in die aanbestedingsdocumentatie?

De heer **Korf**: Ja, ik meen van wel.

De heer **Elias**: Hoe verkreeg u die kennis?

De heer **Korf**: Dan moet ik even goed kijken, want u gaat kriskras door de historie heen. We hebben daarvoor natuurlijk de IC Max-bieding gehad. Ook daarbij is toen een bedrag genoemd. Dat hebben wij becommentarieerd; we zeiden dat dat te weinig was in relatie tot die 1,8 miljard. Zij hebben wel kunnen rekenen; zij hebben die 1,8 miljard kunnen vertalen naar een bedrag, maar ik weet niet meer precies of we dat bedrag hebben genoemd bij IC Max, in termen dat dat te laag of te hoog was of dat het dit bedrag moest zijn. Ik weet wel dat dat bedrag aan de orde is geweest in de Oranjecombinatie-discussie, maar ik weet niet hoever daarvoor dat bedrag al is genoemd. Dat zou ik moeten nakijken.

De heer **Elias**: U wist in ieder geval dat dat bedrag in het qualification document terecht zou komen?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Ik heb op dit punt eigenlijk geen vragen meer.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Korf, ik wil nog even stilstaan bij het ondernemingsplan van de Oranjecombinatie. Ik neem aan dat daarover is overlegd met projectmedewerkers van uw organisatie en dat het op die manier is voorbereid.

De heer **Korf**: Ik denk niet dat ze een ondernemingsplan hebben gezien. Ze hebben niets gezien. Ze hebben overleg gehad over wat er zou kunnen komen als ... Het is heel zorgvuldig gebeurd. Het is een consultatie geweest.

De heer **Van Gerven**: Is er samengewerkt tussen een aantal van uw ambtenaren met NS, KLM en Schiphol om tot een soort ondernemingsplan te komen?

De heer **Korf**: Ik zou het anders zeggen, zoals ik het toen heb beleefd: als ik het mij goed herinner, zijn er gesprekken gevoerd met de combinatie om de vraag te beantwoorden wat er zou komen als er ooit een bod zou worden gevraagd. Ik weet niet of onze mensen het ondernemingsplan van deze combinatie hebben gezien; ik denk het niet.

De heer **Van Gerven**: Hoe kunt u dan dat plan of dat voorstel naar Minister Netelenbos hebben gestuurd, voorzien van commentaar? Dat heeft later ook nog een rol gespeeld in de ministerraad.

De heer **Korf**: Ik heb een brief gestuurd met een brief erbij van de drie partners. In die heel korte brief gaven zij aan dat zij bereid waren om, als er een beroep op de Oranjecombinatie zou worden gedaan, tot een bod te komen dat vergelijkbaar was met de bedoelingen van de PKB. De ministerraad heeft het dus gedaan met die mededeling van Minister Netelenbos: als u met deze drie in zee gaat, krijgt u een sufficient, voldoende bod.

De heer **Van Gerven**: Goed, maar u houdt staande dat u zelf dat ondernemingsplan nooit hebt gezien.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt alleen die brief gezien.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Die hebt u doorgeleid naar de Minister of naar uw secretaris-generaal, de heer Pans.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U zei dat u het Intercity Max-bod in financiële zin als onvoldoende hebt gekwalificeerd.

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

De heer **Van Gerven**: Ik neem dus aan dat de parameter van die 100 miljoen als basis daarbij een duidelijke rol heeft gespeeld.

De heer **Korf**: Die 1,8 miljard.

De heer **Van Gerven**: Ja, die 1,8 miljard in totaal.

De heer **Korf**: U ziet in de stukken over de afwijzing de vertaling naar het referentiegetal in de richting van 1,8 miljard, niet 100 miljoen. Er werd gezegd dat het hsl-deel maar 1,2 miljard zou opbrengen en niet 1,8 miljard. Dat staat in de stukken in de termen van de afwijzing. Er staat dus geen referentie in van een vertaalslag naar 100 miljoen. Althans, die heb ik niet in mijn hoofd zitten.

De heer **Van Gerven**: Maar u hebt zelf die vertaalslag gemaakt.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Als het 100 miljoen per jaar is, levert dat uiteindelijk die 1,8 miljard op.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Die rekensom kon NS natuurlijk ook maken.

De heer **Korf**: Ja, dat neem ik aan.

De heer **Van Gerven**: Goed. Dan gaan we naar het eindbod dat NS in 2001 heeft gedaan in het kader van de openbare tender, waar ook twee andere partijen – CGEA en Deutsche Bahn/Arriva – op hebben geboden. NS heeft ook een bod gedaan. Op welke wijze beoordeelde u die biedingen?

De heer **Korf**: Dat was heel zwaar protocollair vastgelegd bij de notaris, met twee assessmentteams en met toetsing door ...

De heer **Van Gerven**: Twee assessmentteams? Dat zijn beoordelings-teams?

De heer **Korf**: Ja, beoordelingsteams die onafhankelijk van elkaar oordeelden over dit soort biedingen en dan een rapport uitbrachten aan een derde team, enzovoorts. Het is een heel zwaar protocol, plus een adviesraadsbeoordeling. Daar zit dus gewoon een heel protocol aan vast.

De heer **Van Gerven**: U had een hele organisatie opgetuigd om dit goed te beoordelen?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Kunt u aangeven wat precies de functie van die twee beoordelingsteams of assessmentteams was? Wat moesten zij doen?

De heer **Korf**: In wezen, kort gezegd, toetsten zij de ingediende biedingen aan de uitvraag. In de biedingen werd ingegaan op de specificaties van de uitvraag. Zij toetsten in eerste instantie of het bod compliant was, dus of het voldeed aan de minimumvereisten die in het document voorgescreven waren. Daarnaast scoorden ze de biedingen op de verschillen.

De heer **Van Gerven**: Toetsten zij ook op het realiteitsgehalte?

De heer **Korf**: Ze toetsten vrij rigide op de documentatie die er lag. Er moest getoetst worden of er werd voldaan aan de eisen die in het document stonden. Een toets is of men biedt op 93 minuten naar Brussel. Ik neem aan dat u doelt op discrepantie tussen het rollend materieel en de reistijd.

De heer **Van Gerven**: Nee, heel concreet moest er aan tien voorwaarden worden voldaan. Er werd gekeken of er werd voldaan aan die tien voorwaarden en of dat netjes was opgeschreven, maar je bekijkt natuurlijk ook hoe men dat doet en of dat reëel is.

De heer **Korf**: Is de onderbouwing correct? Dat is wat er staat, ja.

De heer **Van Gerven**: Dat deden die twee assessmentteams dus. Wat was de rol van de tenderboard? Was dat die adviesraad?

De heer **Korf**: Nee, er was een aparte tenderboard, die keek naar de tenderjuridische kwesties bij zo'n bieding: zitten we aanbestedingsrechtelijk goed met wat we doen? Die tenderboard toetste dus aan aanbestedingsrechtelijke zaken. De adviesraad gaf nog een keer een overall beeld van het proces dat wij volgden en gaf aan of wij tot een correcte beoordeling waren gekomen.

De heer **Van Gerven**: Die deed dus als het ware een juridische toets op het geheel en velde een eindoordeel over de resultaten van de assessmentteams.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: En dat werd dan aan u geadviseerd?

De heer **Korf**: Eigenlijk aan de Minister.

De heer **Van Gerven**: Maar u was verantwoordelijk voor de assessmentteams en de tenderboard.

De heer **Korf**: Jazeker.

De heer **Van Gerven**: Voordat het naar de Minister ging, keek u er ongetwijfeld ook al naar.

De heer **Korf**: Altijd.

De heer **Van Gerven**: Goed. Overtrof de financiële hoogte van het bod van NS uw verwachtingen?

De heer **Korf**: Meer dan.

De heer **Van Gerven**: Meer dan, zegt u.

De heer **Korf**: Ja, dat bod hadden we niet verwacht.

De heer **Van Gerven**: Het was ...

De heer **Korf**: Erg hoog.

De heer **Van Gerven**: Erg hoog. Nog meer kwalificaties?

De heer **Korf**: Nee, het was erg hoog.

De heer **Van Gerven**: Ook in de trant van: wat hebben ze nu gedaan?

De heer **Korf**: Natuurlijk vroeg je je dat voortdurend af, want zij wisten van die 100 miljoen. Zij wisten ook waar het maximum dat je zou kunnen bieden, ongeveer lag, maar zij kwamen met een veel hoger bedrag. Ja, natuurlijk vraag je je dat dan af.

De heer **Van Gerven**: Het was voor u totaal onverwacht dat het zo hoog was.

De heer **Korf**: Ja, dat is waar. Absoluut.

De heer **Van Gerven**: Wat had u dan verwacht?

De heer **Korf**: Dat weet ik niet. De andere bidders zaten net onder de 100 miljoen. Je kon verwachten dat iemand op 120 miljoen of 110 miljoen zou zitten. Wat kon je verwachten? Dat men redelijk in de buurt zou zitten van de referentie, omdat dat een realiteitsgehalte had dat ertoe deed. We hadden niet verwacht dat zij dat bedrag zouden bieden.

De heer **Van Gerven**: U had een bepaalde range in gedachten. Wat was uw verwachting ten aanzien van de boven- en de ondergrens? De ondergrens stond vast: 100 miljoen.

De heer **Korf**: Nee, de Staat had gewoon als minimum 100 miljoen gevraagd. Wij wisten echt niet wat daarboven zou worden geboden. Dat kon meer zijn of minder. Dat wisten we natuurlijk niet, maar het verschil tussen 100 miljoen en 178 miljoen is heel groot. Dat komt natuurlijk niet zo vaak voor.

De heer **Van Gerven**: U had in ieder geval totaal niet verwacht dat ze zo enorm hoog zouden bieden. De twee andere partijen – Deutsche Bahn/Arriva en CGEA/Connexxion – hebben ook geboden. Deutsche Bahn bood ongeveer 100 miljoen. CGEA/Connexxion zat op ongeveer 60 miljoen. Wat vond u van die twee biedingen, in vergelijking met het bod van NS?

De heer **Korf**: Een factor twee ongeveer. Wat vond ik daarvan? Ik vond daar niet zo veel van. Ik constateerde dat. Je zat in een proces waarin je drie biedingen kreeg. De eerste vraag was of er een geslaagde aanbesteding was en of er een of twee biedingen waren binnengekomen die voldeden aan het gevraagde. In eerste instantie leek het erop dat één bod daaraan voldeed. In tweede instantie werd natuurlijk naar de tweede bidder gegaan. Toen werd gezien dat er nogal wat elementen in het bod zaten die deze bidder erg negatief had ingeschat en dat je hem misschien nog wel tot 100 miljoen zou kunnen krijgen als je de mogelijkheid zou hebben om met hem te onderhandelen. Het derde bod was gewoon onvoldoende. In die zin was het beeld na een eerste analyse dat ten minste één bod voldeed en dat we dat van het andere bod nog niet wisten.

De heer **Van Gerven**: Vond u de verschillen niet erg groot?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat kunnen we constateren.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: De heer Elias heeft een vraag over dit punt.

De heer **Elias**: Ja, heel kort. Mijnheer Korf, het frappeert mij zo dat u volledig verrast werd door de hoogte van dat bod. Het is toch waar dat de heer Huisinga, de directeur van NS, u een aantal keren had gezegd: «Wat je wilt, kun je krijgen. Al vraag je me om 200 miljoen te bieden, dan bied ik dat.»

De heer **Korf**: Ja. Maar ja, schertsend doe je in zo'n situatie toch wel meer gekke dingen? Dit is mij al eerder voor de voeten geworpen, maar de heer Huisinga is een heel vrolijke man. Hij haalde voortdurend het feit naar voren dat NS toch een staatsbedrijf was en dat wij moeilijk deden:

«Jongens, jullie kunnen krijgen wat je wilt.» Hij zei dat in dat verband, maar wij waren natuurlijk echt verbaasd dat dat soort schertsende opmerkingen zo werd vertaald in het bod.

De heer **Elias**: Ik werp u niets voor de voeten; ik stel u alleen maar vragen. Zou het zo kunnen zijn dat de heer Huisinga daarbij helemaal niet schertste, dat het hem volstreekte ernst was en dat hij het, misschien «grappenderwijs» overkomend, echt meende, ook vanuit de gedachte die we later nog wel van NS zouden horen: het is toch vestzak-broekzak?

De heer **Korf**: Dat moet u de heer Huisinga vragen.

De heer **Elias**: Ja, maar ik vraag het nu aan u.

De heer **Korf**: Ja, maar ik heb daar geen mening over.

De heer **Elias**: Maar hij zei tegen u: «Je kunt vragen wat je wilt; desnoods geef ik 200 miljoen.»

De heer **Korf**: Dat heeft hij weleens tegen mij gezegd, ja.

De heer **Elias**: Dat wilde ik tussendoor even vragen.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Korf, de biedingen lagen dus ver uiteen. Wat had u als maximum van de biedingen verwacht?

De heer **Korf**: Ik had geen verwachting. Wij hadden geen verwachting.

De heer **Van Gerven**: U had toch een bepaalde bandbreedte?

De heer **Korf**: Nee, we hebben het minimum gedefinieerd. Wat daarboven was ... Als je onze financiële mensen vroeg wat een redelijke bieding zou zijn, kwam je op bedragen zoals 125 miljoen; ook 128 miljoen is weleens genoemd. Wij hebben echter nooit een bandbreedte gedefinieerd waarbinnen het bod aanvaardbaar zou zijn. Dat hebben we niet gedaan. Het was dus ook niet opportuun om dat te vinden.

De heer **Van Gerven**: Ik bedoel niet: wat is aanvaardbaar? Ik bedoel: wat was de verwachting? Je hebt natuurlijk altijd een bepaalde verwachting.

De heer **Korf**: Waarom wilt u dat weten? Ik had helemaal geen verwachting.

De heer **Van Gerven**: Nou, die had u wel. Als je tendert of als je de markt laat bieden, heb je natuurlijk wel een bepaald idee en verwacht je wat er ongeveer vanuit de markt geboden gaat worden. Daar ben ik naar op zoek. Ik ben dus niet op zoek naar het maximum, want daarvan hebt u gezegd dat de sky de limit was. U noemde zojuist al een bedrag van 125 miljoen. Zou je daarmee al hoog hebben gezeten?

De heer **Korf**: Nee, dat zeg ik niet. Ik zeg alleen dat ik nooit op zoek ben geweest naar een bovengrens. Ik moet ook eerlijk zeggen dat ik niet begrijp waarom u dit wilt weten.

De heer **Van Gerven**: Maar u kunt wel antwoord geven.

De heer **Korf**: Ik zeg alleen dat ik daar geen verwachtingen bij heb gehad. Ik heb niet zoiets gezegd als: beste Minister, u kunt verwachten dat ze ergens tussen die twee bedragen bieden. Dat heb ik nooit tegen de Minister gezegd.

De heer **Van Gerven**: Ook in het kader van de Oranjecombinatie was gesproken over wat het bedrag ongeveer moest worden. Daar is ook behoorlijk wat koffie over gezet. Toen is er gezegd: dit zouden we kunnen bieden.

De heer **Korf**: Als ik even naar het overallbeeld mag en naar de houding die wij hadden: die 100 miljoen was voor ons voldoende. Dat was ook duidelijk met betrekking tot de Oranjecombinatie. We hebben de Minister ook geadviseerd om daarmee in zee te gaan. Dan hadden we die 100 miljoen gehad. Dat zat in onze berekeningen in termen van begrotingen en zo. Er was bij ons geen behoefte om heel veel meer te krijgen. Dat wordt wel gesteld in de kranten, maar dat is gewoon niet waar. Wij wilden gewoon een redelijk bedrag hebben voor een onderneming die vanuit een heel goed vervoersconcept heel veel geld zou verdienen. Het ging natuurlijk om een vervoersconcept waar reizigers op af zouden komen omdat zij daarmee zouden willen reizen en omdat zij daar geld voor over zouden hebben. Dat bepaalt uiteindelijk natuurlijk het geld dat je krijgt.

De heer **Van Gerven**: Oké. Was het feit dat alleen NS boven dat minimale bedrag bood, voor u aanleiding om de realiteit van uw eigen berekeningen te heroverwegen? Uw eigen inschatting was immers dat het ongeveer 100 miljoen zou moeten kunnen opbrengen.

De heer **Korf**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Dat niet.

De heer **Korf**: Nee, want aan de andere kant zaten er partijen onder die 100 miljoen. Maar het mócht ook niet. Tenderjuridisch zeg je gewoon: dit is het bedrag. Je weet hoe dat bedrag tot stand is gekomen, namelijk aan de hand van de referentie. Je kunt je referentie niet zomaar veranderen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus dat die 100 miljoen, die u als ondergrens had bepaald, best een reëel bedrag was. Ik kom nu terug op het NS-bod van 178 miljoen. Hebt u het realiteitsgehalte van dat bod onderzocht?

De heer **Korf**: We hebben het bod beoordeeld op basis van de criteria uit de documentatie. Dat is gebeurd en dat moest je ook doen; punt. Meer mag je niet doen. Het realiteitsgehalte is vertaald in de criteria die in wezen in de tenderdocumentatie staan: is de onderbouwing van het bod zodanig dat je kunt zeggen dat het een correct bod is? Dat is wat je toetst. Als NS zegt dat zij dat geld uit de markt haalt met die en die reizigersaantallen, is dat haar inschatting van haar businesscase.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar je kunt bekijken of de rekensom klopt, bijvoorbeeld de rekensom «reizigersaantal maal prijs is die opbrengst». Is er ook bekeken of het aantal door NS opgevoerde reizigers reëel was?

De heer **Korf**: Nee, want dat heb je niet uitgevraagd. Je hebt een bod uitgevraagd op een reistijd, een dienstregelingsconcept en een comforteis. Daar zit een hele business achter. Die vervoersonderneming moet daar een business bij bepalen. Als de vervoersonderneming in die

businesscase alle inkomsten in hotelkamers stopt, moet zij dat vooral doen. Het ging ons er als overheid om dat je een goed vervoersproduct zou krijgen tegen de juiste prijs. Als een bedrijf iets aanbiedt waarvan het zegt dat het een haalbaar bod is – NS heeft altijd beweerd dat het een haalbare businesscase zou opleveren en heeft daar nooit van afgeweken – is dat voor ons een gegeven.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat u wel hebt bekeken of bijvoorbeeld die rekensom klopte, maar dat u in die beoordeling niet hebt meegenomen of de gedane aannamen, bijvoorbeeld over het aantal te vervoeren passagiers, reëel was.

De heer **Korf**: Ik blijf bij wat ik net zei: we hebben de beoordeling gedaan aan de hand van de documentatie die wij de bidders hadden gestuurd en waarop zij beoordeeld zouden worden. De hoofdeisen stonden in het document en je beoordeelde of zij aan die eisen voldeden.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar ik constateer dat NS ook op basis van heel hoge reizigersaantallen heeft geboden.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt gezegd dat dat zou kunnen en dat dat aan NS is. Dat hebt u verder niet meer getoetst op realiteit.

De heer **Korf**: Wij waren blij als ze dat soort reizigersaantallen zouden kunnen halen. Fantastisch, dat zou voor de Staat prima zijn.

De heer **Van Gerven**: Zo stond u erin. Kunt u nog iets zeggen over de financiële bandbreedte? Er was natuurlijk toch wel ergens een bovengrens.

De heer **Korf**: Tja, die zal er vast geweest zijn, maar die deed er niet toe, omdat we die niet hadden gesteld in de aanbestedingsdocumentatie.

De heer **Van Gerven**: Stel nou eens dat het bod van NS niet 178 miljoen was geweest, maar 250 miljoen; wat had u dan gedaan?

De heer **Korf**: Dat weet ik niet. Dat is niet geboden. Dat weet ik niet.

De heer **Van Gerven**: Had het, uw redenering volgend, zo kunnen zijn dat NS niet was uitgegaan van 28 miljoen reizigers maar van 40 miljoen reizigers?

De heer **Korf**: U hebt eergisteren gehoord hoe NS tot dat bod is gekomen. Die analyse die NS ons heeft gegeven, is de analyse die zij geeft; punt. Als NS zegt dat zij het bod naar boven heeft bijgesteld vanwege het feit dat zij er zeer optimistische marktelementen in heeft gestopt, is dat haar keuze. Dat is geen grond voor afwijzing van dat bod, totaal niet. Wij zouden nog steeds blij zijn als zij dat zo zou hebben gedaan.

De heer **Van Gerven**: Nogmaals: er leefden binnen het ministerie toch bepaalde verwachtingen over de opbrengst.

De heer **Korf**: 100 miljoen.

De heer **Van Gerven**: Uw ministerie of uw projectorganisatie heeft gezegd dat er 1,8 miljard gerealiseerd moest worden.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Er waren ook meer financieel georiënteerde mensen die zeiden dat er misschien wel 3 miljard uit de markt gehaald zou kunnen worden.

De heer **Korf**: Ja, dat zou best gekund hebben.

De heer **Van Gerven**: Klopt dat?

De heer **Korf**: Dat klopt, ja. L.E.K. heeft dat ook gezegd. Dat had een begroting van 2,4 miljard aangegeven, meen ik uit de stukken. Er zijn dus door bedrijven en instanties berekeningen gedaan die veel hoger uitkwamen dan die 1,8 miljard. Het zou dus best hebben gekund dat NS het waar zou maken, maar we hebben er geen bovengrens aan gesteld.

De heer **Van Gerven**: Ik vat even samen wat we zojuist allemaal gewisseld hebben. U zegt dat het eigenlijk een zeer hoog bod was. U had niet verwacht dat het zo hoog zou zijn. U hebt het bod hard op de voorwaarden getoetst. Als NS zeer optimistische en mogelijk zelfs irrealistische aannames heeft gedaan, zegt u: dat is dan voor haar rekening. Zo hebt u dat beoordeeld.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Goed, dan ga ik verder. Uit het aanbestedingsrecht volgt dat abnormale biedingen, om het zo maar eens te zeggen, onder bepaalde omstandigheden kunnen of zelfs moeten worden afgewezen. Hebt u overwogen om dat bod van NS af te wijzen omdat het zo hoog was?

De heer **Korf**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Op geen enkel moment?

De heer **Korf**: Nee.

De heer **Van Gerven**: U hebt toch wel signalen gekregen?

De heer **Korf**: Wij vonden het heel hoog, maar NS heeft het aan ons nooit gekwalificeerd als een te hoog bod.

De heer **Van Gerven**: Ik zal mij heel eufemistisch uitdrukken: er zijn toch bezorgde geluiden geuit over de haalbaarheid van het bod?

De heer **Korf**: In de gesprekken en onderhandelingen daarna ging het om twee stappen. De eerste stap was: is het bod ontvankelijk? De tweede stap was dat je daarna over het bod ging onderhandelen. Dat hebben we in één slag gedaan, dus niet in twee slagen. We zijn gelijk de laatste fase van de onderhandelingen met NS ingegaan. In die fase hebben we natuurlijk met NS gesproken over het bod. In die fase hebben we het bod ook bijgesteld. Toen is het bod bijgesteld op basis van twee elementen. Daar kwam dan ook een ander bedrag uit. Als u vraagt of wij blij waren met dat lagere bedrag: ja, daar waren wij wel blij mee, want daardoor werd het in

onze optiek haalbaarder. Met andere woorden: er was nog een fase waarin je over dat bod kon onderhandelen met NS. Ook in die fase heeft NS nooit beweerd dat het bod niet haalbaar was.

De heer **Van Gerven**: Hebt u nooit overwogen om te stoppen of om het bod niet ontvankelijk te verklaren omdat het in financiële zin irreëel, te hoog, was?

De heer **Korf**: Nee, dat heb ik nooit overwogen.

De heer **Van Gerven**: Was er, gelet op de politieke constellatie in die tijd, eigenlijk een mogelijkheid om het bod af te wijzen?

De heer **Korf**: Dat is niet aan mij. Ik was een ambtenaar; de Minister moest politiek bedrijven.

De heer **Van Gerven**: Een ambtenaar bedrijft zelf geen politiek, maar volgt de politiek wel. Hij is natuurlijk dienend. Laat ik het dan zo formuleren: was het in de politieke verhoudingen – er was natuurlijk een zeer tumultueuze voorgeschiedenis geweest – denkbaar dat die tender zou worden afgeblazen?

De heer **Korf**: Misschien andersom: ik heb vanuit de politiek nooit de vraag gekregen om te bekijken of de tender kon worden afgeblazen. Die vraag heb ik nooit gekregen. Ik heb de vraag gekregen of de tender correct was verlopen, of er correct was geboden en of wij door moesten gaan met de tender of niet. Die vragen heb ik beantwoord, want dat zijn correcte vragen aan iemand die een aanbesteding regelt. Je doet een aanbesteding niet om die te laten mislukken. Je doet een aanbesteding om die te laten slagen.

De heer **Van Gerven**: Zeker, je doet een aanbesteding natuurlijk om die te laten slagen, maar mijn vraag was of de politieke verhoudingen zo waren dat het bod, ook al zou het in financiële zin eigenlijk niet goed haalbaar zijn geweest, vanwege de politieke omstandigheden wel door moest gaan.

De heer **Korf**: Nee, die druk heb ik nooit gevoeld.

De heer **Van Gerven**: Hebt u die druk persoonlijk nooit gevoeld?

De heer **Korf**: Nee, die heb ik nooit gevoeld.

De heer **Van Gerven**: In het hele verhaal zat ook een terugvaloptie, de optie van een eigen vervoersmaatschappij. Hoe reëel was die optie?

De heer **Korf**: Die was reëel. Ook in andere landen is dit soort terugvalopties reëel voor dit soort tenders.

De heer **Van Gerven**: De vraag rijst natuurlijk hoe concreet u daarmee bezig bent geweest als alternatief voor het geval dat de tender zou mislukken.

De heer **Korf**: Ik moet eerlijk zeggen dat we een hooggekwalificeerd eigen team hadden dat zich voortdurend beraadde op de dingen die zouden kunnen gaan gebeuren. We hebben dus wel degelijk nagegaan hoe zo'n

maatschappij tot stand zou moeten komen en hoe die dan ingericht zou moeten worden.

De heer **Van Gerven**: Als u die had moeten inrichten, aan welke tijdspanne moeten we dan denken voor de realisatie daarvan?

De heer **Korf**: Dat zou ik niet weten.

De heer **Van Gerven**: Is dat iets van jaren of van maanden?

De heer **Korf**: Nee, dat hoeft niet.

De heer **Van Gerven**: In een aantal maanden zou je zoiets wel van de grond moeten krijgen?

De heer **Korf**: Dat weet ik niet. Dat zou ik nog eens met onze mensen moeten overleggen, maar die zijn allemaal ergens anders gaan werken.

De heer **Van Gerven**: Ik ga toch nog even door over het geld en de concessievergoeding. Was dat een inkomstenpost op de begroting van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Korf**: Ja, ik weet dat die daarop heeft gestaan, maar ik weet niet hoe dat later begrotingstechnisch is verwerkt. De heer Zalm heeft natuurlijk de nodige invloed gehad op de bepaling van de doelstellingen met deze bedragen. Aanvankelijk heeft dit in de begroting van V en W gestaan als inkomsten van 100 miljoen per jaar, maar ik weet niet hoe dat later zat. Ik weet niet zeker of dat zo gehandhaafd is. Dat weet ik niet.

De heer **Van Gerven**: Maar u in uw tijd was dit voor 100 miljoen opgenomen in de begroting van Verkeer en Waterstaat.

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

De heer **Van Gerven**: Zag u dan geen risico's met betrekking tot de haalbaarheid van het bod van NS, ook in relatie tot de begroting van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Korf**: NS bood meer dan 100 miljoen. Ik zag dus geen risico's.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar als het zou mislukken, zou je niets hebben.

De heer **Korf**: Dan zou je de staatsontwikkelingsmaatschappij hebben, als de tender zou mislukken.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar dan heb je geen 100 miljoen op de begroting.

De heer **Korf**: Inderdaad, dat zou dan een probleem geweest zijn.

De heer **Van Gerven**: Hebt u die overwegingen niet gemaakt?

De heer **Korf**: Toen niet.

De heer **Van Gerven**: In dat kader zou een wat conservatiever bod van NS toch beter, veiliger, zijn geweest.

De heer **Korf**: Ja, minder risicovol. Dat is waar.

De heer **Van Gerven**: Dat soort overwegingen ...

De heer **Korf**: Die overwegingen kun je niet toelaten in een tenderprocedure waarin alle partijen heel strikt bekijken of je de correcte regels volgt. Je kunt die overwegingen allemaal maken buiten die formele procedure, maar als je een procedurele fout maakt, zeker in zo'n complexe tender, sta je voor de rechter. Het is de vraag of dat politiek gezien handig zou zijn geweest.

De heer **Van Gerven**: Daar komen we nog op, maar het enorm hoge bod betekende een potentieel risico dat het helemaal mis zou gaan. Dan zou je natuurlijk ook een gat in de begroting hebben gehad. Dat had natuurlijk een reden kunnen zijn om NS bij de verdere onderhandelingen toch wat meer comfort te bieden door dat bod wat naar beneden te krijgen.

De heer **Korf**: Hoe zouden we dat hebben moeten doen?

De heer **Van Gerven**: In de tweede fase van de onderhandelingen. Dat hebt u ook gedaan.

De heer **Korf**: Nee, we hebben de businesscase niet verbeterd in de tweede fase. Tegenover de afspraken die we in die tweede fase hebben gemaakt, stonden risico's, die NS moest beprijzen. Het is natuurlijk een heel vreemde situatie: je doet een bod in een aanbestedingsprocedure; dat bod gaat over een scope, waar dat bod bij hoort; als je dan gaat onderhandelen over verandering van die scope, horen daar aan de kant van NS kosten bij en aan onze kant minder inkomsten, maar de businesscase blijft dezelfde. De haalbaarheid van die hele businesscase was dus niet aan de orde door die discussie in de onderhandelingen.

De heer **Van Gerven**: Op welke wijze hebt u dan met NS gecommuniceerd om de concessievergoeding te verlagen?

De heer **Korf**: NS had het idee dat zij in de onderhandelingen op een aantal punten een aantal extra eisen kon verwachten die zij zou kunnen beprijzen, waardoor de concessievergoeding naar beneden zou gaan. Volgens mij heeft Maarten Spaargaren dat ook verteld. Dat was het idee van NS. Dat hebben we op een aantal onderdelen die in discussie zijn geweest, niet gedaan en op een aantal onderdelen wel. We hebben wel gesproken over het risico van de toegang tot België en Frankrijk en over het garantievermogen, maar we hebben niet verder gediscussieerd over tarifiering. Althans, daar hebben we wel over gediscussieerd, maar dat hebben we niet gehonoreerd. Op een aantal onderdelen zijn wij daar dus in meegegaan en op een aantal onderdelen niet. De vraag is wat de businesscase bepaalt. Als het risico met betrekking tot de Belgen zou worden overgenomen en als NS dat risico zou beprijzen op 14 miljoen of zo, moet NS dat risico in de boeken stoppen. Dat komt bij NS dus aan de pluskant, aan de kostenkant, in de boeken te staan. Dat betekent dat haar businesscase daarmee niet anders wordt. De vraag of zij de businesscase in de praktijk zou realiseren, werd daar niet anders mee.

De heer **Van Gerven**: Wat wel anders werd, was dat het risico verschoof van de risicoverlener, de overheid, naar NS. Het bedrag dat NS elk jaar moest betalen, werd daardoor natuurlijk wel structureel lager.

De heer **Korf**: Ja, dat wel, maar dat risico moest zij ook beprijzen.

De heer **Van Gerven**: Er stond een risico voor NS tegenover.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: We komen daar later nader op terug. Nog even over de vervoersprognoses van NS bij de beoordeling van dat bod: hebt u die vervoersprognoses gezien?

De heer **Korf**: Ik heb niets gezien. Mijn mensen hebben dingen ...

De heer **Van Gerven**: Ja, uw mensen. Het wordt natuurlijk meteen doorvertaald naar uw mensen.

De heer **Korf**: Ik weet trouwens niet of zij die hebben gezien. Ik heb de rapportage gekregen van hun assessments over de biedingen. Daarin hebben zij gerapporteerd over de eisen en over de – al dan niet – compliancy van het bod. En zij hebben een score gegeven. U moet dus aan mijn mensen of aan de tegenhangers van Maarten Spaargaren vragen wat zij precies hebben gezien.

De heer **Van Gerven**: U weet dus niet ...

De heer **Korf**: Ik weet niet precies wat zij gezien hebben.

De heer **Van Gerven**: U weet niet of zij gekeken hebben naar de vervoersprognoses.

De heer **Korf**: Nee, ik heb hun rapportage gekregen. Op mijn niveau krijg ik die rapportages.

De heer **Van Gerven**: Alleen op basis van die rapportages neemt u ...

De heer **Korf**: Ja, ik kon niet altijd alles bekijken.

De heer **Van Gerven**: Ik kan me voorstellen dat het ook voor u interessant zou kunnen zijn geweest als u wist dat NS uitging van een bepaald aantal reizigers, Deutsche Bahn van een ander aantal reizigers en Connexxion van weer een ander aantal reizigers. Maar goed, u hebt dat dus niet zo concreet beoordeeld.

De heer **Korf**: Nee, zo concreet heb ik dat niet beoordeeld.

De heer **Van Gerven**: Als we kijken naar de inhoudelijke kant, dus even niet naar de financiële kant ...

De **voorzitter**: De heer Elias heeft nog een vraag over de financiële kant.

De heer **Elias**: Mijnheer Korf, u zei dat uw mensen daarnaar keken, maar de heer Van Krieken heeft hier vanmorgen verteld dat er diverse complicaties waren en dat sommige daarvan leidden tot non-compliances, waardoor het bod dus eigenlijk niet ontvankelijk was. Dat was dus bij u bekend.

De heer **Korf**: Ik zeg dat ik geen vervoersprognoses heb gezien. Dat was zojuist de vraag. Ik heb de rapportage over de complicancyaspecten van het bod natuurlijk gekregen, want daar moest ik zelf ook over oordelen. De vraag of de discrepantie tussen treinen van 220 km/u en de 93 minuten tot uitsluiting zou moeten leiden, heb ik dus keurig gerapporteerd gekregen, met alles wat daarbij hoorde; zeker.

De heer **Elias**: Maar u kreeg tijdens het biedingsproces ook gerapporteerd dat er sommetjes waren waaruit bijvoorbeeld bleek dat HSA failliet zou gaan bij de hoogte van een bepaald bod.

De heer **Korf**: Nee, die heb ik niet gekregen.

De heer **Elias**: Die sommetjes zijn wel gemaakt.

De heer **Korf**: Dat zou kunnen.

De heer **Elias**: Ten behoeve van de projectdirectie, waar u leiding aan gaf.

De heer **Korf**: Dat zou Kees (van Krieken) misschien vinden, maar ik heb ze niet gezien.

De heer **Elias**: Is dat niet raar? U was wel verantwoordelijk voor de werking van dat team.

De heer **Korf**: Zeker.

De heer **Elias**: Als in dat team informatie aanwezig en bekend is, zoals hier onder ede is verklaard, en als sommen zijn gemaakt waaruit tot op het jaar nauwkeurig vooraf was uitgerekend wanneer die High Speed Alliance failliet zou gaan, zou u dat dan niet weten? Weet u dat heel zeker?

De heer **Korf**: Wanneer is dat gedaan? Ik neem aan dat dat na mijn periode is geweest. Ik ben tot 2001 verantwoordelijk geweest. Kees heeft ook verteld over de zaken ...

De heer **Elias**: Tot de ondertekening toch?

De heer **Korf**: Tot de ondertekening, maar Kees heeft ook verteld over de periode daarna. Ik neem aan dat hij het daarover had.

De heer **Elias**: Nee, zijn memo is van na 2001, terugkijkend op die periode. Hij heeft hier vanmorgen verteld dat in de sommen die al gemaakt waren, ervan uitgaande dat er te hoog geboden zou worden, was uitgerekend dat HSA al in 2011 failliet zou gaan als het probleem dat er 30% minder zou worden verdiend, zich daadwerkelijk zou voordoen. Daarover heeft hij vanmorgen gezegd dat de kans dat dit zich zou voordoen, niet 5% was maar 50% en dat hij dacht dat men een nul was vergeten. Die gegevens waren toen in uw organisatie bekend.

De heer **Korf**: U moet het mij niet euvel duiden, maar heeft hij die informatie gegeven na 2001 of heeft hij zijn sommetjes daarvóór gemaakt? Ik ken ze niet.

De heer **Elias**: We zullen het nalezen, maar bij mijn weten heeft hij vanmorgen verklaard dat die sommen in die periode zijn gemaakt door de NS-projectdirectie voor het geval het bod van NS onrealistisch hoog zou uitvallen.

De heer **Korf**: De NS-projectdirectie?

De heer **Elias**: De HSL-projectdirectie.

De heer **Korf**: Die sommen zouden dus in de periode voor de ondertekening gemaakt zijn?

De heer **Elias**: Ja, dat is wat hij hier vanmorgen heeft verklaard.

De heer **Korf**: Ik ken ze niet.

De heer **Elias**: Ervan uitgaande dat datgene klopt wat hij hier vanmorgen heeft verklaard, blijft de vraag of het niet merkwaardig is dat u daar niet van wist. Hij was adviseur, een ingehuurde zzp'er, maar je zou denken dat dan toch iemand in die organisatie zou zeggen: rode lampen; Korf, kijk eens mee, want dit gaat fout als de NS te hoog gaat bieden. En dat combineer ik ook met het signaal van de heer Huisinga in de zin van «ik bied wat je wilt». Zou u op basis daarvan misschien wakker hebben moeten worden?

De heer **Korf**: Wakker moeten liggen misschien zelfs, maar ik heb deze signalen niet gekregen. Ik kan nu dus ook moeilijk oordelen over wat ik gedaan zou hebben als ik die signalen zou hebben gekregen. Ik wil best nog wel een keer contact opnemen met de medewerkers die dit hebben gedaan.

De heer **Elias**: Hebt u die sommetjes in ieder geval niet gekregen?

De heer **Korf**: Nee, die heb ik niet gekregen.

De heer **Elias**: In een van de rapportages van die toetsingsteams of assessmentteams staat letterlijk dat het bod «risky» is, dat de kosten «underestimated» zijn en dat dus sprake is van «a difficult business case with major risks». Het gaat om dat laatste: grote risico's. Is dat iets waarvan u hebt gezegd: dat weten we en toch accepteren we het?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: En daar voelt u zich wél verantwoordelijk voor?

De heer **Korf**: Ja, zeker wel.

De heer **Van Gerven**: De documentatie waarover we het de afgelopen minuut hebben gehad, was tijdens de onderhandelingen aan de orde, dus zeg maar in de tweede helft van 2001. Ik wil met u naar de 93 minuten, de maximale reistijd tussen Amsterdam en Brussel. Daaraan moesten de biedingen voldoen. Hoe is beoordeeld of het bod van NS daaraan voldeed?

De heer **Korf**: Dat maakte deel uit van de onderbouwing van het bod. De onderbouwing is in discussie gebracht met NS, ook nadat zij ons het bod had aangeboden. Toen is contact gezocht met NS: «Hier zit een discre-

pantie in; zouden jullie daar niet iets aan doen? Moeten jullie de treinstellen niet veranderen of moeten jullie daar niet iets anders aan doen?» Toen heeft NS uiteindelijk besloten om in het overleg met ons in de volgende ronde toe te zeggen dat zij natuurlijk de 93 minuten zou hanteren. Dat hebt u ook gezien, want later zijn 250 km/u-treinstellen gekocht en geen 220 km/u-treinstellen. Op dat moment was er bij ons dus een discussie: was dit een punt van non-compliance of niet? Deskundigen zeiden daarvan: nee, de hoofdeis is 93 minuten en daaraan gaat NS voldoen, zoals zij ook heeft toegezegd. Dat zij daar met het onderbouwde materieel, dat overigens ook door anderen was aangeboden, niet aan zou kunnen voldoen, moest in de tweede fase natuurlijk wel rechtgezet worden, maar dat was geen reden om NS niet toe te laten tot de volgende fase. Dat is onderbouwd door analyses van de landsadvocaat, de tenderboard enzovoorts.

De heer **Van Gerven**: NS deed een bieding, waarin een trein van 220 km/u ...

De heer **Korf**: Nee, NS deed een bieding om 93 minuten te halen.

De heer **Van Gerven**: Met een trein van 220 km/u.

De heer **Korf**: Met mogelijkerwijs de inzet van treinen van 220 km/u.

De heer **Van Gerven**: In het bod stond: we gaan rijden met een trein van 220 km/u, de V220. Daarvan wist u dat het dan niet in 93 minuten kon.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Want daar heb je een trein van 300 km/u voor nodig.

De heer **Korf**: Nee, 250 km/u, pakweg.

De heer **Van Gerven**: Hebt u berekeningen gemaakt waaruit bleek dat het met 250 km/u zou kunnen?

De heer **Korf**: Nou, we wisten dat het met 220 km/u niet haalbaar was. Of het met 250 km/u of met 300 km/u moest, weet ik niet. Ik neem aan dat het met 250 km/u wel haalbaar was.

De heer **Van Gerven**: De berekeningen voor die 93 minuten waren gemaakt op 300 km/u, neem ik aan.

De heer **Korf**: Nee, er waren treinpaden berekend. Er is een zorgvuldig proces voor het inleggen van treinpaden met snelheden die voor stations verwerkbaar zijn en die over lijnen te rijden zijn. Er zit dus een heel complex van dienstregelingsfactoren achter voordat je op die 93 minuten komt. Daaraan zouden deze treinen moeten voldoen. Wij hadden die 93-minuteneis en die was natuurlijk prima.

De heer **Van Gerven**: Die 93-minuteneis was gebaseerd op berekeningen op basis van een trein die 300 km/u kon rijden.

De heer **Korf**: Dat denk ik niet.

De heer **Van Gerven**: Dat bestrijdt u?

De heer **Korf**: Dat weet ik niet. Maar ik denk dat niet.

De heer **Van Gerven**: Op basis waarvan is die 93 minuten dan tot stand gekomen?

De heer **Korf**: Op basis van een hoge snelheid in relatie tot een treinpandeling tussen twee steden, die ook op stations verwerkt moest kunnen worden. Misschien hebt u gelijk, maar omdat die 93 minuten ook met 250 km/u te halen is, is dat volgens mij niet het geval.

De heer **Van Gerven**: Het moest ook accorderen met een andere trein, de Thalys, die 300 km/u kon rijden. Het was ook gebaseerd op dergelijke reistijden. Anders is het inplannen heel moeilijk. U zegt dat het zou kunnen dat die 300 km/u onderdeel uitmaakte van die berekeningen om te komen tot 93 minuten, maar u weet dat niet.

De heer **Korf**: Nee, die 93 minuten was de eis. De onderbouwing werd gevormd door de treinen. De eis was bovenliggend. Alles was dus ondergeschikt aan de eis. Later moest NS dus aangeven – dat heeft zij ook gedaan – hoe zij die eis zou halen en met welke treinsoort.

De heer **Van Gerven**: En hoe NS dat zou doen ...

De heer **Korf**: Dat was een tweede punt.

De heer **Van Gerven**: Dat was niet uw pakkie-an.

De heer **Korf**: Nee, want NS moest die 93 minuten halen.

De heer **Van Gerven**: En hoe zij dat deed ... Zij zei immers: met 220 km/u.

De heer **Korf**: Waarom zou dat ons probleem moeten zijn?

De heer **Van Gerven**: Als je het heel duidelijk omschrijft, heb je natuurlijk minder problemen dan wanneer je het vrijlaat. Als u had gezegd dat men over de hogesnelheidslijn treinen van 300 km/u moest laten rijden, was dat een duidelijke, harde eis geweest.

De heer **Korf**: Wij hebben de reiziger centraal gesteld in onze eisen: zitplaatsgarantie en reistijden. Je geeft een vervoerder, die deskundig is op zijn vakgebied, de vrijheid om dat in te vullen zoals hij dat wil. We wilden weg zijn van het voortdurende overheidssturen op de inhoud van de businesscase. NS kan haar broek toch heel goed zelf ophouden? Die weet toch beter dan wij hoe je treintjes rijdt? Daar moeten we als overheid toch zo weinig mogelijk in interveniëren? Dat was toen het idee. Er zat een reistijd in. Hoe NS dat in technische zin doet, is haar pakkie-an.

De heer **Van Gerven**: Maar NS had een trucje toegepast in de berekeningen.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Bij de reistijden had NS de stops niet meegerekend. Er was dus alleen met de kale rijtijd gerekend. Dat hebben we vanmorgen ook van de heer Van Krieken kunnen vernemen. Lag het dan niet in de rede dat u als concessieverlener toch had gezegd dat NS wel een trein van 300 km/u moest nemen om die 93 minuten te halen?

De heer **Korf**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Was het niet beter geweest als u dat zo in het eisenpakket had opgeschreven?

De heer **Korf**: Dat had gekund, maar dat conflicteert met wat ik u zojuist zei.

De heer **Van Gerven**: Ja, u zei: wij wilden daarvan wegblijven, wij omschreven het globaal en het was, in dit geval, aan NS om ervoor te zorgen dat dit werkelijkheid zou worden.

De heer **Korf**: Ja. Je gaat ook niet tegen KLM zeggen dat ze Boeings moet kopen. Ik meen dit serieus: wij probeerden NS te zien als een bedrijf in ontwikkeling naar een meer bedrijfsmatige aansturing en een klantgerichte benadering van zijn publiek. NS moest dus een businesscase definiëren die zij zou kunnen realiseren. Zij zou op eigen kracht dat hele spel moeten inrichten, met zo weinig mogelijk overheidsinterventie. Dat doen we tegenwoordig vaker bij concessies van openbaar vervoer. Je legt zo weinig mogelijk halteringen op en je zegt: je moet zo veel mogelijk passagiers halen en stop waar je kunt. Dat levert blijkbaar, ook elders in het land kijkend, een beter product op en dat hadden we ook van NS verwacht.

De heer **Van Gerven**: De vraag is dan toch in hoeverre kwalitatieve aspecten van waarde zijn voor degene die de concessie verleent en of die aspecten goed geborgd worden.

De heer **Korf**: Zeker, dat is waar.

De heer **Van Gerven**: Waren die aspecten op deze wijze goed geborgd?

De heer **Korf**: U hebt het over de overgang van de aanbiedingsfase naar de onderhandelingsfase. In de onderhandelingsfase hebben we met NS de afspraak gemaakt dat zij zich zou houden aan de 93 minuten en dat zij zou komen met het correcte materieel. In die zin hebben we het volgens mij netjes gedaan. Er was geen non-compliance in de zin dat NS niet toegelaten mocht worden tot de volgende fase. NS is dus toegelaten tot de volgende fase. In die fase hebben we met NS harde afspraken gemaakt over hoe zij het reizigersbelang zou dienen, met zo weinig mogelijk voorschriften en zo veel mogelijk ruimte.

De heer **Van Gerven**: Ik ga toch nog even terug naar de financiële kant. In het bod van NS zat een hoge prijs voor het kaartje, gemiddeld 60% hoger.

De heer **Korf**: Ja, oké.

De heer **Van Gerven**: Dat weet u toch wel?

De heer **Korf**: Dat heb ik eergisteren gehoord.

De heer **Van Gerven**: Voor de kwaliteit is ook het prijskaartje natuurlijk van belang.

De heer **Korf**: Zeker.

De heer **Van Gerven**: Hoe hebt u dat gewogen?

De heer **Korf**: Niet, want er was in onze optiek tariefvrijheid. Het beeld was dat NS belang had bij veel betalende reizigers in die dure trein. Dat is het lastige van vervoersprognoses en ook van businesscaseanalyses: je kunt een heel lege trein krijgen met een klein aantal betalende reizigers die er heel veel geld voor overhebben – dat werd wel «de bontjastrein» genoemd – en je kunt een volle trein krijgen met heel lage tarieven en heel veel reizigers. Er is natuurlijk ergens een evenwicht tussen die twee. Je kunt de tarieven dus niet zomaar maximaal verhogen en dan denken dat je de inkomsten wel haalt, want dan drijf je de mensen de trein uit. Er is dus een soort evenwicht. Wij gingen ervan uit – daar gaan wij nog steeds van uit – dat NS dat evenwicht zoekt in haar business. Als zij dat niet doet, is dat haar probleem.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u moest het beoordelen.

De heer **Korf**: Ik heb de beoordeling gedaan op basis van de tenderdocumentatie.

De heer **Van Gerven**: Op basis van de tenderdocumentatie kunnen we zien dat NS met de treinkaartjes heel hoog zat: 60% hoger, soms zelfs 100%. Dat was toch niet in het belang van de reiziger?

De heer **Korf**: Dat ben ik met u eens.

De heer **Van Gerven**: Had u op dat punt dan geen actie moeten ondernemen?

De heer **Korf**: Nee. Nogmaals, wij hadden gedacht dat NS veel meer in yields zou denken, in de zin van: de laatste plaats kost € 1 en de duurste plaats kost € 50; dus veel meer in termen die NS van KLM zou leren, zodat NS de treinen vol zou krijgen, misschien met publiek dat veel zou betalen en met publiek dat heel weinig zou betalen. We hadden verwacht dat er een businesscase zou liggen die daarop gebaseerd zou zijn. Als NS een business aanbiedt en een hoog bod doet waarvan zij zegt dat zij dat gaat halen – dat heeft NS echt altijd gezegd – en als wij niet precies weten hoe NS met dat soort elementen van de business omgaat, is het toch niet aan ons om te zeggen dat zij dat niet zou halen?

De heer **Van Gerven**: Moeten we, kijkend naar het bod dat is gedaan, niet toch concluderen dat vooral financiële aspecten, dus het geld, de boventoon hebben gevoerd in plaats van het uitgangspunt om zo veel mogelijk reizigers voor een redelijke prijs over dat hogesnelheidsspoor te laten rijden?

De heer **Korf**: Dat moet u tegen Maarten Spaargaren zeggen en niet tegen mij. Wij vonden 100 miljoen genoeg. Ik mag een bod van meer dan 100 miljoen niet zomaar afwijzen.

De heer **Van Gerven**: Luister: u tendert.

De heer **Korf**: Ja, ik vraag een prijs.

De heer **Van Gerven**: U vraagt een prijs.

De heer **Korf**: Zeker.

De heer **Van Gerven**: Bij een tender is het de bedoeling dat er zo hoog mogelijk wordt geboden om zo veel mogelijk uit de markt te halen.

De heer **Korf**: Dat zegt u; ik zeg dat niet. Bij een tender wil je een redelijke prijs hebben voor een maatschappelijk product.

De heer **Van Gerven**: Je tendert om datgene wat in de markt mogelijk is, te realiseren.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: We hebben gezien wat de markt heeft gebracht, namelijk een heel hoog bod.

De heer **Korf**: Dat heeft NS gebracht, niet de markt.

De heer **Van Gerven**: NS maakte onderdeel uit van die tender.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Er werd heel hoog geboden, met een heel hoge prijs voor de reiziger. Dan is de vraag toch of het financiële aspect te veel de boventoon heeft gevoerd boven het belang van de reiziger, voor wie het natuurlijk niet van belang is om zo veel mogelijk te betalen voor het kaartje maar wel om zo makkelijk mogelijk van A naar B te kunnen tegen een redelijke prijs.

De heer **Korf**: Ik meen heel serieus dat ik het heel logisch zou vinden als u dat tegen mijn NS-collega zou zeggen en niet tegen mij. Wij hebben 100 miljoen als voldoende gezien. NS heeft idioot geboden en heeft ook tijdens de onderhandelingen volgehouden dat zij de businesscase zou halen. Zij heeft nooit gezegd dat zij de businesscase niet zou halen. Zij heeft gezegd dat zij de treinen vol zou krijgen. Dat heeft zij niet gedaan. Dat moet u niet de overheid verwijten, die NS zo veel mogelijk vrijheid heeft gelaten om dit te doen. Naar mijn gevoel moet u dit NS verwijten. NS is altijd «het slachtoffertje» van dit soort processen. Ik vind van niet. Ik vind dat NS daar echt eens op moet worden aangesproken.

De heer **Van Gerven**: U vond het, als ik het zo plastisch mag samenvatten, dus idioot van NS dat zij dat heeft geboden.

De heer **Korf**: Ja, het is een staatsonderneming. U moet tegen NS zeggen: wat hebt u hier nou in vredesnaam gedaan en wat is dat voor gekkigheid? We hebben later vaak genoeg gezegd dat men van de wijzigingsprocedure in het contract gebruik kon maken om met ons aan tafel te gaan zitten en dat men, als men het niet zou halen, alsnog met andere afspraken kon komen. Dat is een strakke procedure, maar die stond in het contract. NS had de mogelijkheid om daarvan gebruik te maken, maar dat heeft zij nooit gedaan. Naar mijn gevoel is NS dus heel erg aanspreekbaar op wat u mij vraagt.

De heer **Van Gerven**: Nog even op dat laatste punt. NS had de mogelijkheid om van die wijzigingen gebruik te maken. Kunt u dat concreet maken? Waar denkt u dan aan?

De heer **Korf**: We hebben dat ook mondeling aangegeven: als het niet zou lukken, dus als de businesscase niet zou slagen en als NS tegen de muur van de economie of wat dan ook op zou lopen, was er een wijzigingsprocedure en had NS terug kunnen komen bij de Minister om te vragen om heronderhandelingen. Dan zouden de heronderhandelingen zijn ingegaan. Het was een heel strakke en lastige procedure, maar die stond wel in het contract.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus: als het bod financieel niet haalbaar was, had NS die wijzigingsprocedure maar moeten invoeren.

De heer **Korf**: Hoe kunt u nu tegen mij zeggen dat ik het bod van de door iedereen zo geprezen en hooggekwalificeerde NS niet ontvankelijk had moeten verklaren omdat zij de businesscase naar mijn verwachting niet waar zou kunnen maken? Dan zouden de zaken echt omgedraaid zijn: de ambtenaren die even zeggen wat NS allemaal wel of niet kan. Dat is toch niet waar? Ik meen dit echt. U moet dit tegen NS zeggen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat NS beter had moeten opereren en beter had moeten handelen.

De heer **Korf**: Absoluut, natuurlijk. Dat was kwalijk, ja.

De heer **Van Gerven**: Goed, ik kijk naar de voorzitter of naar de heer Elias.

De **voorzitter**: De heer Elias.

De heer **Elias**: Mijnheer Korf, we nemen uw suggesties voor wat we NS moeten voorleggen, graag mee. Intussen blijven we u gewoon nog een paar vragen stellen. Er zijn enkele dingen die ik gewoon niet snap en die ik daarom nog even bij u wil navragen. Hoorde ik u zeggen dat er een advies van de landsadvocaat was gevraagd over de paar punten waarop het bod non-compliant, dus niet ontvankelijk, zou zijn of zou kunnen zijn en dat diens advies was: ga maar door; dat komt in de volgende ronde wel?

De heer **Korf**: De landsadvocaat heeft in die periode twee adviezen gegeven: een advies over het overslaan van een fase, het gelijk doorgaan naar de laatste fase, en een advies over de discussie of discrepantie tussen het 220 km/u-materieel en de reistijd. Over dat laatste heeft de landsadvocaat geadviseerd dat het om allerlei redenen disproportioneel zou zijn om op basis van het feit dat we er toen met NS niet uitkwamen maar het in de volgende fase moesten behandelen, deze bieding niet compliant te verklaren.

De heer **Elias**: Even voor mijn begrip: u verklaart nu hier dat, ook al was het bod op onderdelen niet ontvankelijk – achteraf gezien waren dat niet onbelangrijke onderdelen, bijvoorbeeld de claim dat het in 93 minuten zou kunnen, terwijl u zelf, ook op basis van interne berekeningen, wist dat het niet in 93 minuten kon – dit ook volgens de landsadvocaat geen reden was om het bod te stoppen.

De heer **Korf**: Ja. Ik kan het document uit mijn tas halen.

De heer **Elias**: Daar zijn wij op zich wel in geïnteresseerd. Tegelijkertijd rijst dan de vraag waarom ...

De **voorzitter**: Wacht even; ik stel voor dat we tien minuten schorsen. Mijnheer Korf, u haalt dat document uit uw tas en u overhandigt dat. Dank u wel.

Het verhoor wordt van 13:42 uur tot 13:55 uur geschorst.

De **voorzitter**: Mijnheer Korf, u verwees zojuist naar stukken die u in uw tas had. Ik vond het wel zo beleefd om u even de ruimte te geven om die voor ons tevoorschijn te toveren. Dus de vraag aan u is: hebt u die stukken?

De heer **Korf**: Mijn tas stond in de auto, maar het is nu gemaïld naar de griffier, die het nu kan uitprinten. Als het goed is, hebt u het dus snel.

De **voorzitter**: Prima, dank u wel. We zorgen ervoor dat we het straks krijgen.

De heer **Elias**: Dan laat ik het punt van de landsadvocaat op dit moment voor wat het is, totdat we dat document hebben kunnen lezen. Ik kom nog even terug op het feit dat NS zei dat zij met die trein in 93 minuten naar Brussel kon rijden. U wist zelf dat er, zacht gezegd, schoonheidsfouten in de berekeningen zaten en dat er op 101 minuten moest worden gerekend, zoals de heer Van Krieken, die voor u werkte, hier ook heeft verklaard. Uw stelling is: als de NS dat in haar bod zegt, moet zij zich daar maar aan houden en moet zij maar regelen hoe zij het voor elkaar krijgt. Dat is toch nog steeds een correcte samenvatting?

De heer **Korf**: Ja, dat is helemaal goed.

De heer **Elias**: U zei daarbij dat u uitging van een trein die 250 km/u zou rijden.

De heer **Korf**: Nee, ik heb net gezegd dat ik niet weet waarop de berekeningen gebaseerd zijn maar dat ik er nu, gelet op wat er nu plaatsvindt, even van uitga dat die 250 km/u-trein voldeed aan die eis. Dat is van na mijn tijd, maar ik ga ervan uit dat dat het geval is.

De heer **Elias**: In uw tijd is dat bod opgesteld. Op pagina 41 wordt uitgegaan van 300 km/u, als men die 93 minuten wil halen. Het ligt feitelijk dus net iets anders dan u zojuist verklaarde.

De heer **Korf**: Dat zou kunnen.

De heer **Elias**: Tot slot op dit punt: ik vind het toch moeilijk om te snappen dat u wist dat iets wat in het bod stond, niet kon – namelijk in 93 minuten daarnaartoe rijden – maar dat u dat toch accepteerde, met het idee: NS heeft het gezegd en moet dat dus maar waarmaken. Als NS bij wijze van spreken had gezegd dat zij er met de paardentram naartoe zou gaan en dat zij dat in 93 minuten zou redden, had u dat dan ook gepikt?

De heer **Korf**: Dat zouden dan Arabische volbloeds moeten zijn, maar even serieus: ik ging er toen van uit dat die 93 minuten haalbaar was.

De heer **Elias**: Maar u had van de heer Van Krieken voor uw neus liggen dat dit niet klopte en dat het uitkwam op 101 minuten.

De heer **Korf**: Ik had niets van de heer Van Krieken voor mijn neus liggen.

De heer **Elias**: Van uw mensen in de HSL-projectdirectie.

De heer **Korf**: Toen mij gerapporteerd werd vanuit mijn vervoersclub, ging ik ervan uit dat 93 minuten de eis was, dat dit in de tweede ronde met NS tot haalbaarheid zou kunnen leiden en dat dit voldoende was om de volgende fase in te gaan. Ik had geen signalen dat 93 minuten niet zou kunnen. Die signalen heb ik niet gehad.

De heer **Elias**: Waarom huurde u dan de heer Van Krieken in, die u dit meldde?

De heer **Korf**: De heer Van Krieken heeft mij nooit iets gemeld, want die zat op een ander niveau; althans, in een ander organisatieonderdeel.

De heer **Elias**: Oké, maar dan was u ervoor verantwoordelijk dat die informatie niet op de goede bureaus terecht komt.

De heer **Korf**: Ja, u kunt mij ...

De heer **Elias**: Ik stel u gewoon een vraag.

De heer **Korf**: Ik kan alleen maar zeggen dat ik het niet wist.

De heer **Elias**: Ergens onderin of halverwege uw organisatie zit een assessmentteam, dat die gegevens kreeg. Die gegevens kwamen niet bij u.

De heer **Korf**: Dat team heeft gezegd dat er een discrepantie was tussen 93 minuten en het 220 km/u-materieel. Dat team is bij mij geweest. Natuurlijk heeft dat team dat gerapporteerd. Dat is ook naar de tenderboard gegaan en naar de landsadvocaat. Daar is een advies over uitgebracht, over de vraag of dit een zaak was die aanleiding zou geven tot niet toelaten tot de volgende ronde. Nee, zeiden de adviseurs; het zou een niet-proportionele ingreep zijn als NS hiervoor zou worden uitgesloten van het vervolg van de tender. Dat is wat ik heb gekregen.

De heer **Elias**: Sorry, het duizelt mij. Wist u nou wel of niet dat die 93 minuten eigenlijk niet haalbaar was?

De heer **Korf**: Nee, ik ging ervan uit dat dat haalbaar was.

De heer **Elias**: U ging ervan uit dat dat haalbaar was.

De heer **Korf**: Zeker.

De heer **Elias**: Ook al was in uw departement de informatie voorhanden dat dat niet haalbaar was, dat er fouten in zaten, dat het mooi was voorgesteld – in interne stukken is zelfs het woord «leugen» op papier gezet – en dat het 101 minuten moest zijn.

De heer **Korf**: Nee, dat heeft mij niet bereikt. Ik kan alleen zeggen wat ik weet en wat ik toen heb besloten.

De heer **Elias**: Goed. We komen bij een onderwerp dat wordt aangeduid als «level playing field in de aanbestedingsprocedure». Ik vertaal dat voor het gemak met «een gelijk speelveld». We spraken over het bod van NS/KLM. Er waren nog twee andere biedingen, een van CGEA/Connexxion

en een van Deutsche Bahn/Arriva. Ik heb begrepen dat die biedingen ook codenamen hadden.

De heer **Korf**: Ja, «Mississippi» en «Amazone».

De heer **Elias**: «Mississippi» voor NS/KLM, «Amazone» voor Connexxion en «Nijl» voor Deutsche Bahn/Arriva. Dat gaat bij aanbestedingen toch altijd zo?

De heer **Korf**: Ja, daarbij gaat het er een beetje om, de bieders erachter niet te veel te zien en objectief te oordelen.

De heer **Elias**: Waar kwamen die riviernamen vandaan?

De heer **Korf**: De ene uit Afrika.

De heer **Elias**: Ja, maar wie bedenkt zoiets?

De heer **Korf**: Ik weet niet wie dat bedacht heeft. Ons vervoerteam heeft dat bedacht.

De heer **Elias**: Heeft de commissie het goed begrepen dat beide andere biedingen niet voldeden aan de door de overheid gestelde voorwaarden en daarom niet ontvankelijk waren?

De heer **Korf**: Nee, de tweede bieding was, zoals dat werd genoemd, potentially compliant, maar niet compliant in directe zin. Zoals het er lag, was het niet compliant.

De heer **Elias**: Niet ontvankelijk.

De heer **Korf**: Ja, niet ontvankelijk.

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

De heer **Korf**: Dat was het tweede bod, van CGEA.

De heer **Elias**: CGEA/Connexxion?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Waarom was dat bod niet ontvankelijk?

De heer **Korf**: Voor ontvankelijkheid werd vereist dat aan de voorwaarden werd voldaan, zonder andere voorwaarden te stellen dan in de tenderdocumentatie. Er mochten ook geen verkeerde aannames worden gedaan en er moest worden geboden op het niveau van 100 miljoen. Daar voldeed deze aanbieder niet aan.

De heer **Elias**: Want hoeveel was er geboden?

De heer **Korf**: Ongeveer 60 miljoen.

De heer **Elias**: 61 miljoen. En hoe zat het met Deutsche Bahn/Arriva, met «Nijl»?

De heer **Korf**: Niet voldoende geboden en niet compliant geboden.

De heer **Elias**: Wij hebben begrepen dat er wel voldoende was geboden, namelijk 100 miljoen.

De heer **Korf**: Ja, alleen alle voorwaarden en alles wat daarbij was ...

De heer **Elias**: Het bod was niet in orde?

De heer **Korf**: Nee, het bod was niet in orde.

De heer **Elias**: Waarom werd het bod van Deutsche Bahn/Arriva uiteindelijk afgewezen en waarom werd CGEA/Connexxion in de wachtkamer geplaatst, terwijl dat bod toch 40 miljoen lager was?

De heer **Korf**: In de gesprekken met de bidders is gebleken dat zij bij verduidelijking van een aantal aspecten van de bieding bereid waren om het bod te verhogen tot 100 miljoen en dus compliant te worden. Zij wilden niet tegelijkertijd in de laatste ronde als zij aan al die voorwaarden zouden hebben voldaan, maar zij wilden wel in de wachtkamer zitten en afwachten of het eerste bod mogelijkwijs afgewezen zou worden.

De heer **Elias**: Hoe wist u dat? Ik begrijp dat hun die vraag is voorgelegd?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Door?

De heer **Korf**: Mijn vervoersteam.

De heer **Elias**: Door u? Door uw team?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Door Verkeer en Waterstaat?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Zij wisten dus ook dat zij die wachtkamer weer uit zouden komen als zij 40 miljoen extra op tafel zouden leggen?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Waarom zouden zij eventueel bereid zijn om meer te bieden? Zij hadden erover nagedacht en waren op 61 miljoen uitgekomen.

De heer **Korf**: Het bod was erg conservatief. Dat wisten zij ook; dat hebben zij ook gezegd. Ik heb die gesprekken overigens niet zelf gevoerd, maar dat is mij gemeld. Zij waren wel degelijk bereid om te bekijken of zij tot die 100 miljoen zouden kunnen komen als we er met de hoogste bidder niet uit zouden komen.

De heer **Elias**: Speelt bij die eventuele grotere inschikkelijkheid hunnerzijds om tot een hoger bod te komen, ook een rol dat u hen nog zou voorzien van nadere informatie, bijvoorbeeld over het zogeheten Bereikbaarheidsoffensief Randstad en een Railned-studie?

De heer **Korf**: Dat zou ik niet weten. Dat heeft mij niet bereikt.

De heer **Elias**: Ik licht het even toe. Het komt erop neer dat uit die studies zou blijken dat normale treinen – ik vertaal het maar – over het klassieke spoor zouden wegvallen, zodat er meer over de hsl zou lopen, zodat er minder concurrentie zou zijn voor degene die de aanbesteding zou winnen, in dit geval dus eventueel CGEA/Connexxion, en zodat er meer verdien capaciteit mogelijk was op de lijn. Daardoor zou er dus ook meer animo zou zijn om het bedrag voor die concessie te verhogen.

De heer **Korf**: Dat zou goed kunnen. Ik weet het niet.

De heer **Elias**: Denkt u eens goed na, want dit moet naar het oordeel van de commissie een rol hebben gespeeld.

De heer **Korf**: Nee, op mijn niveau speelde een rol dat wij ontzettend graag nog een tweede bieder bij ons wilden houden om de marktspanning op niveau te houden. Er is gezocht hoe dat zou kunnen, gegeven hun aanvankelijk niet-voldoende bod. Daarin is gehandeld zoals er gehandeld is. Mij is gemeld dat zij bereid waren om dat te doen en dat zij met meer inzicht en meer informatie bereid waren om hun bod te verhogen. Dit zou mogelijk informatie kunnen zijn die daarbij een rol heeft gespeeld.

De heer **Elias**: Is het juist dat CGEA/Connexxion, dus «Amazone», en ook Deutsche Bahn/Arriva, dus «Nijl» – de concurrenten van NS/KLM ofwel «Mississippi» – die informatie over het Bereikbaarheidsoffensief Randstad en de Railned-studie niet hadden en dat NS die informatie wel had?

De heer **Korf**: Nee. Er was een dataroom waar zij alles konden vinden en waar alle rapporten lagen. Er is nooit verschil gemaakt in termen van informatie naar de verschillende partijen; dat mag ook niet.

De heer **Elias**: Ons is gebleken dat die informatie niet in de dataroom zat ...

De heer **Korf**: Oh.

De heer **Elias**: ... en dat NS op dit punt dus gewoon een voorsprong had bij het doen van een bod. Wat is uw commentaar daarop?

De heer **Korf**: Daar heb ik geen commentaar op. Ik ging ervan uit dat de dataroom wel degelijk de correcte informatie bevatte voor alle partijen. Als dat niet zo is, moet u mij verklaren waaruit u dat afleidt, want ik ga daar niet van uit.

De heer **Elias**: Ik hoef u niets te verklaren. De commissie stelt dingen vast. Zij heeft feiten vastgesteld en stelt daarover vragen aan hoofdrolspelers en anderen uit die periode. Dat is wat ik hier doe. Wij hebben vastgesteld dat die informatie niet in de dataroom aanwezig was. Is het daarmee niet een gegeven dat de andere twee partijen op achterstand stonden in die eerste biedingsfase?

De heer **Korf**: Ik kan dat niet beoordelen, oprecht niet.

De heer **Elias**: Ik stel u die vraag aan de hand van dit feit.

De heer **Korf**: En ik geef u een antwoord: ik kan dat niet beoordelen, want ik heb deze informatie niet en ik heb ook geen informatie waaruit blijkt dat de dataroom niet volledig zou zijn voor alle partijen. Die informatie hebt u en die heb ik niet.

De heer **Elias**: Maar ik meld u dit als feit.

De heer **Korf**: U zult gelijk hebben. Ik zal niet zeggen dat u ongelijk hebt, maar ik heb die informatie zelf niet.

De heer **Elias**: Ik zal voor alle zekerheid nog even heel goed bekijken of ik van de staf impulsen krijg waaruit blijkt dat ik mij vergis, maar ik denk niet dat ik mij vergis. Dit is correcte informatie.

De heer **Korf**: Ik ben ook nieuwsgierig of dat waar is.

De heer **Elias**: U kunt ervan uitgaan dat dit juist is.

De heer **Korf**: Daar ga ik dan maar van uit.

De heer **Elias**: Ik probeer het voor de laatste keer: daardoor was NS dus in het voordeel in dat biedingsproces, omdat NS wist hoe het hoofdrailnet geëxploiteerd zou gaan worden en dat het dus extra interessant was om die hsl te gaan doen.

De heer **Korf**: Die conclusie snap ik niet zo goed, want zoals u weet, stond in het kwalificatiedocument dat iedereen die zich wilde kwalificeren, kennis moest hebben van de Nederlandse vervoermarkt. Dat was een eis. Dat betekent dat van degenen die boden, wel degelijk verondersteld mocht worden dat zij de Nederlandse vervoermarkt en de ontwikkelingen op die markt, ook op het railnet, kenden.

De heer **Elias**: Maar dat is misschien weer iets anders dan kennisnemen van de stukken, het Bereikbaarheidsoffensief Randstad en de uitvoerige Railned-studie.

De heer **Korf**: Ja, maar als u zegt dat die studies niet in de dataroom lagen, geloof ik u wel, maar ik heb dat zelf tot op dit moment nooit als een feit gekend.

De heer **Elias**: Als dat zo is, blijkt dus dat NS op voorsprong stond ten opzichte van die twee andere bidders.

De heer **Korf**: Die conclusie wil ik niet zo trekken, want NS berijdt het Nederlandse net met allerlei treinen en staat daardoor altijd op voorsprong. We hebben natuurlijk ontzettend veel moeite moeten doen om NS haar voorsprongpositie te ontnemen in het kader van het level playing field. Daarbij ging het om de toegang tot stations en de kennis van de Nederlandse railmarkt. Ik weet dus niet of dat de discriminerende factor is geweest van verschillende biedingen. Ik denk het eigenlijk niet, maar dat is slechts een gedachte.

De heer **Elias**: Begin 2001 stond in de Volkskrant een artikel waarin Deutsche Bahn stelde dat de aanbestedingsprocedure toegeschreven leek te zijn op NS/KLM. Hoe beoordeelde u die toch vrij ferme uitspraak van Deutsche Bahn?

De heer **Korf**: Dat ze dat niet hadden mogen doen. Ze zijn tijdens de procedure geschorst.

De heer **Elias**: Was dat de reden waarom zij eruit werden gegoid?

De heer **Korf**: Ja, ze hebben onterecht de publiciteit gezocht. Dat was verboden in de tenderreglementen en ze beïnvloedden daarmee ook de biedingen.

De heer **Elias**: Zeker, dat was een mogelijkheid om iemand eruit te zetten. Het was toch geen verplichting?

De heer **Korf**: Schorsen; niet eruit zetten, maar schorsen.

De heer **Elias**: Ja, schorsen.

De heer **Korf**: Ze zijn later weer toegelaten.

De heer **Elias**: Weet u of er formeel of informeel vanuit Verkeer en Waterstaat of het kabinet contact is geweest met SNCF, de Franse spoorwegen, of zelfs met de Franse staat over de deelname aan de aanbestedingsprocedure? Weet u daar iets van?

De heer **Korf**: Jawel, de Minister heeft met haar Franse collega gesproken. Ik ben daarbij geweest. We hebben met SNCF gesproken over haar participatie. Dit hele spel ging met name over reciprociteit.

De heer **Elias**: Ja, over het gegeven dat wij in Nederland, zeker de Tweede Kamer, zeiden: als de Fransen hier over ons spoor mogen rijden, moeten wij dat in Frankrijk kunnen doen. De Fransen hadden daar geen trek in.

De heer **Korf**: Die hadden daar geen trek in. Dat hebben ze in dat gesprek ook laten weten. Niettemin hebben ze besloten om niet mee te doen. Daar is op zich geen druk op gezet, maar zij vonden een positie waarin zij met de winnaar zaken konden doen, een prettigere positie dan meedoen en weten dat de tender daarmee waarschijnlijk niet door zou kunnen gaan.

De heer **Elias**: Weet u nog wanneer dat gesprek plaatsvond en wie daar precies bij aanwezig waren?

De heer **Korf**: De datum zal ergens op papier staan, maar er zijn zo veel data door mijn hoofd gegaan dat ik dat niet meer weet.

De heer **Elias**: Bij benadering?

De heer **Korf**: Ik kan dat nakijken, maar ik weet dat niet uit mijn hoofd.

De heer **Elias**: We blijven niet schorsen!

De heer **Korf**: Ik kan het ook later geven.

De heer **Elias**: Weet u wie daarbij aanwezig waren? U was daar met mevrouw Netelenbos.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Wie was daar van Franse zijde?

De heer **Korf**: De Minister. Gayssot, of hoe heet die ook alweer?

De heer **Elias**: En ambtenaren? Kende u de ambtenaren die daarbij waren?

De heer **Korf**: Nee. Het vervoerteam onder leiding van Bas (van Os) en met voor ons Jeroen Kok heeft wel degelijk met hen zelf gesproken, een aantal keren daarvoor, en kreeg uiteindelijk een fax waarin stond dat zij hadden besloten om niet mee te doen en dat zij graag mee wilden doen met de winnaar.

De heer **Elias**: Er was een gesprek. Wat was de conclusie van dat gesprek? Herinnert u zich dat nog?

De heer **Korf**: Ik kan me twee gesprekken herinneren. In een gesprek zei de Franse Minister dat hij het prima vond dat wij het allemaal deden als we maar Franse treinen zouden bestellen. Zo'n gesprek was dat. Het andere gesprekselement dat hij met Netelenbos besprak, was: wij zijn niet zo gek als jullie en geven het binnenlands vervoer niet aan buitenlanders. Dat was ongeveer het andere gesprek. Verder is daarbij niet heel veel meer nuance over tafel gegaan.

De heer **Elias**: Daar werd dus zeker niet geconcludeerd: wij doen niet mee in Nederland?

De heer **Korf**: Nee, dat werd daar niet aan de orde gesteld.

De heer **Elias**: Is dat op geen enkel moment aan de orde geweest?

De heer **Korf**: Jawel. Niet in die gesprekken, wel met ambtenaren. Wel met mijn vervoerteam. Het vervoerteam heeft ook gesprekken gehad met SNCF, die daarin wel heeft verklaard dat zij niet zou meedoen.

De heer **Elias**: Ja, maar dan zijn we al wat verder in de tijd.

De heer **Korf**: Vast, ja.

De heer **Elias**: Ik begrijp nu wat u bedoelt. Nadat dat gesprek had plaatsgevonden, kwam op een gegeven moment – uit mijn hoofd zeg ik: op 27 juli – een fax binnen. Daarmee trokken de Franse spoorwegen zich ineens terug, in die zin dat zij bevestigden dat zij niet zouden meedoen.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Dat was op 27 juli 2000.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Werd u daardoor verrast? Zij hadden immers altijd gezegd dat zij de mogelijkheid openhielden om mee te doen.

De heer **Korf**: Ik was vooral blij.

De heer **Elias**: Wat is er gebeurd? Op grond waarvan hebben zij ineens gezegd dat zij niet meer meededen?

De heer **Korf**: Er zijn geen beloningen voor gegeven of zo. Er is met SNCF gesproken over haar positie en rol. Zij heeft besloten dat het, ook voor zichzelf, beter was om dit proces niet te verstoren en om zaken te doen met de winnaar. Dat was het eigenlijk, heel simpel.

De heer **Elias**: Waarom zouden zij dat besloten hebben?

De heer **Korf**: Dat moet u aan hen vragen. Dat weet ik niet.

De heer **Elias**: In die fax staat dat iemand vanuit SNCF bevestigt dat SNCF direct noch indirect zou gaan bieden op de HSL-Zuid. Als je iets bevestigt, heeft iemand anders daar eerst om gevraagd.

De heer **Korf**: Dan heb je een gesprek gehad, ja.

De heer **Elias**: Het was dus een vraag van uw projectteam: jongens, doe nou niet mee?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Is daar niets voor teruggekomen?

De heer **Korf**: Nee.

De heer **Elias**: Daar weet u niets van?

De heer **Korf**: Daar weet ik echt niets van.

De heer **Elias**: U weet ook niets van een blauwe brief, dus een brief tussen ministers? Dat was een brief van Minister Brinkhorst aan Minister Netelenbos, met afschrift aan Minister-President Kok, of andersom, waarin stond: ga nou eens op een hoog Frans niveau praten om ervoor te zorgen dat SNCF zich terugtrekt.

De heer **Korf**: Dat zou kunnen, maar ik kende geen blauwe brieven.

De heer **Elias**: Hebt u daar ook niet van gehoord, ook niet bij geruchte?

De heer **Korf**: Nee, wij zijn wel in Frankrijk, in Parijs, bij de Franse Minister geweest om daarover te praten, maar ik zei al dat de essentie van die gesprekken in mijn geheugen meer was gericht op de reciprociteitsdiscussie en minder op de deelname. Ik ben daar wel bij geweest, maar ik moet eerlijk zeggen dat het allemaal zo lang geleden is. Ik heb er geen beeld bij dat er toen bewust is gesproken over het niet meedoen. Ik weet wel dat wij daarna op ambtelijk niveau een gesprek met hen hebben gevoerd en dat zij niet meededen. Dat is het enige wat u weet.

De heer **Elias**: En daar was u heel blij mee.

De heer **Korf**: Daar was ik blij mee.

De heer **Elias**: In een fax van uw projectorganisatie staat letterlijk dat de bestaande Thalysvervoerder langs de lijn – dat is «spoorperzisch» voor SNCF – akkoord diende te gaan met de eisen ten aanzien van een eerlijk speelveld op straffe van uitsluiting van de tender. Kunt u uitleggen wat daarmee werd bedoeld?

De heer **Korf**: Dat je niet mocht meedoen als je je niet conformeerde aan de spelregels.

De heer **Elias**: Is dat dan misschien het spel dat met SNCF is gespeeld?

De heer **Korf**: Nee, dat speel je altijd met alle partijen. In iedere fase zeg je tegen partijen: dit zijn de spelregels; als je mee wilt doen, moet je die ondertekenen. Dat is in elke fase ook elke keer gebeurd.

De heer **Elias**: En dat zou dan wellicht de reden kunnen zijn waarom SNCF zich heeft teruggetrokken?

De heer **Korf**: Ik zou het niet weten.

De heer **Elias**: Ik ben ook nog steeds verdraaid benieuwd wie dat gesprek heeft gevoerd.

De heer **Korf**: Bas van Os.

De heer **Elias**: Die krijgen wij hier nog. Oh, dat weten we nog niet helemaal zeker. Daarmee ben ik op dit punt door mijn vragen heen.

De **voorzitter**: Mijnheer Korf, ik denk dat het goed is om even terug te komen op het stuk van de landsadvocaat. Zoals wij al eerder bekend hebben gemaakt, hebben wij ongeveer 1.800 ordners, dus veel stukken. U zei ons dat in dat stuk van de landsadvocaat zou worden ingegaan op die 93 minuten en dat daaraan voorbij zou zijn gegaan. Ik kan u vertellen dat deze brief daar niet over gaat. Wij kennen deze brief, maar die gaat over een heel ander onderwerp. Ik stel voor dat de heer Van Gerven het verhoor vervolgt.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nog even ingaan op het biedingsproces, het advies van de landsadvocaat en de afwegingen om wel of niet door te gaan met de tender. Die afweging is gemaakt. Had de tender, gelet op de uitkomst daarvan, ook afgebroken kunnen worden?

De heer **Korf**: Niet rechtmatig.

De heer **Van Gerven**: Wij lezen in de stukken dat de tender zou kunnen worden afgebroken als er maar één volwaardig bod zou zijn.

De heer **Korf**: Dat zou kunnen, maar er is ook een ander stuk, waarin staat dat, als er één volwaardig bod zou zijn, dat bod door zou mogen naar de volgende ronde. Er zijn twee stukken: eentje in het kwalificatiedocument en het andere in het ITT-document. Beide documenten zijn geldig. Bij niet-strijdigheid moet je een van die twee documenten toepassen.

De heer **Van Gerven**: Ik begrijp dat het een keuze was.

De heer **Korf**: Ja, het was een keuze.

De heer **Van Gerven**: Maar het had wel gekund.

De heer **Korf**: Ik weet niet of die brief daar misschien over gaat, maar dan had je voor de rechter moeten verklaren waarom je die keuze had gemaakt, want dat kan niet zomaar. Je kunt een tender niet zomaar afbreken door iets waarmee het tendertechnisch en juridisch mogelijk is

om met de tender door te gaan. Dat mag niet zomaar. De vraag is natuurlijk ook of je dit soort dingen wilt. Sommige dingen zijn keuzes. De vraag is dan: kies ik bewust voor de route om te proberen om de tender nietig te verklaren? Dat zou een keuze kunnen zijn.

De heer **Van Gerven**: Er was een route beschreven: als er niet voldoende marktspanning is omdat er slechts één bod is, kun je de tender afbreken. Klopt dat?

De heer **Korf**: Ja, dan kún je de tender afbreken.

De heer **Van Gerven**: U hebt de keuze gemaakt om toch door te gaan met die tender.

De heer **Korf**: Dat klopt, ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt zelfs een tweede bieder in de wachtkamer gezet, maar u had, als u dat had gewild, ook kunnen besluiten om de tender af te breken, al dan niet via een andere route.

De heer **Korf**: Gegeven het feit dat wij op grond van de stukken hebben kunnen analyseren dat we door mochten, vraag ik mij af of ik voor de rechter gelijk had gekregen als ik dat had gedaan. Als er op basis van de stukken de mogelijkheid is om door te gaan met de tender, denk ik dat je niet zomaar mag afbreken. Dat is het beeld. Er was dus geen vrije keuze. Als je volgens de tenderjuridische procesgang door mag gaan, mag je niet zomaar stoppen.

De heer **Van Gerven**: Als er onvoldoende goede biedingen zouden zijn, had u de tender kunnen stoppen. Dat stond in de voorwaarden.

De heer **Korf**: Jazeker.

De heer **Van Gerven**: Ik constateer dat er maar één volwaardig bod was. Als u had gewild, had u de route van het stoppen met de tender dus kunnen bewandelen.

De heer **Korf**: Ik vraag mij dat af. Ik vraag mij echt af of dat juridisch gezien had gekund.

De heer **Van Gerven**: U zei net dat het wel kon, want het stond in de voorwaarden. Ik snap wel ...

De heer **Korf**: Ik probeer het nog eens te zeggen. Onder zo'n tenderprocedure ligt een heel aantal documenten. In het ene document staat dat we met minstens twee biedingen de volgende ronde in moesten kunnen gaan, omdat we dan correct bezig zouden zijn. In het andere document, dat daar parallel aan ligt, staat dat je ook mocht doorgaan als er één goede bieding zou zijn. Die twee documenten conflicteren niet. Dat is een keuze die je hebt. Je hebt een keuze tussen twee dingen. Je kunt niet zomaar zeggen dat je dat andere artikel, het artikel dat je mag doorgaan met die tweede fase, niet meer van kracht verklaart en dat je de tender daarom stopt. Dan ben je juridisch heel zwak bezig. Omdat die tweede mogelijkheid erin zat, ook in de procedure, moest je daar in mijn optiek dus wel gebruik van maken.

De heer **Van Gerven**: Ja, dat kwam u het handigst uit.

De heer **Korf**: Nee, dat vind ik geen goede opmerking. Nee, dan voel ik mij in mijn integriteit aangetast. Ik heb niets «handigs» gedaan. Ik heb gewoon puur gedaan wat ik moest doen.

De heer **Van Gerven**: Bij de voorwaarden voor de tender is aangegeven dat, als er onvoldoende gekwalificeerde bidders zouden zijn – dat moesten er ten minste drie zijn – ...

De heer **Korf**: Er waren er drie.

De heer **Van Gerven**: Er waren er drie. Er is ook gezegd dat er ten minste twee volwaardige biedingen moesten liggen. Die waren er niet.

De heer **Korf**: Er waren er twee, waarvan er één volwaardig zou kunnen worden.

De heer **Van Gerven**: Er was één volwaardig bod. Het tweede bod was niet volwaardig.

De heer **Korf**: Dat was potentially volwaardig.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar dus niet volwaardig.

De heer **Korf**: Dat is ...

De heer **Van Gerven**: De vraag is dus toch of u de keuze had kunnen maken dat er, gelet op de biedingen, onvoldoende marktspanning was en dat de tender daarom werd gestopt.

De heer **Korf**: Ik zeg dat we die keuze op dat moment niet hadden kunnen maken, puur in aanbestedingsrechtelijke zin.

De heer **Van Gerven**: Dan constateren we dat u in de voorwaarden iets anders hebt gezegd.

De heer **Korf**: Nee, die constatering klopt niet, want in de tenderdocumenten staat enerzijds dat er twee volwaardige biedingen moesten zijn en in het andere document, het qualification document, staat dat we ook als er één volwaardige bieding zou zijn, de volgende ronde in zouden mogen gaan. We hebben dus van dat ene artikel gebruik moeten maken omdat dat artikel gewoon gold.

De heer **Van Gerven**: Goed, wij stoppen de discussie op dit punt en gaan verder met de tariefrestrictie, het beperken van de prijzen van de kaartjes. Die tariefrestrictie speelde een rol in de verdere onderhandelingen met NS. In het contract is uiteindelijk een bepaling, een kan-bepaling, opgenomen die inhield dat het bod van 148 miljoen terug zou kunnen naar 101 miljoen als de tarieven omlaag zouden worden gebracht. Die tariefrestrictiebepaling zou doorgevoerd moeten worden voor 1 september 2002. De maximumtarieven voor de hogesnelheidslijn zouden worden beperkt tot tarieven die 25% hoger zouden liggen dan de tarieven op het hoofdrailnet. Allereerst: wat vond u van het idee van die tariefrestrictie?

De heer **Korf**: Dat sprak mij niet aan.

De heer **Van Gerven**: Waarom niet?

De heer **Korf**: Ten eerste omdat de vrijheid van de ondernemer en zijn eigen intenties om goede diensten te leveren, in mijn optiek niet zouden moeten beperkt door een overheidsinterventie. Ten tweede omdat de ondernemer dat ook zelf had kunnen doen. Hij had er ook voor kunnen kiezen om de reizigers de eerste vijf maanden gratis met de trein te laten reizen – dan zou de trein helemaal vol zitten – en om daarna met tarieven te gaan werken. Hij had voor zichzelf dus een heel speelveld. Dat moest door de overheid vooral niet per definitie worden gedomineerd door daar weer een beperking op te zetten. In termen van de bedoelingen van een ondernemer die ook een keer marktconform moest gaan werken, leek dat geen verstandige keuze. Dat was ook in mijn optiek zo. Maar goed, ik bepaalde dat niet. De Minister bepaalde uiteindelijk wat zij daarmee deed.

De heer **Van Gerven**: U vond het eigenlijk gek dat NS een tariefrestrictie wilde, want als je die tender won, kon je dat zelf bepalen. Dat hoefde de overheid dus niet af te perken. Maar het leverde voor NS natuurlijk wel 47 miljoen op.

De heer **Korf**: Nee, dat is een misvatting. Ik verwijt dit de NS toch wel: als NS zegt dat als haar een beperking van het tarief wordt opgelegd, veel meer mensen de trein in zouden gaan en dat zij dan meer treinen zou moeten kopen en meer personeel zou moeten aannemen, zit dat aan de kostenkant van haar businesscase. Haar businesscase wordt daar dus niet anders door. Als het goed is, blijft de businesscase daarmee precies dezelfde. De verdien capaciteit blijft dezelfde, want het is niet zo dat NS minder hoefde te betalen. NS had ook hogere kosten. Datgene wat er bij de betaling aan ons af ging, zou erbij komen in de vorm van de aankoop van extra treinen. Dat was ook de argumentatie van NS. Die 47 miljoen was natuurlijk een schatting vanuit de optiek van NS; dat hebben wij niet echt goed nagerekend. Als NS daar gebruik van had willen maken, hadden we natuurlijk wel degelijk die analyse gemaakt: wat kost dit echt aan extra treinen? Dan waren die kosten van de afdracht afgegaan, maar daarmee blijft de businesscase precies dezelfde. Ik snap dus niet wat NS daarmee bedoelde.

De heer **Van Gerven**: In het contract stond dat als de tariefrestrictie zou worden ingeroepen, de korting 47 miljoen zou zijn. Als je dat in het contract zet, moet je je daar toch aan houden?

De heer **Korf**: Ja, en in het contract stond ook dat we dat artikel konden inroepen. Wij hebben direct een brief gestuurd waarin stond dat we dat niet zouden doen.

De heer **Van Gerven**: U hebt een brief gestuurd om ...

De heer **Korf**: We hebben dat direct tegen NS gezegd. Later is dat NS ook duidelijk gemaakt. Van die brief moet ik even af wezen, maar er is direct tegen NS gezegd dat, wat ons betreft, de Minister geen gebruik zou maken van dat artikel. Daarmee wist NS waar zij aan toe was.

De heer **Van Gerven**: Wist Minister Netelenbos hiervan?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Wat wist zij van die bepaling?

De heer **Korf**: Dat die erin stond; dat ik die bepaling erin had gezet. Het was een initiatief van mijn kant om eruit te komen. Dat waren de laatste onderhandelingen met de heer Niggebrugge van NS.

De heer **Van Gerven**: Hebt u dat op eigen houtje gedaan?

De heer **Korf**: Nou, «op eigen houtje» ... Je moet onderhandelen met een speler. Wat je aan onderhandelingsinput levert, toets je natuurlijk bij je team en alle adviseurs die daarachter zitten. Ik deed dus niets op eigen houtje, maar er was vanuit NS een sterke druk om dat artikel in de overeenkomst te krijgen. Dat was eigenlijk het laatste artikel dat NS erin wilde hebben om nog akkoord te kunnen gaan met de overeenkomst. Toen hebben we daar onderling intensief over gesproken: wat doen we nou? Toen is het een kan-artikel geworden, met een restrictie tot 1 september 2002. Die datum is bepaald op basis van de verwachting dat voor die datum de treinen moesten worden besteld. Er is dus gewoon gezegd: oké, beste NS, beste Marcel, het komt erin als een kan-artikel, maar weet dat wij dat artikel ontraden bij onze Minister.

De heer **Van Gerven**: Beste Marcel?

De heer **Korf**: Niggebrugge.

De heer **Van Gerven**: De financiële man van NS.

De heer **Korf**: Wij mochten toen tutoyeren.

De heer **Van Gerven**: De Minister is er achteraf van op de hoogte gesteld dat die bepaling erin stond en moest zich daar toen een oordeel over vormen.

De heer **Korf**: Ik weet niet of dat achteraf is gebeurd. We hadden telefonisch veel contact. Ik moet eerlijk zeggen dat ik denk dat ik dat wel met haar heb besproken voordat ik dat uiteindelijk definitief heb gemaakt in het contract.

De heer **Van Gerven**: Ja, dat zijn nachtelijke gesprekken geweest.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Met de Minister.

De heer **Korf**: Oh ja.

De heer **Van Gerven**: Wij hebben begrepen dat die laatste onderhandelingen zich ook in de nachtelijke uren hebben afgespeeld.

De heer **Korf**: Zo gaat dat, hè?

De heer **Van Gerven**: U hebt op dat moment contact gehad met de Minister, in de zin van: zij willen dit er per se in hebben, mevrouw Netelenbos. Dat hebt u zo voorgesteld en dat heeft zij geaccordeerd voordat u er een klap op hebt gegeven?

De heer **Korf**: Het is heel lang geleden. Ik deed dat soort dingen nooit zonder consultatie van de Minister. Ik had dus een vrij directe relatie met haar. Ik ga er dus even van uit dat dat ook op dat punt is gebeurd. Het is daarna bij haar ook nooit een verrassing geweest. Dus ...

De heer **Van Gerven**: U vindt het aannemelijk dat u haar die avond of die nacht, toen de deal werd gemaakt om dit in het contract op te nemen, heeft gesproken?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Minister Zalm van Financiën was geen voorstander van de tariefrestrictiebepaling. Heeft het onderhandelingsteam gehandeld tegen de wil van Minister Zalm in?

De heer **Korf**: Dat weet ik niet. Dat zou best kunnen. Dat weet ik niet meer. Ik weet niet of wij ook hem 's nachts hebben gebeld. Dat zou best kunnen, want we hadden veel contact met beide ministers. Ik heb dit zo gebracht: dit schaadt ons niet; deze bepaling komt erin en die wordt toch niet gebruikt, want zij expireert per 2002.

De heer **Van Gerven**: U fietste de bepaling er meteen uit.

De heer **Korf**: Ja, zo voel ik het ook nog steeds.

De heer **Van Gerven**: Zo voelt u het. Hebt u die avond persoonlijk met Zalm gesproken?

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

De heer **Van Gerven**: Daarna?

De heer **Korf**: Niet dat ik weet. Dat weet ik niet meer.

De heer **Van Gerven**: Daarvoor?

De heer **Korf**: Dat weet ik niet meer.

De heer **Van Gerven**: Acht u dat waarschijnlijk?

De heer **Korf**: Nee, want bij Zalm zaten de ambtenaren er vaak tussen.

De heer **Van Gerven**: Goed. Mogen we concluderen dat Minister Netelenbos u wel mandaat heeft gegeven voor die kan-bepaling over de tariefrestrictie, maar dat Zalm dat op dat moment niet heeft gehoord en dat dit later op zijn bord kwam?

De heer **Korf**: Voor alle duidelijkheid: zij hebben natuurlijk moeten ondertekenen. Het is dus niet zo dat Zalm geen mandaat heeft gegeven. Zalm is akkoord gegaan met de tekst, want anders werd die overeenkomst helemaal niet ondertekend. In die zin heeft Zalm dit dus gehoord, of dat nou op dat moment is gebeurd of later, en is hij daar uiteindelijk mee akkoord gegaan.

De heer **Van Gerven**: Goed, hij heeft achteraf ...

De heer **Korf**: Of dat achteraf was ... Ik weet niet precies wanneer het was, maar hij is akkoord gegaan met deze tekst.

De heer **Van Gerven**: Met het conceptcontract, voordat dat ondertekend werd.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Het is toch wel vreemd dat ministers akkoord gingen met iets wat ze niet wilden. Dat gold immers voor beiden.

De heer **Korf**: Ja, dat is vreemd. Achteraf had ik ... Het was een wat ongelukkige situatie. Op dat moment dacht ik: het kan geen kwaad, want we roepen dat artikel niet in, maar als NS dit graag wil, moet zij dat vooral willen en dan hebben we ten minste een deal. De rest was allemaal keurig overeengekomen. Als beiden weten dat dat artikel niet zal worden ingeroepen, kun je toch ondertekenen? Dat was toen mijn beeld.

De heer **Van Gerven**: Dat is dan toch gewoon een spelletje?

De heer **Korf**: Ja, het is een spelletje, een onderhandelingspelletje.

De heer **Van Gerven**: Ja. Doordat die kan-bepaling erin stond, werd die toch wel een onderwerp van discussie in de politiek.

De heer **Korf**: Ja, blijkbaar. Dat is gebeurd. Ik moet eerlijk zeggen dat ik niet weet of we een contract zouden hebben gehad als die bepaling er niet in zou hebben gestaan, want ik heb eergisteren in het verhoor van Spaargaren geleerd hoe NS dit bedoelde. Dat heb ik nooit zo geweten, maar NS heeft dus bewust de bovenkant gezocht van alle tariefverhogingen en heeft die opgeteld in haar bod, met het idee dat die er later weer af zouden kunnen in het gesprek met ons. Eerlijk gezegd bleek mij eergisteren voor het eerst dat het zo was bedoeld. Ik heb toen puur aan Netelenbos geadviseerd om dit artikel niet in te roepen, omdat het nu eenmaal niet paste in de beeldvorming van een private onderneming die een eigen business zou moeten gaan runnen als daar gelijk een overheidsinterventie overheen zou komen.

De heer **Van Gerven**: Dat contract is ondertekend, maar de brief waarin stond dat die tariefrestrictie niet zou worden doorgevoerd, is niet verstuurd.

De heer **Korf**: Dat weet ik niet. Daar zat ik zelf ook even over te twijfelen, maar het is een kan-bepaling en NS wist dus dat dit artikel niet zou worden ingeroepen. Het artikel is ook niet ingeroepen. Contractueel hoefde de Minister dus geen brief te sturen, want zij had zelf in de hand of zij dat artikel zou inroepen of niet.

De heer **Van Gerven**: Als ik die bepaling niet wil, zou ik een brief sturen waarin ...

De heer **Korf**: Ik zou moeten nakijken of dat is gebeurd. Dat weet ik niet.

De heer **Van Gerven**: Minister Netelenbos heeft geen brief gestuurd.

De heer **Korf**: Als u dat zegt, zal dat zo zijn. Dan zullen wij het wel tegen NS hebben gezegd.

De heer **Van Gerven**: U hebt tegen NS gezegd ...

De heer **Korf**: Dat het artikel niet zou worden ingeroepen.

De heer **Korf**: Dat het artikel niet zou worden ingeroepen. U hebt geen brief gestuurd.

De heer **Korf**: Dat moet ik nakijken. Dat weet ik niet meer.

De heer **Van Gerven**: Was het, terugkijkend, beter geweest als die tariefrestrictie met de bijbehorende korting wel was ingevoerd?

De heer **Korf**: Nee, dat denk ik eerlijk gezegd niet.

De heer **Van Gerven**: Dan hadden we toen op 101 miljoen gezeten.

De heer **Korf**: Nee, als dat artikel was ingeroepen en als we voornemens waren om deze tariefrestrictie in te roepen, hadden we de berekeningen over 47 miljoen overgedaan voordat we een deal zouden hebben gesloten. Dan waren we waarschijnlijk op een lager bedrag uitgekomen. Dat bedrag was dan ongeveer de waarde van de extra treinen die NS daarna zou moeten kopen. Dan had NS dus geen andere businesscase gehad.

De heer **Van Gerven**: Dan was die 47 miljoen in uw optiek 28 miljoen geworden.

De heer **Korf**: Misschien. Ik weet het niet, maar zoiets.

De heer **Van Gerven**: Dat bedrag is genoemd: de materieelkosten waren 28 miljoen. Dan zou het dus 28 miljoen zijn geworden.

De heer **Korf**: Waarschijnlijk wel.

De heer **Van Gerven**: In uw berekeningen.

De heer **Korf**: Ja, dan zouden we daar de onderhandelingen over gevoerd hebben.

De heer **Van Gerven**: Het verschil tussen 47 miljoen en 28 miljoen is opvallend; dat constateren wij even. Maar in het contract staat toch: als de tarieven teruggaan naar 25% hoger dan de normale tarieven, gaat het bedrag omlaag met 47 miljoen.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Daar had u wel voor getekend.

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

De heer **Van Gerven**: Op basis van berekeningen.

De heer **Korf**: Op basis van hun uitgangspunten, getoetst door ons, maar met nadrukkelijk het beeld dat ...

De heer **Van Gerven**: U hebt daar ja tegen gezegd.

De heer **Korf**: Jazeker, met het uitdrukkelijke advies om het artikel niet te gebruiken. In die zin dus: ja.

De heer **Van Gerven**: U zei ja tegen een artikel waarvan u wist dat u dat niet zou gaan doen.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: En u wist ook dat de cijfers daarvan niet klopten.

De heer **Korf**: Nou, die cijfers waren eenzijdig bepaald. We hebben de uitgangspunten van NS wel meegenomen in het toetsen van dat bedrag en met haar uitgangspunten hebben we dat bedrag akkoord verklaard, vanuit een werkgroep. Er is een lichte scan uitgevoerd op de berekening van NS.

De heer **Van Gerven**: U wist dat de cijfers niet klopten, zoals u daartegen aankeek. U zei immers dat het eerder in de orde van 28 miljoen dan in de orde van 47 miljoen lag.

De heer **Korf**: U hebt gelijk als u zegt dat in dat contract een bedrag staat dat een ander bedrag zou zijn geworden als wij van tevoren zouden hebben besloten om de tariefrestringie wel degelijk in te roepen. Daar hebt u gelijk in. Even heel simpel: als de politiek dit artikel had ingeroepen voor 1 september, hadden wij te veel teruggegeven aan NS en had NS daarvan geprofiteerd.

De heer **Van Gerven**: Als dat voor 1 september 2002 zou gebeuren.

De heer **Korf**: Ja, daar hebt u gelijk in.

De heer **Van Gerven**: Stel dat de concessie op basis van die tariefrestringie bepaling was verlaagd naar 101 miljoen – dat is niet gebeurd – wat zou dat dan hebben betekend voor de concessie en het realiseren van goed vervoer?

De heer **Korf**: Dat vind ik een lastige, want ik zie geen relatie tegen de Fyra-fiasco-problematiek en dit bod. Ik vind dat daar totaal geen relatie tussen zit. Ik weet dus ook niet wat er gebeurd zou zijn als het Oranjeconsortium het had gekregen. Misschien had ook dat management zo gehandeld en had het ook geen treinen of late treinen gekocht. Ik weet niet wat de relatie daartussen is.

De heer **Van Gerven**: Welke relatie is er volgens u?

De heer **Korf**: Tussen de Fyra-problematiek en dit bod? Nul.

De heer **Van Gerven**: Kunt u dat toelichten?

De heer **Korf**: Je moet wel erg veel verbindingen bedenken die er zouden kunnen zijn tussen wat er heeft plaatsgevonden en de uiteindelijke bestelling van de Fyra om daartussen een plausibele relatie te ontdekken. Ik moet eerlijk zeggen: in diezelfde periode zijn de UMTS-veilingen geweest en we hebben de toenmalige KPN ook niet horen zeggen dat zij niet kon leveren. Ik bedoel: het is de keuze van een onderneming om te leveren of niet. Er zaten twee grote bedrijven achter, namelijk KLM en NS, en die hadden heel goed kunnen leveren. Dat hadden zij kunnen doen. Ik

zou dus niet weten waarom dat bepaald zou zijn door het feit dat zij in onze ogen te veel afdroegen, terwijl dit in hun ogen een plausibele businesscase opriep.

De heer **Van Gerven**: U zat op de andere stoel, maar als u de baas was geweest van NS ...

De heer **Korf**: Dan had ik dat bod nooit uitgebracht.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat u dan dat bod niet zou hebben uitgebracht, maar u zegt ook dat dit verder toch niet uitmaakte. Even toespitsend op het bestellen van een goede trein: wat had u dan gedaan? U zegt dat zij er een potje van hebben gemaakt.

De heer **Korf**: Ja, dat zeg ik gewoon. Ik had er geen potje van gemaakt.

De heer **Van Gerven**: U zegt ook dat u er geen potje van zou hebben gemaakt.

De heer **Korf**: Ja. Wat wilt u horen?

De heer **Van Gerven**: Wat had u dan gedaan? Hoe had u het aangepakt?

De heer **Korf**: Ik zou gewoon een reëel bod hebben uitgebracht. Spaargaren is naar zijn baas gegaan met 125 miljoen of iets in die richting. Dat was een prima bod.

De heer **Van Gerven**: Nee, ik wil even terug naar de relatie tussen de hoogte van het bod en het uiteindelijk niet rijden van de Fyra.

De heer **Korf**: Die relatie zie ik niet.

De heer **Van Gerven**: Die ziet u niet, maar nogmaals: wat had u gedaan?

De heer **Korf**: O, ik snap uw vraag. Onze handen jeukten toen wij zagen dat er direct na de ondertekening van het bod geen actief gevolg werd gegeven aan het ondernemingsplan en het opzetten van de business, want het was te gek dat dat daarna niet plaatsvond. Als je een bod hebt gedaan, zeg dan gewoon: ik heb dat bod gedaan en ik betaal dat, maar ik ga ook als de donder kwaliteit leveren; ik ga dus treinen bestellen en ik ga heel goed vervoer realiseren, want ik ga al die reizigers tegen hoge prijzen de trein in krijgen. Had dat dan gedaan. Dat is ondernemerschap. Je hebt een bieding gedaan, je bent een grote vent in de wereld van treinen en je gaat dat gewoon klaarmaken en waarmaken. Dat is niet gebeurd.

De heer **Van Gerven**: U zegt feitelijk: Als NS een goede ondernemer was geweest, had zij gewoon zo snel mogelijk goede treinen besteld en was zij daarmee gaan rijden, even los van de hoogte van de tender.

De heer **Korf**: Precies.

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

De heer **Elias**: Mijnheer Korf, ik heb nog een paar vragen om het goed te kunnen begrijpen, ten eerste over de tariefrestring, als u dat goedvindt. De NS wilde die graag in «de pot» hebben; dat vond zij belangrijk. Anders was er geen deal, zei u.

De heer **Korf**: Ja, dan hadden we langer moeten onderhandelen. Dan hadden we die avond geen deal bereikt.

De heer **Elias**: U belde de Minister uit haar bed of u belde haar in ieder geval laat op en zei «laten we dat toch maar doen», vanuit de wetenschap dat daar geen gebruik van zou worden gemaakt. Vervolgens werd bedacht om NS een brief te sturen om te vertellen dat daar geen gebruik van zou worden gemaakt. Dat werd geen brief, zoals de heer Pans hier ook heeft verklaard. Dat werd een mededeling aan NS. Er is toch een klein verschil tussen iets wat je mondeling meedeelt en een brief. Daarna bleef NS duwen op die tariefrestring.

De heer **Korf**: Ja, en op dat bedrag.

De heer **Elias**: Veertien jaar later, twee dagen geleden, hoorde u voor het eerst dat de onderhandelingsstrategie van NS was om eerst dat hoge bod te doen en om dat daarna via die tariefrestring weer omlaag te krijgen. Vat ik het daarmee goed samen?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Ik hoorde u ook zeggen: NS deed het fout en wij deden het goed. Als u dit nu hoort, hebt u op dit punt toch misschien een steek laten vallen.

De heer **Korf**: Ik begrijp u niet.

De heer **Elias**: NS is er in ieder geval in geslaagd om haar onderhandelingsstrategie uit te rollen in de periode daarna. Dat is u niet gelukt, want dat er geen gebruik zou worden gemaakt van die tariefrestring, ook al was die in de uiteindelijke overeenkomst terechtgekomen, is niet gelukt.

De heer **Korf**: Er is tot 1 september geen gebruikgemaakt van de tariefrestring.

De heer **Elias**: Ja, maar op enig moment is dat weer zwaar in de onderhandelingen gekomen.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Dat wilde u niet.

De heer **Korf**: Nee, en ik zou het nog steeds niet doen.

De heer **Elias**: Dat kon alleen maar gebeuren omdat u uiteindelijk toch instemde met het feit dat dat artikel, dat volgens u een dode letter was, in dat bod kwam.

De heer **Korf**: Nee, dat denk ik niet. Ik praat over een periode na mijn periode, maar als dat hele mislukken van die business aan de orde is bij een Minister, komt alles weer aan de orde. Ik denk eerlijk gezegd dat je die tariefdiscussie ook had gehad als dat artikel er niet in had gestaan. Dat is dus niet een-op-een met elkaar te verbinden. Ik vind het een ongelukkig artikel. Als u mij zegt dat ik dat dom heb gedaan, zeg ik: ja, dat heb ik dom gedaan.

De heer **Elias**: Dat zei ik niet. Ik vroeg het, en dan ook nog in een andere bewoording.

De heer **Korf**: Ik ben niet blij met dat artikel; dat wil ik zo zeggen, want ik – maar wie ben ik? – heb de effecten daarvan tot 1 september onderschat. Ik had gehoopt – dat was een idealistisch beeld – dat NS nou eens zou stoppen met elke keer achter in die Kamer te lopen, haar business zou oppakken, een grote jongen zou zijn en het gewoon zou gaan doen. Maar dat is NS gewoon niet gaan doen. Daar heb ik mij daarna ook nog aan geërgerd.

De heer **Elias**: Dat is helder. Na die concessieverlening ging men aan de slag. Het bedrijf dat de treinen moest gaan rijden, moest van start. Dat werd de High Speed Alliance, HSA. Daar is natuurlijk ook over onderhandeld. Een van de punten is de garantstelling van NS en KLM voor die nieuw op te richten High Speed Alliance. Welke bedoeling had Verkeer en Waterstaat met een dergelijke garantstelling?

De heer **Korf**: Ten eerste is er natuurlijk de keuze om een special purpose company op te richten, om een aparte onderneming te maken. Dat is handig om zeker te weten dat je met de juiste informatie en met de juiste onderneming de volgende aanbesteding in kunt. Daardoor heb je als het ware geen vervuiling vanuit het grote moederconcern op het rijden op deze lijn. Je wilde een onderneming om in de vervolgfase te kunnen refereren aan wat de onderneming zou doen in termen van de businesscase.

De heer **Elias**: Zodat je het echt zuiver over de hsl zou hebben en daar de gegevens van zou hebben.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Dus niet allerlei andere dingen van een moederconcern.

De heer **Korf**: Inderdaad, want als je opnieuw moet aanbesteden, moet je die informatie heel zuiver aan de markt kunnen geven en moet die informatie ook correct zijn. Het gebeurt wel vaker dat een aparte onderneming wordt opgericht voor dit soort situaties. Het tweede punt was het garantievermogen. Dat was 100 miljoen en dat is opgeschroefd naar 200 miljoen. Dat is natuurlijk niet heel veel, zoals u volgens mij de vorige keer al zei. Het in een bepaalde startperiode kunnen hanteren van een onderneming met een eigen garantie, waardoor zij niet gelijk door de vloer zou zakken, was een belangrijk element bij het ervoor zorgen dat dit op gang kwam. Daar zaten uiteindelijk grote jongens achter, KLM en NS, die ook hadden kunnen zeggen dat zij extra vermogen voor die onderneming zouden fourneren, zodat die zou slagen. Dat hadden zij ook later nog kunnen doen. Maar goed, bij de start zeiden we: dat is niet aan de orde; we beginnen met een bepaald gedrag als garantie; beste NS, we verdubbelen dat en in ruil daarvoor brengen we die concessie voor jou naar beneden.

De heer **Elias**: Had u de bedoeling dat de Staat in geval van het niet uitvoeren van die concessie de garantstelling zou krijgen om het vervoer daarmee tijdelijk zelf te kunnen exploiteren of te laten exploiteren?

De heer **Korf**: Nou nee, maar dat weet ik niet. Dat zou u aan de deskundigen moeten vragen. In mijn beeld was de garantstelling een bedrag waarmee je, als de businesscase niet sluitend zou zijn, een tijdlang in die onderneming kon blijven rijden zonder gelijk failliet te gaan. Dat is het beeld; dat is de interpretatie die ik aan de garantstelling geef.

De heer **Elias**: Oké. In de invitation to tender, die bekende ITT, was een performance bond, een nakomingsgarantie, gevraagd van 100 miljoen. Uiteindelijk werd dat een garantievermogen van 200 miljoen. Wat is, afgezien van het verschil van 100 miljoen tussen 100 miljoen en 200 miljoen, het verschil tussen die nakomingsgarantie en dat garantievermogen?

De heer **Korf**: Dat kan ik u niet zo vertellen. Ik heb gisteren toevallig wel wat stukken gelezen die daarover gaan, maar die zijn niet in mijn hoofd blijven hangen. Er is een discussie geweest over variabilisering van de concessievergoeding, gekoppeld aan een performance bond of een garantstelling, maar die kan ik niet reproduceren.

De heer **Elias**: Het ging om enorme bedragen. Waarom was er de verwachting dat die 200 miljoen aan garantievermogen, waarmee de concessievergoeding voor iets meer dan een jaar kon worden betaald, een voldoende buffer was om het vervoer over de HSL-Zuid te waarborgen?

De heer **Korf**: Waarborgen natuurlijk niet; dat is gebleken. Maar bij de opstartfase zou dat waarschijnlijk wel hebben gekund. In vier jaar moest de businesscase op het niveau komen dat er een volwaardig bedrag zou worden uitgekeerd; daarvóór zaten er kortingen op. In dat hele spel vonden wij dit een voldoende bedrag.

De heer **Elias**: Ik probeer een vergelijking te maken met iets van alledag; misschien is dat helemaal verkeerd, omdat ik de spoorwereld niet ken. Als ik een auto wil kopen van 20 mille, als ik die in vijftien jaar wil afbetalen, als ik daar ook voor teken en als ik dan alvast € 200 geef, denk ik niet dat er heel veel autoverkopers zijn die mij de sleutels mee zouden geven.

De heer **Korf**: Ik moet de vergelijking even tot me door laten dringen.

De heer **Elias**: Als u het terugrekent, komt het ongeveer op hetzelfde neer. Er moest ruim 2 miljard worden terugverdiend in vijftien jaar; het ging om 100 miljoen per jaar. Er werd voor 200 miljoen een soort comfort geboden. Was dat niet veel en veel en veel te weinig?

De heer **Korf**: Het is maar hoe je het bekijkt. Er stonden twee grote ondernemingen achter die zich samen garantstelden voor het feit dat die hogesnelheidstrein zou gaan rijden. De moeders stonden er ook achter. De vraag was dus wat er in de onderneming moest worden gepompt en wat er bij de moeders moest worden gereserveerd. Als NS echt wilde scoren met dit verhaal, had zij in het eigen vermogen natuurlijk voldoende gereserveerd daarvoor.

De heer **Elias**: Ik kijk even of mijn collega Van Gerven op dit financiële punt nog vragen heeft. Dat is niet het geval. Dan ga ik verder met iets wat ook nog een paar keer terug zou komen. De Staat had in de voorbereiding van de aanbesteding, vooruitlopend op de concessieovereenkomst, een aantal afspraken gemaakt met de NMBS, de Belgische spoorwegen. Die afspraken zijn vastgelegd in een conceptcontract, met de nadruk op

«concept». Op een aantal punten had de Staat geen afspraken gemaakt met de Belgische spoorwegen. Ook in de laatste fase zijn door de NMBS en NS/KLM geen sluitende afspraken gemaakt. Die zijn er nooit gekomen. Er was geen overeenstemming over de verdeling van de opbrengsten van het binnenlands vervoer met de internationale treinen. Er was ook geen overeenstemming over de verbindingen tussen Den Haag en Brussel en tussen Breda en Brussel. De NMBS maakte die bezwaren kenbaar bij de Staat. Ook voor NS waren die open einden natuurlijk een van de redenen om eigenlijk niet te willen ondertekenen. Er was binnen NS ook verzet. We weten dat er uiteindelijk wel is ondertekend, maar ik wil nu weten welke risico's Verkeer en Waterstaat ten aanzien van die wensen van de Staat en NS/KLM zag als gevolg van het feit dat we er eigenlijk nog niet uit waren met de Belgen.

De heer **Korf**: Allereerst is het belangrijk om te weten dat de conceptovereenkomst onderdeel was van de invitation to tender. In die conceptovereenkomst is de basecase gedefinieerd met de Belgen. NS, KLM en HSA konden dus weten wat er al met de Belgen was afgesproken. Gelet op het feit dat NS/KLM vervolgens een totaalbieding deed waarvan – dat zeg ik even uit mijn hoofd – ook variant vier en variant zes deel uitmaakten, die betrekking hadden op de voorzieningen voor de lijnen Breda en Den Haag, terwijl het risico voor de relatie met de NMBS en SNCF door de Staat werd afgekocht bij de onderhandelingen over het bod, was dit naar mijn gevoel een correcte benadering van het bij NS leggen van het vraagstuk om er met de Belgen uit te komen over Breda en Den Haag. Los van de latere discussie over de opbrengsten van het binnenlandse vervoer, wist NS van dit element toen zij het bod deed. Dat had NS ook kunnen regelen met de Belgen. Vlak voor de ondertekening is mij gemeld dat ook SNCF moeilijk zou gaan doen. Achteraf is dat meegevallen, maar met het afspreken van een risicoverdeling op dit punt tussen HSA en de overheid, waarbij wij ook een stukje risico namen en ook zouden meedoen aan het regelen van het verhaal met de Belgen en de Fransen, meende ik toen dat dit goed genoeg belegd was.

De heer **Elias**: Terwijl later zou blijken – maar dat is een argument uit de geschiedenis – dat dit zeker niet voldoende geregeld was.

De heer **Korf**: Ja. De vraag is waar dat aan lag en waar de oorzaken liggen van dat probleem.

De heer **Elias**: Was u bekend met het feit dat binnen NS vrij stevig werd gewaarschuwd: jongens, onderteken nou nog niet, want die losse einden met de Belgen zijn nog niet geregeld?

De heer **Korf**: Ik heb daarover een brief gekregen. Dat was mij dus bekend. Die brief was van vlak voor 5 december.

De heer **Elias**: Ja, dat was de eerste brief van NS, van 3 december.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Daar kwam op 5 december een nog hardere brief overheen

De heer **Korf**: Ja. Wat mij bevreemdt, is dat NS wist van de basecase en van de conceptovereenkomst met de Belgen, want de NS kende die stukken. In de concessieovereenkomst stond ook dat NS dit verder moest uitonderhandelen met de Belgen en tot overeenstemming moest komen.

NS wist ook dat zij het risico had overgenomen; daar was ook geld voor ingeleverd. Dan is er op dat moment niet ineens een nieuw speelveld. Het punt in die brieven van 3 december was dat het hele onderhandelings-traject weer over moest worden gedaan omdat NS het door haar overgenomen risico ten aanzien van de Belgen blijkbaar niet aankon of zo. Dat kon op dat moment in onze optiek geen rol meer spelen.

De heer **Elias**: Zit dit ook niet een beetje in datgene wat eigenlijk als een rode draad door dit verhoor heen loopt, namelijk de opvatting van u en derhalve ook van het departement dat NS een grote jongen moest zijn en haar eigen problemen moest oplossen? Dat heb ik u een aantal keren horen zeggen. Speelde dat ook op dit punt?

De heer **Korf**: Nou, dit was nog ietsje rigider. Je had gedeald over een risico dat je overnam; dan moet je twee weken later niet gaan huilen.

De heer **Elias**: U vond dat NS ten onrechte piepte?

De heer **Korf**: Ja. Je had gewoon een heel duidelijke deal gemaakt. NS nam de aanlanding met België, Brussel en Parijs van ons over en wij gaven aan hoe wij daarbij behulpzaam zouden zijn en dat wij zouden proberen om alle deuren voor NS te openen. En toen kwam één minuut voor twaalf terug; misschien lukt het ons wel niet. Dat was geen reden om niet te ondertekenen.

De heer **Elias**: Vanuit de optiek van NS was ondertekenen natuurlijk een groot risico. Dat beschreef NS ook.

De heer **Korf**: Dan had ze het niet moeten doen.

De heer **Elias**: Misschien schreef NS dat om later weer bij Verkeer en Waterstaat aan te kunnen kloppen en te zeggen: we hebben er toch voor gewaarschuwd dat er grote risico's waren?

De heer **Korf**: Ja. NS heeft als een grote jongen een contract ondertekend. Dat contract hadden wij als V en W naar mijn gevoel moeten handhaven en afdwingen.

De heer **Elias**: U vindt dus impliciet – daarom vraag ik het u expliciet – dat Verkeer en Waterstaat later te gemakkelijk is gaan schuiven.

De heer **Korf**: Als u mij nu vraagt wat ik vind, vind ik het een bloody shame dat er geen hogesnelheidstreinen rijden over deze lijn.

De heer **Elias**: Dat zullen meer mensen vinden, maar we zijn nu op zoek naar het antwoord op de vraag hoe dat gekomen is.

De heer **Korf**: Dat moet u volgens mij zoeken in de periode waarin is afgeweken van het contract en waarin hierover andere afspraken zijn gemaakt.

De heer **Elias**: U vindt dat Verkeer en Waterstaat vast had moeten houden aan dit contract: contract is contract; NS, houd je broek op, regel het zelf en zeur niet?

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Elias**: Dat is uw standpunt.

De heer **Korf**: Dat is mijn burgerlijke mening, ja.

De heer **Elias**: Goed.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Korf, in de tweede fase kwamen er verontrustende berichten van de NMBS. De heer Elias heeft dat zojuist met u doorgenomen. De NMBS had problemen met de opbrengstverdeling. Breda–Brussel was niet afgesproken in de deal, in het contract met de Nederlandse Staat. Daarom is de vraag toch of de Nederlandse Staat, die werd vertegenwoordigd door u, met uw projectorganisatie, had moeten onderhandelen met de Belgische Staat om de hobbels die er lagen, uit de weg te ruimen.

De heer **Korf**: Dit, deze laatste fase, vond buiten mijn periode plaats. Daar was ik niet meer verantwoordelijk voor. Tot de ondertekening van het contract was ik «in charge» en daarna was ik weg. Ik weet wel dat er een arbitrageprocedure in het systeem is gebakken en dat daarvan gebruik is gemaakt, maar ik kan u niet zeggen wat ik zou hebben gedaan als ik toen nog de leiding had gehad over de HSL-Zuid.

De heer **Van Gerven**: U had de leiding.

De heer **Korf**: Nee, toen niet.

De heer **Van Gerven**: Zeker, u had in 2001 de leiding. Daar spreek ik u op aan.

De heer **Korf**: Ja, tot de ondertekening van het contract.

De heer **Van Gerven**: U had de leiding. U had de voorwaarden. U zag dat de afspraken met de Belgen niet waren geregeld. Het risico was, om het zo maar te zeggen, neergelegd bij NS.

De heer **Korf**: Het was dus geregeld.

De heer **Van Gerven**: Je zou het negatief kunnen zeggen: u hebt het afgekocht en u hebt het risico bij NS neergelegd. Had de Nederlandse overheid vooraf niet alles moeten regelen met de Belgen in die tender, ook – om het daar even bij te houden – met betrekking tot Breda–Brussel? Die eis is er later in gekomen, want toen is variant zes gecontracteerd. Had het toen niet in de rede gelegen dat de overheid dat probleem had opgelost voordat het contract werd ondertekend?

De heer **Korf**: Dat probleem van de interpretatieverschillen over de verdeling van het binnenlands vervoer speelde later. Over het punt van de aanlanding in Breda en de aansluiting van Breda en Den Haag hebben wij een contract met NS gesloten waarin dat stond en werd aangeboden: NS wist dat zij daarvoor een deal met de Belgen moest maken en wij hebben beloofd om daarbij te helpen. Naar mijn gevoel is dat gebeurd. Als interpretatieverschillen later hebben geleid tot discussie met de Belgen over de verdeling van het binnenlands vervoer – dat is gebeurd – waren er procedures om daarover met elkaar te dealen.

De heer **Van Gerven**: U zegt: toen hebben wij dat op die manier opgelost.

De heer **Korf**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat probleem met de Belgen is pas eind 2012, een week voordat de Fyra ging rijden, opgelost door bemiddeling van – jawel – de overheid.

De heer **Korf**: Zeker, dat was toen ook zo bedoeld.

De heer **Van Gerven**: Was het, terugkijkend, dan toch niet verstandiger geweest als u dit destijds, in 2001, had geregeld als vertegenwoordiger van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Korf**: In eerste instantie was de discussie tussen NS/KLM en de NMBS aan de orde in het kader van de contractuele afspraken. NS en KLM konden onze hulp inroepen in termen van het faciliteren van dit soort processen. Dat is geregeld in de overeenkomst. Naar mijn gevoel was dat een voldoende regeling.

De heer **Van Gerven**: Mag ik afrondend concluderen dat u vindt dat u met betrekking tot het wel of niet maken van afspraken met de Belgen juist hebt gehandeld?

De heer **Korf**: Ik vond dat we toen een correcte afspraak hadden gemaakt met de Belgen en ook met HSA.

De heer **Van Gerven**: En dat vindt u nu nog steeds?

De heer **Korf**: Terugkijkend vind ik dat nog steeds, ja.

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

De **voorzitter**: Ik zat nog even na te denken. U zei dat u achter HSA twee grote moederbedrijven zag staan. Toch is er gekozen voor een constructie met een garantiekapitaal, beperkte aansprakelijkheid en een special purpose vehicle. Waarom is die keuze gemaakt? Daarmee beperkte u toch de ruimte om dit tot een succes te kunnen maken?

De heer **Korf**: In ons beeld was de constructie met dat special purpose vehicle nodig omdat er volgens ons zou blijven worden getenderd voor het vervoer over hogesnelheidslijnen, mogelijkerwijs ook in Europa, en omdat het dan nodig zou zijn om de hele businesscaseontwikkeling in een speciaal vehikel te kunnen volgen en om daaruit de data af te leiden voor de volgende tender. Als je het als het ware gelijk op zou laten gaan in NS/KLM – waarschijnlijk in NS, want KLM zou dan niet meedoen – zou de business vermengd zijn met het totale hoofdrailnet. Dan zou het heel lastig zijn geweest om te kunnen controleren of NS het deed volgens het contract en om de vervolgsituatie van een eventuele tender opnieuw te definiëren. In eerste instantie wil je gewoon dat een onderneming ... Ik weet niet of het een projectorganisatie had kunnen zijn, maar je wilt dat er een afgegrensd gebied is waar je als contractpartij kunt zien of men zich aan het contract houdt. Dat was dan dat special purpose vehicle. In tweede instantie wil je zo'n vehikel ook hebben om opnieuw te kunnen tenderen.

De **voorzitter**: Moet ik het zo begrijpen dat er een soort belangenafweging is gemaakt? Het voordeel is dat je het dan kunt isoleren en dat je het voor de toekomst ook op zo'n manier kunt laten voortbestaan.

De heer **Korf**: Ja.

De **voorzitter**: Maar er is ook een nadeel. U zegt wel dat er grote moederbedrijven achter stonden, maar ...

De heer **Korf**: Eerlijk gezegd vind ik ook nu nog dat, toen het niet goed liep met HSA, zowel KLM als NS had kunnen zeggen: wij laten HSA niet failliet gaan; wij stoppen er meer geld in. Dat kunnen moeders altijd doen. Ik vraag mij af waarom zij dat niet gedaan hebben.

De **voorzitter**: Oké, dank u wel.
We komen tot een afronding. Ik verwees al even naar het document van de landsadvocaat, dat niet de lading heeft die u zojuist aangaf, maar mogelijk beschikt u nog over een ander stuk van de landsadvocaat.

De heer **Korf**: Ik zal even kijken in mijn stukken.

De **voorzitter**: Daarbij gaat het specifiek om die 93 minuten: «Het is niet conform de eis, maar passeer dat toch». Standaard hebben we twee slotvragen. Wij hebben u veel gevraagd, maar is er iets wat wij niet aan de orde hebben gesteld en wat u met de commissie wilt delen?

De heer **Korf**: Ik wil nog wel zeggen hoe ik het spel ook wel een beetje zie en ik wil ook een statement maken. Vijftien jaar geleden is door een grote groep zeer deskundige mensen heel integer gewerkt aan zo'n ontwikkeling. In die periode zat de wereld, met de privatiseringshype, Europese ontwikkelingen op het gebied van treinen, NS die in disorde was en zich opnieuw moest organiseren na De derde eeuw spoor en na de commissie-Wijffels, volstrekt anders in elkaar dan nu. Ik zou het logischer vinden als er meer naar een verklaring zou worden gezocht voor dit verhaal dan naar een oorzaak of een schuldige. Ik voel mij daarin toch wel in een positie als een soort verdachte gezet, met een hele groep mensen die zeer integer en hard hebben gewerkt aan dit verhaal. Ook door sommige suggestieve vragen voel ik mij daar niet prettig bij.
Het tweede wat ik wil zeggen, is: ik ben ingenieur en ik had het misschien logischer gevonden als de commissie in dit geval van voren naar achteren had geredeneerd. Het zou naar mijn gevoel en in mijn denken niet onlogisch zijn geweest om eerst in de buurt van het echec van de Fyra te bekijken of daar oorzaken zijn en dan pas door te schakelen naar het hele verre verleden van vijftien jaar geleden om te bekijken of daar een soort verklaring voor gevonden kan worden. Ik vind het echt heel vreemd dat er, zoals ik ook in de pers zie, een relatie wordt gezocht tussen een bod van NS en het latere gedrag met de Fyra. Dat wil ik gewoon zeggen.

De **voorzitter**: Oké, dat is helder. Prima, dank u wel. De andere vraag die wij u willen stellen, is of bij u onregelmatigheden bekend zijn op dit dossier, in de periode waarin u daar verantwoordelijk voor was.

De heer **Korf**: Nee.

De **voorzitter**: Oké, dan dank ik u vriendelijk en sluit ik dit verhoor.

Sluiting: 15.03 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 20 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Timmer (president-commissaris NS), die wordt bijgestaan door de heer Geurts.

Aanvang: 15.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Timmer de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Timmer. Mijnheer Timmer, u bent zes jaar lang, vanaf 1996, president-commissaris geweest bij de NS. Dat was de periode van de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen en ook de periode van de aanbesteding van de vervoersconcessie over de HSL-Zuid. In dit verhoor van vandaag hebben we een aantal vragen voor u. Die betreffen de relatie tussen de spoorwegen en de Staat, de pogingen van de NS om de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid te verkrijgen, het winnende bod en als laatste de concessieovereenkomst. Wij hebben onze verhoren zo ingericht dat dit verhoor in het bijzonder zal worden geleid door de heer Van Gerven en de heer Elias. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Timmer, u bent van 1997 tot 2002 president-commissaris geweest van NS. Wat voor bedrijf trof u aan?

De heer **Timmer**: Een bedrijf dat in een overgangsfase verkeerde op weg naar wat «verzelfstandiging» is genoemd. Toen ik aantrad, heb ik mezelf de vraag gesteld: waar gaat het nu om bij NS? Ik kwam tot twee zaken. Ten eerste moest NS streven naar de grootst mogelijke klanttevredenheid tegen acceptabele prijzen. Ten tweede moest NS een zodanige bedrijfsvoering hebben dat het in financiële zin op eigen benen kon staan. Daar kwam het in het kort op neer.

De heer **Van Gerven**: Daar wilde u met het bedrijf naartoe?

De heer **Timmer**: Ja, daarin voelde ik mij thuis. Ik voelde mij ook thuis in een raad van commissarissen waarin een aantal voormalige chefs van grote bedrijven zaten en ook anderen, zoals mevrouw Leyten van de Raad van State en Frits Castricum, die een verleden had als Europarlementariër, Tweede Kamerlid én Eerste Kamerlid. Zij brachten een heel andere kijk op dingen dan die van ons. Ook de heer Van de Graaf zat erin. Hij was secretaris-generaal van Algemene Zaken geweest. Ik vergeet er waarschijnlijk nog een, maar het was in ieder geval een gezelschap waarin ik mij thuis voelde. De reden waarom ook andere voorzitters van grote bedrijven na hun pensionering mee wilden doen, was omdat we allen het gevoel hadden dat we vanuit onze ervaring een bijdrage wilden leveren aan het welslagen van de missie om een NS nieuwe stijl te bouwen.

De heer **Van Gerven**: U geeft aan dat in de raad van commissarissen een aantal mensen uit het bedrijfsleven zaten, die veel ervaring hadden met het leiden van grote ondernemingen. Hebt u nadat u benoemd was dat team van de raad van commissarissen zelf uitgezocht of verder uitgebreid? Kunt u daar wat over vertellen?

De heer **Timmer**: Er waren er al een paar toen ik kwam, maar ik herinner me dat ik de heer Jacobs van ING, de heer Kalff van ABN AMRO en de heer Bouw van KLM ervan heb kunnen overtuigen om mee te doen. Ik was heel blij met deze gecombineerde ervaring, vooral ook omdat die mensen iets gemeen hadden, namelijk dat ze wilden meehelpen om het bedrijf verder te brengen.

De heer **Van Gerven**: Ik begrijp dat het mensen waren die de handen een beetje vrij hadden.

De heer **Timmer**: Ja, er was altijd een grote opkomst bij de vergaderingen. Er waren heel weinig afzeggingen. Wij deelden het gevoel van: dit is eigenlijk een ontzettend leuk commissariaat; hier gebeuren dingen die we herkennen. Er waren ook dingen die we niet herkenden, maar we wilden ook graag leren. Laat ik het anders zeggen: ik had altijd het gevoel dat de raad van commissarissen zeer gemotiveerd was.

De heer **Van Gerven**: Eind jaren negentig was NS een bedrijf in overgang, zoals u al zei. Er speelde een groot aantal zaken tussen de NS en de Staat. We komen zeker nog te spreken over de ontwikkelingen rond de hogesnelheidslijn. Er speelde ook een discussie over prestatiecontracten en over een afsplitsing. Later is dat ProRail geworden. Wat vond u daarvan?

De heer **Timmer**: Dat waren interessante managementvraagstukken. Wij waren als commissarissen bijvoorbeeld niet verschrikkelijk enthousiast over de afsplitsing van ProRail. Wij dachten dat daarmee een extra probleem werd geschapen, namelijk dat de ene club dan tegen de andere club zou zeggen: het is jouw schuld. Daar hadden wij geen behoefte aan. Wij hadden juist behoefte aan veel meer samenwerking. Op die gronden waren wij tegenstanders van de afsplitsing.

De heer **Van Gerven**: Dat was één element, maar er waren er nog meer.

De heer **Timmer**: Ja, denk aan het begin van de hogesnelheidslijn en het besluit tot aanbesteding. Daar zijn wij nooit gelukkig mee geweest, maar wij kenden onze plaats. Het was een kabinetsbesluit. Wij vonden eigenlijk dat het besluit op te lichtzinnige gronden was genomen. Dit was in de tijd waarin privatisering en liberalisering en al die modeonderwerpen geweldig opgang deden. We keken in dit land met grote bewondering naar mevrouw Thatcher en de wijze waarop zij dat allemaal had gedaan. Wij waren in een soort van roes en dachten: als wij nou maar die zaken privatiseren dan gaat alles beter, want als zaken helemaal als een bedrijf worden gerund dan zijn wij uit de problemen. Dat dacht Thatcher ook een beetje, maar die heeft daarvoor wel de macht van de vakbonden moeten doorbreken. De keuze die zij heeft gemaakt voor het Engelse spoorwegnet, was eigenlijk uit nood geboren. Het was namelijk een onbestuurbare moloch geworden.

Maar je kunt de situatie in Engeland niet vergelijken met die in Nederland. Wij vonden dat je in zo'n klein land, met zo'n hoge frequentie van treinvervoer, niet de complicatie moest introduceren van weer een andere

vervoerder. Daarmee bouw je namelijk conflictstof in, bijvoorbeeld bij vertragingen.

Ikzelf had nog een principiële reden daarvoor. Ik vind dat vervoer heel belangrijk is voor een land, voor de economie van een land, zeker in een land als Nederland, en dat het daarom per definitie niet helemaal aan de markt moet worden overgelaten. Dat moet je ook niet doen met waterleidingbedrijven of elektriciteitsbedrijven. Ik was er dus totaal geen voorstander van. Toch gebeurde het. Wij hebben onze stem natuurlijk wel een beetje laten horen, maar wij hebben het niet kunnen tegenhouden. Ik zie het doordrukken van de privatisering achteraf nog altijd als de hoofdreden, als de moeder van al het kwaad. Wij komen straks nog wel op de varianten op weg daarheen. Als wij het niet gedaan hadden, was ons een ongelofelijke hoop ellende bespaard gebleven.

De heer **Van Gerven**: Dat is wel een bijzonder standpunt van een oud-ondernemer.

De heer **Timmer**: Ja. Ik heb dat niet nu verzonnen; ik heb er altijd zo naar gekeken. Ik geloofde niet zo in die verheerlijking van liberalisering en privatisering. Je moet het genuanceerd toepassen en je moet kijken waar het kan en waar niet. Er werden vaak vergelijkingen gemaakt, bijvoorbeeld met KPN. Maar zo'n vergelijking gaat mank. In de telecommunicatiewereld vond een technologische revolutie plaats van een ongekeerde omvang. Dat is de aanzet geworden tot een heel andere organisatie van datgene wat vroeger PTT heette. Dat was technologisch gedreven. Ik heb als bezwaar tegen de introductie van concurrentie op het spoor altijd gezegd: «Hoe moet ik mij dat voorstellen, als ik van Groningen naar Den Haag wil? Kom ik dan in Groningen op het station en zie ik dan aan de ene kant het blauw-geel van NS en aan de andere kant het roze van mijn goede vriend Branson?» Ik vond dat een volstrekt onpraktisch en irrealistisch idee. Ik was er wel voor dat NS door prestatie en een goede leiding de situatie zou benaderen alsof zij een private onderneming was. Daarvoor was toch wel een vrij ingrijpende mentaliteitsverandering nodig binnen dat bedrijf.

De heer **Van Gerven**: U hebt het over uw optiek. Werd die in den brede door NS gedeeld?

De heer **Timmer**: Die werd zeker door de raad van commissarissen gedeeld. In al onze sessies met de raad van bestuur en NS-functionarissen hebben we deze boodschap uitgedragen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat Nederland een te klein land is om zoiets als privatisering toe te laten. Mag ik dat zo samenvatten?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Laten we constateren dat u dat vindt. Er lag een nota van de politiek, De derde eeuw spoor. Die kent u. Wat vond u ervan?

De heer **Timmer**: Ik heb daar niet zo veel aanknopingspunten in gevonden, moet ik eerlijk zeggen, als richtlijn voor onze praktische bedrijfsvoering.

De heer **Van Gerven**: Kunt u dat wat duidelijker uitleggen? Ik proef hieruit dat u vond: dit is niet ons ding, we zijn het er niet mee eens. Of: het is niet praktisch en we hebben er niet veel aan. Kunt u dat wat preciezer uitleggen?

De heer **Timmer**: Nee. Dat kan ik niet, mijnheer Van Gerven. Ik moet u eerlijk zeggen dat ik me niet zo verschrikkelijk heb verdiept in die nota. Ik vond dat wij ons moesten beperken tot de praktische, dagelijkse gang van zaken bij de spoorwegen.

De heer **Van Gerven**: Ik zal u een beetje helpen. Er was bijvoorbeeld afgesproken dat het binnenlandse gedeelte van de hogesnelheidslijn aan NS zou worden gegund. Het stuk na Brussel zou getenderd, aanbesteed, worden. Er stond bijvoorbeeld ook in dat er meer prestatieafspraken moesten komen. Bepaalde lijnen aan de randen van Nederland zouden aanbesteed worden. Dat gold vooral voor stoptreintrajecten. Wat vond u daarvan?

De heer **Timmer**: Dat is ook gebeurd. Ik denk dat het wat die regionale lijnen betreft verstandige beslissingen waren. Hiermee werden complicaties in het runnen van het hoofdlijnenet vermeden. Dat vond ik een verstandig besluit.

De heer **Van Gerven**: Is dat niet in strijd met uw eerdere betoog dat het spoorbedrijf net zoets is als een waterbedrijf en dat het niet geprivatiseerd moet worden of dat de markt er niet op los moet worden gelaten?

De heer **Timmer**: Kijk. Niets is natuurlijk zo absoluut. Je moet de flexibiliteit hebben om ook praktische afwijkingen toe te staan. Als u het bijvoorbeeld hebt over het aanbesteden van het lokale stuk van de hogesnelheidslijn, weet u ook dat dit later aanleiding heeft gegeven tot allerlei discussies, problemen en weet ik wat allemaal.

De heer **Van Gerven**: Met «lokaal» bedoelt u het binnenlandse deel?

De heer **Timmer**: Ja, het binnenlandse stuk. Wij bij NS waren absoluut van mening dat dat geen praktisch voorstel was. Het paste niet in ons beeld van hoe je in Nederland het treinvervoer het beste kon regelen. Als ik zeg «wij», dan baseer ik mij op de meningen van de mensen bij NS die daar dagelijks mee omgingen. Dat lag ook ten grondslag aan het eerste incident – zo noem ik het dan – dat plaatsvond na het besluit om aan te besteden. Toen wij het verzoek kregen om een bod te doen op het nationale stuk van de hsl, hebben wij ons de toorn van het ministerie op de hals gehaald door in hun ogen af te wijken van wat gevraagd werd.

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u even, want wij komen later terug op dat bod. Mag ik even samenvatten wat u tot nu toe gezegd hebt? U zegt dat u niet voor een aanbesteding van de hogesnelheidslijn was. De raad van commissarissen van NS wilde er gewoon intern een goedlopend bedrijf van maken, met een goede bedrijfsvoering. U kon zich nog wel voorstellen dat er bij de kleinere lijnen aan de randen nog wel iets van aanbesteding kon plaatsvinden. Vat ik het zo goed samen?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dan nog één punt. U had het over dat bedrijfsmatige. Dan moest het u toch aanspreken dat er een bepaalde gebruiksvergoeding gevraagd zou worden?

De heer **Timmer**: Zeker. Zonder gebruiksvergoeding spreek je niet echt van een goede bedrijfsvoering.

De heer **Van Gerven**: Oké. Dat is wel een element van het aanbesteden.

De heer **Timmer**: Ik ben nog een heel belangrijk punt vergeten. Vergeeft u mij, mijnheer Van Gerven. Een van onze redenen om tegen de aanbesteding te zijn, had ook te maken met het effect dat dit zou hebben op de NS'ers. Het is een trots bedrijf, met een esprit de corps. Het was niet zo ideaal als ik het zou willen, maar misschien kom ik daar later nog op terug. Men wilde een grote verandering doorvoeren. Er werd veel meer van het bedrijf verwacht. Ik hoef u niet te vertellen dat het bedrijf vaak in opspraak was door te late treinen. Zowel vanuit de Tweede Kamer als vanuit de vereniging van reizigers werd terechte en vaak ook onterechte kritiek geleverd. Als je de mensen dan een andere kant op wilt sturen, als je een ander doel hebt, waarbij de service aan de klant bovenaan staat, dan heb je gemotiveerde mensen nodig. Zo'n besluit om aan te besteden werkt niet motiverend. Dat is door sommigen in de organisatie ervaren als een slag in het gezicht. Ik heb daar begrip voor. Ik vond het ontzettend jammer dat dit soort overwegingen bij de besluitvorming kennelijk geen rol heeft gespeeld.

De heer **Van Gerven**: Dit brengt mij bij de verhoudingen. Daar doelt u eigenlijk op met uw laatste uitspraak. Er is eigenlijk te weinig rekening gehouden met wat een aanbesteding betekent voor een NS'er. Hoe wilt u de verhoudingen typeren tussen NS en de politieke actoren, het kabinet en het parlement?

De heer **Timmer**: Tja, de Tweede Kamer ... Daar kan ik alleen maar genuanceerd ... Soms heeft de ongenueerde kritiek van de Tweede Kamer mij wel geërgerd, maar ik heb ook wel goede gesprekken meege maakt met Tweede Kamerleden. Die wilden zich wel verplaatsen in de enorme taak van het NS-management om te voldoen aan de hoge eisen die we gesteld hadden.

De heer **Van Gerven**: Hebt u persoonlijk veel contact gehad met Tweede Kamerleden?

De heer **Timmer**: Nee, ik werd alleen maar bij incidenten opgeroepen, zoals bij het beroemde rondje om de kerk. Toen heb ik wel met Tweede Kamerleden gesproken. Het was echter geen regel. Ik vond ook niet dat dit bij mijn taak hoorde.

De heer **Van Gerven**: U had geen directe contacten met de Tweede Kamer.

De heer **Timmer**: Nee, ik was van mening dat ik geen rechtstreekse lobbyactiviteiten moest uitvoeren.

De heer **Van Gerven**: U had zelf niet veel contact met de Tweede Kamer, maar wat was uw mening overall?

De heer **Timmer**: Dan moet ik het toch toespitsen op het beroemde incident met het rondje rond de kerk. Dat plan kwam niet zomaar uit de lucht vallen. Daar was door honderden NS'ers aan gewerkt. Het was ook gecommuniceerd naar Tweede Kamerleden en naar ministeries. Van de kant van NS had men het gevoel dat er begrip bestond voor wat dat plan inhield. Toen puntje bij paaltje kwam, de vakbonden dwars gingen liggen en er stakingen kwamen enzovoorts, was de teleurstelling natuurlijk enorm toen er niets terecht kwam van de door NS'ers vermeende steun vanuit de overheid, vanuit de Kamer. Dat had ook te maken met een totaal verkeerde inschatting van het tijdsgewricht. Er kwamen verkiezingen aan en niemand wilde eigenlijk gedonder in de tent. De NS'ers voelden zich toch wel in de steek gelaten.

De heer **Van Gerven**: U wilde een betere bedrijfsvoering, via het rondje om de kerk, en vervolgens liet de Tweede Kamer u vallen.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: En hoe was de relatie met de ministeries?

De heer **Timmer**: Mijn contacten beperkten zich tot Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: U sprak met Minister ...?

De heer **Timmer**: Ik sprak niet frequent, maar van tijd tot tijd, met de Minister.

De heer **Van Gerven**: Dat was Minister Netelenbos?

De heer **Timmer**: Dat was nog heel eventjes Minister Jorritsma, en daarna mevrouw Netelenbos.

De heer **Van Gerven**: Hoe zou u uw contacten met de ministers typeren? Kunt u daar een kleuring aan geven?

De heer **Timmer**: Het was een afstandelijke relatie. Het was een zakelijke relatie. Ik had het liever anders gezien. Ik had liever een relatie gehad waarin je in vertrouwen dingen kunt delen, waarin je kunt zeggen: hoe kunnen wé samen iets oplossen? Ik zag ook in de contacten van NS'ers met ambtenaren bij Verkeer en Waterstaat een veel te grote rivaliteit.

De heer **Van Gerven**: Hoe kwam dat dan?

De heer **Timmer**: Dat werd, denk ik, aangewakkerd door de verzelfstandiging. Hierdoor kreeg je aan de kant van NS het gevoel: nu zijn we baas in eigen huis; we gaan de dienst uitmaken en we laten ons niets meer vertellen. Dat is menselijk. Aan de kant van Verkeer en Waterstaat waren er natuurlijk mensen die die NS'ers maar arrogante lieden vonden die geen begrip hadden voor de controlerende taak van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ik had dat graag anders gezien, want ik vond dat te destructief om de grote missie goed te voltooien. Er zijn allerlei incidenten geweest, maar daar ga ik nu niet op in. Wij, de commissarissen, zagen het als onze taak om al te opgewonden NS-directieleden een klein beetje tot matiging aan te sporen. Dat was echter een menselijk probleem. Ik heb het zeer betreurd dat die verhoudingen waren zoals ze waren.

De heer **Van Gerven**: En dat weerspiegelde zich ook in de contacten met de ministers?

De heer **Timmer**: Zoals ik al vertelde, heb ik met de Minister zakelijke gesprekken gehad. Ik miste iets in het contact. Dat had te maken met een belangrijke weeffout – als ik dat zo mag noemen – in de besturing van NS. Meer speciaal miste ik de rol van de aandeelhouder. Het is duidelijk dat er tussen NS en Verkeer en Waterstaat botsingen kunnen zijn over operationele zaken. Dat gebeurt in alle organisaties. Ik miste een aandeelhouder die partijen tot de orde riep en zei: jongens, dat ruziemaken is allemaal mooi en goed, maar ik moet wel aan de centen denken; wat kost dit allemaal? Dit soort gedrag hield in mijn ogen een grote vorm van verspilling in. Er waren onnodige discussies enzovoorts. Ik heb uit het verhoor van de heer Pans begrepen dat de rol van de overheid er toen een was van afstandelijkheid. Eigenlijk werd het aan de raad van commissarissen overgelaten om die rol van ... Dat kan natuurlijk niet. Wij stonden als commissarissen en directie van NS toch, als ik het heel duidelijk zeg, in sommige gevallen tegenover Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: Om het heel concreet te maken, hoe had dit kunnen worden opgelost in de rol van aandeelhouder?

De heer **Timmer**: Het is later opgelost, op 1 januari 2005, toen het aandeelhouderschap is overgegaan naar Financiën. Hiermee kregen we een afstandelijkere benadering. Dan heb je het niet meer over de verschillen en de ruzies, maar over de financiële prestaties van het bedrijf. Dan heb je het over toekomstplannen en vragen als «hoe kunnen we genoeg contant geld genereren om bijvoorbeeld onze plannen voor het materieel te verwezenlijken?» Die rol heb ik gemist.

De heer **Van Gerven**: Destijds hadden we Minister Jorritsma en Minister Netelenbos, maar ook Minister Zalm en de Minister-President. U had met al die mensen contact.

De heer **Timmer**: Ik moet u zeggen dat ik het niet correct vond om buiten mijn contacten met Minister Netelenbos om ... Zij vertegenwoordigde per slot van rekening ook de aandeelhouder. Ik heb het nooit nodig gevonden – ik heb het ook niet correct gevonden – om meningsverschillen met de Minister te ventileren bij de Minister van Financiën of de Minister-President. Zo zit ik niet in elkaar.

De heer **Van Gerven**: Mag ik concluderen dat de verhoudingen met de ministers te afstandelijk waren?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: En dat het u een lief ding waard was geweest als zij zich meer samen met de raad van commissarissen hadden opgesteld om bijvoorbeeld van NS een echt goedlopende onderneming te maken?

De heer **Timmer**: Ja. Dat hoefde ook helemaal niet zo veel tijd te kosten. Als we pak «m beet drie keer per jaar, los van de dagelijkse problematiek van het ruzie maken en weet ik wat allemaal, bij elkaar waren gaan zitten en wat grotere vragen aan de orde hadden gesteld, was ik al blij geweest. Er zijn wel een paar keer zogenaamde aandeelhoudersvergaderingen geweest, maar die werden dan gevoerd door op zichzelf zeer bekwame ambtenaren. Dat ging dan ook weer over details, terwijl ik zocht naar iets

wat daarboven uitsteeg. Ik wil niet uw volgorde verstoren, maar ik dacht dan bijvoorbeeld aan het volgende. Toen we eenmaal het politieke besluit hadden genomen om aan te besteden, zijn er een paar momenten geweest waarop zo'n gesprek verstandig zou zijn geweest.

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

De heer **Elias**: Ik ga een aantal van die onderwerpen met u doorlopen. Ik heb nog één vraag over het vorige, algemenere punt. U hebt het krachtenveld heel beeldend geschetst en ook hoe u daartegen aankeek. Hoe stond u tegenover de gedachte die bij een aantal mensen binnen de NS bestond om naar de beurs te gaan? Hiermee zouden ze een beetje af zijn van dat hele gedoe met de overheid.

De heer **Timmer**: Dat was een volstrekt idioot idee.

De heer **Elias**: Dat is een heel helder antwoord.

De heer **Timmer**: Daar was het bedrijf in de eerste plaats helemaal niet klaar voor. We hadden lang niet genoeg veranderd. Daarnaast waren er nog een paar redenen, mijnheer Elias. Als een bedrijf naar de beurs gaat, moet het financiële prestaties leveren en dividenden uitkeren. Als u wilt weten hoe dat gaat, moet u naar de Engelse spoorwegen kijken. Wie legt dan het loodje, denkt u? De reiziger. Als je in Engeland met de trein reist, ben je voortdurend je geld aan het tellen om te zien of je nog genoeg geld hebt voor de terugreis. Dat moet je niet willen. Er was in dit land een verstandig beleid om de prijs van de kaartjes niet uit de hand te laten lopen. Daar heeft de Tweede Kamer zich ook een aantal keren mee bemoeid. Ondanks het feit dat NS een verzelfstandigd bedrijf was, heb ik het nooit als storend ervaren als volksvertegenwoordigers ook aandacht vroegen voor de prijzen. Dat was een goed voorbeeld van de wijze waarop we in Nederland dingen met elkaar oplossen. Er was echter nog iets anders. U hebt allen meegemaakt wat er gebeurde met het rondje om de kerk. Een belangrijk deel van het NS-personeel verzette zich hiertegen. Daar heb je in dit land het recht toe. Hoe denkt u dat je een roadshow kunt houden om NS te privatiseren terwijl dat soort problemen bestaat? Geen enkele investeerder zal dit doen. Het was dus een droom, een fantasie die volledig van werkelijkheidszin ontbloot was.

De heer **Elias**: En zeker in die actuele situatie?

De heer **Timmer**: Natuurlijk. Maar ik ga verder: nooit doen.

De heer **Elias**: Dat is helder. Dan gaan we nu wat dieper in op de vervoersconcessie, hoewel u er eigenlijk al een heleboel over verteld hebt. Het is duidelijk wat u zegt: waterleidingbedrijven niet doen, het is de moeder van alle kwaad en noem het maar op. Ging het echter niet ook om de dreiging die ervan uit zou kunnen gaan als eventueel een buitenlandse partij die concessie zou krijgen op de hogesnelheidslijn? Zou er daarmee niet langzamerhand kunnen worden ingevreten in het kernnet van NS? Ik mag het zo eigenlijk niet noemen.

De heer **Timmer**: Natuurlijk. Als een buitenlandse firma de hogesnelheidslijn zou zijn gaan exploiteren, had dat ook gevolgen gehad voor een deel van ons interne, nationale net, ook financieel.

De heer **Elias**: Het is een beetje alsof iemand in de Marsfabriek de chocolade komt maken.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: Daar wilde u niks mee te maken hebben. Was dat gevoel bij de hele raad van commissarissen, met al die captains of industry, ook zo sterk?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: Op een gegeven moment kwam die aanbesteding ook werkelijk in beeld. Als de NS die aanbesteding voor de hogesnelheidslijn zou winnen, zou haar monopoliepositie natuurlijk alleen maar groter worden. Je kunt je ook voorstellen dat u en al die andere captains of industry het niet gezond zouden vinden als de NS te veel een monopolist zou worden en dat concurrentie geen kwaad zou kunnen.

De heer **Timmer**: Er zijn situaties, zoals bij NS, waarin de enorme kapitaalinvesterings die nodig zijn voor het aanleggen en runnen van zo'n lijn en voor het materieel, een reden zijn om te zeggen dat concurrentie niet nodig is. In mijn optiek betekent concurrentie in de situatie van NS kapitaalvernietiging. Het zou grote operationele gevolgen hebben voor de dienstregeling, want wie gaat voor en wie moet er wachten? Hiermee compliceer je de zaak enorm. Door de toezichhoudende rol van Verkeer en Waterstaat heeft NS niet alles voor het zeggen. Door de rol van de Tweede Kamer op het gebied van tariefstructuren kan NS en wil NS ook niet zomaar alles doorberekenen. We hebben een vorm van verlicht monopolie, zo u wilt. Dat hoeft ook geen probleem te zijn. Ik ben daar ook helemaal geen tegenstander van. Zo'n monopoliepositie moet echter niet tot misbruik leiden door de directie, noch door de mensen zelf op het gebied van dienstverlening, met het gevoel van «ons kunnen ze niks maken». Dat is nu die subtiele cultuurverandering waarover ik het had.

De heer **Elias**: Daar zou je dan intern voldoende prikkels voor moeten ontwikkelen, om ervoor te zorgen dat het niet misgaat.

De heer **Timmer**: Natuurlijk. Je hebt niet de prikkel nodig van een concurrent om een voortreffelijk spoorbedrijf te worden.

De heer **Elias**: Hoe verhoudt uw opvatting dat er maar één vervoerder op het Nederlandse spoor moet zijn zich tot de buitenlandse plannen die de NS in uw periode begint te ontwikkelen? Daarnaast ontwikkelde NS ook branchevreemde activiteiten. Denk aan Telfort en World Online.

De heer **Timmer**: Ja. U noemt Telfort en World Online. Dat was een branchevreemd uitstapje.

De heer **Elias**: Laten we het beperken tot het spoor.

De heer **Timmer**: Maar ik wil het toch zeggen, want als je destijds heel puriteinse ideeën had gehad dan had je het verboden. Het heeft echter op een gegeven moment 2,2 miljard euro winst opgeleverd, waarvan 280 miljoen is uitgekeerd in de vorm van een apart dividend. Het resterende bedrag is in een fonds gegaan voor vernieuwing van de infrastructuur.

De heer **Elias**: Dat is voor u voldoende reden om reukeloos te zijn?

De heer **Timmer**: Ik wil maar zeggen dat ik er toch niet helemaal ongelukkig mee ben als dit soort ondernemerschap in een managementteam zit. Later, na mijn tijd, is er ook nog eens 1 miljard euro als speciaal dividend uitgekeerd aan de Minister van Financiën.

De heer **Elias**: Stel dat NS nog meer aan buitenlands vervoer was gaan doen, vindt u het in die context dan te rechtvaardigen dat NS als een soort semi-monopolist met interne correctiemechanismen op het binnenlandse spoor zou opereren?

De heer **Timmer**: Ik wil u best verklappen dat ik over die buitenlandplannen weleens heb geroepen: «Moet dat nou? Hebben we hier niet genoeg problemen? Laten we die eerst oplossen.»

De heer **Elias**: En wat was het antwoord?

De heer **Timmer**: Nou, men gaf mij toch wel te verstaan dat ik een beetje een oude man aan het worden was en dat ik niet meer meedacht.

De heer **Elias**: Dat is toch al weer een tijdje terug.

De heer **Timmer**: Dat is al een tijdje terug. Toen was ik in hun ogen al een oude man. Wij zijn als raad van commissarissen ook niet zover gegaan om het te verbieden. Wij hebben wel gezegd: pas op dat het geen geldverspilling wordt, want dan treden we heel hard op. Ik moet bekennen dat ik de jongens die het buitenlandavontuur zijn aangegaan, nu eigenlijk in het openbaar een pluim moet geven. Ik moet erkennen dat ze het goed gedaan hebben.

De heer **Elias**: De heer Van Gerven heeft een aantal vragen over een interessante episode.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Timmer, u wilde er zojuist al aan beginnen, namelijk het beroemde, zo niet, in de ogen van sommigen, beruchte Intercity Max-bod dat NS in augustus 1999 presenteert. Dat ging over het vervoer over de hogesnelheidslijn, maar dan gecombineerd met het hoofdrailnet. Het ging ook over het vervoer naar Brussel, dus naar het buitenland. De overheid had echter gevraagd om te bieden op het binnenlandse stuk van de hogesnelheidslijn. De prangende vraag is natuurlijk: waarom heeft NS zich niet gehouden aan hetgeen de Staat vroeg?

De heer **Timmer**: Ik moet in de eerste plaats zeggen dat in mijn herinnering de heer Van Eeghen, die destijds een belangrijke rol speelde bij NS, hierover overleg heeft gehad met de heer Korf. We hebben natuurlijk die vraag gesteld. Mijn indruk was dat de heer Korf het uitbreiden van het plan niet ontmoedigd heeft. Het is dus niet zo dat NS burgerlijke ongehoorzaamheid kan worden verweten. Er was wel degelijk overleg. Of er overleg is geweest tussen de heer Korf en de Minister, weet ik niet. Het is echter vooral heel verkeerd gevallen bij de Minister. Het was misschien ook niet zo handig gepresenteerd van onze kant. We waren er zo ontzettend enthousiast over dat Den Besten zich heeft laten ontvallen dat het een «offer you can't refuse» was. Dat moet je natuurlijk niet doen als je iets wilt bereiken. Het was een slip of the tongue.

De heer **Van Gerven**: Welke functie vervulde de heer Van Eeghen bij het ministerie?

De heer **Timmer**: Hij is later een van de directeuren-generaal geworden. Hij is teruggehaald van NS naar het ministerie om het kennisniveau van de ambtelijke staf op het ministerie te verhogen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat er op hoog niveau contact was tussen het ministerie en NS waaruit men kon afleiden wat u van plan was en dat u geen rood signaal hebt gekregen van het ministerie.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Waarom wilde u zo graag dat bod uitbrengen?

De heer **Timmer**: Omdat wij als raad van commissarissen uitvoerig geluisterd hadden naar de presentaties, enzovoorts, enzovoorts, en tot de conclusie waren gekomen dat dit bod het beste zou zijn voor de reiziger. Ik meen me te herinneren dat de heer Spaargaren in zijn introductie dat ook heeft gezegd. Wij waren daarvan overtuigd, als commissarissen. Wij hebben er goed naar geluisterd en veel vragen gesteld. Dat het dan eigenlijk gesneuveld is op, wat ik noem, een procedurefout ...

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het een procedurefout was?

De heer **Timmer**: Ja. Dat zit mij tot de dag van vandaag nog dwars. Dat had niet zo gehoeven. Dat was een moment geweest, als u het me toestaat, waarop we vooraf even en petit comité hadden moeten zeggen: als het dan zo'n goed plan is, hoe kunnen we dan op een elegante en juridisch verantwoorde manier nog van die aanbesteding af. Dat is niet gebeurd. Er zijn toen veel te formalistische standpunten ingenomen en er is een kans verloren gegaan.

De heer **Van Gerven**: U vindt dat dat chefsache was, dat dat op ministersniveau geregeld had moeten worden?

De heer **Timmer**: Ja. Precies.

De heer **Van Gerven**: Er zijn ook wel mensen die zeggen: luister eens, u als NS zegt wel dat het een «offer you can't refuse» is, maar «it's a dream you can't realise and it's not what we've asked». Het is niet wat wij gevraagd hebben.

De heer **Timmer**: Wij dachten toch echt dat we niet leefden in een land van Befehl ist Befehl. Wij dachten toch echt dat wij in een land leefden waarin we door verstandig met elkaar om te gaan tot de beste oplossingen kwamen. Ik constateer – ik was daar zelf bij – dat het werd afgehandeld in de sfeer van Befehl ist Befehl en dat hebben jullie niet opgevolgd. Dat heb ik als weinig elegant ervaren, maar mijn persoonlijke gevoelens doen er niet toe. Ik vind dat dat de eerste fatale fout is geweest in het proces, dat we niet de tijd hebben genomen om rustig en bedaard te overleggen. Er is daarna zo veel overleg geweest over veel minder belangrijke zaken. Dat is voor mij het eerste gemiste punt. Ik heb daar altijd een buitengewoon onplezierig gevoel aan overgehouden. Ik heb me ook wel afgevraagd of ik in mijn functie dit debacle had kunnen voorkomen. Ik heb u al gezegd dat ik in de veronderstelling was dat Van Eeghen en Korf dit hadden afgestemd. Aangezien Korf rechtstreeks aan de Minister rapporteerde, mocht ik er ook van uitgaan dat het bij de Minister in elk geval een gewillig oor zou hebben gevonden. Of ze het er uiteindelijk mee eens was, hadden we kunnen zien. Door het zo snel en zo

abrupt opzij te schuiven, omdat er niet om ons voorstel gevraagd was, zie ik als één van de grote, kardinale gemiste kansen in dit proces.

De heer **Van Gerven**: U zegt: we hadden dit samen moeten oplossen.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U had ook heel praktisch kunnen zijn. Wie baas is, bakt koek. We hebben natuurlijk een politiek – we hebben een kabinet, ministers en een parlement – die een bepaald iets vraagt. Weet je wat we doen? We volgen een tweesporenbeleid, om even in de termen te blijven: we leveren wat gevraagd wordt en we zetten daar onze extra's naast. Waarom hebt u dat niet gedaan?

De heer **Timmer**: Ik heb dit argument eerder gehoord. Daar hebben wij niet aan gedacht. Ik zal u eerlijk zeggen dat wij de vraag waarop wij moesten antwoorden erg onpraktisch vonden. Daar konden we niets mee. Dan hadden we niets hoeven inleveren.

De heer **Van Gerven**: U vond wat u gevraagd werd eigenlijk te gek voor woorden?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoe durven ze dat aan ons te vragen?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U zei ook: we moeten er eigenlijk wel samen uitkomen.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Als u terugkijkt op dat punt, op dat moment, denkt u dan: ik had toch een andere rol moeten spelen, een andere rol moeten nemen?

De heer **Timmer**: Ik heb ingeschat dat mijn relatie met de Minister niet goed genoeg was om dit buiten de procedure om op tafel te leggen. Ik zag daar geen heil in. Dat is dan misschien mijn fout geweest, maar het is een bewust besluit geweest.

De heer **Van Gerven**: Om dat nog eens met de Minister te bespreken?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Met Minister Netelenbos in dit geval?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat haalt niets uit?

De heer **Timmer**: Dat was mijn inschatting.

De heer **Van Gerven**: Dat was uw inschatting. Nu hebt u, naar verluidt, voorafgaand aan het indienen van het bod wel met Minister Kok gesproken, met de Minister-President.

De heer **Timmer**: Dat heb ik niet.

De heer **Van Gerven**: Kunt u zich dat niet herinneren?

De heer **Timmer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Uit de stukken blijkt dat dat wel zo is.

De heer **Timmer**: U ziet de stukken. Als het zo zou zijn dan hapert mijn geheugen en dat vind ik dan jammer.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich dat helemaal niet herinneren?

De heer **Timmer**: Nee, nee, nee.

De heer **Van Gerven**: Overigens was dat met medeweten van Minister Netelenbos.

De heer **Timmer**: Het is voor mij totaal ... Ik kan daar niet op antwoorden.

De heer **Van Gerven**: Het is u niet bekend, en dan kunt ook niet vertellen wat u met de Minister-Présiden hebt besproken en wat daar verteld is.

De heer **Timmer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: We kunnen concluderen dat NS ervan uitging dat haar bod zo goed was dat er, hoewel het niet beantwoordde aan wat werd gevraagd, verdere onderhandelingen uit zouden voortvloeien en dat het zou worden gerealiseerd.

De heer **Timmer**: Het zou serieus in overweging worden genomen, dachten wij.

De heer **Van Gerven**: Dan is er wel licht in de tunnel voor het plan, om het zo maar te zeggen.

De heer **Timmer**: Ja, dat dachten wij.

De heer **Van Gerven**: U dacht: er zal misschien wel wat aan geslepen worden, maar uiteindelijk zal het wel in die vorm tot stand worden gebracht. De Staat wijst dat af om een aantal redenen. Snapte u dat?

De heer **Timmer**: Nee. Wat zich hier openbaarde, was de kloof die er bestaat tussen mensen wier vak het is om in die spoorwegen te werken en mensen die aan de zijkant in een functie van een consultant of noem maar wat naar een zaak kijken. Daar is een groot verschil tussen. Wij geloofden in de kwaliteit van de mensen bij NS die dit plan hadden samengesteld. We hadden daar iets meer vertrouwen in dan in het oordeel van mensen die van buitenaf, niet gehinderd door kennis van het spoorvak, meningen ten beste gaven.

De heer **Van Gerven**: Mag ik het zo zeggen: ons bod van NS, het Intercity Max-bod, was gebaseerd op de praktijk en uitgewerkt door mensen met verstand van zaken, terwijl de overheid zich vooral verliet op consultants en mensen die geen verstand hadden van het spoor?

De heer **Timmer**: Ja. Het punt dat u hier maakt, heeft zich in de jaren daarna gewoon voortgezet. Kijk, als je consultant bent dan is het eenvoudig om een uitspraak te doen. Je dient je nota in, je incasseert het geld en je loopt weg. Je doet een paar aansprekende uitspraken en verder ben je niet verantwoordelijk. Dat is een groot verschil met de mensen die het ook echt moeten doen en die het echt waar moeten maken. Wij vonden dat er te veel bemoeienis kwam met het proces van mensen die te weinig verstand hadden van dat vak. Wij waren de mening toegedaan dat het altijd helpt als je ergens verstand van hebt.

De heer **Van Gerven**: Dat helpt altijd. Zeker. Het bod wordt afgewezen, maar u krijgt een nieuw aanbod. Weliswaar binnen een week, op korte termijn. U krijgt drie alternatieven voorgelegd. Kunt u zich dat moment herinneren?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Eén alternatief was het tekenen van een concept-contract dat klaarlag, zeg maar op voorwaarden van de overheid. Een tweede voorstel was dat een tender werd gestart, een openbare aanbesteding, waarin de NS zelf niet mee zou doen, maar wel tot 50% mocht participeren, via aandelen, zeg maar, in de onderneming die het zou winnen. Het derde alternatief was openbaar aanbesteden. U hebt daarin geen keuze gemaakt.

De heer **Timmer**: We hadden ons op het derde punt, van aanbesteden, op het standpunt gesteld dat het niet aan ons was om die keuze te maken. Die andere twee punten vonden wij niet praktisch. Wij vonden dat geen praktische voorstellen. Wij konden daar niets mee. Dat hebben wij in een brief – als het me goed herinner getekend door mijzelf en ik meen Den Besten, maar dat weet ik niet meer zeker – aan de Minister gemeld.

De heer **Van Gerven**: U bent dus niet ingegaan op die tweede kans die u geboden is.

De heer **Timmer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Daarmee werd de openbare aanbesteding dus een feit.

De heer **Timmer**: Ik maak toch bezwaar tegen het causale wat u hierin legt, want zo zie ik het niet. Als ik het heel duidelijk zeg: het was niet echt een alternatief. Op die twee voorstellen die gedaan werden, moesten wij wel nee zeggen. Als daar dan de gevolgtrekking van is dat we dan dus gaan aanbesteden, dan is dat voor rekening van de degenen die dat beslissen.

De heer **Van Gerven**: Ja, dat kan. U had ook kunnen redeneren dat er veel ruis op de kabel zat en dat de tegenstellingen zeer scherp waren. Had u uw gewicht niet toch op een of andere manier in de schaal moeten leggen en de andere partij, zoals u dat dan ziet, tot rede moeten brengen en toch in overleg moeten gaan? U wist toch wat er zou gebeuren als u dat eerste en tweede voorstel zou afwijzen? U vond dat beide niet deugden. U zei: daar kunnen we niets mee en die zijn heel slecht voor NS. Dan leidt dat tot openbare aanbesteding, wat eigenlijk ook geen goed plan is. Had u dan niet die tweede kans moeten grijpen, op een of andere manier?

De heer **Timmer**: Ik wil niet in herhaling vervallen.

De heer **Van Gerven**: Doet u dat vooral niet.

De heer **Timmer**: Ik zeg dan toch weer dat de relaties tussen NS en de overheid op dat moment zodanig waren dat dat rustige overleg waar u nu weer naar verwijst geen schijn van kans had.

De heer **Van Gerven**: Dat was uw inschatting?

De heer **Timmer**: Ja. Het was niet alleen mijn persoonlijke inschatting. Het was de inschatting van de raad van commissarissen en van de directie.

De heer **Van Gerven**: Dat blijkt ook. Er komen allerlei artikelen in De Telegraaf, ik geloof een favoriet blad van u. Of minder favoriet, dat weet ik niet. Daarin wordt in elk geval de gang van zaken rond Intercity Max en hoe de NS daarover denkt, stevig uit de doeken gedaan. Kunt u zich die artikelen herinneren? Of die periode? Herinnert u zich hoe dat toen gegaan is?

De heer **Timmer**: Er zijn toen allerlei dingen in de publiciteit gekomen, die ook weer niet helpen aan het oplossen van het probleem.

De heer **Van Gerven**: Maar waarvan NS wel de bron was?

De heer **Timmer**: Dat laat ik voor uw rekening. Ik heb in mijn leven zo vaak met lekken te maken gehad, mijnheer Van Gerven. Ik zal u zeggen: het is me nooit gelukt om uit te vinden wie het lek was, want degenen die lekken, zijn buitengewoon slim. Ik ga niet akkoord met uw conclusie dat het van de NS is gekomen, tenzij u dat kunt bewijzen.

De heer **Van Gerven**: Wij lezen dat NS zich buitengewoon geschoffeerd voelde. Dat klopt, toch?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Even los van waar het vandaan komt, van wat de bron is: dat gevoelen bij NS, dat zij zich geschoffeerd voelt, moet toch gesondeerd zijn door iemand? Dat moet toch door iemand opgevangen zijn?

De heer **Timmer**: Er waren zo veel verhalen rond NS, zo veel journalisten die artikelen publiceerden over NS. NS was nu eenmaal een aantrekkelijk object om over te schrijven. Als mensen zich geschoffeerd voelen ... Ik kan u in elk geval verzekeren dat ik me, ofschoon ik de behandeling die we hadden gekregen niet elegant vond, niet heb laten verleiden om dit in het openbaar te ventileren.

De heer **Van Gerven**: Er is dus in elk geval van uw kant niet bewust gelekt?

De heer **Timmer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het beter was geweest om samen te werken. Uit onze informatie blijkt dat er binnen NS in dit verband ook is gesproken over het dagvaarden van de Staat. Is het niet wat vreemd dat een 100% staatsdeelneming de Staat wil dagvaarden?

De heer **Timmer**: Ik kan alleen maar zeggen, mijnheer Van Gerven, dat als iemand dat heeft opgebracht, dat een uiterste vorm van frustratie was. Dat moeten we toch niet serieus nemen, zoiets? Mensen kunnen zoiets roepen als ze zwaar gefrustreerd zijn. Ik wil met nadruk stellen dat dat niet de goedkeuring had van de raad van commissarissen of van de directie.

De heer **Van Gerven**: Dat signaal heeft u niet bereikt?

De heer **Timmer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: En als u dat bereikt had, had u gezegd: dat gaan we niet doen?

De heer **Timmer**: Nee, ik zou de laatste zijn om dat te doen. Ik heb juist altijd gezegd dat wat mij stoort in de hele relatie tussen Verkeer en Waterstaat en NS, en eigenlijk in het algemeen, is dat NS – het spijt me dat ik een Duits woord moet gebruiken – door velen als een Fremdkörper wordt gezien. Het wordt niet gezien als een bedrijf waarvan de financiële en andere resultaten ons allemaal raken. Het wordt gezien als een marktpartij. Zo heb ik het ook weer ervaren in een paar recente verhoren die ik heb meegeluisterd; ik was aan de buis gekluisterd, zoals u zich wel kunt voorstellen. We hebben niet het besef dat NS van ons allemaal is. Dat drijven we dan tot in het absurde door, tot en met het niet-afbreken van de aanbestedingsprocedure – u hebt dat zelf ook opgebracht – toen duidelijk was dat de openbare aanbesteding mislukt was. Ik heb dat niemand nog duidelijk horen zeggen en daarom zal ik het doen: die was mislukt. We hadden 31 bedrijven aangeschreven en we kwamen te zitten met drie aanbiedingen, waarvan er een sowieso niet – ik mag het Engelse woord niet gebruiken – geldig was en de andere ... Daar wil ik ook heel duidelijk over zijn: het wachtkamerverhaal is een fabeltje.

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u even. We komen later nog terug op het al dan niet slagen van de aanbidding op een later tijdstip, in 2001. Ik wil nu graag het woord geven aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Het is wel een interessante voorzet voor wat straks nog komt. Ik heb nog een paar feitelijke vragen voor ik naar het volgende onderwerp ga. U zei op een gegeven ogenblik over de heer Den Besten, de president-directeur – misschien heette het toen al CEO, dat weet ik allemaal niet – van de NS: een «offer you can't refuse» was niet zo handig van hem. Was dat een eenmalige onhandigheid of probeerde hij dat wel vaker te doen? Vond u hem eigenlijk een beetje te wild?

De heer **Timmer**: Kijk, elk mens heeft zijn eigenaardigheden. Sommige mensen die denken dat ze iets fantastisch gepresteerd hebben, uiten dat op die manier. We hebben als raad van commissarissen natuurlijk ook wel eens vaderlijke toespraakjes gehouden tot Den Besten. Hier waren we niet genoeg bij, dus hij kon dat doen. Dat doet niets af aan mijn waardering voor het werk dat Den Besten als eerste in dat transformatieproces heeft gedaan.

De heer **Elias**: Dat begrijp ik.

De heer **Timmer**: Ik vind dat hij dat voortreffelijk deed.

De heer **Elias**: Maar niettemin. Was hij juist in de moeizame verhoudingen met Verkeer en Waterstaat die u heel openhartig schetst – waarbij u in het begin nog een beetje de hand in eigen boezem stak, maar natuurlijk ook vond dat het bij Verkeer en Waterstaat niet altijd even handig liep – soms een beetje te ruw en wild in de richting van V en W?

De heer **Timmer**: Nou, ja, in de ogen van sommige mensen bij V en W misschien. Daar riep hij wel wat weerstanden op. Dat had ook achtergronden. Hij was zelf ambtenaar geweest en had zelf in die kringen gezeten. Dan spelen allerlei dingen een rol waar ik nu niet op in wil gaan. Dat zijn gewoon menselijke probleempjes.

De heer **Elias**: Niettemin had u er misschien als voorzitter van de raad van commissarissen wel mee te maken. Vandaar die vaderlijke gesprekken.

De heer **Timmer**: Ja, ja. We hebben ook wel gezegd dat het niet handig was, maar dan is het gezegd.

De heer **Elias**: Nog een vraag. U zei: ik heb aan de buis gekluisterd gezeten. Dus u hebt afgelopen maandag ook het verhoor van de heer Pans gezien, de secretaris-generaal van Verkeer en Waterstaat, die heel zakelijk meldde dat het IC Max-bod, waar de collega Van Gerven het met u over had, eigenlijk een prachtbod was, maar dat het geen antwoord was op de vraag die zij stelden. U hebt ook geschetst dat dat onverstandig was, dat het een prachtig bod was, enzovoort, enzovoort. Er moeten toch binnen NS ook mensen zijn geweest die, desnoods een beetje schril, riepen: ja maar, ze kunnen daar wel rare dingen van ons vragen, maar het is wel wat ze vragen en als we met iets anders komen dan komen we niet met het goede aanzetten. Die geluiden moeten toch ook zo schril geweest zijn dat ze bij u, op het niveau van commissarissen, terecht kwamen? Hoe zat dat?

De heer **Timmer**: Ik moet mij nu herhalen. Ik ging ervan uit dat er tussen Van Eeghen en Korf gesproken was. Ten tweede, dat is wat abstracter gedacht, heb ik niet willen inzien dat we in een land leefden waar het Befehl ist Befehl is, terwijl je als verstandige mensen toch wel iets anders kunt bedenken. Dat is althans de cultuur in de firma waarin ik 44 jaar ben opgegroeid. Daar mocht je afwijkende meningen ventileren. Sterker nog, mensen met afwijkende meningen werden hogelijk gewaardeerd. Ik heb mij erop verkeken dat het zo gevoelig lag; dat als je niet precies doet wat iemand vraagt, daar deze reactie op komt.

De heer **Elias**: Dan nog één puntje over die Telegraaf. Volgens mij werd u er op geen enkele manier van beschuldigd dat u of de NS of wie dan ook het gelekt had. De commissie stelt alleen vast dat er twee exemplaren van die laatste kans waren en dat het toch bij De Telegraaf is gekomen. Dat is toch een intrigerend punt.

De heer **Timmer**: Van wat?

De heer **Elias**: Van dat verhaal over wat «de laatste kans» is gaan heten. Die drie mogelijkheden. Er waren twee exemplaren van en het stond toch in de krant.

De heer **Timmer**: Ik kan daar niets over zeggen. Ik kan alleen zeggen dat het niet van mij komt.

De heer **Elias**: Duidelijk. Dat hebben wij genoteerd. In december 1999 start het kabinet met de procedure voor de openbare aanbesteding. Dan ineens, begin 2000, komt toch een mogelijke exploitatie door een combinatie van de NS, KLM en Schiphol in beeld, de zogenoemde Oranjecombinatie. Het verhaal is hier al eerder verteld. Waar kwam, naar uw herinnering van toen, dat initiatief vandaan? Hoe hoorde u ervan?

De heer **Timmer**: Dat was een initiatief dat met veel geheimzinnigheid was omkleed. Het was zelfs zo dat wij als commissarissen maar heel beperkt geïnformeerd werden. We moesten vooral niet te veel vragen, want het was uiterst geheimzinnig. Ik begreep de juridische achtergrond daarvan wel. Als je in een procedure zit, moet je natuurlijk oppassen dat je niet wordt beschuldigd van onfaire praktijken. Het initiatief kwam van Verkeer en Waterstaat. Daar is een voorstel uit gerold. Toen wij als commissarissen daar toch een beetje meer in betrokken werden en het begrepen, vonden wij het eigenlijk wel een slim idee. We vonden het een slim idee om op een elegante manier een verschrikkelijke procedure af te kunnen sluiten. Dus wij hebben dat gesteund. Wij hebben gezegd: ja, dat is goed; het is ook iets waar niet zo veel mensen gezichtsverlies mee lijden en bovendien ligt oranje altijd goed; het was destijds een tijd van voetballen. Wij zeiden dus dat het voorstel het verdiende om doorgezet te worden.

De heer **Elias**: Zag u het als een soort geslaagde «Tom Poes, verzin een list»-actie?

De heer **Timmer**: Nou, ik zag het als een ingenieuze oplossing om uit een probleem te komen waarmee we ons met zijn allen in de modder hadden vastgelopen. Kijk, ik heb weleens dit of dat gezegd. In mijn Centurion-tijd – u weet waarschijnlijk wat dat betekent – hebben we één ding afgesproken: we hebben geweldige problemen; we gaan uitzoeken hoe het komt en we gaan misschien aanbevelingen doen voor de toekomst. Eén ding: we gaan niet met vingertjes wijzen. Het is verboden om hier namen te noemen en mensen aan de schandpaal te nagelen, want we hebben met zijn allen een probleem». Zo vind ik, met uw welnemen, dat we met zijn allen in Nederland van dit project een rommeltje gemaakt hebben. Volstrekt onnodig. En dat zit mij hevig dwars, want ik vind dat onze reputatie van een polderland waar we zo fantastisch met elkaar oplossingen bedenken, hiermee te grabbel is gegooid. En, ik herhaal: volstrékt onnodig.

De heer **Elias**: En de Oranjecombinatie, om toch even terug te komen bij een van de schakels in het proces, had dat kunnen oplossen?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: Lag er een bod op tafel?

De heer **Timmer**: Dat mocht nog geen bod genoemd worden.

De heer **Elias**: Hè? Oké, hoe noemt u het?

De heer **Timmer**: Een voornemen.

De heer **Elias**: Een voornemen tot een bod.

De heer **Timmer**: Tot een bod.

De heer **Elias**: Een voornemen dat iedereen kende.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: Dus het was eigenlijk een telefonisch, virtueel bestaand, rondzingend bod?

De heer **Timmer**: Ja. Ik geef veel krediet aan de mensen die dat bod op heel korte termijn in elkaar hebben gezet. Daar kwam ook een cijfer uit. Dat cijfer was voor iedereen acceptabel.

De heer **Elias**: Dat kende u ook?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: De befaamde ...

De heer **Timmer**: 100 miljoen.

De heer **Elias**: Is dat gedeeld met Verkeer en Waterstaat? Ja hè? Dat hebben we al een paar keer gehoord, maar ik vraag het toch nog maar even.

De heer **Timmer**: Ja. Kijk, Verkeer en Waterstaat was de initiator van het Oranjobod. Ik geef ze daar veel krediet voor.

De heer **Elias**: Kende de Tweede Kamer de hoogte van dat bod, naar uw mening?

De heer **Timmer**: Dat weet ik niet. Ik weet niet of dit aan de orde is geweest in de vaste Kamercommissie.

De heer **Elias**: We hebben het eigenlijk al even gehad over de juridische zaken die speelden. U was zich daar gewoon heel scherp van bewust.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: Jongens, op kousenvoeten! Niet te veel over praten.

De heer **Timmer**: Ja. Natuurlijk.

De heer **Elias**: En specifiek aanbestedingsrechtelijk, omdat de aanbesteding feitelijk al liep, of mededingingsrechtelijk, vanuit Europees perspectief, of allebei?

De heer **Timmer**: Tja ... Kijk, de juridische aspecten in dit hele dossier zijn eigenlijk altijd sterk overdreven. «Wij moesten aanbesteden van Brussel». Dat is helemaal niet waar. Bovendien zijn we natuurlijk een klein landje, zo aan de Noordzee. De wereld lag er toch echt niet wakker van als die aanbesteding om goede redenen zou zijn afgebroken. En daar waren best goede redenen voor te vinden. Je moet je niet schuldig gaan maken aan juridische haarkloverij.

De heer **Elias**: Ik wil bewust vermijden, hier met u in discussie te gaan over juridische kwesties, maar laat ik u in ieder geval vragen of u ermee bekend bent dat er ook opvattingen waren dat er wel degelijk problemen waren uit mededingingsrechtelijk oogpunt, op Europees gebied, en dat er weer anderen waren die ergens een geitenpaadje zagen om daar dan weer van los te komen. Laat ik het zo zeggen: het was niet de communis opinio dat er helemaal geen probleem was met Brussel.

De heer **Timmer**: Nee, maar ik ben maar heel weinig situaties tegengekomen in mijn leven, mijnheer Elias, waarin iedereen het met alles eens was.

De heer **Elias**: U tilde niet zwaar aan de juridische bezwaren?

De heer **Timmer**: Er zijn momenten waarop je beslissingen moet nemen en knopen moet doorhakken. Je moet wel goed luisteren naar wat de experts te zeggen hebben, maar de ondernemers, of de bazen, moeten op een gegeven moment een afweging maken en zeggen: dit is het besluit.

De heer **Elias**: En zelfs in dat geval was er ...

De heer **Timmer**: Ik ben heel vaak gewaarschuwd door mijn juridische afdeling dat ik iets niet mocht zeggen of mocht doen, dus ik ken dat verschijnsel perfect.

De heer **Elias**: Maar u wist dat er in ieder geval uit juridisch oogpunt ten minste gewaarschuwd werd voor een situatie die de facto plaatsvond. Mensen intern bij NS die zich met het HSL-project bezighielden, zaten écht samen met ambtenaren van Verkeer en Waterstaat een plan in elkaar te schroeven, terwijl de aanbesteding de facto al begonnen was.

De heer **Timmer**: Ja, dat weet ik. Ik was van mening dat als we daar verstandig en voorzichtig mee omsprongen, het een oplosbaar probleem was.

De heer **Elias**: Nog een korte vraag. U zei net dat het heel ingenieus en slim gedaan was. Zag u het ook vooral als een oplossing voor een politiek probleem waar uiteindelijk iedereen mee zou kunnen leven?

De heer **Timmer**: Jazeker, want ik begreep best dat er in een kabinet waarin verschillende denkrichtingen vertegenwoordigd waren – zo mag ik het toch wel formuleren – op het gebied van liberalisering, weleens spannende gesprekken zijn geweest over dit onderwerp. Het was nou eenmaal vastgelegd in een regeerakkoord, begrijp ik. Dan komt het in de openbaarheid en gaan mensen zich ingraven. Dan wordt het een bijna onbeheersbaar proces. Hoe kom je daar dan nog uit, zonder dat het kabinet valt? Ik ben geen politicus, maar ik lees wel kranten en zo, dus in begrijp wel een beetje hoe het werkt. Natuurlijk was het een oplossing geweest. Als we toen gezegd hadden «dat Oranjebod, dat is het», hadden we een bladzijde om kunnen slaan en verder kunnen gaan.

De heer **Elias**: Maar we blijven nog even op die bladzijde. Hoe en wanneer werd het u duidelijk dat die plannen geen doorgang zouden vinden?

De heer **Timmer**: O, dat weet ik niet meer. Ik weet dat Minister Netelenbos dit te vuur en te zwaard heeft verdedigd. Ik kwam erachter, ik weet niet meer via welk kanaal, toen ik hoorde dat de eerste Minister de knoop had doorgemaakt, zoals hij dat kennelijk heeft genoemd, en dat het Oranjobod was afgewezen.

De heer **Elias**: Dat hoorde u tóén.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: En uw reactie was?

De heer **Timmer**: Jammer. Gemiste kans. Had niet moeten.

De heer **Elias**: U zag het als de, niet zozeer begrijpelijke, ... als de resultante van het feit dat er in het kabinet verschillend over werd gedacht, dat daar een krachtmeting had plaatsgevonden en dat de Minister-Présiden op een gegeven moment een keuze had gemaakt.

De heer **Timmer**: Ik heb dit als een puur politiek besluit ervaren. Er was ook geen zakelijke verklaring voor of interpretatie aan te geven. Het was een politiek besluit. En ja, je moet soms dingen respecteren.

De heer **Elias**: U begreep het enerzijds wel en anderzijds niet, is wat ik eigenlijk hoor.

De heer **Timmer**: Nou, ik ben natuurlijk ook vaak in een positie geweest waarin ik knopen moest doorhakken. Dan is een deel van je club, van je management, het met je eens is en een ander deel niet. Ik weet niet wat er in de ministerraadvergaderingen gebeurd is. Ik moet er eerlijkheidshalve wel bij zeggen dat in die tijd de perikelen met het rondje rond de kerk natuurlijk een enorme invloed hadden op de opinievorming in het land. NS kon niet op veel sympathie rekenen, om het op zijn zachtst te zeggen.

De heer **Elias**: De heer Van Gerven heeft nog een paar vragen.

De heer **Van Gerven**: Ja, mijnheer Timmer, ik wil toch nog even ingaan op die juridische aspecten. U zegt: luister, er zijn altijd juridische tegenwerpingen, maar als baas maak je uiteindelijk de afweging. Maar de aanbesteding was natuurlijk wel begonnen. En als je een aanbesteding begint, kun die niet zomaar afkappen. Daar hebben de juridische adviseurs natuurlijk wel een punt. Kunt u zich nog herinneren op welke punten er bezwaren waren van de juridisch kant om het pad op te gaan van het Oranjecombinatiebod?

De heer **Timmer**: Weet u, het is natuurlijk niet actueel geworden door het besluit van de Minister-Présiden, want er was geen Oranjeconsortium meer. Dit behoorde tot ...

De heer **Van Gerven**: Nee, maar die baseerde zich onder andere op de juridische afwegingen. Het gaat om uw mening, ook binnen NS. Hoe keek u aan tegen het feit dat er toch een aanbesteding afgebroken zou moeten worden? Dan zouden andere partijen natuurlijk bezwaar kunnen maken of in het geweer kunnen komen.

De heer **Timmer**: Ik herhaal dat wij met voorzichtig en verstandig beleid dit probleem hadden kunnen oplossen. Ik vond het probleem niet van dien aard dat daardoor de Oranjecombinatie moest worden afgeblazen.

De heer **Van Gerven**: Als dat Oranjecombinatiebod wel door was gegaan, had dat dan als het ware binnen een week getekend kunnen worden?

De heer **Timmer**: Ja, ik denk dat als ervaren captains of industry daar hun paraaf op hebben gezet en niet hebben zitten slapen, wij het snel hadden kunnen afronden.

De heer **Van Gerven**: We hadden het snel kunnen afronden?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik kijk even naar de voorzitter.

De heer **Elias**: Ik was net nog één ding vergeten. Wat toch curieus is, is dat uit interne stukken van de NS – daarom stel ik u die vraag – blijkt dat men binnen de NS tot in detail op de hoogte is van wat er in de ministerraad besproken wordt. Bijvoorbeeld de ministerraad van 14 april en 28 april. Zalm zegt dit, Netelenbos zegt dat. Het zit allemaal in de interne NS-stukken. Hoe wist de NS dit allemaal?

De heer **Timmer**: Ik heb die stukken nooit gezien. Ik weet niet waar dat vandaan komt. Ik vind dat het niet hoort, maar ik kan er verder niets van zeggen.

De heer **Elias**: Als u het op prijs stelt; ik weet niet of dat mag; we hebben ze hier.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de tijd. Ik denk dat het verstandig is om tien minuten te schorsen. Dan zien we elkaar om 17.00 uur weer in deze zaal.

Het verhoor wordt geschorst van 16.52 tot 17.03 uur.

De **voorzitter**: Mijnheer Timmer, wij vervolgen het verhoor. We zijn aangekomen bij het bod van de NS.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Timmer. Het komt uiteindelijk toch tot een aanbesteding. Mijn allereerste vraag is of u verbaasd was dat er maar drie geïnteresseerde consortia waren en dat bijvoorbeeld SNCF, de Franse spoorwegmaatschappij, niet meedeed.

De heer **Timmer**: Op dat laatste punt het volgende. Kijk, ik ben niet bij de Fransen op bezoek geweest, maar ik heb natuurlijk wel veel met Frankrijk te maken gehad. Mijn verklaring voor het niet-meedoen is dat ze tot de conclusie kwamen: «Waarom zouden we? Die Hollanders hebben al 7 miljard uitgegeven aan een hogesnelheidslijn; wij rijden al met de Thalys: why bother?» Bovendien zijn ze misschien ook afgeschrikt door bepaalde bepalingen in het tenderdocument die ze niet zo leuk vonden. Ik ving vanmorgen op dat iemand gezegd had: wij zijn niet zo gek om het binnenlandse net aan te besteden aan anderen. Dat is ook niet voor niets.

De heer **Van Gerven**: Dat was de mening van de Fransen.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Maar dan kunnen ze nog wel bieden in een ander land. En SNCF had zich natuurlijk wel geregistreerd als geïnteresseerde partij.

De heer **Timmer**: Ja, maar ze zijn tot de conclusie gekomen dat het helemaal niet nodig was, want die Thalys rijdt nu ook. De Fransen zijn heel praktisch: waarom zou je je eraan prikken als het niet nodig is? Er was namelijk ook nog een bepaling van 50% met NS en weet ik wat allemaal. Het waren allemaal constructies die vroegen om problemen en die Fransen hebben dat voorzien. Even tussendoor. Ik heb de afgelopen dagen een paar keer het woord «Londen» gehoord ...

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Timmer, ik wil echt even terug naar dat bod. Naast NS waren er nog maar twee andere partijen. Wat vond u daarvan?

De heer **Timmer**: 100 kilometer-plus-een-beetje aan hogesnelheidslijn van Amsterdam tot een stukje voorbij Breda is volstrekt oninteressant. Als u in Spanje, Frankrijk en Duitsland spreekt over de high-speed rail, weet u wat dat betekent. En dan ook nog geconfronteerd worden met de zeer specifieke eisen in het bod ... Wij hebben vanaf het begin de buitenlandse belangstelling zwaar overschat, mijnheer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Ook als NS?

De heer **Timmer**: Wij werden daar niet bij betrokken. Wij waren natuurlijk wel een beetje op onze hoede, maar gaande het proces werd duidelijk dat de belangstelling vanuit het buitenland zeer gering was.

De heer **Van Gerven**: Maar dat was nadat u het aanbod had gedaan.

De heer **Timmer**: Nou ja, ik denk dat het ten tijde van het Oranjobod al duidelijk moet zijn geweest dat er geen buitenlandse belangstelling was die het vermelden waard was.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik kom daar dadelijk nog terug. Nu even over de besluitvorming rond het NS/KLM-bod, over hoe het bod tot stand is gekomen. Wat was de rol van de raad van commissarissen en van u in het bijzonder?

De heer **Timmer**: U hebt het nu over het Oranjobod?

De heer **Van Gerven**: Nee, over het finale bod.

De heer **Timmer**: Dat is voorbereid door experts van NS. Ik dacht dat ik in het verhoor van de heer Spaargaren een klein foutje ontdekte. Dat deed hij niet bewust, maar toch. Zij kwamen uit op 125 miljoen. Dan was er nog een ingewikkelde variant zes; die werd er nog aangeplakt. Dat was 25 miljoen. Dus zij kwamen uit op 150 miljoen. Wij hebben daar als raad van commissarissen naar gekeken en gezegd: het gaat niet alleen om de exploitatie van die lijn; we moeten ook de positieve effecten op ons andere net in Nederland inschatten evenals de negatieve effecten als we de concessie niet winnen en dus de lijn niet krijgen. Daarom hebben we toen als raad van commissarissen gezegd dat we de kans wilden

vergroten dat we het zouden winnen. Noem het maar een ondernemerspremie of wat dan ook. Wij hebben toen het kolossale bedrag van 28 miljoen aan het bod toegevoegd.

De heer **Van Gerven**: De raad van commissarissen heeft gezegd: voeg dat eraan toe ...

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: ... en maak er 178 miljoen van.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Die 28 miljoen had dus een strategische waarde, zoals u het omschrijft.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U was er persoonlijk voor verantwoordelijk dat het in het bod werd opgenomen?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: De eerste biedingsronde heeft een sterk financieel karakter. Hebt u gezegd: why bother, hup, 178 miljoen, want wij moeten het binnenhalen?

De heer **Timmer**: Dat tenderdocument, dat door een heleboel slimme Engelsen was bedacht, daar waren wij niet kapot van, vanwege de overwaardering van het financiële stuk. Maar we hadden er wel mee te maken, want we moesten ons aan de regels houden.

De heer **Van Gerven**: Maar toch begrijp ik het niet. U hebt een analyse van de markt gemaakt en dan zegt u: eigenlijk is er niet veel concurrentie te verwachten van buitenlandse partijen, want het gaat om een minuscuul stukje, van ruim 100 kilometer. Waarom doet u dan toch zo'n extreem hoog bod?

De heer **Timmer**: Kijk, je kunt vermoedens hebben dat er heel weinig buitenlandse belangstelling is. Die vermoedens kun je hebben, maar wij waren niet op de hoogte van wat er binnen het projectteam gebeurde. Dat werd afgeschermd en dat moet ook. We hadden het gevoel, maar we wisten het niet zeker. En gezien het enorme belang van die lijn, wilden we niet het risico lopen om op 25 miljoen of 30 miljoen de zaak te verliezen. Het waren vooral de ondernemers in de raad van commissarissen die het daar grondig over eens waren. «Dat doen we niet», zeiden ze. We waren gewend om uit te gaan van modellen. U hebt dat prachtig uitgelegd gekregen van de heer Spaargaren. Het blijven aannames. Wij moeten als ondernemers die aannames wegen en zeggen: nou, dat is een goed stukje werk.

De heer **Van Gerven**: Oké. En u zegt: dan hebben wij een soort knock-outbod, dan zitten we zeker in de tweede ronde. Daarbij kunnen we ook constateren dat die laatste 28 miljoen eigenlijk een strategische waarde hadden en eigenlijk niet te realiseren vielen uit het businessmodel zelf. Dat bedrag zou dan eigenlijk op de klep moeten komen van NS als geheel.

De heer **Timmer**: Ja. Ik wil daar nog aan toevoegen dat je sowieso een beperkte waarde moet toekennen aan een businessmodel. We hadden bij NS natuurlijk ook heel veel knappe koppen, econometristen enzovoort. Maar zoals ook duidelijk werd uit het verhaal van de heer Spaargaren, zijn de modellen allemaal gebaseerd op aannames. En die kunnen in de loop van de jaren natuurlijk aanzienlijk veranderen. Dat reken ik tot het ondernemersrisico.

De heer **Van Gerven**: Ja. U zegt dat het eigenlijk geen reëel bod was qua businesscase, maar dat het strategisch gezien van belang was dat u het ging winnen.

De heer **Timmer**: Voor 150 miljoen vond ik het een reëel bod. De 28 miljoen was eigenlijk ...

De heer **Van Gerven**: Ja. Verwachtten NS en KLM in de tweede ronde, toen ze als enigen een volledig volwaardig bod hadden uitgebracht terwijl de eerste in de wacht stond en de derde was afgefallen, dat ze het bedrag naar beneden zouden kunnen onderhandelen?

De heer **Timmer**: Bij dit soort grote projecten en tenders vinden vrijwel altijd nadat een bod is uitgebracht discussies plaats om bepaalde zaken te preciseren. In dit geval waren er zelfs een paar punten in het tenderdocument aangegeven die voor discussie vatbaar waren. Dat is het beroemde voorbeeld van het risico van de buurlanden. Het enige dat we trouwens afgekocht hadden, ging alleen over Frankrijk, als ik mij goed herinner. NMBS was daar niet bij. Daar kwam 19 miljoen uit, maar ja, dat zien we zo vaak. Als er geen nul staat, als er geen twintig staat, dan twijfel ik altijd een beetje aan de accuratesse, want dan hebben we dat opzettelijk gedaan. Het was 19 miljoen, klaar. Ik vond dat veel te weinig, want ik schatte het feit dat er geen duidelijkheid was en geen overeenkomst met de Fransen en de Belgen in als een enorm risico, zo groot dat ik het onverantwoord vond om zo'n ingewikkelde en kostbare tenderprocedure op te starten zonder dat er op overheidsniveau overeenstemming was met België en Frankrijk. Ik vond dat je zo'n tenderdocument niet uit moest laten gaan.

De heer **Van Gerven**: Maar dat is wel gebeurd.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Daar hebt u op geboden. 178 miljoen.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt zelf het voorstel gedaan om de risico's van België en Frankrijk af te kopen met 18 miljoen. Dat was een voorstel van NS zelf, toch?

De heer **Timmer**: Ja, dat weet ik, maar kijk, mijnheer Van Gerven, in dat stadium had het geen zin meer om te zeggen: «het moet niet 19 zijn», of «het moet whatever zijn». Op een gegeven moment hebben we gezegd: nou, laat maar.

Ik wil hier wel aan toevoegen dat de problemen met Frankrijk en België in mijn ogen zo groot waren dat geen enkele commerciële firma bereid zou zijn geweest om dit contract af te handelen.

De heer **Van Gerven**: Ja. Maar u hebt het contract wel getekend.

De heer **Timmer**: Wij hebben het gedaan en dat was maar goed ook, omdat anders de conclusie zou zijn geweest dat de tender was mislukt.

De heer **Van Gerven**: Ja.

De heer **Timmer**: Ook die firma die zogenaamd in de wachtkamer zat ...

De heer **Van Gerven**: Maar het gaat natuurlijk om wat onder uw verantwoordelijkheid viel. Was er toch niet een heel groot risico dat dat bod te hoog zou zijn?

De heer **Timmer**: Nee. Kijk. Ik zag het bod als de afsluiting van een uiterst ongelukkige periode. Ik heb misschien de misrekening gemaakt dat als het stof zou zijn opgetrokken, we alsnog tot redelijke afspraken konden komen.

De heer **Van Gerven**: Dan was dat bedrag van 178 miljoen van tafel gegaan.

De heer **Timmer**: Dat was in ieder geval aangepast; daar ben ik zeker van. Immers, wat voor situatie was er toen ontstaan? Het staatsbedrijf NS had de deal gewonnen. Toch? En alle financiële plussen en minussen die daarbij horen, zijn voor rekening van de schatkist. Dus het had geen zin meer om over dat hoge bod ... Ik wil best kwijt dat het mij enorm irriteert dat dat hoge bod het hoofdprobleem van dit dossier is geworden. Dat is onzin.

De heer **Van Gerven**: Maar u wordt gevraagd om een reëel bod in te dienen.

De heer **Timmer**: Het was reëel.

De heer **Van Gerven**: Het was kennelijk niet reëel. Toch? U hebt immers zelf al aangegeven dat de businesscase in uw ogen reëel was, maar bedrijfsmatig, als opbrengst van wat je uit de lijn zou kunnen halen, niet reëel.

De heer **Timmer**: Mijnheer Van Gerven, met dat bod hebben wij ons de ellende bespaard van het openlijk mislukken van de tender. Dat wil ik benadrukken. Dat bod was bedoeld om een punt te zetten achter een volstrekt idiote exercitie.

De heer **Van Gerven**: Oké. U zegt dat het een volstrekt idiote exercitie was. Maar u hebt het wel gedaan. U hebt het pleit gewonnen. U mag gaan rijden op die hogesnelheidslijn. U mag het vervoer organiseren. Daar wordt een aparte entiteit, een dochter, voor opgericht, de HSA. Als dat nou niet was gebeurd, als die HSA niet had bestaan, was dat bod dan ook zo hoog geweest?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat had niets uitgemaakt.

De heer **Timmer**: Dat had geen verschil gemaakt.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het een kwestie van broekzak-vestzak was.

De heer **Timmer**: Ja. Het had geen verschil gemaakt. De constructie die gekozen werd, beschouw ik als volstrekt ondergeschikt.

De heer **Van Gerven**: U zegt: dat moesten we doen, maar het maakte mij niet uit. Maar later, al heel snel, is daar ontzettend veel discussie over geweest, toen bleek dat het financiële ondernemersplan van HSA niet deugdelijk was en dat een faillissement er vroeg of laat gewoon aan zou komen. Had in uw optiek NS dan niet gewoon moeten zeggen: luister eens, fair deal, wij vangen de klap wel op; als moederbedrijf springen wij bij en houden wij de zaak gewoon overeind?

De heer **Timmer**: U vraagt mij naar iets wat na mijn aftreden ...

De heer **Van Gerven**: Nee, ik vraag ...

De heer **Timmer**: ...is gebeurd.

De heer **Van Gerven**: Ja, na uw aftreden, maar als ik u zo hoor, zegt u: luister eens, wij hadden ook 178 geboden als de HSA niet had bestaan, dus als de dochteronderneming er niet was geweest. Dan had u gewoon keurig elk jaar die 178 miljoen betaald als NS.

De heer **Timmer**: En dan had er in het jaarverslag van de Nederlandse Spoorwegen een aftrekpost van de winst gestaan: afdracht vergoeding concessie.

De heer **Van Gerven**: Dat klopt. Maar dat had u dan ook gerealiseerd. Of dat hadden ze moeten realiseren.

De heer **Timmer**: Dat was onvermijdelijk, want er was een contract. We hebben het nog niet gehad over die beroemde 47 miljoen; dat onderwerp hebt u nog niet aangesneden. Er was een contract. Ik ben verbaasd dat het zo lang is blijven doorsudderen. U had het over het faillissement van HSA. Als je zo veel kosten maakt als wij gedaan hebben, in de infrastructuur en in de voorbereidingen bij NS, en er staan geen inkomsten tegenover – die treinen reden immers nog niet en er kwam dus niets binnen – dan is het logisch dat je verlies lijdt.

De heer **Van Gerven**: Dat snap ik wel, maar NS had dat toch zelf kunnen compenseren? Er waren uitgebreide reserves. NS had gewoon de aanvangsverliezen die er waren vanuit het eigen vermogen van het moederbedrijf kunnen opvangen.

De heer **Timmer**: Dat had NS best gekund. Dan was de 9 miljard die in 2009 uitbetaald was, 9 miljard min dat bedrag geweest.

De heer **Van Gerven**: Nee, excuus, het was geen 9 miljard. Het was substantieel lager. Er is wel een dividend van 1,4 miljard uitgedeeld. Maar het ging mij om het punt dat u stelt: het maakt ons niet uit, als het maar een winnend bod was. Dat hebt u zojuist gezegd. Zou je dan niet moeten concluderen: oké, dan moet je als NS de financiële consequenties ook maar opruimen?

De heer **Timmer**: Dan moeten wij als Nederlandse Staat het probleem opruimen. En als dat dan op het boekje van NS wordt geschreven, mij goed. Maar ik vind het een academische discussie.

De heer **Van Gerven**: Nee, de discussie is niet academisch, in de zin dat u gezegd hebt: wij doen mee met de tender, als NS. Daar was u verantwoordelijk voor. U was verantwoordelijk voor een bod van 178 miljoen, waarvan u zelf wist dat er een strategische waarde in zat die je niet kon terugverdienen met die hogesnelheidslijn zelf. Dan had het toch in de rede gelegen dat NS dat vanuit het moederbedrijf zou aanvullen, waar u ook verantwoordelijk voor bent?

De heer **Timmer**: Ik ben op 31 december 2001 afgetreden. Oké?

De heer **Van Gerven**: Ja.

De heer **Timmer**: Waar u het nu over hebt, is in mijn ambtstermijn als commissaris nooit aan de orde geweest. Ik weet niet wat er daarna gebeurd is en wie welke kosten heeft geaccepteerd.

De heer **Van Gerven**: Ik volg de redenering die u opzette: luister eens, wij hebben 178 miljoen geboden; het ging mij niet om de hoogte van het bod, als we het maar zouden winnen, want het is voor NS cruciaal en dan lossen we het linksom of rechtsom wel op in de balans van de company.

De heer **Timmer**: Ik verzeker u, mijnheer Van Gerven, dat ik, zou ik commissaris gebleven zijn, het in de spirit, zoals u het noemt, zou hebben opgelost. Voor mij is het een non-issue.

De heer **Van Gerven**: Goed. Dan is duidelijk hoe u dat zou hebben opgelost.
De heer Elias wil op dit punt nog vragen stellen.

De heer **Elias**: Ik wil nog een paar kleine punten aan u vragen voordat we doorgaan met het volgende onderwerp.
Ik heb uw uitleg gevolgd. U zegt: er lagen berekeningen en daar hebben we gewoon een bedrag bovenop gezet om zeker te zijn en verder geen gezeur te hebben. Dat heb ik toch goed begrepen? Dus iedereen die nu zegt, of destijds zei, dat het een gestrekt bod was op basis van de feiten, en dat we nog eens die berekening erbij haalden, en weer een andere berekening en nog eens extra keken hier en daar, doet die mening in ieder geval onrecht aan. Dat is hoe u net verteld hebt hoe u ernaar keek. Klopt dat?

De heer **Timmer**: Nee. Dat begrijp ik niet. Ik begrijp uw vraag niet.

De heer **Elias**: U zegt: we hadden berekeningen die sloten op 150 miljoen. Anderen zeggen 125, waarin al een strategische waarde van 20 miljoen zat, maar dat laat ik even voor wat het is. Dat bedrag hebben wij toen met het ongelofelijke bedrag, zei u net met een beetje cynisme, van 28 miljoen verhoogd naar 178, zo van: ja, daar moet je eigenlijk niet over zeuren, dat was gewoon een keuze om te zorgen dat we een hoog bod hadden en dus hoe dan ook de concurrent zouden verslaan. Toch?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: Daar zaten dus geen rekensommen of grote nieuwe verhalen achter.

De heer **Timmer**: Jawel.

De heer **Elias**: Namelijk?

De heer **Timmer**: De 150 miljoen van de 178 was zeer gedetailleerd uitgewerkt in modellen. Daarbij heb ik de kanttekening geplaatst dat modellen, modellen zijn, gebaseerd op aannames. Daar moet je vooral niet een zo absolute waarde aan toekennen. Dat heb ik gezegd.

De heer **Elias**: Dus is mijn vraag aan u: u zei eigenlijk «trek die modellen nog een stukje verder open en dan sluiten ze op 178».

De heer **Timmer**: Nee. Wij hebben het werk dat door de experts is gedaan gerespecteerd.

De heer **Elias**: Dat is 150 ...

De heer **Timmer**: Zeer goede experts. Die kwamen tot 125 plus 25. Dat hebben ze echt mooi gedaan. Goed werk. We hebben natuurlijk gekeken naar de variabelen die zij gebruikt hebben, enzovoort, enzovoort. Maar u kunt zich wel voorstellen dat aan onze kant van de tafel een aantal ex-CEO's zaten die vele malen, honderden, duizenden malen, in hun leven dit soort situaties langs hadden zien komen. Onze belangrijkste afweging was eigenlijk: wat voor indruk maken de jongens die dat gedaan hebben op ons, hoe serieus en hoe goed? Wij vonden het hartstikke goed wat zij deden. Daar baseerden wij ons bod op, maar het ondernemersrisico was natuurlijk voor ons. Je kunt dan naar niemand meer teruggaan en zeggen: je hebt een verkeerd cijfertje ingevuld.

De heer **Elias**: En hoe was dat dan toevallig precies op 28 miljoen geprikt?

De heer **Timmer**: Dat weet ik niet meer. Dat weet ik niet meer.

De heer **Elias**: Het was dus deels ook een slag in de lucht om het erbovenop te leggen en te zeggen: nou hebben we het.

De heer **Timmer**: Het was een slag in de lucht en tot op grote hoogte is het bod zelf een slag in de lucht, in de zin dat de veronderstellingen waarop de berekeningen waren gebaseerd, voortdurend aan verandering onderhevig waren.

De heer **Elias**: Gebleken is dat de strategie van de uitvoerders, van de mannen op de werkvloer bij de NS was om, als dat bod eenmaal geaccepteerd zou zijn, het zo snel mogelijk weer naar beneden te onderhandelen of te praten. Wist u daarvan?

De heer **Timmer**: Heel gewoon: bij elke grote tender die ik ben tegengekomen blijven zaken open. En het is nooit zo dat een bedrag heilig is; daar wordt nog verstandig naar gekeken. De tenderdocumenten lieten zelfs een opening om daar nog iets aan te doen. Het was dus helemaal niet zo bijzonder.

De heer **Elias**: Die opening was die zogeheten tariefre restrictie waar we het al een paar keer over gehad hebben in deze zaal?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: Waarvan het ministerie zei: wij laten weten dat we dat niet gaan doen.

De heer **Timmer**: Fantastisch dan. Voor een goed begrip roep ik dan even in herinnering dat het bod van NS gebaseerd was op, of uitging van, de financiële parameters die in de tenderdocumenten waren voorgescreven. Daardoor kwamen ze op 125 miljoen uit. Een van die aannames betrof de tarieven. Om aan 125 miljoen te komen, moesten de tarieven heel hoog zijn. NS had natuurlijk de ervaring – ik verwees hier in een eerder deel al naar – dat je met heel hoge tarieven niet wegkomt. Je komt er niet mee weg bij het publiek, want dat zegt: ja, fijn dan. Je komt er niet mee weg bij de Tweede Kamer, want die zegt: ja, wat is dat nou? Ik wil erop wijzen dat het bedrag tot stand kwam door de spelregels te volgen van het tenderdocument. Dan is het logisch dat je daarna zegt: dan krijg je die afweging tussen reizigersaantallen en prijzen enzovoort. Daar zullen we nog maar niet verder op ingaan.

De heer **Elias**: Maar u wist destijds dus: «het bod moet hoog zijn om het hoe dan ook binnen te halen; de discussie over de tarieven willen we in het contract hebben, ook al wil het departement van Verkeer en Waterstaat dat absoluut niet, wij willen dat, want wij NS gaan daar later nog over onderhandelen, wetend dat de Tweede Kamer ook niet blij zou zijn.»

De heer **Timmer**: Ik heb met belangstelling geluisterd naar de uiteenzetting van de heer Korf. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in die laatste fase van de contractbesprekingen een uitermate rigide houding aangenomen. Inflexibel, rigide en onredelijk. Voor ons zou het het eenvoudigst zijn geweest om de hele zaak te laten klappen en van de onderhandelingstafel weg te lopen. Dat hebben we niet gedaan. Ik herhaal: we rekenden erop dat uiteindelijk, nadat alle strubbelingen voorbij waren, het gezonde verstand zou zegevieren. Dat hebben we niet goed ingeschat, want het heeft twaalf jaar geduurd voordat wij erachter kwamen wat dan wel een redelijke vergoeding was. Twaalf jaar.

De heer **Elias**: Maar voor nu is mijn vraag – en dan houd ik er ook over op – als volgt. U wist dus: wij gaan over die tariefrestrictie nog een flink robbertje knokken – daarom moest die er ook in – en wij weten dat de Tweede Kamer wat dat betreft aan de kant van de NS staat.

De heer **Timmer**: En dat hadden het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat weigerde, en het projectbureau van de heer Korf ook moeten weten. Zij hadden moeten weten dat zij wel konden zeggen «wij roepen het niet af» om die paar armzalige tientallen miljoenen te verdienen, maar dat het daarna tot een enorme toestand zou zijn gekomen met, inderdaad, de Tweede Kamer. Dat vind ik kortzichtig.

De heer **Elias**: En dat is een van de redenen dat u aan het begin van dit verhoor zei: soms hadden wij ook heel veel aan de Tweede Kamer.

De heer **Timmer**: Ja. Ik zeg dat hier omdat ik het hoogst onverantwoord vond. Ik heb vanmorgen dat dappere statement van de heer Korf met verbazing aangehoord. Want hij wist dat bij dat bod hoge tarieven hoorden. Hij moest weten dat de Tweede Kamer daartegen was. Hij moest weten dat het ook commercieel onverstandig was, want je kreeg de

treinen er niet mee vol. Wat voor demonstratie van stoerheid en dapperheid is het dan om te zeggen: we roepen het niet af?

De heer **Elias**: Maar goed. Mijn vragen dienden ertoe

De heer **Timmer**: Flauwekul was dat.

De heer **Elias**: ... om van u te horen hoe u daar destijds tegenover stond.

De heer **Van Gerven**: U hebt 178 miljoen geboden. Maar de hoogte van dat bod deed er eigenlijk toch niet toe? De rekening zou immers bij de aandeelhouder komen te liggen, in de zin van minder dividend, of de concessievergoeding zou worden verlaagd, en dan zou de concessieverlener minder krijgen. Dat was ook de overheid. Kun je dan niet de conclusie trekken dat als het bod onwerkbaar zou blijken, het uiteindelijk de Staat zou zijn die voor de problemen moet opdraaien?

De heer **Timmer**: Ik kan daar maar één ding van zeggen. Het projectbureau en het ministerie hebben de tenderprocedure tot aan het bittere einde doorgevoerd. Ik vond dat totaal onverantwoord, want zij wisten dat er geen andere biedingen waren. Op dat moment hadden ze de tender dan maar moeten afblazen.

De heer **Van Gerven**: Maar kunnen we dan ... De portee van mijn vraag was: als NS een commercieel bedrijf was geweest, had ze dan ook 178 miljoen kunnen bieden?

De heer **Timmer**: Ik ben gewend om rechtstreeks te antwoorden.

De heer **Van Gerven**: Graag.

De heer **Timmer**: Maar niet nu, want ik wil nu toch even een omweggetje maken. De conclusie had moeten zijn, mijnheer Van Gerven, dat NS als NS 150 miljoen had moeten bieden en dat de eisen in het tenderdocument volstrekt irreëel waren. Later zijn er ook bedragen genoemd van 60 miljoen tot 70 miljoen. Dat weet u ook.

De heer **Van Gerven**: Maar u had, kijkend naar wat er is ... Als u 101 miljoen had geboden, had u het gehad.

De heer **Timmer**: Als wij geweten hadden wat de anderen geboden hadden, hadden wij dat kunnen doen.

De heer **Van Gerven**: Zeker.

De heer **Timmer**: Maar ik roep ook in herinnering dat wij een geweldige schrobbering hebben gekregen van de commissie van wijzen over ons volstrekt ondermaatse beste bod. Dat weet u ook. Er is gezegd: ja, die jongens hebben geen ambitie. Door de handelwijze van het projectbureau heeft het zelf meegewerkt aan het opjagen van de prijs.

De heer **Van Gerven**: Maar dat was niet mijn vraag. U hebt nu uw omweg bewandeld, maar mijn vraag was heel concreet: als NS een gewoon commercieel bedrijf was geweest, had u dan 178 miljoen kunnen bieden?

De heer **Timmer**: Niemand had dat kunnen bieden ...

De heer **Van Gerven**: Niemand?

De heer **Timmer**: ... omdat de eisen volstrekt onredelijk waren.

De heer **Van Gerven**: Ja. Maar u hebt dat kunnen bieden omdat u 100% staatsdeelneming was en de rekening daar linksom of rechtsom toch terecht zou komen.

De heer **Timmer**: We hebben het geboden om een einde te maken aan een heilloze exercitie.

De heer **Van Gerven**: Oké. Ik kom toch nog even terug op de tariefrestring, de beperking die in het tweede deel van de onderhandelingen aan bod zou komen. Hebt u als raad van commissarissen zelf nog bemoeienis gehad met het uitonderhandelen?

De heer **Timmer**: Niet dat ik mij herinner. Kijk, voor mij ...

De heer **Van Gerven**: Ook met betrekking tot het garantievermogen, die 200 miljoen.

De heer **Timmer**: Nee. Die 47 miljoen is weer zo'n ... Het had ook iets anders kunnen zijn. Het had ermee te maken dat als je het niet verlaagt en het 148 miljoen blijft, je de financiële gevolgen tóch voor je kiezen krijgt, doordat de tarieven te hoog zijn en dus de bezetting van de treinen te laag is. Zo simpel is het.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar dat was dan voor rekening van NS geweest.

De heer **Timmer**: Nee, dat was niet voor rekening van de NS geweest.

De heer **Van Gerven**: Want?

De heer **Timmer**: Uiteindelijk is NS een staatsbedrijf en was de rekening dus voor ons allemaal. De conclusie moet zijn dat het hele avontuur van een hogesnelheidslijn nooit rendabel te maken was.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar de conclusie is dat u hebt meegedaan aan dat «spel», zoals u dat vindt. Er is 178 miljoen geboden en wij kunnen constateren dat dat alleen kon omdat het een staatsbedrijf betrof. Een commercieel bedrijf had het nooit kunnen doen.

De heer **Timmer**: Ik heb u gezegd: niemand had het kunnen doen. En daarmee was aangetoond dat die exercitie via een openbare aanbesteding waarmee 1,8 miljard naar de Staat moest, volstrekt onredelijk was en dat op die manier nooit geld verdiend kon worden, het doet er niet toe door wie.

De heer **Van Gerven**: Ik denk dat dat op zich niet juist is, want met de Oranjecombinatie lag er een bod van 100 miljoen en dat zou uiteindelijk 1,8 miljard gulden hebben opgeleverd. Maar ik wil even door. De fase van de onderhandelingen. Wat was de boodschap die de raad van commissarissen of de directie meegaf aan de NS-delegatie, Lantain en Niggebrugge? Wat moesten zij doen? Was dat uitkomen op 101 miljoen?

De heer **Timmer**: Nee, natuurlijk niet. Zo werkt het niet. De mensen die u zojuist noemde, zijn professionals. Zo werkt het niet.

De heer **Van Gerven**: Jawel. Met permissie: NS doet het voorstel om het garantiekapitaal verdubbelen. Daardoor werd het bod met 12 miljoen verlaagd. Er werd afgesproken dat NS voor de risico's die er waren dan wel de uitonderhandelingen met België en Frankrijk 18 miljoen zou regelen. Samen 30 miljoen. Dan was het nog 148 miljoen. Als de tariefrestrictie zou worden doorgevoerd, wat NS graag wilde, werd het 101 miljoen. Mag ik concluderen dat dat de route is die NS had willen bewandelen?

De heer **Timmer**: Dat is zo niet uitgestippeld. Er zit geen complottheorie achter.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar dat is geen complottheorie.

De heer **Timmer**: Het is gewoon zo gekomen. Wij hebben als raad van commissarissen ons daar niet mee bemoeid. De heer Niggebrugge en de heer Lantain zijn capabel genoeg om die gesprekken te voeren. Ik wijs op de onderliggende reden voor die onderhandelingen. De onderliggende reden was de tarieven omlaag te brengen. In het bod dat we gedaan hadden, werden namelijk heel hoge tarieven gehanteerd. Dat heeft financiële consequenties voor de Staat.

De heer **Van Gerven**: Die ze overigens zelf in het bod heeft ingebracht, als rekenmodel.

De heer **Timmer**: Maar dat doet er toch niet toe?

De heer **Van Gerven**: Nou, dat heeft zich gematerialiseerd in dat bod van 178 miljoen. U kunt ...

De heer **Timmer**: Wat hadden wij dan moeten doen?

De heer **Van Gerven**: Ik wil niet oordelen; wij oordelen later. Maar ik constateer toch dat in het bod dat in uw ogen onmaatschappelijk hoge prijskaartje zit van plus 60%.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Nou goed, wij constateren dat u dat wel hebt verwerkt in het bod dat is neergelegd. Ik wil graag het woord aan de heer Elias geven.

De heer **Elias**: We gaan naar het einde van dit verhoor. Begin december 2001 wordt er dus getekend. Waarom bent u samen met de voltallige raad van commissarissen opgestapt op 1 januari 2002? Had dit dossier daarmee te maken?

De heer **Timmer**: Dat had niets te maken met dit dossier.

De heer **Elias**: Waarmee dan wel?

De heer **Timmer**: Dat had te maken met de in onze ogen volstrekt onredelijke eis van de Minister van Verkeer en Waterstaat om de heer Huisinga te ontslaan. Wij hadden als voltallige college van de raad van

commissarissen geen enkele reden om zo'n stap te nemen. Het was voor mij – ik was voorzitter van de raad van commissarissen – een principieel punt. Ik ga niet op bevel iemand ontslaan als ik dat niet met mijn geweten in overeenstemming kan brengen.

De heer **Elias**: Wie vroeg u wanneer en onder welke omstandigheden om de heer Huisinga te ontslaan?

De heer **Timmer**: Dat is gebeurd in telefoongesprekken door de heer Pans, als ik onderweg was, ergens in een auto en zo. Elegant zou zijn geweest, als er bij de Minister zulke grote verlangens waren om de heer Huizinga te ontslaan – ik heb dat gezien als het maken van een statement – dat dit in een gesprek tussen de president-commissaris en de Minister had plaatsgevonden. Het werd echter gedelegeerd aan de secretaris-generaal. Ik heb in zijn verhoor pas begrepen dat de ontslagreden was het afwijken met 0,1% van een punctualiteitsgetal. Dat had ik nooit eerder gehoord. Ik heb het nu pas gehoord.

De heer **Elias**: Wat werd er dan als reden gegeven?

De heer **Timmer**: Dat hebt u van de heer Pans gehoord.

De heer **Elias**: Maar ik vraag nu aan u wat u destijds als veronderstelde reden werd gegeven.

De heer **Timmer**: Het is niet aan mij uitgelegd.

De heer **Elias**: Het werd u verzocht.

De heer **Timmer**: Het is ook niet op 31 december in het Holiday Inn in Utrecht aan mij uitgelegd.

De heer **Elias**: Daar kwam u bijeen met?

De heer **Timmer**: De Minister.

De heer **Elias**: Met de Minister samen?

De heer **Timmer**: De Minister en ik. Ik heb gezegd dat ik het bevel niet wenste uit te voeren, omdat ik het niet in overeenstemming kon brengen met mijn geweten.

De heer **Elias**: En toen hebt u ook gezegd dat u dan zelf weg zou gaan.

De heer **Timmer**: Ik stap op. De Minister heeft mij toen gevraagd wat de andere commissarissen zouden doen. Ik heb gezegd dat ik dat niet wist en dat ik die commissarissen ook niet zou beïnvloeden. Ik zei: «Ik ga nu naar een ander hotel in Utrecht, want daar zitten ze op mij te wachten.» Het was toch wel bijzonder dat je op oudejaarsdag bij elkaar kwam.

De heer **Elias**: Zij zaten aan de andere kant?

De heer **Timmer**: Zij zaten aan de andere kant van het spoor. En ik heb daar, bij de commissarissen, gezegd: «Ik stap op. Het is voor het eerst in mijn leven dat ik in zo'n gewetenssituatie terechtkom en ik ga niet verder.» Ik vond het heel jammer. Ik vond ook dat wij eigenlijk niet weg hadden moeten gaan, gezien de moeilijke situatie waarin het bedrijf zat. Maar het

was voor mij principieel. Ik heb het aan mijn collega's verteld. Zij hebben zelf, en bloc, besloten om mij te volgen.

De heer **Elias**: Diezelfde dag nog.

De heer **Timmer**: Ja. 31 december 2001.

De heer **Elias**: We kijken terug. U hebt verteld dat u probeerde om vanuit een bepaalde opvatting en met mensen van naam en faam uit het bedrijfsleven van Nederland de NS om te vormen. In hoeverre is dat deel van uw missie geslaagd?

De heer **Timmer**: Er was goede vooruitgang geboekt. Ik heb regelmatig teams van jonge mensen bij NS meegemaakt die aan die vernieuwingsplannen werkten. Ik had een heel klein beetje verstand van reorganiseren, dacht ik, en ik vond dat heel goed. Er is een enorme kink in de kabel gekomen door de ontwikkelingen rond het rondje rond de kerk en door het vertrek van Huisinga. Ik weet niet wat er daarna gebeurd is, maar ik vond dat de NS goed bezig was. En ik vond het buitengewoon jammer dat er op deze manier discontinuïteit ontstond.

De heer **Elias**: Dat is duidelijk. U bent heel kritisch geweest in dit verhoor over een aantal partijen. Vandaar toch ook nog de vraag aan u of u, als u terugkijkt, toch ook niet vindt, ondanks alles wat u hebt uitgelegd, dat de NS op bepaalde momenten haar hand heeft overspeeld, bijvoorbeeld bij dat IC Max-bod, hoe mooi dat ook mocht zijn vanuit uw visie, dat hoge bod uit 2001.

De heer **Timmer**: Ik spreek niet van «je hand overspelen» als een in goed vertrouwen door deskundigen uitgewerkt, voortreffelijk bod op die manier om zeep wordt geholpen. Had de procedure anders gekund? Jawel. Nee, als ik op mijn periode terugkijk, mijnheer Elias, dan betreur ik het ten zeerste dat wij als NS-commissarissen toen het kabinet de aanbesteding doordrukte niet gezegd hebben: dan doet de NS niet mee. Dat was een goed besluit geweest. Dan waren een heleboel dingen anders gelopen. Dat is een zeer ernstige fout, die ik mijzelf zeer aanreken.

De heer **Elias**: Dank u wel.

De heer **Van Gerven**: Wat vindt u van de positie van NS, de manier waarop die gepositioneerd is, even los van alle discussies? Zou die buiten de Staat gepositioneerd moeten worden, of is het goed zoals het nu is georganiseerd, met het aandeelhouderschap bij Financiën en de uitvoering bij Infrastructuur en Milieu, zoals Verkeer en Waterstaat nu heet?

De heer **Timmer**: Ik denk dat dat een goed besluit is geweest. Ik ken de praktijk natuurlijk niet; ik weet niet of mijn ideaalbeeld van de relatie met de aandeelhouder in de praktijk is uitgekomen. Maar als model hoeft er wat mij betreft niets aan te veranderen.

De heer **Van Gerven**: Dus wat dat betreft ...

De heer **Timmer**: Daar is niets verkeerd mee.

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

De **voorzitter**: Ik wil even teruggaan naar wat zojuist nog bleef liggen. U zegt: wij hadden als NS misschien helemaal niet mee moeten doen met die aanbesteding. U zegt: we hebben het spel maar gewoon meegespeeld. Maar dan blijft toch de vraag waarom u dat spel niet mee hebt gespeeld toen u een tweede kans kreeg. Er zijn toch na die eerste pogingen om tot een bod te komen nog een aantal argumenten gegeven, gewoon inhoudelijke argumenten, waarom het bod niet kon worden geaccepteerd?

De heer **Timmer**: U hebt het nu over IC Max?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Timmer**: Dat waren geen alternatieven, mevrouw Van Toorenborg. Zo zagen wij het niet.

De **voorzitter**: Zo zag u het niet? Maar het is wel zo gepresenteerd.

De heer **Timmer**: Anderen hebben het zo gepresenteerd en wij hebben dat niet geaccepteerd. Het was een schijnaanbieding aan ons. Ik weet niet waarom, maar misschien hebben sommige mensen gedacht dat het je duidelijk kon maken dat de schuld toch echt bij NS lag: dan hadden ze maar niet zo stom moeten zijn. Maar we waren wel stom, maar niet zó stom dat we onmogelijke alternatieven konden uitvoeren.

De **voorzitter**: U geeft vandaag op een aantal punten aan ons aan dat als u terugkijkt, u misschien een aantal dingen anders zou hebben gedaan. Een concreet voorbeeld is die aanbesteding. Een ander concreet voorbeeld noemde u ook: we hadden misschien op dat moment om tafel moeten gaan zitten om te bekijken hoe we het samen zouden kunnen oplossen. Maar dan blijft in mijn hoofd een beetje de vraag rondzingen wat dan dé reden was om niet in te gaan op zo'n laatste kans.

De heer **Timmer**: Ik heb u dat uitgelegd: het was geen laatste kans. Wij vonden dat het geen laatste kans was.

De **voorzitter**: Dat is niet het moment geweest waarop u dacht: misschien hadden we toen ook om tafel kunnen gaan zitten?

De heer **Timmer**: Ik breng u in herinnering dat dit plaatsvond in een dramatische periode in het bestaan van NS en ook in het bestaan van mij persoonlijk en van mijn collega-commissarissen, omdat we op een dermate onheuse manier waren behandeld dat u niet van ons kunt verwachten dat wij binnen een week daarna op zo'n fantastisch voorstel zouden ingaan.

De **voorzitter**: Dus de koppen gingen echt heel hard tegen elkaar op dat moment.

De heer **Timmer**: Ik heb dat geen voorstel gevonden; ik heb dat een methode gevonden om te kunnen vaststellen dat het de eigen stomiteit van NS is dat ze geen tweede kans heeft gekregen. Daar heb ik eigenlijk geen woorden voor en ik wil er ook eigenlijk liever niet op ingaan, want ik vond het een ábsoluut dieptepunt. Die verhoudingen waren zó verziekt, dat wat ik graag gewild had – ik heb dat eerder uitgelegd en u snijdt het nu aan – volstrékt onmogelijk was.

De **voorzitter**: Maar waarom dacht u dan, juist als de verhoudingen zo verzeekt waren, dat een bod van 178 miljoen nog wel naar beneden gewerkt zou kunnen worden?

De heer **Timmer**: Dat bod van 178 miljoen is al lager geworden. We zitten nu voortdurend te praten over het hoogste bod, maar het was al lager geworden; we zaten al op 148 miljoen. En als de correctie voor de tarieven was doorgevoerd, was het 101 miljoen geworden. Ik wil u wel zeggen dat de hele discussie over dat te hoge bod mij in hoge mate ergert, omdat het de aandacht afleidt van wat er werkelijk in dit dossier gebeurd is. Het wordt zwaar overtrokken.

De **voorzitter**: Maar het werd wel gedaan en vervolgens was het de bedoeling dat het werd nagekomen.

De heer **Timmer**: Dat hoge bod, mevrouw, had ons verweten kunnen worden als wij daardoor twee of drie buitenlandse concurrenten met een paar miljoen euro hadden afgetroefd. Dat zou buitengewoon unfair zijn geweest. Maar er waren geen buitenlandse concurrenten. We waren op dat moment allemaal onderdeel van de bv Nederland. Dan moeten we niet meer praten over dat hoge bod.

De **voorzitter**: Maar daar is het nog tien jaar over gegaan. En niet alleen vanuit de Staat, ook vanuit NS. Waarom zijn die er dan nog over begonnen?

De heer **Timmer**: Ik heb geschilderd wat de verhoudingen waren en hoe die lagen. Nog tien jaar na mijn vertrek is er doorgemodderd over deze zaak, omdat niemand iets gezegd heeft. Niemand heeft de regie genomen om aan deze zaak een einde te maken.

De **voorzitter**: Maar de NS heeft de concessie ook niet teruggegeven en gezegd: jongens, dit is te dol; we hadden het nooit moeten doen; we hebben ons gek laten maken met mekaar; alsjeblieft, neem je pakkie lekker terug. Dat is toch ook niet gebeurd?

De heer **Timmer**: Nee. Maar ik zal u heel hard en duidelijk zeggen wat ik van mening ben.

De **voorzitter**: Graag.

De heer **Timmer**: Het is onzalig om daar verder op door te gaan. Het is veel belangrijker om ons nu af te vragen wat we ervan kunnen leren, hoe we verdergaan en hoe we nog iets goed kunnen maken van de 7 miljard – in uw ogen 11 miljard, maar ik ga maar voorzichtig aan 7 miljard zitten werken. Dát is de discussie, niet die over 178 miljoen. Dat slaat nergens op. Daar neem ik met kracht afstand van.

De **voorzitter**: Helder. Helder. Dan hebben we elkaar in ieder geval op de hoofdvraag weer ontmoet, namelijk dat we verder op zoek gaan naar waarom het beoogde vervoer nog altijd niet tot stand is gekomen. Mijn slotvraag aan u is of u in de periode dat u werkzaam was bij de Nederlandse Spoorwegen er kennis van hebt gehad dat er echt onregelmatigheden plaatsvonden. Hebt u daar een idee van gehad, los van het feit dat u vandaag hebt laten zien dat u over bepaalde zaken heel boos was? Zijn er dingen waarvan u zegt dat die mogelijk frauduleus waren en strafrechtelijk aan te pakken?

De heer **Timmer**: Nee. Dat weet ik niet.

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

Sluiting: 17.55 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 21 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Hofstra (Tweede Kamerlid VVD)

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

Verder zijn aanwezig de commissieleden mevrouw Bergkamp, de heer Elias, en de heer Van Gerven, alsmede de heer Israel, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer Hofstra de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Hofstra. U was twaalf jaar lid van de Tweede Kamer voor de VVD, van 1994 tot en met 2006. Acht jaar daarvan was u woordvoerder Verkeer en Waterstaat. In die rol hebt u deelgenomen aan heel veel debatten, ook over de hsl. Wij gaan u bevragen over die periode in de Kamer en over de rol die de Kamer speelde wat betreft het vervoer over de hsl. Het verhoor wordt met name door mevrouw Bergkamp, de heer Van Gerven en mijzelf gevoerd, maar de heer Elias zal mogelijk nog aanvullende vragen stellen.

In 1999 kwam de discussie op gang over de aanleg van de HSL-Zuid en over wat men daarmee zou gaan doen. Wilt u voor ons de tijdgeest schetsen, zodat wij een goed beeld krijgen van hoe men er in die tijd in stond?

De heer **Hofstra**: Er was, ook politiek, heel veel steun voor dit project. Ik denk dat 70% tot 80% daar helemaal voor was. Men wilde het openbaar vervoer upgraden. De spoorwegen zijn een oude techniek. Ze bestaan al bijna 200 jaar. Met een snelle trein kan het tegenwoordig natuurlijk veel beter. Dat wilden we doen. We wilden ook bevorderen dat er op kortere afstanden in Europa minder zou worden gevlogen en dan meer met de trein zou worden gereisd. Het zou ook heel goed zijn als automobilisten in specifieke gevallen niet de auto maar de trein zouden kiezen. Daar was heel veel draagvlak voor. We waren al druk bezig met het bouwen van de hsl. Achteraf – dat is altijd makkelijk praten – hadden we misschien nog veel eerder over het vervoer moeten nadenken. Misschien is het hele proces wel te laat op gang gekomen. In 1999 was het dan zover dat het kabinet zei: nou, goed, we gaan erover nadenken hoe we dit moeten doen. Nogmaals: er was grote steun in de Kamer voor dit project, en dus ook voor een goede bediening en voor het helpen van de reiziger.

De **voorzitter**: Kunt u ook iets zeggen over de marktwerking op het gebied van de spoorwegen en het spoor? Hoe werd daar in die tijd in de Kamer over gedacht?

De heer **Hofstra**: We hadden al het rapport-Wijffels gehad. Dat was al in het midden van de jaren negentig. Volgens mij heette dat rapport Over de wissel. Dat ging over het spoor. Volgens dat rapport moest het eigenlijk allemaal anders. NS was een staatsbedrijf – ik heb trouwens gisteren de heer Timmer daar allerlei dingen over horen zeggen, maar dat terzijde – maar dat moest anders. We hadden ook de Wet personenvervoer 2000. We hebben, zoals u allemaal hebt kunnen meemaken, daardoor in het streekvervoer een geweldige vernieuwing kunnen bereiken, al kan het

altijd nog beter dan nu, zo zeg ik er maar bij. Bij de vervoerders in de grote steden en bij NS – simpel gezegd: bij de vakbondsgestuurde bedrijven – is het allemaal veel lastiger. NS zat in een soort transitie, vanuit de gedachte: we moeten dit bedrijf toch veranderen. Veel mensen zeggen dat NS is geprivatiseerd. Dat is flauwekul. NS is niet geprivatiseerd. Alle aandelen zitten nog steeds bij de overheid. We hebben geprobeerd om dat bedrijf te verzelfstandigen. Daar was in de Kamer ook wel steun voor, maar vaak met kleinere minderheden. De marktwerking, ook binnen het openbaar vervoer, zat heel duidelijk in de regeerakkoorden van Kok I en Kok II, dus in de periode 1994 tot 2002.

De voorzitter: Onderdeel van die marktwerking was de gedachte om het vervoer over de HSL-Zuid aan te besteden. Kunt u uitleggen hoe op dat punt de verhoudingen in de Kamer lagen?

De heer Hofstra: Nogmaals: daar was wel een meerderheid voor. Anders hadden die kabinetten ook niet kunnen functioneren. Marktwerking is echter geen doel op zich. Het is alleen maar een middel om het openbaar vervoer te verbeteren. Zo hebben we het altijd gezien. Dat is ook gelukt. Alleen bij NS is dat proces niet goed afgemaakt, evenmin trouwens als bij de vervoerders in de grote steden.

De voorzitter: Maar er was dus een tijdgeest, zeker bij de regering, om een aantal marktprikkels in te zetten. Toen is de gedachte ontstaan: we gaan het vervoer over de HSL-Zuid aanbesteden. Tegelijkertijd kreeg NS de kans om het binnenlands vervoer te doen via een gunning aan NS. De gedachte was: we geven het aan NS. Vond u dat gezien die tijdgeest een logische keuze?

De heer Hofstra: Ja. Daar hebben we ons als fractie ook niet tegen verzet. NS is een bekend bedrijf. NS is een groot bedrijf. Ik mag hopen dat zij weet hoe het met het spoor moet. Het was onze huiscarrier, om het zo maar te zeggen. Het zou dus onlogisch zijn geweest om het direct op de markt te gooien. Ik vond de opbouw van het kabinet een logische keuze: eerst spreken met NS, wat één, twee of drie keer is gebeurd, en dan openbaar aanbesteden. De Kamer heeft zich daar in die jaren overigens ook mee verenigd. De een sputterde wat meer tegen dan de ander, maar er is nooit een motie geweest of aangenomen waarin stond dat het niet mocht. De Kamer volgde de regering daar dus in. Het was een logische, stapsgewijze aanpak en de Kamer kon dat proces goed volgen.

De voorzitter: Maar de Kamer wilde een stap verder gaan. Zij wilde niet alleen dat NS het recht zou krijgen om het binnenlands vervoer te doen, maar wilde ook de hsl aan NS geven.

De heer Hofstra: Dat is uiteindelijk ook gebeurd. We hebben al die onderhandse pogingen gehad. We hebben nu duidelijk kunnen zien, ook door uw werk en door wat in de afgelopen dagen is gezegd, dat het allemaal fake was. De bieding was fake en de aanbesteding was fake, want er was helemaal geen marktspanning. Er waren maar drie aanbieders en nadat er één was afgevallen, waren er nog maar twee: NS en een tweede in de wachtkamer. Uiteindelijk is precies gebeurd wat die mensen wilden, maar ik had de hoop dat er marktspanning was en dat er veel meer belangstelling was. Ik vind het nog steeds curieus dat DB een bod inleverde en dat dit direct werd afgewezen omdat het niet voldeed. We hebben het over DB: een van de grootste bedrijven, zo niet het

grootste, in Europa. En ook SNCF. En waar was de Thalys-combinatie? Die heeft ook niet meegedaan met de biedingen.

De **voorzitter**: Daar komen we zo nog op, want u hebt zich nog daarover gebogen. Eerst gaan we nog even een stukje terug. Er is dus het volgende beeld. Men wilde meer marktprikkels. NS kreeg in beginsel het eerste recht om te bekijken wat ze op het binnenlands vervoer kon bieden. De gedachte was dat het buitenlandse vervoer zou worden aanbesteed. De Kamer wilde dat niet. Maakte de Kamer het de Minister serieus lastig?

De heer **Hofstra**: Nee.

De **voorzitter**: Waarom niet?

De heer **Hofstra**: Dat moet u aan die andere Kamerleden vragen. Ik had ook niet zoveel behoefte om het haar lastig te maken, omdat ik het er eigenlijk wel mee eens was: niet NS bruskeren door te zeggen dat ze helemaal niks mocht, dus haar laten beginnen. Ik had echter wel de hoop dat we door marktspanning – die bleek er achteraf dus niet te zijn – nog andere geïnteresseerde partijen zouden krijgen. Ik heb, met al mijn sympathie voor NS, nooit onder stoelen of banken gestoken dat het ook niet erg zou zijn als een ander het had gedaan. Als het maar een goed voorstel, een goed bod en een goed product was.

De **voorzitter**: Wij hebben natuurlijk verschillende Kamerstukken teruggelezen en hebben geconstateerd dat u aan de ene kant een duidelijk voorstander was van de marktprikkels, maar aan de andere kant ook wel het idee had: we moeten niet overdrijven op dat punt. Kunt u uw positie nog even goed in herinnering roepen, ook voor het publiek?

De heer **Hofstra**: Het was wel een discussie die steeds in de Kamer werd gevoerd. Ik kan me herinneren dat mijn toenmalige collega-woordvoerder Van Gijzel van de PvdA altijd riep: «Den Besten moet winnen.» Dan moest ik weer interrumperen: «Voorzitter, collega Van Gijzel bedoelt: de beste moet winnen.» Den Besten was toen president-directeur van NS. Dat gaf dus wel een beetje ... Maar de PvdA zat ook in de coalitie. Nogmaals, er is in de Kamer nooit in een debat gezegd dat het helemaal verkeerd was en dat men het niet wilde. De meerderheid heeft de Minister gevolgd.

De **voorzitter**: U hebt op een bepaald moment, in 1999, met partijgenoten een uitstapje gemaakt naar Frankrijk. U hebt in de Kamer daar ook iets over gezegd. In ieder geval hebt u gezegd: die Fransen kijken op een wel wat bijzondere manier naar dat aanbesteden en ook naar Nederland. Kunt u even uitleggen wat u daar toen is opgevallen?

De heer **Hofstra**: Kijk, Nederland is maar een klein landje. Ik was ooit in New York bij de voorzitter van de taxicommissie en probeerde hem uit te leggen wat wij in eerste instantie met het taxivervoer hadden gedaan. De man viel van zijn stoel van het lachen. In Frankrijk gebeurde een beetje hetzelfde: toen ik vertelde hoe we het gingen doen, kwamen ze niet meer bij. Dat is niet zo erg. We zijn een klein landje, met een eigen cultuur. In de grote landen gaat het heel anders.

De **voorzitter**: Wat vonden ze dan zo raar aan wat we aan het doen waren?

De heer **Hofstra**: Fransen denken vanuit Parijs. Zij hebben een geweldig spoorwegnet. Deze lijn gaat dan naar Amsterdam. Dat is maar 500 kilometer, of nog niet eens: 450 kilometer. En dan praten wij over die laatste 100 kilometer! Het stuk ten noorden van Rotterdam hadden we overigens niet eens hoeven aanleggen, maar dat terzijde. Dan denken zij: «Waar zijn die lui mee bezig? We moeten toch eerst van Parijs naar Lille, van Lille naar Brussel en dan van Brussel naar Antwerpen en Nederland?» Misschien zaten wij, als klein landje aan het eind van de lijn, het dus veel te groot te maken. Misschien is daarom die marktspanning er ook nooit gekomen. De Fransen dachten natuurlijk: ze komen wel, ze kunnen niet zonder ons.

De **voorzitter**: U sprak ook in termen van «gekke henkie». «Gekke gerritjes» werd ook weleens gezegd. Wat werd met die terminologie bedoeld?

De heer **Hofstra**: Als Europa, Brussel, de Commissie wat roept, dan kun je denken: «dat gaan we direct doen» of «ik wacht nog maar even». Met al die leden van de EU is er een tijdsverloop van misschien wel tien jaar tussen het moment dat de eerste het doet en het moment dat de laatste het doet. De vraag was of het aanbesteed móest worden. Ik denk dat dat niet hoefde. Het kon echter wel. Het mocht wel.

De **voorzitter**: De gedachte was: Europa wil aanbesteden en Nederland loopt daarin voorop. Was dat dat «gekke henkie»-effect?

De heer **Hofstra**: Dat dachten misschien de mensen die wat minder voor aanbesteding waren. Ik denk dat je in die tijd vanuit Brussel niet had kunnen zeggen: het móet. Maar het mocht wel.

De **voorzitter**: U hebt vanmorgen uw positie een beetje geschetst: u was wel voorstander van aanbesteden, maar niet ten koste van alles, want je moet wel ook blijven nadenken over de positie van NS. Vond u die gedachtes goed met elkaar te verenigen?

De heer **Hofstra**: Achteraf kijkend naar dit dossier, zie je wat heel complicerend heeft gewerkt: niet alleen de moeilijke verhouding tussen Den Haag en NS, maar ook het feit dat NS volledig «van ons» is. Dat laatste hoorde je gisteren ook heel duidelijk van de heer Timmer. Hij bood niet van zijn eigen geld. Hij bood van ons geld. Dus maakte het niet uit hoeveel hij bood. Toen werd trouwens ook duidelijk welk bod eerder was verwacht. Daar heeft hij nog flink wat bovenop gedaan.

De **voorzitter**: Stond met name juist dat aspect in die hele marktprikkels- en aanbestedingsdiscussie, namelijk het besef dat het ging om een staatsdeelneming, scherp op het netvlies van de Kamer in die debatten? We hebben het gelezen. Het ging vooral over de vraag: hoe doen we het? Hoe woog dit aspect mee?

De heer **Hofstra**: Nou ja, er is geen heel expliciete keuze gemaakt. We hadden ook kunnen zeggen dat onze eigen deelneming niet mocht meedoen, al was het maar omdat het boekhoudkundig onzuiver was.

De **voorzitter**: Is het onderwerp van gesprek geweest, dit punt dat het geen bedrijf maar een staatsdeelneming was?

De heer **Hofstra**: Jawel, dat is onderwerp van gesprek geweest. We hebben ook weleens de vraag opgeworpen of NS wel moest meedoen, omdat het lastig vergelijken was. Ik vond het ook heel treffend wat Timmer gisteren aan het eind zei: eigenlijk hadden we helemaal niet moeten bieden. Misschien zouden Den Haag en NS dan wel weer op hetzelfde punt zijn uitkomen, eigenlijk.

De **voorzitter**: In de hele Kamer was er een voorkeur voor NS, maar wat u betreft niet ten koste van alles. Mag ik het zo samenvatten?

De heer **Hofstra**: Uiteindelijk is de lijn van het kabinet gevolgd: een stapsgewijze ontwikkeling, namelijk beginnen met gunning uit de hand en vervolgens, toen dat niet goed lukte doordat NS ontzettend zat te difficulteren, maar gaan aanbesteden. Achteraf bleek die openbare aanbesteding een openbare gunning te zijn.

De **voorzitter**: Met deze laatste woorden op dit punt zegt u: het kabinet wilde aanbesteden, de Kamer wilde dat niet en het is gewoon toch gebeurd.

De heer **Hofstra**: Ja, maar de Kamer wilde ook aanbesteden. Als zij dat niet had gewild, had ze het anders moeten regelen.

De **voorzitter**: Ja, maar dan kom ik toch op het feit dat in al die debatten heel duidelijk het idee is: wij willen NS de ruimte geven. Hoe kan het dan dat dit uiteindelijk niet gebeurt?

De heer **Hofstra**: Iedereen, ook onze fractie, was er best voor om NS een kans te geven en vond dat ook heel logisch voor het interne vervoer, dat overigens niet helemaal los was te zien van het externe vervoer. Dus is de procedure zo ingezet, met die trapsgewijze aanpak: eerst gunning uit de hand en, als dat niet lukt, de aanbesteding als stok achter de deur. De Kamer is daarmee volledig akkoord gegaan. Er is nooit een uitspraak van de Kamer geweest dat het niet mocht, kon of moest.

De **voorzitter**: U maakt een mooie brug naar het stapsgewijze. Mevrouw Bergkamp zal daar een aftrap op geven.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan naar de concrete aanbesteding van het vervoer op de hogesnelheidslijn. Hoewel Minister Netelenbos in 1999 aan NS vraagt om als eerste een bod uit te brengen op het binnenlandse vervoer, doet NS dat niet. NS doet een integraal bod, waar het internationale vervoer en het binnenlandse vervoer in zitten. U was daar teleurgesteld over. Kunt u dat toelichten?

De heer **Hofstra**: Nou ja, kijk, ik vind sowieso als volwassen mensen onder elkaar: als je A vraagt en het antwoord B is, dan is dat raar. En als het dan nog twee wildvreemden zijn, dan kun je zeggen: oké, het zal wel. Maar hier gaat het om twee partijen die tot elkaar veroordeeld zijn: NS en de Minister, althans deze Minister. Dan is het dus raar dat er zo wordt gecommuniceerd. Hetzelfde viel me ook iedere keer op in een ander geval: als je zei dat je graag A, B en C apart wilde, dan kreeg je D, het totaal, en kreeg je niet te horen wat A, B en C afzonderlijk waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Had u dat verwacht?

De heer **Hofstra**: Nou, ik vind het ontzettend onhandig van NS om het zo te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar had u het verwacht?

De heer **Hofstra**: Het is lastig om te zeggen of ik dat op dat moment had verwacht. Ik vond het raar dat NS niet gewoon antwoordde op wat werd gevraagd. Ze had altijd nog de vrijheid om daarnaast haar eigen verhaal te zetten als ze had gevonden dat het anders moest.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u had geen signalen gehad dat NS een integraal bod zou doen, dus het nationale én het internationale.

De heer **Hofstra**: Ik sluit het niet uit. NS lobbyde veel en kwam ook veel langs. Het kan best dat er informeel eens gewisseld is: houd er rekening mee dat we met een dergelijke aanpak komen. Dat zou best kunnen.

Mevrouw **Bergkamp**: U sluit dus niet uit dat NS in de lobby eerder heeft gecommuniceerd wat ze zou gaan doen, namelijk afwijken van wat werd gevraagd.

De heer **Hofstra**: Dat zou kunnen, maar ik kan nu niet beamen dat dat zo is. Dat weet ik niet zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Het voorstel dat NS doet, voldoet op meerdere punten niet aan wat er is gevraagd. Minister Netelenbos zegt dan ook dat het NS-bod niet voldoet, niet ontvankelijk is; het wordt afgewezen. Vervolgens geeft ze NS in november 1999 nog een tweede kans. NS gaat daar niet op in. Al eerder heeft het kabinet gezegd: als NS er niet op ingaat, dan hebben we het voornemen om het hele vervoer aan te besteden. Hoe stond u tegenover dit voornemen van het kabinet om dan maar alles openbaar aan te besteden?

De heer **Hofstra**: Daar waren wij dus niet tegen. Zelfs de Kamer was daar niet tegen. Het hele proces was namelijk doorlopen, met een stapsgewijze opbouw. Het eerste was dus helemaal misgegaan, onhandig genoeg, mijns inziens door communicatieproblemen. Het tweede ging toen ook mis. Daar had NS ook een verhaal bij: dit is niet goed en dat is niet goed. Toen kwam vanzelf hoofdstuk 3 aan de orde: de openbare aanbesteding.

Mevrouw **Bergkamp**: U was dus niet tegen. Mag ik zeggen: u was voor?

De heer **Hofstra**: Ja, ik was voor. Achteraf vind ik wel dat op dat punt van IC Max ...

Mevrouw **Bergkamp**: Daar komen we straks nog op.

De heer **Hofstra**: ... de Minister de Kamer vrij summier heeft geïnformeerd. Volgens mij is zelfs die naam niet eens genoemd. Maar goed, als de Kamer er meer van had willen weten, had ze ook kunnen zeggen: we willen er meer van weten. Misschien hebben we er in de vele vertrouwelijke gesprekken ook wel een keer over gesproken, maar dat weet ik niet meer. Logisch was dat fase 3 aanbrak: de openbare aanbesteding.

Mevrouw **Bergkamp**: En u was voor. Hoe dachten uw collega-woordvoerders van de regeringsfracties erover? Waren de heer Van Gijssel van de PvdA en de heer Van Walsem van D66 ook verheugd?

De heer **Hofstra**: Nou, ik weet niet of ze echt verheugd waren. Het dossier kreeg namelijk langzamerhand wat meer treurnis in zich. In het begin was het een prachtig project. We zouden naar ik meen in 2005 «met Peijs naar Parijs», maar het is allemaal anders gegaan. Ik weet niet precies wat de gevoelens waren bij de coalitiepartners, maar ik stel weer vast dat de Kamer dit heeft gevolgd.

Mevrouw **Bergkamp**: Misschien mag ik u helpen qua herinnering. Uit de verschillende algemene overleggen bleek dat de regeringsfracties van D66 en de PvdA eigenlijk een voorkeur hadden voor gunning van de hsl-exploitatie aan NS, en dan ook integraal. Merkte u, toen het voornemen van het kabinet naar buiten kwam, dat de regeringsfracties zoiets hadden van: goh, daar zijn we niet blij mee? In de algemene overleggen is dat wel gewisseld.

De heer **Hofstra**: Ja, daar is wel over gesproken, maar – ik zeg het nogmaals – ik kan me niet het moment heugen dat toen is gezegd of dat middels Kamermoties is uitgesproken dat het niet mocht.

Mevrouw **Bergkamp**: Naast moties zijn er nog wel meer instrumenten voor een Kamerlid. Je kunt natuurlijk ook zeggen wat je ervan vindt.

De heer **Hofstra**: Dat klopt, maar wat men ook gezegd heeft – ik kan me niet meer zo goed herinneren wat de toenmalige collega's hebben gezegd – uiteindelijk is de trein gewoon doorgereden: we gingen met de aanbesteding beginnen. De hele coalitie, de hele Kamer heeft daarmee ingestemd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar op dat moment, toen de voorkeur van het kabinet naar buiten kwam, nadat eerder al was gecommuniceerd wat het zou doen als NS er niet op in zou gaan, wist u dat dat voor de PvdA en D66 moeilijk lag. Zij hadden namelijk eerder aangegeven dat zij het liever aan NS hadden gegund. Dat wist u?

De heer **Hofstra**: Dat zou kunnen, maar ik was geen Minister.

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, maar als collega-woordvoerder wist u dat wel.

De heer **Hofstra**: Nou, ik wist wel dat zij er anders in zaten dan wij.

Mevrouw **Bergkamp**: Zij zaten er anders in. U was voor. We hebben tijdens deze enquête ook een paar keer gesproken over de Oranjecombinatie, een consortium, een samenwerking tussen NS, KLM en Schiphol. Deze was bezig om een bod voor te bereiden. Of ze had een bod, een verkenning, een voorstel gedaan; er zijn in deze enquête verschillende benamingen daarvoor gebruikt. Tegelijkertijd waren er natuurlijk ook al de voorbereidingen voor de openbare aanbesteding. Was u op de hoogte van die voorbereidingen van het consortium? Wist u dat?

De heer **Hofstra**: Ja, ik denk dat ik dat wel wist. Toen is ook naar buiten gekomen dat die Oranjevariant, om het zo maar te noemen, er was.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist op dat moment van de voorbereidingen daarvan?

De heer **Hofstra**: Welk moment bedoelt u nu?

Mevrouw **Bergkamp**: Op het moment dat men bezig was met de voorbereidingen voor de openbare aanbesteding, werd tegelijk ook gewerkt aan het consortium. Dat is eind 1999.

De heer **Hofstra**: In vrij korte tijd zijn er veel dingen gebeurd. Ik weet wel dat er toen bepaalde dingen en procedures door elkaar heen liepen.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist op dat moment van het consortium?

De heer **Hofstra**: U vraagt het nu heel precies, maar ik moet dan wel weten welk moment u bedoelt.

Mevrouw **Bergkamp**: Eind 1999 en begin, januari 2000.

De heer **Hofstra**: Toen het kabinet kenbaar maakte dat die openbare aanbesteding zou beginnen.

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, daarvoor nog.

De heer **Hofstra**: Dan moet ik het antwoord op uw vraag schuldig blijven.

Mevrouw **Bergkamp**: We zijn nu bij de fase dat de openbare aanbesteding werd voorbereid en er gelijktijdig aan dat consortium werd gewerkt. Dat was eind 1999, begin 2000.

De heer **Hofstra**: Nee, ik kan niet bevestigen dat ik dat toen heel precies wist.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer hoorde u voor het eerst van dat consortium?

De heer **Hofstra**: Toen het aan de Kamer is gecommuniceerd, misschien iets eerder via een binnenlijntje of een vertrouwelijk overleg, maar veel eerder zal het niet geweest zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: formeel hoorde ik het toen het naar buiten werd gebracht, maar ik sluit niet uit dat ik ook informeel daar al iets over wist.

De heer **Hofstra**: Of dat we het misschien wat eerder wisten als coalitie.

Mevrouw **Bergkamp**: Toen u dat informeel hoorde, wat vond u daar toen van?

De heer **Hofstra**: Aan de ene kant was ik wel weer optimistisch, omdat er een partij meedeed die zeker toen nog wel een goede naam had, namelijk KLM. Die heeft ook een flinke snelheid, zoals u weet. Ik dacht dus: misschien gaat er nu wat gebeuren. Achteraf hebben we daar niks van gemerkt. Maar we waren wel op weg naar die openbare aanbesteding.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u vond het niet raar dat er voorbereidingen werden getroffen voor een openbare aanbesteding en gelijktijdig werd gewerkt aan een alternatief achter de coulissen, dus niet in de openbaarheid?

De heer **Hofstra**: Nogmaals, de vraag is even of we toen in discussie waren met het kabinet en of we zo duidelijk wisten hoe het precies zat. Gelet op het feit dat er helemaal geen marktspanning bleek te zijn – bij de voorbereidingen voor de aanbesteding moet het kabinet dat hebben gemerkt; als Kamer wisten we toen nog niks – kan ik me echter wel voorstellen dat het kabinet misschien wel heeft gedacht: we moeten op een of andere manier weer on speaking terms zien te komen met NS.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het dus niet raar? Achteraf weten we natuurlijk hoe het allemaal gegaan is, maar ...

De heer **Hofstra**: Misschien is het procedureel niet helemaal correct, misschien zelfs ook juridisch niet als je kijkt naar de aanbestedingsregels, maar het is voor mij lastig om er nu een oordeel over te vellen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: realistisch gezien vond ik het niet raar dat dit gebeurde, maar er zijn wel vraagtekens bij het juridische, of het mocht.

De heer **Hofstra**: Precies. Ik begreep de pogingen van het kabinet om er nog het beste van te maken, om te bekijken wat eventueel nog anders kon. Men was echter bezig met een formeel traject. Ik weet ook niet of dat zich daar helemaal goed toe verhoudt.

Mevrouw **Bergkamp**: Vervolgens werd op verzoek van Minister Netelenbos in juni 2000 een verkennende fase afgesloten. Ze vroeg aan de Kamer om even terughoudend te zijn. Dat deed de Kamer. De formele uitkomst van die periode, de bezinningsfase, was dat het kabinet besloot om het gehele vervoer openbaar aan te besteden. Vond u dat een goed besluit na die bezinningsfase?

De heer **Hofstra**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was in lijn met wat u eerder zei.

De heer **Hofstra**: Het was ook logisch. We hadden stappen gevolgd en waren op dat punt aanbeland. Niet alleen mijn fractie kon zich daarin vinden, maar ook de coalitie en de Kamer.

Mevrouw **Bergkamp**: Vervolgens gebeurt er nog wat anders. Voordat het besluit van de Kamer om openbaar aan te besteden wereldkundig wordt gemaakt, is er nog overleg met de Minister-President: het Torentjesoverleg. Dat is op 14 juni 2000. Was u daar zelf bij?²

De heer **Hofstra**: Nee, ik heb bij dit project nooit een Torentjesoverleg meegemaakt.

Mevrouw **Bergkamp**: Was uw fractieleider daarbij?

De heer **Hofstra**: Dat neem ik aan. Dan praten we, denk ik, over wijlen Hans Dijkstal.

² Opmerking van de heer Hofstra: «Mevrouw Bergkamp staat uitvoerig stil bij een Torentjes-overleg dat toentertijd gehouden zou zijn. Zie pagina 15 en volgende. Ter toelichting merk ik daarbij nog op dat het kabinetsbesluit om toch aan te besteden, tegen de wens van de Minister van V en W in, voor de PvdA en D66 meer gevolgen had dan voor de VVD-fractie. Mevrouw Netelenbos zei bij u: toen de aanbesteding werd doorgezet, moesten de fractievoorzitters wel meewerken. Maar dat betrof niet de VVD, maar de PvdA en D66. Vandaar dat dat voor onze fractielijn geen gevolgen had.»

Mevrouw **Bergkamp**: Ja. Die was dus bij dat Torentjesoverleg?

De heer **Hofstra**: Dat weet ik niet. Ik was er niet bij. Ik wist ook niet of hij erbij was, of misschien onze vicevoorzitter.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u een terugkoppeling gekregen?

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

Mevrouw **Bergkamp**: U was woordvoerder Verkeer en Waterstaat, verantwoordelijk voor dit traject. Er was Torentjesoverleg met daarbij waarschijnlijk uw fractieleider. En dan krijgt u geen terugkoppeling?

De heer **Hofstra**: Ik hoef u toch niet uit te leggen hoe het in de politiek werkt. Ik was een redelijk dominante woordvoerder, zo durf ik wel te zeggen. Maar ieder heeft zijn eigen rol. Ook een fractievoorzitter heeft zijn rol. Als er Torentjesoverleg is en ze daarbij niet de woordvoerder uitnodigen, wie ben ik dan om daar wat van te zeggen?

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag is of u een terugkoppeling van het Torentjesoverleg hebt gekregen.

De heer **Hofstra**: Niet dat ik me dat kan herinneren. Het kan natuurlijk best zijn dat er in de fractie een keer even vluchtig over is gesproken – «toen ... en toen ...» – maar dat staat niet in mijn geheugen.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet niks meer uit dat overleg?

De heer **Hofstra**: Nee, helemaal niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt er helemaal geen herinnering aan dat er een terugkoppeling zou zijn gegeven, en ook niet aan de inhoud, hoewel u woordvoerder Verkeer en Waterstaat was.

De heer **Hofstra**: Ja, zo lopen de dingen soms.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u moest de uitkomsten ervan, datgene wat was afgesproken, wel uitdragen. Was dat niet lastig zonder terugkoppeling te hebben gekregen?

De heer **Hofstra**: Ik geloof niet dat ik problemen heb gehad met het vertolken van het standpunt van onze fractie. In het algemeen heb ik de Minister of eigenlijk de ministers, want de Minister van Financiën deed ook mee, gesteund. De lijn is consequent doorgezet. Ik denk ook niet dat er door dat Torentjesoverleg opeens iets is veranderd.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het gebruikelijk dat er Torentjesoverleg is waar de fractieleider van de VVD bij is zonder dat er wordt teruggekoppeld naar de woordvoerder?

De heer **Hofstra**: Ik zou de fractievoorzitter dan adviseren om daar geen gewoonte van te maken. Ik kan me er in dit geval niets van herinneren. Als het Torentjesoverleg er was geweest en ik erbij zou zijn geweest, dan had ik me dat, denk ik, wel kunnen herinneren.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet er gewoon helemaal niets van?

De heer **Hofstra**: Nee. Ik weet er gewoon helemaal niets van.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan ga ik daar niet op door, want wat u niet weet, weet u niet. Ik heb nog een andere vraag daarover. Op een gegeven moment lijken de regeringsfracties van D66 en de PvdA om te zijn. Ze steunen het beleid van de Minister om van start te gaan met de openbare aanbesteding. Waarom hebben ze dat omarmd? Wat weet u daarvan? Ze waren eerst vrij kritisch. Ze wilden het gunnen aan NS.

De heer **Hofstra**: Ik zou zeggen: vraag je niet af hoe het kan, maar profiteer ervan. Ze liepen allemaal de goede kant op. Vanuit de coalitie is er nooit echt verzet geweest tegen de lijn die werd gevolgd en die door ons steeds werd gesteund. Ik was daar dus niet zo erg mee bezig.

Mevrouw **Bergkamp**: U was er niet mee bezig. Hebt u iets gehoord over de reden waarom ze toen voor waren?

De heer **Hofstra**: Nou ja, je weet wel hoe dat gaat. Je praat als collega-woordvoerders natuurlijk wel onderling.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat hoorde u?

De heer **Hofstra**: Ik heb het niet als een heftige ombuiging of zo beleefd, ook niet bij hen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar wat hoorde u er dan over? Het was niet heftig, maar wat hoorde u wel?

De heer **Hofstra**: Ik zag dat men zich toch kon schikken in de lijn van het kabinet.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar wat hoorde u daarover? Hoorde u: goh, we hebben de opdracht gekregen om dit nu te steunen? Of ...

De heer **Hofstra**: Ik denk dat het heel simpel was. Het kabinet had van tevoren heel duidelijk uiteengezet hoe het het wilde gaan doen. Daar is de Kamer mee akkoord gegaan, ook de coalitie.

Mevrouw **Bergkamp**: Zou het ermee te maken kunnen hebben dat de positie van NS eigenlijk wel heel stevig was en dat NS zich daarom geen zorgen hoefde te maken? Is dat een punt dat heeft meegespeeld?

De heer **Hofstra**: Dat zou kunnen. Het zou kunnen dat die signalen via de lobby tot die partijen gekomen zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Via de lobby, maar niet vanuit de politiek zelf, niet vanuit de bewindspersonen? Daarvan kwam niet de boodschap: jullie hoeven je geen zorgen te maken, want NS heeft een goede positie?

De heer **Hofstra**: Ik zou zeggen: als ik zou strijden voor NS, zou ik dat toch wat explicieter doen. Men heeft dat dus niet gedaan. U moet hen vragen om welke reden dat was.

Mevrouw **Bergkamp**: Kreeg u zelf de signalen, de politieke signalen dat NS een goede positie had?

De heer **Hofstra**: NS heeft nooit hoeven klagen over haar invloed in Den Haag, ook al rechtvaardigde het gedrag van NS dat niet altijd. Kijk nu achteraf maar naar wat er is gebeurd, ook sinds ik uit de Kamer ben. Er is maar één winnaar in dit dossier.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u sluit niet uit dat het signaal is afgegeven, niet alleen door de lobby maar misschien zelfs ook door de politiek, dat NS een positie had en dat ze zich geen zorgen hoefde te maken?

De heer **Hofstra**: In het algemeen: NS schaakte gewoon vrolijk op twee borden. Ze schaakte met het kabinet en ze schaakte met de Kamer.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het nu even niet over de lobby van NS. Ik heb het nu meer over het politieke signaal vanuit de bewindspersonen zelf.

De heer **Hofstra**: Die zijn mij niet bekend.

Mevrouw **Bergkamp**: Niet bekend.

De heer **Hofstra**: Nee. Ik zag dat het de goede kant opging, dus ik maakte me er geen zorgen over.

Mevrouw **Bergkamp**: Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Ik ga nog even door op de tegenstelling binnen de coalitiepartijen. Van Walsem, woordvoerder van D66, was heel duidelijk. Hij zei: we zijn eigenlijk niet klaar voor marktwerking. Hij had het ook over de reciprociteit: als je een trein door een paar landen laat rijden, dan moeten die landen zich allemaal openstellen. Hij gaf aan dat een land als Frankrijk het land dichthield, zodat er van echte concurrentie en marktwerking op het spoor geen sprake was. Dan is toch heel sterk het gevoel: we moeten het gewoon bij NS laten, omdat de markt er nog niet klaar voor is. U hebt dat zojuist eigenlijk ook al geconstateerd. Dan moet daar toch ook binnen de coalitie over gesproken zijn? Het ging namelijk een kant op die een groot gedeelte van de Kamer, waaronder dus twee coalitiepartijen, niet wilde opgaan.

De heer **Hofstra**: Nogmaals: dat is nergens uit gebleken. Dat vindt u niet terug in de Kamerbesluiten.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar ik citeer nu uit een algemeen overleg, een debat in de Kamer. Dat heeft allemaal in die tijd plaatsgevonden. Die Oranjecombinatie was er. Daarvoor bestond toch wel veel sympathie. Het mocht allemaal niet openbaar, maar het werd achter de schermen toch voorbereid. U hoorde ook, zij het heel mondjesmaat, dat er iets dergelijks gaande was. Zou dat niet toch een charmante oplossing zijn geweest? Het kon kennelijk niet, of het kabinet koos een andere koers. Dan moet de fractie natuurlijk weer om.

De heer **Hofstra**: Niet onze fractie. Misschien die twee andere, maar dat weet ik niet. Er was in het kabinet veel meer strijd over de aanbesteding dan in de Kamer. Dat hebben we deze week weer gehoord: het verscheuren van de blauwe brief voor het oog van de afzender. Er was in het kabinet dus veel meer strijd. Daar is de strijd op een gegeven moment beslecht door de bekende knoophakker, door Kok. In de Kamer was

daarover veel minder strijd, al zette iedereen wel zijn eigen accenten. Maar nogmaals: heel duidelijk is, ook in verhouding tot andere dossiers, dat de Kamer het kabinet hierin steeds is gevolgd. De Kamer was weliswaar kritisch en af en toe moesten er ook wel dingen worden aangepast, maar in grote lijnen kon het kabinet doorzetten.

De heer **Van Gerven**: We kunnen constateren dat uw waarneming toen en ook nu, terugkijkend, is: de discussie speelde zich vooral af binnen het kabinet en in de Tweede Kamer was het minder sterk gepolariseerd.

De heer **Hofstra**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Medio 2000, richting 2001 was er de openbare aanbesteding. Hoe duidde u de kans dat NS die zou winnen?

De heer **Hofstra**: Ik had de hoop dat er echt marktspanning was – hoe onlogisch misschien ook als je praat over die laatste 100 kilometer vanuit Parijs gezien – en dat NS flink zou moeten meebieden om aan de bak te blijven. Ik zeg «blijven», want ze was in de voorgaande stappen al aan de bak geweest. Achteraf blijkt dat NS veel minder had kunnen bieden en het dan nog zou hebben gekregen. Ik denk dat het heel treurig is dat er zo weinig marktspanning bleek te zijn. Dat had, eerder voor het kabinet dan voor de Kamer, aanleiding moeten zijn om zich af te vragen: zijn we nu op de goede weg?

De heer **Van Gerven**: Dat constateert u nu, terugkijkend.

De heer **Hofstra**: Ja, nu.

De heer **Van Gerven**: Maar hoe was dat op dat moment? Er was een brede sympathie voor die verdomde NS, om het zo maar te zeggen. Als dan de kans groot is dat ze die aanbesteding niet wint, dan voelt dat – we hebben het net gehad over gekke henkie – ook niet goed.

De heer **Hofstra**: Nee. Maar ja, ik weet niet wat voor krachten daar gespeeld hebben. We werden geconfronteerd met resultaten die zeer tegenvielen, niet qua prijs maar wel qua aantallen. Er was eigenlijk geen concurrentie, geen keuze.

De heer **Van Gerven**: Dat constateert u ...

De heer **Hofstra**: Achteraf.

De heer **Van Gerven**: Achteraf. Maar u had geen mening over de vraag of NS het zou gaan winnen of niet?

De heer **Hofstra**: Ik dacht bij mijzelf: NS moet dit kunnen winnen, maar dat hoeft niet per se het geval te zijn. Ik had gehoopt dat serieuze partijen er werk van zouden maken. De andere partijen die hebben meegedaan, waren ook best serieus, maar DB en SNCF zijn dé spoorwegmaatschappijen van Europa. DB gaat toch niet een bod indienen dat net aan die 100 miljoen voldoet, volgens mij 101 miljoen, en dat vervolgens zo kan worden afgewezen omdat het niet voldoet aan de frequenties, aan de snelheid of aan wat ook.

De heer **Van Gerven**: Weet u hoe het kabinet de kansen inschatte wat betreft het winnen van de aanbesteding?

De heer **Hofstra**: Nee, dat is mij niet bekend.

De heer **Van Gerven**: Daar hebt u geen mening over.

De heer **Hofstra**: Nee. Duidelijk was wel dat Financiën de hoop had op een reëel bedrag, om er geld uit te krijgen, de hoop dat er in die heel lastige boekhouding van bij elkaar opgeteld miljarden, ietsje zou terugkomen. Maar goed, dat was maar ietsje. Ik heb niet gehoord of men daar kansen zag voor NS of voor andere partijen.

De heer **Van Gerven**: Ik ga toch nog even door op de vraag: krijgt NS het nu wel of niet? In de Kamer werd daar wel over gediscussieerd. Men was bang dat NS het niet zou halen. U hebt zelf verteld dat ze u eigenlijk uitlachten toen u in Parijs was: wat zijn die gekke Nederlanders aan het doen om hun staatsbedrijf aan de markt uit te leveren? Vervolgens bent u erg bekritiseerd toen u toch meeging in de aanbesteding. Kunt u schetsen hoe die discussie is verlopen?

De heer **Hofstra**: Luister, wij hadden er als fractie een duidelijke opvatting over, en ik persoonlijk had die ook: markwerking als doel om tot het goede product te komen. En wat betreft die Fransen is het gruwelijk: Frankrijk staat helemaal stijf van de staatsbedrijven. Ik kan de Fransen niet op andere gedachten brengen, dus ik werd ook niet echt zenuwachtig van wat die Fransen zeiden. Het typeerde echter wel de verhoudingen. Dat verklaart ook waarom SNCF helemaal niks heeft gedaan. Ze hadden het wel goed gezien: wil je naar Gare du Nord in Parijs, dan moet je wel door Frankrijk. Het is nog erger: dan moet je eerst door België.

De heer **Van Gerven**: Dat begrijp ik even niet. U zegt: SNCF, de Franse spoorwegen hebben niet geboden.

De heer **Hofstra**: Nee, die hebben niet geboden.

De heer **Van Gerven**: Waarom hebben zij niet geboden?

De heer **Hofstra**: Ik denk omdat ze toch wel vanzelf aan de beurt zouden komen. Ik sluit ook niet uit – het kan niet anders – dat maatschappijen onderling afspraken hebben gemaakt. Ik heb het eerder al eens verteld: er zijn clubs in Europa waarvan ze lid zijn en ze hebben elkaars telefoonnummers. Ik denk dat dit ook verklaart waarom DB zo'n krakkemikkig bod inleverde, want DB snapte ook wel dat Nederland³ invloedsgebied van Frankrijk is. DB kon dus beter naar Oost-Europa of Zuid-Europa gaan.

De heer **Van Gerven**: U hebt daar geen bewijzen voor, maar ...

De heer **Hofstra**: Zo is het natuurlijk gegaan.

De heer **Van Gerven**: ... u hebt wel een vermoeden dat het zo ging.

De heer **Hofstra**: Als je de markt kent, dan zeg je: dat kan niet anders.

De heer **Van Gerven**: Dan gaat het zo. Ik houd u even een citaat van uzelf voor. Dat gaat er nog steeds over dat u instemde met de openbare aanbesteding, maar u zei ook: die Fransen zijn niet zo gek. U zei, over NS: «Dat zullen wij nog wel zien, want wij hebben de Minister wel gevraagd

³ Toevoeging van de heer Hofstra: vanwege de HSL-Zuid.

om ons nog wat meer en beter te informeren over het verdere verloop van de procedure.» Dit gaat over de kansen voor NS. Kunt u zich dit nog herinneren?

De heer **Hofstra**: Er zijn in die tijd heel veel vertrouwelijke overleggen geweest. Dat is op zich heel vervelend, zeker ook voor dit soort onderzoeken achteraf. Daar zijn geen data van. Daar zijn geen agenda's van. Daar zijn helemaal geen verslagen van.

De heer **Van Gerven**: Dit betreft een openbaar debat, een VAO.

De heer **Hofstra**: Ja, dat betreft een openbaar debat, maar tussendoor waren er vaak al die vertrouwelijke overleggen. We hebben wel veel informatie gekregen. We kregen van tijd tot tijd ook vertrouwelijk stukken. U kent de procedure: het ligt dan ter inzage, daar moet je dan voor tekenen en dan kun je het bekijken. Maar ja, nogmaals: vanuit onze fractie gezien ging het eigenlijk wel de goede kant op toen die openbare aanbesteding werd gedaan.

De heer **Van Gerven**: U zei: vertrouwelijk werd er wel veel meer gedeeld dan we publiek konden maken gezien de belangen. Kun je uit dit citaat halen dat in die vertrouwelijke overleggen is geschetst dat NS een uitstekende kans had om de aanbesteding te winnen?

De heer **Hofstra**: Nee. Dat kan ik me niet herinneren. Voor mij was het open: we gaan de aanbesteding doen en ik ben heel benieuwd naar de uitkomst.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar – ik herhaal het nog maar even – u zegt wel: we hebben de Minister gevraagd om ons beter en meer te informeren over het verdere verloop van de procedure. U zei: dat zullen wij nog weleens zien. Dan denk ik daarachteraan: of NS buiten de boot valt. Dat is toch de suggestie achter dit citaat?

De heer **Hofstra**: Ik was het volledig eens met de in gang gezette aanbesteding en was heel benieuwd naar het resultaat.

De heer **Van Gerven**: Goed. U kunt zich niet herinneren of NS toch niet op een of andere manier in een bepaalde positie is gebracht of dat dat u is meegedeeld.

De heer **Hofstra**: Nee. Ik heb in elk geval niet aangedrongen op een voorkeurspositie voor NS in die aanbesteding. Het zou volgens mij ook heel raar zijn als je dat zou doen. Ik heb ook niet de herinnering dat andere woordvoerders, met name die van de coalitie, dat wel gedaan zouden hebben.

De heer **Van Gerven**: Ik ga met u naar de ondertekening van de concessieovereenkomst. Minister Netelenbos zou op 12 december 2001 de concessieovereenkomst met NS en KLM tekenen en de Kamer zou op 6 december, dus ongeveer een week daarvoor, nog debatteren. Vervolgens werd die ondertekening vervroegd naar 5 december, een dag voor het Kamerdebat. U en collega-Kamerleden van u vonden dat niet zo elegant ten opzichte van de Kamer. Hebt u enig idee waarom die ondertekening werd vervroegd?

De heer **Hofstra**: Even los van heel platte dingen als agendakwesties – die kunnen ook hebben gespeeld, want iedereen moest tegelijk de handtekening zetten – is het volgens mij niet vervroegd omdat de Minister bang was voor de Kamer, want ze hoefde niet bang te zijn voor de Kamer omdat deze haar steeds had gesteund. Ik vind wel dat de Minister risico loopt als ze een dag eerder tekent, maar dat risico ligt dan bij haar. U vraagt: waarom deed ze dat? Misschien – ik herhaal: misschien – omdat ze bang was dat NS weer ergens roet in het eten zou gooien. Met andere woorden: misschien was ze banger voor NS dan voor de Kamer.

De heer **Van Gerven**: U weet dat niet zeker? U bedoelt dat ze bang was dat NS de Kamer zou bewerken om nog iets te ondernemen.

De heer **Hofstra**: Ja, precies. Als het nog niet was ondertekend op het moment van overleg met de Minister, zouden we kunnen zeggen: u moet iets veranderen. Dan zou zich een meerderheid kunnen vormen, ook buiten mijn partij om, dus door de coalitie heen en met de oppositie. Er zou zelfs in een VAO een motie over kunnen worden ingediend en die zou dan kunnen worden aangenomen.

De heer **Van Gerven**: Om welke punten ging dat dan op dat moment? Wat waren de heikele punten?

De heer **Hofstra**: De tariefrestructie zou, denk ik, prioriteit nummer één zijn geweest bij NS. Dat leverde 47 miljoen op.

De heer **Van Gerven**: Dat zou het punt zijn geweest, denkt u.

De heer **Hofstra**: Misschien nog wel andere, zoals de reistijden of de afspraken met België en Frankrijk, die helemaal niet duidelijk waren, zoals achteraf bleek.

De heer **Van Gerven**: Zijn die punten in het debat op 12 december besproken, nadat er al getekend was?

De heer **Hofstra**: Op 6 december, een dag later.

De heer **Van Gerven**: Dat klopt. Op 5 december is er getekend en op 6 december vond dat debat plaats.

De heer **Hofstra**: Ja. Er zal vast over dat soort dingen gesproken zijn, maar toen was het contract al getekend en de Minister had uitgesproken dat ze het artikel over de tariefrestructie niet zou invullen.

De heer **Van Gerven**: U zegt: het zou kunnen, ik weet het niet.

De heer **Hofstra**: Het is een hypothese, een veronderstelling.

De heer **Van Gerven**: De hypothese dat de lobby van NS nog zijn werk had kunnen doen als er een week later was getekend. Dan ziet u het bod. De jaarlijkse vergoeding is vastgesteld op 148 miljoen. Wat waren uw gedachten over de hoogte van die gebruiksvergoeding?

De heer **Hofstra**: Ik bezag dat bedrag in combinatie met de bediening die werd aangeboden. Het waren werkelijk fantastische getallen, die frequenties naar Parijs, naar Brussel, van Den Haag, van Breda. En dan nog 148 miljoen! Ik dacht dus: dat is voor elkaar. Niet dat we dan de

investering terug zouden krijgen, want als je 2% rekent als rente over die 7 miljard, dan is dat 140 miljoen. Het zou dus vooral even helpen om de kosten in de onderhouds- en beheersfeer goed te maken, maar natuurlijk niet om de investering terug te verdienen. Maar het was toch een mooi bedrag. De norm was 100 miljoen, en daar zaten we ruim boven.

De heer **Van Gerven**: U vond het een mooi bedrag, maar had u geen gevoel over het realiteitsgehalte ervan?

De heer **Hofstra**: Je hoefde niet heel deskundig te zijn om te weten dat dit een beetje fake was. Dat is deze week ook heel duidelijk geworden. Het bedrag was gewoon te hoog.

De heer **Van Gerven**: Het gaat mij erom wat u er toen van vond.

De heer **Hofstra**: Nogmaals, in verhouding tot die geweldige bediening en die hoge snelheden – de reistijden zaten er namelijk ook nog in – was ik tevreden met die 148 miljoen, dat eerst zelfs 178 miljoen was, maar er gingen nog wat posten vanaf.

De heer **Van Gerven**: U vond het mooi dat dat bedrag binnenkwam, maar is er niet over gesproken of dat bedrag op dat moment reëel was?

De heer **Hofstra**: Nee, dat hadden we misschien wel scherper moeten doen, het kabinet als eerste, want dat had ook meer gegevens en zat er meer bovenop. Dit is typisch zo'n voorbeeld van een knock-outbod: we leggen dit bod neer en niemand kan daar meer overheen. Achteraf bleken er helemaal geen concurrenten te zijn, dus we hadden het voor niks gedaan, maar zo moeten we het bod typeren.

De heer **Van Gerven**: De dag na de ondertekening vindt toch dat Kamerdebat plaats. Toen spraken de Kamerleden Leers van het CDA, Feenstra van de Partij van de Arbeid, Van Steenhoven van GroenLinks en Van den Berg van de SGP. Zij waren voor toepassing van de tariefreductie, het beperken van de tarieven van de prijskaartjes. Wat beoogde de Kamer daarmee?

De heer **Hofstra**: Er is in de Kamer altijd een soort open zenuw wat betreft het openbaar vervoer en vooral wat betreft de tarieven van het openbaar vervoer. Dat is net zoals bij de huurprijzen. Dat zijn van die dingen die altijd spelen. Er werd ook weleens gezegd: het wordt een bontjassentrein. Nou, bontjassen worden vervoerd in Bentleys en niet in treinen. Het is logisch dat sommige mensen in de Kamer zeggen: het tarief moet niet hoger zijn dan ... Dan mag het bijvoorbeeld niet meer dan 30% hoger zijn dan het tweedeklastarief. Dat heeft NS voorzien: als dat wordt ingeroepen, dan zijn wij daar klaar voor. Erger nog: men smeekte er eigenlijk om. Dan zou er 47 miljoen vanaf gaan en zou de opbrengst lager worden. Veel meer mensen zouden dan met de trein gaan, want als het kaartje goedkoper is, kunnen meer mensen met de trein. Dat zal ook een argument voor die andere woordvoerders zijn geweest. In die afweging was het wel logisch dat zij dat wilden, maar ik vond het volstrekt ongepast en ook niet te rijmen met het idee van aanbesteding. Immers, wat doe je bij een aanbesteding? Je zegt tegen een marktpartij – ik zie NS maar even als marktpartij: u krijgt van ons die lijn, u mag er over heen en weer rijden, u moet aan die en die criteria voldoen en dan horen wij graag wat u ervoor overhebt.

De heer **Van Gerven**: Dat was duidelijk uw standpunt. Dan wordt de motie-Feenstra c.s. aangenomen om die tarieven te maximeren. Ik meen dat alleen de VVD daartegen heeft gestemd.

De heer **Hofstra**: Ja, gelukkig wel.

De heer **Van Gerven**: Dat kunt u zich wel herinneren?

De heer **Hofstra**: Ja, dat kan ik me wel herinneren.

De heer **Van Gerven**: Dat kan ik me voorstellen, want het was toch een belangrijk discussiepunt. Samengevat hebt u toen gezegd dat u het gek vond dat een marktpartij vraagt om beheersing van de tarieven, omdat dat juist iets is voor de ondernemer om zelf te bepalen. Wat vond u ervan dat NS daarom vroeg?

De heer **Hofstra**: Die smeekten erom. Niet bij ons, want ze wisten dat ze bij ons toch niet verder kwamen. Ik vond het ook ongepast en niet loyaal in de richting van het kabinet. Je maakt eerst die afspraak, vervolgens wordt het een kan-bepaling in het contract, dus de Minister hoeft het niet te doen ...

De heer **Van Gerven**: Maar wist u dat die kan-bepaling erin stond?

De heer **Hofstra**: Ja, dat wisten we.

De heer **Van Gerven**: Daar was de Kamer wel van op de hoogte toe ze daarover debatteerde?

De heer **Hofstra**: Ja, dat wisten we allemaal. Dat heeft, denk ik, ook te maken met die 5 en 12 december waar we het eerder over hadden. U kent Domela Nieuwenhuis wel, die ooit zei: het parlement beslist bij meerderheid, maar de meerderheid neemt vaak onverstandige besluiten. De motie-Feenstra c.s. is daar een schoolvoorbeeld van. Daarom ben ik ook heel blij dat wij haar toen niet gesteund hebben. Maar de rest heeft dat wel gedaan. Hierbij is de grap dat de Kamer dat nooit echt heeft afgedwongen. Je kunt wel bij motie uitspreken dat het moet, maar het is nooit gebeurd.

De heer **Van Gerven**: Los van uw standpunt dat helder is: wat vindt u ervan dat een grote meerderheid van de Kamer zegt «u moet met NS om tafel om iets aan die tarieven te doen», maar dat die motie vervolgens niet wordt uitgevoerd?

De heer **Hofstra**: Ik ben er in het algemeen voor dat een kabinet moties van de Kamer uitvoert. Het is echter geen wet van Meden en Perzen dat dat altijd gebeurt. In dit geval had de Minister een goed argument, want het was een kan-bepaling. Er stond ook een datum in.

De heer **Van Gerven**: Het was een kan-bepaling, maar de Kamer wilde dat in meerderheid. Laat ik u wat verder in de tijd meenemen: er is dan een nieuw kabinet, met De Boer als Minister die zegt: we voeren de motie niet uit omdat NS niet het gevraagde inzicht geeft in het financiële ondernemingsplan, de businesscase. Kunt u zich herinneren of dat argument nog gespeeld heeft?

De heer **Hofstra**: Jazeker. De Boer was niet zo lang Minister, maar bij hem ging het wel al schuiven. In het begin zei hij heel stoer: nee, we voeren het niet uit. Daar steunde ik hem in. Maar later zei hij al: misschien moeten we er toch eens over praten. Toen kwam het argument: maar we hebben geen gegevens van NS gekregen. Het was ook raar dat NS dat bod van 150 miljoen had gebaseerd op het opblazen van het vervoer en er vervolgens van uitging dat ze allemaal een maximumtarief zouden betalen, wat natuurlijk niet waar was. Als het tarief maximaal wordt, krijg je het vervoer immers niet maximaal. NS had er dus zelf een rekenfout ingebakken. Dan moet je het kabinet niet verwijten dat overeind te willen houden en die 148 miljoen te willen krijgen.

De heer **Van Gerven**: Vond u nou dat de Kamer effectief heeft geopereerd op dat punt?

De heer **Hofstra**: Nee, maar dat vond ik niet erg, ook vanwege onze houding ten aanzien van die motie. Maar als de meerderheid dit had willen doordouwen, dan hadden ze nog een debat moeten voeren. Dan hadden ze misschien het wantrouwen in de Minister moeten uitspreken. Dan hadden ze de Minister zelf weg kunnen sturen als ze dat gewild hadden, maar dat is niet gebeurd.

De heer **Van Gerven**: Als de Kamer dat echt gewild had, had zij moeten doorpakken.

De heer **Hofstra**: Dat hoopte ik niet en dat is ook niet gebeurd.

De heer **Van Gerven**: Dat was niet uw hoop, maar dat hadden ze dan moeten doen. Op 11 december 2002 was er een debat waarin u zei dat het niet interessant was dat Hispeed Alliance, de vervoersdochter van NS, achteraf spijt kan hebben van dat bod. Kunt u toelichten wat u daarmee bedoelde?

De heer **Hofstra**: Dat is heel simpel. We zijn volwassen mensen. Een zaak is een zaak, een deal is een deal, een afspraak is een afspraak. HSA was apart opgericht voor deze operatie. Dus als HSA om zou vallen, dan viel zij om en was er nog niet veel aan de hand. Daarom is het vermogen in die club ook een keer verhoogd. Ik houd er echter niet van dat je, als je in een aanbesteding tot een resultaat komt, maar blijft doorgaan met terugonderhandelen; daar was NS heel sterk in.

De heer **Van Gerven**: Maar als HSA omvalt, dan zou NS het moeten overnemen? Er moet wel vervoer zijn.

De heer **Hofstra**: Als je een project gestart bent en de uitvoerder failliet gaat of ermee ophoudt, dan is dat altijd een heel onprettige situatie. Zoals ik al eerder zei: toen de uitslag van de openbare aanbesteding, en met name het gebrek aan spanning, bekend werd, had het kabinet er misschien ook nog eens over moeten nadenken of dit wel de handigste methode was. Maar dat is allemaal achteraf.

De heer **Van Gerven**: Toegespitst op die tijd: was het beeld toen al dat HSA kon omvallen?

De heer **Hofstra**: Ja, dat heb ik al gesuggereerd in debatten aan het begin. Iedereen weet toch hoe dat werkt. Een langlopend contract, veel geld ...

De heer **Van Gerven**: Maar u zei: toen het bod er was, was er een gevoel van «dat is een mooi bod». Binnen de Kamer was er nog een redelijk blij gevoel, maar dat sloeg, als ik het goed begrijp, al vrij snel om.

De heer **Hofstra**: Soms kan het beeld te mooi zijn.

De heer **Van Gerven**: En eind 2002 was dat al wel duidelijk?

De heer **Hofstra**: We zagen dat het moeilijker en moeilijker werd en er steeds meer elementen van terugonderhandelen kwamen.

De heer **Van Gerven**: Een element was de motie-Van Hijum, die u medeondertekend hebt, waarin de regering werd verzocht om erop toe te zien dat NS de frequentie en de loop van bestaande intercity's niet zou aanpassen omwille van een betere exploitatie van de hogesnelheidslijn. Kunt u dat toelichten?

De heer **Hofstra**: Dat is ook weer een onderdeel in die hele reeks van terugonderhandelen. Als je niet oppaste, werd gewoon alles naar beneden bijgesteld. Dat heel mooie bedieningsniveau van het begin was al weg. Dit waren allemaal pogingen om die kant op te gaan. In de Kamer hebben we toen de behoefte gehad om uit te spreken dat we dat niet wilden. Wij wilden de deal zoals die gesloten was, gewoon door laten gaan.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar we hebben het nu over de intercitylijnen, dus om de hogesnelheidslijn heen, met andere woorden het hoofd railnet. Om welke lijnen ging dat dan? Over welke lijnen werd discussie gevoerd?

De heer **Hofstra**: Dat zijn de parallelle lijnen. Misschien zat de Benelux-lijn daar ook nog wel in, maar het ging er ook om dat er niet geknabbeld zou worden aan frequenties van treinen richting Brussel. De Benelux-trein, die op zich heel bekend was in Nederland en in de rest van de Benelux, is op een gegeven moment verdwenen voordat er een nieuwe verbinding was. Dat is natuurlijk heel raar. Deze uitspraak van de Kamer was bedoeld om het kabinet niet te lichtvaardig akkoord te laten gaan met wensen van de uitvoerder om het allemaal wat simpeler en goedkoper te doen.

De heer **Van Gerven**: In 2005 kwamen er signalen dat de levering van de treinen door AnsaldoBreda vertraging opliep. Dat werd toegeschreven aan het beruchte of, zoals u wilt, beroemde veiligheidssysteem ERTMS. De oorzaak van die vertraging lag volgens HSA en AnsaldoBreda bij de Staat die geen duidelijke ERTMS-eisen had gesteld; het veiligheidssysteem was eigenlijk nog in ontwikkeling. Was dat toentertijd ook uw beoordeling?

De heer **Hofstra**: Het zeer vervelende aan ERTMS was dat iedereen die kreet gebruikte, maar dat niemand wist wat het was. Het had met veiligheid te maken. Dat is heel belangrijk op het spoor, zeker als je 300 km/u rijdt. Het zou op het hele net worden ingevoerd, dus het was een algemeen discussiepunt. Ik ken de details ook niet, maar ik weet wel dat hier, al dan niet terecht, gebruik van is gemaakt om vertragingen en tegenvallers te verklaren. Dat was weer een onderdeel van het terugonderhandelen. In dat verband speelt de discussie wat nu reëel de schuld van NS en wat reëel de schuld van de Minister is.

De heer **Van Gerven**: Ik geef het woord terug aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Hofstra, terugkijkend op de concessieverlening aan NS: hebt u de indruk gehad dat het kabinet een te mooi beeld heeft geschetst? De problemen met de Belgen waren bekend, en de reizigersprognoses klopten niet. Dat wist het ministerie ook. Hebt u niet het idee gehad dat het kabinet het mooier schetste dan het in werkelijkheid was?

De heer **Hofstra**: Achteraf denk ik dat het mooier gepresenteerd is, maar dan moeten we niet beginnen bij het kabinet maar bij NS, die het ging uitvoeren. Die heeft namelijk gesuggereerd dat het allemaal kon. Die heeft ons die frequenties geboden, die heeft ons die snelheden geboden, die heeft er een prijskaartje aan gehangen. Je zou zeggen dat het kabinet het misschien wat kritischer had moeten bekijken. Was het allemaal wel goed, ook omdat er geen concurrentie bleek te zijn? Had het niet anders gemoeten? Daarna had de Kamer op dat punt misschien ook wat kritischer moeten zijn. Maar het begint bij NS.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u hebt als Kamerlid natuurlijk ook een controlerende rol. U kwam erachter dat het in de praktijk tegenvalt. Wat hebt u op dat moment gedaan?

De heer **Hofstra**: De Kamer werd wel steeds kritischer. Gek genoeg nam de motiegeneigdheid af. Er kwamen ook veel rapportages en veel langere brieven van het kabinet. Uiteindelijk heeft de commissie ook een subcommissie ingesteld om zelf in beeld proberen te brengen wat de feiten waren en wat er allemaal gebeurde. Langzamerhand waren we het spoor namelijk een beetje bijster.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was dus moeilijk om er als Kamer grip op te krijgen. U zegt: NS is zelf akkoord gegaan met de voorwaarden; ze hebben daarna wel heel erg terughandeld. Maar u zegt ook dat het kabinet op dat moment een positiever beeld geschetst heeft dan wat het uiteindelijk is geworden.

De heer **Hofstra**: Op grond van die gegevens is dat zeker zo. Er was ook iets vreemds bij het materieel. NS bestelde materieel; zij was daar ook primair verantwoordelijk voor. De toenmalige Minister, Karla Peijs, heeft echter contractueel vastgesteld dat zij – zijzelf was niet zo belangrijk, maar wel al die ambtenaren – zich niet zou bemoeien met de materieelbestelling.⁴ Achteraf heb ik begrepen dat we voor 100 miljoen méér leuke treinen zouden hebben gehad van Alstom of van Siemens, treinen die gewoon al reden.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar gaan we het als enquêtecommissie allemaal nog over hebben. Ik heb nog één vraag, over de Oranjecombinatie. Daar hadden we het zojuist zelf kort over. U gaf aan dat u informeel al eerder op de hoogte was. We hebben deze week ook de heer Pans, de secretaris-generaal van het ministerie, op gesprek gehad. Hij zei dat de Kamer op de hoogte was van de Oranjecombinatie. Was dat ook uw beeld? U gaf zelf aan dat u het wist, maar had u het idee dat het eerder in de Kamer bekend was?

⁴ Opmerking van de heer Hofstra: «Bovenaan op pagina 35 noem ik ten onrechte Karla Peijs. Dit moet zijn: Tineke Netelenbos. Zij bevestigde dat zelf ook in haar verhoor.»

De heer **Hofstra**: Ja, maar nogmaals: niet expliciet vanaf toen of toen. Dat zou allemaal nagezocht moeten worden. Maar laten we wel wezen: die Oranjecombinatie is gewoon NS met een vleugje KLM. Schiphol trok zich op een gegeven moment terug.

Mevrouw **Bergkamp**: De Oranjecombinatie is inderdaad het consortium van KLM, NS en Schiphol. Mijn vraag was of het bij u bekend was dat u niet als enige informeel op de hoogte was van de voorbereidingen van zo'n consortium.

De heer **Hofstra**: Ja, volgens mij was dat bij meer mensen bekend. Maar nogmaals: ik kan nu niet precies zeggen op welk moment dat in relatie tot anderen speelde. Wat mij betreft was het een imagokwestie; je kunt het een verkoopargument noemen. Het was gewoon NS met een vleugje KLM.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u had het idee dat informeel meer mensen binnen de Kamer op de hoogte waren voordat formeel uiteindelijk in de stukken duidelijk werd dat er sprake was van de Oranjecombinatie?

De heer **Hofstra**: Ja, dat denk ik wel. Maar ik kan daar geen tijdstippen aan koppelen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dank u wel. Ik geef het woord weer aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Hofstra, wij willen u nu wat vragen stellen over de lobby van NS. Ontving u weleens informatie van NS over hun wensen? Hoe ging dat met betrekking tot de hogesnelheidslijn?

De heer **Hofstra**: Ik had de gewoonte om mijn deur altijd open te laten staan. Er kwamen dus allerlei mensen langs, geregeld ook mensen van NS. Ik had een bepaalde manier van omgaan met lobbyisten. De allereerste keer dat het gebeurde, was eind 1994. Toen nam ik het papier in ontvangst en dropte het in mijn prullenbak. Je begint als nieuw Kamerlid in een klein kamertje, dus het was niet ver lopen. Ik zei: luister, als je mij wat wilt zeggen, vind ik het prima, dan kijk ik wel wat ik ermee doe; maar ik heb een hekel aan «conceptmoties of -amendementen van het lid Hofstra». Er waren wel gesprekken, maar ik was niet iemand die hun informatie een-op-een overnam.

De heer **Van Gerven**: U hebt weleens conceptmoties van NS ontvangen?

De heer **Hofstra**: Ik weet niet of dat van NS was, maar er lopen zo veel lobbyisten rond. Dat gebeurt natuurlijk geregeld.

De heer **Van Gerven**: Dat is in zijn algemeenheid. Spits het even toe op NS, want daar gaat het nu om. Hoe vaak en op welke manier werd u door NS benaderd?

De heer **Hofstra**: Ik denk dat ik zeker voor elk AO contact had; dat was een telefoontje, een berichtje of men kwam even langs. Dat vond ik helemaal niet erg; dat hoorde bij het werk. Alleen, je moet als Kamerlid wel zelf de afweging maken wat je daarmee kunt. Ik gebruikte die informatie ook weleens om juist het tegendeel voor elkaar te krijgen.

De heer **Van Gerven**: Als er gedebatteerd werd, herkende u dan in stukken weleens: hé, dat heb ik gelezen in stukken van NS of ...

De heer **Hofstra**: Het is niet vriendelijk om dat zo duidelijk te zeggen, maar we weten allemaal hoe het gaat. Die mensen wil ik ook helemaal niet veroordelen. Iedereen volgt daarin zijn eigen lijn. Maar ze kwamen dus geregeld langs.

De heer **Van Gerven**: Kunt u een voorbeeld geven waaruit heel duidelijk blijkt dat het is ingestoken door NS?

De heer **Hofstra**: Ja, de tariefrestructie. Ik denk dat die motie helemaal geïnitieerd is door NS.

De heer **Van Gerven**: U zegt: die zou door NS geschreven kunnen zijn?

De heer **Hofstra**: Ja, en dat geldt ook voor andere punten die daarin terugkwamen. NS is natuurlijk een belangrijk bedrijf voor ons vervoer in Nederland. Het is heel gebruikelijk dat de leden in commissieverband een keer per jaar naar Utrecht of ergens anders heen gaan.

De heer **Van Gerven**: Was het een succesvolle lobby? Hoe karakteriseert u die?

De heer **Hofstra**: Achteraf denk ik dat die wel succesvol is geweest, want, zo zeg ik terugkijkend, heel veel terugonderhandelingen zijn geslaagd. Maar we hebben nog geen trein.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar in november 1999 zei u: NS schaakt beter op het parlementaire bord dan op het departementale bord. Kunt u die uitspraak toelichten?

De heer **Hofstra**: Daarmee bedoel ik dat de Kamer altijd een goed oog had voor de belangen van NS. Neem die tariefrestructie. Weliswaar heeft de Kamer die niet doorgezet – dat had ze kunnen doen, maar dat had natuurlijk een politiek probleem gegeven – en is het niet zover gekomen, maar feitelijk zijn heel veel dingen in het voordeel van NS veranderd. Nu maakt de hsl deel uit van het kernnet, zoals ik begrijp zelfs tot 2025.

De heer **Van Gerven**: U zei ook: u moet zich niet zo laten leiden door de druk van NS. Dat was ook gekoppeld aan die uitspraak van u. Kunt u dat toelichten?

De heer **Hofstra**: Ik zie het zo: NS is een staatsbedrijf, en de directie van NS heeft geregeld overleg met de Minister of de top van het departement. Ik vind dat daar een zekere fatsoensnorm bij hoort. We weten allemaal dat er overleg met de Kamer is – dat is ook heel goed en noodzakelijk – maar mijn stijl zou het zijn om als directeur van NS gewoon met open vizier met de Minister te praten. Als we het op een punt niet eens zouden zijn, zou ik zeggen: beste Karla, ik ga nu naar de Kamer. NS was continu bezig op zowel de ene als de andere lijn. Ik kan mij voorstellen dat bewindspersonen of ambtenaren daar weleens genoeg van kregen.

De heer **Van Gerven**: Dus u vond die lobby niet chic?

De heer **Hofstra**: Nee, precies.

De heer **Van Gerven**: Laat ik het als volgt samenvatten. U zegt: als je het doet, doe het dan openlijk.

De heer **Hofstra**: Ja, dat je ook tegen de Minister zegt: hierover zijn wij het niet eens, daarmee ga ik naar de Kamer.

De heer **Van Gerven**: Dat zou een goede code zijn van een staatsbedrijf?

De heer **Hofstra**: Ja, dat vind ik wel. Ik vind het voor een staatsbedrijf iets anders liggen dan voor een willekeurig andere private maatschappij. Maar daaraan zou ik ook adviseren om het zo te doen.

De heer **Van Gerven**: Uit het verhoor gisteren met de oud-president-commissaris van NS, de heer Timmer, bleek dat de Kamer zich wel kon verplaatsen in NS. Zo vat ik het samen. Is dat ook uw oordeel?

De heer **Hofstra**: Ja, ik heb hem een paar dingen horen zeggen die mij wat verbaasden. Ik ken de heer Timmer toch als ...

De heer **Van Gerven**: Laten we ons vooral focussen op die uitspraak in relatie tot het parlement.

De heer **Hofstra**: Daar deed hij tamelijk luchtig over. Hij zei: we dienen dat bod wel in en dan onderhandelen we wel terug. Ik dacht haast dat hij ging zeggen: het is interim-dividend. Blijkbaar had hij het vertrouwen via de lobby – die hij overigens niet zelf deed, zoals hij zei – dat dat wel kon in de Kamer. Dat vond ik wel een hele openbaring.

De heer **Van Gerven**: Dat vond u een openbaring.

De heer **Hofstra**: Dat hij dat zo duidelijk zei en dat dat zijn gedachte was.

De heer **Van Gerven**: U vindt dat niet terecht?

De heer **Hofstra**: Wat is de waarde van zo'n bod als je het op die manier doet? Hij zegt: we bieden dit. Kijk eens naar het gemak waarmee hij er even 30 bij optelde en dan zegt: er moet 1 of 2 af, want bij Albert Heijn eindigt ook alles op een 9. Hoe serieus is dat allemaal?

De heer **Van Gerven**: We hebben het al gehad over de tariefrestrictiediscussie. Het moge duidelijk zijn dat dat een heel duidelijke lobby was. Vindt u dat de Kamer zich te veel heeft laten leiden door de lobby van NS?

De heer **Hofstra**: Dat vind ik wel. Stel dat de Kamer dit had doorgezet en het kabinet bezwaken zou zijn, dan hadden ze ook nog hun zin gekregen. Dat is gelukkig niet gebeurd.

De heer **Van Gerven**: Maar stel nou even dat de Kamer had doorgepakt met betrekking tot die tariefrestrictie; dat was toch het heikele punt. Was dan het kabinet in gevaar gekomen? Was de soep zo heet?

De heer **Hofstra**: Dat denk ik niet. Rond dit dossier heb ik nooit een situatie van politieke crisis beleefd. Ik kan mij voorstellen dat, als de Kamer toen had doorgepakt, het kabinet het misschien had gedaan.

De heer **Van Gerven**: Ik vroeg dit naar aanleiding van de vraag of de Kamer zich te veel heeft laten leiden door de lobby van NS.

De heer **Hofstra**: Ik vind van wel. Maar nogmaals, ze hebben niet in alle opzichten hun zin gekregen. Achteraf wel, maar niet op dat moment.

De heer **Van Gerven**: Denkt u dat de Kamer met haar optreden de onderhandelingspositie van de Minister ondermijnde?

De heer **Hofstra**: Ja, dat heb ik in debatten ook een paar keer geroepen.

De heer **Van Gerven**: Of voor de voeten liep?

De heer **Hofstra**: Precies. De rolverdeling is: het kabinet regeert, de Kamer controleert. Ik denk dat het efficiënt is – je kunt als Kamerlid ook niet alles tegelijk – dat je je daar ook aan houdt. Bij dit dossier kwam toch ook weer een paar keer de neiging op: gaat u maar even van die stoel af, dan gaan wij er wel op zitten en zullen wij het wel regelen. Ik denk dat je dat niet moet willen. Voor een deel wordt dat ondervangen door dingen vertrouwelijk te doen. Het moet ook vertrouwelijk, omdat het niet in de openbaarheid kan komen. Al met al is het echter lastig. De NS heeft ook een raad van commissarissen. U, als Kamer, bent de raad van commissarissen van de bv Nederland. NS heeft er ook eentje, maar dat zijn drie, vijf of zeven personen en die vergaderen in beslotenheid. We hebben daarover gisteren publiekelijk wat gehoord, maar normaal hoor je dat niet. Dat is een groot verschil, waardoor de Minister in het nadeel is. De Kamer zou zich dat natuurlijk ook kunnen realiseren en kunnen zeggen: dit doen we wel of dat doen we niet.

De heer **Van Gerven**: Vandaar natuurlijk ook het fenomeen van vertrouwelijke overleggen; daar komen we misschien nog op terug. Mijn slotvraag gaat over het IC Max-bod. Daar zei u eerder iets over. Even in relatie tot de constatering van zojuist dat de Kamer de Minister voor de voeten liep: speelde dat ook bij dat IC Max-bod? Of zegt u: nee, dat was toch een heel andere situatie?

De heer **Hofstra**: Dat was een andere situatie. NS had daar een heel mooi plaatje, een mooi plan voor gemaakt, maar veel ruimer dan voor de HSL-Zuid. De vraag had betrekking op de HSL-Zuid. Daarom is dat bod ook afgewezen. Ik denk dat de Kamer de Minister daarbij niet voor de voeten heeft gelopen. Het was niet zo dat de Kamer zei: het moet dat bod zijn.

De heer **Van Gerven**: Had de Kamer daarin dan juist wel actiever moeten zijn?

De heer **Hofstra**: Men had kunnen zeggen: we zijn het erover eens dat het niet past, maar misschien moeten we toch meer combineren. Maar dat is niet gebeurd.

De heer **Van Gerven**: Weet u waarom dat niet is gebeurd op dat moment?

De heer **Hofstra**: Omdat dat in die systematiek, die heel vroegtijdig is vastgesteld, gewoon niet paste. Het was niet alleen te lang, het was ook te kort, of te zwaar of te licht. Het paste gewoon niet; niet op één punt maar op heel veel punten niet. Daar heeft de Kamercommissie de Minister in gevolgd.

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

De **voorzitter**: We hadden het al even over de besloten gesprekken, de vertrouwelijke debatten, hier in de Kamer. Er is op vier momenten vertrouwelijk gesproken. Op wiens initiatief gebeurde dat eigenlijk?

De heer **Hofstra**: In dit geval eigenlijk altijd op verzoek van de Minister of ministers. Het kan best zijn dat in die gesprekken ook de Kamer weleens zei: dan willen we weer even geïnformeerd worden. Het initiatief kwam dus zeker niet vanuit de Kamer maar vanuit het kabinet. Ik denk dat dat ook begrijpelijk is, want het kabinet heeft er moeite mee om in het openbaar heel veel dingen te zeggen die het liever niet in het openbaar zegt.

De **voorzitter**: Maar u dient op 18 november zelf een motie in, waarin u aangeeft dat u wilt dat de Kamer alsnog vertrouwelijk volledig wordt geïnformeerd. Dus u vroeg zelf ook wel om echt vertrouwelijke debatten?

De heer **Hofstra**: Ja. Het kwam ook wel voor dat de Kamer daarom vroeg. Zeker als de Minister zegt «ik kan hier geen mededeling over doen, want dit is vertrouwelijk», is het logisch dat de Kamer op een gegeven moment zegt: dan willen we het graag vertrouwelijk weten.

De **voorzitter**: Kijkend naar de verschillende onderwerpen in de debatten: kun je zeggen dat er over dit dossier meer dan gemiddeld vertrouwelijk werd gesproken?

De heer **Hofstra**: Jazeker, veel meer dan gemiddeld.

De **voorzitter**: Maar Kamerleden mogen helemaal niks met de informatie die ze uit vertrouwelijke debatten verkrijgen. Wat hebben we daar dan aan?

De heer **Hofstra**: Na 16,17 jaar parlementaire ervaring zeg ik ook: je moet het nooit doen. Je kunt er namelijk alleen maar mee onderuitgaan, want op een gegeven moment verspreek je je en denk je: oh, dat had ik helemaal niet mogen zeggen. Je kunt er dus eigenlijk niks mee. Je bent natuurlijk nieuwsgierig; dat is iedereen. Ik geloof echter niet dat het af en toe zonder kan, maar in deze mate ... We kenden ook de grootprojectrapportage. Dit was ook zo'n groot project. Dan kregen we elk halfjaar zo'n dik rapport dat ook wel in het openbaar werd besproken.

De **voorzitter**: U raadt de Kamer nu dus aan: houd hiermee op, doe het in strikte uitzonderingsgevallen, maar eigenlijk niet.

De heer **Hofstra**: Dat zal in de praktijk gewoon niet kunnen, maar misschien is het goed dat er een keer overwogen wordt wanneer wel en wanneer niet. Misschien dat je de regels op dat punt iets zou moeten aanscherpen. Het kan ook zelfreflectie van de Kamer zijn, mede aan de hand van dit onderzoek, over de vraag: hoe gaan we daarmee om, wat is het meest wenselijk?

De **voorzitter**: Hoe heeft het volgen van de Kamer het hele dossier uiteindelijk beïnvloed?

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

De **voorzitter**: Heeft het feit dat er vele besloten overleggen waren, de gang van zaken beïnvloed?

De heer **Hofstra**: Het voordeel van zo'n vertrouwelijk overleg is dat er heel veel gewisseld kan worden. Dan wil het wel eens vlotter gaan in de openbare behandeling, omdat de Kamer dan weet wat er hier en wat er daar achter zit. Als je iets wilt met die informatie, is het de kunst om haar, via een motie of dergelijke, zodanig te verpakken dat je de vertrouwelijkheid niet schendt maar dat wel duidelijk wordt wat er wordt bedoeld. Ik denk dat het in die zin een functie kan hebben dat het openbare deel compacter is, maar of je het in deze mate zou moeten doen, waag ik te betwijfelen.

De **voorzitter**: Mevrouw Bergkamp schetste al dat de vraag kan worden gesteld of de Kamer niet op een wat te rooskleurige manier is geïnformeerd. Zo bleek de reistijdendiscussie vrij ingewikkeld te zijn. Ten aanzien van de tarieven werd er veel verwacht van de Kamer, terwijl zij dat nog niet eens wist op het moment dat er werd getekend. Ook speelde de problematiek met de Belgen. Heel veel dingen waren dus nog zeer ingewikkeld. Waren dat nou allemaal onderwerpen die in die besloten overleggen wel aan de orde waren maar daarmee niet controleerbaar?

De heer **Hofstra**: Ja, voor een deel wel. Maar het zijn allemaal zaken die achteraf bezien niet goed geregeld zijn in het eerste stadium. Het is toch wel heel raar dat er in een heel laat stadium nog discussie is met de Fransen over hoe vaak we van Parijs naar Brussel kunnen rijden met onze treinen of hoe vaak we naar Brussel kunnen rijden. NS heeft het eerst afgekocht. Ik geloof dat ze daar 18 miljoen voor kregen en ze hebben het vervolgens op het bordje van de Minister gelegd. Uiteindelijk heeft namelijk Peijs nog een keer met haar Belgische collega over die reistijden gepraat.

De **voorzitter**: Maar die problemen waren heel duidelijk aan de orde gesteld, al voor het tekenen van de concessie. Er gingen brieven over en weer waarin stond: jongens, kijk uit, dit is echt een heel groot probleem; dit kan weleens het hele proces problematisch gaan maken. Hoe kan het dan zijn dat er toch wordt getekend met de gedachte: met die Kamer voeren we wel een debat, maar ...?

De heer **Hofstra**: Toen er getekend werd, was in de Kamer echter niet algemeen bekend dat al die dingen die zo zeker leken – reistijden, frequentie, het bedrag – een beetje los zand waren.

De **voorzitter**: Maar in het kabinet was dat wel bekend.

De heer **Hofstra**: Dat zal ongetwijfeld meer geweten hebben dan de Kamer, want dat zat er gewoon dichterbij.

De **voorzitter**: Is de Kamer daarmee niet te volgzzaam geweest?

De heer **Hofstra**: Ik heb al eerder gezegd dat het kabinet, evenals de Kamer, misschien kritischer had moeten zijn op dit punt. Op het moment van ondertekenen was daar voor de Kamer volgens mij nog geen aanleiding toe, want alles was duidelijk gepresenteerd. Er lag een heel mooi bod, met de frequenties, de bediening en de reistijden.

De **voorzitter**: Maar een onderlegger met alarmbellen.

De heer **Hofstra**: Vergelijkend kun je zeggen dat er een bouwput is gemaakt en een fundering is gelegd, maar de vraag nog niet beantwoord was of er met palen of gewoon op staal moest worden gefundeerd. Dat kan ik achteraf wel zeggen, maar op dat moment kon je dat niet zeggen. Want alles rammelde nog op de essentiële punten.

De **voorzitter**: Over de Kamer wordt vaak gesproken in termen van: lam of leeuw? Je zou ook kunnen zeggen: was het een tandeloze tijger? Of had het tanden maar beet het niet? Wat zou u zeggen?

De heer **Hofstra**: Het is altijd zo bij dit soort processen: achteraf kun je altijd zeggen dat dingen anders hadden gekund en gemoeten. In grote lijnen denk ik dat de Kamer het zaakje met heel veel kritische interesse heeft gevolgd. Daar is heel veel over gedebatteerd en daar zijn heel veel stukken over. Maar, zeker op het cruciale punt van «nu beginnen we ermee en dan ligt dit voor» hadden wij, achteraf gezien, toen – dikke streep eronder – kritischer moeten zijn ten opzichte van het kabinet en ook ...

De **voorzitter**: Dat is de ene kant die u scherp stelt, namelijk dat de Kamer kritischer had kunnen zijn. Maar dan rijst ook de vraag: had het kabinet de Kamer misschien beter moeten informeren over de risico's die gewisseld waren en waarvan het kabinet op de hoogte was?

De heer **Hofstra**: Het zou op zich thuishoren in een grootprojectrapportage dat je ook de risico's iedere keer apart als hoofdstuk meeneemt. Maar ik herhaal: het begin van het hele verhaal is natuurlijk dat NS, als het om tarieven en de invloed daarvan op vervoersvolumes en treininzet gaat, ook niet echt helder is geweest. Men heeft alle knoppen zo gedraaid dat er maximaal vervoer was, en daar het maximale tarief op losgelaten, zonder zich de vraag te stellen die men zelf heel goed had kunnen beantwoorden, of dat niet te veel vervoer is.

De **voorzitter**: Maar is het dan zo dat de Kamer, als zij dit soort gegevens krijgt, in uw beleving mag denken: jippie? Of moet de Kamer denken: dit krijgen we nu, maar wacht eens even, kabinet, onderbouw dit. Of: kabinet, hebben jullie hier aanleiding gezien om te denken dat het allemaal misschien wel niet zo rooskleurig zal uitpakken?

De heer **Hofstra**: Dat is ook wel opgekomen, maar het begint allemaal bij NS. NS is onze huiscarrier. NS is een staatsbedrijf met verstand van treinen. Dus wie is nou het eerste aan zet om die risico's scherper te stellen? Dat is NS.

De **voorzitter**: En het kabinet.

De heer **Hofstra**: Vervolgens het kabinet, en dan komt de Kamer.

De **voorzitter**: Maar het kabinet wordt gecontroleerd door de Kamer en het kabinet zou er dus voor moeten zorgen dat de Kamer precies weet wat de staatsdeelneming aan kansen en bedreigingen heeft.

De heer **Hofstra**: Ja. NS wilde het bod graag hebben en dat is prima gelukt. Ze hebben de concessie gekregen. Maar vervolgens hebben ze, tot nu toe, niets waar kunnen maken van die treinen waar we het allemaal voor doen. We doen het voor de mensen, om snel van A naar B te kunnen gaan.

De **voorzitter**: De reizigers, ja. Dan kom ik bij het uitstapje naar AnsaldoBreda, waar u zelfs over hebt nagedacht. Hebt u op enig moment serieus overwogen om met zijn allen naar Italië te vertrekken?

De heer **Hofstra**: Ja.

De **voorzitter**: Waarom bent u niet gegaan?

De heer **Hofstra**: Dat was in 2005. We zouden naar Toscane, naar Pistoia, gaan, waar die fabriek van AnsaldoBreda staat, omdat wij een wat onprettig gevoel kregen. AnsaldoBreda was bij ons niet bekend als treinenbouwer. Het is een grote club, daar niet van; ze bouwen defensie-materieel enzovoorts en in Italië rijden goede treinen van hen. Maar op een gegeven moment zeiden we binnen de commissie: zou het niet aardig zijn om daar eens incognito te gaan kijken?

De **voorzitter**: Incognito?

De heer **Hofstra**: Met de pet «onnozel» op, in de trant van: laten we eens kijken wat daar gebeurt. Het gekke was namelijk dat de Minister ervoor getekend had dat ze zich niet met de materieelbestelling zou bemoeien, terwijl ze omgekeerd het reistijdenprobleem terugkreeg van NS. Dit was in de tijd van de werkgroep-Dijksma en dus dachten we: dan moeten we daar zelf maar eens heen gaan. Ik weet echter niet precies waarom het niet is doorgedaan. Praktisch was het natuurlijk ook nog een beetje lastig. We wilden daar een weekendje aan besteden, maar dat is natuurlijk onhandig, want zondags is alles dicht in Italië. Het was op zich een goed idee, maar het is niet gerealiseerd.

De **voorzitter**: Heeft daarbij een rol gespeeld: als we daarnaartoe gaan, trekken we het probleem aan? Of is dat niet de afweging geweest?

De heer **Hofstra**: Nee, ik dacht dat het meer praktisch was in de zin van: wanneer moeten we dat doen? Dat zou echter ongetwijfeld het gevolg zijn geweest als we daarheen waren gegaan en daarvan kond hadden gedaan. Overigens zouden we bij AnsaldoBreda ook niet veel wijzer zijn geworden, want ze bouwden toen helemaal nog niet aan die treinen.

De **voorzitter**: We hebben het over een aantal onderwerpen gehad; het was met name nog even wat financieel. Maar is erover nagedacht hoe de Kamer de belangen van de reizigers wilde gaan bedienen? Heeft zij dat voldoende scherp gehad?

De heer **Hofstra**: De grap is dat, als je op basis van de hele PKB bekijkt waarom we die hsl bouwen, er een heel principiële en goede gedachte achter zit: we doen het voor de burgers van ons land en andere landen. Dat zijn zakenlui, dat zijn toeristen, dat zijn studenten, dat zijn forenzen. De helft van Lille werkt elke dag in Parijs. Hup, een uurtje rijden en klaar is Kees. Dat was het begin van het hele project, en daar hebben we ook allemaal met elkaar over nagedacht, evenals over de overgang van vliegtuig en auto naar trein. Dat was het beginpunt. Alleen – dat is achteraf geredeneerd – misschien is die relatie toch een beetje verwaterd onderweg. Dat was echter de insteek en daar is het hele project voor geëntameerd. Achteraf hebben we die partij vooral in de kou laten staan, want we kunnen nog steeds niet met de trein.

De **voorzitter**: U gaf een paar keer aan dat er in uw beleving eigenlijk nooit echt een politieke crisissfeer heerste, maar dat het kabinet wel zou hebben gedaan wat de Kamer wilde, als zij echt had doorgezet. Kunt u daar nog iets meer over zeggen?

De heer **Hofstra**: Dat is dan een inschatting.

De **voorzitter**: Dat snap ik.

De heer **Hofstra**: Ik heb af en toe wel het geheugen van een olifant, maar ik kan mij niet herinneren dat we ooit een politieke-crisisachtige situatie hebben gehad. Er was natuurlijk weleens irritatie, maar het is normaal dat de Minister of een Kamerlid zich ergens aan ergert. Er was grosso modo geen politiek probleem rond dit project, dus ...

De **voorzitter**: Als de Kamer echt iets had gewild, had het niet per definitie een bewindspersoon de kop gekost, maar het had gekund.

De heer **Hofstra**: Ik denk dat, als het een onderdeel was geweest om voor die tariefrestrictie te zorgen – 47 miljoen; zie het als interim-dividend – ik daar niet om was afgetreden als ik lid van het kabinet zou zijn geweest. Dan zou ik hebben gezegd: oké, als de Kamer dat wil, dan doen we dat. Maar het is niet gebeurd.

De **voorzitter**: U denkt dus niet dat er per definitie zware consequenties aan zouden zijn verbonden, maar dat de Kamer misschien wat meer had kunnen duwen, en er dan geen man overboord was.

De heer **Hofstra**: Nee, maar daar was het project ook niet beter van gaan lopen, denk ik. Als op dat punt de zaak was aangepast, was het ook niet anders geworden. Dan hadden we die trein nu ook niet gehad. Ik zie tenminste niet goed hoe de verhouding is tussen de tariefrestrictie en wat er na die tijd allemaal gebeurde.

De **voorzitter**: We komen nog op de totale situatie rondom de treinen. Hebt u het idee dat de Kamer ten aanzien van de tariefrestrictie misschien niet heeft willen bijsturen, en het uiteindelijk heeft willen volgen?

De heer **Hofstra**: In elk geval durf ik wel te zeggen dat er blijkbaar geen behoefte was om echt door te bijten; als men had gewild, had men dat namelijk ook zonder ons kunnen doen. We kunnen allemaal tellen. Dat wilde men dus blijkbaar niet; daar was blijkbaar geen behoefte aan. Bij dit soort projecten is het natuurlijk ook zo dat het zo vreselijk lang loopt. Er ontstaat een zekere gewoonte: voortgangsrapportages, weer een keer overleg.

De **voorzitter**: Als u dat nou overziet: op welke momenten had de Kamer kunnen veroorzaken dat het geheel wel een succes zou worden?

De heer **Hofstra**: Ik denk: niet in het begin van die aanpak. Achteraf gezien hadden we nog eerder met het hele vervoerstraject moeten beginnen. Eerder dan nu, zodat je er meer tijd voor had gehad. Die aanpak was volgens mij logisch, maar ...

De **voorzitter**: Er zijn hier mensen langs geweest, van wie er één, in begrijpelijke termen vertaald, de volgende stelling heeft geponeerd: er is onderling zoveel onmin geweest dat dat misschien wel heeft veroorzaakt dat de treinen niet op tijd zijn besteld of misschien later zijn besteld.

De heer **Hofstra**: Het was een ongezonde relatie tussen NS en Den Haag, om het maar zo te noemen. Het feit dat het een staatsbedrijf is, vond ik ook complicerend, als je in de markt iets uitvraagt. Waar misschien langer naar gekeken had moeten worden, is de beslissende stap van go/no-go. Is voldoende geborgd dat we krijgen wat we zouden moeten krijgen? Niemand kan ontkennen dat we een prachtig bod hebben gekregen en dat er een goed prijskaartje aan hing, maar vervolgens kreeg je al die problemen die terug te voeren waren tot het bedieningspakket, dat er in het begin lag. Misschien dat we daar ...

De **voorzitter**: En de alarmbelletjes gingen toen al rinkelen?

De heer **Hofstra**: Voor de NS is dit natuurlijk ook niet leuk, want ik kan me niet voorstellen ... De NS heeft maar één doel op aarde, alleen maar: mensen vervoeren. Dat is dus voor hen ook niet leuk. Het is heel betreurenswaardig dat het allemaal zo gelopen is, maar misschien had er van de kant van het kabinet of de Kamer meer tijd voor moeten worden uitgetrokken om daar langer op te kunnen kauwen.

De **voorzitter**: Ik kijk even of de heer Elias op dit punt nog vragen heeft.

De heer **Elias**: Ik heb nog een vraag over uw rolopvatting als controleur van het kabinet. Daarvoor wil ik even inzoomen op iets wat u eerder in dit verhoor zei. U zei: ik vernam over die Oranjecombinatie via een binnelijntje van het kabinet. Dat moet ook wel zo geweest zijn, want er is nooit, in welk Kamerstuk dan ook, formeel aan de Kamer melding gemaakt van het feit dat die Oranjecombinatie in de maak was. U zei ook dat het eigenlijk de NS was, met een vleugje Schiphol en een vleugje KLM. Toch is dit van belang, want u wist ervan dat er werd gewerkt aan die Oranjecombinatie, maar u wist ook dat de aanbesteding op dat moment al begonnen was. Dat is iets wat eigenlijk niet mag, niet kan. Wist u dat?

De heer **Hofstra**: Ik heb zelf al opgemerkt dat het samenviel en in de procedure wellicht of zeker – dat laat ik maar even in het midden – niet klopte met de spelregels.

De heer **Elias**: Maar u moet nou net niet in het midden laten of het «wellicht» of «zeker» was.

De heer **Hofstra**: Kijk, ik weet niet precies op welk moment het was.

De heer **Elias**: Mag ik u dan helpen? Er is in het kabinet-Kok I een nota over het spoor, waarin mevrouw Jorritsma schrijft dat ze de marktwerking gaat verkennen. Minister Netelenbos neemt dat op hoofdlijnen over in het kabinet-Kok II. De marktverkenning voor de aanbesteding begint met een zogeheten registration document, waarin partijen zich kunnen registreren. Daartussendoor loopt dat IC Max-bod, waar collega Van Gerven het over heeft gehad; dat is een laatste kans. Op 26 november 1999 volgt het kabinetsbesluit: ja, we gaan beginnen met de aanbesteding. Op 22 december gaat er een «invitation to registered partners» de deur uit. Daarin wordt mensen dus gevraagd om mee te doen. Dat is het formele begin van een aanbestedingsprocedure. Dat weet u; toen althans wist u

dat. Daarna hoort u dat er toch overleg is buiten die aanbesteding om, helemaal op kousenvoeten, zonder dat we daar iets van horen. U hoort: daar wordt officieel aan gewerkt. Had uw rol als Kamerlid toen niet moeten zijn om te zeggen: wat zijn jullie aan het doen, waar zijn jullie mee bezig, dat kan helemaal niet?

De heer **Hofstra**: Dat zou best kunnen. Alleen, ik weet niet op welk moment dat was. Ik kan dus ook niet reconstrueren of het toen opportuun was geweest om dat te doen.

De heer **Elias**: Als u via het binnenlijntje hoort dat er wordt gewerkt aan de Oranjecombinatie, dan was dat na het formele moment, waar u ook weet van heeft, dat de aanbesteding al begonnen was. Vandaar mijn vraag: had u toen niet moeten zeggen: jongens, wat zijn jullie aan het doen?

De heer **Hofstra**: Misschien wel, maar ik weet gewoon domweg niet op welk moment dat speelde. In commissieverband is nog vaak gezegd: kan er niet gesproken worden, kan er niet bemiddeld worden, kan er geen goed gesprek komen? Dat hebben verschillende mensen vaak gezegd. Het was dus niet onlogisch dat er op de een of andere manier misschien nog contact was. Ik heb er weleens wat van vernomen, via welke route dan ook, maar ik weet niet op welk moment dat was en of ik dit had kunnen of zelfs had moeten doen.

De heer **Elias**: Een ander punt is als volgt. Wist u van de strijd in de ministerraad in april 2000? Minister Netelenbos zei: we gaan stoppen met die aanbesteding. Een combinatie van andere ministers zei: nee, dat moeten we niet doen. Dat was op 7, 14 en op 28 april 2000 in de ministerraad. Wist u daarvan?

De heer **Hofstra**: Ik wist alleen in algemene termen dat er verschil van mening was binnen het kabinet. Via het zogenaamde bpo is dat misschien ook richting fractie weleens teruggekoppeld. Maar ik weet dat niet zo precies van die data. Dat was mij niet geworden.

De heer **Elias**: Maar u wist wel dat dat in het kabinet stevig lag, dat er problemen waren?

De heer **Hofstra**: Ja.

De heer **Elias**: Mijn laatste vraag. Is het niet zo dat die volgzzaamheid van de Kamer, die ook blijkt uit wat u naar voren brengt vandaag, breder lag en te maken had met het feit dat die coalitie het niet altijd even makkelijk had? Kok II, zo zeggen ook historici, liep aanmerkelijk minder soepel dan Kok I. Minister Hayo Apotheker was bijvoorbeeld afgetreden vanwege de mestwet. Dus: pas op, niet te lastig doen, laten we het kabinet niet te moeilijk maken. Speelde dat mee?

De heer **Hofstra**: Misschien in het achterhoofd. Voor mij als woordvoerder was het belangrijker dat mijn fractie een bepaalde lijn had uitgestippeld. In die lijn hebben we de Minister, helemaal los van de politieke partij van de Minister, gesteund. Het ging meer om het dossier, het onderwerp, dan of het kabinet wel goed ...

De heer **Elias**: Een beetje plat gevraagd: had u door dat u, als u Minister Netelenbos steunde, vanuit de Kamer dwars inging tegen wat VVD-bewindslieden in het kabinet met haar te verhapstukken hadden?⁵

De heer **Hofstra**: Ik weet niet of ik daartegen inging. Dat vind ik niet, want zij wilde de aanbesteding afblazen en dat was niet mijn insteek.

De heer **Elias**: Maar u zegt dat u haar gevolgd hebt.

De heer **Hofstra**: Ja, omdat zij niet in de Kamer zei dat zij tegen die aanbesteding was. Dat zei ze in het kabinet. Na het verscheuren van die brief, waar we van de week over hoorden, heeft zij tegen de Kamer gezegd: we gaan aanbesteden. Daarmee hielp ik het VVD-smaldeel, maar dat vond ik niet zo belangrijk. Het dossier was voor mij belangrijker dan wat er precies in het kabinet verder gebeurde. Het ging mij om het dossier.

De heer **Elias**: Maar het is dus niet zo dat de relatieve volgzzaamheid van de Kamer – het er niet echt bovenop zitten en doorvragen – te maken had met het fragiele evenwicht in de coalitie van Kok II?

De heer **Hofstra**: Nee, dat denk ik niet.

De **voorzitter**: Mijnheer Hofstra, wij komen tot een afronding van dit eerste verhoor vandaag. Zijn er nog aspecten waarvan u weet hebt en die de commissie niet gevraagd heeft, maar die wel van belang zijn om mee te wegen?

De heer **Hofstra**: Nee.

De **voorzitter**: Dan dank ik u en sluit ik het verhoor.

Sluiting: 10.56 uur

⁵ Opmerking van de heer Hofstra: «Deze stelling is onjuist. Immers, de Minister droeg het kabinetsstandpunt uit en dat was aanbesteden, wat ook de VVD-ministers wilden. De tekst van dit onderdeel in het verhoor maakt dit ook duidelijk.»

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 21 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Zalm (Minister van Financiën), die wordt bijgestaan door de heer Van Boxtel.

Aanvang: 11.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Zalm de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Zalm. U was dertien jaar Minister van Financiën en betrokken bij het hsl-dossier, met één kleine onderbreking. Wij willen een aantal onderwerpen met u doornemen: de invulling van het vervoer over de HSL-Zuid, de openbare aanbesteding van de vervoersconcessie over de HSL-Zuid, dus het recht om over de HSL-Zuid te rijden, de totstandkoming van de overeenkomst met High Speed Alliance, het bedrijf dat werd ingericht om dat vervoer tot stand te brengen, en ook de uitvoering van de concessie. Dit verhoor zal met name worden gevoerd door de heer Van Gerven en de heer Elias.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Zalm, wij horen u in uw hoedanigheid van oud-minister van Financiën van 1994 tot 2002 en van 2003 tot 2007. Kunt u schetsen hoe u als Minister van Financiën betrokken was bij het HSL-Zuidproject?

De heer **Zalm**: Ja. Misschien eerst even een kleine relativering van mijn ambtsperiode. Dertien jaar heb ik niet gehaald. Ik denk dat het in totaal elf jaar en acht maanden is geweest. Ik ben tussendoor even fractievoorzitter geweest. Mijn verblijf in politiek Den Haag duurde op de kop af twaalfenhalf jaar, dus ik heb mijn twaalfenhalfjarig huwelijk met de politiek gevierd en daarna was het over.

Mijn betrokkenheid bij dit onderwerp had in de eerste plaats een financiële dimensie. Ik was immers hoeder van de schatkist. In de tweede plaats was ik erbij betrokken vanuit de rol die Financiën speelde bij de publiek-private samenwerking. Er was een kenniscentrum op het ministerie dat probeerde te bevorderen dat er vormen van publiek-private samenwerking zouden ontstaan. Dat waren de twee invalshoeken die mijn betrokkenheid bij dit onderwerp bepaalden.

De heer **Van Gerven**: Kernpunten waren dus het financiële aspect en publiek-private samenwerking. U was voorstander van een openbare aanbesteding van de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid. Vanwaar die voorkeur?

De heer **Zalm**: Omdat je daarmee toch een zekere prikkeling hebt om dingen efficiënt voor elkaar te krijgen. Als je weet dat je iets sowieso mag doen, dan ben je ook niet gedwongen om goed na te denken over de vraag hoe je het op de meest kostenefficiënte manier kunt doen. Als het daarentegen via een openbare aanbesteding gaat, wordt alle creativiteit erop ingezet om de kostenefficiëntie goed op orde te krijgen. Dat was mijn

algemene insteek bij dit soort zaken. Als er enigerlei vorm van concurrentie is, spannen mensen zich meer in dan wanneer ze gegarandeerd het monopolie krijgen.

De heer **Van Gerven**: Dat geldt in zijn algemeenheid en dat gold ook voor de hsl of het spoor?

De heer **Zalm**: Ja. Het geldt zelfs bij het vernieuwen van een rijksgebouw door de Rijksgebouwendienst. Dat is nu niet aan de orde, maar ik noem het om u een analogie te geven. Ik heb zelf meerdere keren voor een aanbesteding gekozen. Bij het Ministerie van Financiën is er een tender gedaan: wie wil het Ministerie van Financiën opknappen? Dat bleek uiteindelijk veel voordeliger te zijn voor het ministerie dan de klassieke manier om het maar te laten renoveren door de Rijksgebouwendienst. Je draagt daarmee risico's over en je benut de creativiteit van de particuliere sector. Op die manier krijg je ook wat meer spanning, en dat noopt tot creativiteit en tot goed op de centen letten.

De heer **Van Gerven**: U zegt: dat geldt ook voor het spoor. Ook daarvoor gelden de mechanismen die dat bewerkstelligen?

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoe lagen de meningen op dit punt binnen het kabinet?

De heer **Zalm**: Ik denk dat er in het kabinet overwegend ...

De heer **Van Gerven**: Voor de duidelijkheid: we hebben het over de kabinetten-Kok I en II.

De heer **Zalm**: Ik denk dat er overwegend sympathie was voor een openbare aanbesteding. Bij de Tweede Kamer lag het anders en daarmee ook bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Dat geldt in ieder geval voor Minister Netelenbos, want in haar tijd speelde het. Zij wilde in ieder geval eerst de NS de kans gunnen om een bod te doen, zonder openbare aanbesteding.

De heer **Van Gerven**: Was zij de enige Minister in het kabinet die tegen aanbesteding was?

De heer **Zalm**: Dat zou ik niet durven zeggen.

De heer **Van Gerven**: Vormde zij een kleine minderheid in het kabinet?

De heer **Zalm**: Als de Minister van Verkeer en Waterstaat iets wil in zijn of haar portefeuille, dan krijgt hij of zij wel het voordeel van de twijfel. Zo is het ook gegaan. Ik was van meet af aan voorstander van openbaar aanbesteden, maar uiteindelijk heeft het kabinet bewilligd in het eerst ondershands proberen aan te besteden aan NS.

De heer **Van Gerven**: Daar komen we nog op terug. Uw gedachte zal niet verbazen, vanuit uw politieke gezindheid. Hoe liepen de lijnen qua politieke kleuring door het kabinet heen? Je zou immers verwachten dat de Partij van de Arbeid tegen aanbesteding zou zijn en dat D66 weer een andere positie zou innemen.

De heer **Zalm**: Ik heb daar geen bijzondere herinnering aan, maar het lijkt mij aannemelijk dat PvdA'ers wat eerder denken aan een ondershandse aanbesteding dan D66'ers en VVD'ers.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich dat niet compleet herinneren.

De heer **Zalm**: Nee. Ik heb de notulen van de ministerraad niet meer ingezien. Ik geloof ook niet dat ik dat nog mag doen, al weet ik het eigenlijk niet. Mijn ambtelijke notities en mijn geheugen geven geen enkele indicatie hoe die politieke verdeling toen lag.

De heer **Van Gerven**: U zei: de Minister van Verkeer en Waterstaat wilde ondershands aanbesteden. Dat betrof het binnenlands vervoer.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Is er in de discussie verschil gemaakt tussen binnenlands en buitenlands vervoer?

De heer **Zalm**: Nee. Er stond al eerder in een brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat dat het internationale vervoer in ieder geval openbaar zou worden aanbesteed.

De heer **Van Gerven**: Dat stond in de nota De derde eeuw spoor, die door het kabinet was geaccordeerd. U zegt: ik was het daar op zich niet mee eens, maar als een Minister van Verkeer en Waterstaat dat wil, moet de vakminister die ruimte hebben. Mag ik het zo samenvatten?

De heer **Zalm**: Ja. Ik heb het in ieder geval niet gewonnen toen.

De heer **Van Gerven**: U bent wel de discussie aangegaan?

De heer **Zalm**: Waarschijnlijk wel, ja. Mezelf kennende waarschijnlijk wel, maar uiteindelijk heeft Minister Netelenbos haar zin gekregen en is toen ook het proces met de NS gestart.

De heer **Van Gerven**: Is er dan eigenlijk een soort compromis uitgerold dat we binnenlands ondershands gunnen en buitenlands aanbesteden?

De heer **Zalm**: Ja. Dat stond al vast. Het was geen compromis.

De heer **Van Gerven**: Nou, er was ook een mogelijkheid om het buitenlandse deel na Brussel, zoals NS later gedaan heeft in haar voorstellen ...

De heer **Zalm**: Dat zou in strijd geweest zijn met de nota De derde eeuw spoor die de Minister zelf heeft uitgebracht. Dus dat lag niet voor de hand.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich niet herinneren of dat nog een punt van discussie is geweest bij totstandkoming van die nota, die in de ministerraad is vastgesteld?

De heer **Zalm**: Nee, dat kan ik mij niet herinneren.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk hebt u zich op dat moment neergelegd bij de wens van Minister Netelenbos, de vakminister.

Ik wil naar het IC Max-bod, het eerste bod dat NS mocht doen, nadat het binnenlands vervoer ondershands werd gegund. Dat bod werd afgewezen. Vond u dat terecht?

De heer **Zalm**: Ja. Ik heb zitten nadenken hoe je dat kunt uitleggen. Het was bij wijze van spreken alsof je een offerte vraagt voor het aan de buitenkant laten schilderen van je huis en je vervolgens een offerte krijgt voor niet alleen het schilderen van de buitenkant van je huis, maar ook het verbouwen van je keuken, wat nieuwe meubels en ook nog het schilderen van de binnenkant. Men bracht een heel ander bod uit dan waar om gevraagd was. Daarom is het ook afgewezen. Het voldeed niet aan wat wij gevraagd hadden als kabinet.

De heer **Van Gerven**: Het was niet gevraagd, maar als het nu een fantastisch bod was?

De heer **Zalm**: Het was ook geen fantastisch bod, als u het wilt analyseren. Maar het belangrijkste was dat je, als er een uitvraag wordt gedaan voor een ondershandse aanbesteding, niet komt met een bod op iets wat helemaal niet gevraagd is.

De heer **Van Gerven**: Kunt u toelichten dat het niet aan de maat was?

De heer **Zalm**: Er zaten allerlei andere ideeën in, maar u weet dat inmiddels beter dan ik. Er zat ook nog een lijn naar het oosten in, van alles en nog wat. Het ging bepaald niet over het mogen exploiteren van de hsl voor het binnenlands vervoer.

De heer **Van Gerven**: Dus ze boden iets anders aan dan gevraagd was. Hoe beoordeelde u het bod financieel?

De heer **Zalm**: Financieel ... Dat was lastig te overzien, omdat het een allegaartje was van allerlei dingen. Ik kom nog even terug op de analogie van het buiten en binnen schilderen en de keuken verbouwen en de meubeltjes erbij. Er stond niet apart bij: als we alleen het buitenschilderwerk doen, vragen we daarvoor zoveel. Men had het kunnen splitsen: voor de hsl bieden we dit, maar we menen dat het ook nuttig zou zijn om dit en dat te doen, en dan wordt het plaatje als volgt. Maar dat was dus niet zo. Het was een integraal bod. Zo noemden ze het geloof ik ook. En daarop was het ja of nee en het werd nee.

De heer **Van Gerven**: Hebt u het verhoor van de heer Timmer gisteren gevolgd?

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Hij was namelijk heel enthousiast over het bod dat ze hebben gedaan. Begrijpt u dat?

De heer **Zalm**: Hij wilde misschien Minister van Verkeer en Waterstaat spelen, maar die hadden we al en die had een uitvraag gedaan aan de NS, van: dit verlangen we van jullie, vertel ons wat je daarvoor over hebt. Daar werd niet aan voldaan. Dus men ging eigenlijk op de stoel van de Minister zitten.

De heer **Van Gerven**: En dat hadden ze niet moeten doen, zie ik aan u gelaatsuitdrukking.

De heer **Zalm**: Nee, want we hadden al een Minister.

De heer **Van Gerven**: Het IC Max-bod wordt afgewezen in november 1999 en toen kreeg NS een tweede kans en moest NS reageren op drie mogelijkheden die voorlagen, dat wil zeggen: ingaan op het voorstel van het kabinet en daarvoor tekenen. Een tweede optie was dat er zou worden aanbesteed en dat NS niet mee zou doen, maar wel met de winnaar tot 50% zou mogen deelnemen. En de derde mogelijkheid was de openbare aanbesteding. Vond u het terecht dat NS een tweede kans kreeg?

De heer **Zalm**: Ja. In ieder geval is NS die kans gegund.

De heer **Van Gerven**: U hebt NS die kans gegund, maar vond u dat terecht? Wat was uw mening daarover?

De heer **Zalm**: Het had van mij niet gehoeven, maar ik heb geen bezwaar aangetekend toen dit voorstel ter tafel kwam. Het was ook snel weer over, want de NS wist binnen enkele dagen al te melden dat ze alleen maar het oorspronkelijke plan wilde uitvoeren en verder niets.

De heer **Van Gerven**: Is dat nog een flink discussiepunt geweest in het kabinet?

De heer **Zalm**: Het is bediscussieerd, maar het was geen moeizaam ... We hebben er niet twee maanden over gedaan zoals later bij de Oranjecombinatie.

De heer **Van Gerven**: Het ging heel snel toen de analyse eenmaal was gemaakt. Dit is geen goed bod, we geven ze nog een tweede kans en die hebben ze ...

De heer **Zalm**: Ja, onder het motto dat ze het misschien niet goed begrepen hadden.

De heer **Van Gerven**: Speelde de druk vanuit de Tweede Kamer nog een rol in het besluit om de NS een tweede kans te geven?

De heer **Zalm**: Ja, op de achtergrond wellicht wel. Het is altijd moeilijk na te gaan in hoeverre dat speelt. Het was wel zo dat de NS altijd heel goede contacten had met de Tweede Kamer en dat de Tweede Kamer ook in overgrote meerderheid sympathie had voor de NS en voor het gunnen aan de NS van de hogesnelheidslijn.

De heer **Van Gerven**: Dus u denkt dat dit op de achtergrond vermoedelijk wel meespeelde?

De heer **Zalm**: In ieder geval hebben we laten zien dat we tot het uiterste zijn gegaan door ze zelfs nog een tweede kans te geven.

De heer **Van Gerven**: Duidelijk. U hebt de handelwijze van NS al geschetst met betrekking tot dit bod. NS ging eigenlijk op de stoel van de Minister zitten en dat moet je niet doen.

De heer **Zalm**: Nee, dat is onverstandig.

De heer **Van Gerven**: Kunt u daar nog meer kleuring aan geven?

De heer **Zalm**: Ik vind het ook wel verbazingwekkend. Als je zo'n ondershandse procedure instapt, sondeer je toch iets beter? Als je van plan bent om een grootser plan neer te leggen dan waar de Minister om vroeg, dan zou je toch denken dat je eerst nog even met de Minister gaat praten, zo van: wij denken dat we nog iets mooiers kunnen maken, hoe zou u daar tegenover staan? Dit kwam echt uit de lucht vallen. Men had het helemaal uitgewerkt zonder enig contact, in mijn waarneming, met de vakminister.

De heer **Van Gerven**: Maar het voorstel is wel besproken met de Minister-President.

De heer **Zalm**: Dat zou kunnen.

De heer **Van Gerven**: Daar hebt u geen kennis van?

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat ze dat wel hadden moeten doen. Als ze dat van plan waren, hadden ze dat moeten doen.

De heer **Zalm**: Veel eerder, in plaats van het eerst helemaal uit te werken en dan een bijeenkomst te organiseren waarin een plan wordt gepresenteerd, waarvan iedereen denkt: hé, dat is toch iets heel anders dan waar wij om gevraagd hebben.

De heer **Van Gerven**: Was dat in het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op hoog ambtelijk niveau niet bekend? Er zijn wel contacten geweest tussen NS en het ministerie, maar die acht u niet voldoende? Voor u kwam het voorstel als een duveltje uit een doosje?

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U zegt: ze hebben onverstandig geopereerd en zijn op de stoel van de Minister gaan zitten. De heer Timmer, die we hier gisteren hebben gehoord, heeft verklaard dat NS zich geschokt voelde door het optreden van het kabinet. Hoe kijkt u daar tegenaan?

De heer **Zalm**: Ja ... Als ik probeer me in hem te verplaatsen, kan ik mij dat nog wel voorstellen. Aan de andere kant moet je ook wel de staatsrechtelijke verhoudingen een beetje in het oog houden. De regering is er om te regeren, en niet de NS. Als de regering iets aan je vraagt, dan kom je niet met antwoorden op vragen die helemaal niet gesteld zijn, of in ieder geval beantwoordt je eerst de vraag die wel gesteld is.

De heer **Van Gerven**: Maar waarom voelde men zich geschokt bij NS? Zij zeiden: wij doen een bod, een offer you can't refuse, en dan maar hoppa?

De heer **Zalm**: Die quote is van Al Capone. Wat dat betreft is dat ook staatsrechtelijk niet de ideale quote.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar hij zit bij iedereen in het geheugen. Het is een collectief begrip.

De heer **Zalm**: Dat had de NS dus wel mis.

De heer **Van Gerven**: Dat was de perceptie van de NS.

De heer **Zalm**: Daaruit blijkt dat ze toch een beetje in een ivoren toren hebben gezeten in Utrecht.

De heer **Van Gerven**: U zegt: ze hadden beter om zich heen moeten kijken. Was het ook een bepaalde arrogantie van NS?

De heer **Zalm**: Nou, in ieder geval onervarenheid met hoe dit soort besluitvorming gaat in de Haagse politiek.

De heer **Van Gerven**: Dat is uw mening. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Aansluitend bij het laatste wat u zei: vond u het onprofessioneel? Dat meen ik te proeven.

De heer **Zalm**: Politiek gesproken was het onprofessioneel, maar het waren natuurlijk ook geen politici die in die raad van commissarissen zaten. Dat waren toentertijd bij mijn weten allemaal mensen die allerlei ervaringen uit het bedrijfsleven hadden, maar die nooit in de regering hadden gezeten of in een ambtelijke organisatie hadden gefunctioneerd.

De heer **Elias**: Terugkijkend stijgt zelfs uit de dossiers een geur op van wederzijds wantrouwen. Dat is misschien te hard geformuleerd, maar de verhoudingen lijken behoorlijk verstoord. Kunt u dat bevestigen?

De heer **Zalm**: Ja. De raad van commissarissen was echt onthutst en wij waren ook onthutst dat we, als we een uitvraag doen, vervolgens een aanbod krijgen dat niets met de uitvraag te maken heeft.

De heer **Elias**: U vond ze arrogant?

De heer **Zalm**: Arrogant? Ik weet het niet. Ik weet niet of dat per se de goede uitdrukking is. Je zou kunnen zeggen: wereldvreemd, althans de Haagse wereld vreemd.

De heer **Elias**: Vonden ze u arrogant en de echte wereld vreemd?

De heer **Zalm**: Dat zou best kunnen. Dat weet ik niet.

De heer **Elias**: Hebt u ze weleens gesproken?

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Elias**: We komen nu bij de situatie waarin het bod is afgewezen, omdat het in uw visie niet voldeed aan wat er gevraagd was, dat ze nog een laatste kans hadden gekregen, die ze in uw ogen niet hebben benut, maar die in hun eigen ogen geen echte kans was. Daar gaan de beelden al sterk uit elkaar lopen. Dan neemt het kabinet eind november 1999 het besluit om te gaan aanbesteden.

De heer **Zalm**: Openbaar aanbesteden.

De heer **Elias**: Daar werden de formele stappen voor gezet. De eerste invitation gaat de deur uit aan degenen die zich al geregistreerd hadden. En dan ineens, in het voorjaar, wordt er bij Verkeer en Waterstaat, in

samenwerking met NS en de partners, koortsachtig gewerkt aan het plan met de Oranjecombinatie, dus NS, KLM en Schiphol. Wanneer hoorde u daarvan?

De heer **Zalm**: Dat weet ik precies, dat is op 4 of 5 april geweest, want ik heb een notitie in mijn geheugen van 4 april, die zegt dat Minister Netelenbos wil opbellen, want op 7 april zou de aanbesteding in het kabinet komen en zij wilde mij daarvoor nog bellen. Er werden mij twee mogelijkheden geschetst, namelijk dat ze mij zou voorstellen dat we openbaar gaan aanbesteden. Ik kreeg nog het advies dat ik daar van harte mee zou kunnen instemmen. Of wellicht dat ze de NS nog een keer een kans zou willen geven. Van die Oranjecombinatie waren mijn ambtenaren volstrekt niet op de hoogte en ik ook niet. Ik kreeg in dat telefoontje, dat op 4 of 5 april is geweest, voor het eerst te horen dat er sprake was van die Oranjecombinatie.

De heer **Elias**: Hoe reageerde u? Wat zei u daarop?

De heer **Zalm**: Ik vond het verbazingwekkend, niet zozeer dat die combinatie er was, want die kan natuurlijk gewoon meebieden in het openbare aanbestedingstraject dat we in gang hadden gezet. Je wekt ook verwachtingen richting de markt. Als overheid moet je een betrouwbare partner zijn, dus als wij zeggen «we gaan openbaar aanbesteden en er zijn allerlei bedrijven die zich daarop aan het oriënteren zijn», dan ga je dat niet zonder enige aanleiding terugdraaien. Het was volstrekt onduidelijk waarom er nu plotseling niet meer openbaar aanbesteed zou moeten worden, terwijl we eerder het besluit hadden genomen om wel openbaar te gaan aanbesteden. Deze combinatie kon immers gewoon meedingen.

De heer **Elias**: En wat zei u tegen Minister Netelenbos over het feit dat u dat zo kort voor de ministerraad te horen kreeg, terwijl er al maanden aan gewerkt was?

De heer **Zalm**: Dat wist ik niet.

De heer **Elias**: Wanneer hoorde u dat er een heel serieus ondernemingsplan was gemaakt, met de handtekeningen van Schiphol, KLM en de NS eronder?

De heer **Zalm**: De gang van zaken rond die Oranjecombinatie en de voorbereidingen daarvan heb ik vooral vernomen uit het boek *De ontsporing*. Hoe precies die voorbereiding van het bod van de Oranjecombinatie was geweest en of er ook contacten waren geweest met het ministerie of met de projectgroep, was mij allemaal onbekend.

De heer **Elias**: Wij gaan dat straks nog bijna op datum nalopen. In dit stadium toch nog even de volgende vraag. Op enig moment kwam u er wel achter dat daar al maanden, vanaf januari, aan was gewerkt, en dat dit ook in nauwe samenspraak tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de NS gebeurde. Wat vond u daarvan?

De heer **Zalm**: Het is op z'n minst onhandig om de Minister van Financiën niet mee te nemen in zo'n proces.

De heer **Elias**: Op z'n minst onhandig. En op z'n meest?

De heer **Zalm**: Ik vond het niet verstandig.

De heer **Elias**: En dat hebt u ook duidelijk gemaakt.

De heer **Zalm**: Op een gegeven moment heeft het kabinet besloten: we gaan openbaar aanbesteden. Om dan na enkele maanden te zeggen «we gaan toch maar niet openbaar aanbesteden, we gaan, nadat de NS al twee keer een kans had gekregen, toch weer ondershands aan de slag», daar zie ik de ratio niet van in. Die combinatie had immers, zoals ik al zei, gewoon kunnen meebieden in het openbare aanbestedingsproces. Dat hadden we in gang gezet, dus dat was de voor de hand liggende weg geweest.

De heer **Elias**: Vond u de gang van zaken politiek niet deugdelijk of aanbestedingsrechtelijk niet deugdelijk of Europeesmededingingsrechtelijk niet deugdelijk of allemaal?

De heer **Zalm**: Vooral bestuurlijk niet. Als je het weer met één partij moet doen, dan ontbreekt het element van de competitie. Het werd eigenlijk een herhaling van zetten. Ik heb nooit begrepen waarom plotseling het openbare-aanbestedingstraject moest worden gestaakt ten gunste van een ondershandse gunning, want daar kwam het dan op neer, aan de Oranjecombinatie. Nog even los van de juridische kwetsbaarheid vond ik het inhoudelijk ook een slechte zaak.

De heer **Elias**: Dat is ook de reden waarom u enigszins in verweer kwam – laat ik het objectief vragen – toen Minister Netelenbos in de ministerraad van 7 april voor het eerst zei: we gaan wat mij betreft stoppen met die openbare aanbesteding en wij gaan het gunnen aan de Oranjecombinatie?

De heer **Zalm**: Daar was ik fel op tegen, ja.

De heer **Elias**: Hoe liep dat?

De heer **Zalm**: Stevig, als ik tenminste afga op alle onderstrepingen in mijn ambtelijke notitie voor de vergadering van 7 april.

De heer **Elias**: Die zijn heel interessant. Die hoop ik nog even met u aan te kunnen stippen.

De heer **Zalm**: Ik was daar wel redelijk upset over, ja.

De heer **Elias**: U hebt toen ook bijval gekregen van andere ministers.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: Te weten?

De heer **Zalm**: In ieder geval van Minister Brinkhorst, maar ook van Minister Jorritsma en Minister Borst, herinner ik mij nog. Zij weidde iets minder uit. Ze was vicepremier en had natuurlijk geen echte dossierbelangstelling, maar uitte zich meer vanuit algemeen politieke invalshoek. Er waren dus nogal wat bezwaren tegen dit voorstel. Dat blijkt ook uit het verslag van de vergadering, die er op ministersniveau is geweest.

De heer **Elias**: Van Minister Vermeend ook, op enig moment?

De heer **Zalm**: Was hij toen al Minister?

De heer **Elias**: Ja.

De heer **Zalm**: Oké. Dat durf ik niet te zeggen.

De heer **Elias**: Overigens, een tussenvraag. Ons blijkt uit strikt vertrouwelijke interne stukken van de NS dat die meticuleus op de hoogte was van wat er in de ministerraad is besproken. Wat vindt u daar eigenlijk van?

De heer **Zalm**: Ja, bijzonder.

De heer **Elias**: Hoe kwamen ze aan die informatie?

De heer **Zalm**: Na de ministerraad heeft een gemiddelde Minister stafoverleg met zijn ambtenaren en dan doe je verslag van wat er gebeurd is, zeker als het over een onderwerp gaat dat het ministerie betreft. Dan worden dus vrij veel ambtenaren bijgepraat, zij het niet met het doel om dat ook buiten het ministerie te verspreiden.

De heer **Elias**: Nee, we hebben het nu over een intern NS-stuk, waarin dingen staan als: Jorritsma trekt fel van leer tegen Netelenbos en dat soort dingen.

De heer **Zalm**: Zulke slechte contacten hadden ze dus niet met het ministerie.

De heer **Elias**: Vermoed u dat het van Verkeer en Waterstaat moet zijn gekomen?

De heer **Zalm**: Nou ja, zeker niet van Financiën.

De heer **Elias**: Verkeer en Waterstaat ligt het meest voor de hand.

De heer **Zalm**: Ja. Dat lijkt mij wel.

De heer **Elias**: Op 7 april zegt het kabinet, althans zeggen velen in het kabinet: dat moeten we maar niet doen. Dan wordt de besluitvorming vooruitgeschoven, zeg ik maar even huiselijk. Hebt u toen nog geprobeerd om invloed uit te oefenen via de Minister-President? Of zei u: joh, geachte collega, u ziet toch hoe de vlag erbij hangt, laten we daar niet te veel tijd aan verdoen en gewoon kijken wat de meerderheid in de ministerraad wil?

De heer **Zalm**: Ik zal mijn zegje in de ministerraad gedaan hebben. Ik had daar heel duidelijke, helder omlijnde opvattingen over. Wat ik weet is dat dit een aantal keren is teruggekomen en dat uiteindelijk op 9 juni is besloten tot openbare aanbesteding, tot mijn genoegen.

De heer **Elias**: U hebt ook een aantal keren in de besprekingen gewezen op de juridische bezwaren die daartegen zouden bestaan.

De heer **Zalm**: Ja, er zaten ook juridische risico's aan. De landsadvocaat heeft er ook naar gekeken. Ik herinner mij dat onze permanente vertegenwoordiger in Brussel er ook nog naar gekeken heeft, de latere Minister Bot. Hij was toen permanente vertegenwoordiger.

De heer **Elias**: En waar leidde dat toe?

De heer **Zalm**: Anderen tilden er wellicht zwaarder aan dan ik. Mijn hoofdpunt is steeds geweest: het is vanuit de overheidsfinanciën niet goed en het is ook vanuit de bestuurlijke betrouwbaarheid niet goed, nog even los van de vraag of je juridisch in staat bent om plotseling het proces weer te stoppen. Het is ook een honorering van slecht gedrag. Men moet gewoon meegaan in de procedure. Je gaat niet plotseling een procedure die het kabinet heeft opgestart, afbreken om één partij te begunstigen.

De heer **Elias**: Daar wordt verschillend over gedacht.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: De heer Pans, secretaris-generaal op Verkeer en Waterstaat, verklaarde afgelopen maandag hier bij ons – en dat was indertijd ook zijn opvatting, zo blijkt uit de stukken – dat de landsadvocaat eigenlijk helemaal geen bezwaren of problemen zag. Je moest een bepaalde juridische hobbel nemen, maar het kon wel. Hoe keek u daartegen aan?

De heer **Zalm**: Er is verschil tussen ... Als je van meet af aan zegt dat er twee keuzemogelijkheden zijn, namelijk we gaan openbaar aanbesteden of we gaan ondershands aanbesteden, dan is de positie dat je ook ondershands kunt aanbesteden zeer verdedigbaar. Iets anders is het als je al een besluit hebt genomen tot openbare aanbesteding en daar ook allerlei verwachtingen mee hebt gewekt op de markt. Dan wordt het voornemen om in dat stadium de boel nog weer terug te draaien een stuk kwetsbaarder. Je mag als partij die kosten maakt ervan uitgaan dat uitspraken van de overheid betrouwbaar zijn en dat verwachtingen die gewekt worden, ook worden nagekomen. Dat maakt het dus wel kwetsbaar. Nogmaals, mijn hoofdpunt was dat ik inhoudelijk een voorstander was van openbaar aanbesteden en dat er ook geen enkel nieuw feit was, althans in mijn ogen, dat zou kunnen verantwoorden dat we na drie, vier maanden het reeds ingezette proces plotseling gingen stoppen.

De heer **Elias**: Weet u nog concreet wat de landsadvocaat adviseerde?

De heer **Zalm**: Ja, ik heb dat ergens in mijn dossier zitten, maar hij deed wat landsadvocaten doen. Die adviseren niet echt, zij schetsen een aantal voors en tegens en juridische argumenten.

De heer **Elias**: Maar in ieder geval staat vast dat de interpretaties van uw departement en van Economische Zaken afweken van hoe men op Verkeer en Waterstaat met hetzelfde advies in de hand opereerde.

De heer **Zalm**: Ja. Wij achtten het juridisch kwetsbaar en als er dan ook geen inhoudelijke argumentatie is om de openbare aanbestedingsprocedure te stoppen, dan is dat een extra argument.

De heer **Elias**: De voorzitter heeft een tussenvraag.

De **voorzitter**: Ik heb goed zitten luisteren naar u. Wij weten dat de discussie veel over juridische argumenten ging. Dat hebben we de afgelopen dagen ook gehoord. U voegt daar vandaag nog een aan toe, door te zeggen dat het ook ging over een betrouwbare overheid.

De heer **Zalm**: Ja.

De **voorzitter**: Wat was voor u het belangrijkste? Was dat de juridische argumentatie, wat de heer Elias in een ander gesprek een soort geitenpaadje noemde dat je zou kunnen bewandelen? Of hechtte u juist aan het idee van een betrouwbare overheid die men te volgen heeft als die een stap heeft gezet?

De heer **Zalm**: Financieel-bestuurlijk was voor mij het belangrijkste.

De **voorzitter**: Oké. Dank u wel.

De heer **Elias**: Wij gaan naar de ministerraad van 14 april. Het is altijd aardig om de stukken uit die tijd te zien, met in uw handschrift soms prachtige uitlatingen erop. U werd geadviseerd, want zo gaat dat op zo'n departement. U kreeg een notitie of een memo of een nota mee in uw tas. Die las u 's avonds en u zette in de kantlijn wat u ervan vond. Het voorstel aan de ministerraad was om op 14 april opnieuw te gaan zeggen: we gaan stoppen met de aanbesteding en we gaan door met de Oranjecombinatie. Weet u nog wat u in vrij grote hanenpoten in de kantlijn hebt geschreven?

De heer **Zalm**: Helpt u me even?

De heer **Elias**: «Terugfluiten!» Herinnert u zich dat, nu ik het u weer vertel?

De heer **Zalm**: Dat zou best kunnen. Dat soort opmerkingen maakte ik weleens, ja.

De heer **Elias**: Is het ook gebeurd?

De heer **Zalm**: Ja, het is niet doorgedaan. Ik weet niet wat ik precies ermee bedoeld heb. Het kan ook zijn dat de Minister zelf het kabinet aan het terugfluiten was. Maar in ieder geval ...

De heer **Elias**: Nee, het is volstrekt helder uit de context dat u vindt dat in feite de Minister moet worden teruggefloten op deze gang van zaken.

De heer **Zalm**: Ja. Dat is gebeurd.

De heer **Elias**: Dan komt het nog een keer terug in het kabinet, op 28 april. Dan is nog steeds ... Misschien kunt u dat zelf vertellen, want dat was een vrij cruciale fase.

De heer **Zalm**: Het was een vrij moeizaam proces. De Minister zat er ook wel geharnast in en ze had, naar ik nu begrijp, ook wel verwachtingen gewekt bij de Oranjecombinatie, al is het maar door de medewerking van haar ambtenaren aan dit plan. Dus het was voor haar ook lastig. Aan de andere kant werd de argumentatie door de meerderheid van het kabinet dusdanig zwak gevonden dat wij er geen aanleiding toe zagen om het proces van de openbare aanbesteding te staken, temeer daar deze combinatie daar gewoon rustig aan mee kon doen.

De heer **Elias**: Vond u ook dat Minister Netelenbos het fait accompli van die Oranjecombinatie dan maar niet had moeten creëren, achter uw rug om?

De heer **Zalm**: Ik denk niet dat zij dit achteraf als een van haar verstandigste acties zal kwalificeren, al was het maar omdat het uiteindelijk mislukt is. Dat is mijn vermoeden, maar u spreekt haar nog.

De heer **Elias**: Anderzijds vond de heer Timmer het een ingenieuze oplossing, waarbij iedereen zonder al te veel gezichtsverlies weer door één deur zou kunnen.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: Dat zag u duidelijk niet zo.

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Elias**: Want?

De heer **Zalm**: Als je besloten hebt om openbaar aan te besteden, ga je zo'n proces van openbare aanbesteding niet zomaar stopzetten. Bovendien had het voorstel van de Oranjecombinatie gewoon mee kunnen dingen. Er was dus ook geen noodzaak tot stopzetting, in de zin dat als we dat nu niet doen, de NS niet meer kan meedoen of de combinatie met de NS niet meer kan meedoen. Dat is later ook gebleken.

De heer **Elias**: Voor ons goed begrip: hoe hoog speelde dit op in het kabinet, in vergelijking met andere dingen? Dit was immers niet het enige wat speelde in die ministerraad.

De heer **Zalm**: Het heeft lang geduurd, in ieder geval. Als ik mijn dossier raadpleeg, is er pas op 9 juni besloten om openbaar aan te besteden. Het finale besluit daartoe is op 9 juni gevallen, dus daar hebben we toch twee maanden over gedaan, wat wel redelijk lang is. Het is een aantal keren in de ministerraad terug geweest.

De heer **Elias**: Was u in beginsel bereid om eventueel af te zien van die openbare aanbesteding, als er maar een deugdelijke motivering voor zou zijn? Dat vroeg ik mij nog even af.

De heer **Zalm**: Ja, als er een heel bijzondere argumentatie was geweest dat openbaar aanbesteden echt niet zou kunnen of dat openbaar aanbesteden juridisch juist heel kwetsbaar zou zijn geweest, dan uiteraard wel. Ik luister altijd naar goede argumenten, maar ik kan mij geen goede argumenten herinneren.

De heer **Elias**: U bent politicus. U wist natuurlijk ook dat de Tweede Kamer vrijwel in een rechte lijn met mevrouw Netelenbos was opgesteld, qua Oranjegevoel en de NS, die van ons allemaal is.

De heer **Zalm**: Ik had ook wel enig begrip en empathie voor de positie van Minister Netelenbos. De Kamer was altijd – althans in die periode, er zijn ook weleens andere periodes geweest, dat de Kamer juist vond dat we veel harder moesten optreden tegen de NS, maar dat was later – zeer op de hand van de NS. De NS had ook heel goede contacten met de Tweede Kamer en met de woordvoerders. Dat maakte het wel moeilijk. Aan de andere kant is uiteindelijk ook de Kamer akkoord gegaan met het besluit van het kabinet. De Minister is niet heengezonden, nadat medegedeeld werd dat er openbaar zou worden aanbesteed.

De heer **Elias**: Nog even het feit van de samenwerking tussen Verkeer en Waterstaat en die Oranjecombinatie. U zegt: ik hoorde daar pas begin april van, terwijl die samenwerking al een paar maanden liep.

De heer **Zalm**: Nee, even ter correctie: ik hoorde niet over die samenwerking. Ik hoorde dat een zekere Oranjecombinatie een bod ging doen. Ik wist niet hoe Verkeer en Waterstaat daar zelf bij betrokken was. Dat heb ik eigenlijk pas gelezen in het boek De ontsporing.

De heer **Elias**: Maar in uw aantekeningen schrijft u iets op een notitie van 6 april. Toen u op de hoogte werd gesteld, kreeg u van uw ambtenaren aangereikt dat er door ambtelijk Verkeer en Waterstaat contact was geweest over het beginnen met die combinatie. Dat streept u dan door en in uw handschrift zet u daar bij: «nee, door de Minister zelf». Dat had u inmiddels ontdekt. Dat blijkt uit die stukken.

De heer **Zalm**: Uit welke ...

De heer **Elias**: De Minister zelf heeft contact gehad.

De heer **Zalm**: Die heeft mij gebeld.

De heer **Elias**: Ja, maar Minister Netelenbos had, zo wist u, contact gehad met Schiphol en de KLM over het beginnen met die Oranjecombinatie. En u schrijft dat op. U kreeg namelijk een nota waarin staat: er is ambtelijk samengewerkt bij het bouwen van die Oranjecombinatie en u zet in de kantlijn: niet door ambtelijk V en W, nee, door de Minister van V en W is er contact opgenomen.

De heer **Zalm**: Dan wist ik dat blijkbaar toen al.

De heer **Elias**: Bij dat alles komt het er uiteindelijk op aan dat op 28 april de boel weer vooruitgeschoven wordt. Weet u nog hoe dat ging? Minister Kok vatte samen. Hoe ging dat?

De heer **Zalm**: Nee, dat weet ik niet. Daar heb ik geen herinnering aan. We spreken over 28 april 2000, hè? Ik geloof niet dat ik daar iets over kan zeggen.

De heer **Elias**: Duidelijk werd in ieder geval dat Minister Kok zei: we zien het punt van mevrouw Netelenbos, maar anderzijds moet er ook een besluit worden genomen dat politiek gedragen kan worden in de ministerraad. Toen is het nog een keer naar voren gehaald.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: Ons is gebleken dat Minister Netelenbos in de tussentijd nog een stevige poging heeft gedaan om bij Minister-President Kok voor elkaar te krijgen dat uiteindelijk toch haar lijn gevolgd zou worden. Wist u daarvan?

De heer **Zalm**: Nee, maar ik vind het ook niet abnormaal dat je nog eens probeert om bij de voorzitter van de ministerraad je positie te accentueren, maar ik wist het niet. Tenminste, ik heb er geen aanwijzingen voor dat ik het wist. Ik hoefde het ook niet te weten.

De heer **Elias**: Op enig moment is duidelijk geworden dat het toch anders ging lopen. Wanneer was dat?

De heer **Zalm**: Uiteindelijk op 9 juni.

De heer **Elias**: Bij de ministerraad? U hoorde daar niet vooraf van?

De heer **Zalm**: Staat mij niets van bij.

De heer **Elias**: U weet ook niet dat mevrouw Netelenbos op 7 juni contact met de fractievoorzitters van de coalitiepartijen had?

De heer **Zalm**: Dat heb ik wel ergens in mijn stukken gevonden, ja.

De heer **Elias**: Vroeg u zich niet af hoe het toch zou komen dat ineens dat verzet weg was?

De heer **Zalm**: Nee. Er is een formeel besluit op 9 juni gevallen. Dat is dan het formele besluit in de ministerraad. Waarschijnlijk is voordien al door Minister Netelenbos geconcludeerd dat het een openbare aanbesteding zou moeten zijn.

De heer **Elias**: Maar u weet niet waarom zij ineens tot die conclusie is gekomen?

De heer **Zalm**: Nou, ze zag aankomen, vermoed ik, dat het stopzetten van de openbare aanbesteding het niet zou halen in de ministerraad.

De heer **Elias**: Heeft zij in de ministerraad rechtstreeks of besmuikt met aftreden bedreigd?

De heer **Zalm**: Staat mij niets van bij.

De heer **Elias**: U hebt ook niet van Minister-Présiden Kok gehoord: het gaat de goede kant op?

De heer **Zalm**: Hoe dat precies is gelopen in de tussenliggende dagen, dat zou fantaseren zijn.

De heer **Elias**: Dat moeten we zeker niet doen. Wij proberen het te achterhalen, maar voor zover dat niet lukt, lukt het niet.

De heer **Zalm**: Jaja.

De heer **Elias**: Voor ons staat uit onderzoek feitelijk vast dat er een gesprek heeft plaatsgevonden tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister-Présiden en dat heel kort daarop een gesprek plaatsgevonden heeft tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de coalitiefracties, dat dit goed verlopen is, vanuit het perspectief dat die aanbesteding zou moeten doorgaan, en dat dan op 9 juni in de ministerraad de uiteindelijke besluitvorming was.

De heer **Zalm**: Er staat ook in de notitie die ik op 6 juni, of 8 juni, gekregen heb van mijn ambtenaren, dat aangekondigd wordt dat Minister Netelenbos haar besluit gaat uitdelen in de ministerraad en dat ze inmiddels goed contact heeft gehad met de fractievoorzitters. Ik vermoed dat dit de coalitiefractievoorzitters zijn.

De heer **Elias**: We zijn bij 7 juni. Collega Van Gerven heeft nog een paar vragen aan u.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Zalm, ik wil het nog even hebben over het voorstel van de Oranjecombinatie. Hebt u dat onder ogen gekregen? Was u bekend met de concrete inhoud van dat voorstel?

De heer **Zalm**: Ik geloof dat daar dat bod van 100 miljoen in zat en dat het verder wel voldeed aan de specificaties, maar dat is op zich geen aanleiding om te zeggen: we gaan niet meer openbaar aanbesteden.

De heer **Van Gerven**: Bij de bespreking in de ministerraad lag er eigenlijk een concreet voorstel van 100 miljoen. Nog meer?

De heer **Zalm**: Nee. Ik neem aan dat het voorstel zal hebben voldaan aan de eisen die gesteld waren. Die waren immers bekend. Dat is iets anders. Het is niet zo dat het bod afgewezen werd. Wat afgewezen werd, is het stopzetten van de aangekondigde openbare aanbesteding.

De heer **Van Gerven**: Dat was uw punt, maar mijn concrete vraag was of die 100 miljoen u bekend was van het bod van de Oranjecombinatie.

De heer **Zalm**: Ja, en die 100 miljoen is later ook als bedrag gezet voor degenen die aan de openbare procedure meededen.

De heer **Van Gerven**: In de openbare aanbesteding is dat teruggekomen.

De heer **Zalm**: Voor mij was die 100 miljoen op zich geen breukpunt geweest.

De heer **Van Gerven**: Nee, want dat voldeed aan ...

De heer **Zalm**: Ja, wij waren er steeds van uitgegaan dat dat ongeveer het bedrag zou moeten zijn.

De heer **Van Gerven**: U zegt: we hebben de resultaten van dat concrete bod in de ministerraad onder ogen gehad.

De heer **Zalm**: Ja, maar dat was dus niet de vraag die voorlag. De vraag die voorlag, was of we stoppen met de openbare aanbestedingsprocedure, ja of nee. Daar was mijn antwoord op: wij stoppen er niet mee.

De heer **Van Gerven**: Nog even over het proces. Op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werd koortsachtig gewerkt, op een bepaald niveau, aan die Oranjecombinatie. Er werd veelvuldig advies ingewonnen en overlegd tussen de betrokken departementen, dus Verkeer en Waterstaat, Financiën, Algemene Zaken en Economische Zaken. Die hebben er allemaal mee van doen. Had u het gevoel dat u en uw collega-ministers steeds alle informatie kregen van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Zalm**: Zeker niet in de voorbereidende periode. Voor mij kwam die Oranjecombinatie echt uit de lucht vallen op 4 of 5 april. Ik was niet op de hoogte van al die voorbereidingen.

De heer **Van Gerven**: U was niet op de hoogte. Was ook het Ministerie van Financiën niet op de hoogte?

De heer **Zalm**: Nee, uit de notitie bleek dat ze eigenlijk helemaal niet wisten wat de Minister met mij ging bespreken. Tijdens dat telefoontje bleek dat er een Oranjecombinatie was.

De heer **Van Gerven**: Dus in ieder geval tot 4 of 5 april 2000 had het Ministerie van Financiën daar geen enkele weet van?

De heer **Zalm**: Klopt.

De heer **Van Gerven**: In dit dossier trok u samen op met collega Jorritsma.

De heer **Zalm**: We hadden gelijklopende standpunten. U bent niet gewend om in een liberale fractie of in een liberale groep te opereren. Er wordt daar weleens wat uitgewisseld, maar er wordt bijna nooit iets afgesproken of afgestemd. Eenieder gaat gewoon zijn eigen gang en je hoopt maar dat het goed afloopt. Dus zij had gewoon haar eigen standpunt en ik had mijn eigen standpunt. Dat convergeerde aardig, maar er was geen afspraak in de trant van: jij gaat dit zeggen of jij gaat dat doen. Dat soort afspraken maakten wij nooit.

De heer **Van Gerven**: Er zijn wel stukken waaruit blijkt dat er een zekere afstemming was.

De heer **Zalm**: Er zal in een bewindslidenoverleg natuurlijk wel over gesproken zijn.

De heer **Van Gerven**: Ik doel op de voorbereiding.

De heer **Zalm**: Die ging ook vaak via het bewindslidenoverleg. Iedere week vergaderden de bewindsliden voorafgaand aan de ministerraad, dus dan weet je wel van elkaar wat men zo ongeveer vindt en wat je kunt verwachten van je collega's qua opstelling.

De heer **Van Gerven**: Dus u zegt: dan is dat op die wijze gebeurd, in dat bewindslidenoverleg.

De heer **Zalm**: Dat is mijn vermoeden. Ik ging ook weleens in de slag met VVD-collega's. Ik herinner mij een van de eerste ministerraden uit mijn carrière dat ik nogal fors in aanvaring kwam met de Minister van Landbouw. Die was van de VVD. Toen zeiden ze bij de PvdA: hebben die iets tegen elkaar of zo? Dat was gewoon mijn functionele rol als Minister van Financiën. Daarin maak ik geen onderscheid naar de politieke kleur van de collega's.

De heer **Van Gerven**: Het is al even aan de orde geweest: in mei 2000 gaan de secretarissen-generaal van V en W, Financiën, Economische Zaken en Algemene Zaken advies inwinnen in Brussel over de mening van de Europese Commissie, bij de heren Bot en Post. We zien dat er verschil van interpretatie is tussen Verkeer en Waterstaat enerzijds en Financiën anderzijds. Volgens Verkeer en Waterstaat zou Brussel gezegd hebben: het kan; Brussel zou niet zo veel problemen maken. De andere departementen dachten daar anders over. Kunt u dat toelichten?

De heer **Zalm**: Nou ja, voor mij was de juridische kant niet de meest relevante overweging, zoals ik al eerder zei.

De heer **Van Gerven**: Dat punt hebt u duidelijk gemaakt, maar het gaat ons om de juridische weging, om hoe u dat beoordeelt. Het was voor u niet het bepalende. Dat hebt u gezegd. U zei dat het u meer om een betrouwbare overheid ging, om het feit dat een openbare aanbesteding het meest effectieve middel is en dat we niet halverwege iets anders moeten doen. Het gaat mij om de juridische kansen. Hoe was de balans?

De heer **Zalm**: Dat was nog weer een bijkomend risico, wat mij alleen versterkte, even los van de vraag wie nu precies gelijk had, want die verschillende interpretaties zijn er blijkbaar geweest. Het was niet zo clear-cut dat iedereen daar precies hetzelfde over dacht. Dat was dus op z'n minst een bijkomend risico, terwijl het voortzetten van de aanbestedingsprocedure geen juridische risico's met zich bracht.

De heer **Van Gerven**: Was er nu sprake van wensdenken bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Zalm**: Ik zou het niet durven zeggen. Juristen kunnen, net als economen trouwens, vaak over eenzelfde onderwerp heel verschillende opvattingen en interpretaties hebben. Voor mij was dat alleen maar een bijkomend argument en een extra risico. Het bevestigde mijn standpunt eerder, om het zo maar te zeggen.

De heer **Van Gerven**: Ik wil het nog even hebben over de motieven van Minister Netelenbos om de Oranjecombinatie weer op de agenda van de ministerraad te zetten en om daarvoor te gaan, voor de ondershandse gunning. Wat was haar motivatie om dat voor de derde maal te doen?

De heer **Zalm**: Dat is uiteraard een vraag die alleen Minister Netelenbos goed kan beantwoorden. Wat wellicht meegespeeld heeft, maar daarmee stap ik al een beetje in haar schoenen, is natuurlijk wel de opstelling van de Tweede Kamer. Die had dat toch mooi gevonden, zeker als je het ook nog «Oranjecombinatie» ging noemen. Dat doet alle harten sneller kloppen. Dat zou wellicht ook een rol gespeeld hebben.

De heer **Van Gerven**: Is de Tweede Kamer ook bij u langs geweest? Men had immers wel een vermoeden wat uw standpunt was in dat dossier.

De heer **Zalm**: Nee, daar kan ik mij niets van herinneren. Het is ook niet te doen gebruikelijk dat Tweede Kamerleden mij aanspreken op een portefeuille die primair bij iemand anders ligt. Als Minister van Financiën heb je natuurlijk met alle departementen te maken, van gezondheidszorg tot en met de aanschaf van Apaches en de invoering van de euro, in die tijd, maar ze hebben mij daar niet over benaderd.

De heer **Van Gerven**: U bent daar niet over lastiggevallen, om het zo maar te zeggen.

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Speelde er nog Europeesrechtelijke motieven bij Minister Netelenbos?

De heer **Zalm**: Misschien dat er Europeesrechtelijke verhinderingen waren. Er waren in ieder geval geen Europeesrechtelijke verhinderingen voor die openbare aanbesteding.

De heer **Van Gerven**: Dat begrijp ik, maar er waren natuurlijk ook andere landen die dat niet deden. Frankrijk en Duitsland zaten daar toch anders in.

De heer **Zalm**: Ja, maar die hadden ook niets aan te besteden op dat moment.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar je zag ook dat zij in Europese wetgeving minder hard gingen dan Nederland wilde. Heeft dat nog een rol gespeeld?

De heer **Zalm**: Wellicht.

De heer **Van Gerven**: Wellicht. Oké. Vond u de motieven van Verkeer en Waterstaat deugdelijk?

De heer **Zalm**: Nee, niet gelet op de besluitvorming die we eerder hadden gedaan. Nee.

De heer **Van Gerven**: U zegt: dat hadden ze niet moeten doen.

De heer **Zalm**: Klopt.

De heer **Van Gerven**: Vond u het handelen van Verkeer en Waterstaat en Minister Netelenbos rechtmatig?

De heer **Zalm**: Rechtmatig? Ik vond het kwetsbaar, bestuurlijk kwetsbaar. Het woord «onrechtmatig» heeft een juridische klank. Ik vond het onverstandig en bestuurlijk moeilijk te rechtvaardigen. Dat vind ik een kwalificatie die ik graag voor mijn rekening wil nemen. Of het rechtmatig was of dat het onrechtmatig zou zijn, durf ik niet te zeggen.

De heer **Van Gerven**: Samenvattend op dit punt: bestuurlijk onverstandig, maar niet per se onrechtmatig.

De heer **Zalm**: Dat oordeel komt mij als eenvoudig econoom niet zo makkelijk toe.

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

De heer **Elias**: Eerst nog even dit. Als u het mij niet kwalijk neemt, formuleer ik het een beetje huiselijk. U hebt geen een-tweetje gehad met uw VVD-collega Jorritsma van Economische Zaken op dit punt, ik zou bijna zeggen: op dit front. We hebben een nota aan de Minister van Economische Zaken, waarin het gaat over de bezwaren die de landsadvocaat ziet tegen de door Netelenbos gewenste route om te stoppen met de aanbesteding. In het advies aan haar staat: vooral riskant als er in één keer wordt besloten om de aanbesteding te stoppen en de onderhandelingen met het NS-consortium te beginnen, en zo nog een paar dingen. Daar stond in handschrift ook weer iets bij, namelijk van die ambtenaar aan Minister Jorritsma: «wij worden geacht dit niet te hebben, via mvF; dus gewoon vragen: wat zegt de landsadvocaat». Waar staat «mvF» voor?

De heer **Zalm**: Het Ministerie van Financiën.

De heer **Elias**: O, ik dacht de Minister van Financiën.

De heer **Zalm**: Nee, maar de ambtenaren hebben wel een goed contact met elkaar, ja.

De heer **Elias**: Oké. Maar het is dus wel zo dat Financiën hier Economische Zaken, lees: de Minister van Financiën ...

De heer **Zalm**: Ik heb geen aanleiding om aan die aantekening te twijfelen. Dat is ook niet ongebruikelijk.

De heer **Elias**: Er werd wel samen opgetrokken?

De heer **Zalm**: Ja, die ministeries zitten natuurlijk vrij dicht bij elkaar, in termen van hun missie, dus het is in iedere combinatie en in ieder kabinet zo dat Financiën en Economische Zaken veel samen overleggen en samen optrekken. Immers, Nederlandse economie, financiële degelijkheid en marktwerking zijn allemaal thema's die bij beide departementen spelen.

De heer **Elias**: Er werd in ieder geval samen opgetrokken.

De heer **Zalm**: Ja. Dat verbaast mij niet.

De heer **Elias**: Dan is dus op 9 juni 2000 het kabinetsbesluit genomen om die aanbestedingen door te zetten, maar er is ook nog besloten om daar geen ruchtbaarheid aan te geven. Voorafgaand aan de ministerraad waarin definitief zou worden besloten, op 16 juni 2000, vindt er eerst nog Torentjesoverleg plaats. Ten eerste: wat is dat precies voor fenomeen? En, ten tweede: was u daarbij aanwezig?

De heer **Zalm**: Er zijn twee soorten Torentjesoverleg. Die worden nog weleens door elkaar gehaald. De locatie is het Torentje. Daar kan iedereen vergaderen, bij wijze van spreken. Er is ook een uitdrukking «Torentjesoverleg» die doelt op het overleg tussen de premier, de vicepremiers en de fractievoorzitters van de ondersteunende partijen.

De heer **Elias**: Dat laatste heeft plaatsgevonden op 14 juni.

De heer **Zalm**: Dat was met fractievoorzitters. Daar zal ik ongetwijfeld niet bij zijn geweest.

De heer **Elias**: Nee, maar u herinnert zich wel dat het er was, om voor te masseren dat ...

De heer **Zalm**: Nee. Daar staat niets over in mijn dossiers, maar dat is niet ongevoel.

De heer **Elias**: Het is niet ongevoel?

De heer **Zalm**: Nee. Ik kan mij heel goed voorstellen dat het zo gegaan is.

De heer **Elias**: Dat was namelijk ook de reden waarom er op 9 juni nog geen ruchtbaarheid aan zou worden gegeven. Eerst moesten de coalitiefracties nog worden gemasseerd.

De heer **Zalm**: Ja, maar daarvoor had Minister Netelenbos – zo begreep ik uit een weer andere notitie en ook uit uw gegevens – al een sonderingsronde langs de fractievoorzitters gehouden.

De heer **Elias**: Ja, een eerste sondering.

De heer **Zalm**: Soms is er dan nog een tweede ronde, en waarschijnlijk hebben ze het ook in de fractie nog even besproken.

De heer **Elias**: Op 8 juni is mevrouw Netelenbos gaan spreken met de fractievoorzitters. Daarna is er op 14 juni nog een, hoe moet ik dat noemen, formeel Torentjesoverleg ...

De heer **Zalm**: Formeel informeel overleg. Wellicht dat op dat moment ook ... Bij zo'n eerste contact spreek je namens jezelf. Daarna sondeer je nog eens bij je fractie. Dan voel je je gesteund of niet door je fractieleden. Ik denk dat dit de procedure is geweest.

De heer **Elias**: Het wordt allemaal wel samengevat als achterkamertjes-overleg.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: Er waren natuurlijk coalitiefracties die het helemaal niet zo'n goed idee vonden om toch door te gaan met die aanbesteding, maar die zijn er toch mee akkoord gegaan. Weet u waarom?

De heer **Zalm**: Omdat er misschien enig begrip was voor het kabinetsbesluit? Of ter continuering van een eerder kabinetsbesluit, want daar had men natuurlijk als Kamer ook niet tegen geopponeerd.

De heer **Elias**: U zegt dus dat de coalitiefracties het naar uw mening op inhoudelijke gronden accordeerden.

De heer **Zalm**: Dat weet ik niet. Ik vind het al moeilijk om in het hoofd van een collega te kijken. In het hoofd van politieke partijen in de Tweede Kamer kijken, is nog lastiger.

De heer **Elias**: Nou ja, u bent zelf fractievoorzitter geweest, dus ...

De heer **Zalm**: Ja, maar dit vind ik lastig.

De heer **Elias**: Wisten de fractievoorzitters dat er aanbestedingstechnisch een heel heikel pad genomen dreigde te worden als de aanbesteding stopgezet zou worden?

De heer **Zalm**: Ik vermoed dat dit hun wel uitgelegd was.

De heer **Elias**: Was dat de reden waarom ze akkoord gingen? Dat weet u niet, hè?

De heer **Zalm**: Nee, dat weet ik echt niet.

De heer **Elias**: U was in ieder geval niet aanwezig.

De heer **Zalm**: Nee. Het blijkt nergens uit mijn aantekeningen of uit de stukken dat ik daar bij was.

De heer **Elias**: Kon u zich vinden in de marsroute die vanuit Algemene Zaken was voorgesteld – althans dat is hoe de commissie denkt dat het gegaan is, maar dat leg ik u nu dus voor – namelijk een actualisatie van de

openbare aanbesteding en een aanscherping van de voorwaarden, zodat NS ook een goede uitgangspositie zou krijgen om die aanbesteding te winnen, want dat zat er ook in?

De heer **Zalm**: Nou ja, NS had sowieso een heel goede positie, al was het maar omdat NS al reed in Nederland en er dus ook een link is met de andere activiteiten van NS in Nederland. Dat NS een uitstekende uitgangspositie had, leek mij evident.

De heer **Elias**: Maar was het u duidelijk dat in de aanbesteding die dan door zou gaan, de randvoorwaarden – zoals dat in politieke termen heet – zouden worden geactualiseerd, zodat de NS er gunstig voor zou staan als ze in die aanbesteding zou meedoen?

De heer **Zalm**: Dat zegt mij niets. Wat we in ieder geval niet hebben gedaan, is een eis opnemen die het de NS moeilijk zou hebben gemaakt. Ik bedoel ervaring met het rijden van hogesnelheidstreinen of met het bestellen van hogesnelheidstreinen. Een dergelijke voorwaarde is niet opgenomen.

De heer **Elias**: U bent niet bekend met adviezen aan premier Kok, waarin is gezegd: de zaak wordt zodanig geactualiseerd dat de NS in een goede positie wordt gebracht?

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Elias**: En het moet de Tweede Kamer uit te leggen zijn dat, als NS het dan nog niet kan, zij het ook niet verdient om die kans te krijgen.

De heer **Zalm**: U zegt het.

De heer **Elias**: Daar bent u niet mee bekend?

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Elias**: Dat is niet een argument geweest dat in de ministerraad heeft gespeeld?

De heer **Zalm**: Nee, in ieder geval niet bij mijn weten.

De heer **Elias**: Dat is niet langsgelopen. Ik denk dat ik daarmee de vragen over de ministerraden heb gesteld. Collega Van Gerven heeft nog vragen.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nog even stilstaan bij het laatste punt en de vraag of NS op enigerlei wijze comfort is geboden bij het vaststellen van de voorwaarden van de tender. Is in de ministerraad de conclusie getrokken: als we het zo zouden doen, zou NS een uitstekende kans hebben om te winnen?

De heer **Zalm**: In algemene zin wel, maar er is niet over alle tendervoorwaarden in de ministerraad gesproken. Daar hadden we een aparte projectorganisatie voor. We hadden ook een tenderboard. Dat was niet iets waar ministers zich mee bezighielden. Ik heb mij nooit in dat soort zaken gemengd. Het ging in de ministerraad veel meer om de hoofdlijnen.

De heer **Van Gerven**: Was er wel een soort algemeen gevoel in de trant van: het moet wel gek lopen als NS dit niet gaat winnen?

De heer **Zalm**: Ja, ik denk dat NS de uitgesproken kanshebber was, ja.

De heer **Van Gerven**: Daar ging u zelf ook van uit?

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

De heer **Van Gerven**: De verhoren zijn gestart, zoals u hebt gemerkt. Er is hier de afgelopen dagen door een aantal personen gezegd dat die openbare aanbestedingen een idioot idee waren. Dat hebt u gehoord?

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U was juist een groot voorstander van die aanbesteding. Wat is uw reactie op die eerdere uitlatingen?

De heer **Zalm**: Ik hoop dat betrokkenen, als ze hun huis laten schilderen, niet volstaan met één prijsopgave van één schilder die van tevoren al weet dat hij de opdracht krijgt. Dat is mijn reactie.

De heer **Van Gerven**: De heer Timmer zei, om nog één persoon te noemen, dat het eigenlijk niet kon, gezien het feit dat Nederland een klein land is, het spoor te klein is ...

De heer **Zalm**: Het kon natuurlijk heel goed. Er ligt een hele aparte lijn voor, dus is het redelijk goed af te zonderen. Het is niet zo dat het over allerlei bestaande lijnen moet. Er is aparte infrastructuur aangelegd om die hogesnelheidslijn te rijden. Dan kun je ook heel gemakkelijk een bieding vragen, van: wie wil daar de exploitatie van doen? Het was vrij overzichtelijk.

De heer **Van Gerven**: U zegt: de heer Timmer heeft daar geen punt.

De heer **Zalm**: Nee. Ik ben dat niet met hem eens.

De heer **Van Gerven**: Dan gaan we naar het bod van NS. In juni is besloten: we gaan openbaar aanbesteden. Dat start, en het resulteert in mei 2001 in een drietal biedingen, waaronder het bod van NS. Wat dacht u toen u de hoogte van dat bod vernam? Ik vraag dat ook in relatie tot de andere biedingen en eerdere biedingen die er zijn geweest.

De heer **Zalm**: Ik kreeg eerst in abstracto te horen dat er drie biedingen waren, waarvan er één met kop en schouders boven uitstak, zonder dat mij genoemd werd van wie dat was en wat dat bod precies inhield. Ik denk dat mijn ambtenaren toen ook niet wisten wie de verschillende biedingen had gedaan. Er werd toen wel gezegd: we hebben een eerdere ervaring gehad met iemand die een wel heel mooi bod deed en vervolgens exclusieve onderhandelingen begon, waarin alles zodanig naar beneden werd gepraat dat er van het bod niets meer overbleef. Dat kom ik in mijn huidige activiteit ook weleens tegen. Dan moet je er in ieder geval voor zorgen dat er ook nog een tweede partij in de wacht zit, zodat je je niet helemaal overlevert aan de gesprekken met die ene partij.

De heer **Van Gerven**: Met die tweede partij die in de wacht ging zitten, zijn we alweer een stapje verder. We komen daar zo dadelijk op terug. Het ging mij eerst even over het bod van NS.

De heer **Zalm**: Toen ik hoorde «178 miljoen», dacht ik: tjonge, jonge, jonge, ze moeten wel erg goed zijn. Het is wel veel geld. Er was bij het uitbrengen van de gegevens aan de bedrijven gezegd: we gaan ervan uit dat er ten minste 100 miljoen per jaar aan gebruiksvergoeding wordt betaald.

De heer **Van Gerven**: Dat was de range waaraan u dacht.

De heer **Zalm**: Ja. Zo'n 100, misschien 110 miljoen. Maar 178 vond ik wel heel erg veel.

De heer **Van Gerven**: Vond u het idioot?

De heer **Zalm**: Nee, want ik weet niet wat NS weet. Daar hebben ze natuurlijk veel meer verstand van het runnen van een spoorlijn dan bij consultants die een som opmaken. Wij hadden vanuit allerlei hoeken en gaten gehoord dat 100 miljoen alleszins haalbaar zou moeten zijn. Blijkbaar achtte de NS een aanzienlijk hoger bedrag mogelijk. Uiteindelijk is dat bedrag, zoals u weet, in twee stappen omlaag gegaan naar 148.

De heer **Van Gerven**: Het is lager geworden, maar u zei: tjonge, jonge, jonge, wat een hoog bod.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Maar u moet wel een champagnefles ontkurkt hebben, als Minister van Financiën.

De heer **Zalm**: Als Minister van Verkeer en Waterstaat natuurlijk ook, want de middelen komen binnen bij Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: Ik vraag het u als Minister van Financiën.

De heer **Zalm**: Ik vond het mooi, ja.

De heer **Van Gerven**: U dacht: dat is een mooie meevaller?

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat is goed voor de schatkist, zo beleefde u dat in eerste aanleg. Ontstond er op enig moment ook enige twijfel over de hoogte van het bod? Of is dat een beetje langs u heengegaan?

De heer **Zalm**: Nee, men kwam al vrij snel – ik weet niet wanneer dat precies was – vertellen dat men ... Maar dan loop ik vooruit op de pogingen om via de tariefrestructie nog naar 101 miljoen te komen.

De heer **Van Gerven**: Wie was «men»?

De heer **Zalm**: De NS.

De heer **Van Gerven**: Ik hoor al vrij snel dat men toch wilde terugonderhandelen.

De heer **Zalm**: Die tariefrestructie kwam vrij snel op tafel vanuit NS. Men had in het contract bedongen dat men, als er een tariefrestructie zou worden toegepast ter hoogte van 125% van de gewone NS-tarieven, 47

miljoen kon afboeken op de bijdrage. Dat duidde er natuurlijk op dat men inmiddels zelf ook wel twijfels had over de omvang van het bod dat men had gedaan.

De heer **Van Gerven**: Dan zitten we in de tweede fase om te komen tot een concessieovereenkomst. Daar bent u of daar is het ministerie wel intensief bij betrokken geweest.

De heer **Zalm**: Bij de discussie rond de tariefrestructie zeker, ja.

De heer **Van Gerven**: Van meet af aan?

De heer **Zalm**: Nee, want dat kwam op een vrij laat moment in het contract. Wij waren daar tegen. Ik wil geen tariefrestructie. Je moet als ondernemer de vrijheid hebben om, als je een bedrag geboden hebt, ook je eigen prijs ...

De heer **Van Gerven**: We parkeren dit punt even. We komen er nog op terug. U zegt dat de tariefrestructie pas aan het eind weer op uw bord kwam. Er is op 5 december 2001 getekend, maar in de voorafgaande maanden is er natuurlijk onderhandeld over de definitieve vormgeving van de concessieovereenkomst. Daar was het Ministerie van Financiën ...

De heer **Zalm**: Daar waren wij bij betrokken. Er is toen 18 miljoen afgegaan vanwege het overnemen van een risico door de NS rond gesprekken die moesten worden gevoerd met de NMBS en de SNCF. Daarna is er nog 12 miljoen afgegaan, met name vanwege het feit dat er een groter achtergesteld vermogen door NS/KLM zou worden ingebracht, zodat het garantievermogen niet 140, maar 240 miljoen zou zijn. Er is ook nog eens 12 miljoen korting op de vervoersbijdrage gerealiseerd.

De heer **Van Gerven**: U zegt: dat soort elementen is in de maanden augustus tot november afgestemd met het ministerie en met uw ministerie.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U had het net over het in de wachtkamer zetten. Er was eigenlijk maar één volwaardig bod, en toch werd een tweede partij, CGEA/Connexion, in de wachtkamer gezet. Was u bij die beslissing betrokken?

De heer **Zalm**: Ja, ik was daar voorstander van. Anders ben je overgeleverd aan de onderhandelingen met één partij, die denkt: ik kom terug op mijn bod, ik stel allerlei correcties voor. Dan eindig je met niets.

De heer **Van Gerven**: Was dit gedeeld of besproken in de ministerraad?

De heer **Zalm**: Ik weet dat mijn ambtenaren – dat weet ik uit het boekje – daar contact over hebben gehad met Verkeer en Waterstaat. Zij zeiden dat je, gelet op de ervaringen die ze hadden met eerdere biedingen, van Getronics en van een onderdeel van de toenmalige Defensiereorganisatie, in de situatie kunt komen dat je een aantal bieders hebt. Eentje biedt heel hoog, vervolgens geef je die exclusiviteit, en dan onderhandelen ze alles terug. Dat is onprettig. Dan kom je in een soort dwangpositie, terwijl je de anderen al hebt afgeschreven. Het is dus altijd prettig om een tweede partij te hebben, in ieder geval als middel in de onderhandelingen. Als de

bieder het te bont maakt, als hij eerst een knock-outbid doet en vervolgens in onderhandelingen over praktische zaken allerlei onmogelijke eisen gaat stellen, dan kun je altijd nog terugvallen op de tweede partij. Ik was er een groot voorstander van om nog een tweede partij achter de hand te hebben.

De heer **Van Gerven**: Was dat uw idee?

De heer **Zalm**: Of het mijn persoonlijk idee was, weet ik niet, maar het kwam wel van het ministerie.

De heer **Van Gerven**: Van het Ministerie van Financiën. Ik vroeg van wie het idee was.

De heer **Zalm**: Ik steunde het van harte. Staatsrechtelijk vermoed ik dat het mijn idee was.

De heer **Van Gerven**: Staatsrechtelijk vermoed u ... Het was een idee van u of van uw ministerie om een tweede partij in de wachtkamer te zetten.

De heer **Zalm**: Ja. Ik geloof ook niet dat de projectorganisatie daar anders over dacht. Er stond onmiddellijk in een van de notities die ik van mijn ambtenaren kreeg dat we er voorzichtig mee moesten zijn nu weer exclusief met die ene partij door te gaan en dat het verstandig was om ...

De heer **Van Gerven**: Het primaire idee kwam van het Ministerie van Financiën.

De heer **Zalm**: Dat is mijn vermoeden, voor zover ik dat kan nagaan.

De heer **Van Gerven**: De projectorganisatie van Verkeer en Waterstaat die dat moest uitwerken ...

De heer **Zalm**: Die begreep dat en die was er ook voor.

De heer **Van Gerven**: Is dat ook in de ministerraad zo besproken?

De heer **Zalm**: Durf ik niet te zeggen.

De heer **Van Gerven**: U weet niet of dat traject nog in de ministerraad is besproken.

De heer **Zalm**: Nee. Ik denk het eigenlijk niet. Dit was meer de praktische uitvoering, die behoeft geen ministerraad.

De heer **Van Gerven**: Ik ga even een stukje verder. In december 2005 heeft een van uw ambtenaren een analyse gemaakt van het dossier van de hogesnelheidslijn en de HSA. Daarin wordt opgemerkt dat alle betrokkenen, inclusief het Ministerie van Financiën, het bod toch wel erg hoog vonden – u hebt daar ook kleuring aan gegeven – en dat het op dat moment maar de vraag was of dat bod reëel was. Afwijzen omdat het bod te hoog was, zou echter lastig zijn geweest. Kunt u uitleggen waarom dat lastig zou zijn geweest?

De heer **Zalm**: Omdat je natuurlijk ook te maken hebt met de verantwoordelijkheidsverdeling zoals die gepast is. De NS koopt het recht om die exploitatie te mogen doen en daar heeft NS een bod voor gedaan. Dan

kun je heel moeilijk zeggen dat het te hoog is. Als je je huis in de verkoop zet met een bodemprijs van twee ton en iemand biedt drie ton, dan ligt de verantwoordelijkheid voor het bieden van drie ton bij de potentiële koper van het huis.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar dan wordt er natuurlijk wel even gekeken of iemand ook drie ton kan bieden.

De heer **Zalm**: Ja. Dat was ook de reden om het gevraagde garantievermogen te verhogen. Dat was aanvankelijk 40 miljoen eigen vermogen en 100 miljoen achtergesteld. Daar kwam nog eens 100 miljoen bij, om meer zekerheid te verschaffen, gelet op de hoogte van het bod. Daar tegenover ging het bod dan ook omlaag. Dus het mes sneed aan twee kanten.

De heer **Van Gerven**: Dat vond u een goed idee?

De heer **Zalm**: Ja. Dat gaf ons meer zekerheid en voor de NS werd de exploitatiebijdrage lager.

De heer **Van Gerven**: Dat gaf de NS wat meer comfort?

De heer **Zalm**: Nou ja, ze behoefden 12 miljoen per jaar minder te betalen daardoor.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u had ook kunnen zeggen: we doen niet 12, we doen het voor 5. Laat ik het zo vragen: stond die 12 miljoen in verhouding tot de 100 miljoen extra kapitaal?

De heer **Zalm**: Ik acht 12 miljoen als kosten eigen vermogen niet onredelijk.

De heer **Van Gerven**: Goed. Er is ook nog een tweede stap geweest, die 18 miljoen om de risico's af te dekken omdat er nog geen duidelijke afspraken lagen met België en Frankrijk.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Wat vond u daarvan?

De heer **Zalm**: Dat vond ik redelijk.

De heer **Van Gerven**: Had dat ook te maken met het gevoel dat dat bod toch wel heel erg hoog was? We helpen het een beetje?

De heer **Zalm**: Nu maakt u mijn redelijkheidsgevoel misschien iets groter. Ik vond op zich beide te beargumenteren.

De heer **Van Gerven**: Daar was weinig discussie over.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Mag ik zeggen dat u gaandeweg, in de loop van de maanden zei: het is een prachtig bod, maar we bieden NS enig comfort en toen is het uitgekomen op 148,4 miljoen?

De heer **Zalm**: Ja. 148,4.

De heer **Van Gerven**: Nog even over die 200 miljoen. Eerst was het 100 miljoen. Dat was dan een performance bond, een nakomensgarantie. Later is het 200 miljoen geworden en is het gewoon garantievermogen. Kunt u dat verschil uitleggen? Dat is immers uw vakgebied.

De heer **Zalm**: In de performance bond heb ik me nooit zo verdiept, maar die had ook wel het karakter van achtergesteld vermogen. Dit was wat simpeler, gewoon een garantie vanuit de twee moederbedrijven voor 200 miljoen. Dat maakt het allemaal iets eenvoudiger. Dan hoeft je ook niet na te gaan zitten rekenen hoe het met de performance is.

De heer **Van Gerven**: Een nakomensgarantie houdt in dat je die 100 miljoen kunt opeisen als ze het niet nakomen. Uiteindelijk is gezegd: jullie moeten 200 miljoen opvoeren, maar daar heb je dan als overheid geen grip meer op.

De heer **Zalm**: Nee, maar dat vond ik niet zo erg. Ik wilde gewoon een behoorlijk garantievermogen hebben, zodat ze verliezen die ze eventueel zouden draaien, daar voorlopig op konden afwentelen.

De heer **Van Gerven**: Afrondend op dit punt: had dat bod vanwege de mogelijke financiële onhaalbaarheid niet afgewezen moeten worden?

De heer **Zalm**: Nee. Je kunt misschien zeggen dat NS het niet had moeten doen, maar dat is weer wat anders dan op grond daarvan een bod afwijzen.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u moet natuurlijk wel beoordelen of een bod reëel is, of het uitvoerbaar is.

De heer **Zalm**: Blijkbaar had NS optimistischer ideeën over de exploitatie dan de rekenaars tot op dat moment hadden. Zij kennen die business, dus dan mag je ervan uitgaan dat ze een verantwoord bod uitbrengen. Als ze een miljard hadden geboden, hadden we natuurlijk kunnen zeggen: dat kan niet. Maar dit ligt nog wel in een haalbare range. Het is een hoog bod, maar je kunt niet zeggen dat het volstrekt onmogelijk is. Dan krijg je toch te maken met een zware bewijslast.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik ga nog even in op de analyse van 2005. Er werden, kijkend naar de onderhandelingen, opmerkingen gemaakt over wat de mensen van de heer Korf in de projectorganisatie hebben gedaan. Er wordt gerept van een black box. Er zouden onder tijdsdruk allerlei wijzigingen zijn aangebracht, waarover niet goed is nagedacht en die niet goed waren afgestemd. Zegt u dat iets?

De heer **Zalm**: Nee, er gaat bij mij nog geen licht branden. Ik weet niet of u een bepaalde notitie voor ogen hebt? In 2005 speelde volgens mij vooral het verzoek ...

De heer **Van Gerven**: Ik stel voor dat we daar zo dadelijk nog even op terugkomen. Het ging mij om de periode 2005. Dat was even een terugkijkje naar wat er in 2001 gebeurd is, zeg maar op dat vlak. Ik geef het woord even aan de heer Elias.

De heer **Elias**: U zei: ik vond het een mooi bod, die 178 miljoen van de NS. Er waren veertien partijen uitgenodigd. Eentje viel af, want die voldeed niet aan de voorwaarden. Eentje bood 61 miljoen, en dan had je nog de

vaste huisklant, die 178 miljoen bood. Er zijn mensen die zeggen: die hele aanbesteding is mislukt en dat bod stelde niets voor. Waarom hadden die mensen in uw mening ongelijk?

De heer **Zalm**: Omdat we uiteindelijk het bod hebben uitonderhandeld op 148 miljoen na de correcties die we eerder besproken hebben. Die mensen hebben praktisch ongelijk gekregen.

De heer **Elias**: En een bieding waarbij iemand in de wachtkamer wordt gezet om met het nodige kunst- en vliegwerk nog een beetje marktspanning te creëren, dat vindt u dan toch een goede procedure?

De heer **Zalm**: Ja, dat werkt.

De heer **Elias**: Dus u kijkt daar totaal anders tegen aan.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: Prima gelukt, mooie aanbesteding.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: Een andere vraag is of de garantie en de continuïteit van het bedrijf dat er zou komen, voldoende zouden zijn. Er waren al sommen. We hebben de heer Van Krieken hier afgelopen maandag horen vertellen dat hij gewoon uitrekende dat ze in 2011 failliet zouden gaan met zo'n geringe garantie. Wist u daarvan?

De heer **Zalm**: Op een later moment – maar toen had er nog geen trein gereden – kwam HSA met andere berekeningen en zei: dit is toch wel erg moeilijk allemaal. Dat is natuurlijk lastig.

De heer **Elias**: Ik vroeg het volgende. Er waren bij Verkeer en Waterstaat al ingehuurde consultants bezig. Een van hen hebben we hier langs gehad. Hij verklaarde: ik maakte sommen en daaruit bleek het een reëel scenario te zijn dat de boel met zo'n garantiekapitaal al eerder failliet kon gaan.

De heer **Zalm**: Ja, dat zou kunnen, misschien. Je kunt allerlei sommen maken, die allemaal gebaseerd zijn op allerlei veronderstellingen. Het enige wat echt telt, is wat er gebeurt als er treinen rijden en er opbrengsten komen. Dan kun je pas echt zien wat er gebeurt.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we tien minuten schorsen. Daarna gaan we weer verder.

Het verhoor wordt geschorst van 12.53 tot 13.06 uur

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Zalm, we gaan verder met de tariefrestringbepaling die in de concessieovereenkomst is opgenomen. In die tariefrestringbepaling over het beperken van de tarieven voor de treinkaartjes is opgenomen dat NS, als de tarieven worden gemaximeerd tot maximaal 125%, 47 miljoen minder concessievergoeding hoeft te betalen. Uw reactie op die kan-bepaling, zoals die zo mooi heet, was op zijn zachtst gezegd weinig enthousiast. Toch?

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Is die bepaling tegen uw zin in dat contract terechtgekomen?

De heer **Zalm**: Nou, die bepaling kwam er in een heel laat stadium van de onderhandelingen in. Ik was daar geen voorstander van. Aan de andere kant zag ik er ook wel de voordelen van. Los van het feit dat men bij de NS ongetwijfeld dacht «als het op die manier gaat, scheelt ons dat weer in de afdracht», kon ik mij vanuit de NS ook wel voorstellen dat ze dachten: nu hebben wij een contract zonder tariefrestringie en vervolgens krijgen we de Tweede Kamer, die dan toch een tariefrestringie gaat opleggen; dat gaat ons geld kosten en dan kunnen we het ook niet meer betalen. Dan is het ook niet onverstandig om van tevoren te zeggen: als dit of dat gebeurt, dan heeft dat het volgende effect op de afdracht. Anders moet je alle onderhandelingen weer opnieuw beginnen. Dus ik kon er uiteindelijk wel mee leven, zij het dat zowel Minister Netelenbos als ook ik van mening was dat het ongewenst is om een tariefrestringie toe te passen. Er is immers zo veel concurrentie met het bestaande spoor, met de auto, met het vliegtuig, dat hiervoor gewoon een marktprijs tot stand zou komen die niet sterk zou afwijken van de kosten van andere vervoersmogelijkheden, tenzij de kwaliteit echt aanzienlijk beter zou zijn. Dus ik heb die tariefrestringiebepaling geaccepteerd, maar die kon alleen door de Staat worden ingeroepen.

De heer **Van Gerven**: U was daar geen voorstander van, toch?

De heer **Zalm**: Nee, integendeel. Ik was tegen het toepassen van een tariefrestringie, maar ik ben er wel mee akkoord gegaan om op te nemen dat, als het toch zou gebeuren, ook duidelijk moest zijn wat de financiële gevolgen zouden zijn.

De heer **Van Gerven**: De heer Korf, de baas van de projectorganisatie, heeft dat uitonderhandeld. Heeft hij buiten zijn mandaat gehandeld?

De heer **Zalm**: Nee, want uiteindelijk hebben wij het geaccordeerd. Het is teruggekomen bij de ministers. Je moet natuurlijk ook wel wat kunnen. Het was wel duidelijk dat dit niet op initiatief van de Staat of van Verkeer en Waterstaat kwam, maar vanuit de NS. Die wilde zo'n bepaling opnemen, met als argument, waarvoor ik wel enig begrip had: als dat straks over ons heen komt, dan willen we wel weten waar we aan toe zijn. Dat is weer iets anders dan dat je er actief voor gaat lobbyen dat het toegepast wordt. Dat vond ik wel weer vreemd.

De heer **Van Gerven**: Het was opgenomen in het contract. We hebben gisteren de heer Timmer gehoord. Van hem hebben wij vernomen dat het eigenlijk altijd de bedoeling is geweest van NS om wel tot een tariefrestringie te komen en om natuurlijk ook die 47 miljoen reductie van de vergoeding te verkrijgen. Heeft Korf zich dan in de luren laten leggen?

De heer **Zalm**: Nee, je kunt misschien zelfs zeggen dat NS op het verkeerde paard heeft gegokt, want uiteindelijk is die tariefrestringie er niet gekomen, althans niet in de periode dat ik nog actief was in het Haagse. Men heeft daarvoor extreem gelobbyd. Er is nog een brief geschreven door HSA aan de Tweede Kamer, buiten het ministerie om, wat ook wel een beetje bijzonder is. Er zijn weinig bedrijven die zeggen: doe ons alsjeblieft een tariefrestringie. Dat is toch wel bijzonder. Ik vond dat ook eigenlijk niet erg loyaal. Het was een soort vangnet. Mocht de Tweede Kamer dat per se willen, dan weten jullie van tevoren waar je financieel

aan toe bent. Dat is toch weer wat anders dan dat je als organisatie daarvoor actief gaat lobbyen.

De heer **Van Gerven**: U was van dat lobbyen niet gediend?

De heer **Zalm**: Nee, nee. Toen ik dat hoorde, schreef ik mijn ambtenaren: deel ze maar eens mee dat ik niet houd van dit soort deloyaal gelobby.

De heer **Van Gerven**: Daar zat u scherp in.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hebt u over de tariefrestrictiebepaling nog met Minister Netelenbos gesproken?

De heer **Zalm**: Ja. Wij zaten beiden op dezelfde lijn, namelijk dat het niet nodig en ook ongewenst was om die in te roepen.

De heer **Van Gerven**: Er zijn altijd twee fases. Er wordt onderhandeld door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de heer Korf en de zijnen. Eerst is er met Minister Netelenbos overlegd over die kan-bepaling. Toen is het conceptcontract opgesteld en daarna kwam men pas bij u terecht.

De heer **Zalm**: Dat zou kunnen. Ik vind dat ook niet bezwaarlijk, zolang het maar wel bij mij komt.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u weet niet ...

De heer **Zalm**: Ik weet niet hoe het tijdsverloop precies is geweest, of het tegelijkertijd bij ons terecht is gekomen. Uiteindelijk heb ik ermee ingestemd en had ik ook wel enig begrip voor de redenering die erachter zat.

De heer **Van Gerven**: Het signaal was: geen tariefrestrictie.

De heer **Zalm**: Nee, dat was de inhoudelijke kant, maar mocht die restrictie er toch komen – want ook als ministers zijn wij ons wel bewust van de macht van de Kamer – dan is het ook vanuit de Staat prettig om van tevoren te weten wat het betekent voor de inkomstenkant van de begroting, en voor de NS is het prettig om te weten wat het voor de afdracht betekent.

De heer **Van Gerven**: U zegt: Minister Netelenbos en ik zaten op één lijn. Hoe kan het dan dat zij toch instemt met zo'n kan-bepaling?

De heer **Zalm**: Dat is niet omdat je iets wilt. Het is een soort calamiteitenbepaling. Mocht de Tweede Kamer ons dwingen, om het maar even zo te zeggen, tot zo'n tariefrestrictie, dan moet op voorhand duidelijk zijn wat daar de financiële effecten van zijn. Dat wil echter niet zeggen dat ... Wij waren beiden tegen die tariefrestrictie.

De heer **Van Gerven**: Er was geen enkel licht tussen de standpunten daarover van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat enerzijds en Financiën anderzijds?

De heer **Zalm**: Bij mijn weten niet, nee.

De heer **Van Gerven**: U zat op één lijn. U kent het fenomeen blauwe brieven. Hebt u op dit vlak nog een blauwe brief besteed aan die tariefrestructie?

De heer **Zalm**: Ik dacht het niet. Het was geen geschilpunt, ook niet volgens mijn dossier.

De heer **Van Gerven**: Wij hebben hem in onze dossiers niet aangetroffen, maar dat wil niet altijd zeggen dat zo'n brief er niet is, hebben we gemerkt.

De heer **Zalm**: Blauwe brieven zitten ook niet in mijn dossier, moet ik bekennen.

De heer **Van Gerven**: Hebt u Minister Netelenbos überhaupt weleens een blauwe brief gestuurd? Voor de duidelijkheid: een blauwe brief is een persoonlijke brief van de ene Minister aan de andere.

De heer **Zalm**: Die je ook kunt verscheuren, waarschijnlijk. Het kan ook een roze flap zijn. Ik had van die roze flappen die ik weleens schreef aan ministers. Daar staat dan op: van de Minister van Financiën aan ... Het is een soort memo. Je hebt allerlei vormen van communicatie. Een blauwe brief gebruik je niet formeel. Als je formeel actie wilt ondernemen, schrijf je een gewone brief. Het schrijven van blauwe brieven was ook niet mijn favoriete communicatiemethode.

De heer **Van Gerven**: Als u blauwe brieven schrijft, dan zit het u wel heel erg hoog en gaat het om majeure kwesties?

De heer **Zalm**: Ja ... Ik kan me niet herinneren dat ik een blauwe brief aan haar schreef. Ik heb geen blauwe brieven in mijn dossier, in ieder geval.

De heer **Van Gerven**: Goed. De concessieovereenkomst is getekend. Daar zit die bepaling in. U spreekt met Minister Netelenbos af dat er na de ondertekening een brief gestuurd gaat worden aan NS, waarin staat: we gaan niet gebruikmaken van die tariefrestructiebepaling.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Het is ambtelijk tussen de beide ministeries afgesproken dat het zo zou gaan. Die brief is eind april 2002 verstuurd. Waarom is die pas zo laat verstuurd?

De heer **Zalm**: Dat zou ik niet weten, maar zolang je niet het omgekeerde meedeelt, is die tariefrestructie er niet. Voor NS was van meet af aan duidelijk dat wij, als het aan ons lag, die tariefrestructie niet zouden toepassen.

De heer **Van Gerven**: Het lijkt mij een drieregelig briefje, dat op 6 of 7 december 2001 had kunnen worden verstuurd.

De heer **Zalm**: Misschien is een overweging geweest om even te bezien hoe het Kamerdebat zou verlopen. Dat zou kunnen. Ik kan niet achterhalen waarom die brief op dat moment is verstuurd.

De heer **Van Gerven**: Het zou kunnen zijn dat men toch nog even heeft afgewacht of er in de Kamer nog iets ging gebeuren.

De heer **Zalm**: Dat kan ik mij zo voorstellen, maar dat is een soort reconstructie achteraf.

De heer **Van Gerven**: U weet dat zelf. Ik heb daar geen kennis van.

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk is het pas de opvolger van Minister Netelenbos, Minister De Boer, die op 17 december 2002 aan HSA of NS laat weten dat die tariefrestrictiebepaling definitief niet wordt ingeroepen. Weet u waarom dat toen pas is gebeurd?

De heer **Zalm**: Ondanks het feit dat bij NS bekend was dat wij niet de tariefrestrictie wilden toepassen, bleek men toch daarvoor te lobbyen in allerlei vormen, in de hoop dat de Kamer zou ingrijpen, om het maar even zo te zeggen, en alsnog de vervoersbijdrage voor NS zou verlagen. Toen zijn er ook Kamerdebatten geweest en is er een motie verworpen, als ik het mij goed herinner, waarin stond: het kabinet dient te besluiten tot een tariefrestrictie. Toen was het spel eigenlijk over, althans in de ogen van NS. Men had zich natuurlijk ook van meet af aan kunnen neerleggen bij het standpunt van de ministers, namelijk dat de regering geen tariefrestrictie wilde toepassen, maar men heeft tot het uiterste gepoogd om alsnog via de Tweede Kamer de tariefrestrictie effectief te laten worden.

De heer **Van Gerven**: Maar er lag toch juist een motie, waarin een grote meerderheid van de Kamer pleitte voor een tariefrestrictie?

De heer **Zalm**: Ja, maar die was niet zodanig geformuleerd. Uiteindelijk is een andere motie van de Kamer, zo maak ik uit mijn dossiers op, gewoon verworpen. Er waren in die overeenkomst geloof ik twee artikelen. Een betrof die 125% en in de tweede werd algemener geformuleerd dat als er andersoortige tariefrestricties zouden komen, er opnieuw onderhandeld zou moeten worden. Uiteindelijk is de motie waarin werd bepleit om die 125% van toepassing te verklaren, verworpen.

De heer **Van Gerven**: Die heeft het niet gehaald.

De heer **Zalm**: Dus bij implicatie steunde een meerderheid van de Kamer de regering op dit punt.

De heer **Van Gerven**: En u zegt dat die discussie in 2002 toch nog een hele tijd heeft geduurd. Toen die discussie in het voordeel van het kabinet was beslecht, heeft Minister De Boer min of meer definitief gezegd: we gaan die tariefrestrictiebepaling niet doen.

De heer **Zalm**: Daar heeft de Kamer zich bij neergelegd, laat ik het zo zeggen.

De heer **Van Gerven**: U was er geen voorstander van, maar stel dat de tariefrestrictie toch was doorgevoerd. Was de kans van slagen van het hogesnelheidslijnproject en van HSA dan hoger geweest?

De heer **Zalm**: Nee, dat denk ik eerlijk gezegd niet. Er waren ook al wat becijferingen en studies gemaakt. Waar zou het op uitkomen als men het bedrijfseconomisch optimaliseert? Dan kwam je niet eens zo ver van die 125 uit. De tariefrestrictie was toch meer een financieel issue vanuit NS dan dat die bijdroeg aan het slagen van projecten.

De heer **Van Gerven**: Dan kom ik toch nog even inhoudelijk terug op de tariefrestructie. Als de tarieven heel erg omhoog gaan, leidt dat altijd tot commotie in de Kamer en tot vragen. Had NS niet toch een punt als het gaat om het draagvlak voor het omhoog brengen van de tarieven?

De heer **Zalm**: Het is altijd leuk om met heel lage tarieven te werken. Waar het hier ook om gaat, is dat we er vanuit de rijksoverheid niet op uit zijn om wat voor vervoer dan ook te stimuleren, of dat nu per vliegtuig, auto of trein is. We proberen natuurlijk wel om bepaalde vormen van vervoer, die minder milieubelastend zijn, te stimuleren. Door de aanleg van de hsl, die zo'n 11 miljard euro heeft gekost, was er natuurlijk sprake van een aanzienlijke subsidiëring van dit type vervoer. Daarnaast gaat het er ook om welke effecten een tariefrestructie heeft, ook op andere vervoersvormen zoals het gewone railvervoer. De conclusie van destijds was dat het vooral zou betekenen dat mensen van het gewone spoor overstappen op de hsl en niet zozeer dat mensen uit de auto zouden worden gejaagd. Ik herinner me nog dat Minister Netelenbos, maar misschien ...

De heer **Van Gerven**: Maar dat was toch niet de bedoeling? De bedoeling was om mensen uit de auto en uit het vliegtuig te lokken.

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

De heer **Van Gerven**: Ik beluister u zo en u zegt: het doel was niet om zo veel mogelijk reizigers te vervoeren over de hsl.

De heer **Zalm**: Nee, ik heb het nu over de vraag wat het effect zou zijn geweest van een tariefrestructie. Het effect van een tariefrestructie zou het grootst zijn geweest op de substitutie van het bestaande spoorreizigers, die op de hsl waren overgegaan. Dan ben je wel bezig, het bestaande spoor een beetje te kannibaliseren.

De heer **Van Gerven**: U zegt: ze komen niet uit de auto en het vliegtuig.

De heer **Zalm**: Het zou betrekkelijk weinig hebben geholpen om mensen uit de auto te halen en in de hsl te krijgen. Dat was de conclusie uit de analyses die Verkeer en Waterstaat destijds maakte. De maatschappelijke meerwaarde van de tariefrestructie was beperkt, nog los van de gedachte dat ook bij vrije prijsvorming je wel ongeveer in die buurt zou uitkomen.

De heer **Van Gerven**: Het verlagen van de tarieven, zo werd op ministerieel niveau geconcludeerd, zou niet leiden tot zoveel meer reizigers, maar alleen tot een verschuiving van het gewone spoor naar de hsl.

De heer **Zalm**: Ja.

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

De heer **Elias**: We zijn aangekomen bij het kabinet-Balkenende II. U wordt opnieuw beëdigd als Minister van Financiën, na een kortstondig fractievoorzitterschap onder Balkenende I van de VVD-fractie. Dat bent u dan een jaar. We zitten in de zomer van 2004 en NS president-directeur Veenman klopt in gezelschap van Minister Peijs bij u aan. Zij uiten bij u hun zorgen over de continuïteit van de HSA, het samenwerkingsverband van NS en KLM. Schiphol zit er op dat moment al niet meer in: KLM 10% en NS 90%. Het gaat niet goed. HSA dreigt om te vallen. Kwam die boodschap als een verrassing voor u?

De heer **Zalm**: Nou, ik vond het in ieder geval een raar moment. Er had nog geen trein gereden. Men had nieuwe sommen gemaakt. De nieuwe sommen waren somberder dan de oude sommen. Ik vond het niet het moment om te gaan heronderhandelen over het tarief. Het contract biedt die mogelijkheid wel, ingeval zich calamiteiten voordoen. Ik weet niet precies hoe de bepaling luidde, maar als zich onverwachte ontwikkelingen voordoen, kan er heronderhandeld worden.

De heer **Elias**: Kwam die boodschap dat ze in de problemen waren, als een verrassing voor u?

De heer **Zalm**: Ja. Echt verrassend. Men had natuurlijk wel een heel hoog bod gedaan.

De heer **Elias**: Maar dat bod was prachtig, dat hebt u net zelf gezegd.

De heer **Zalm**: Zeker, daarom vond ik ook dat ze dat bod gewoon gestand moesten doen. Ik had geen behoefte om via de achterdeur een bod te verlagen dat in concurrentie was gedaan.

De heer **Elias**: Als blijkt dat een bod leidt tot het in financiële problemen komen van de dochter, nog voordat er iets gebeurd is ...

De heer **Zalm**: Dat bleek op dat moment niet. Het waren becijferingen van hun kant die ook niet allemaal overlegd werden. Er was ook geen sprake van volledig open informatieverstopping. Er was geen acute betalingsproblematiek bij de HSA.

De heer **Elias**: Ik proef irritatie over de gang van zaken, nu u die weer terughaalt. U was dus verrast?

De heer **Zalm**: Ik vond het bestuurlijk geen goed moment om terug te komen op het contract, terwijl er verder niets gebeurd is, behalve de nieuwe becijfering.

De heer **Elias**: Want die tariefrestrictie werd uitgebreid besproken. Het kaartje mag niet te duur worden en dan moet de Staat maar een beetje helpen. Daar komt het toch op neer. Dat kwam weer op tafel.

De heer **Zalm**: Nou, het is niet eens op tafel geweest. Ik was het snel met Minister Peijs eens, in mijn herinnering. Wij zeiden: je kunt nu wel weer met allerlei nieuwe becijferingen komen, maar zorg er nu eerst voor dat die treinen rijden; dan kijken we daarna wel hoe het feitelijk loopt. Hoeveel mensen gaan er met die trein mee? Wat voor opbrengsten genereert het? Kom je dan in de problemen, dan kunnen wij vanuit de Staat besluiten dat we gaan heronderhandelen, want zo'n clause stond wel in het contract. Maar je kunt het ook tegenover de andere bidders van destijds niet maken om eerst officieel een contract te sluiten voor 148 miljoen afdracht en vervolgens, terwijl er nog helemaal niets gebeurd is, eenzijdig dat bedrag te gaan verlagen.

De heer **Elias**: Kort en goed, uw oordeel luidde?

De heer **Zalm**: Prematuur.

De heer **Elias**: U had Minister Peijs aan uw zijde. Je kunt nu niet gaan ingrijpen op basis van prognoses.

De heer **Zalm**: Zoals u weet, ben ik directeur geweest van het Centraal Planbureau, dus ik ken alle beperkingen van prognoses en ik ga zeker niet een contract op grond van louter prognoses wijzigen.

De heer **Elias**: Dat is een goede nuancering. U stelde dat ook op het advies van de landsadvocaat?

De heer **Zalm**: Ja. Ik had daar geen twijfel over.

De heer **Elias**: Maar toen was toch al duidelijk dat die concessievergoeding veel te hoog was om tot een sluitende businesscase te komen? Zo schijnen we dat tegenwoordig te moeten noemen. Ik noem het maar gewoon ondernemingsplan.

De heer **Zalm**: Er was geen wezenlijk andere informatie dan toen het bod gedaan werd.

De heer **Elias**: Was het toch niet veel beter geweest om toen, op dat moment, die concessieovereenkomst maar gewoon aan te passen?

De heer **Zalm**: Nee, dat lijkt mij niet, juridisch niet en bestuurlijk ook niet. Juridisch is dat kwetsbaar, ook ten opzichte van de andere bidders. Die hadden dan misschien gezegd: als we hadden geweten dat het bod van 178 miljoen uiteindelijk 100 zou worden, dan hadden wij ook wel interesse gehad; had het dan aan ons gegund. Dat maakt je kwetsbaar. En je kunt, zoals ik zei, wel op grond van force majeure of calamiteiten zeggen: oké, nu moeten we toch dat contract opnieuw bekijken en opnieuw onderhandelen, maar dat kan niet op grond van weer een nieuwe becijfering.

De heer **Elias**: Er waren McKinsey-becijferingen waaruit bleek dat de HSA in het zonnigste scenario 200 miljoen tekortkwam, en in het zwartste scenario 800 miljoen. U bent een man van de cijfers. Dan gaat u toch niet zitten wachten?

De heer **Zalm**: Ja, maar ik ben veeleer een man van realisatiecijfers. Daar geloof ik meer in dan in prognoses. Bovendien, laat die trein eerst eens gaan rijden! Er was geen acuut liquiditeitsprobleem bij de HSA, dat ze niet meer aan haar verplichtingen kon voldoen. Er was nog niet sprake van een situatie die noopte tot heronderhandelingen. Mocht het op grond van de feiten zijn gebleken, dan waren er nog twee scenario's geweest. Je kon zeggen: laat HSA failliet gaan, dan zoeken we een andere exploitant en gaan we opnieuw beginnen. En het andere scenario was: we heronderhandelen over de voorwaarden. Naar ik heb begrepen heeft Minister Schultz uiteindelijk gekozen voor de route van het heronderhandelen over de voorwaarden. Ik geloof dat toen toch de tariefrestrictie er in een of andere vorm is gekomen, en ook de verlaging naar 101 miljoen. Dat maak ik op, maar het is allemaal van na mijn tijd.

De heer **Elias**: We gaan het hebben over uw tijd.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: U zei: niet doen, die prognoses, laat ze eerst maar eens wat laten zien. Deed u dat niet ook om een prikkel aanwezig te houden dat ze zo snel mogelijk zouden gaan rijden en dat er in ieder geval wat verdiend werd?

De heer **Zalm**: Ook dat. Mensen aan hun contract houden, is altijd stimulerend.

De heer **Elias**: Wat ik steeds niet goed begrepen heb, en daarom vraag ik het u, is het volgende. Er is hier een paar keer verklaard dat die hele HSA eigenlijk de NS was, met een vleugje KLM. Had NS zelf er niet met een flinke portemonnee wat aan moeten doen? Had NS zelf niet kapitaal moeten stoppen in die High Speed Alliance, die dochter?

De heer **Zalm**: Ja, dat was zeker denkbaar.

De heer **Elias**: Het is niet gebeurd.

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Elias**: Hebt u daarop aangedrongen?

De heer **Zalm**: Nee, want ik zag ook nog geen probleem. Er was geen acuut financieel probleem dat ze hun verplichtingen niet konden nakomen. Faillissement wordt nooit aangevraagd bij een rechter op grond van prognoses, maar op grond van realisaties.

De heer **Elias**: U moest dus consequent zijn. Als u aan de ene kant zei «er is niets aan de hand, het zijn slechts prognoses, we zien wel», dan kon u aan de andere kant ook niet van de NS verlangen dat ze er geld in ging stoppen.

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Elias**: Zo keek u daartegen aan?

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: Had de NS andere mogelijkheden om de continuïteit van HSA te waarborgen?

De heer **Zalm**: In het boek De ontsporing, waaruit ik al eerder citeerde – het was overigens voor mij wel buitengewoon interessant, omdat je daarin het verhaal vanaf de andere kant geschetst ziet – staat dat het misschien wel had gekund als «Zalm dat had gedaan en ze 700 miljoen hadden afgegeven om af te komen van die top op de exploitatiebijdrage». Ze zijn in ieder geval nooit bij me geweest. Ik heb nooit een bod van NS gehad om op wat voor manier dan ook via een bijdrage van de NS het probleem te verkleinen.

De heer **Elias**: Had u het wenselijk gevonden dat NS zelf een oplossing had gezocht voor de dreigende problemen bij de dochter HSA, ook zonder druk van uw kant?

De heer **Zalm**: Daar werden ze als grootaandeelhouder wel min of meer toe gestimuleerd, doordat wij zeiden: wij gaan nu niet heronderhandelen over de voorwaarden, zolang er niet gereden wordt.

De heer **Elias**: Ik blijf het maar vragen: had niet ook HSA de concessie terug kunnen of moeten geven, omdat men vanwege dat hoge bod niet aan de verplichtingen zou kunnen gaan voldoen?

De heer **Zalm**: Nou, dat zou wel een heel rare figuur zijn geweest. Je biedt ergens op, je krijgt de verblijdende boodschap dat je het bod gewonnen hebt en vervolgens zeg je: ik wil het niet. Dat kan ook niet.

De heer **Elias**: En om die reden ook ... Nee, laat ik het anders vragen. Technisch gezien had Minister Peijs de concessieovereenkomst kunnen ontbinden, gelet op de dreigende donderwolken die er volgens het bedrijf zelf aankwamen.

De heer **Zalm**: Dat denk ik niet.

De heer **Elias**: U vond dat dus ook geen realistische mogelijkheid.

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Elias**: En mevrouw Peijs was dat volstrekt met u eens?

De heer **Zalm**: Het gaat hier vooral om het punt van de timing. Als je ziet dat ze echt in de problemen komen, dan heb je een opening om te gaan heronderhandelen. Dat is uiteindelijk ook gebeurd. Maar op grond van feiten die nog helemaal niet bekend zijn, louter op grond van weer een nieuwe prognose van weer een nieuwe instantie ga je niet een contract ontbinden of veranderen.

De heer **Elias**: Hoor ik u nu zeggen: Peijs en ik konden daar misschien net iets anders over denken, maar in ieder geval op dat moment vonden wij het beiden niet het moment om die concessie aan te pakken?

De heer **Zalm**: Klopt. Bovendien zat je ook nog met het probleem dat de gegevens die zij hadden als bedrijfsvertrouwelijk kwalificeerden, zodat je je daarover moeilijk een oordeel kon vellen.

De heer **Elias**: Werd het probleem van HSA op die manier niet eigenlijk gewoon een beetje vooruitgeschoven? In de trant van: we zien later wel?

De heer **Zalm**: Ja. Dat was helemaal niet erg. Als een probleem nog niet opgelost hoeft te worden, dan kun je het ook vooruitschuiven. Daardoor is geen schade aangericht.

De heer **Elias**: Je kunt ook zeggen: als je die ellende ziet aankomen ... Regeren is immers vooruitzien.

De heer **Zalm**: Nee, nee. Je hebt ook de eigen verantwoordelijkheden van partners die biedingen doen. Die moeten hun eigen verantwoordelijkheid ook nakomen.

De heer **Elias**: Kon president-directeur Veenman van de NS leven met dat uitstel en dat vooruitschuiven?

De heer **Zalm**: Ik denk het wel. In ieder geval heeft hij dit keer geen beroep op de Kamer gedaan of wat dan ook, als ik het mij goed herinner. In mijn herinnering hebben we in goed overleg de conclusie getrokken dat het toen niet het moment was om een heronderhandeling te plegen. Mochten die prognoses waar worden, dan zou er een ander moment komen. Dan heb je feiten om je op te baseren en kun je eventueel wel gaan heronderhandelen.

De heer **Elias**: Is dat niet toch een beetje de houding: wie dan leeft, die dan zorgt?

De heer **Zalm**: Ja, maar hoe zou ik dat nu zeggen? Het heeft ook geen zin om je paraplu op te zetten als de zon schijnt. Je moet wel je paraplu bij je hebben, zodat je hem kunt opzetten als het gaat regenen. Hier was natuurlijk nog helemaal niets gebeurd. En dan is er dus geen enkele reden om plotseling biedingen die men eerder geheel vrijwillig heeft gedaan en waar ook nog wat aftrekjes op zijn gepleegd, van 178 naar 148 ... Dat is het bod dat men heeft gedaan, met open ogen en bewust, en daar hou je je aan, tenzij blijkt dat dit onmogelijk is, maar dat blijken kan alleen maar zijn door het feitelijke gebruik van de treinen, door de feitelijke opbrengsten van de trein en niet op grond van weer een nieuwe berekening.

De heer **Elias**: En het feit dat daarna niet via de Kamer is gelobbyd om toch over de brug te komen als overheid?

De heer **Zalm**: In dit geval steunde de Kamer het kabinet, in mijn herinnering, zo van: die NS moet nu ...

De heer **Elias**: Er werd in ieder geval niet meer door de NS gelobbyd. Had dat iets te maken met uw strenge instructie aan uw ambtenaren, dat u van dat soort deloyaal lobby van de NS wel genoeg had en dat ze dat NS maar moesten laten weten?

De heer **Zalm**: Zover reikt mijn macht ook niet, hoor. In ieder geval was dit vrij goed en geruisloos opgelost, in mijn herinnering.

De heer **Elias**: Ik zie dat collega Van Gerven een vraag heeft.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nog even stilstaan bij Minister Peijs. Als vakminister sta je er vaak toch anders in. Was het niet zo dat zij NS toch de helpende hand wilde bieden?

De heer **Zalm**: Dat was ook de reden waarom ze mij erop aansprak dat ze een telefoontje had gehad van Veenman, die zich zorgen maakte over de HSA en over de financiële problemen waar de HSA in dreigde te geraken. Uit mijn dossiers maak ik op dat we daarover ook nog een gesprek met z'n drieën hebben gehad. Toen zijn we uiteindelijk tot de conclusie gekomen dat er bepalingen zijn in het contract die een heronderhandeling mogelijk maken, als de HSA daadwerkelijk in de problemen zou komen.

De heer **Van Gerven**: Maar wat wilde Minister Peijs? Wat had ze willen doen?

De heer **Zalm**: Zij wilde dat Veenman ook tegenover mij zijn zorgen kenbaar kon maken en ik begreep die zorgen ook wel, alleen was dit niet het moment om louter op grond van zijn zorgen en van nieuwe berekeningen heronderhandelingen te starten over de bijdrage van de HSA aan de exploitatie van de lijn.

De heer **Van Gerven**: Was het zo dat Minister Peijs wel wat wilde doen en dat u dat niet wilde?

De heer **Zalm**: Laat ik zeggen wat ik wilde. Dat weet ik namelijk zeker. Ik wilde niet op dat moment heronderhandelen.

De heer **Van Gerven**: Uw standpunt is duidelijk. Ik vraag u naar het standpunt van Minister Peijs.

De heer **Zalm**: Dat kan ik niet eenvoudig reproduceren. Zij maakte zich zorgen, dat weet ik wel. Uiteindelijk hebben we geconcludeerd dat we op dat moment niet gingen heronderhandelen. Dat weet ik ook. Dat is wat ik u kan bieden.

De heer **Van Gerven**: Het is vaker aan de orde geweest dat NS nogal wat kaarten tegen de borst hield. Stel dat NS open kaart had gespeeld en een volledig ondernemingsplan of businesscase had neergelegd, met hoe het ervoor stond.

De heer **Zalm**: Ik denk dat ik dan nog steeds grote aarzelingen had gehad, ook vanuit bestuurlijk en juridisch oogpunt, om louter op grond van weer een nieuwe businesscase – die hebben ze ook gemaakt toen ze 178 boden – de prijsonderhandelingen open te breken. Je probeert een voorspelling te doen van je eigen gedrag. Ik ben altijd bereid om te luisteren naar problemen. Laat ik het zo formuleren: het had zeker hun kans vergroot als men open kaart had gespeeld en alles op tafel had gelegd, maar ik weet niet of dat uiteindelijk tot een andere conclusie had geleid dan de conclusie om eerst maar eens te gaan kijken wat er gebeurt als de boel rijdt, want dan heb je echte feiten.

De heer **Van Gerven**: U zegt: het had mogelijk geholpen.

De heer **Zalm**: Ja, maar het was geen 100%-garantie. U hoort mij dus niet zeggen: als zij alles op tafel hadden gelegd, was ik onmiddellijk aan die heronderhandelingen begonnen.

De heer **Van Gerven**: Had het hun zaak geholpen als ze dat gedaan hadden?

De heer **Zalm**: Dan was hun kans groter geweest, denk ik.

De heer **Van Gerven**: Dat is uw conclusie, maar wat de uitkomsten waren geweest, weten we niet.

De heer **Zalm**: Dat durf ik niet te zeggen.

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

De heer **Elias**: We gaan naar een afronding. We zitten in juli 2006. Inmiddels hadden we het minderheidskabinet-Balkenende III. D66 is weg uit Balkenende II, maar zowel mevrouw Peijs als u blijft op uw post. Dan wordt duidelijk dat de oplevering van de infrastructuur weer verder vertraagd is. Als u op die periode terugkijkt – ik heb er zo meteen nog wat specifiekere vragen over – wat gaat er dan in uw ogen verkeerd bij Verkeer en Waterstaat?

De heer **Zalm**: Het projectmanagement. Men is toch te laat begonnen met de introductie van die ERTMS-beveiliging, ook in de infrastructuur.

De heer **Elias**: «Men» ken ik niet. Wie is «men»?

De heer **Zalm**: Het ministerie, de projectorganisatie. Ik was daar zeer onthutst over toen ik dat bericht kreeg. Men wist al jaren dat ERTMS eraan zat te komen, maar is te laat begonnen. Ik vond dat een heel slechte zaak. Mijn aantekeningen op de notitie van mijn ambtenaren waren pittiger dan de beschaafde brief die ik geschreven heb.

De heer **Elias**: Vertel eens, wat stond er in die kantlijn dan?

De heer **Zalm**: Ik heb daar opgeschreven, dat zult u ook hebben: «wat een schandelijk amateurisme». «Hoe kan dit nu weer?» «Dramatisch.» Nou ja, zelfs mensen van Financiën kunnen weleens emotioneel zijn.

De heer **Elias**: Dat moge blijken. Er stond echter ook, en dat zet ons weer met beide benen op de ambtelijke grond: «nu dg Rbg aan zet». Wat betekent dat?

De heer **Zalm**: Ze hadden mij aanbevolen om Minister Peijs te bellen. Ik ga niet bellen. Ik ben niet zo'n beller.

De heer **Elias**: Wie of wat is dg Rgg?

De heer **Zalm**: Dat is de directeur-generaal van de rijksbegroting. Laat die zijn collega op Verkeer en Waterstaat bellen.

De heer **Elias**: De schatkistbewaarder?

De heer **Zalm**: Misschien materieel wel. Je hebt de thesaurier-generaal, die is meer van het macro-economisch monetaire, en de directeur-generaal rijksbegroting is van alles wat budgettair is.

De heer **Elias**: En toen hebt u, heeft Financiën gezegd: dat gaat niet goed daar, dat moet anders?

De heer **Zalm**: Ja. Ik heb naar aanleiding daarvan nog een brief geschreven aan mevrouw Peijs dat dit echt beter moest, maar we konden die vertraging niet meer keren. Er waren ook nog wat andere probleempjes geweest rond de aanleg van de infrastructuur. Dit kwam er dan nog eens bovenop.

De heer **Elias**: Vond u dat ze zich bij Verkeer en Waterstaat veel te weinig bekommerden om de financiële consequenties van de dingen die er gebeurden?

De heer **Zalm**: Nee. Dit was meer dat men gewoon de planning en de projectorganisatie niet goed op orde had. Het had ook financiële gevolgen, want het betekende dat er ook pas later een afdracht voor het gebruik van de lijn zou komen. Het was een rare situatie. Aan de ene kant waren er de nodige problemen bij het bestellen van treinen en dergelijke. En aan de andere kant hoefde de NS of de HSA pas te betalen als de infrastructuur er echt was, en vertraging in de aanleg van de infrastructuur betekende ook voor de schatkist een nadeel, want dan zouden er ook geen inkomsten zijn.

De heer **Elias**: Stond dat in de interne adviezen aan u, dat Verkeer en Waterstaat niet goed genoeg op het geld lette?

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: En dat nam u over, die zorg?

De heer **Zalm**: Op het geld ... Het ontbrak aan een centrale projectverantwoordelijkheid. Het ging niet eens zo zeer over het geld. Het ging erom dat de planning en de projectorganisatie beter op orde hadden moeten zijn. Daar heb ik toen een witte brief over geschreven. Geen blauwe, maar een witte.

De heer **Elias**: Was dat het moment waarop u zei: wij gaan er nu als Financiën veel meer bovenop zitten?

De heer **Zalm**: Nou, nee. Dat is toch primair een verantwoordelijkheid van het betreffende ministerie, maar zeker als het ook financiële gevolgen heeft, kan ik dat niet zomaar laten lopen. Dan schrijf ik toch een brief om de aandacht van de departementale leiding erop te vestigen dat dit prioritair zou moeten zijn.

De heer **Elias**: We zitten inmiddels halverwege 2006. Had dat niet allemaal een beetje eerder moeten? Had uw departement en had uzelf er niet eerder bovenop moeten springen?

De heer **Zalm**: Nee. Ik denk dat Financiën er is om op hoofdlijnen de rijksuitgaven en financiële aspecten te bewaken. Het is ook niet zo dat er tientallen mensen bij de inspectie rijksfinanciën zitten die Verkeer en Waterstaat doen. Dat zijn er maar enkele en die houden zich daar in hoofdlijnen mee bezig. Zij kunnen niet tot in de haarvaten van de organisatie van Verkeer en Waterstaat doordringen. En projectorganisatie is echt een vak apart.

De heer **Elias**: Heeft Financiën niet te lang vastgehouden aan die onrealistisch hoge opbrengst van de vervoersconcessie, door met slechts het contract in de hand te zeggen: hier is het contract en je regelt het maar? Heeft Financiën niet ook gewoon de ogen gesloten voor de verslechterende omstandigheden die zich voordeden?

De heer **Zalm**: Nee, daar hebben we niet de ogen voor gesloten, maar er wordt onderhandeld op een moment dat ons goed uitkomt, en niet op een moment dat de NS goed uitkomt. Er is een bod gedaan door een organisatie die professioneel geacht wordt te zijn. Die heeft meer kennis van zaken over alle ins en outs van het treinvervoer dan het Ministerie van Financiën of Verkeer en Waterstaat. Dat nemen wij serieus en daar houden wij ons aan, totdat de onmogelijkheid daarvan blijkt.

De heer **Elias**: Bijna onmogelijk om te vragen, maar ik doe het toch, omdat we ook uw antwoord expressis verbis willen horen. Hoe vindt u dat de NS en de High Speed Alliance invulling hebben gegeven aan de uitvoering van de vervoersconcessie?

De heer **Zalm**: Dat is allemaal niet zo geweldig gelopen, naar ik heb begrepen, met name wat het treinmaterieel betreft.

De heer **Elias**: Als u daar nu op terugkijkt, in hoeverre acht u dan de overheid verantwoordelijk voor het HSA-debacle? Dat is een algemene vraag, maar we zijn ook aan het einde van mijn vragenronde. Jan Timmer zei: we hebben er met z'n alleen een potje van gemaakt.

De heer **Zalm**: Je kunt hieruit niet afleiden dat het – dat is mijn mening en daar vraagt u naar – als het nu maar gelijk ondershands gegund was aan de NS, allemaal prima was gelopen. Want NS heeft het uiteindelijk gekregen en het is niet prima gelopen. Dat was niet alleen een kwestie van de bijdrage die men moest betalen, en die men trouwens zelf had bedacht. A contrario kun je redeneren dat het misschien beter was geweest als iemand had gewonnen die gewend was om hogesnelheids-treinen te exploiteren en die zelf ook aan te schaffen.

De heer **Elias**: Dus achteraf, maar het is allemaal achteraf, had u veel liever gehad dat de Fransen meegedaan hadden.

De heer **Zalm**: Ja, maar die zouden het, denk ik, ook niet gewonnen hebben en dan waren we toch in hetzelfde scenario terechtgekomen. Je kunt ook niet de NS uitsluiten of discrimineren, louter vanwege het feit dat ze geen hogesnelheidslijnervaring hadden.

De heer **Elias**: Mijn laatste vraag. De heer Timmer zei hier: wij hadden eigenlijk helemaal niet mee moeten doen met die aanbesteding.

De heer **Zalm**: Dan had hij dat maar moeten zeggen.

De heer **Elias**: Maar dan had de Nederlandse Staat toch behoorlijk met de handen in het haar gezeten, met iemand die 61 miljoen had geboden en iemand anders die al niet meer mee mocht doen?

De heer **Zalm**: Dan had je je opnieuw moeten beraden over de vraag wat je dan te doen staat, of je had genoeg moeten nemen met 61 miljoen. Die bidder wilde eventueel ook nog onderhandelen over een verhoging van dat bod, zo bleek.

De heer **Van Gerven**: Ik heb nog een vraag over wat u zojuist zei. U stuurde een brief naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over de projectorganisatie en de voortgang. Valt uw eigen ministerie nog iets te verwijten of valt er nog iets te zeggen over de rol daarvan in dat proces?

De heer **Zalm**: Nee. De rol van Financiën moet je niet overdrijven, maar op het punt van de openbare aanbesteding hebben wij ons van meet af aan consistent en consequent opgesteld.

De heer **Van Gerven**: Ik bedoel het functioneren van het ministerie.

De heer **Zalm**: Nee. Ik ben, denk ik, steeds goed geïnformeerd door mijn ambtenaren, op de momenten dat dit nuttig en nodig was. Ik heb in de loop der tijd zo'n 40 notities gekregen over dit onderwerp. Als ik de stapel stukken nu doorkijk, voel ik mij goed geïnformeerd door mijn ambtenaren. Ik vind ook dat ik de rol van Minister van Financiën vervuld heb zoals dat van een Minister van Financiën mag worden verwacht.

De **voorzitter**: We komen langzaam maar zeker tot een afronding, maar één zaak houdt mij nog bezig. U zegt dat de rol van Financiën betrekkelijk is op het totale dossier. Toch heeft de heer Timmer daar het volgende over gezegd: linksom of rechtsom is het financiële gevolg toch uiteindelijk voor de Staat; als ze die concessie niet met ons naar beneden willen krijgen, dan krijgen ze at the end of the day minder dividend. Hoe kijkt u daarnaar?

De heer **Zalm**: Ik vind dat je die verantwoordelijkheden zo goed mogelijk moet scheiden. NS is verantwoordelijk voor het bod dat NS zelf doet. Het feit dat je in concurrentie iets aanbesteedt en biedingen laat plegen, betekent ook dat er van iedereen het uiterste wordt gevraagd om zo kostenefficiënt en zo creatief mogelijk te zijn om tot een goede verhouding te komen tussen baten en lasten. Dat vind ik stimulerend en dat is goed. Uiteindelijk weet je dat er verbanden zijn tussen de Staat als aandeelhouder en de NS, maar je moet die rollen wel gescheiden proberen te houden. Het is een stimulans om in concurrentie iets te doen, ook voor een staatsbedrijf. Dat kan ik u ook op basis van mijn huidige ervaring verzekeren. Het werkt stimulerend als niet alles vanzelf naar je toekomt.

De **voorzitter**: Ik begrijp de effecten wel, maar had hij niet gewoon gelijk, at the end of the day?

De heer **Zalm**: Dat is het verschil tussen boekhouden en economische prikkels. Boekhoudkundig is het natuurlijk een en al hetzelfde, maar ook een staatsorganisatie, een ambtelijke organisatie of een staatsbedrijf dat in concurrentie iets moet doen, wordt daardoor extra geprikkeld en gescherpt en dat leidt uiteindelijk tot lagere kosten en tot een hogere opbrengst.

De **voorzitter**: Toch nog één keer. Ik begrijp heel goed wat u zegt en het lijkt mij ook belangrijk dat u vanuit uw positie dat aan ons meegeeft, maar kijkend naar de rekensommen wil ik toch van u horen of Timmer in uw beleving gelijk of geen gelijk had toen hij zei: het is zo, wij zijn in een verbintenis met de Staat, het is ofwel via dividend ofwel via de concessievergoeding, maar uiteindelijk is toch de Staat degene die financieel – want in andere opzichten zou je kunnen zeggen dat de reiziger de rekening betaalt – de rekening betaalt. Dat was zijn stelling, en ik ben benieuwd wat u daarvan vindt.

De heer **Zalm**: Die stelling is in redelijke mate juist, behalve dat ik ook weet dat je, als je ondershands dingen gunt, een minder uitdagende oplossing en een minder efficiënte oplossing krijgt, omdat men zich dan alles kan permitteren. Men krijgt het immers toch. Dat is niet zo wanneer je geprikkeld wordt om een bod te doen dat sterker is dan dat van andere partijen, waarmee je aantoont dat je beter in je business bent en efficiënter werkt dan andere partijen. Dat is wat bij boekhouden verloren gaat.

De **voorzitter**: Dus technisch heeft hij gelijk, maar hij onderschat de effecten.

De heer **Zalm**: Ja.

De **voorzitter**: Oké. Dank u wel. Hiermee zijn we aan het einde gekomen van dit verhoor.

Sluiting: 13.54 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 21 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: mevrouw Netelenbos (Minister van Verkeer en Waterstaat), die wordt bijgestaan door de heer De Beij.

Aanvang: 15.00 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

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

De **voorzitter**: Mevrouw Netelenbos, u was vier jaar Minister van Verkeer en Waterstaat in het tweede kabinet-Kok. Ook in het eerste kabinet-Kok had u zitting, als Staatssecretaris van Onderwijs. Wij zoomen in op de periode waarin u verantwoordelijk was voor Verkeer en Waterstaat. De HSL-Zuid is in uw periode een heel belangrijk dossier geweest. Dat de HSL-Zuid er zou komen, was al besloten voordat u aantrad. In 1996 stelde de Tweede Kamer het laatste deel van de planologische kernbeslissing (PKB) vast waarmee het besluit om de HSL-Zuid aan te leggen definitief werd. In uw periode werd een begin gemaakt met de aanleg van de HSL-Zuid en speelde de aanbesteding van zowel de infrastructuur als het vervoer. In dit verhoor zal de commissie u een aantal vragen stellen over de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid en de aanloop daartoe. U was immers toen als Minister een van de hoofdpersonen. Dit verhoor – wij hebben de verhoren op onderwerp verdeeld – zal met name worden gedaan door de heer Elias en de heer Van Gerven. Ik begin ditmaal met de heer Elias.

De heer **Elias**: Mevrouw Netelenbos, kunt u om te beginnen voor ons nog eens kort schetsen welke doelen u met die hogesnelheidslijn, de HSL-Zuid, wilde bereiken? Waarom zouden we het eigenlijk gaan doen?

Mevrouw **Netelenbos**: Zoals de voorzitter al zei, is daarover besloten in de periode voordat ik Minister werd. In 1996 is de planologische kernbeslissing vastgesteld. Die heeft, zoals u weet, de status van een wet, dus die ga je uitvoeren. De bedoeling was dat het hogesnelheidsvervoer substitutie was voor het vliegverkeer. In onze tijd ging de economie geweldig en was uitbreiding van Schiphol altijd zeer omstreven. De gedachte was dat hoe meer mensen gebruik zouden kunnen maken van internationaal vervoer per spoor – met name Europees, tot ongeveer een range van 800 kilometer – hoe beter het zou zijn. Het aantakken aan het Europese hogesnelheidsnetwerk zou ook heel goed zijn voor de Randstad, als economisch hart van Nederland. Het hogesnelheidsvervoer was met name gericht op het internationale vervoer en moest vliegverkeer vervangen.

Ik wijs erop dat we nu prijsvechters hebben in de luchtvaart. Het is goed om je te realiseren dat die er toen helemaal niet waren. Europees vliegen was vaak nog kostbaarder dan intercontinentaal vliegen, want het geld werd Europees verdiend. Dat ligt nu heel anders. Dat maakt dus ook dat discussies over prijsstelling in het licht van die tijd moeten worden gezien. Je had de gewone intercity's. Die hadden een bepaalde snelheid,

maar waren niet heel erg snel. Je had het vliegen, dat voor veel mensen onbereikbaar was. Daartussenin zou je iets moeten hebben, dat dan ook snel vervoer zou zijn in Europa.

De heer **Elias**: Weet u nog wat het toen ongeveer kostte om naar Parijs te vliegen vanuit Amsterdam?

Mevrouw **Netelenbos**: 800 gulden, ongeveer.

De heer **Elias**: Ik las in een van de oude stukken dat een van de ideale dingen van die nieuwe snelheidstrein ook was dat je dan brieven kon dicteren in de trein. Als je dan aankwam, was je brief klaar – het was een heel andere tijd, bijna twintig jaar geleden – en kon je hem tekenen.

Mevrouw **Netelenbos**: Het hele vraagstuk waarover wij het nu hebben, moet wel in die tijd worden geplaatst. Van sociale media en makkelijk communiceren, was toen ook nog geen sprake. De wereld is natuurlijk snel veranderd, maar wij hadden te maken met de wereld van toen.

De heer **Elias**: Uw voorganger, Minister Jorritsma, had er al met de planologische kernbeslissing en het vooruitwerken aan de nota De derde eeuw spoor, die u uiteindelijk bij de Kamer hebt ingediend, voor gekozen om die HSL-Zuid, de hogesnelheidslijn, helemaal openbaar aan te besteden. U koos er begin 1999 voor om alleen het internationale vervoer over die HSL-Zuid aan te besteden. Voor het binnenlandse vervoer kreeg de NS het recht van een eerste bod. Waarom koos u voor die route?

Mevrouw **Netelenbos**: Het is ook goed, als u het mij toestaat, om even terug te gaan naar de positie van NS. NS was in 1995 verzelfstandigd. Dat is gebeurd naar aanleiding van de commissie-Wijffels, de commissie van CDA'er Wijffels, die voorstelde om dat te doen en NS te beschouwen als bedrijf. Het lastige daarbij was voor mij dat in die tijd, in 1995, niets geregeld was ten aanzien van de relatie tussen de Nederlandse Spoorwegen en de overheid. Je had de Spoorwet, maar die voldeed niet meer. Voor de time being was er geen contract gesloten, bijvoorbeeld. Als er discussies ontstonden met de NS dan was het dus heel erg lastig om op formele strepen te gaan staan, behalve dat je aandeelhouder was. Voor de rest was die relatie gekanteld zonder regelgeving. Ik heb zelf vaak gezegd dat dat toch wel een behoorlijke omissie was, dat dat zo is gegaan indertijd. Dat verklaart ook veel van de moeizame relatie die in die tijd ontstond met de NS.

Waarom ik zelf wel vond dat de NS een kans moest krijgen om ondershands een aanbesteding te doen voor het binnenlands vervoer, was dat ik van mening was dat wij ervoor moesten zorgen dat NS een stevige positie behield en verder kreeg. Wij verwachtten namelijk in die tijd dat veel meer landen in Europa openbaar zouden gaan aanbesteden. Ik vond het belangrijk dat Nederland daar ook zijn deuntje in meezong, dus dat de NS ook in staat was om internationaal te gaan presteren. Daardoor zouden misschien aan het eind van een aantal decennia onze Nederlandse Spoorwegen ook een rol van betekenis blijven spelen.

De heer **Elias**: U wilde ze een krachtige positie gunnen en ervoor zorgen dat ze die konden behouden?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: Was het op dat moment vanuit die optiek ook mogelijk geweest om het hele vervoer over die HSL-Zuid niet openbaar aan te besteden, maar ondershands aan de NS te gunnen?

Mevrouw **Netelenbos**: Het gehele vervoer kon niet, omdat de Europese regels niet toestaan dat je voor internationaal vervoer je hele netwerk aan één organisatie geeft. De Thalys reed natuurlijk al en die moest ook blijven rijden. Als ik het mij goed herinner dan zou ongeveer 80% van het vervoer kunnen worden gegund aan één partij, maar niet 100%. Dat kon dus niet. Dat is natuurlijk logisch als je internationaal vervoer wilt. Het zou ook vreemd zijn als je een luchthaven zou hebben voor één vervoerder. In dat perspectief was ook het internationale vervoer geregeld.

De heer **Elias**: De keuze was dus dat er een vorm van aanbesteding zou komen en een marktverkenning. Uw departement stuurt in juni 1999 het zogeheten «registration document» aan verschillende vervoerders. Dat is een eerste stap in de richting van de aanbesteding van dat internationale vervoer. Er is ook een uitnodiging aan de NS om als eerste en enige een bod te doen op het binnenlands vervoer.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: Voorafgaand aan het uitsturen van dat registration document informeert u de Kamers er nogmaals over dat u voornemens bent om op 10 juni dat document uit te laten sturen. Was het de Tweede Kamer op dat moment eigenlijk duidelijk dat met het uitsturen van dat document een proces werd gestart waar je daarna niet zomaar van kon afwijken?

Mevrouw **Netelenbos**: Of het de Tweede Kamer duidelijk was, moet u natuurlijk aan de Tweede Kamer vragen.

De heer **Elias**: Ik vraag nu aan u of u toen wist of de Tweede Kamer dat wel doorhad of niet doorhad.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik acht de Tweede Kamer altijd hoog. Als er mededelingen worden gedaan, heeft zij natuurlijk wel door hoe dat zit. Of men het daar altijd mee eens is, is vervolgens natuurlijk vraag twee. Onze positie was dat het binnenlands vervoer onderhands zou worden gegund aan de NS en het internationale vervoer aanbesteed moest worden.

De heer **Elias**: Ik vraag het omdat er op een gegeven moment een debat of een algemeen overleg met u als Minister was, in de Tweede Kamer. Dat was op 15 juni 1999. Er wordt dan een motie ingediend, door het lid Van Gijssel van de PvdA. Daar staat in: allemaal goed en wel, interessant zo'n marktverkenning, maar er moeten geen onomkeerbare stappen worden gezet. Dat stond in die motie. Als je ernaar terugkijkt, moet je vaststellen dat met het uitgaan van dat registration document de aanbesteding eigenlijk al was gestart. Dat is een tamelijk onomkeerbare stap, zo lijkt het.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat werd toch anders gezien. In het hele proces van aanbestedingen waren altijd «go/no go»-momenten ingelast. Je zet een stap, je bespreekt die stap en dan beslis je of je weer een stap verder gaat. Natuurlijk, als je een procedure ingaat dan kun je daar niet luchthartig zomaar mee stoppen. Dat klopt.

De heer **Elias**: Dat zal nog blijken.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, daar komen we ongetwijfeld nog over te spreken. Er is echter ook iedere keer wel een moment waarop je bepaalt of je verder gaat of niet.

De heer **Elias**: Die toezegging van u aan de Kamer dat u geen onomkeerbare stappen gaat zetten, werd gedaan op een moment – dat kunnen we toch feitelijk vaststellen – dat de aanbesteding voor het buitenlandse vervoer in gang werd gezet.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat was nog in een verkennende fase, als ik het me goed herinner. We zaten nog in de fase van uitnodigen en kijken of er sprake was van belangstelling.

De heer **Elias**: U merkt op in het Kamerdebat dat die motie alleen maar betrekking heeft op het internationale vervoer. U kunt met die motie uit de voeten, zegt u, omdat op geen enkel vlak voor het binnenlands vervoer een onomkeerbare stap wordt gezet. Als de Kamer die uitleg van u accepteert, is dat natuurlijk zo. Er werd toen echter wel, terugkijkend, al daadwerkelijk een richting gekozen met die aanbesteding, feitelijk.

Mevrouw **Netelenbos**: We hadden een traject uitgezet waarvan het de bedoeling was dat er in 2006 treinen zouden rijden. We hadden natuurlijk niet eindeloos de tijd om niets te doen. Dat betekende dat er stap voor stap stappen werden gezet. Het betekende ook dat de Kamer altijd goed is geïnformeerd. Het was een groot project, wat betekent dat de Kamer zeer gedetailleerd op de hoogte werd gesteld over de fase waarin het zich bevond. Ik heb niet het idee, ook niet gezien de enorme pakken papier die ik weer even heb mogen doorlezen, dat er een gebrek was aan communicatie met de Kamer.

De heer **Elias**: Vervolgens komt de NS tot veler verassing met een totaalbod en daar gaat de heer Van Gerven u een aantal vragen over stellen.

De heer **Van Gerven**: Ik wil eerst nog ingaan op de discussie die er toen was over het wel of niet verplicht zijn van het openbaar aanbesteden van het binnenlands en buitenlands vervoer. Ik citeer een stuk uit die tijd, behorende bij de nota De derde eeuw spoor, waar uw handtekening onder staat. Dat is van 19 mei 1999. Daarin lezen we: «Om speciale rechten te kunnen verlenen voor internationaal vervoer op NL-grondgebied moeten deze rechten conform het EU-recht openbaar worden aanbesteed.» Samenvattend stelt u daar dat het internationale deel openbaar moet worden aanbesteed. Daar werd echter toch wisselend over gedacht. Kunt u daar nog eens op ingaan? Klopt het wat u daar hebt opgeschreven?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik heb in de stukken gezien dat ik later uitdrukkelijk heb gezegd dat er geen plicht is tot openbare aanbesteding, Europees, op het Nederlandse deel. Je mag echter het vervoer op het internationale deel niet eenzijdig gunnen aan één partij.

De heer **Van Gerven**: Het gaat dan om het internationale deel.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, om het internationale deel. Voor het binnenlandse deel is sowieso geen plicht tot openbare aanbesteding.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat er wel een plicht is tot openbaar aanbesteden voor het buitenlandse deel.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat hoeft niet. Je kunt het natuurlijk ook gunnen aan partijen, die dan ook gebruiksvergoedingen betalen. Dat gebeurt natuurlijk veel in andere landen. Het is niet zo dat een land, Nederland zeg maar, voor het internationale vervoer aan één partij het absolute recht mag geven voor een langjarige periode. Dat kan alleen maar per jaar, als ik het me goed herinner, en dat gaat dan gewoon via het geven van treinpaden – slots, zoals dat in het jargon heet – waarop men mag rijden.

De heer **Van Gerven**: In relatie tot deze discussie ga ik even naar de Oranjecombinatie. Daar komen we later nog uitvoerig over te spreken. U of uw ministerie was in overleg met NS, KLM en Schiphol over het exploiteren van de hsl, zowel voor het binnenland als voor het buitenland. Het was een plan van u om dat eventueel onderhands te gunnen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoe verhoudt zich dat tot wat wij zojuist hebben besproken, namelijk dat je internationaal dan niet mag gunnen?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat gold niet voor 100% van het internationale vervoer, maar voor 80% van de capaciteit van het netwerk. Dat betekende dat ook andere partijen nog op het hogesnelheidsnetwerk konden rijden, zoals de Thalys.

De heer **Van Gerven**: Ik kom terug op het citaat dat ik in het begin voorlas. Dat moeten we dus zo lezen dat het buitenlandse vervoer wel onderhands gegund zou kunnen worden, maar dat je dan een gedeelte, bijvoorbeeld 20%, open moet laten voor eventuele andere spelers die willen rijden?

Mevrouw **Netelenbos**: Voor andere spelers, ja.

De heer **Van Gerven**: Dan is dat punt duidelijk. Dan ga ik met u naar het Intercity Max-bod, dus het eerste bod van NS. Dat betreft uiteraard het binnenlandse vervoer. U had tegen NS gezegd dat zij een bod mocht doen op het exploiteren daarvan, op het organiseren van het vervoer daar. Dat Intercity Max-bod voldeed niet aan de door de Staat gestelde eisen. Uw departement was er vooraf van op de hoogte dat NS een niet-ontvankelijk bod, een bod dat niet aansloot bij wat u vroeg, zou indienen. Wij begrepen ook dat er daags voor indiening van dat bod een gesprek heeft plaatsgevonden tussen de heer Timmer, de president-commissaris van NS, en premier Kok. U zou dat gesprek hebben aangeraden. Klopt dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, ik denk niet dat dat het geval is. Tenminste, die herinnering heb ik niet. Wat had Kok dan immers moeten doen? Wij gaven de Nederlandse Spoorwegen op zich een preferente positie, wat betreft het binnenlands vervoer op de hsl. Ik heb zeker één keer zelf met de heer Timmer gesproken over wat zij van plan waren.

De heer **Van Gerven**: Voor het werd ingediend?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, daarvoor. Ik weet nog dat dat een vrij onaangenaam gesprek was. Hij deed zijn colbert uit, hij had van die brede bretels met doodskoppen erop. Dat was volgens mij een statement, althans zo begreep ik dat. Hij ging ons uitleggen dat wat wij vroegen niet

de bedoeling was, namens de NS. De Nederlandse Staat had echter voor 6 miljard een spoorlijn aangelegd en deed een uitvraag voor het vervoer op het hogesnelheidsnetwerk voor het binnenlandse vervoer. Dan kan NS wel een andere de mening zijn toegedaan en het over heel andere dingen willen hebben, maar dat was haar niet gevraagd. Timmer wilde dat wij meegingen in zijn redenering en ik bleef zeggen dat wij de hogesnelheidslijn wilden beschouwen als een aparte entiteit, ook omdat het belangrijk was dat men niet ging boemelen op het hogesnelheidsnetwerk. Als je het vervlecht met het kernnet, is het risico dat dat gaat gebeuren. Kijk naar de huidige stand van zaken: dat is nu ook gebeurd. Dat wilden wij voorkomen. Wij wilden het ook zo organiseren dat na de concessieperiode van vijftien jaar opnieuw een concessie in de markt gezet kon worden, waarbij zou worden gekeken wat de beste vervoerder was. Dat vroeg om het apart benaderen van het hogesnelheidsnetwerk. Daar wilde NS niet in meegaan, maar wij waren daar de vragende partij.

De heer **Van Gerven**: Dat hebt u de heer Timmer duidelijk gemaakt.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Wanneer was dat gesprek met de heer Timmer?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik weet het niet exact meer, maar het was in elk geval wel in een periode voordat het uiteindelijk ...

De heer **Van Gerven**: Was dat één week, één maand of twee maanden?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, ik denk langer. Dat is niet vastgelegd. Het is natuurlijk wel ongeveer achttien jaar geleden, of zestien.

De heer **Van Gerven**: Dat begrijp ik, maar het was wel, om het heel helder te krijgen, ruim voordat dat bod werd gedaan en we moeten eerder in maanden dan in weken denken?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar houd me ten goede. Heel exact weet ik dat niet meer.

De heer **Van Gerven**: Er staat niets van op papier. Het is niet vastgelegd. Waar hebt u dat gesprek gevoerd?

Mevrouw **Netelenbos**: Bij mij op de kamer.

De heer **Van Gerven**: Dat was op het ministerie. Het ministerie was er dus van op de hoogte.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Niet van het feitelijke bod.

Mevrouw **Netelenbos**: Althans, je hebt toch altijd de hoop dat iemand die een bod moet doen op een uitvraag ook luistert. Maar dat gebeurde niet.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich niet herinneren dat u nog de suggestie hebt gedaan ...

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat heb ik zeker niet gedaan.

De heer **Van Gerven**: ... om nog eens een brief te sturen of nog eens te gaan praten met de Minister-Présiden.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, wat had Wim Kok dan moeten doen?

De heer **Van Gerven**: Dat weet ik niet. Dat vraag ik u.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat zou ik ook niet kunnen verzinnen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat u dat niet hebt gedaan.

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

De heer **Van Gerven**: Niet dat u weet. Mocht de voorzitter van de raad van commissarissen van NS hebben gesproken met Minister Kok, is dat niet op uw initiatief gebeurd?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat kan ik me nauwelijks voorstellen. Ik weet dat dat gesprek er is geweest. Ik weet ook dat de heer Kok toen heeft gezegd: ga maar naar de vakminister.

De heer **Van Gerven**: Kok heeft u een brief gestuurd naar aanleiding van het gesprek met Timmer. Kunt u zich dat herinneren?

Mevrouw **Netelenbos**: Heeft hij mij een brief gestuurd?

De heer **Van Gerven**: Zeker.

Mevrouw **Netelenbos**: Oké.

De heer **Van Gerven**: In die brief staat dat hij, dus Kok, u ervoor bedankt dat mijnheer Timmer bij hem is langs geweest.

Mevrouw **Netelenbos**: Oké. Nou. Die zit duidelijk niet in mijn dossier, dat hoort u wel.

De heer **Van Gerven**: Acht u het dan toch aannemelijk, als de toenmalige Minister-Présiden dat in een brief aan u schrijft, dat u toch zelf die suggestie hebt gedaan?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat moet dan haast wel. Nogmaals, ik heb dat niet na kunnen lezen. Ik weet wel dat dat gesprek met Kok heeft plaatsgevonden.

De heer **Van Gerven**: U hoort dat nu en u wilt dat aannemen. Wat heeft Minister Kok tegen u gezegd? Die brief kunt u zich wel herinneren. Die ging over het gesprek.

Mevrouw **Netelenbos**: Wat relevant is in dezen, is het standpunt van de ministerraad. Al dit soort onderwerpen is immers in de ministerraad besproken. Het ondershands gunnen van het binnenlands vervoer aan NS was belangrijk voor NS vanuit mijn perspectief. Ik heb zeker van tevoren ook met Kok gesproken over dat ik dat wilde. Mijn voorganger, Annemarie Jorritsma, keek daar namelijk anders tegenaan. Ik weet me ook nog heel goed te herinneren dat ik naar het Torentje ben gegaan en heb gezegd: Wim, ik wil heel erg graag NS een stevige positie geven en ik wil niet te boek staan als iemand die NS geen kans heeft gegeven.

De heer **Van Gerven**: Heeft Minister Kok u gevraagd om nog eens serieus naar die aanbieding van NS te kijken? Minister Kok zei kennelijk: misschien zitten daar toch wel goede dingen in.

Mevrouw **Netelenbos**: U hoorde net al dat ik die brief van de heer Kok aan mij niet in mijn dossier heb. Ik heb die dus niet opnieuw na kunnen lezen. Ik weet wel één ding zeker: wat NS vroeg in dat bod, was niet alleen een concessie voor 30 jaar. 30 jaar! Zij had het niet alleen over het binnenlandse vervoer over de hsl, maar over het hele kernnet en zij vroeg ook nog substantieel veel geld om te investeren in het railnetwerk in Nederland, meer dan een miljard. Dat was natuurlijk wel heel vreemd. Wij hadden in de PKB HSL-Zuid afgesproken dat er ten minste 1,8 miljard gulden, dus ongeveer 100 miljoen per jaar, uit de hsl gehaald moest kunnen worden. Dan is het wel heel raar dat een partij je geld komt vragen. Dat ging dus aan alle kanten verschrikkelijk mis. Wij hadden ook een commissie van wijzen die naar het bod keek. Het is niet zo dat het departement dat alleen deed. We hadden een heel cordon, van de landsadvocaat en een commissie van wijzen, dat keek naar het bod dat werd gedaan door de Nederlandse Spoorwegen. De conclusie was dat het volstrekt bezijden de uitvraag was en ook irreëel.

De heer **Van Gerven**: Ik wil het stukje over Minister Kok afsluiten. U kunt zich dus niet herinneren dat Kok ...

Mevrouw **Netelenbos**: Kok heeft vast niet tegen mij gezegd: ga maar doen wat de NS vraagt. Dat kan ik me niet voorstellen.

De heer **Van Gerven**: Kok heeft gevraagd: Tineke – zo was het geloof ik letterlijk – kijk nog eens even serieus naar dat voorstel, want volgens mij zitten daar wel goede elementen in. Laat ik het zo formuleren. U zegt dat het echt niet was wat u vroeg. U hebt dat geschetst.

Mevrouw **Netelenbos**: Kok heeft uiteindelijk in de ministerraad natuurlijk ook een standpunt ingenomen.

De heer **Van Gerven**: U of uw ministerie heeft allerlei extra informatie gevraagd. Wat is er toen gebeurd? U bent toen toch wel in gesprek gegaan met NS om het bod te laten toelichten?

Mevrouw **Netelenbos**: Wij hadden de hoop op het departement dat men toch begreep dat het heel serieus was dat men zich moest houden aan hetgeen werd gevraagd.

De heer **Van Gerven**: Sterker nog, uw projectorganisatie, Korf en de zijnen, zeiden nadrukkelijk: luister, dit is niet wat wij vragen, dus kom met aanvullende informatie.

Mevrouw **Netelenbos**: En de commissie van wijzen en ook de landsadvocaat, dus het hele cordon dat om dit proces heen was gebouwd. Wij hadden sterk de verwachting, ook omdat de hele raad van commissarissen aanwezig was bij de presentatie van het bod, dat men had geluisterd en dat men dus met een ander voorstel zou komen. Dat was dus niet het geval.

De heer **Van Gerven**: Daar was u erg door verrast.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, daar was ik heel erg door verrast.

De heer **Van Gerven**: Wat vond u eigenlijk van die houding van NS?

Mevrouw **Netelenbos**: Die vond ik onbegrijpelijk. Er was gevraagd om een bod te doen onder bepaalde condities. Gerrit Zalm zei het net al: als je je huis wilt laten schilderen, is het toch wel een heel vreemde zaak als ze vervolgens ook je keukens willen verbouwen. Men begreep kennelijk niet dat het de overheid menens was en dat als zij iets vroeg, zij daar ook een serieus antwoord op verwachtte. Ik heb dat zelf later ook wel verklaard. NS was natuurlijk heel lang een echt klassiek staatsbedrijf en was in 1995 verzelfstandigd. NS wilde ook – dat werd één en andermaal tegen mij gezegd – uiteindelijk naar de beurs. Het gedrag van het bedrijf was echter echt dat van een ouderwets staatsbedrijf. Men had zoiets van: als wij toch vinden dat het anders moet, dan gaat de Staat der Nederlanden wel akkoord.

De heer **Van Gerven**: Het was toch een soort arrogante houding.

Mevrouw **Netelenbos**: Het was ingeslepen gedrag van een eeuw, denk ik zelf.

De heer **Van Gerven**: Oké, het was het gedrag van een eeuw staatsbedrijf. Timmer zei – u hebt hem gehoord – dat er op hoog ambtelijk niveau overleg is geweest tussen NS en het ministerie en dat NS daaruit afleidde dat het wel kon. Dat is volgens u niet juist?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat kan ik me niet voorstellen. In de communicatie met mij door de commissie van wijzen, de landsadvocaat en de projectleiding werd een heel andere positie betrokken.

De heer **Van Gerven**: Die adviseerden dat het bod niet ontvankelijk was?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat het niet-compliant was. De commissie van wijzen onder leiding van de heer Scheepbouwer, van KPN, was uitdrukkelijk van mening dat het zo niet kon.

De heer **Van Gerven**: U had echter ook met de Tweede Kamer te maken.

Mevrouw **Netelenbos**: Zeker.

De heer **Van Gerven**: Die stond daar anders in, want die wilde graag dat de vervoersconcessie voor de gehele HSL-Zuid bij NS terecht zou komen. Leidde dat dan tot het voorstel om NS toch een tweede kans te geven, van uw zijde?

Mevrouw **Netelenbos**: Het is zeker zo dat in de hele afwikkeling van de aanbesteding de positie van de Tweede Kamer van groot belang was. Die moet immers uiteindelijk ja of nee tegen het voorstel zeggen, want het laatste woord is altijd aan de Kamer. Ik had te maken met een Tweede Kamer die in meerderheid van mening was de Nederlandse Spoorwegen een hoofdrol moest spelen op de HSL-Zuid. Dat maakte ook dat toen NS een bod deed dat niet geaccepteerd was, ik in de ministerraad heb voorgesteld om haar nog een kans te geven en om dat snel te doen. Op zichzelf hadden we ook te maken met partijen die wellicht geïnteresseerd waren of niet. Wat niet kan, is dat daar door een knullige procedure, om het maar zo te zeggen, ideeën ontstonden dat het allemaal niet serieus was daar in Nederland.

Belangrijk was dat NS op heel korte termijn zou laten weten of zij alsnog akkoord zou gaan. Tot mijn stomme verbazing heeft zij totaal niet gereageerd. Dat is volgens mij een enorme fout geweest. Men heeft helemaal niet ingeschat wat de Minister van Verkeer en Waterstaat – dat was ik, in dit geval – zou doen. Ik was wel pro-NS. Ik wilde heel graag dat NS dat ging rijden. Ik had een beetje hetzelfde gevoel als de Tweede Kamer. In het kabinet – net als in het kabinet daarvoor, waaruit veel spelers nog steeds in het kabinet zaten – werd heel anders gedacht over deze zaak. Je zou toch mogen verwachten ...

De heer **Van Gerven**: Hoe bedoelt u, heel anders?

Mevrouw **Netelenbos**: Over openbaar aanbesteden versus ondershands.

De heer **Van Gerven**: Maar een meerderheid van de Kamer was ...

Mevrouw **Netelenbos**: Ik had het over het kabinet, Paars I.

De heer **Van Gerven**: Een meerderheid van het kabinet was voor aanbesteden en een meerderheid van de Kamer voor gunnen.

Mevrouw **Netelenbos**: Voor NS. De Minister van Verkeer en Waterstaat vond dat ook, op zichzelf, een goede benadering en deed haar uiterste best om ervoor te zorgen dat NS dat vervoer kreeg. Tot mijn stomme verbazing hebben ze dat tot twee keer toe nogal verprutst, om het maar zo te zeggen.

De heer **Van Gerven**: Daar was u heel erg verbaasd over.

Mevrouw **Netelenbos**: Teleurgesteld ook.

De heer **Van Gerven**: U vond het op zichzelf, vanuit uw eigen positie, aanvaardbaar dat NS nog een tweede kans kreeg, wat een beetje in lijn was met wat de Kamer wilde?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat heb ik zelf voorgesteld.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar dat kan zijn dat u dat doet omdat u daar zelf ook achter staat of dat u dat meer onder druk van de omstandigheden doet, zeg maar.

Mevrouw **Netelenbos**: Als je er niet achter staat, moet je het natuurlijk ook niet voorstellen.

De heer **Van Gerven**: Nee. Maar je kunt weleens tot iets worden gedwongen, terwijl je zelf liever iets anders had gedaan.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat is later gebeurd, maar in deze fase nog niet.

De heer **Van Gerven**: Dit was geheel conform wat u wilde. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Ik blijf nog heel even hangen bij dat gesprek van de heer Timmer met de heer Kok, want daar zitten toch een paar open einden aan waar ik u nog iets over wil vragen. De heer Timmer heeft hier verklaard dat hij niets meer weet van dat gesprek.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar het is er wel geweest.

De heer **Elias**: Het is er wel geweest.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: Dat blijkt ook uit een brief van de heer Kok aan u, waar u geen herinnering aan hebt.

Mevrouw **Netelenbos**: Die heb ik dan weer niet in mijn pakketje.

De heer **Elias**: Maar de commissie wel. Uit die brief blijkt zonneklaar dat het uw suggestie was dat er nog een keer met de heer Timmer zou worden gesproken door de heer Kok, dat hij blij was met dat gesprek en dat hij vervolgens aan u vroeg om nog eens heel serieus te kijken naar dat bod, hoewel er een vormfout was gemaakt. Dat herinnert u zich niet? We hebben het dan over het IC Max-bod dat veel te ruim was in relatie tot de vraag die was gesteld.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Dit soort grote zaken is zelden aan de orde. Wij hadden een hele ring van experts georkestreerd om ervoor te zorgen dat de Nederlandse Staat geen fouten maakte. De landsadvocaat zat erbij, in een heel zware rol. Er was een commissie van wijzen benoemd met mensen die vaker met dit bijltje hadden gehakt. De heer Scheepbouwer was daar voorzitter van, en die had toch de post succesvol naar de beurs gebracht. Het was heel belangrijk wat die ervan vonden. We hadden ook nog ons projectteam. Uiteindelijk wordt er dan een keuze gemaakt. Er was gekozen voor een bepaalde aanpak waarbij het niet de bedoeling was dat het hogesnelheidsvervoer – dat vond ik zelf ook – werd verweven in het kernnet. Dat heeft immers het risico dat het gewoon intercity's worden. Dat is later allemaal bevestigd, maar toen waren wij er al bang voor dat dat zou gebeuren. Dat moest niet gebeuren. Het moest dus als een apart spoornetwerk worden georganiseerd. Wat zij voorstelden, was heel anders. Ik heb er in elk geval, ook als Kok dat geadviseerd zou hebben, niet aan gedacht om dat te gaan doen.

De heer **Elias**: Dat is duidelijk. De Minister-Présiden adviseerde u dat. U had een ring van adviseurs en u nam de beslissing.

Mevrouw **Netelenbos**: Er waren vervoerskundige argumenten om het bod niet te accepteren.

De heer **Elias**: En ook zonder enig overleg.

Mevrouw **Netelenbos**: Wat bedoelt u daarmee?

De heer **Elias**: Zonder overleg met de NS daarover.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, er is met de NS natuurlijk constant overlegd door mijn medewerkers.

De heer **Elias**: Sorry, ik ben niet precies genoeg. De heer Timmer zei – de heer Van Gerven had het er ook kort over – dat er contact was op hoog niveau tussen de NS en Verkeer en Waterstaat, om precies te zijn tussen de heer Van Eeghen, die toen nog bij de NS werkte, en de heer Korf, die bij Verkeer en Waterstaat werkte. De heer Timmer zei dat van tevoren was gezegd dat zij met iets prachtigs zouden komen, dat wel heel uitgebreid

was en iets anders dan werd gevraagd, maar dat daar een soort toestemming of consent op gegeven zou zijn van de zijde van Verkeer en Waterstaat.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat kan niet het geval zijn. Laat ik het precies zeggen: ik draag daar in elk geval geen kennis van. Het zou mij ook zeer verbazen, want de heer Korf en al onze adviseurs waren zeer uitgesproken, ook tegenover mij.

De heer **Van Gerven**: Ik ga met u verder. Het Intercity Max-bod wordt afgewezen en u biedt NS een tweede kans. U hebt NS persoonlijk verteld dat u dat bod afwees, maar dat u haar wel een laatste kans wilde bieden. Hoe verliep dat gesprek?

Mevrouw **Netelenbos**: Nou, dat was een kort gesprek. Dat kunt u zich voorstellen. De complete raad van commissarissen zat in de schorsing van de ministerraad in een zaal. Ik heb gezegd waarom we dat bod hadden afgewezen en we hebben onmiddellijk het voorstel gedaan voor een oplossing, met drie opties waarover binnen een week moest worden besloten. Dat was natuurlijk geen vrolijke bijeenkomst, dat kunt u zich voorstellen.

De heer **Van Gerven**: Heeft die bijeenkomst lang geduurd?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik dacht het niet, nee.

De heer **Van Gerven**: Nee? U was in vijf minuten klaar?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat ook weer niet. Nee, zo gaat dat niet. Het heeft echter zeker geen uur geduurd.

De heer **Van Gerven**: Het was een kort en duidelijk gesprek waarin u het standpunt van het kabinet verwoordde.

Mevrouw **Netelenbos**: Het was een standpunt – ik wil dat hier onderstrepen – van het gehele kabinet. Daar is natuurlijk van tevoren in het kabinet over gesproken.

De heer **Van Gerven**: Er was unanimititeit. Daarover was geen discussie binnen het kabinet?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Hoe kwam dat over bij de raad van commissarissen? Waren die flabbergasted?

Mevrouw **Netelenbos**: Nou, dat hebt u gisteren aan de heer Timmer gevraagd. Zijn antwoord was dat ze dat waren en dat was natuurlijk ook zo.

De heer **Van Gerven**: Dat kon u zien?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Het was een zeer zware raad van commissarissen. Het waren veelal CEO's van grote bedrijven, die ook niet zo erg gewend waren om tegengesproken te worden.

De heer **Van Gerven**: En Minister Netelenbos ging ze toch iets vertellen wat ze niet wilden horen?

Mevrouw **Netelenbos**: Namens het kabinet der Nederlanden.

De heer **Van Gerven**: Namens het kabinet. U zei dat u drie opties bood. Het contract voor de eerste optie lag er eigenlijk al. U had een conceptcontract bijgevoegd met wat u had gevraagd. De tweede optie was om het openbaar aan te besteden, maar dat NS met de winnaar zou mogen meedoen tot een belang van 50%. De derde optie was openbaar aanbesteden. Had één van die opties uw voorkeur?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik had verwacht dat zij zouden gaan voor de eerste optie, omdat dat de manier was om het binnenlands vervoer te mogen rijden voor een periode van vijftien jaar.

De heer **Van Gerven**: Dat had u verwacht?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, het lag in de lijn der verwachting dat men daar ja tegen zou zeggen. Dan was dat immers in elk geval geregeld. Voor het internationaal vervoer zou dan de vervolgpprocedure gestart kunnen worden.

De heer **Van Gerven**: Daarvoor zou dan een vervolgpprocedure gestart kunnen worden, waarbij NS ook nog partij zou kunnen zijn?

Mevrouw **Netelenbos**: Voor 50%. Dat zat al eerder in de stukken die voor mijn tijd zijn vastgesteld.

De heer **Van Gerven**: NS besloot niet in te gaan op die opties en toen kwam automatisch de derde optie in beeld, namelijk het openbaar aanbesteden. Had u verwacht dat NS daar niet op in zou gaan, op die tweede kans?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat had ik niet verwacht, nee.

De heer **Van Gerven**: U dacht: ze stoten zich geen twee keer aan dezelfde steen?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat had ik verwacht, ja.

De heer **Van Gerven**: Dat viel u dus heel erg tegen?

Mevrouw **Netelenbos**: Zeker.

De heer **Van Gerven**: Daar was u teleurgesteld over?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Achteraf gezien was het ook allemaal niet zo verstandig, natuurlijk.

De heer **Van Gerven**: Dat was niet verstandig. We hebben gisteren gehoord van de heer Timmer dat NS zich geschokt voelde – u hebt daar net al iets over gezegd – ook door die laatste kans. Ze waren al niet blij met het afwijzen, maar die tweede kans die u hun bood was nog erger. Begrijpt u dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, daar begrijp ik niets van. Ik denk dat NS volkomen onderschat heeft in welke positie zij zat. Het was een verzelfstandigd bedrijf, sinds 1995. Met andere woorden: de onderlinge verhoudingen waren verschoven van een klassiek staatsbedrijf naar een verzelfstandigd bedrijf, waarbij de gedachte was dat dat bedrijf gewoon als bedrijf werd geleid en niet onder de vleugels zat van Moeder Staat. Of Vadertje Staat, hoe je het noemen wilt. Zij moest dus ook bedrijfsmatig handelen. Vervolgens komt er een overheid die een investering heeft gedaan in een hogesnelheidsnetwerk en die een uitvraag doet onder bepaalde condities. Dat verzelfstandigde bedrijf – dat wilde ook nog naar de beurs in mijn tijd, dus het had grote ambities om internationaal te gaan tenderen in het UK, in Frankrijk en in Polen – gaat zich dan niet houden aan hetgeen wordt gevraagd door de Staat. Dan loopt dat verkeerd af. De Staat zegt: het is niet goed gegaan, maar we geven jullie een herkansing. Men moet ook niet onderschatten wat dat betekent, dat ik dan weer in de ministerraad moet vragen om ze nog een kans te geven. Lang niet iedereen was er namelijk van overtuigd dat ze dat verdiend hadden.

De heer **Van Gerven**: Dat hebt u nog voor de poorten van de hel moeten wegslepen?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, absoluut.

De heer **Van Gerven**: Ja?

Mevrouw **Netelenbos**: Natuurlijk.

De heer **Van Gerven**: Waren de andere ministers het een beetje beu dan?

Mevrouw **Netelenbos**: Er was in die tijd rond de NS van alles aan de hand. We hadden niet alleen zo'n bizarre discussie over de aanbesteding van het vervoer op de HSL-Zuid. Er was in die tijd ook een enorm arbeidsconflict in het bedrijf, met autonomen die niet meer luisterden naar de bedrijfsleiding. Later ontstonden stakingen. Er werd totaal niet op tijd gereden op het kernnet. De prestaties waren slecht. De stations waren vuil. We hebben vaak gevraagd waarom op Schiphol altijd alles zo netjes was en bij de NS alles een grote smeerboel was. Er was dus echt een complex van problemen. Dan doet het bedrijf niet wat wordt gevraagd en geef je het een herkansing. U kunt zich voorstellen dat allerlei collega's zeiden: waarom zou dat nu moeten? Ik vond het belangrijk. Vervolgens wordt het totaal genegeerd. Dan kan het bedrijf zich wel geschoffeerd voelen, maar ik vind dat weinig professioneel, eerlijk gezegd.

De heer **Van Gerven**: U vond dat ze er in elk geval geen recht op hadden om zich geschoffeerd te voelen?

Mevrouw **Netelenbos**: «Recht» vind ik een verkeerd woord, maar ik vind het niet professioneel. Wat wil je nou? Je wilt toch dat vervoer hebben?

De heer **Van Gerven**: Laten we dan nog even één inhoudelijk puntje van dat voorstel van NS erbij pakken. Een van de kernvoorstellen was om het hoofd railnet en de hogesnelheidslijn te integreren. Zou u nog eens willen toelichten waarom u dat geen goed idee leek, waarom u het daar niet mee eens was?

Mevrouw **Netelenbos**: Eigenlijk heb ik dat al gezegd. De hogesnelheidslijn is in de allereerste plaats aangelegd voor internationaal snel vervoer, ter vervanging van het vliegen op de middellange afstanden. Dat was de hoofddoelstelling van de aanleg van het hogesnelheidsnetwerk. In de tweede plaats kon ook de verbinding Amsterdam-Rotterdam enorm versneld worden, wat goed was voor de economie in de Randstad. Het kon ook nog zo zijn dat shuttles, zoals die werden genoemd, zouden rijden van het hogesnelheidsnetwerk naar het gewone kernnet. Het helemaal in elkaar vlechten van het vervoer op het kernnet en het hogesnelheidsvervoer werd als blokkerend gezien voor de snelle internationale verbindingen. Als je het heel erg in elkaar vlecht, is de Staat daarnaast ook niet meer in staat om opnieuw een concessie uit te schrijven voor een periode van vijftien jaar. Dan zou je dat helemaal moeten ontvlechten, wat natuurlijk niet gaat. Wij wilden voor vijftien jaar een concessie verlenen. Door het te doen zoals NS voorstelde, zou dat feitelijk voor een eeuw zijn. Dat was de hoofdaanleiding om het zo te doen.

De heer **Van Gerven**: Samenvattend ten aanzien van het laatste: u weet dat het nu wel weer onder één noemer is gebracht, door een van uw opvolgers.

Mevrouw **Netelenbos**: Maar er rijdt ook geen hogesnelheidstrein, behalve de Thalys.

De heer **Van Gerven**: De Thalys rijdt nog steeds.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, en die rijdt perfect en de rest boemelt behoorlijk.

De heer **Van Gerven**: De rest boemelt. Samenvattend, u zegt dat volgens u die hogesnelheidslijn er was om snelle treinen te laten rijden en dat die niet vermengd moest worden met het hoofdrailnet, omdat het dan alleen maar zou vertragen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: En als je dat doet, heb je niet meer de mogelijkheid om het later nog eens aan te besteden?

Mevrouw **Netelenbos**: Dan moet je het ontvlechten. Daarnaast hadden we – misschien is het ook wel goed om te zeggen – slechte ervaringen met de NS en Lovers indertijd. Misschien herinnert u zich dat nog. Door mijn voorganger was Lovers toegelaten op het spoornetwerk om te rijden van Amsterdam Centraal naar IJmuiden. Dat was een traject waarvan NS zelf het idee had om het te sluiten, in die tijd. Ze was toen ook nogal bezig met het sluiten van decentrale lijnen. Toen wilde Lovers dat traject rijden. Lovers is enorm dwarsgezet, alleen al voor ticketing bijvoorbeeld. Je kon in het hele Centraal Station geen kaartje kopen. Het samenwerken met anderen op hetzelfde netwerk was geen succes geworden. Ik heb toen moeten besluiten om Lovers, zoals dat toen door mij werd genoemd, van het spoor te mieteren.

De heer **Van Gerven**: Dat is geen succes toentertijd en u wijt dat mede aan het gedrag van NS.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, ja, dat was zeker. Daar was iedereen van overtuigd.

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

De heer **Elias**: We komen aan het begin van het jaar 2000, waarin er veel gebeurt op dit dossier. Als ik goed naar u heb geluisterd tot nu toe – ik wil even verifiëren of u dat zelf ook zo zag – was uw positie dat in de buitenwereld het beeld ontstond, wat later nog veel sterker wordt, dat u heel lastig was voor de NS en dat u het haar maar moeilijk maakte, terwijl u het in de binnenwereld juist heel erg voor haar opnam. Klopt dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik vond niet dat ik het voor hen lastig maakte. Zij vonden het lastig om te voldoen aan de uitvraag van de overheid. Zij hebben het zichzelf heel lastig gemaakt. Ik heb me wel ingespannen voor NS, dat klopt wel.

De heer **Elias**: Laat ik het anders formuleren. Er was een moeizame verhouding tussen de NS en de Staat en daar werd u op aangekeken, terwijl u binnenskamers juist flink uw nek voor de NS uitstak, bijvoorbeeld met die laatste kans waarover we net spraken.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik heb mijn best gedaan voor NS, ja. Wat betreft de zinnen die u daarvoor uitspreekt: kijk, men dacht niet bedrijfsmatig. Dat was het enorme drama van NS. Men dacht: als wij nu een goed plan hebben, waarom zou een ander dat dan niet ook vinden? Maar ja, de overheid had zelf ideeën.

De heer **Elias**: De NS heeft de laatste kans gekregen en die is niet doorgegaan. Het kabinet start de voorbereidingsprocedure van de aanbesteding. Dat is een besluit van eind november 1999. Daar worden ook formele stappen in gezet, zoals een uitnodiging voor een aanbesteding: een invitation to registered partners – ik moest het even opzoeken – van eind december. Tegelijkertijd wordt er ergens in januari of februari 2000 gestart met de Oranjecombinatie, een samenwerking van de NS, de KLM en Schiphol. Van wie was dat plan?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat plan is denk ik geboren al pratend bij op het departement, ook met mij. Ik ben daar dus ook zelf zeer verantwoordelijk voor. Ik zie nog de beelden voor me van dat ik met de heer Pans, de heer Korf en anderen zei: wat is dat allemaal eigenlijk vreselijk stom gegaan met die ondershandse aanbesteding van de NS; we zijn in de nulfase – het is belangrijk om dat vast te houden – van de openbare aanbesteding beland, maar het is toch eigenlijk jammer dat het allemaal zo gaat. Ondertussen begonnen de problemen bij NS tot grote hoogten te stijgen. Er was een idee om te kijken naar vergelijkbare bedrijven. De KLM was toch ook heel lang van de overheid en de overheid had en heeft daar nog aandelen van. Die doet en deed het uitstekend. Nou ja, er stond vanmorgen iets in de Volkskrant, maar het is in elk geval een goed bedrijf. Schiphol was ook een uitstekend bedrijf, met precies dezelfde relaties met overheden als de NS. Het is verzelfstandigd, maar de aandelen zijn in handen van de overheid. Er is nooit discussie over de bedrijfsvoering van Schiphol. Het gaat altijd goed en het is er schoon, logistiek klopt alles. Dat zijn twee Nederlandse toppers en wat zou NS daar toch veel van kunnen leren. Als dat nu eens ging samenwerken. Dat waren zo gedachtes die bij ons opkwamen.

De heer **Elias**: En «ons» zijn die drie: de heer Pans, de heer Korf en u?

Mevrouw **Netelenbos**: In elk geval die drie. Ik kwam ook de heer Cerfontaine van Schiphol vaak tegen, vanwege de vijfde baan en de uitbreiding van Schiphol. Schiphol wilde ook naar de beurs, dus die discussie liep ook. Ik kwam hem dus vaak tegen en ik zal ongetwijfeld gevraagd hebben: zou het nu niets voor jullie zijn om met de NS te gaan samenwerken? De stations die we aan het bouwen waren, die sleutelprojectstations, waren zeer kostbaar en als die op dezelfde manier geëxploiteerd zouden worden als tot dan toe gebeurde, zou dat een drama worden. Het idee was dus: zou dat niets zijn? KLM was ook een voor de hand liggende partij, omdat het ook ging om substitutie van vliegverkeer. Zo is dat idee geboren.
Ik hoorde u vanochtend vaak het woord «bod» gebruiken ...

De heer **Elias**: Daar zijn we nog niet.

Mevrouw **Netelenbos**: Het was geen bod. Dat wilde ik wel gezegd hebben.

De heer **Elias**: Daar wordt verschillend over gedacht.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, nee. Dat kan niet.

De heer **Elias**: Daar mag ik u straks een paar vragen over stellen. We beginnen gewoon bij het begin.

Mevrouw **Netelenbos**: Oké.

De heer **Elias**: U stak een teen in het water. Het was bedacht ...

Mevrouw **Netelenbos**: Door een aantal mensen die er eigenlijk zo mee zaten dat het allemaal zo slecht ging.

De heer **Elias**: ... door uw secretaris-generaal, de heer Korf van de projectdirectie en u.

Mevrouw **Netelenbos**: En misschien anderen, maar in elk geval die drie.

De heer **Elias**: U komt die mannen tegen, u gooit eens een balletje op, steekt een teen in het water en het wordt steeds serieuzer. Wat hoopte u te bereiken met die Oranjecombinatie, als het wat zou worden?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik hoopte dat het dan toch mogelijk zou zijn om NS in positie te houden, maar dan wel in combinatie met twee gelouterde partijen die hun strepen op dit dossier, namelijk werken in een internationale omgeving en met marktwerking, al hadden verdiend.

De heer **Elias**: Dat wordt steeds serieuzer. Er wordt aan gewerkt en er is contact tussen ambtenaren van uw departement, de projectdirectie, en de NS. Dan komt er zelfs een soort ondernemingsplan uit.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat hadden we niet.

De heer **Elias**: Dat had u niet, zegt u?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat heb ik nooit gezien. Wat naar mij toe is gekomen, is het volgende: als wij daarmee verder gaan, kan het een zeer serieuze optie worden. Er is een voorstel door hen gedaan. Het woord

«voorstel» is hier van cruciaal belang. Dat voorstel hebben wij ook opgeschreven en dat is uiteindelijk richting de ministerraad gegaan. Het zat in het stadium van kijken of het reëel was, of men zou willen voldoen aan enerzijds die 100 miljoen, die door onszelf als ondergrens werd gebruikt voor de inkomsten die we wilden hebben, en anderzijds de prestaties die moesten worden geleverd. Dat zag er in die verkennende besprekingen goed uit. Het is ook goed om je te realiseren dat die verkennende besprekingen ook plaatsvonden met andere partijen, die dertien. Er waren namelijk dertien gegadigden bij dat document voor registratie. Er hadden zich dertien partijen aangemeld en met al die partijen ...

De heer **Elias**: Veertien, volgens onze informatie, maar goed. Dat maakt niet uit.

Mevrouw **Netelenbos**: Oh, veertien. Met al die partijen werd dit soort gesprekken gevoerd. Het was dus op zichzelf niet uitzonderlijk.

De heer **Elias**: Nee, maar er was geen enkele partij die echt een combinatie had gevormd, mede op initiatief van Verkeer en Waterstaat, en die aan de slag was gegaan om een heel andere route te gaan, namelijk stoppen met de aanbesteding en ondershands gunnen aan dat consortium. Dat klopt toch?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat drietal ging natuurlijk niet over het stoppen met de aanbesteding. Mijn gedachte was dat als dat er interessant uit zou kunnen zien, we zouden kunnen laten toetsen bij de landsadvocaat of het mogelijk zou zijn om de nulfase van de aanbesteding – daar zaten we in – te stoppen zonder juridische consequenties.

De heer **Elias**: Zeker. Het is van de commissie van belang om vast te stellen in hoeverre u op de hoogte was van wat wij hier volgens u geen bod mogen noemen. De vraag is nu of u wist dat er een serieus plan op tafel zou gaan komen, dat dat in de maak was.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, want ik heb het zelf ingediend in de ministerraad.

De heer **Elias**: Ja, aan het eind. Wist u zo rond februari/maart/april dat ze daar druk mee bezig waren? Uw eigen ambtenaren waren daarbij betrokken.

Mevrouw **Netelenbos**: U zegt dat ze er druk mee bezig waren. Ik heb het weer nagevraagd, ook naar aanleiding van de zwaarte die dit onderwerp nu tijdens de enquête krijgt. Er is wel een heel aantal gesprekken gevoerd, maar «druk» is denk ik toch niet het juiste woord. Ze hebben wel het beeld helder gekregen dat als wij verder zouden gaan, als wij zouden stoppen met de openbare aanbesteding en verder zouden gaan met de Oranje-combinatie, dat succesvol zou kunnen zijn.

De heer **Elias**: We hebben diverse notities aangetroffen van mensen van Verkeer en Waterstaat aan de NS en vice versa over de vormgeving van dit voorstel.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, natuurlijk. Maar u gebruikt het woord «druk».

De heer **Elias**: Er zijn diverse contacten geweest.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, zeker.

De heer **Elias**: Het mocht geen «bod» heten. Waarom niet?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat zou juridisch natuurlijk heel kwetsbaar zijn, want we zaten in de nulfase van de openbare aanbesteding. Er is dus uitdrukkelijk geen bod gedaan. Er is alleen een voorstel gedaan. Dat onderscheid is juridisch van groot belang.

De heer **Elias**: Dat weet ik. Als het geen bod was, hoe wist u dan dat het om 100 miljoen ging?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik moet het goed zeggen. Het beeld ontstond bij mijn medewerkers dat aan de eisen die wij hadden gesteld bij de uitvraag zou kunnen worden voldaan. Het was algemeen bekend, ook bij de andere partijen, dat wij ten minste 100 miljoen wilden hebben en dat wij ook een zekere kwaliteit van vervoer wilden hebben, dus die beide poten. Daar zou aan voldaan kunnen worden.

De heer **Elias**: Hoe kon dat beeld ontstaan?

Mevrouw **Netelenbos**: Door communicatie, uiteraard.

De heer **Elias**: Dan wist u toch – nogmaals, we noemen het voor het gemak even geen «bod» ...

Mevrouw **Netelenbos**: Het was ook geen bod.

De heer **Elias**: U wist wat het bedrag was dat eventueel op tafel zou komen indien een uitgewerkt voorstel werkelijk zou gaan werken.

Mevrouw **Netelenbos**: Indien er echt een bod werd gedaan, ja.

De heer **Elias**: De heer Timmer zei: ja, natuurlijk was het een bod.

Mevrouw **Netelenbos**: Daar heeft hij geen gelijk in. Dat luistert heel erg nauw. We hebben natuurlijk één en andermaal geschakeld met de landsadvocaat om geen fouten te maken, want Nederland is geen bananenrepubliek. Als wij procedures ingaan of stoppen, moet dat juridisch kloppen. Vandaar dat het heel belangrijk was dat we heel precies procedeerden en dat hebben we ook gedaan. Dat heeft de heer Timmer natuurlijk niet allemaal meegekregen, maar daar is goed op gelet.

De heer **Elias**: Je kunt ook zeggen dat er heel goed op is gelet, juist om niet in de problemen te raken, maar dat het ondertussen wel de bedoeling was dat er, terwijl de aanbesteding al was begonnen, toch iets anders uit de hoge hoed zou komen, waarna die aanbesteding zou kunnen worden gestopt. Zo kun je er ook tegen aankijken. Mijn vraag is waarom je er dan verkeerd tegen aankijkt.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat moet u even helderder vragen.

De heer **Elias**: Ik moet het gieten in de vorm van een vraag. Er zijn ook mensen die zeggen dat je, als de aanbesteding de facto al is gestart – weliswaar in de nulfase, zoals u dat noemt – niet eigenlijk al bezig kunt zijn met het kiezen van een heel andere route.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat hebben we goed laten beoordelen. Ik heb de brief van de landsadvocaat ook meegenomen, omdat dit nogal vaak langs kwam. Hij formuleert uiteindelijk nadrukkelijk, na een heel verhaal: dit alles brengt ons tot de slotsom dat het voorgenomen besluit, dus om te stoppen met de openbare aanbesteding, in onze verwachting toetsing in rechte zal kunnen doorstaan. Dat waren de landsadvocaat en professor Slot. Professor Slot was echt een gezaghebbend hoogleraar op dit domein. Zij kwamen tot de conclusie dat dat kon, mits goed beargumenteerd.

De heer **Elias**: U citeert nu niet alles uit die brief. Er staan ook allerlei andere dingen in die weer meer naar de andere kant tenderen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar de conclusie is helder. Waar zij meer risico's zien, is op het vervoer. Dat is juist het grappige, of het opvallende, dat zij daar risico's zien. Het kan natuurlijk uiteindelijk ook nog weer misgaan, als je een openbare aanbesteding hebt gestopt en je met een partij verder gaat onderhandelen. Stel dat het allemaal niet goed afloopt, wat dan?

De heer **Elias**: Oké.

De **voorzitter**: Voor de verslaglegging vind ik het belangrijk dat u even de datum noemt waarop deze notitie is geschreven en door wie dat is gedaan.

Mevrouw **Netelenbos**: 21 april 2000. Het is van de landsadvocaat, M. Dijkstra, R. van de Klashorst en prof. mr. P.J. Slot.

De **voorzitter**: Dank u wel.

De heer **Elias**: Ik ga hier met u natuurlijk niet praten over hoe daar verschillend juridisch tegenaan kan worden gekeken. Ik stel alleen vast dat uw interpretatie van die brief is zoals u net hebt verklaard.

Mevrouw **Netelenbos**: Omdat de conclusie helder is.

De heer **Elias**: Dan komt die vervoersconcessie HSL-Zuid in april 2000 meermaals op de agenda van de ministerraad.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: Dat gebeurt op 7 april. Dan wordt er eigenlijk geen besluit genomen. Er worden eerste posities ingenomen, zeg maar. Dan gebeurt het nog een keer, op 14 april. Dan wordt er gevraagd om een andere juridische analyse. Volgens mij is dat een van de dingen die u net citeerde. Op 26 april bespreekt u dan de situatie met de Minister-President en de ministers van Economische Zaken en Financiën. Dat is voor de ministerraad van 28 april. Hoe verliep dat overleg?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat was uiteraard geen makkelijk overleg. Ik denk dat ik nog vaker in de marge van de ministerraad heb gesproken, met name met de heer Brinkhorst, over dit dossier. Men wilde mij niet volgen. Er werd gezegd: we zijn nu in de fase van de openbare aanbesteding en we willen daarmee doorgaan. De heer Brinkhorst was zeer Europees gemotiveerd. Hij vond: hoe Europees, hoe beter.

De heer **Elias**: Hij zat toch op Landbouw? Wat had hij met de spoorwegen?

Mevrouw **Netelenbos**: Nou, koeien worden ook wel vervoerd per spoor. Maar nee, hij heeft een periode als secretaris-generaal van een transportorganisatie in Parijs gefunctioneerd. Het was dus in het verleden ook wel zijn domein. Hij dacht echter alleen maar Europees. De gedachte om ook nog iets te doen voor iets nationaals kreeg ik niet gecommuniceerd. Dat waren ook best pittige gesprekken.

De heer Zalm heeft natuurlijk vanochtend zelf verteld hoe hij daartegen aankeek. Bij Financiën had men een Kenniscentrum PPS opgericht. Het was vooral het domein van Verkeer en Waterstaat waarin pps een rol speelde.

De heer **Elias**: Wat is «pps»?

Mevrouw **Netelenbos**: Publiek-private samenwerking. Dat moest een succes worden en dat liep uiterst moeizaam. De gedachte was in die tijd dat wegen zo aangelegd moesten worden, net als tunnels en wat al niet meer. Het bedrijfsleven haakte vaak af. Op een succesje op het gebied van publiek-private samenwerking zat Financiën naarstig te wachten.

De heer **Elias**: Maar dat wilde u Financiën niet leveren, in deze kwestie?

Mevrouw **Netelenbos**: Het ging mij om het vervoer. Het ging mij er ook om dat we met elkaar het vraagstuk van het hogesnelheidsvervoer goed oplosten, maar ook het vraagstuk van de NS als wanpresterend bedrijf in die tijd. Het was echt heel erg toen.

De heer **Elias**: Had u na dat gesprek op 26 april met uw collega's het gevoel dat u, als u alsnog ging proberen om het te regelen langs de lijnen zoals u aangaf in de ministerraad van 28 april, daar weleens een zware dobber aan zou kunnen gaan krijgen?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat kwam wel vaker voor.

De heer **Elias**: Ik vraag het omdat we moeten vaststellen, niet veronderstellen. U dacht dat het lastig zou worden?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, natuurlijk. Je kon natuurlijk ook naar de politieke samenwerking in het kabinet kijken. Je kon ook inschatten dat men na twee mislukte ondershandse aanbestedingen wel genoeg had van weer een ondershandse aanbesteding, temeer daar er veel appreciatie was bij partijen voor juist publiek-private samenwerking en openbare aanbestedingen. Ik had toch de hoop dat men mij uiteindelijk via argumenten en via de redenering dat het resultaat telt, zou willen steunen. Achteraf gezien was dat toch beter geweest.

De heer **Elias**: Op 28 april is die ministerraad. Hoe liep die?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik moet even kijken welke dat was. Toen zag het ernaar uit dat er geen steun was voor die gedachte. Toen heb ik mijn collega's erop aangesproken dat zij daar wel stevige standpunten konden innemen op het gebied van openbare aanbesteding, maar dat hun politieke fracties in de Tweede Kamer een andere mening waren toegedaan. Ik heb gezegd dat ik als Minister van Verkeer en Waterstaat natuurlijk niet kon werken met enerzijds een kabinet dat openbaar wil

aanbesteden en anderzijds een Kamer die dat niet wil. Zelfs de coalitie liet het daar afweten. Ik heb toen gezegd: dames en heren, wilt u er dan wel voor zorgen dat uw politieke fracties ook uw mening gaan steunen, wilt u daar iets aan doen?

De heer **Elias**: En toen?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat hebben ze volgens mij ook gedaan. Uiteindelijk heeft dat erin geresulteerd dat er een fractievoorzittersoverleg is geweest en later ook nog een overleg ...

De heer **Elias**: Nee, nee, daar zat nog van alles tussen. Op 28 april kon de ministerraad niet tot een besluit komen. Naar wij hebben begrepen, hebt u toen inderdaad gezegd: ik kan zo niet verder, want ik moet toch steun in de Tweede Kamer zien te verwerven. Hebt u toen, eventueel besmuikt, met aftreden gedreigd?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat ga ik niet doen op zo'n dossier. Nee.

De heer **Elias**: Wat bedoelt u met «op zo'n dossier»?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik vond het wel belangrijk. Ik vond het een aangelegen punt. Uiteindelijk was er echter natuurlijk wel al anders besloten en was ik daar ook al mee akkoord gegaan. Als ze zeggen «Netelenbos, weliswaar een interessant plan, maar we houden de lijn vast die we eerder hebben besloten», vind ik dat geen moment om te zeggen: ik treed af.

De heer **Elias**: Twee dagen later hebt u een persoonlijke brief geschreven – een zogeheten «blauwe brief», van de ene Minister aan de andere – aan Minister-President Kok. Wat stond daarin?

Mevrouw **Netelenbos**: Heel letterlijk weet ik dat niet meer, omdat hij er gewoon niet meer is. Dat weet u, want hij is verscheurd.

De heer **Elias**: Daar ga ik u straks nog iets over vragen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik kon het dus niet meer nalezen. Die brief kwam er in grote lijnen op neer dat ik aan Wim Kok vroeg om mij te steunen. Het was een zeer dringend verzoek om mij te steunen, omdat het toch een ontzettend interessante optie was die daar werd voorgesteld. De ervaring in het kabinet-Kok II was dat als de Minister-President je steunde, het er altijd wel doorheen kwam. Als de Minister-President je niet steunde, was het een harde dobber. Ik had de hoop dat hij zou zeggen: oké, toch een goed idee.

De heer **Elias**: U ging die brief bespreken op 6 juni. Daar waren de heer Pans, uw secretaris-generaal, en de heer Geelhoed, de secretaris-generaal van de Minister-President, bij aanwezig. Herinnert u zich nog hoe het begin van dat gesprek verliep?

Mevrouw **Netelenbos**: Het kwam erop neer dat Kok het advies had gekregen van Geelhoed om die brief als niet geschreven te beschouwen, omdat hij hem juridisch te kwetsbaar vond. Dat vind ik op zichzelf behoorlijk vreemd, omdat een blauwe brief formeel de status heeft van een niet geschreven brief. Het is een persoonlijke brief van de ene Minister aan de andere en die heeft geen status. Het is ook vreemd. Ik

neem tenminste aan dat u weet van die brief omdat ze daar keurig in de boeken hebben geschreven dat die is ontvangen, maar dat hoort niet zo. Bij Algemene Zaken zijn ze er dus raar mee omgegaan. Geelhoed was van mening – dat wist ik wel – dat wat de landsadvocaat tegen mij had gezegd, niet kon. Geelhoed was echter ook een enorme Europeaan. Hij wilde ook naar Europa. Het is bij juristen altijd zo, zo heb ik geleerd in mijn langjarige carrière, dat als je er twee om een advies vraagt, ze allebei iets anders vinden. Dat was hier ook het geval.

De heer **Elias**: Kende u dat advies van Geelhoed aan Kok?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat specifieke advies niet. Ik heb wel bij gesprekken met Geelhoed gezeten waarin hij ook zei dat hij vond dat het Europeesrechtelijk niet kon.

De heer **Elias**: Wat gebeurde er toen met die brief?

Mevrouw **Netelenbos**: Nou ja, Wim Kok kreeg het advies dat die brief eigenlijk niet had moeten worden geschreven en hij zei dat hij die brief liever niet had willen ontvangen. Toen heb ik tegen hem gezegd: nou, dan verscheur je hem maar. Toen heeft hij hem verscheurd, samen met zijn stukken. Dat was wel geestig eigenlijk.

De heer **Elias**: Dat is toch een opmerkelijk moment voor een Minister?

Mevrouw **Netelenbos**: Zeker.

De heer **Elias**: Het was niet zomaar een dossier. U schreef niet zomaar die brief. U had het flink lastig gehad in de ministerraad. Tot drie keer toe, op 7, 14 en 28 april. Was het een noodkreet, die brief?

Mevrouw **Netelenbos**: Het was het dringende verzoek aan Wim Kok om mij te steunen, in de wetenschap dat als hij dat zou doen, de kans dat ik het door het kabinet zou halen groter was.

De heer **Elias**: Ik neem toch niet aan dat u op het moment dat u het Torentje betrad, had gedacht dat een kwartier later die brief in snippers in de prullenbak zou liggen.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Maar ja, ik heb het zelf gesuggereerd.

De heer **Elias**: En toen? Want toen begon het gesprek pas echt, nadat die brief in de prullenbak lag. Hoe ging het toen?

Mevrouw **Netelenbos**: Het was duidelijk dat je kon verwachten dat als Kok het niet steunde, het kabinet niet voor dat voorstel was.

De heer **Elias**: Toen hebt u uw knopen geteld, zoals dat heet.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, zo gaat dat. Dat komt wel vaker voor.

De heer **Elias**: U hebt toen vrij snel daarna, op 8 juni, met de fractievoorzitters gesproken. Hoe ging dat gesprek? U moest ze er toen immers van overtuigen.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat was, als ik uit mijn herinnering moet putten, allemaal gebeurd in de bewindslidenoverleggen. Ik had natuurlijk wel tegen mijn collega's gezegd wat ik eerder zei: «As jullie hier ferme standpunten innemen, maar jullie fracties het er vervolgens niet eens mee eens zijn, wat moet ik er dan mee? Moet ik dan in de Kamer weggestuurd worden, omdat ik met een standpunt kom waar ik eigenlijk zelf maar matig achter kan staan?» Dus zij hebben hun werk gedaan.

De heer **Elias**: U voerde dat gesprek met die fractievoorzitters op 8 juni. Hoe ging dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Volgens mij leidde dat tot de gedachte dat zij in hun fracties gingen bepleiten om het voorstel van het kabinet te steunen.

De heer **Elias**: U krijgt ook adviezen vanuit uw departement mee om dat gesprek met die fractievoorzitters in te gaan. Daar zitten een paar interessante elementen in. Er is onder andere aangegeven dat om het die fractievoorzitters makkelijker te maken om mee te gaan met het uiteindelijk in te nemen standpunt, als argument gebruikt kan dat er aan de concessievoorwaarden nog wel iets geschroefd kan worden, waardoor de NS beter in positie kan komen. Herinnert u zich dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Er zijn wel toevoegingen gedaan, maar daar moet u niets achter zoeken. Ik heb gemerkt in de verhoren dat u het idee hebt dat we daar toevoegingen hebben gedaan als kennis van de Nederlandse markt en kennis van de Nederlandse taal, om NS opnieuw een kans te geven ten koste van buitenlandse partners. Dat is op zichzelf niet juist. De eisen die in het document voor de openbare aanbesteding zijn gekomen, stonden ook al in dat registratiedocument. Dat is natuurlijk ook logisch. Als een buitenlandse partij treinen komt rijden in Nederland, moet die partij natuurlijk niet vanuit bijvoorbeeld Parijs – ik noem maar een voorbeeld – vanaf grote afstand hier het vervoer gaan organiseren. Die moet dan ook hier lokaal gevestigd zijn, die moet ervoor zorgen dat zij de cultuur van Nederland begrijpt, enzovoort. Dat stond ook al in eerdere documenten, dus dat is niet iets geheel nieuws geweest.

De heer **Elias**: Tenminste, zo ziet u dat.

Mevrouw **Netelenbos**: Zo is het ook.

De heer **Elias**: In de stukken die u werden aangereikt, stond: nu heeft de NS een uitstekende kans om te winnen.

Mevrouw **Netelenbos**: Het stond ook al in het registratiedocument.

De heer **Elias**: Even terzijde. Uit de interne stukken van de NS blijkt dat men zeer goed op de hoogte was van wat zich in de ministerraad afspeelde al die tijd. Wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat hoorde ik vanochtend ook. Dat vind ik heel vreemd. Dat hoort niet zo.

De heer **Elias**: Dat hoort niet zo?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat hoort niet zo.

De heer **Elias**: Wij vroegen daar ook iets over aan de heer Zalm. Hij zei dat dat vermoedelijk vanuit Verkeer en Waterstaat is gebeurd. Wat is daarop uw reactie?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat sluit ik niet uit, maar ik weet het niet. Op zichzelf zijn de beraadslagingen in de ministerraad geheim. Ook de notulen van de ministerraad zijn geheim. Alleen de voorzitter van de enquêtecommissie mocht die geloof ik lezen. In de staf van de Minister wordt natuurlijk wel verslag gedaan van de uitkomsten van het overleg. Daarmee weten natuurlijk heel veel mensen wat er aan de orde is geweest. De notulen van de ministerraad worden ook ter goedkeuring gestuurd naar een departement. Het kan best zo zijn dat dat ergens heeft geleid tot het willen communiceren van de uitkomsten met de NS, maar zelf weet ik daar niets van.

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

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Netelenbos, ik wil met u nog even terug naar wat men nu wel en niet wist bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over het voorstel van NS en wat u daarvan wist.

Mevrouw **Netelenbos**: Over welk voorstel hebt u het?

De heer **Van Gerven**: Over de Oranjecombinatie. Dat is dus even een stapje terug. Is u bekend, op enigerlei wijze, dat er een ondernemingsplan HSL-Zuid lag van de Oranjecombinatie?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat is met mij niet zo gecommuniceerd. Met mij is gecommuniceerd dat aan de eisen die wij stelden in het tenderdocument, dus minimale opbrengst, kwaliteit van het vervoer, frequentie, enzovoort, zou kunnen worden voldaan als wij verder gingen in de richting van het creëren van een bod.

De heer **Van Gerven**: Er is een ondernemingsplan HSL-Zuid.

Mevrouw **Netelenbos**: Maar dat was van de NS, neem ik aan.

De heer **Van Gerven**: Het was een ondernemingsplan HSL-Zuid van NS, Schiphol en KLM met parafen van de opperbazen. Die stonden erachter. Dat ondernemingsplan HSL-Zuid is van 24 mei 2000. U hebt dat nooit gezien?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee.

De heer **Van Gerven**: U was daarvan niet op de hoogte?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, maar zo gaat dat natuurlijk heel vaak. De Minister wordt op de hoogte gesteld van de grote lijnen. De Minister zit niet direct in een proces.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat plan met de parafen van de drie opperbazen nooit gezien?

Mevrouw **Netelenbos**: Niet dat ik mij herinner.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich dat niet herinneren. Is het wel in samenwerking met uw ministerie tot stand gekomen?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat denk ik ook niet in directe zin, maar dat weet ik niet. Dat moet u aan de heer Korf vragen, want die zou daar meer van moeten weten.

De heer **Van Gerven**: Ik vraag het u. We hebben het de heer Korf ook gevraagd.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Ik heb zijn verhoor niet gezien, dus ik weet niet wat hij daarop heeft gezegd. Een ondernemingsplan wordt natuurlijk niet geschreven door ambtenaren, lijkt mij.

De heer **Van Gerven**: Er kan wel overleg zijn tussen ambtenaren en de drie partijen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar men wist toch bij NS wat wij wilden? Dat was algemeen bekend. Dat stond in alle stukken.

De heer **Van Gerven**: U bent zelf de geestelijk moeder van de Oranjecombinatie.

Mevrouw **Netelenbos**: Jawel, maar wij wilden gewoon goed vervoer met een bepaalde frequentie en een bepaalde opbrengst. Dat was algemeen bekend.

De heer **Van Gerven**: U hebt dus het ondernemingsplan HSL-Zuid, voor zover u nu verklaart, nooit gezien.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Uw collega's wilden die aanbesteding voortzetten.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dan zitten we weer even terug in de tijd, rond de discussie van 26 april en 28 april. Wat waren nu de argumenten van uw collega's om die aanbesteding door te zetten? Kunt u nog eens schetsen wat hun argumentatie was?

Mevrouw **Netelenbos**: In de allereerste plaats was dat marktwerking als zodanig. Economische Zaken vond het succes van marktwerking zeer belangrijk. In de tweede plaats had NS natuurlijk al een aantal keren de kans gekregen om ondershands te bieden en dat was geen succes geworden. Ik denk dat er in de appreciatie weinig steun was voor de gedachte om dat opnieuw te doen. In de derde plaats waren mensen als de heer Brinkhorst erg Europees. Dat hele nationale gedoe stond hem niet aan. Hoe Europeser, hoe beter. Dat was het soort omgeving waarin die discussie werd gevoerd.

De heer **Van Gerven**: U hebt het al gehad over pps, publiek-private samenwerking, waarover u met Brinkhorst hebt gesproken. Het element van een overheid die wel of niet betrouwbaar is, speelde dat nog een rol?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat heb ik de heer Zalm zojuist horen zeggen en dat zal zijn afweging wel zijn geweest. In mijn gedachten is een betrouwbare overheid zeer belangrijk. In de fase waarin wij toen zaten – dat was de nulfase waarin het ging om de adviezen die we hadden over de vraag of het nog zou kunnen op een juridisch ordelijke manier, waarop

het antwoord ja was – vond ik dat echter geen argument. De overheid moet zeker betrouwbaar zijn, maar dat is geen argument dat men hier had kunnen opvoeren.

De heer **Van Gerven**: U zei: we zitten nog in het begin van dat traject, dus we kunnen er nog van afzien zonder dat de overheid van onbetrouwbaarheid kan worden beschuldigd?

Mevrouw **Netelenbos**: Zeker. Wat wel had moeten – dat noemde de heer Zalm ook – was dat de kosten die een aantal partijen al hadden gemaakt, vergoed werden. Daar waren wij ons wel van bewust. Dat gebeurde echter ook bij Rijkswaterstaat met het aanbesteden van wegen, dus dat was op zichzelf voor het departement van Verkeer en Waterstaat niets vreemds.

De heer **Van Gerven**: Ik heb tot slot nog een laatste vraag op dit punt. Was het departement op de hoogte van dat ondernemingsplan HSL-Zuid van 24 mei? Acht u dat mogelijk?

Mevrouw **Netelenbos**: Ambtelijk weet ik dat niet.

De heer **Van Gerven**: Dat weet u niet?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Wat met mij is gecommuniceerd, is dat het voorstel zoals het er lag zou kunnen betekenen dat aan onze eisen zou kunnen worden voldaan.

De heer **Elias**: Goed. Ik kijk even naar de voorzitter.

De **voorzitter**: We gaan even tien minuten schorsen.

Het verhoor wordt geschorst van 16.20 tot 16.32 uur.

De **voorzitter**: Wij vervolgen het verhoor. De heer Van Gerven wilde zijn onderdeel nog met een paar slotvragen afronden.

De heer **Van Gerven**: Even een concluderende zin met betrekking tot wat u wist van het ondernemingsplan van de Oranjecombinatie. Mag ik concluderen dat wat tot u is gekomen, u voldoende zekerheid gaf om het voorstel dat zij deed in de ministerraad in te brengen?

Mevrouw **Netelenbos**: Het woord «vertrouwen» vind ik beter. Het ondernemingsplan is mij niet bekend en heb ik ook nooit gezien. Via mijn medewerkers kreeg ik het bericht door dat we er gezien de voorwaarden en eisen die wij stelden, vertrouwen in konden hebben dat het, als het echt tot een bod zou leiden, een goede uitkomst zou kunnen geven.

De heer **Van Gerven**: U had er vertrouwen in dat dat tot een volwaardig bod zou kunnen leiden waarmee u vooruit kon. Kunt u aangeven om welke kenmerken het ging, om welke punten het ging? Wat was voor u belangrijk?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat zat natuurlijk ook in alle documenten, namelijk minimaal 100 miljoen per jaar als vergoeding, 32 treinen per dag, verkorting van de reistijd naar Brussel en Parijs en alle zaken meer die wij in de documenten hadden staan. Dat had te maken met alle onderwerpen die al bekend waren, bij iedereen overigens.

De heer **Van Gerven**: Ook zaken als dat de hsl als aparte entiteit zou moeten worden gezien?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Ook dat NS het samen zou doen met KLM en Schiphol, omdat zij veel zou kunnen leren van die twee goede bedrijven.

De heer **Van Gerven**: We gaan verder. We gaan verder met het kerndocument van de aanbesteding, de invitation to tender (ITT). Die wordt op 15 december 2000 aan vier gekwalificeerde partijen gezonden. In die invitation to tender wordt een aantal eisen neergelegd ten aanzien van de rijtijden en de financiële opbrengst. Die ondergrens van 100 miljoen komt weer terug. In de beoordeling van die biedingen zijn 152 punten te verdelen, waarvan er 142 eigenlijk financiële punten zijn. Hoe hebt u de belangen van de reiziger laten meewegen in de beoordeling van de biedingen?

Mevrouw **Netelenbos**: In het beeld dat het vooral financieel gedreven was en niets te maken had met kwaliteit en dienstverlening, herken ik mij niet. Het ging om het aantal treinen, namelijk 32, en over het niet hoeven te reserveren, wat een enorme vooruitgang zou zijn in vergelijking met bijvoorbeeld de Thalys. Daar moet je wel reserveren, wat een grote barrière is voor reizigers om die te gebruiken. Daarnaast ging het om reistijdverkorting, zowel nationaal als internationaal. Dat zijn allemaal zaken die te maken hebben met het belang van de reiziger. Je had ook te maken met het uitgangspunt dat al in het deel van de PKB, de planologische kernbeslissing, en de afwikkeling daarvan met de Tweede Kamer aan de orde was, namelijk die 1,8 miljard die de aanleg van de hogesnelheidslijn moest opbrengen. Beide zaken waren van groot belang en ik herken me er dus niet in dat er sprake was van financiële dominantie, zeker niet bij Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: Dat wordt vaak gezegd, dat het een financieel geïnspireerde tender was.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat is onzin. Dat is echt grote onzin.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat er een evenwicht was tussen financiën en het belang van de reiziger, laat ik het zo formuleren.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, zeker. Als er een bieding wordt gedaan die financieel goed is, maar materieel niet goed omdat het reizigersbelang daarin niet goed is uitgewerkt dan geldt dat natuurlijk ook als minpunt.

De heer **Van Gerven**: Nadat de biedingen zijn ontvangen, wordt duidelijk dat NS en KLM veel hoger hebben geboden dan de andere twee bieders. Was u verrast door de hoogte van dat bod?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, het was natuurlijk een hoge bieding.

De heer **Van Gerven**: U was verrast?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Wat had u verwacht?

Mevrouw **Netelenbos**: Wat ik had verwacht, was in elk geval ten minste 100 miljoen. In een competitie met anderen doet een partij natuurlijk haar best om die te winnen, dus dat men boven die 100 miljoen gaat bieden, is te begrijpen. Dat het zo veel meer zou zijn, hadden wij natuurlijk niet verwacht. De vraag is natuurlijk: had je daarmee akkoord moeten gaan? Ja, want het zat nog wel binnen een bandbreedte, maar wel heel erg aan de top. Wij droegen echter ook geen kennis van het bedrijfsplan van de NS. Misschien hadden ze wel, met alle knowhow die ze hadden in het kantoor en in het bedrijf, een masterplan ontwikkeld. Dat wisten wij natuurlijk niet.

De heer **Van Gerven**: U had het over de bandbreedte, dat het aan de bovenkant van de bandbreedte zat.

Mevrouw **Netelenbos**: Absoluut aan de bovenkant, ja.

De heer **Van Gerven**: Absoluut aan de bovenkant. Wat was de bandbreedte? 100 miljoen aan de onderkant en wat was de bovengrens?

Mevrouw **Netelenbos**: In de orde van grootte van die 178 miljoen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het wel heel erg onverwacht was dat het zo hoog was.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, en ik heb gisteren ook gehoord hoe dat gegaan is. Dat is natuurlijk wel een potje poker, eigenlijk.

De heer **Van Gerven**: Vindt u dat het een pokerspel was?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik begreep gisteren dat het bedrijf had berekend dat 150 miljoen reëel zou kunnen zijn, in die tijd, zonder prijsvechters in de luchtvaart. Dat maakt een groot verschil. Als je er dan bijna 30 miljoen bovenop zet vanuit het idee dat je dan in elk geval wint, vind ik dat wel heel vreemd. Dat vind ik weinig professioneel. Ik vond het eigenlijk bijna cynisch.

De heer **Van Gerven**: We gaan toch even terug in de tijd, naar hoe u er toen in stond. U zegt dat het een hoog bod was, dat het aan de bovengrens zat. Waren er ook twijfels over de vraag of het reëel was?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat konden wij niet beoordelen, want wij beschikten niet over het bedrijfsplan van de NS. In het bestuur en de raad van commissarissen zaten bovendien voldoende zwaargewichten van wie je zou kunnen veronderstellen dat zij wat zij deden goed hadden doordacht. Het was niet aan ons om te twijfelen aan hun capaciteiten. Hoe zij dan in staat waren om dat bedrag terug te verdienen? Dat bedrijfsplan kenden wij niet.

De heer **Van Gerven**: U kende dat niet. Hebben u twijfels bereikt of de financiële kant van het bod goed uitvoerbaar was?

Mevrouw **Netelenbos**: Er is natuurlijk wel gezegd dat ze heel hard zouden moeten werken om dat terug te verdienen, dat het stevig aanpoten zou worden. Ik vind dat als een bedrijf als de Nederlandse Spoorwegen, dat, nogmaals, in die tijd de ambitie had om naar de beurs te gaan, een bod doet, je dat moet beoordelen op prijs en kwaliteit en dat

je het niet non-compliant moet verklaren omdat het aan de hoge kant is. Dat zou een heel rare gang van zaken zijn geweest. Er is iets wat ik heel graag gezegd wil hebben, voorzitter. Er is nu een soort frame van de kant van NS en ook van de FNV dat men, omdat men zo veel moest betalen voor het mogen rijden op de hoge snelheidslijn, wel goedkope treinen moest kopen. Het gaat uiteindelijk om die trein.

De heer **Van Gerven**: Ja, ja ...

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat wil ik heel graag gezegd hebben.

De heer **Van Gerven**: Ja, u krijgt daarvoor de gelegenheid.

De **voorzitter**: U spreekt mij erop aan. U krijgt de gelegenheid om dat punt, op een plaats waarop dat waarschijnlijk het meest geëigend is, te maken.

Mevrouw **Netelenbos**: Heel graag, want het is echt baarljke onzin.

De heer **Van Gerven**: Ja, we hadden al een vermoeden dat u dat zou vinden.

Mevrouw **Netelenbos**: Het is ook zo.

De heer **Van Gerven**: Even terug naar de haalbaarheid van het bod, die 178 miljoen. Ik lees een oordeel voor dat geveld is door uw mensen, door uw ministerie. Het komt van mensen die het bod beoordeeld hebben. Die zeggen: the bid is risky, costs appear underestimated and revenues are optimistic, which means a difficult business case with major risks. Met grote risico's dus. Wat zegt u dan? Hebt u dat meegekregen, dat oordeel?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik heb uiteindelijk een oordeel gekregen van de tenderboard en de adviesraad, we hadden een adviesraad. Er waren twee onafhankelijke auditors die en er was nog een college dat ernaar keek, waarvan de naam me even is ontschoten. Er werd dus op verschillende fronten door experts – dit is natuurlijk echt expertwerk – gekeken naar het bod. Uiteindelijk kom je dan tot de conclusie dat het zeer aan de hoge kant is, maar dat het, afhankelijk van de manier waarop de NS dat gaat invullen, kan worden uitgevoerd. Het advies is dus om het bod te accepteren. Als je zo'n heel cordon van experts om zo'n proces heen zet en die tot een oordeel komen, vind ik dat de Minister dat moet volgen.

De heer **Van Gerven**: Het kan twee kanten uit. Er ligt een verhaal dat er grote risico's zijn, major risks. Dat is beoordeeld. Die beoordeling krijgt u, hè?

Mevrouw **Netelenbos**: We krijgen uiteindelijk een eindoordeel van de tenderboard.

De heer **Van Gerven**: Dit is een onderliggend stuk, onder dat eindoordeel. Hebt u dat onderliggende stuk ook gekregen, waarin toch wel de nodige zorgen worden geuit?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik weet niet of ik het stuk dat u nu voorleest heb gekregen, maar we hebben natuurlijk ook gesproken over risico's. Uiteindelijk geldt echter het eindoordeel. Daar komt bij dat NS zelf – dat heb ik gisteren ook begrepen – tot de conclusie kwam dat 150 miljoen echt

beter was. Als je kijkt naar wat het bedrag uiteindelijk door het neerwaarts onderhandelen is geworden, namelijk 149 miljoen, zie je dat het bod toch aardig in pas is gekomen.

De heer **Van Gerven**: Dat is niet helemaal correct, natuurlijk.

Mevrouw **Netelenbos**: Jawel.

De heer **Van Gerven**: Nee. Het bod is wel verlaagd, maar daarbij zijn wel risico's van de overheid naar NS verplaatst.

Mevrouw **Netelenbos**: Jawel, maar het gaat om het bedrijfsmatig succesvol maken van de exploitatie. Daar hebben we het namelijk over. We hebben het over risico's aan de ene kant, maar die ontstaan niet als je exploitatie in orde is. Voor het bedrag waar het uiteindelijk voor gegund is, had het – gezien de documenten die NS aan u heeft overhandigd, waar ik eerder geen kennis van droeg – uit moeten komen als men anders had geprocedeerd.

De heer **Van Gerven**: Er is nog een ander punt waar ook veel discussie over was, namelijk de reistijden. In de tender staat: je moet in 93 minuten van Amsterdam naar Brussel kunnen met het voorgestelde materieel. Nu blijkt dat dat met het materieel dat NS had voorgesteld niet te halen is. Wist u dat die reistijd niet gehaald kon worden?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat was pas later in het proces, dacht ik. Het was niet op hetzelfde moment dat het idee ontstond van die 220 km/u.

De heer **Van Gerven**: Ik zal het even heel duidelijk maken. In de bieding van NS staat: we rijden met treinen die 220 km/u kunnen. Met een trein van 220 km/u, zo hadden uw mensen uitgerekend, kun je niet van Amsterdam naar Brussel.

Mevrouw **Netelenbos**: Nou ja, het kan wel ...

De heer **Van Gerven**: Ja, maar dan kun je niet stoppen. Dat is toch wel onhandig, want er moeten toch wel mensen in. Dat vindt u ook prettig.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, graag zelfs.

De heer **Van Gerven**: Het was iets meer dan 100 minuten, had men berekend. Het paste dus eigenlijk niet in wat u had gevraagd. Wat vindt u van dat punt?

Mevrouw **Netelenbos**: Volgens mij zijn mijn mensen uiteindelijk wel tot de conclusie gekomen dat het op zichzelf zou moeten kunnen.

De heer **Van Gerven**: Nee. Kale rijtijd wel, zonder te stoppen, maar met ordentelijke stoptijden kon het niet. Dan had je 250 km/u en eigenlijk 300 km/u nodig, een trein die zo hard kon.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat was ook beter geweest. Dan had men ook meer keuze gehad ten aanzien van de productie van treinen. Men wilde een trein die niemand bouwde. Toen begon de ellende dus ook.

De heer **Van Gerven**: Mijn vraag was of u wist dat die reistijden niet gehaald konden worden.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat wist ik niet.

De heer **Van Gerven**: Had dat een punt van overweging moeten zijn?

Mevrouw **Netelenbos**: In elk geval wel van onderhandeling, lijkt mij.

De heer **Van Gerven**: Had u dat moeten weten? U moest dat het bod immers accorderen.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat had ik misschien moeten weten. Of misschien? Ik had het moeten weten.

De heer **Van Gerven**: U had het moeten weten, maar u wist het op dat moment in elk geval niet.

Mevrouw **Netelenbos**: Niet bewust, in elk geval.

De heer **Van Gerven**: U ging ervan uit dat die reistijd van 93 minuten gehaald kon worden met het bod.

Mevrouw **Netelenbos**: Als je een bieding doet op hogesnelheidsvervoer, moet het wel vervoer op hoge snelheid zijn.

De heer **Van Gerven**: U ging er dus van uit dat dat gerealiseerd werd.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, zeker.

De heer **Van Gerven**: Had het bod afgewezen kunnen worden op basis van de punten die we zojuist besproken hebben, de financiële punten en ook de reistijden?

Mevrouw **Netelenbos**: Op de hoogte van het bod niet, denk ik. Misschien wel op het niet passen van de ambities die wel gevraagd zijn door de overheid. Op het moment dat wij daarmee akkoord zijn gegaan, zijn wij daar uiteraard mee akkoord gegaan. Het had echter gekund. Vervolgens had er dan met de tweede partij onderhandeld moeten worden, met de Zweden, met Connexxion.

De heer **Van Gerven**: U had natuurlijk ook door kunnen onderhandelen en kunnen zeggen: luister eens NS, lever maar treinen van 300 km/u, want dan wordt het wel gehaald. In die tweede fase van onderhandeling zou dat ook een route zijn geweest. Is dat helemaal niet aan de orde geweest?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee.

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

De **voorzitter**: We gaan nog even een uitstapje maken naar de Fransen. De heer Elias heeft een aantal vragen over de reciprociteit.

De heer **Elias**: Het is een prachtig scrabblewoord, letterlijk de wederzijdse gelijkwaardige uitwisseling. In de Kamer werd wat huiselijker gezegd: als die Fransen moeten mogen rijden, moeten wij natuurlijk in Frankrijk kunnen rijden; dat willen ze daar niet, dus waarom zouden wij dat dan doen. Het was steeds een punt van aandacht. De Kamer wilde dat dat geregeld zou worden. Tegelijkertijd is het stellen van een reciprociteitseis

formeel, zeker in een aanbestedingsprocedure, strijdig met het EG-verdrag. Hoe keek u daartegen aan?

Mevrouw **Netelenbos**: Het zijn twee dingen. Het formaliseren van de reciprociteitseis in de documenten is één. Dan is er strijdigheid. De waardeoordelen die je zelf hebt met betrekking tot het accepteren van een partij is echter twee. In de Kamer hebben wel heel vaak gesproken over het vraagstuk reciprociteit: als wij buitenlanders toestaan om bij ons op het spoor te rijden, zou dat omgekeerd dat ook moeten. Er waren landen die dat geregeld hadden, bijvoorbeeld Zweden, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Oostenrijk. Er waren landen die dat hadden geregeld, maar er waren ook landen die dat niet wilden. Ik heb in de Europese ministerraad dit onderwerp vaak aan de orde gesteld. Europa zelf wilde één Europese markt voor hogesnelheidsvervoer. Daar hoort het onderwerp reciprociteit natuurlijk wel bij. Het leidde echter niet tot uniformiteit. In die tijd moest je altijd alles nog unaniem beslissen, dus dat werd geen Europese richtlijn.

De heer **Elias**: Wat vond u van de opstelling van de Fransen?

Mevrouw **Netelenbos**: Typisch Frans.

De heer **Elias**: Namelijk?

Mevrouw **Netelenbos**: Het Franse spoorwegnet is voor de Fransen. Ik heb indertijd met mijn collega Gayssot een gesprek gevoerd in Parijs over dit onderwerp. Wij zouden heel graag van Amsterdam naar Nice willen rijden met het hogesnelheidsvervoer vanuit Nederland zonder dat je in Paris Nord zou moeten overstappen. Ik weet nog dat hij de woorden sprak: oké, dat begrijp ik; dat kan alleen wanneer jullie Alstom-materiaal aanschaffen. Dat heb ik later ook aan de Kamer verteld, dat hij dat heeft opgemerkt. Toen heb ik gezegd dat wij als Nederlandse overheid niet gaan over de aanschaf van het materieel, omdat er contractueel met de NS was bepaald dat wij niet over het materieel gingen. Wij gingen ook niet over de wagons en over de trein. Dat was typisch iets van het bedrijf. In de overeenkomst met NS hadden wij bepaald dat wij er niet over gingen, dus wij gingen er ook niet over.

De heer **Elias**: Dat begreep die Franse collega natuurlijk meteen.

Mevrouw **Netelenbos**: Het was duidelijk dat als wij dat niet konden regelen, dat allemaal heel moeilijk lag. Ik zou nog een keer een gesprek met hem hebben, maar toen was hij ziek. Daarna was hij weg, uit functie, dus dat is niet meer gebeurd.

De heer **Elias**: Dat is niet meer gebeurd, dus dat punt bleef een beetje boven de markt hangen. Hoe gaat dat nu, hoe zit dat nu? In de tussentijd toonden de Fransen, de SNCF, interesse in de aanbesteding van het internationale vervoer door zich te laten registeren in die periode. Dan informeert uw projectorganisatie daarnaar. Dat gaat via de ambassade, wat heel interessant is om terug te zien. Het antwoord is in elk geval: nee, wij, de Fransen, zien geen aanleiding om vrijwillig af te zien van deelname aan een openbare aanbesteding, ook al komen jullie Nederlanders er bij ons niet in. Dat vond u natuurlijk onprettig. Nog steeds.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, ik vind het raar dat zij hun netwerk zo gesloten houden.

De heer **Elias**: In juli 2000 – dat is toch iets waar ik een vraagteken bij blijf houden tot nu, dus misschien kunt u klaarheid in de zaak werpen – zeggen de Fransen ineens: we doen niet mee, we hoeven niet meer. Wat is er in de tussentijd gebeurd?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat weten wij niet. Dat is ook niet vastgelegd. De Fransen hebben ook geen argument gegeven. Het enige wat je kunt voorstellen – dat is dus niet zeker weten – dat de Thalys voor de SNCF en overigens ook voor de NMBS, de Belgen, een goudmijn is. Waarom zou je zo ingewikkeld lopen doen met de Nederlanders als je eigenlijk het vervoer naar Amsterdam en Schiphol al hebt geregeld? Ik kan me voorstellen dat een rol heeft gespeeld dat men zijn knopen is gaan tellen. Het was ook altijd Minister Zalm die tegen mij zei: als die Fransen bij ons willen rijden op kosten van de Franse belastingbetaler, is dat toch geweldig! Misschien hebben die Fransen dat ook bedacht en gedacht: dat gaan we toch maar niet doen.

De heer **Elias**: Dat wordt in elk geval op 27 juli meegedeeld. Dan is er een fax waarin staat: we confirm that SNCF will not bid. Dat is een bevestiging aan uw team, dat op die dag bijeen is gekomen. Er is dus naar dat team naar gevraagd. Anders gebruik je niet de term «confirm», toch?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik zou niet weten wat voor term zij anders gebruikt zouden hebben. Misschien is gevraagd: wat gaan jullie doen?

De heer **Elias**: Het gekke is – dat is de laatste keer dat ik het vraag, want anders komen we er volgens mij toch nooit achter – dat er op 13 april een fax is waarin staat dat SNCF mee blijft doen. Op 7 juni is er een brief van de Minister van Landbouw, Minister Brinkhorst, aan u met een afschrift aan Minister Kok, waarin hij schrijft dat er een interventie moet plaatsvinden op hoog niveau bij de Franse regering om ervoor te zorgen dat of die reciprociteit er komt of dat ze niet meedoen. Herinnert u zich die brief? Het was een zogeheten blauwe brief.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik wist het niet meer, totdat u die in een besloten voorgesprek noemde. Ik vind het vrij opmerkelijk dat Minister Brinkhorst zich met die hele kwestie ging bemoeien.

De heer **Elias**: Oké, maar u kreeg die brief. Die was aan u gericht, met een copie conforme aan Minister-Presiden Kok. Hebt u gedacht: dat is misschien een goede suggestie, die neem ik over?

Mevrouw **Netelenbos**: We waren al lang aan het praten over reciprociteit, dus dat hoefde de heer Brinkhorst mij niet te vertellen.

De heer **Elias**: U dacht «waar bemoeit hij zich mee», als ik u zo hoor.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Ik denk dat ik dat wel gedacht heb.

De heer **Elias**: Op 8 juli gaat er nog een fax naar de raadviseur van het Ministerie van Algemene Zaken van een projectmanager van de hsl, van uw departement, over hoe de Fransen zou kunnen worden verteld dat ze het eerlijke speelveld moeten accepteren op straffe van uitsluiting als ze mee zouden doen aan de aanbesteding. Weet u daar iets van?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee.

De heer **Elias**: Dan ineens 27 juli is het: nee, we doen niet mee, als Fransen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ze voelden niets voor reciprociteit, zoals gezegd. Behalve als we Alstom-materiaal zouden kopen.

De heer **Elias**: U is niet bekend of Minister-Presiden Kok dan toch nog iets gedaan zou hebben?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat moet u aan Minister-Presiden Kok zelf vragen. Dat zou ik niet weten.

De heer **Elias**: Het zou een bekwaam stukje powerplay zijn geweest, om ze eruit te duwen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar uiteindelijk zijn de Fransen wel de lachende derde geworden met hun Thalys.

De heer **Elias**: Dat hebben ze wellicht toen al gezien, zegt u?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik denk het.

De heer **Elias**: Dat was het Franse uitstapje.

De heer **Van Gerven**: We gaan nu even stilstaan bij de tariefrestructie, dus de discussie over de beperking van de tarieven van het treinkaartje. Dat is een punt dat in de onderhandelingen tussen NS en het ministerie ter discussie staat en waar uitvoerig over is gesproken. Uiteindelijk komt er een kan-bepaling, zoals dat heet, in dat de tarieven beperkt kunnen worden. De NS had een verschil van 60% voorgesteld en dat zou dan naar 25% worden teruggebracht. Die regel zou de overheid kunnen invoeren, dat de NS de tarieven moest beperken en dat zou ze dan 47 miljoen opleveren. Daar zou de concessievergoeding mee omlaag kunnen gaan. Op wiens initiatief ontstond die bepaling?

Mevrouw **Netelenbos**: Van de NS.

De heer **Van Gerven**: U hebt daar geen enkele ...

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, ik was daar niet voor.

De heer **Van Gerven**: Waarom was u daar niet voor?

Mevrouw **Netelenbos**: Omdat de opzet was dat de tarieven vrij zouden zijn. We hadden het hier over internationaal vervoer met daarbij shuttlevervoer in Nederland zelf, waarbij de vergelijking met de luchtvaart natuurlijk sterk opging. Iedereen zou het natuurlijk bizar hebben gevonden als wij een tariefrestructie in de luchtvaart voor KLM zouden hebben ingevoerd. Bij het spoor vonden wij dat net zo bizar. Bij het maken van een businessplan is het juist interessant om te kijken hoe je dure kaartjes en goedkope kaartjes met elkaar vermengt, waardoor je een sluitende begroting krijgt. Daar gaan we dus niet een star systeem als tariefrestructie bij invoeren.

De heer **Van Gerven**: Ik pak even terug naar het contract dat u aanbod aan NS in tweede instantie, in 1999. Daarin hebt u zelf wel een tariefrestrictie voorgesteld van 30%, in dat conceptcontract. Dan hebben we het over de tweede kans die NS kreeg. Hoe verklaart u dat dan?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik weet niet of wij dat toen in dat contract hebben opgenomen.

De heer **Van Gerven**: In artikel 2.6 van dat contract staat ...

Mevrouw **Netelenbos**: Een mogelijkheid van, met een kan-bepaling?

De heer **Van Gerven**: Nee. Tarieven tot plus 30%. In uw eigen voorstel, in het contract van 1999, zit dus een maximumtarief. Kennelijk stond u er toen anders in dan u nu schetst.

Mevrouw **Netelenbos**: Daar draag ik geen kennis meer van. Het staat me ook helemaal niet bij, dat wij dat toen hebben ingevoerd. In elk geval is dat niet iets wat met de Minister is doorgesproken.

De heer **Van Gerven**: Het staat u niet meer heel erg bij?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Ik vind het namelijk heel onlogisch.

De heer **Van Gerven**: U hebt geschetst dat het onlogisch is, vanuit een speelruimte als vrije ondernemer. Die kan dan spelen met tarieven: yield management, zoals dat in vaktermen heeft. Vanuit uw politieke achtergrond kan ik me echter wel iets voorstellen bij tariefrestrictie.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Dat ziet u helemaal verkeerd. In de luchtvaart zie je dat je weinig betaalt als je ver van tevoren een ticket boekt en betaal je meer als je op het laatste nippertje een ticket boekt. Als je vanuit het bedrijfsleven vindt dat je businessclass moet vliegen, betaal je heel veel meer. Zo zou dat bij het spoor ook kunnen. Het is dus aan het spoor om te bekijken hoe men zo veel mogelijk passagiers kan vervoeren. Je kunt dan differentiëren naar de doelgroep die je voor ogen hebt, vakantievervoer c.q. vervoer van ondernemers. Dat maakt verschil. Ik vind eerlijk gezegd dat je als overheid niet op de stoel van de ondernemer moet zitten. Dat is iets anders dan wanneer je er in het binnenland, gewoon ten behoeve van het voorkomen van filedruk op de wegen, voor zorgt dat je een goed kernnet hebt met prijzen die hanteerbaar zijn. Dat vind ik echt iets anders dan internationaal hogesnelheidsvervoer.

De heer **Van Gerven**: De Adviesraad Vervoer HSL-Zuid zegt: niet opnemen, die tariefrestrictie.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat is toch gebeurd.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, op verzoek van de NS.

De heer **Van Gerven**: Waarom hebt u dat gedaan?

Mevrouw **Netelenbos**: Omdat die alleen maar geactiveerd kon worden door de overheid en dus niet door NS zelf en ik in elk geval voor mijzelf zeker wist dat ik die niet zou activeren. Als zij eraan hechten om dat op te

nemen, daarmee de onderhandelingen tot een goed einde kunnen worden gebracht en je zelf aan het stuur zit van die bepaling, kom je alles afwegend tot de conclusie om die toch op te nemen. Wij zijn degenen die haar kunnen activeren en wij zullen het niet doen.

De heer **Van Gerven**: Toch voor die tariefrestructie kiezen, was ook een goede mogelijkheid om het bod van NS naar beneden te brengen met 47 miljoen.

Mevrouw **Netelenbos**: Waarom zouden wij dat doen?

De heer **Van Gerven**: Dat biedt natuurlijk NS wat meer comfort en het bod wordt minder uitdagend, laat ik het zo formuleren.

Mevrouw **Netelenbos**: Het bod was al met 30 miljoen naar beneden gebracht. Op zichzelf vind ik dat als er een winnaar is van een tender, je vreselijk moet oppassen dat je niet zo procedeert dat je er zo veel vanaf onderhandelt dat een andere partij zich sterk benadeeld zou kunnen voelen. Ik vind dat juridisch niet zuiver.

De heer **Van Gerven**: U wist natuurlijk hoe hoog de twee andere biedingen waren.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, zeker.

De heer **Van Gerven**: Dat was u bekend.

Mevrouw **Netelenbos**: De ene bieding was non-compliant en van de andere dachten de experts dat we in staat zouden kunnen zijn, mocht dat aan de orde zijn, om die te onderhandelen naar onze voorwaarden.

De heer **Van Gerven**: Als u akkoord was gegaan, was het 101 miljoen geweest.

Mevrouw **Netelenbos**: Waarom zou ik dat doen?

De heer **Van Gerven**: U hebt dat niet gedaan, dat is helder. Als u dat had gedaan, was het bod nog ver boven de andere twee geweest.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar wie had er nou geboden? De NS.

De heer **Van Gerven**: Zeker. U wilde dat niet. Als u dat had opgenomen, had NS toch meer comfort gehad? Dat is niet in u opgekomen?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, ik was er niet voor het comfort van de NS.

De heer **Van Gerven**: Nee, nee, dat moge duidelijk zijn. We hebben begrepen dat het bij die laatste onderhandelingen, bij de discussie over dat artikel over die tariefrestructie, heel laat is geworden.

Mevrouw **Netelenbos**: Daar zat ik niet bij.

De heer **Van Gerven**: U zat daar niet bij, maar heeft de heer Korf u nog gebeld? Ik begrijp dat er tot in de nachtelijke uren is onderhandeld. Kunt u zich herinneren dat er 's avonds nog contact met u is opgenomen om te overleggen over wat er gedaan moest worden?

Mevrouw **Netelenbos**: Over die tariefrestructie?

De heer **Van Gerven**: Ja, helemaal aan het eind, toen het conceptcontract eruit was gekomen.

Mevrouw **Netelenbos**: Uiteindelijk ben ik akkoord gegaan met het opnemen van die kan-bepaling.

De heer **Van Gerven**: Was het toen al opgeschreven?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat soort details ken ik echt niet. Over dat soort details gaat de Minister niet.

De heer **Van Gerven**: Heeft de heer Korf op eigen houtje gehandeld, laat ik het dan zo eens vragen.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, nee, nee, dat kan niet het geval zijn.

De heer **Van Gerven**: Hij kan wel zo gehandeld hebben: luister, ik schrijf het op, we doen het zo en ik leg het natuurlijk voor aan mijn Minister, uiteraard.

Mevrouw **Netelenbos**: Dan kun je niet zeggen dat hij op eigen houtje heeft gehandeld. Als je bij dit soort complexe onderhandelingen een projectteam het veld in stuurt, weet je dat die mensen met niets anders bezig zijn dan onderhandelen over de positie van de Staat versus de positie van de Nederlandse Spoorwegen. Daarbij worden allerlei zaken verkend en uiteindelijk leidt dat tot een resultaat. Dat resultaat wordt voorgelegd aan de Minister en er wordt aan de Minister gevraagd: wat vind je daarvan?

De heer **Van Gerven**: Het gaat mij om de stap daarvoor.

Mevrouw **Netelenbos**: Maar hij heeft niets op eigen houtje gedaan.

De heer **Van Gerven**: We hebben de heer Korf gesproken. Het is natuurlijk een majeure beslissing. Het gaat om een derde van de hele opbrengst, dus dat is nogal wat. Heeft hij voordat hij akkoord is gegaan met dat voorstel van NS met u gesproken, om te zeggen: dit wil NS en zullen we dat doen ja of nee.

Mevrouw **Netelenbos**: Hij kan nooit akkoord gaan met NS. De enige die dat kon in dat stadium was ik zelf.

De heer **Van Gerven**: Heeft de heer Korf met u gesproken en gezegd: luister, NS wil die kan-bepaling erin.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, natuurlijk heeft hij dat met mij overlegd.

De heer **Van Gerven**: Heeft hij u diep in de nacht of 's avonds gebeld: luister dat willen zij erin, zullen we dat opnemen, ja of nee?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, en dat konden we opnemen omdat wij de enige waren die dat artikel konden activeren. U zegt dat het een majeure beslissing is, maar dat hangt af van hoe je ertegen aankijkt. Als de enige die dat artikel kan activeren jij zelf bent, je dat niet van plan bent en je daarmee de onderhandelingen tot een goed einde brengt – waarschijnlijk

hebben ze bij NS gedacht: na die Netelenbos zit er straks wel weer iemand anders en wellicht is die wat soepeler – dan komt er zo’n artikel in. Ik had dat nooit geactiveerd en de heer Zalm ook niet, zoals u vanmorgen hebt gehoord.

De heer **Van Gerven**: Als u dat niet wilt, is de vraag waarom u het hebt opgenomen.

Mevrouw **Netelenbos**: Omdat je in een onderhandeling zit. Het is nu eenmaal zo dat als je onderhandelt, je geeft en neemt.

De heer **Van Gerven**: U zegt: na mij zit er een andere Minister en die is misschien voor tariefrestringie.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, dat kan allemaal.

De heer **Van Gerven**: Het had ook zo kunnen zijn dat Minister Netelenbos er in de volgende coalitie ook weer zou zitten als Minister van Verkeer en Waterstaat.

Mevrouw **Netelenbos**: We wisten toen al dat het met de PvdA niet zo goed ging.

De heer **Van Gerven**: U had er niet veel vertrouwen in, hoor ik al. Stel dat u wel was teruggekomen in een andere coalitie, dan had dat wellicht wel gekund.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik vind de hele discussie over de tariefrestringie in die zin niet zo interessant. NS wilde dat graag en wij wilden dat niet. In een onderhandelingsuitkomst staat nooit 100% wat je wilt. Dat geldt voor NS en dat geldt ook voor de Staat. Naarmate je meer zelf in de leiding bent van het activeren van zaken die je niet aanstaan en de andere partij daar niet zomaar zelf over kan beslissen, is het geen risicovolle opname. Het leidt ook uiteindelijk tot het zetten van handtekeningen.

De heer **Van Gerven**: Heeft het Ministerie van Financiën zich verzet tegen die tariefrestringie?

Mevrouw **Netelenbos**: Ongetwijfeld. Want die denken natuurlijk op de langere termijn. Die dachten: na die Netelenbos zit er straks iemand anders en wie weet wat die doet.

De heer **Van Gerven**: Dat weet u wel zeker, dat dat de houding was?

Mevrouw **Netelenbos**: De mindset van Financiën is altijd: hoe meer financiële openingen, hoe slechter het is.

De heer **Van Gerven**: U hebt ermee ingestemd dat die kan-bepaling erin kwam. Was dat tegen de wil van het Ministerie van Financiën en Minister Zalm?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Want uiteindelijk waren wij het eens en dat kwam door het woord «kan».

De heer **Van Gerven**: Hoe bedoelt u? Zalm was toch tegen die restringie?

Mevrouw **Netelenbos**: Uiteindelijk is hij toch ook akkoord gegaan en heeft hij zijn handtekening toch gezet, net als ik? Dat kwam doordat, nogmaals, alleen wij zelf, de Staat, dat artikel konden activeren.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat er op dat punt geen verschil was tussen Minister Zalm en u zelf.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, uiteindelijk niet.

De heer **Van Gerven**: U zegt: we zaten volstrekt op één lijn en het is niet dat ik dat erin heb gebracht, dan hebben we dat erin en dan stellen we als het ware Minister Zalm voor een voldongen feit.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, zo ging ik niet met mijn collega Zalm om.

De heer **Van Gerven**: Het artikel staat erin en u zegt dat u dat het niet in hoeft te roepen, dus dat er niets aan het handje is. Het staat echter wel in het contract en dan krijgt de Tweede Kamer een mogelijkheid om dat alsnog in te roepen, te zeggen: het staat in het contract dat het kan, doe het maar.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, en dan is het aan de Minister om te zeggen dat ze dat niet doet. Dan heb je het bekende debat met de Tweede Kamer. Die vindt iets en jij vindt iets en er is een uitkomst.

De heer **Van Gerven**: De Kamer kreeg door die kan-bepaling toch een extra instrument in handen om voor elkaar te krijgen dat het wel zou gebeuren?

Mevrouw **Netelenbos**: Zeker. Maar dat is dus niet gebeurd, in mijn tijd niet en ook bij mijn opvolgers niet. De Kamer was het er eigenlijk wel mee eens.

De heer **Van Gerven**: Was u daar niet beducht voor, dat het alsnog zou gebeuren en dat de Kamer dat zou doen? U kent de Kamer.

Mevrouw **Netelenbos**: De Kamer vond het ook belangrijk – kijk ook naar de planologische kernbeslissing – dat de opbrengst van de hsl stevig was. Daar was de Kamer ook mee akkoord gegaan. Het hangt natuurlijk af van de samenstelling van de Kamer. Die wisselt sterk, maar dat geldt ook voor kabinetten.

De heer **Van Gerven**: Maar begrotingstechnisch zat hij er maar voor 100 miljoen in en niet voor 148 miljoen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar het bedrijf zelf heeft een bod gedaan. Dat blijf ik zeggen. Ik vind dat het bedrijf keurig behandeld is in die verdere procesgang.

De heer **Van Gerven**: In overleg met Financiën en met de landsadvocaat is besloten om die kan-bepaling ten aanzien van die tariefrestringie erin te zetten en een dag erna gewoon een brief te sturen met de mededeling: we gaan het niet doen. Waarom is die brief pas in april 2002 verstuurd?

Mevrouw **Netelenbos**: Volgens de afspraken was er tot september 2002 de tijd om daarover te beslissen. Er moest natuurlijk ook nog met de Kamer gesproken worden over de uitkomst van de onderhandelingen en het contract. Er is ook door NS nog een gesprek met mij gevoerd hierover.

De heer **Van Gerven**: Wanneer was dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Na de tekening van het contract.

De heer **Van Gerven**: Dat is dus in december 2001 geweest.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Dat werd ook aangevraagd en dat leidde ertoe dat uiteindelijk in april, dus nog voor september 2002, de brief aan de heer Döbken van de NS is gestuurd.

De heer **Van Gerven**: Daar zit toch een aantal maanden tussen. Was dat omdat u daar nog wel met de Kamer over wilde spreken, over die tariefrestricte? Beluister ik dat goed?

Mevrouw **Netelenbos**: De Kamer kon na tekening natuurlijk sowieso praten over het contract.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar als u als Minister een brief verstuurt waarin staat dat u het gaat niet gaat doen en de Kamer komt daarna met het verzoek om dat toch te doen, is dat natuurlijk heel erg onplezierig voor u als Minister.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat komt wel vaker voor.

De heer **Van Gerven**: Hebt u om die reden die brief toch maar wat later verstuurd?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, daar zit geen diepere gedachte achter.

De heer **Van Gerven**: Waarom is hij dan niet meteen verstuurd?

Mevrouw **Netelenbos**: Omdat er nog een aantal gesprekken is gevoerd, ook met de NS en met een hele batterij juristen van de NS. Ik kan me dat nog levendig herinneren. Ik moet even denken wanneer het was. In december is de tekening van contract, dus het zal in januari of februari zijn geweest dat er een overleg is geweest met een hele batterij juristen van de NS en de leiding van de NS over dit artikel.

De heer **Van Gerven**: Dat was in januari of februari? In die tijd is er nog heel veel koffie gezet, om het zo maar eens te zeggen?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik dacht het wel, ja.

De heer **Van Gerven**: Wat was daar de uitkomst van?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat zij vonden dat dat artikel onmiddellijk geactiveerd diende te worden en ik vond dat dat niet het geval was.

De heer **Van Gerven**: Een hele batterij juristen, wat moeten we ons daarbij voorstellen?

Mevrouw **Netelenbos**: Heel veel. Het was echt een hele kring, dus misschien wel drie of vier juristen van de kant van de NS die van mening waren dat dit nu toch onmiddellijk geactiveerd moest worden. Ik weet nog dat ik dat zelf heel vreemd vond. De inkt was nog niet droog of men kwam de overeenkomst heropenen.

De heer **Van Gerven**: Wat was hun argumentatie dan? Wat zeiden die juristen?

Mevrouw **Netelenbos**: Geld. Gewoon minder geld. NS was in die tijd – nog wel, denk ik – een behoorlijk financieel stevig bedrijf. Op zichzelf hoefde zij zich dus niet zo druk te maken over die tariefrestrictie. Als die zou worden ingevoerd, zouden ze daarnaast minder inkomsten krijgen van de passagiers. Tenminste, daar ga je dan van uit. Of ze daar netto veel aan over zouden houden, was dus nog zeer discutabel.

De heer **Van Gerven**: Was hun juridische argumentatie alleen maar geld?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat denk ik, ja.

De heer **Van Gerven**: Dat denkt u?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Zij probeerden u ervan te overtuigen om het toch te doen. Dat was eigenlijk toch al afgekaart? Ik snap dat niet.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat vond ik ook, maar zij dachten daar kennelijk anders over.

De heer **Van Gerven**: Het zat hun toch wel heel hoog, mogen we constateren.

Mevrouw **Netelenbos**: Het hele gedrag – dat trouwens door de hele geschiedenis heen gaat – van het staatsbedrijf NS, van linksom of rechtsom proberen om eigenlijk de dominante beslisser te zijn in dit soort projecten en het niet verinnerlijken van de verzelfstandiging van 1995, was toch wel voortdurend aan de orde. Als ze bij het kabinet hun zin niet kregen, ging het via de Kamer. Dat was een constante en dat vond en vind ik ouderwets staatsbedrijfsgedrag.

De heer **Van Gerven**: Een meerderheid van de Kamer was voor die restrictie. Er is ook een motie aangenomen met het verzoek om opnieuw met de NS te gaan praten, onder bepaalde voorwaarden

Mevrouw **Netelenbos**: Te spreken, stond er. Die motie is verschillend te lezen. Ik neem aan dat u het over de motie-Feenstra hebt.

De heer **Van Gerven**: Er zijn twee moties.

Mevrouw **Netelenbos**: Die kun je lezen als: u moet er nog een keer over spreken. Er staat niet dat het artikel hoe dan ook moet worden geactiveerd. Dat staat er niet, dus het was een slimme motie.

De heer **Van Gerven**: Zo hebt u haar geïnterpreteerd?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, ik heb haar vanmorgen nog weer even gelezen.

De heer **Van Gerven**: Die motie-Feenstra was nog in uw tijd, hè?

Mevrouw **Netelenbos**: Deze motie wel.

De heer **Van Gerven**: De latere niet. Dat is toch de reden dat die brief later verstuurd is? Speelde die ook een rol?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik denk dat een rol heeft gespeeld dat er nog discussies liepen, maar er zit geen rijkere gedachte achter.

De heer **Van Gerven**: Een ander punt is de garantstellingsdiscussie. Die garantstelling is opgehoogd van 100 miljoen naar 200 miljoen. Is dat ook gebeurd om een toekomstig faillissement te voorkomen, gezien het zeer hoge bod van NS?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, het woord «faillissement» is nooit gevallen in mijn tijd. Wij kenden ook het bedrijfsplan niet. Ik ging er werkelijk nog vanuit dat als deze raad van bestuur en deze raad van commissarissen een bod deden, zij wisten wat ze deden en dat daar een stevig bedrijfsplan onder lag. Het verlagen van vergoeding als het gevolg van het overhevelen van een zeker risico is door mijn mensen uitonderhandeld met de NS vanuit de gedachte dat er dan een reëler bod lag en dat ook het werk dat gedaan moest worden ten aanzien van het vervoer beter door de vervoerder kon worden gedaan. De onderhandelingen met de NMBS en de SNCF met betrekking tot de frequenties enzovoorts zijn toch echt iets van de spoorvervoerder en niet van een departement van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: Door de garantstelling, die 200 miljoen, ging het bod met 12 miljoen omlaag. U noemde ook even de afspraken met de Belgen en de Fransen. Daar stond 18 miljoen tegenover. Daardoor kon het bod wat omlaag en werd het een wat reëler bod, zo hoor ik uit uw woorden. Dan lag het bij de vervoerder, waar het hoorde.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, waar het hoort. Dat is ook een goede spelverdeling. Wij hoefden die kosten niet meer te maken en zij natuurlijk wel.

De heer **Van Gerven**: Hoe werden de inkomsten van de concessieovereenkomst verwerkt in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat?

Mevrouw **Netelenbos**: Daar vraagt u wat.

De heer **Van Gerven**: U was Minister.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat gaat natuurlijk op de normale manier. Als je inkomsten krijgt uit een tender, worden die geboekt als inkomsten.

De heer **Van Gerven**: Hoe stonden die in de boeken? Weet u dat?

Mevrouw **Netelenbos**: U overvraagt me nu echt ten aanzien van waar die precies werden geboekt. Het zal wel bij de algemene inkomsten zijn. Daar heb ik me echt niet op geprepareerd hoor, moet ik u zeggen.

De heer **Van Gerven**: Nou ja, het is toch wel belangrijk.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat vind ik niet.

De heer **Van Gerven**: U vindt dat niet belangrijk?

Mevrouw **Netelenbos**: Als de Staat inkomsten heeft, maakt het niet uit of die op artikel A worden geboekt of artikel B. Het zijn inkomsten, voor Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: Ik wil het toch scherp te krijgen. Het is voor 100 miljoen ingeboekt in de boeken.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Als je een niet-reële businesscase hebt, een risicovolle constructie ...

Mevrouw **Netelenbos**: Die term kan ik niet met u delen, «niet-reële businesscase». Anders waren wij natuurlijk niet akkoord gegaan.

De heer **Van Gerven**: In uw ogen was het een reële businesscase.

Mevrouw **Netelenbos**: Wij konden niet beoordelen wat het bedrijfsplan van de Nederlandse Spoorwegen was.

De heer **Van Gerven**: Als de businesscase toch kwetsbaar was, het helemaal omver was gekukeld en het helemaal failliet was gegaan, had u helemaal geen inkomsten gehad.

Mevrouw **Netelenbos**: We hadden wel een plan B. Dat hadden wij overigens ook voor de Betuweroute. Als er geen vervoerder zou zijn voor dit soort grote projecten, zou de Staat zelf een ontwikkelingsmaatschappij oprichten. Dat is niet ongebruikelijk. In het Verenigd Koninkrijk, waar men al langer met dit bijltje hakt, zie je dat de terugvaloptie altijd is dat de Staat het zelf kan overnemen. In die zin waren wij dan niet vervoerloos gebleven, als dat uw opmerking was.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat dat plan B was. Zou er dan ook 100 miljoen binnen zijn gekomen? Moeten we dat dan zo zien?

Mevrouw **Netelenbos**: Dan hadden we in elk geval geld verdiend met de businesscase die dan gemaakt zou worden. Dat hadden wij natuurlijk slim gedaan.

De heer **Van Gerven**: Dat zullen we niet weten. Ik geef graag het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Ik heb nog een paar vragen, om het wat beter te kunnen snappen. Helemaal op het eind van de onderhandelingen over die concessie is er een onderhandelteam. Dat doet zelf zijn werk. De heer Korf, die dat leidde, heeft hier verklaard dat hij u op een gegeven moment, 's avonds laat of 's nachts, belde en zei: ze willen hoe dan ook die tariefrestrictie erin, dat is de enige manier om het te regelen, laat me het doen, wat vindt u? Zo ging dat ongeveer, toch? Klopt dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. En als dat dan betekent dat NS niet eenzijdig dit artikel kan activeren, is er op zichzelf niets aan de hand.

De heer **Elias**: Zo is het gegaan? Hij vroeg u vlak voor dat hij zei «we zijn akkoord»: mevrouw Netelenbos of Tineke ... Ik weet niet hoe de verhoudingen waren.

Mevrouw **Netelenbos**: Tineke, zei hij.

De heer **Elias**: Hij zei Tineke ... Het was 's nachts, begrijp ik?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat weet u denk ik beter dan ik.

De heer **Elias**: Het was laat.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: «Dit is de enige manier, zullen we het zo maar doen? We zetten erin dat het een bepaling is die kan worden ingeroepen alleen door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dus zo veel kwaad kan het ook weer niet en laten we het zo maar doen.» Heb ik het dan goed begrepen?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: Zo gaat dat dan. Dan komt dat erin en dan blijkt later, heel snel eigenlijk al, dat het de strategie van de NS is geweest om dat element erin te hebben en die onderhandelingen te gebruiken – of misbruiken, al naar gelang de manier waarop je daartegen aankijkt – om dat bod van 178 miljoen op grond waarvan de NS gewonnen had als de wiedeweerga naar beneden te onderhandelen.

Mevrouw **Netelenbos**: Het was al 148 miljoen geworden.

De heer **Elias**: Er was al een eerdere discussie over geweest, maar ik heb het nu specifiek hierover. NS wilde het dus weer omlaag krijgen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: Voorzag u dat niet?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Dat dat zo opzichtig zou gebeuren, voorzag ik niet. Ik kan me best voorstellen dat dat in de loop van jaren gebeurt, wanneer er ook ervaring is opgedaan. Er reed nog geen trein, hè? We hebben het hier over een stadium waarin er nog geen trein reed. Die rijdt nog niet, maar die reed toen ook niet. Dat maakt dus ook dat er geen enkele ervaring was opgedaan met het verdienmodel. Ik kan me voorstellen dat op een moment waarop blijkt dat alle aannames ... Het zijn altijd aannames. We wisten toen ook niet dat er prijsvechters zouden komen in de luchtvaart. Het is nu zo goedkoop om te vliegen. Dat kost een paar tientjes.

De heer **Elias**: Het was dus hun strategie ...

Mevrouw **Netelenbos**: Dat had kunnen betekenen dat je op een gegeven moment zei: oké de wereld is veranderd en we passen dit toe. Dat was toch niet het geval op de dag waarop de inkt nog nat was? Dat was heel vreemd.

De heer **Elias**: Hoeveel zat er precies tussen? Er werd 5 december getekend. Daar gaan we het straks nog even over hebben.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat weet ik niet precies.

De heer **Elias**: Binnen een maand stonden de heren juristen op de stoep?

Mevrouw **Netelenbos**: Zoiets ja.

De heer **Elias**: U zei: ik zie ze nog staan, in een soort kring.

Mevrouw **Netelenbos**: We zaten aan een ronde tafel.

De heer **Elias**: Waar? Op uw departement?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, bij mij op het departement.

De heer **Elias**: U zegt dat u al die juristen nog ziet zitten. Was dat al binnen een paar dagen na ondertekening?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, ik geloof niet dat het al na een paar dagen was. In ieder geval binnen een of twee maanden. Dat weet ik niet precies meer. In elk geval zoiets.

De heer **Elias**: Waarom zat u erbij? U hebt net uitgelegd dat u die dingen delegeerde en zo en hier zat u ineens bij.

Mevrouw **Netelenbos**: Omdat de top van de NS er ook bij zat. Uit egards.

De heer **Elias**: Oké, om de verhoudingen, zo mogelijk, nog goed te houden.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Elias**: Dan gaan we naar het laatste stukje, met mijnheer Van Gerven denk ik.

De heer **Van Gerven**: We gaan naar het tekenen van de concessieovereenkomst. Alles is uitonderhandeld en er is afgesproken om op 12 december 2001 te ondertekenen. Begin december wordt dit vervroegd naar 5 december. Wat was hiervan de reden?

Mevrouw **Netelenbos**: De reden was dat alle onderhandelingen klaar waren. Op een moment waarop alle onderhandelingen zijn geëffectueerd, kan er getekend worden. Aan de Minister en aan de Minister van Financiën is gevraagd of er op 5 december getekend kon worden en dat hebben wij gedaan.

De heer **Van Gerven**: Het was niet uw idee om het een week te vervroegen?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat was niet mijn idee. Dat had te maken met de stand van de onderhandelingen. Ik weet wel waarom u dat vraagt, namelijk omdat er een Kamerdebat was gepland.

De heer **Van Gerven**: De vraag is natuurlijk of er een relatie is met het Kamerdebat dat op 6 december gepland stond en dat over de concessie ging.

Mevrouw **Netelenbos**: Er ligt in die zin geen relatie. Ik had aan de Kamer voorgesteld, om precies te zijn op 16 november, om een vertrouwelijk overleg te voeren over de uitkomst van de onderhandelingen. We hadden wel vaker vertrouwelijk overleg. Dit gaat ook over bedrijfsgegevens en dat zijn geen zaken die je in het openbaar kunt bespreken. Dat geldt ook voor het contract. Dat is ook geen openbaar stuk. Dat heeft te maken met bedrijfsgeheimen. Dat maakt dus dat ik op 16 november tegen de Kamer heb gezegd: zullen we nog voordat we gaan tekenen een vertrouwelijk overleg hebben, zodat we met jullie de ins en outs kunnen bespreken? Daar had men geen behoefte aan.

De Kamer was er natuurlijk behoorlijk gepikeerd over dat op 5 december getekend was, terwijl zij op 6 december een overleg had. Mijn standpunt is – dat heb ik toen gezegd en dat heeft men uiteindelijk geaccepteerd – dat de Kamer niet mee onderhandelt. Dat kan niet. Als je maandenlang zo bezig bent met onderhandelen, kan het niet zo zijn dat een gedachte die nog opborrelt in de Kamer op 6 december er nog even in wordt onderhandeld. Zo werkt dat niet.

De heer **Van Gerven**: Maar ...

Mevrouw **Netelenbos**: Misschien mag ik even ...

De heer **Van Gerven**: Nee. Ik onderbreek u even, want dat begrijp ik niet.

Mevrouw **Netelenbos**: Begrijpt u dat niet?

De heer **Van Gerven**: Nee. U wilt op 16 november onderhandelen, of, nee, overleggen met de Kamer, vertrouwelijk. Ik ga ervan uit dat de Kamer dan ook nog enige input heeft.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Ik had al vaker gezegd, ook voor november, dat de Kamer bij dit soort onderhandelingen in een openbare aanbesteding niet mee onderhandelt. Wat de Kamer wel kan doen, is de uitkomst goedkeuren of afkeuren. Dat kan de Kamer doen.

De heer **Van Gerven**: De Kamer had toch kunnen zeggen op 16 november, in beslotenheid: mevrouw Netelenbos, wilt u ook bijvoorbeeld toch maar een tariefrestrictie afspreken, want daar zijn wij in meerderheid voor.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik ben van mening – dat wist de Kamer en dat was ook al veel eerder gecommuniceerd – dat de Kamer niet mee kan onderhandelen. Als je kiest voor ...

De heer **Van Gerven**: Wat heeft het voor zin om dan op 16 november aan de Kamer te vragen of zij geïnformeerd wil worden, als men geen enkele inbreng kan hebben en als dat ook in beslotenheid tot geen enkele actie van de Kamer kan leiden?

Mevrouw **Netelenbos**: De Kamer moest ja of nee zeggen, want dat is natuurlijk wel wat speelt. Het helpt natuurlijk altijd als je goed begrijpt wat er allemaal staat in dit soort heel complexe documenten. Het zijn vaak

heel ondoorgroendelijke documenten. Overleggen over «kijk, dit betekent dit en dit betekent dat en zus en zo», gebeurde veel vaker.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, als de Kamer nu op 16 november nee had gezegd, wat was er dan gebeurd?

Mevrouw **Netelenbos**: Dan had ik toch geprobeerd haar te overtuigen ...

De heer **Van Gerven**: Maar ze volhardde?

Mevrouw **Netelenbos**: Nou, dan was er misschien een moment geweest waarop ik had gezegd: dat kan ik niet voor mijn rekening nemen, in dit stadium. Dat had gekund.

De heer **Van Gerven**: Had het ook kunnen leiden tot verder onderhandelen met de NS?

Mevrouw **Netelenbos**: Nou, dat lijkt mij niet. Het zat zo in een eindfase dat dat niet kon. Zo werkt dat niet met onderhandelingen. Als wij een weg aanbesteden – dit is echt niet zo anders dan aanbestedingen die we voor wegen, tunnels en bruggen doen – en Rijkswaterstaat uiteindelijk over een uitkomst onderhandelt, onderhandelt u ook niet mee. Dat kan niet.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar het gebeurt wel vaker dat een Minister iets besluit of voorstelt ...

Mevrouw **Netelenbos**: Dan kunt u nee zeggen.

De heer **Van Gerven**: ... met de kanttekening: mits het parlement het goedkeurt.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat stond hier ook. U had op 6 december ook kunnen zeggen: de uitkomst staat ons niet aan, dus wij keuren het niet goed.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar er ligt wel een contract dat getekend is. Op 16 november was dat niet het geval.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, maar zo zijn de spelregels. Dat heeft de Kamer – dat heb ik toen natuurlijk ook uitgelegd, want daar was discussie over – ook geaccepteerd.

De heer **Van Gerven**: Mag ik samenvattend op dit punt dat zeggen dat u hebt voorgesteld om de Kamer vertrouwelijk te informeren over wat er uit was onderhandeld, dat de Kamer dat niet heeft gedaan en dat u geen betrokkenheid hebt bij het vervroegen van de ondertekening van 12 naar 5 december, dat u daar niet de geestelijk moeder van bent ...

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, zeker niet.

De heer **Van Gerven**: ... maar dat gewoon van ambtelijke zijde is voorgesteld om het een week te vervroegen. Kan het zijn dat de ambtenaren dachten: dat is wel handig, want dan is er getekend voor de Kamer daar weer koffie over gaat zetten?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik weet niet wat ze dachten, maar ze hadden wel vertrouwen in mijn relatie met de Kamer.

De heer **Van Gerven**: U weet niet of dat een overweging is geweest van ambtenaren om het een week te vervroegen, om dat voor te stellen?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Uiteindelijk is het echter altijd zo dat de Kamer ja of nee kan zeggen, maar niet mee onderhandelt. Dat kán niet bij dit soort complexe dingen.

De heer **Van Gerven**: Uw punt is duidelijk. U hebt gezegd dat het kabinet daarover gaat of in dit geval de Minister en dat het niet aan de Kamer is.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: In de dagen voorafgaand aan de ondertekening heeft de NS nog wel een aantal bezwaren geuit. Die gingen met name over het feit dat er met de NMBS, de Belgen, nog een aantal open einden waren, zaken die niet goed waren geregeld. U hebt gezegd dat u uit had onderhandeld dat het risico bij hen lag. De Belgen zeiden: luister eens, met ons is een aantal zaken niet afgesproken. Had u er kennis van dat de NS toch grote bezwaren had?

Mevrouw **Netelenbos**: Daar spelen een paar dingen. In de eerste plaats is er al in 1996 een verdrag gesloten met de Belgen over het rijden tot Brussel Midi, nog door mijn voorganger.

De heer **Van Gerven**: Het gaat nu over Breda–Brussel en dergelijke.

Mevrouw **Netelenbos**: Volgens mij hebben de Belgen het spel fantastisch gespeeld. Dat is mijn analyse. De Belgen hadden verdragstechnisch al een afspraak met de Nederlandse overheid. Vervolgens was de vraag hoe die geëffectueerd moest worden met die 32 treinen, de stops in België en al die dingen meer. We hebben NS een korting gegeven op de concessiebijdrage, omdat zij dat zouden doen vanuit hun kennis van het rijden van treinen. Zij zijn daarmee akkoord gegaan. Dat ze uiteindelijk dachten «ja, nu staan we ervoor» zal allemaal wel kunnen, maar dat leidde uiteindelijk tot die tariefkorting.

De heer **Van Gerven**: Er zijn noodbrieven of waarschuwingsbrieven door de NS gestuurd, nog twee dagen voor de ondertekening.

Mevrouw **Netelenbos**: Maar niet naar mij.

De heer **Van Gerven**: Daar hebt u geen weet van?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, die zijn niet naar mij gestuurd. Bovendien geeft het zo nu en dan een weinig professionele indruk aan die kant. Je gaat eerst met iets akkoord, vervolgens bedenk je je weer en denk je «oh, hoe moeten we dat doen».

De heer **Van Gerven**: Er was wel een nieuw feit, namelijk dat NMBS heel duidelijk te kennen gaf: luister eens, Breda–Brussel en Den Haag–Brussel het zal wel, maar dat hebben we allemaal niet afgesproken en we willen nog discussiëren over de opbrengstverdeling.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar in de afspraak over de tariefkorting zat toch dat zij die onderhandelingen zouden voeren? Dat lijkt me ook niet meer dan logisch.

De heer **Van Gerven**: Goed, dat punt is duidelijk. Hadden de ambtenaren u hier niet van op de hoogte moeten stellen: luister, er zit toch nog wel een flinke spanning op de lijn in de discussie tussen de NMBS en de NS?

Mevrouw **Netelenbos**: Die moest NS oplossen en NS heeft haar handtekening gezet. Dat was voor ons toch het signaal dat men akkoord ging?

De heer **Van Gerven**: U vond niet dat u op de hoogte had moeten worden gesteld van de brieven die aan de heer Korf waren gericht?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, nee, nee. Dit gaat eindeloos door met NS. Als ze een handtekening komen zetten, is dat voor ons voldoende.

De heer **Van Gerven**: U zegt: het is uitonderhandeld, het is klaar.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Ook het feit dat die laatste brieven u niet bereikt hebben, die noodbrieven ...

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, want ik weet ook niet op welk niveau uit dat heel grote gebouw van NS die zijn gekomen. Het was nogal een grote organisatie toen.

De heer **Van Gerven**: Was u zich ervan bewust dat de vervoersoperatie die NS en KLM voorstelden alleen in een heel gunstig scenario levensvatbaar zou zijn?

Mevrouw **Netelenbos**: Mijn standpunt is en was dat als het bedrijf NS samen met KLM een voorstel doet, je ervan uit mag gaan dat dat een verantwoord voorstel is.

De heer **Van Gerven**: Is dat niet wat te makkelijk?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, dat vind ik niet.

De heer **Van Gerven**: U moet toch beoordelen of het een reëel bod is van degene die biedt?

Mevrouw **Netelenbos**: The proof of the pudding is in the eating. Het gaan presteren en rijden had moeten aantonen dat zij dat voor elkaar kregen. Je zou ook verwacht kunnen hebben dat toen de handtekening werd gezet, zij er als de wiedeweerga voor zouden zorgen dat zij treinen gingen bestellen en dat zij gingen doen wat was afgesproken. Dat heeft nog jaren geduurd.

De heer **Van Gerven**: Er lagen berekeningen, toentertijd al.

Mevrouw **Netelenbos**: Bij NS dan zeker.

De heer **Van Gerven**: Nee, berekeningen van dienaren van u waarin stond dat er een kans was van 50%, een grote kans, een major risk – ik noem het nog maar een keer – dat het bijvoorbeeld in 2011 failliet zou zijn.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat was van een externe adviseur, geloof ik, of van een medewerker.

De heer **Van Gerven**: Vanuit de beoordelingsteams, de assessmentteams, werd die informatie aangedragen.

Mevrouw **Netelenbos**: Maar niet vanuit de tenderboard en niet vanuit de landsadvocaat. Uiteindelijk vind ik, nogmaals, dat je ervan uit mag gaan dat een volwassen bedrijf dat verzelfstandigd was, dat naar de beurs wilde en dat ambities had in het buitenland, en die ook heeft waargemaakt zo hier en daar, weet wat het doet. Ik ga niet als een soort moederkloek denken van: zouden zij nou wel weten wat zij doen? Dat zou toch heel ernstig zijn?

De heer **Van Gerven**: Dus u zegt: ze hebben met hun volle verstand een bod gedaan ...

Mevrouw **Netelenbos**: Zo is dat, en ze staan voor hun handtekening.

De heer **Van Gerven**: ... en ze moeten de eigen boontjes doppen.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Als ik terugkijk op die periode, of als wij terugkijken, heeft het er toch ook wel iets van dat het er – ik weet niet of u dat ook vindt – aan beide zijden toch wel stevig aan toe ging en dat er hoog spel is gespeeld.

Mevrouw **Netelenbos**: Wat betreft de onderhandelingen over het hogesnelheidsvervoer: onderhandelingen zijn altijd stevig. Dat is op zichzelf niet abnormaal. Je ziet nu ook bij wegebouw met nieuwe vormen van contractvorming dat sommige wegebouwers het daar ook heel moeilijk mee hebben. Dat komt allemaal voor. Wat speelde in die tijd, is dat NS zelf in opperste verwarring was. We hadden, zoals ik al zei, autonomen binnen de organisatie die niet luisterden naar de directie van NS. We hadden de ene staking na de andere. We stuurden bemiddelaars het veld in, zoals de heer Stekelenburg en de heer Blankert, die nog nooit zo geschoffeerd zijn en die ook de opdracht aan mij teruggaven omdat zij in zo'n situatie niet wensten te bemiddelen.

De heer **Van Gerven**: Door wie werden zij geschoffeerd?

Mevrouw **Netelenbos**: Door de NS.

De heer **Van Gerven**: Door de directie?

Mevrouw **Netelenbos**: Door de partijen bij NS. Dat zal niet alleen de directie zijn geweest. In elk geval kwamen die twee grote polderaars met stoom uit hun oren bij mij terug en zeiden: we geven de opdracht tot bemiddeling in het conflict terug.

De heer **Van Gerven**: Ik neem aan dat die polderaars zaken deden met de directie van de NS.

Mevrouw **Netelenbos**: Zeker, en ook met de bonden. Zij kwamen in elk geval niet verder. Toen heb ik professor Peters ...

De heer **Van Gerven**: Maar zij voelden zich geschoffeerd, door NS?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, door de hoofdrolspelers in dit conflict bij NS.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u noemde de vakbonden.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat is een complex.

De heer **Van Gerven**: Maar wel vanuit NS, om het toch even scherp te krijgen?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, zeker. Dus zij kwamen daar niet verder. Toen heb ik de Belgische professor Peters gevraagd om te interveniëren en die werd geframed dat hij geen professor was, dus die zei ook: waar heb je me nu naartoe gestuurd? Die gaf op een gegeven moment ook zijn opdracht terug.

Het was dus heel ernstig in die tijd. Dat kleurt natuurlijk ook de verhoudingen. Wat ik aan het begin al zei, is dat ik een verzelfstandigd NS aantrof zonder enige contractuele relatie. Ik vind dat zelf ook echt een politiek lijk in de kast, in de zin van: je gaat toch niet een bedrijf verzelfstandigen zonder dat je regelt hoe de verhoudingen zijn? Dat was niet geregeld. Dan zei men tegen mij dat ik er iets aan moest doen en dan was ik, omdat ik geen formele relatie had, afhankelijk van de goedertierenheid van NS en dat liep niet altijd goed af. Ik heb ben zelf ook als de wiedeweerga begonnen met een nieuwe Spoorwegwet.

Binnen mijn departement was er ook nog een strijd tussen de markt-denkers enerzijds, die vanuit Economische Zaken in het departement waren gehaald, en de meer collectieve openbaarvervoersdenkers anderzijds. Dat heeft er uiteindelijk in geresulteerd dat die marktdenkers van het dossiers af zijn gezet. Dat was dus de situatie. Het was dus ook gewoon een heel complexe tijd. In die periode zijn we dus ook nog bezig met die tender.

De heer **Van Gerven**: Ik zie dat de stoom nog een beetje uit uw oren komt, over die periode.

Mevrouw **Netelenbos**: Het was eigenlijk tragisch wat er allemaal gebeurde. Nu heeft de Minister natuurlijk weer een formele relatie. Er is een keurige wet, die wij hebben gecomponeerd. Die was er echter niet. Het was ook een transitieperiode. U ziet nu ook bij het persoonsgebonden budget en zo dat transities altijd verschrikkelijk ingewikkeld zijn.

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

De heer **Elias**: Dan komen we op de eindfase. Is het juist dat u de heer Timmer op 31 december 2001, in zijn functie als president-commissaris, hebt gevraagd om NS-directeur Huisinga te ontslaan?

Mevrouw **Netelenbos**: Dat is juist, ja.

De heer **Elias**: Waarom vroeg u hem dat?

Mevrouw **Netelenbos**: Ik vroeg hem dat omdat de conflictsituatie binnen de NS, met stakingen en het niet op tijd rijden, maar niet tot een oplossing kwam. In de Tweede Kamer is mij menigmaal gevraagd om de heer Huisinga te ontslaan. Ik heb daar lang weerstand tegen geboden en gezegd: wij gaan hier niet over het ontslag van de directeur. Er was een heel complex van ongenoegen ten aanzien van de prestaties en de kwaliteit. Het opnieuw niet halen van wat men plechtig had beloofd ten

aanzien van de prestaties, het op tijd rijden, was de druppel. De Kamer zei toen opnieuw: je móet er iets aan doen, want dit accepteren wij niet. Toen hebben wij op het departement de conclusie getrokken dat het toch maar beter was als de heer Huisinga het stokje zou overgeven aan iemand anders.

De heer **Elias**: Maar die druppel was feitelijk 0,1% non-precisie in de ...

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, als dat zo isoleert dan is het natuurlijk bespottelijk. In het complex van de grote conflicten en de stakingen, is het net de druppel, na plechtige beloftes uiteraard, die uiteindelijk leidt tot zo'n situatie.

De heer **Elias**: Gelet op ons onderzoek is de vraag of zijn plaats of de verwickelingen rond de HSL-Zuid daarbij een rol speelden of niet.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, absoluut niet. Helemaal niet.

De heer **Elias**: Dat heeft er verder niet zo veel mee te maken. Het resultaat was wel dat de hele raad van commissarissen, waarvan de rest aan de overkant van het spoor in een ander hotel zat te wachten, dezelfde dag nog opstapte.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, dat had ik niet verwacht. Ik had toch verwacht dat zij begrip zouden hebben voor de enorme maatschappelijke onrust die er was ontstaan over het rondje om de kerk, de stakingen, de autonomen enzovoort en dat zij met mij samen zouden willen zoeken naar een oplossing.

De heer **Elias**: Wat ingewikkeld blijft, is natuurlijk toch hoe je het pleidooi, dat u ook hier weer hebt gehouden, voor een zelfstandig opererend bedrijf dat zelf de broek ophoudt combineert met het feit dat je toch als politiek zegt dat men de hoogste man eruit moet gooien, waarna de raad van de commissarissen dat weigert en opstapt. Ze moesten hun eigen broek ophouden, dus je kunt ook de vraag stellen waar u zich mee bemoeide.

Mevrouw **Netelenbos**: Wij waren wel de enige aandeelhouder, en zijn dat nog steeds, en zij hadden wel afspraken met ons gemaakt die ze niet na konden komen.

De heer **Elias**: Het gevolg was dat bij dat zelfstandige bedrijf NS uiteindelijk een oud-politicus voorzitter van de raad van commissarissen werd en er ook vier topambtenaren in kwamen. Dat zijn toch feiten, mevrouw Netelenbos?

Mevrouw **Netelenbos**: Jawel, maar die oud-politicus was al heel lang geen politicus meer. Die had natuurlijk bij de Rabobank zijn sporen verdiend. Die topambtenaren waren echt maar een heel tijdelijke oplossing, omdat in die situatie NS niet kon functioneren zonder raad van commissarissen. Dat was echt maar een noodgreep.

De heer **Elias**: Ik had nog één vraag open staan uit eerder in het verhoor. Daar bleef ik nog even bij hangen. Dat ging over de kwestie dat ten aanzien van de concessieovereenkomst die er zou komen door de NS werd beloofd: wij zorgen ervoor dat wij in 93 minuten naar Brussel kunnen rijden. Er waren op uw departement intern berekeningen gemaakt waaruit bleek dat er een reële kans bestond dat ze dat niet zouden halen.

Die werd op 50% geschat. De kans bestond dat daardoor aanmerkelijk minder werd verdiend, sterker nog: dat heel HSA al in 2011 failliet zou gaan. De heer Van Krieken heeft dat hier ook voor de commissie verklaard. Die gegevens waren bij uw projectdirectie bekend, maar niet bij u. U zei daarnet: ik had dat eigenlijk wel moeten weten. Als u dat geweten had, had u dan gezegd: als ze niet kunnen leveren wat ze beloven, als dat blijkt uit onze gegevens, moeten we het maar niet doen?

Mevrouw **Netelenbos**: Met een schatting van 50% kun je eigenlijk niets. Dat betekent dat de kans dat het wel lukt 50% is en de kans dat het niet lukt ook 50% is. Dat is natuurlijk een enorm dilemma, om daar dan het juiste standpunt in te bepalen. We hadden wel contractueel met NS afgesproken dat zij gingen over het materieel. Zij waren akkoord gegaan met die 93 minuten. Je mocht er toch van uitgaan dat zij zouden leveren. Als zij niet zouden leveren in de praktijk – dit is immers allemaal nog maar het voorspel van het straks laten zien dat je het kunt – dan had de overheid natuurlijk ook sancties kunnen toepassen.

De heer **Elias**: Daarover zou opnieuw worden onderhandeld, was de stelling van de heer Korf.

Mevrouw **Netelenbos**: Misschien nog over dat faillissement: die mijnheer Van Krieken had ook geen inzicht in het bedrijfsplan van de NS. Ik vind het altijd opvallend dat mensen al iets weten wat niet geweten kan worden. Je had toch kunnen veronderstellen dat NS met al die zware mensen die daar in de raad van commissarissen en de raad van bestuur zaten, wist dat zij deed?

De heer **Elias**: De heer Van Krieken was door uw eigen departement gehoord, juist om kritische massa en tegengas te geven.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar dat je dan weet dat in 2011 ... Nou, sorry hoor.

De heer **Elias**: Nog even terug naar mijn vraag: als u had geweten dat er een serieus en reëel risico was dat de NS niet kon waarmaken wat er werd beloofd, wat had u dan gedaan?

Mevrouw **Netelenbos**: Nogmaals, met een inschatting, een kansberekening, van 50% kun je niets als Minister.

De heer **Elias**: Stel dat dat de situatie was.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar stel dat. Dat was de situatie niet.

De heer **Elias**: Dat was de situatie. De stukken waren op uw departement.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, maar 50% is toch maar 50%. Dus het had ook zomaar wel gekund.

De heer **Elias**: Mijn vraag is dus of u als u dat geweten had, met die onzekerheidsmarge van 50%, dan ook had gezegd: ga maar gewoon door.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik vind die vraag niet te beantwoorden, omdat die zich niet voordeed.

De heer **Elias**: Die is op zich wel te beantwoorden. Ik vraag u nu wat u dan gedaan zou hebben.

Mevrouw **Netelenbos**: Met een kansberekening van 50% kun je niet veel. Als wij dan zeggen dat ze het niet halen, zeggen ze: hoezo?

De heer **Elias**: Gebleken is dat hij wel gelijk heeft gekregen.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, want er rijdt helemaal geen hogesnelheidstrein op de hsl.

De heer **Elias**: Maar de boel ging wel failliet. Als er niet door ...

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, omdat er niets rijdt.

De heer **Elias**: Ja.

Mevrouw **Netelenbos**: Maar waar ligt dat dan aan?

De heer **Elias**: Goed, ik moet niet met u in discussie gaan. Mijn vraag aan u is of u met de kennis van toen en de stukken die er lagen de beslissing niet anders had genomen.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee, die had ik niet anders genomen.

De heer **Elias**: De heer Van Gerven heeft nog een vraag.

De heer **Van Gerven**: Ik heb nog een korte vraag aan u. U vindt dat de heer Huisinga vervangen moet worden. De reden daarvoor hebt u geschetst. Dat hebt u aan de raad van commissarissen van NS laten weten. Dat was al voor de ondertekening van de concessieovereenkomst, voor 5 december 2001?

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Heb met de heer Timmer gesproken op 31 december.

De heer **Van Gerven**: Maar de heer Pans heeft eerder gesproken, namens u, met de raad van commissarissen.

Mevrouw **Netelenbos**: Het zou mij verbazen als dat voor 5 december was. Dat was volgens mij niet zo. Dat speelde dus later.

De heer **Van Gerven**: De hele discussie rond het aftreden heeft dus plaatsgevonden nadat de concessieovereenkomst is getekend?

Mevrouw **Netelenbos**: Ja. Die data zijn natuurlijk vijftien jaar na dato altijd lastig. Ik kan me echter niet voorstellen dat dat daarvoor al bekend was. Het beeld dat de heer Timmer schetste dat met hem niet beargumenteed is waarom dat moest gebeuren, daar herken ik me helemaal niet in. We hebben daar op oudejaarsdag over gesproken. Er was ook al een voorwaarschuwing, van de kant van de heer Pans. Dat je op een moment waarop het parlement menigmaal riep om een andere leiding bij de NS niet begrijpt dat dat uiteindelijk een keer moet gebeuren, vind ik wereldvreemd.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, het is in de maand december gebeurd. Dat is wat u zich herinnert.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, dat is wat ik me herinner.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Netelenbos, we komen zo langzamerhand tot een afronding. Ik wil u nog een paar kleine dingen voorhouden. In juni 2011 bent u ook in NRC vrij stevig over de NS, zoals u ook vandaag op een aantal punten bent geweest. U heeft zich vrij stevig uitgesproken over de onjuiste move, in uw beleving, dat het hoofrailnet wordt geïntegreerd in de hsl. U pleit ook, gelet op wat er allemaal is gebeurd, voor een nieuwe aanbesteding. Kunt u daar nog iets over zeggen, over uw oordeel?

Mevrouw **Netelenbos**: Eigenlijk moet je constateren dat NS hetgeen zij in eerste aanleg aan ons voorstelde, namelijk dat IC Max-bod, nu feitelijk heeft geëffectueerd. Daar hebben ze wel lang over gedaan. Het is natuurlijk toch behoorlijk wonderbaarlijk, omdat daarmee niet werd voldaan aan de intenties die in de planologische kernbeslissing vastlagen met betrekking tot rol en functie van de hogesnelheidslijn en we geen enkele spanning meer in het dossier konden houden ten aanzien van prestaties. Ik vond dat jammer. Als iemand een tender wint en die bakt er niets van, zou je eigenlijk opnieuw een tender moeten uitschrijven waardoor partijen die wel presteren op het hogesnelheidsvervoer kunnen meedoen. Dat was eigenlijk mijn opvatting en dat is het nog steeds. Ik vind het jammer dat het zo gegaan is. Ik vind dat wij geen enkele rol van betekenis vervullen met betrekking tot het hogesnelheidsvervoer in Europa. De Thalys en dus de NMBS en de SNCF zijn de lachende derde. U had het over prijzen van kaartjes. Ik weet niet of u weleens met de Thalys rijdt, maar de prijs van die kaartjes is behoorlijk aan de maat en het zit altijd stamp- en stampvol. Dat betekent dat er ontzettend veel behoefte is aan dat concept. Dat wij daar geen rol van betekenis in spelen, zit mij dwars. Ik had dat graag anders gezien, zoals u hebt gemerkt.

De **voorzitter**: Wij doen onderzoek naar de reden dat het beoogde vervoer over de hsl niet tot stand is gekomen. Wij vinden het daarom onze plicht, ook in opdracht van de Kamer, om te bekijken wat dan dat beoogde vervoer was en hoe dat gegaan is. Dat hebben we vandaag uit en te na besproken, denk ik. Zo gaandeweg ons verhoor, bespeurden wij bij u nog een hartenkreet. Ik denk dat het goed is dat wij u de gelegenheid geven om die hartenkreet even te uiten.

Mevrouw **Netelenbos**: Dat gaat over het volgende. Er wordt – ik vind dat een frame – gezegd dat omdat NS zo veel heeft betaald voor het mogen rijden op de hogesnelheidslijn, ze wel een goedkope trein moesten kopen. Dat nu is een grote onzinredenering. In de allereerste plaats ligt het probleem niet bij de kosten van de trein, maar bij het ontwerp van de trein. Het bouwen van hogesnelheidstreinen die 220 km/u en later 250 km/u rijden – ze zijn later opgeschoven naar 250 km/u – was niet de expertise van Siemens, Alstom en dat soort bedrijven. Die bouwden niet dat soort treinen, want hun treinen reden 300 km/u. Een bouwer van een trein moest dus een nieuw ontwerp gaan maken. Vervolgens hadden de gerenommeerde bouwers geen trek om een nieuw ontwerp te maken voor de order die NS uitzette.

De **voorzitter**: Ik ga u toch even onderbreken. Waar baseert u op wat u nu allemaal aan feiten presenteert, dat de gerenommeerde bouwers dit en dat? We zijn een onderzoek aan het doen, maar ik begrijp dat u het allemaal al weet.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja, er is natuurlijk al heel veel bekend. U praat ook met die bedrijven, neem ik aan. Nederland koopt vaak niet van de plank. Dan gaan er problemen ontstaan en dan gaan er ook complexiteiten ontstaan. We zien dat niet alleen bij het spoor, maar bijvoorbeeld ook bij een systeem als C2000 of ICT-systemen. Zo gauw je iets wilt wat niet gangbaar is, gaat er een probleem ontstaan. Omdat NS ook een lease-maatschappij heeft in Ierland, is de gedachte «wij moeten een goedkope trein hebben vanwege het feit dat we zoveel hebben geboden voor het mogen rijden» echt een onzinredenering. In een leasecontract neemt, afhankelijk van het aantal jaren waarop je je lease ordent, de druk op je balans toe of af. Hoe korter, hoe duurder en hoe langer, hoe goedkoper. Daarnaast was en is NS zeker geen armlastig bedrijf. Ik vind het dus een frame. Ik vind het het wegdrukken van je verantwoordelijkheid voor het feit dat je uiteindelijk met het bestellen van de treinen risico's hebt genomen die je wellicht beter niet had kunnen nemen en dat zeker niet de schuld bij de overheid ligt. Ik zou het ook jammer vinden als we het weer zo ordenen, dat de overheid het weer zo organiseert, dat het lijkt alsof wij die trein hebben besteld. Dat hebben zij willen doen. Het was contractueel uitgesloten dat de overheid er zich mee kon bemoeien. Het begrip kosten was geen dominant thema. Dat kon niet anders.

De **voorzitter**: We hebben dit onderwerp met de heer Zalm besproken, namelijk of toen het ingewikkeld werd bij HSA de vraag kon worden gesteld of de NS zelf een oplossing had moeten bieden. Hoe kijkt u daar dan naar?

Mevrouw **Netelenbos**: Een oplossing had moeten bieden voor?

De **voorzitter**: Of toen het bij HSA ingewikkeld ging, financieel ingewikkeld, de NS als moederbedrijf dat had moeten oplossen. Wat is daarop uw visie?

Mevrouw **Netelenbos**: Natuurlijk. Dat hadden zij moeten oplossen. Hetzelfde geldt overigens voor de KLM, die wat uit beeld blijft. Die had misschien ook iets actiever moeten zijn.

De **voorzitter**: We hebben wel in 2001 een concessieovereenkomst gekregen waarin werd afgesproken dat er in 2007 hogesnelheidsmaterieel zou rijden.

Mevrouw **Netelenbos**: Ja.

De **voorzitter**: De Fyra heeft gereden en is korte tijd later van het spoor gehaald. Ik zou toch graag van u willen weten wat u vanuit uw positie indertijd zou hebben kunnen doen om te voorkomen dat dit gebeurde. Wat zijn voor u nu de lessen?

Mevrouw **Netelenbos**: De trein is besteld drie jaar nadat ik weg was. Misschien hadden we niet in het contract moeten opnemen dat uitsluitend de NS over het materieel ging, zodat wij iets meer mee konden sturen. Dat had misschien uitgemaakt. Voor het overige vind ik toch dat een spoorwegbedrijf niet alleen maar nationale ambities moet hebben, want feitelijk hebben ze het nu zo ingevuld, maar ook internationale ambities. Dat is gewoon niet georganiseerd en daar is misschien ook onvoldoende visie op.

De **voorzitter**: Het beeld dat wij vanmorgen van de heer Zalm kregen, is dat u misschien wel spijt had van die Oranjecombinatie.

Mevrouw **Netelenbos**: Nee. Ik heb het al gezegd vanmiddag: had men maar naar mij geluisterd, dan hadden we nu gereden.

De **voorzitter**: Oké. Laat dat een mooie slotzin zijn voor u.

Mevrouw **Netelenbos**: Ik dacht het wel, ja.

De **voorzitter**: Dan is het moment daar om dit verhoor te sluiten. Bij dezen en mijn dank.

Sluiting: 17.57 uur.

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 22 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Döbken (High Speed Alliance), die wordt bijgestaan door de heer R. de Graaf.

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Döbken de belofte af.

De **voorzitter**: Mijnheer Döbken, we hebben de afgelopen dagen diverse mensen gehoord over de vervoersconcessie, dus het recht om te mogen rijden over de hogesnelheidslijn. We hebben ingezoomd op de discussie tussen de Staat en de NS over de hoogte van het bedrag. We zijn bij een punt gekomen dat de NS uiteindelijk die concessie heeft verkregen en het recht heeft gekregen om te rijden over de hogesnelheidslijn. Daarvoor werd een dochteronderneming opgericht, de High Speed Alliance (HSA) en u was de eerste directeur van HSA. Dat was vanaf januari 2002. U was op pad gestuurd om ervoor te zorgen dat dat treinvervoer over de HSL-Zuid tot stand zou komen, dat het van start kon gaan zodat die lijn kon worden gebruikt. In dit verhoor willen we vanmorgen ingaan op die beginjaren van HSA waarin zich een aantal problemen begint aan te dienen waardoor er eigenlijk al vrij snel een faillissement lijkt te dreigen voor HSA. Ook het proces van het bestellen van de treinen verdient wel enige aandacht. Daar willen wij vandaag ook met u over spreken. U werd eind 2001 gevraagd om de eerste directeur van HSA te worden maar u was daarvoor niet bij het bod betrokken. Kunt u vertellen hoe u deze opdracht hebt gekregen?

De heer **Döbken**: De toenmalige president-directeur Hans Huisinga heeft mij gevraagd of ik op het moment dat HSA, de nieuwe vervoersonderneming voor de hogesnelheidslijn, van start zou gaan, de leiding ervan op mij wilde nemen. Ik had natuurlijk wel een beeld bij wat een vervoersonderneming was, want ik werkte al heel lang bij een spoorbedrijf. Ik heb daar eigenlijk onmiddellijk ja op gezegd; ik vond het eervol. Alle clichés die daarvoor gelden, zoals uitdagend, zijn echt van toepassing. Dat blijkt maar weer na verloop van tijd.

De **voorzitter**: Dus u had echt het idee: ik krijg hier een mooie klus, hier ga ik mijn schouders onder zetten, een eervolle opdracht. Kunt u dan iets meer vertellen over welke opdracht u precies meekreeg?

De heer **Döbken**: Zorg dat die trein rijdt en dat de klanten krijgen waar ze recht op hebben. Zo simpel is dat. Met alles wat daarbij hoort op het gebied van commercie, marketing en branding, het in de markt zetten van een nieuwe trein, en uiteraard ook inclusief het hele vervoer, de exploitatie, zoals dat genoemd wordt bij een spoorbedrijf.

De **voorzitter**: Het was eigenlijk een vrij brede opdracht.

De heer **Döbken**: Het is een volledig brede opdracht om een heel nieuw spoorbedrijf op te richten. Vandaar dat het voor een spoorman zoals ik een buitengewoon eervolle en boeiende opdracht was.

De **voorzitter**: Uw hart ligt echt bij het spoorbedrijf.

De heer **Döbken**: Ja, ja, zeker.

De **voorzitter**: Dat merk ik al meteen aan het begin van dit verhoor.

De heer **Döbken**: Dank u wel.

De **voorzitter**: U kwam er binnen HSA vrij nieuw bij. Werd er nog even gekeken waarom niet iemand is gevraagd die ook bij het bod betrokken was en misschien ook het verleden daarin bij zich droeg?

De heer **Döbken**: Ik weet dat niet. Dat is een periode geweest waarin ik niet bij het bod of bij de overwegingen betrokken ben geweest. Dus daar kan ik geen mededelingen over doen.

De **voorzitter**: U had een start waarbij u dacht: ik zet mijn schouders eronder. Maar we mogen met elkaar toch ook even aandacht besteden aan het feit dat er wel een aantal uitdagingen zich vrij in het begin aandienen. Kunt u daar eens op ingaan?

De heer **Döbken**: Als je na enige tijd een analyse maakt van de spelregels en van waar we naartoe moeten met dat bedrijf, dan kom je toch al gauw tot een paar ontdekkingen. Ten eerste dat het allemaal nieuw is. Er is een nieuwe lijn, een nieuwe beveiliging, een grensoverschrijdende hogesnelheidslijn met nieuwe verhoudingen. De overheid heeft gevraagd om er een speciaal bedrijf van te maken. Dat betekent ook dat er tussen HSA en de buitenwereld heel nieuwe verhoudingen ontstonden, anders dan bij het klassieke spoorbedrijf. Kortom, niets was zoals het 150 of 160 jaar geweest was. Vooral door de aanbesteding en de contractering is het door de overheid neergezet als allemaal nieuw. Het tweede is dat het buitengewoon complex bleek te zijn. De eerste weken heb ik mij daar uiteraard in verdiept. Het bleek dat er geweldige dwarsverbanden liepen naar de politiek, naar de regering, naar de Belgen, naar de Duitsers en naar de Fransen. Die complexiteit heeft later een belangrijke rol gespeeld. Het belangrijkste punt was dat we verschrikkelijke haast hebben gehad vanaf dag een om de zaak voor elkaar te krijgen. Dus als u mij vraagt waar ik voor stond begin 2002, waren het deze drie belangrijke elementen.

De **voorzitter**: U had een behoorlijke rugzak om, het was complex en ondertussen moest u wel stevige stappen zetten.

De heer **Döbken**: Ja, correct.

De **voorzitter**: Als we die rugzak eens even analyseren, is allereerst mijn vraag of u iets kunt zeggen over de prognoses over de reizigers. Wat was het beeld op het moment dat u begon, gelet op het feit dat de gedachte was dat er heel veel reizigers met die trein zouden gaan reizen?

De heer **Döbken**: Ik denk niet dat de gedachte was dat er heel veel reizigers met die trein zouden reizen. De gedachte was dat er een opbrengstmaximalisatie zou zijn. Dat wil zeggen dat er heel erg gestuurd zou worden op de aantallen zitplaatsen die bezet zouden zijn door

reizigers en de prijs die ze bereid zouden zijn te betalen. Er is heel erg gestuurd – ik vermoed dat dit al diverse keren hier ter sprake is geweest – op omzetmaximalisatie. Die omzetmaximalisatie is bereikt door heel hoge prijzen in rekening te brengen. Daardoor kon het bod zo hoog worden zoals het geworden is.

De **voorzitter**: U zegt: er is heel erg gestuurd. Wij proberen heel concreet te krijgen wat er gebeurde. Door wie werd er gestuurd?

De heer **Döbken**: Het kenmerk van het huidige spoorvervoer is dat er een heel sterke verspitsing is. Dat wil zeggen dat de treinen in de spits twee keer zo lang zijn als daarbuiten. Dat is eigenlijk 's morgens en 's middags maar voor een heel korte periode. In de opzet van de HSA hebben we ervoor gezorgd dat die tweede trein er niet bij hoeft. Dat doe je door de prijzen zo hoog mogelijk te maken. Dat noemen ze yield management. Bij vliegtuigen doen ze het niet anders, maar dat is toch een heel andere markt en een heel andere wereld. Het model was niet om zo veel mogelijk reizigers in de trein te krijgen maar om een zo hoog mogelijke opbrengst te krijgen, want dat werd immers beloofd door degene die het ...

De **voorzitter**: Dan spookt toch door mijn hoofd de gedachte dat ooit was ingezet op: laten we zo veel mogelijk mensen van A naar B vervoeren met een mooie Europese hogesnelheidslijn. Als ik u hoor, is dat eigenlijk niet meer het hoofddoel. Het gaat om de opbrengsten.

De heer **Döbken**: Dat was op 1 januari 2002 zeker niet het plaatje dat voorlag. U kent de achtergronden en u weet hoe het ontstaan is. Als je als rapportcijfer een 9 krijgt voor het geld, dan sturen bedrijven die inschrijven op zo'n contract op geld.

De **voorzitter**: U had een rugzak waarin een aantal dingen zaten. U stipte al even de problematiek met de Belgen aan. Kunt u daar nog iets over zeggen? Er waren drie onenigheden, namelijk een ten aanzien van de routes die moesten worden gereden, een ten aanzien van de verdeling van de gelden en een ten aanzien van de rijtijden. Kunt u daar iets over vertellen?

De heer **Döbken**: Begin december was er een grote mate van onenigheid en ruzie onderling tussen de onderhandelingsdelegaties over de positie die de Belgen wilden innemen. Het contract is getekend met een groot aantal, wat ik zou willen noemen, losse einden die ik maar moest zien aan elkaar te knopen in de loop van de tijd. Dat is natuurlijk uitermate vervelend als je van start gaat. Het betrof inderdaad de verbinding van Den Haag naar Brussel en de verbinding van Breda naar Brussel. Op Den Haag–Brussel zou vier keer per dag een trein rijden en op Breda–Brussel zestien keer per dag, wat een uurdienst betekent. De Belgen wilden daar niet aan meewerken, anders dan dat daar verdere afspraken over gemaakt zijn. Op een gegeven moment zijn de Belgische spoorwegen ook min of meer gedwongen om hun handtekening eronder te zetten.

De **voorzitter**: Dat was pas veel later.

De heer **Döbken**: Nee, dat speelde allemaal rond december.

De **voorzitter**: Ja, dat beschrijft u helder. Er zijn ook arbitrages geweest. Een arbitrage is eigenlijk een soort rechterlijke uitspraak die niet echt een rechterlijke uitspraak is. Het gaat om bindende arbitrages, om bindende

uitspraken. Kunt u zeggen welke uitspraken uiteindelijk in het voordeel van HSA zijn uitgevallen?

De heer **Döbken**: Ik heb, denk ik, het derde punt even gemist. Het belangrijkste punt dat later ontstaat en dat een heel grote impact heeft gehad op de exploitatie betreft de fouten die in de ITT, die in dat document zijn gemaakt over de rijtijden in België. Ik wist dat er discussies over waren geweest in die periode. Ook met mijn achtergrond ben ik begin januari eens gaan rekenen en ik kwam kilometers en rijtijd tekort. Dat is waarschijnlijk ook een van de problemen geweest waar de heer Van Krieken op duidde, namelijk dat je in 93 minuten nooit Brussel zou bereiken.

De **voorzitter**: Daarover is een discussie geweest en uiteindelijk heeft HSA op dat punt gelijk gekregen. De berekeningen klopten niet.

De heer **Döbken**: De berekeningen klopten niet en dat heeft heel grote consequenties. Voordat je het weet moet je een extra trein bestellen omdat je aan het eind van de rit niet meer op tijd terugkomt. Dat element is uitgebreid in discussie geweest. Er zijn juridische procedures over gevolgd en daar heeft de HSA gelijk in gekregen. Er zijn toentertijd ook compensaties voor voorgesteld. Een ander groot probleem was dat men mee wilde delen in het binnenlandse treinkaartje in Nederland van internationale treinen. Korthedshalve kan ik zeggen dat dit ook van tafel is geveegd. Het betekende echter wel evenzovele maanden discussie en juridische processen. Dat schiet niet echt op als het gaat om de voortgang met België. Wat ons overigens het meest parten speelde en wat de grootste financiële consequenties had, was dat ze op enig moment – het eerste jaar viel dat nog wel mee – helemaal niet meer bleken mee te willen werken met de verbindingen waar we het zo-even over hadden. Dat betekende dus dat ze ook geen materieel zouden bestellen en dat de hele businesscase van HSA op dat moment onderuit dreigde te vallen. Dus ook daar hebben we processen over gevoerd. Als u vraagt of wij dat hebben gewonnen, dan herinner ik mij daarvan dat er wel heel veel begrip was maar dat er uiteindelijk toch ook in de concessieovereenkomst gestaan heeft dat HSA overal verantwoordelijk voor was. En dan zeg ik het even heel kort door de bocht.

De **voorzitter**: De rechter heeft aangegeven: met deze wetenschap was het contract getekend, dus dan is het ook het lot van degene die dat heeft willen dragen, dus los het zelf op. Dat zegt een jurist als ik in gewonementaal over een rechterlijke uitspraak.

De heer **Döbken**: Ja. Je zoekt dan overigens wel bij de overheid steun. Die is later ook wel op een heel bijzondere manier gekomen, maar misschien komt u daar straks nog op.

De **voorzitter**: Als we het pakketje bij elkaar pakken mogen we constateren dat u met een drive aan de slag ging, dat u vereerd was dat u mocht beginnen en dat u al vrij snel zag dat er best wel serieuze uitdagingen lagen. We komen straks nog wel even terug op de reizigersprognoses. Bij het afsluiten van de concessie en daarmee de start voor het rijden van de treinen lagen er al een paar uitdagingen die een valse start zouden hebben gegeven, in ieder geval ten aanzien van de Belgen.

De heer **Döbken**: Ik zou zeggen: een heel moeilijke start.

De **voorzitter**: Een heel moeilijke start. Oké, het is belangrijk dat het uw woorden zijn. Dus u was eigenlijk wel optimistisch toen u begon; u zag het als een uitdagende taak. Hebt u in het begin weleens gedacht: die rugzak is wel verdraaid zwaar?

De heer **Döbken**: Ja, dat heb ik weleens gedacht, maar de volgende seconde dacht ik: ik ga ertegenaan en ik probeer oplossingen te vinden, ook met de Belgen. Het eerste is dat ik geprobeerd heb om ten aanzien van de omvang van het reizigersvervoer en de prijs van het kaartje verbetering aan te brengen, met name in het belang van de klant. Je kunt de brede maatschappelijke visie hebben dat het vervoer vooral voor de mensen is die dagelijks reizen, dus de forensen, en dat het goed is voor het milieu. Als je ook als politiek dat soort ambities hebt, moet je een kaartje niet 60% duurder maken.

De **voorzitter**: De economische situatie was in Europa en ook in Nederland vrij snel iets minder rooskleurig dan men dacht.

De heer **Döbken**: Dat klopt, ja.

De **voorzitter**: Kunt u iets zeggen over dat element? Heeft dat een rol gespeeld?

De heer **Döbken**: We hebben intern onze businesscase een aantal keren aangepast in neerwaartse richting op grond van de macrovervoerscijfers in Europa. Het vliegverkeer en het treinverkeer daalden. Het binnenlands verkeer daalde in de periode 2001–2002. Zowel voor de wereld als voor Nederland waren het natuurlijk twee heel bijzondere jaren. Dat heeft geleid tot grote vermindering van het vervoer, waarbij je niet al te zenuwachtig moet zijn omdat sommige dingen over de jaren heen toch wel wat bijtrekken. We hebben het dan altijd over contracten van vijf tot vijftien jaar. We hebben in ieder geval onze prognoses bij moeten stellen. Vanaf dat begin verminderde onze rentabiliteit, althans op papier, want we reden nog geen kilometer.

Mevrouw **Vos**: Aan het begin zei u ten aanzien van de concessieovereenkomst: we willen minder reizigers voor meer geld.

De heer **Döbken**: Minder reizigers kan nooit een doel op zich zijn; dat heb ik ook niet gezegd.

Mevrouw **Vos**: Kunt u dan nog even uitleggen hoe het precies zat met dat yield management?

De heer **Döbken**: Yield management betekent het volgende. Je koopt een trein met 500 zitplaatsen. Er is vraag voor 600 in de spits en je zorgt ervoor dat die 100 eruit gaan en niet meer komen door de prijs te verhogen. Over de orde van grootte van die prijzen is al heel veel gezegd; er zitten voor een deel aannames in, maar het betekent dus dat je je kosten aanzienlijk beperkt en dat je je opbrengsten zo hoog mogelijk maakt. Die combinatie is wat het bod is. Het betekent dat we niet gestreefd hebben naar een maximumaantal reizigers maar naar een maximale opbrengst.

Mevrouw **Vos**: Dat kwam door die heel optimistische aannames?

De heer **Döbken**: Nee, dat kwam niet door optimistische aannames, maar door de uitgangspunten die we moesten vervullen in het bod. Als je op school een 9 kunt halen met een heel hoog financieel bod dan ga je niet zeggen: ik kom met heel veel klanten die relatief wat minder opbrengen. Dat effect van die puntentelling wordt, denk ik, erg onderschat. Je kunt wel zeggen «we dachten ook wel aan de klant, aan de service en alle andere dingen», maar dat verdwijnt op het moment dat je je in je formele uitvraag alleen maar focust op het geld.

Mevrouw **Vos**: Het ging eigenlijk alleen maar om geld.

De heer **Döbken**: Dat gaat wat ver, maar het ging met name om geld.

Mevrouw **Vos**: En heel weinig om de reiziger.

De heer **Döbken**: Die werd keurig vervoerd. Uiteraard in het bedrijfsplan dat we gemaakt hebben, waren allerlei faciliteiten aangegeven waar we de klant mee binnen zouden halen. Die houd je bij hoge prijzen ook niet zo binnen; dat gaat niet vanzelf. Ik zei alleen dat in het bod we niet nagestreefd hebben om zo veel mogelijk mensen te laten profiteren van de HSL-Zuid.

Mevrouw **Vos**: Realiseerde u zich dat als echte treinman op dat moment ook?

De heer **Döbken**: Ja, ik vond dat wat merkwaardig en ik heb ook onmiddellijk geprobeerd om er iets aan te doen in het belang van de klant, namelijk de tariefrestrictie invoeren die overigens – dat zou een misverstand kunnen zijn – alleen betrekking had op het vervoer tweede klas in Nederland, het binnenlands verkeer; voor alle andere vervoer gold het vrijemarktprincipe, dus naar Brussel en Parijs. Dat was al aan de orde, maar het misverstand zit erin dat het niet een maatschappelijk doel zou dienen. Het tegendeel is waar; het ging om de forensen in de spits die 60% meer zouden moeten betalen.

De **voorzitter**: We komen zo nog op de tariefrestrictie. Ik geef het woord aan de heer Van Gerven voor het volgende onderdeel.

De heer **Van Gerven**: Ik wil het met u hebben over de businesscase, zeg maar het financieel ondernemingsplan dat ten grondslag lag aan de bieding van NS en KLM. Hebt u die businesscase bestudeerd toen u aantrad als directeur?

De heer **Döbken**: Ja, uiteraard. Die businesscase was bij het bod gevoegd en die heb ik gelezen, ja. Die zat in mijn map.

De heer **Van Gerven**: Wat waren de onderliggende aannames in dat bod?

De heer **Döbken**: We hebben het er net al over een aantal gehad. Er is met externen – ik heb het nu over een periode waarin ik er niet bij geweest ben, er ook niet verantwoordelijk voor ben en ook niet alle ins and outs ken – binnen de context van een opbrengstmaximalisatie gekeken naar wat je nog kunt vragen aan de klant voordat hij wegloopt. Dat gaat over elasticiteiten. Het punt daarbij is dat als je zo ver afwijkt van je normale tariefstructuur en je in elasticiteiten terecht komt van rond de 60% tariefverhoging, je het ook niet meer precies weet. Mensen hebben dat naar beste eer en geweten en met behulp van buitenlandse bedrijven

opgeschreven. Die achtergronden kan ik u niet vertellen. Al die cijfers heb ik ook nooit gehad. Ik heb alleen naar de uitkomsten gekeken. Dan gaat het erom hoeveel miljoen reizigerskilometers je hebt over die lijn. Dat is voor iemand die moet zorgen dat die trein rijdt en de mensen keurig vervoerd worden, het belangrijkste. Dat betekent dat je gaat passen en meten of het in de trein past. Dat was voor mij veel belangrijker dan de vraag welke onderliggende gedachten en aannames er geweest zijn.

De heer **Van Gerven**: Het was eigenlijk de laatste businesscase ...

De heer **Döbken**: De businesscase met de varianten die uiteindelijk een rol gespeeld hebben, ja.

De heer **Van Gerven**: Uitgaande van de variant van 178 miljoen ...

De heer **Döbken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Die later in de onderhandelingen ...

De heer **Döbken**: Die is teruggebracht naar 148 miljoen.

De heer **Van Gerven**: Inderdaad, naar 148. Maar die businesscase lag op uw tafel.

De heer **Döbken**: De businesscase van 148 miljoen met de daarbij behorende reizigersaantallen.

De heer **Van Gerven**: De reizigersaantallen en daarbij ingekleurd de maximale tarieven die gehanteerd zijn om tot die opbrengst te komen?

De heer **Döbken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat hebt u bestudeerd.

De heer **Döbken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Waarom heeft de Staat deze onderliggende aannames eigenlijk nooit ontvangen?

De heer **Döbken**: Dat kunt u uiteraard beter dan ik op dit moment zien in de stukken, maar bij het bod lag een businesscase met financiële gegevens, met cijfers over vervoersomvang en met opbrengsten per reiziger, per reizigerskilometer. Er was een zeer gedetailleerde opgave bij. Daarna is die discussie nog een paar keer geweest over de vraag: is dat wel genoeg voor de Staat? Ik denk van wel. Ten eerste staat het in het contract dat dat voldoende is. We hebben niet anders geleverd, zo heb ik begrepen, dan dat wat de Staat gevraagd heeft bij het bod. Ten tweede: in het conceptcontract staan mogelijkheden om door middel van een derde achterliggende informatie in te dienen. Het is een wat ingewikkeld verhaal, maar de bedoeling was dat al die kostbare informatie over elasticiteiten en reizigersomvang bleef waar die hoorde.

De heer **Van Gerven**: Uw stelling is dat de Staat die businesscase wel heeft ontvangen?

De heer **Döbken**: Ja, zeker.

De heer **Van Gerven**: De commissie heeft vele honderden ordners met documenten uit die tijd ontvangen van de NS. Waarom hebben we dan de businesscase niet in die stukken aangetroffen?

De heer **Döbken**: Naar mijn mening moet er bij het bod een businesscase zijn. Hoe kan anders de overheid verifiëren of het bod feasible is?

De heer **Van Gerven**: Daarover zijn we het eens. Onder dat bod moeten aannames hebben gelegen.

De heer **Döbken**: En die zijn geverifieerd.

De heer **Van Gerven**: Het punt is dat wij als commissie honderden ordners aangeleverd hebben gekregen en dat we daar de businesscase niet in hebben aangetroffen.

De heer **Döbken**: Daar kan ik geen antwoord op geven.

De heer **Van Gerven**: U weet niet hoe dat zit?

De heer **Döbken**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Klopt de uitspraak van de heer Spaargaren dat er geen document is opgesteld maar dat het in alle onderliggende aannames van de businesscase is opgenomen?

De heer **Döbken**: Dat is ver voor mijn tijd. Daar kan ik echt geen antwoord op geven. Ik kan niet bepalen wat er in september of het jaar daarvoor gebeurd is. Ik kan u alleen iets vertellen over 2002.

De heer **Van Gerven**: U hebt de businesscase bestudeerd en u weet ook welke onderliggende aannames gedaan zijn. U hebt, naar ik aanneem, de heer Spaargaren gehoord.

De heer **Döbken**: Ik heb de heer Spaargaren gehoord, ja.

De heer **Van Gerven**: Dan hebt u ook gezien hoe dat bod is opgebouwd. U hebt al die achterliggende cijfers ...

De heer **Döbken**: Ik heb nooit achterliggende cijfers gezien. Ik weet niet of ze bestaan en of het document wel of niet gemaakt is. Ik weet het niet. Ik heb alleen gezegd dat voor iemand die de productie moet voorbereiden, het belangrijk is om te weten om hoeveel klanten het gaat en wanneer ze in de trein zitten en op welke routes. Daar ben ik mee begonnen, want dat is nodig om die treinen te bestellen en niet welke diepgaande achterliggende, heel intelligente aannames daarbij een rol gespeeld hebben.

De heer **Van Gerven**: U hebt het dus maar gedeeltelijk gezien?

De heer **Döbken**: Ik heb niets gezien. Ik heb de businesscase gezien.

De heer **Van Gerven**: U zei zojuist dat u de businesscase hebt gezien en bestudeerd en nu proef ik uit uw woorden dat de aannames ...

De heer **Döbken**: U vroeg naar de onderliggende data en de onderliggende aannames. Die heb ik niet gezien.

De heer **Van Gerven**: Weet u of die businesscase en die onderliggende aannames – die hebben wij dus ook niet gezien – zijn verbrand, versnipperd, weggegooid, vernietigd of bewust zoekgemaakt zijn?

De heer **Döbken**: Daar is mij niets van bekend.

De heer **Van Gerven**: Reeds in het begin was er heel veel discussie over de financiële haalbaarheid van de onderneming die u moest leiden. U zei dat er ook meteen discussie was over de tarieven. U hebt de tariefrestringering ook genoemd. Hoe kan het zijn dat uit de stukken die wij hebben gelezen, blijkt dat aan de overheid geen volledige openheid van zaken is gegeven?

De heer **Döbken**: Ik weet niet waar u dat uit afleidt.

De heer **Van Gerven**: Er is de analyse gemaakt dat er lucht zat in de opbouw.

De heer **Döbken**: Als er lucht in zat, dan is die er ingepompt door een raad van commissarissen, als ik het zo zeggen mag.

De heer **Van Gerven**: Die lucht die er ingepompt was, zat natuurlijk in het bod. En dat was voor u zichtbaar. U hebt dat allemaal bestudeerd.

De heer **Döbken**: Ik denk dat de heer Timmer verteld heeft hoe dat gegaan is. Die lucht zat erin, ja. Dat is de strategische waarde van het bod.

De heer **Van Gerven**: Hebt u die lucht die erin zat gezien toen u het bod bestudeerde?

De heer **Döbken**: Ik wist dat er een strategische waarde in zat. Die strategische waarde was niet zomaar iets; daar was wel over nagedacht. Als je het bod wint, heeft het positieve effecten op je binnenlands verkeer en als je het verliest heeft het ook heel grote effecten. Dus het zijn heel lastige strategische beslissingen van een raad van commissarissen en een directie om daarin positie te kiezen. Als u mij vraagt of er lucht zat in dat bod dan zeg ik: het is maar hoe je het noemt. Ik meen dat als je zo'n bod doet, je niet precies hoeft te vertellen welke overwegingen allemaal een rol gespeeld hebben bij een raad van commissarissen.

De heer **Van Gerven**: We gaan daar zo meteen verder over praten. De heer Elias heeft eerst nog een vraag.

De heer **Elias**: Ik heb nog een vraag om het te snappen. Dat bod was 178 miljoen, maar er stond niet: bod 150 miljoen, ophoging strategische waarde door de raad van commissarissen met 28 miljoen is samen 178 miljoen. Dat stond er niet. Er stond: bod 178 miljoen. Toch?

De heer **Döbken**: Dat bod geldt niet voor mij. Ik begin bij 148 miljoen. Naar dat bod is gekeken en daar zitten kritische getallen bij wat betreft reizigersaantallen maal opbrengsten per reiziger. Dat sloot, met enige hoop op een goede toekomst, op elkaar aan.

De heer **Elias**: Voor u was wat dan steeds de businesscase genoemd wordt, het ondernemingsplan ...

De heer **Döbken**: Dat begint bij 148 miljoen. Al die andere zaken zijn daarvoor gebeurd. Ik had een nieuw vertrekpunt. Ik had meerdere vertrekpunten: de samenwerkingsovereenkomst met de Belgen, de concessieovereenkomst, het ondernemingsplan, het businessplan. Ik had dus genoeg uitgangspunten. Het uitgangspunt in het businessplan betreft 148 miljoen.

De heer **Elias**: Waar moest die 28 miljoen die in dat bod zat dan vandaan komen? Er was 178 miljoen geboden.

De heer **Döbken**: U hebt, denk ik, van de heer Timmer gehoord hoe die laatste 28 miljoen tot stand gekomen is.

De heer **Elias**: Ja, maar hij zei dat dat bod daarmee een slag in de lucht was.

De heer **Döbken**: Dat zijn zijn woorden.

De heer **Elias**: Maar waar moest die 28 miljoen die er op het laatste moment was bijgeplust, vandaan komen?

De heer **Döbken**: Door extra inspanningen, door extra marketing, door extra sales, door de wind mee te hebben.

De heer **Elias**: Maar dan had u toch niet met 148 miljoen maar met 178 miljoen moeten beginnen?

De heer **Döbken**: Nee, de druk was een beetje van de ketel door bij 148 miljoen te beginnen. Daar pasten de reizigersaantallen en de opbrengsten bij.

De heer **Elias**: Ik snap dan nog steeds niet waar die 28 miljoen vandaan moest komen. Die moest op enig moment toch op tafel komen?

De heer **Döbken**: Maar dat heeft zich niet voorgedaan. U begrijpt toch wel dat er een nieuwe situatie was waar aantallen reizigers en opbrengsten bij hoorden?

De heer **Elias**: Maar ik snap niet waar die 28 miljoen die in het bod zat, vandaan kwam. Maar goed, we blijven volgens mij langs elkaar heen praten. Ik weet niet waar die 28 miljoen dan vandaan komt. Als ik een auto koop en ik zeg dat ik 178 geef en ik vervolgens kom met 150, dan mag ik niet met die auto weg.

De heer **Döbken**: Ja, maar als dat bedrag van 178 niet was teruggebracht naar 148 en het dus 178 was gebleven en dat dit het uitgangspunt was geweest in mijn businesscase, dan had ik een heel andere situatie gehad. Dan had ik maar moeten zien dat ik die 178 miljoen per jaar had kunnen opbrengen, waar we allemaal van vinden dat dat wel aan de hoge kant was.

De heer **Van Gerven**: Het bod was 178 miljoen en is teruggebracht naar 148, maar er stond tegenover het risico dat er geen overeenkomst was met de Belgen en de Fransen.

De heer **Döbken**: Ja, dat klopt

De heer **Van Gerven**: Er stond ook tegenover dat u extra kapitaal moest inbrengen, een verdubbeling, van 100 miljoen naar 200 miljoen. Dus daar stonden weer andere risico's en verplichtingen tegenover, wat de businesscase niet wezenlijk veranderde. Dus het ging om de vraag of met die 148 miljoen die businesscase was te realiseren. Er zat ook nog steeds de strategische waarde in versleuteld. Het moederbedrijf NS vond dat belangrijk om het vervoer over de hsl te verwerven, maar er stonden geen reële inkomsten tegenover vanuit de aannames die in het bod zijn gedaan.

De heer **Döbken**: Ik ben echt vanuit de andere kant gaan werken en heb mij de vraag gesteld: hoe krijg ik met een zo goed mogelijk product 148 miljoen op tafel?

De heer **Van Gerven**: Ik begrijp u volledig; u moet het gewoon zien te realiseren. Maar bent u het eens met mijn conclusie dat in die 148 miljoen de strategische waarde was versleuteld en dat er eigenlijk geen reële aannames tegenover stonden? Het belang van het bedrijf was om de HSL-Zuid te verwerven.

De heer **Döbken**: Je kunt toch ook zeggen: ik haal de strategische waarde eruit en ik probeer de risico's die we op onze schouders genomen hebben tot nul te reduceren? Dan kom je toch ook op 148 miljoen uit? Dat is een beetje mijn gedachtegang geweest. Dan weet u hoe ik gerekend heb.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar dan weten we dat dat er heel duidelijk in zat.

U hebt gezegd dat u de businesscase wel had maar niet al die achterliggende aannames waar we het met de heer Spaargaren over gehad hebben.

Dan wil ik nu met u verder spreken over de tariefrestrictie, het beperken van de prijzen van de treinkaartjes.

De heer **Döbken**: In de tweede klas.

De heer **Van Gerven**: In de tweede klas en in het binnenland. Bij het invoeren van een dergelijke tariefrestrictie zou het bod, hetgeen u moest opbrengen, met 47 miljoen naar beneden gaan. Waarom zou dat eigenlijk moeten? Waarom is die 47 miljoen noodzakelijk?

De heer **Döbken**: Waarom het zou moeten? In het belang van de klanten en in het belang van alle ambities die we met elkaar hebben op het gebied van mobiliteit per spoor. Wat het kostte en wat het opbracht, daarvan is een berekening gemaakt. Ik had al vrij snel in de gaten dat dat artikel wel in de concessieovereenkomst stond maar dat in ieder geval de Minister niet van plan was om daar iets aan te doen. Ik dacht dat ze dat gisteren ook met zoveel woorden heeft gezegd. Op zich vind ik het merkwaardig dat je dat doet, want je wekt toch verwachtingen en je gaat ook voorbij aan de achtergronden van zo'n artikel, namelijk dat je je tarieven voor de klanten wilt aanpassen. Toen heb ik mijn kompas wat gericht op de politiek, want ik wist uiteraard dat de Tweede Kamer er op enig moment iets over zou kunnen of willen zeggen. Er is uitgebreid overleg geweest met de vaste Kamercommissie van de Tweede Kamer. Er zijn stukken over gewisseld. Aan de vaste Kamercommissie – ik heb de stukken ook bij me – heb ik alle onderliggende kosten en opbrengsten van de tariefrestrictie meegedeeld.

De heer **Van Gerven**: Wanneer was dat? Kunt u de exacte datum noemen? U hebt dat stuk naar de Tweede Kamer gestuurd?

De heer **Döbken**: Naar de vaste Kamercommissie, ja.

De heer **Van Gerven**: In welke periode was dat?

De heer **Döbken**: Eind 2002, 14 november 2002.

De heer **Van Gerven**: Dat was in de tijd van Minister De Boer?

De heer **Döbken**: Uiteindelijk wel, ja. Dat was het eerste kabinet-Balkenende, denk ik.

De heer **Van Gerven**: Gisteren hebben we gesproken met toenmalig Minister Netelenbos en zij zei dat al heel snel, in het voorjaar, dus januari/februari NS met een aantal juristen bij haar kwam om te spreken over de tariefrestring. Was u daarbij?

De heer **Döbken**: Nee, nee.

De heer **Van Gerven**: Daar hebt u helemaal geen betrokkenheid bij gehad?

De heer **Döbken**: Uiteraard denk je er dan over na of ik erbij was. Als ik bij een Minister aan tafel heb gezeten, herinner ik mij dat nog wel.

De heer **Van Gerven**: Ongetwijfeld. Het is dus vanuit het moederbedrijf NS gebeurd maar niet vanuit de HSA?

De heer **Döbken**: Ik weet het niet. U zult er wellicht niet echt in geïnteresseerd zijn maar ik was in januari met vakantie. Dus ik was er gewoon niet.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar u hebt het niet geëntameerd?

De heer **Döbken**: Nee, nee.

De heer **Van Gerven**: Was er vanuit het belang van de HSA druk om die tariefrestring erdoorheen te krijgen teneinde het bod omlaag te krijgen?

De heer **Döbken**: Er was een groot belang. Het grootste belang heb ik genoemd, namelijk de klant. Het tweede belang was om te weten of je met tariefrestring rekening zou moeten houden of niet. Want dan zouden in de spits wel de treinen verlengd moeten worden. De noodzaak om de treinen te verlengen in de spits was zeer reëel als je je tarieven wat matigde. Het betekende dus hogere kosten. In de brief die ik toen aan de vaste Kamercommissie heb gestuurd, staat heel nauwkeurig omschreven welke kosten het betreft, wat er toeneemt en wat er afneemt aan opbrengsten. Ik meen dat zo zorgvuldig mogelijk te hebben gedaan. Ik sta nog steeds achter die brief van november.

De heer **Van Gerven**: U zegt: met die tariefrestring heb ik minder inkomsten en we moeten meer treinen bestellen.

De heer **Döbken**: Meer kosten. Uiteindelijk lijkt dat met elkaar in evenwicht te zijn.

De heer **Van Gerven**: Om hoeveel treinen ging het?

De heer **Döbken**: Dat weet ik niet meer uit mijn hoofd, maar de kosten zijn door ons geschat op zo'n 20% meer in de spits.

De heer **Van Gerven**: 20% meer treinen?

De heer **Döbken**: Ja, soms heb je geluk en heb je geen extra trein nodig. In theorie heb je voor een extra reiziger een hele trein nodig van 200 meter. Dat gebeurt natuurlijk maar het zijn schoksgewijze overgangen van materieel, zeker bij deze kleine series. Voordat je het weet heb je een trein extra en heb je zomaar 10% tot 20% meer materieel, bij wijze van spreken.

De heer **Van Gerven**: U zegt: die 47 miljoen is het resultaat van meer treinen die we nodig hebben en minder opbrengst?

De heer **Döbken**: In het jaar daarvoor was er ook al over gesproken, naar ik heb begrepen, drie keer; ik was daar uiteraard niet bij.

De heer **Van Gerven**: Er zit geen lucht in die 47 miljoen?

De heer **Döbken**: Ja ...

De heer **Van Gerven**: Zit daar niet de strategische waarde in verdisconteerd?

De heer **Döbken**: Nee, nee. Wat er wel in zat – zo eerlijk moet ik wel zijn – is dat ik mij bij de reizigersaantallen die je kon voorspellen comfortabeler voelde bij 25% dan bij 60%.

De heer **Van Gerven**: Het gaf u wat wel wat extra comfort?

De heer **Döbken**: Het gaf mij veel meer comfort. Daar ik aanneem dat we nu niet de getallen en de categorieën gaan oplezen, verwijs ik voor het overige naar de brief die naar de Tweede Kamer gestuurd is.

De heer **Van Gerven**: De HSA voorzag in die tijd dus dat ze nog steeds extra treinen nodig zou hebben, ook in de wetenschap dat de prijzen en de passagiersvolumes niet bij elkaar pasten in het bod?

De heer **Döbken**: Nou, met die 148 miljoen heb ik ze aardig bij elkaar in de buurt gekregen.

De heer **Van Gerven**: De reizigersprognoses vielen eigenlijk veel lager uit dan die welke voor het bod waren toegepast.

De heer **Döbken**: In «veel lager» herken ik mij niet, als ik terugdenk.

De heer **Van Gerven**: U zei zelf dat de reizigersprognoses van meet af aan tegenvielen.

De heer **Döbken**: Nee, nee. De vraag was of de reizigersprognoses zijn bijgesteld naar aanleiding van de macrovervoerscijfers en het antwoord daarop is ja, maar dat gaat dan om 1%, 2% of 3% en niet om heel grote aantallen.

De heer **Van Gerven**: Zouden door de invoering van de tariefrestrictie de resultaten van de HSA verbeteren? De kosten van de concessie gaan omlaag ...

De heer **Döbken**: Ik sluit niet uit dat er een klein positief resultaat zou zijn in het ondernemingsplan bij 25% tariefrestrictie voor de tweede klasse. Ik sluit dat helemaal niet uit, maar dat gaat niet om heel grote getallen volgens mij.

De heer **Van Gerven**: U zegt: een klein positief resultaat.

De heer **Döbken**: Ik weet het niet, ik heb het niet nagerekend. Ik had heel andere overwegingen om over te gaan tot die tariefrestrictie, tot een veel stabielere prijsniveau.

De heer **Van Gerven**: Ik begrijp het vanuit een bepaald maatschappelijk belang; als je de kaartjes goedkoper maakt, voelt dat prettig – dat begrijpt iedereen – maar het gaat erom of het goedkoper maken van die kaartjes gaat leiden tot 47 miljoen minder opbrengsten voor de concessie.

De heer **Döbken**: De plussen en minnen staan hierin. Die kunt u nalezen. Ik wil het document ook wel hier achterlaten, hoewel u het ongetwijfeld zelf zal hebben.

De heer **Van Gerven**: Is het niet zo dat men binnen uw organisatie wist dat de reizigersaantallen tegenvielen en dat er helemaal geen extra treinen besteld behoeften te worden?

De heer **Döbken**: Ik kan mij dat niet voorstellen, maar goed, in een organisatie zijn er weleens mensen die meedenken en visies hebben. Ik denk dat u mij moet beoordelen op de besluiten die ik genomen heb daarover.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar u bent de baas van de HSA. U hebt zich ingewerkt, u kijkt naar de cijfers en u gaat eigenlijk onmiddellijk in discussie met de Staat, met de politiek of er toch niet snel iets aan de tarieven kan worden gedaan. Dan is er meteen de reactie: laat maar zien hoe het precies zit want we willen wel weten hoe het zit. Is toen niet intern gezegd: we kunnen niet alles laten zien want anders wordt duidelijk wat de strategische waarde is van ons bod?

De heer **Döbken**: Nee, dat herinner ik me niet meer.

De heer **Van Gerven**: Het was een cruciale zaak.

De heer **Döbken**: Wat bedoelt u met «een cruciale zaak»?

De heer **Van Gerven**: Die tariefrestrictie.

De heer **Döbken**: Ik vond het belang groter ...

De heer **Van Gerven**: Het is daarover in 2002 de hele tijd gegaan.

De heer **Döbken**: Correct.

De heer **Van Gerven**: Dan moet u zich toch alle details daaromtrent kunnen herinneren?

De heer **Döbken**: Ja, maar u vraagt nu bijna naar getallen. Wat ik niet helemaal uitsluit is dat die 25%-variant wat lucht gaf.

De heer **Van Gerven**: Wat waren de extra materieelkosten?

De heer **Döbken**: Ik heb net gezegd: ongeveer 20%.

De heer **Van Gerven**: Welk gedeelte van die 47 miljoen betrof de materieelkosten?

De heer **Döbken**: Daar vraagt u me wat.

De heer **Van Gerven**: Bij het ministerie werd gedacht aan 28 miljoen.

De heer **Döbken**: Dat weet ik niet. Dat getal heb ik niet gehoord. Ik heb ook niet alle bijeenkomsten hier kunnen volgen.

De heer **Van Gerven**: We hebben dat van de heer Korf gehoord. Die heeft dat getal van 28 miljoen genoemd. Als het zo is dat er geen treinen besteld behoeften te worden ...

De heer **Döbken**: Omdat de vervoersprognoses inmiddels verminderd waren, ja.

De heer **Van Gerven**: Er behoeven dan dus geen treinen besteld te worden. Kunnen we dan concluderen dat er 28 miljoen bespaard wordt op die 47 miljoen?

De heer **Döbken**: Ik vind het niet terecht dat hij dat noemt want hij was er zelf volgens mij bij toen over die 47 miljoen gesproken is. Als die kans er ligt ten aanzien van een in zekere zin forfaitair bedrag dat afgesproken is in de onderhandelingen en waar handtekeningen onder staan van ministers, moet u het mij niet kwalijk nemen dat ik dan probeer dat bedrag ...

De heer **Van Gerven**: Maar dat is niet het punt. Dat die afspraak gemaakt is en dat dat bedrag van 47 miljoen is vastgesteld op basis van berekening van de NS, staat vast. Het gaat er echter om of dat reële bedragen en cijfers zijn.

De heer **Döbken**: Ik ben uitgegaan van een wereld die keurig is vastgelegd in het document dat ik u noemde.

De heer **Van Gerven**: Ik vraag u of u wilt antwoorden op wat ik heb neergezet. Stel dat er geen extra treinen aangeschaft behoeven te worden omdat de prognoses, die eigenlijk al veel te hoog waren in het bod ...

De heer **Döbken**: Dan zouden we geld hebben overgehouden, maar u stelt een «what if»-vraag die ik niet kan beantwoorden.

De heer **Van Gerven**: Nee, ik stel geen «what if»-vraag, want het heeft zich daadwerkelijk voorgedaan. U hebt namelijk geen extra treinen besteld. Mijn vraag is dan: zou die 28 miljoen extra comfort hebben geboden als u geen extra treinen behoefde bij te bestellen omdat de treinen toch niet vol zaten en men ook bij tariefverlaging gewoon met die treinen had kunnen volstaan?

De heer **Döbken**: Volgens mij is het een volstrekt theoretische exercitie. U zegt «u hoefde geen extra treinen te bestellen», maar de tariefrestrictie is uiteindelijk nooit ingeroepen. Het is dus helemaal niet actueel geworden.

De heer **Van Gerven**: Het is wel actueel geworden, want de reizigersprognoses zijn bij lange na niet gehaald. Dat hebben we kunnen zien.

De heer **Döbken**: U legt nu verbanden waar ongeveer twee of drie jaar tussen zit. U stelt een hypothetische vraag in de zin van: stel dat begin 2002 de vervoersomvang zo ver teruggebracht zou zijn in de prognoses dat je geen extra treinen had hoeven te bestellen in het model van de tariefrestrictie. Dat zegt u in feite. Als dat zo zou zijn, wat ik betwijfel, omdat we er op die manier niet naar keken en we dat ook niet hoefden te doen, dan hebt u gelijk. Dan hadden we niet een of twee treinen extra behoeven te bestellen bij de tariefrestrictie, maar dat is een volstrekt theoretische en niet bestaande en ook niet gematerialiseerde situatie.

De heer **Van Gerven**: Ik concludeer dat 28 miljoen materieelkosten geen werkelijkheid geworden is maar dat die wel correspondeert met de strategische waarde qua hoogte. Maar u ontkent elk verband?

De heer **Döbken**: Dat verband is er niet. Dat is slechts toeval qua getallen.

De heer **Van Gerven**: U zat in de stuurgroep HSA.

De heer **Döbken**: Correct.

De heer **Van Gerven**: Was u daar voorzitter van?

De heer **Döbken**: Nee, de heer Meerstadt.

De heer **Van Gerven**: De heer Meerstadt was voorzitter, maar u was daar intensief bij betrokken. Kunt u zich een discussie herinneren over: wat gaan we de overheid wel en niet vertellen over de businesscase?

De heer **Döbken**: Net als in de politiek en de ambtenarenwereld praten wij ook weleens over de vraag: wat is geschikt om naar buiten te brengen, wat moeten we naar buiten brengen, wat vereist het contract en wat is niet handig omdat het commercieel gevoelige informatie is?

De heer **Van Gerven**: Kunt u zich de discussie binnen de stuurgroep HSA herinneren over de vraag: wat gaan we wel of niet aan de overheid vertellen, want ze mogen daar niet weten wat de strategische waarde is die in het bod zit?

De heer **Döbken**: Nee, even los van een wat algemene opmerking, kan ik mij dat heel specifiek niet herinneren.

De heer **Van Gerven**: Het lijkt mij heel erg cruciaal. Het is een uitermate belangrijke strategische discussie die toen gevoerd is.

De heer **Döbken**: Misschien is het moeilijk over te brengen, maar als toekomstig verantwoordelijke voor de exploitatie was ik op dat moment niet eens zozeer bezig met cijfers als wel met de vraag hoeveel reizigers ik in die trein kreeg wanneer ...

De heer **Van Gerven**: Mag ik u onderbreken? U hebt uitvoerig geschetst wat uw taken, opdracht en doel waren. U bent lid van de stuurgroep HSA. Daar zit de directie, de top van NS bij en er wordt dan gesproken over de vraag: hoe gaan we verder met de HSA? Het was al volstrekt duidelijk dat het een heel moeilijke zaak was en het doel was om linksom of rechtsom de tariefrestring te realiseren. Vervolgens is van de andere kant gezegd: oké, jullie willen erover praten, nou, laat maar zien hoe het zit. Dan zegt de directie: wij kunnen niet de kaarten open en bloot op tafel leggen, want anders wordt duidelijk dat in ons bod een strategische waarde zit. Hebt u die discussie meegemaakt? Kunt u zich die discussie herinneren?

De heer **Döbken**: Nee. Nee.

De heer **Van Gerven**: Hebt u stukken gelezen waarin dat staat?

De heer **Döbken**: Niet de afgelopen periode waarin ik mij voorbereid heb.

De heer **Van Gerven**: Kunt u zich herinneren dat u in 2002 stukken hebt ontvangen, waarin letterlijk staat wat ik zojuist heb gezegd?

De heer **Döbken**: Nee. Als ik antwoord moet geven op uw vraag: nee.

De heer **Van Gerven**: Ik ga citeren uit een stuk dat u ontvangen hebt en dat citaat luidt als volgt: «Verkeer en Waterstaat wil onze integrale businesscase. Ik begrijp inmiddels dat dat niet kan omdat er allerlei rekentrucjes zijn uitgehaald ten opzichte van de basecase waardoor Verkeer en Waterstaat de strategische waarde in ons bod zou kunnen afleiden. X en Y heb ik gevraagd alle stukken te verzamelen die Verkeer en Waterstaat ook heeft en om na te denken over een businesscase die consistent is met de basecase». Wat zegt dat?

De heer **Döbken**: Wie schrijft dit?

De heer **Van Gerven**: Het is aan u gericht en komt van een medewerker.

De heer **Döbken**: Oké. U leest het voor, dus dan ligt het er, maar wat is uw punt?

De heer **Van Gerven**: U kunt zich niet herinneren dat die discussie gevoerd is over – laat ik het even negatief stellen – de vraag: hoe kunnen we tegenover Verkeer en Waterstaat verdonkeremanen dat in het bod een strategische waarde zit?

De heer **Döbken**: Ik reconstrueer nu. Als u dat zegt en het er zo staat, dan is erover geschreven. Het punt is dat inmiddels bekend is wat die strategische waarde was. Kennelijk vonden de aandeelhouders van HSA dat, omdat een strategische waarde nu eenmaal een strategische waarde is, je er niet zo open over hoefde te communiceren.

De heer **Van Gerven**: Laat ik het eens anders vragen. Vindt u het chic wat er gebeurd is?

De heer **Döbken**: Dat kan ik niet goed beoordelen.

De heer **Van Gerven**: Dat kunt u wel beoordelen. U hebt daar toch een mening over? Er zijn twee partijen die met elkaar willen praten over de tariefrestructie. Dan vraagt de ene partij die er dan ja of nee tegen moet zeggen: wilt u uw kaarten op tafel leggen?

De heer **Döbken**: In zijn algemeenheid vind ik dat een bedrijf als de NS, en zeker de HSA, zijn best moet doen om een financiële positie te bereiken die binnen alle wettelijke en juridische kaders past.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Döbken, we hebben het hier over een staatsbedrijf, een bedrijf dat 100% in handen is van de overheid, dus van ons allemaal. Dat bedrijf vraagt aan diezelfde overheid en de politiek om een tariefrestructie. En dan legt dat bedrijf vervolgens niet de kaarten open en bloot op tafel.

De heer **Döbken**: Maar meet u nu niet met twee maten? Enerzijds acht u ons een staatsbedrijf, wat we in financieel opzicht ook zijn, maar anderzijds positioneert u ons wat betreft de aanbesteding als een contractpartner die in de harde wereld van de aanbestedingen zijn plaatsje moet weten te vinden.

De heer **Van Gerven**: Laat ik ...

De heer **Döbken**: En het feit dat daar dan ...

De **voorzitter**: Mijnheer Döbken, ik wil graag dat u de vragensteller laat uitspreken, zodat deze de vraag kan stellen, want anders wordt het een discussie en dat is niet de bedoeling.

De heer **Döbken**: Excuus.

De heer **Van Gerven**: Ik herhaal de vraag. Verkeer en Waterstaat wil de hele businesscase en ik begrijp inmiddels dat dit niet kan omdat er allerlei rekentrucjes zijn uitgehaald. Wat zegt dat u?

De heer **Döbken**: Dat er met de strategische waarde kennelijk aanpassingen zijn gedaan in het bod – nogmaals, daar was ik niet bij – om de vervoersomvang maal de opbrengsten min of meer in overeenstemming te brengen met het uiteindelijke bod. Anders gezegd: er zat wat lucht in en we weten inmiddels hoeveel lucht dat was.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus: er zijn meer reizigers geprognostiseerd dan werden verwacht, de opbrengst per kaartje is hoger geprognostiseerd dan verwacht en zo is die strategische waarde er in versleuteld.

De heer **Döbken**: Die waarde is heel hoog ingeschat, ja.

De heer **Van Gerven**: Is het dan toch niet zeer waarschijnlijk te achten dat in de tariefrestructie die strategische waarde is versleuteld?

De heer **Döbken**: Nee, nee.

De heer **Van Gerven**: U ontkent dat?

De heer **Döbken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U zegt: die strategische waarde, die 47 miljoen was gewoon een reëel getal?

De heer **Döbken**: Of het een reëel getal is: daarom is het een strategische waarde. Ik kan dat niet onderbouwen met reizigersaantallen.

De heer **Van Gerven**: Dit gaat niet om de strategische waarde maar om de 47 miljoen en om de vraag of een tariefverlaging zou leiden tot 47 miljoen minder opbrengsten structureel voor de HSA.

De heer **Döbken**: Nee, nee, niet tot 47 miljoen minder opbrengsten, maar tot een deel minder opbrengsten en een deel meer kosten.

De heer **Van Gerven**: Met als resultante die 47 miljoen.

De heer **Döbken**: Ja, ja.

De heer **Van Gerven**: Laten we daar nu geen spel om spelen. U weet heel goed waar ik naartoe wil, namelijk de vraag of in de discussie rond de tariefrestringtie de strategische waarde is versleuteld om zo te komen tot een lagere concessievergoeding en meer comfort voor NS, omdat ze te hoog geboden had.

De heer **Döbken**: Nee, naar mijn mening niet.

De heer **Van Gerven**: U hebt in 2002 alles bestudeerd. U hebt zich toen helemaal ingelezen. Ik heb het u net voorgelezen, dus ga ik het niet nog een keer voorlezen. Daaruit is toch duidelijk dat u eigenlijk die tariefrestringtie nodig had om tot een meer reële businesscase te komen?

De heer **Döbken**: Een businesscase die ons meer comfort zou geven en die de toch wel erg hoge prijzen van de treinkaartjes wat zou vermindere.

De heer **Van Gerven**: Ik blijf toch met een onbevredigend gevoel zitten, maar ik concludeer dat in 2002 bewust door NS bepaalde informatie achter de hand is gehouden en dat die niet mocht uitlekken omdat dan duidelijk zou worden dat in het bod een strategische waarde was verwerkt, in de orde van grootte van 28 miljoen, en dat dit niet bekend mocht worden bij Verkeer en Waterstaat en bij de politiek.

De heer **Döbken**: Als u de tekst die u hebt voorgelezen, voor u ziet, dan ziet u ook wat de aandeelhouder ervan vond.

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

De heer **Elias**: Ik heb nog een paar feitelijke vragen. Mijnheer Döbken, u zei net in antwoord op een vraag van mijn collega Van Gerven: ik was er niet bij toen het over dat bod ging. Hij citeerde echter uit een stuk dat aan u gericht was, waarin stond: er zijn allerlei rekentrucjes uitgehaald ten opzichte van de basecase waardoor Verkeer en Waterstaat de strategische waarde in ons bod zou kunnen afleiden. Daar was u toch wel bij? Ik heb het dan over het ontvangen van dat memo, want dat was aan u gericht.

De heer **Döbken**: Ja. Als daar de goede datum boven staat dan ...

De heer **Elias**: De datum is 9 september 2002. Het memo is van een ondergeschikte en is gericht aan u.

De heer **Döbken**: Oké.

De heer **Elias**: Dus neem ik aan dat u daarbij was.

De heer **Döbken**: Ja, ja.

De heer **Elias**: Als u een memo krijgt van een ondergeschikte die zegt «we hebben met rekentrucjes gewerkt», wat is dan uw reactie daarop?

De heer **Döbken**: Ik ben uitgegaan van andere vertrekpunten, van die 148 miljoen ...

De heer **Elias**: Vandaar mijn vraag: wat is uw reactie als u in een stuk dat aan u is gericht, leest dat er toen rekentrucjes zijn uitgehaald?

De heer **Döbken**: Dat neem je voor kennisgeving aan, want dat speelde in 2001.

De heer **Elias**: Dat hebt u dus destijds voor kennisgeving aangenomen?

De heer **Döbken**: Ja, ja.

De heer **Elias**: Niet lang daarna komt er een memo, ook aan u gericht, waarin over de strategie wordt gezegd: «We gaan zo laat mogelijk starten om te onderhandelen over die tariefrestricte want dat maakt de positie van HSA sterker omdat de Staat geen alternatief heeft. Dat zal moeten zijn afgerond voordat de feitelijke contracten voor het materieel worden getekend». Dus als strategie wordt vastgesteld: het is verstandig om zo laat mogelijk over die tariefrestricte te beginnen want dan zit de Staat toch met zijn vingers tussen de deur want anders hebben we geen vervoer. Kent u dat memo?

De heer **Döbken**: Niet uit mijn hoofd maar het lijkt mij ook niet erg consistent en consequent, want het moest voor 1 september 2002 ingeroepen worden. Is het niet zo dat u – ik weet dat het later nog een keer aan de orde komt bij het bestellen van het materieel – twee zaken ...

De heer **Elias**: Ik citeer uit een memo van 26 november 2002 met als onderwerp Strategie heronderhandeling concessieovereenkomst. Dan is er nog een bijeenkomst op 16 september, waar ook een stuk van is. Herinnert u zich dat nog? Daarin wordt ook gesproken over die tariefrestricte en wordt ook aangegeven wat het doel daarvan is voor HSA. Kunt u zich herinneren wat het doel was?

De heer **Döbken**: Onder andere om een stabielere financiële positie te verkrijgen die in ieder geval voor HSA meer comfort zou geven.

De heer **Elias**: Als ik zeg dat een van de belangrijkste punten was dat de lucht uit het bod moest worden gehaald, gaan er dan wel bellen rinkelen?

De heer **Döbken**: We hebben het al over de lucht gehad die erin zat.

De heer **Elias**: Maar de lucht uit het bod halen en het sterk verhogen van de winstgevendheid als doel, herkent u dat?

De heer **Döbken**: Ik ken het wel, maar als mensen je dat soort dingen schrijven, dan zijn dat gespreksnotities, gedachtegangen en ideeën van de betrokkene zelf.

De heer **Elias**: U zegt: dat is niks waard. Er wordt u een memo gestuurd waarin staat: de bedoeling is dat we de lucht uit het bod halen en dat we de winstgevendheid sterk verhogen. U zegt daarvan: dat kan iemand wel schrijven maar het stelt niets voor?

De heer **Döbken**: Ik vind dat ik beoordeeld moet worden op de zaken die ik voorgesteld heb en die ik beschreven heb en die vastgelegd zijn in de brief aan de vaste Kamercommissie. Dat er allerlei interne memo's zijn waar wel of niet iets mee gedaan wordt, dat zij zo.

De heer **Elias**: In die memo staat: we gaan twee dingen doen, namelijk lucht uit het bod halen en de winstgevendheid sterk verhogen, en de maatschappelijke haalbaarheid verhogen door met de politiek te gaan praten door te zeggen dat het voor de reiziger allemaal zo zelig is die hoge prijzen van de kaartjes. Vervolgens wordt in die memo onder ad 1 lucht uit het bod halen en onder ad 2 maatschappelijke haalbaarheid verhogen een en ander toegelicht. Vervolgens staat er: argument 1 mogen we uiteraard nooit melden. Dat geeft toch iets aan?

De heer **Döbken**: Men deed toen heel geheimzinnig over de strategische waarde die in het bod zat.

De heer **Elias**: Dat het uw strategie was om de lucht uit het bod te halen via het spelen van de kaart van «het is zo naar voor de reiziger dat die kaartjes zo duur worden», mocht nooit verteld worden. Dat staat hier in een advies aan u.

De heer **Döbken**: Maar de vraag is of we dat advies opgevolgd hebben.

De **voorzitter**: Ik wil dit blokje even samenvatten. Aan het begin hebt u aangegeven dat het reizigersbelang met het bod dat was gedaan en aanvaard en met de afspraken die waren gemaakt, op de achtergrond was geraakt en dat u op enige moment zag dat het bod hoog was en dat er een tariefrestrictie moest komen. Uw stelling is: wij zijn gewoon aan de slag gegaan, die tariefrestricties waren onaanvaardbaar. We hebben u een aantal stukken moeten voorhouden die niets anders dan het beeld ademen van: pas op, ze komen erachter wat we echt hebben gedaan, we hebben rekenruits uitgehaald; het doel is het verkrijgen van een tariefrestrictie want daarmee wordt onze winstgevendheid verhoogd. Letterlijk: het bod is te optimistisch, invoering van tariefrestricties voor 47 miljoen is een van de weinige mogelijkheden om onze winstgevendheid te verhogen; maatschappelijke haalbaarheid verhogen, dat is het argument, maar dat mogen we uiteindelijk nooit melden.

Ik constateer dat u nu zegt dat het gewoon memootjes waren waar u kennis van nam. Het is dan wel belangrijk dat de commissie u hier vandaag vertelt dat dit stukken zijn uit de boezem van HSA, stuurgroepstukken, stukken die met iedereen zijn gedeeld. Het waren niet stukken van een ondergeschikte maar van uw rechterhand, en die stukken werden rechtstreeks besproken in de zin van: hoe zorgen we ervoor dat de Staat er niet achter komt dat de enige reden van de tariefrestrictie erin gelegen is om onze winstgevendheid te verhogen? Er zit echt licht tussen wat u ons vertelt en wat wij uit de stukken halen. Hebt u daar nog een reactie op?

De heer **Döbken**: Nee. Ik vrees dat ik anders in herhaling vervel. In het algemeen samengevat, is het zo dat ik heb geprobeerd om de positie van HSA, die vanaf de start toch zwaar zou zijn, enigszins te verlichten. De mate waarin de 47 miljoen is samengesteld, is gebaseerd op heel veel aannames, brieven, notities en memo's. Soms doe je er iets mee en soms laat je het voor wat het is.

De **voorzitter**: Als ik u zeg dat in de staatjes die eigenlijk een soort oplegger zijn van de stukken staat «we doen dit eigenlijk onder het mom van een tariefrestrictie», dan zegt u: dat is ook maar gewoon een stuk?

De heer **Döbken**: Ja, het is een notitie.

De **voorzitter**: Oké. We gaan even schorsen. We zien elkaar om tien voor elf terug en dan gaan we spreken over de treinen.

Het verhoor wordt geschorst van 10.42 tot 10.53 uur.

De **voorzitter**: Mevrouw Vos vervolgt het verhoor.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Döbken, we gaan het nu hebben over het andere grote onderwerp waarvoor u verantwoordelijk was, namelijk de aanschaf van het materieel, van de treinen. We bespreken eerst het begin van de bestelling van de treinen. Direct na uw aantreden moest u de aanbestedingsprocedures voor het materieel starten. We hadden het er net al over dat er heel veel reizigers zouden moeten zijn om die miljoenen uit het bod terug te verdienen. U hebt zojuist goed uitgelegd dat dat uw verantwoordelijkheid was en dat u die verantwoordelijkheid ook wilde nemen. Het zou om treinen moeten gaan waarin ten minste 525 passagiers moesten kunnen zitten. Op welke reizigersprognose, behorend bij welke businesscase was de trein gebaseerd waar u om hebt gevraagd? We hebben het zojuist al over de businesscase gehad. Hoeveel passagiers moesten er mee kunnen?

De heer **Döbken**: Mijn vertrekpunt waren de aannames zoals die in het bod stonden.

Mevrouw **Vos**: Om hoeveel reizigers ging het daarin?

De heer **Döbken**: Het ging daarbij om de aantallen die u net noemde. Ik meen zelfs dat het om 550 zitplaatsen ging.

Mevrouw **Vos**: Er zouden 550 mensen in die trein moeten kunnen zitten om ...

De heer **Döbken**: Het zou om treinen met 550 zitplaatsen gaan. Dat was geoptimaliseerd op grond van de onderzoeken die waren gedaan.

Mevrouw **Vos**: Om welke businesscase ging het daarbij?

De heer **Döbken**: De businesscase die hoorde bij het bod.

Mevrouw **Vos**: Om hoeveel miljoen reizigers per jaar ging het daarbij?

De heer **Döbken**: Dat weet ik niet. Ik had te maken met aantallen reizigers per trein, per richting en per dag. Het ging er bij mij niet om hoeveel reizigers dat er per jaar zouden zijn.

Mevrouw **Vos**: Maar goed, dat vertaalde zich dus in treinen waarin minstens 525 reizigers moesten kunnen zitten.

De heer **Döbken**: Ja, dat was de optimale situatie.

Mevrouw **Vos**: Was dat aantal dan gebaseerd op die prognoses? We hebben afgelopen week de heer Spaargaren gehoord. Hij zei dat die prognoses nogal gestretcht waren. Was dit gebaseerd op die prognoses?

De heer **Döbken**: U vraagt mij nu welke prognoses onder het bod lagen. Ik heb vanochtend in een andere context al gezegd dat ik die niet ken. Ik heb u mijn vertrekpunt genoemd. Mijn vertrekpunt was: bestel voldoende treinen waar 550 mensen in kunnen zitten. Alle onderliggende details kan ik u niet noemen.

Mevrouw **Vos**: Hoe kwam u dan aan dat aantal? Hoe is bepaald dat er 550 mensen in die trein moesten kunnen zitten? U moet toch ergens mee hebben gerekend? U moet toch hebben geweten hoeveel miljoenen reizigers u per jaar zou moeten vervoeren om dit voor NS te kunnen waarmaken? Die cijfers kent u toch?

De heer **Döbken**: Of ik die cijfers ken? Ik zou ze kunnen opzoeken, maar ik ken ze niet uit mijn hoofd. Waar het om ging, was de hoeveelheid mensen die op de route Amsterdam–Rotterdam zou reizen gedurende een bepaalde periode. Hoeveel klanten krijg ik daar? Daarover zijn schattingen gemaakt en daarop zijn allerlei ingewikkelde berekeningen en prijselasticiteiten losgelaten. Dan kom je tot een reizigersaantal. Dat is vertaald naar het aantal treinen dat daarvoor nodig is. Die berekeningen zijn door collega's van mij gedaan en die hoeveelheden zijn door hen vastgesteld. Daarop vertrouwt u dan en die cijfers zijn dan je vertrekpunt. Ik heb die cijfers niet opnieuw berekend. Ik heb me ook niet nog verder verdiept in die cijfers. Ik meen dat ik dat vanochtend ook al heb gezegd.

Mevrouw **Vos**: Dat vraag ik ook niet. Ik vraag alleen of de aantallen en de vertaling naar het aantal benodigde treinen was gebaseerd op dat heel erg gestretchte bod waarover de heer Spaargaren het heeft gehad en waarover we het ook deze ochtend hebben gehad.

De heer **Döbken**: Dat zou u aan de heer Spaargaren moeten vragen; ik weet dat niet. Ik kan niet anders concluderen dan dat die aantallen gebaseerd waren op het uiteindelijke bod dat is gedaan.

Mevrouw **Vos**: Dat uiteindelijke bod was behoorlijk hoog. Dat zei u vanochtend wel.

De heer **Döbken**: Ja, ja. We weten inmiddels ook waarom. We weten inmiddels ook dat er 28 miljoen extra in zat. We weten inmiddels dat als je dat geld ook nog zou willen terugverdienen, dat heel veel moeite zou kosten.

Mevrouw **Vos**: Ik probeer gewoon precies te bepalen wat er in de rugzak zat die u meekreeg. U kreeg een behoorlijk zware rugzak mee. U moest heel veel reizigers gaan vervoeren. Dat vertaalde zich ook in treinen waarin veel reizigers zouden moeten kunnen worden vervoerd. Zo kunnen we het toch samenvatten?

De heer **Döbken**: Ja ja, zeker. Ik had de specificaties, ik had de aantallen reizigers die er per trein zouden moeten worden vervoerd.

Mevrouw **Vos**: Ja, en dat waren er veel. Een trein met 525 zitplaatsen is ongeveer anderhalf keer zo lang als de TGV of de ICE, dus als de hogesnelheidstreinen die toen bekend waren. Dat was een van de technische eisen waardoor er geen standaardtreinen konden worden gekocht. Er kon dus geen TGV of ICE van bijvoorbeeld Alstom worden gekocht, dus een trein die op dat moment al bestond.

De heer **Döbken**: Ik zou niet weten waarom niet. Je kunt de TGV ook een stuk langer maken als je dat zou willen.

Mevrouw **Vos**: Kun je zo'n trein zomaar langer maken? Zo'n trein past dan toch niet op de sporen?

De heer **Döbken**: Niet zomaar, maar het kan wel.

Mevrouw **Vos**: Dan zou je die treinen dus zomaar langer kunnen maken.

De heer **Döbken**: Ik reageerde even op u. U zei: dus kan het niet.

Mevrouw **Vos**: Maar ja, het uitgangspunt van HSA was dat er standaardtreinen gekocht zouden worden. Dat hebben we een paar keer gehoord. Als er standaardtreinen zouden worden gekocht, zou er snel kunnen worden geleverd en zouden er weinig kinderziektes zijn. U moest echter om een trein vragen waarin anderhalf keer meer reizigers konden worden vervoerd. Hoe verhoudt de opdracht om in de trein heel veel reizigers te kunnen vervoeren, zich tot de wens om een standaardtrein te kopen?

De heer **Döbken**: Ik heb in mijn inleiding gezegd dat alles nieuw en complex was en dat er in de concessieovereenkomst heel hoge eisen aan de techniek werden gesteld. Er moest worden voldaan aan de laatste Europese normen. Dat werd nog aangevuld met een aantal extra eisen in de concessieovereenkomst. De belangrijkste was dat er ERTMS in de treinen zou moeten worden gebouwd. Als je dat hele pakket en alle eisen van de overheid samenvatte, kon je maar tot één conclusie komen, namelijk dat er geen toonbankmaterieel voor deze lijn bestond.

Mevrouw **Vos**: Oké. In uw opdracht zat dus ook dat u geen toonbankmaterieel kon kopen.

De heer **Döbken**: Dat stond niet in de opdracht, maar dat was een gevolg van de randvoorwaarden die werden gesteld.

Mevrouw **Vos**: Dat was het gevolg. Het gevolg was dat u niet zomaar ergens treinen van de plank kon kopen. U moest een echt nieuwe trein gaan bestellen.

De heer **Döbken**: We zouden opnieuw moeten specificeren en nieuw materiaal moeten gaan ontwikkelen. Dat gold niet alleen voor ons, maar ook voor de fabrikant waarvoor we eventueel zouden kiezen. Het zou ook nog een keer vermenigvuldigd moeten worden met twee, omdat het materiaal samen met de Belgische spoorwegen moest worden ontwikkeld. Ook in België moest men rekening houden met de eigen wetgeving, de eigen regelgeving en de eigen beveiligingssystemen. Toonbanktreinen bestonden er niet voor deze lijn.

Mevrouw **Vos**: Oké. Er kwam dus eigenlijk nog een ingewikkelde opdracht bij wat betreft het materieel. Daarvoor was u ook verantwoordelijk.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Ik wil nu met u spreken over de aanbestedingsprocedure voor de treinen. Die aanbesteding ging ook iets minder voorspoedig dan gewenst. De procedure duurde veel langer dan was voorzien. Uiteindelijk blijft er één enkele aanbieder over, namelijk AnsaldoBreda.

De heer **Döbken**: Dat is correct.

Mevrouw **Vos**: Dat was een Italiaanse aanbieder en ook een vrij onbekende bouwer van treinen.

De heer **Döbken**: Voor wie was die onbekend?

Mevrouw **Vos**: Nou ja, in de sector. Voor u was die treinenbouwer onbekend. De NS had nog nooit met AnsaldoBreda samengewerkt.

De heer **Döbken**: Correct.

Mevrouw **Vos**: Het is in de procedure gebruikelijk dat er voorafgaand aan het bestek wordt overlegd met de industrie. Daar was AnsaldoBreda niet bij. Wat was de reactie van het aanbestedende team toen AnsaldoBreda ineens opdook en zich meldde voor de aanbestedingsprocedure?

De heer **Döbken**: Er zijn diverse fases. Eerst wordt het bestek geschreven. Dan worden bedrijven uitgenodigd die belangstelling hebben om de trein te bouwen die in het bestek wordt beschreven. Bij mijn weten waren er zes of zelfs acht bedrijven die zeiden belangstelling te hebben. Voor zover ik mij herinner was AnsaldoBreda daar vanaf het begin bij.

Mevrouw **Vos**: Wat vond u daarvan, of wat vond het aanbestedende team daarvan? Wat vond men ervan dat ineens die kleine bouwer zich ook meldde?

De heer **Döbken**: Ik heb me in die fase niet intensief met de voorselectie beziggehouden. Ik was wel betrokken bij de uiteindelijke beslissing om verder te gaan met een aantal bedrijven. U weet uit de stukken dat er twee bedrijven zijn afgevallen. Eén bedrijf is zelf gestopt en het andere bedrijf is non-compliant verklaard. Dat bedrijf voldeed dus niet aan de eisen. Sorry dat er voortdurend Engelse termen worden gebruikt. Er zijn zes bedrijven verdergegaan. Ik vond het op zich een interessante gedachte dat AnsaldoBreda zich op deze markt begaf. Het was weliswaar voor ons een onbekende railbouwer, maar voor Italië absoluut niet. Samen met Fiat heeft AnsaldoBreda natuurlijk al 150 jaar treinen gebouwd in Italië. Ik kan dit nog wel wat nader toelichten. Later maak je namelijk kennis met zo'n bedrijf. Dan zie je toch een aantal zaken waardoor je denkt: ja, waarom niet? Waarom zou dit bedrijf niet kunnen meedoen? Dat is namelijk de eerste vraag in zo'n procedure. Je eerste vraag is niet: hoe zit dat allemaal en hoe gaat dat allemaal verder in die procedure? Die procedure duurt vrij lang en duurde in dit geval te lang. Je kijkt eerst welk bedrijf er bij voorbaat afvalt, welk bedrijf er af moet vallen of welk bedrijf zegt dat het afvalt. Dat laatste kan ook.

Mevrouw **Vos**: Toen AnsaldoBreda zich meldde, was uw reactie: waarom niet?

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Ja.

De heer **Döbken**: Hetzelfde gold voor de Siemens, de Alstoms en de Bombardiers van deze wereld. In die fase accepteer je graag iedere aanbieder. Zo veel zijn er daar immers niet van op de wereld; dat weet u.

Mevrouw **Vos**: Inderdaad; hoe meer aanbieders er zich melden, hoe beter het is voor het bedrijf dat de keuze moet maken.

De heer **Döbken**: Commercieel gezien is het altijd interessant als er zich meer aanbieders melden. Het is uiteraard lastig als je maar met één of twee aanbieders te maken hebt.

Mevrouw **Vos**: Ja. Uw reactie was dus: dit is spannend en het is goed dat AnsaldoBreda zich meldt.

De heer **Döbken**: Ik noemde het zojuist interessant.

Mevrouw **Vos**: Interessant, ja.

Siemens en Bombardier waren voor u meer bekende treinenbouwers. In april 2003 doen zij een aanbieding die niet voldoet aan de gestelde eisen. Ze gebruiken daarvoor als argument de combinatie van enerzijds al de nieuwe technische eisen – we hadden het daar zojuist over – en anderzijds de korte levertijd. De treinen moesten namelijk ook nog heel snel worden geleverd. Daarbij kwam volgens de twee treinenbouwers bovendien nog de beperkte omvang van de serie. Er werden dus niet veel treinen besteld. Dat bij elkaar zou volgens Siemens en Bombardier leiden tot een prijs die niet concurrerend zou zijn. De bekende treinenbouwers zeiden dus: wij hebben dit bekeken en voor ons is dit eigenlijk niet zo interessant. Gingen er daardoor bij u geen alarmbellen af?

De heer **Döbken**: Nee, want ik begreep dat wel. Ik begreep wel dat het moeilijk werd. Er werd ook uitstel gevraagd door de bedrijven voor het doen van de aanbieding, door alle complexiteit die we met elkaar hadden bedacht. Ik wil niet zeggen dat we daardoor zelfs gerenommeerde bedrijven in de problemen brachten, maar er waren toch wel zorgen. Dat zegt u terecht. Kan dit allemaal wel? Kan dit allemaal wel op tijd worden geleverd? We hadden namelijk ook nog geweldige haast. Dat was ook een van de randvoorwaarden. Ik kon me namelijk niet zo goed voorstellen dat de lijn zou worden geopend maar er geen materieel zou zijn. Eigenlijk was de hoofdgedachte: zorg ervoor dat er materieel beschikbaar is. Het team heeft dat verder onderzocht. Ik ben het absoluut niet alleen geweest. U weet ook dat niet HSA de opdrachtgever was, maar NS Financial Services. Het team heeft zaken afgewogen en heeft de plussen en de minnen op een rijtje gezet. Men heeft gekeken waar bedrijven wel aan voldeden en waar ze niet aan voldeden. Zelden is het in dit soort complexe situaties zo dat alle bedrijven overal aan voldoen. Het team heeft een en ander beoordeeld. Men heeft ook gehoord dat sommige bedrijven moeite hadden om aan alle eisen te voldoen.

Mevrouw **Vos**: Het ging daarbij dus wel om gerenommeerde bedrijven, die u kende. Het waren bekende leveranciers van hogesnelheidstreinen. Het waren de leveranciers van de enige hogesnelheidstreinen die in Europa rondreden.

De heer **Döbken**: Ja, maar dat is ... Sorry, ik moet heel voorzichtig zijn met u onderbreken.

Mevrouw **Vos**: U mag mij onderbreken.

De heer **Döbken**: De eisen die wij stelden, bijvoorbeeld op het vlak van ERTMS – ik heb al die eisen genoemd – maakten dat het ook voor Siemens, Bombardier en Alstom absoluut nieuwe treinen zouden zijn.

Mevrouw **Vos**: Ja.

De heer **Döbken**: Zo hadden we dat met elkaar in Nederland en België bedacht. Ik geef daarvan niemand de schuld; dit is slechts een conclusie.

Mevrouw **Vos**: Oké. Siemens en Bombardier zeiden dus: dit wordt voor ons een beetje te complex.

De heer **Döbken**: Zij zeiden: 't is moeilijk.

Mevrouw **Vos**: Er bleven toen twee bedrijven over, namelijk Alstom en AnsaldoBreda. Wat betekent het voor de marktspanning als er maar twee aanbieders overblijven? Van de acht bleven er maar twee over.

De heer **Döbken**: Dat is vervelend. Het erge is dat er later nog maar één bedrijf overbleef.

Mevrouw **Vos**: Heeft er nooit iemand gezegd: misschien is wat wij nu aanbesteden wel té complex?

De heer **Döbken**: Voor AnsaldoBreda?

Mevrouw **Vos**: Nee, nee, ik doel op de fase waarover wij nu spreken. Twee treinenbouwers zeggen u: joh, dit is echt wel heel complex en dit gaan wij niet doen. Is er op dat moment niemand in het team geweest die heeft gezegd: moeten we niet even een stapje terug zetten en bekijken of het niet té complex is geworden?

De heer **Döbken**: Natuurlijk vraag je je voortdurend af of het allemaal wel gaat lukken. Je hebt echter wel een handtekening gezet onder een contract en je moet er wel voor zorgen dat die trein gaat rijden, dus ...

Mevrouw **Vos**: Je moet dus door.

De heer **Döbken**: ... alle alternatieven ... Ja, misschien zou een conclusie kunnen worden dat je op een gegeven moment met elkaar de fuik ingaat en er niet meer uit komt. Je wilt namelijk die trein op de baan hebben. Je weet dat het moeilijk zal zijn. Je overdenkt om de zoveel tijd alternatieven, maar je komt daarbij maar tot één conclusie: als we nu niet doorgaan, dan redden we het niet.

Mevrouw **Vos**: De fuik. Hebt u het op dat moment ervaren als een fuik, of zegt u: met de kennis van nu, was het een fuik?

De heer **Döbken**: Nee, nee, toen heb ik dat al ervaren, ja.

Mevrouw **Vos**: Toen voelde u al dat u in een fuik zat met twee aanbieders. Maar u moest door.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: U had het gevoel in een fuik te zitten en u wist dat twee gerenommeerde aanbieders zich hadden teruggetrokken. Kon u wat met dat gevoel doen? Kon u daarmee iets doen in de aanbesteding?

De heer **Döbken**: Nee, anders hadden we het wel gedaan.

Mevrouw **Vos**: Oké, u zat dus echt in een fuik. Ja.

De heer **Döbken**: We hadden op dat moment ook vertrouwen in AnsaldoBreda. We hadden er vertrouwen in om met dat bedrijf verder te gaan. In de eerste plaats waren namelijk op papier de aanbiedingen van dat bedrijf gewoon in orde. De plannen die men maakte en de daarbij horende documentatie waren gewoon in orde. In de tweede plaats wisten we door bezoeken aan het bedrijf ook al dat men capaciteit had. Bij de heel grote bedrijven in deze wereld moet je dat maar afwachten. Zeker voor Siemens en wellicht ook voor Alstom lagen er heel grote opdrachten klaar. Daarbij hebben we het over honderden, zo niet duizenden treinen of treinstellen. We wisten dat AnsaldoBreda op dat moment dedicated aan ons toch wat capaciteit en aandacht zou kunnen besteden.

Mevrouw **Vos**: Wist u dat wel? In diezelfde periode laat u KPMG namelijk een financiële audit uitvoeren. KPMG heeft het in het rapport over een aantal «key issues». Dat is de taal die accountants spreken. Wat bedoelen ze daarmee? Probleempjes misschien? Daaraan zou aandacht moeten worden besteed in het vervolgtraject. AnsaldoBreda reageert daarop door te schrijven: bij Finmeccanica werd een significante toename in de orderportefeuille geconstateerd, wat zou kunnen duiden op een beperkte productiecapaciteit. Finmeccanica is het moederbedrijf van AnsaldoBreda. Wat hier staat, komt toch niet overeen met wat u zojuist zei, namelijk dat men «dedicated» aan jullie zou kunnen zijn?

De heer **Döbken**: Dat gold voor het hele concern Finmeccanica, maar dat gold niet voor de situatie specifiek in de fabriek in Pistoia.

Mevrouw **Vos**: Daar stond men gewoon leeg en stond men te wachten op een order?

De heer **Döbken**: Nou, AnsaldoBreda maakt meer dan alleen treinen. Het bedrijf is heel groot op het gebied van metrostellen en trams. Bij de sectie van de treinen was echter ruimte om voor ons te bouwen.

Mevrouw **Vos**: Oké, maar ...

De heer **Döbken**: Ik moet ook zeggen dat er ook nog zo iets bestaat als Ansaldo signaling, een heel groot bedrijf dat voorloep in Europa op het gebied van ERTMS. Ik had er vertrouwen in dat die bedrijven met elkaar voor ons die trein, met al die nieuwe elementen erin, zouden kunnen bouwen. Dat soort gevoelens krijg je dan.

Mevrouw **Vos**: KPMG zei ook nog iets anders. Er was een geschil tussen AnsaldoBreda en Trenitalia, dus de Italiaanse NS, over de vertraging bij de levering van treinen.

De heer **Döbken**: Dat klopt. Dat ging over de ERT 500.

Mevrouw **Vos**: Was dat voor u geen signaal? Dacht u niet: gutjes?

De heer **Döbken**: Nee. Ik wil niet generaliseren, maar materieelfabrikanten zijn nogal eens aan de late kant met leveren. Dat komt overigens in de luchtvaart ook voor. Als je op grond daarvan bedrijven zou moeten uitsluiten, zou er geen enkel bedrijf meer in aanmerking komen.

Mevrouw **Vos**: Met vertragingen heb je volgens u bij elke aanbieder te maken?

De heer **Döbken**: Nee, dat is volgens mij weer te algemeen gezegd. Laat ik mij bij de feiten houden. Bij NS hadden we ook voorbeelden dat materieel te laat werd geleverd. Soms merk je daar niet zo veel van, omdat NS dan kan doorrijden met haar oude spullen. Maar dat ging op de HSL-Zuid natuurlijk niet. Er was niets wat daarop kon rijden. Er was niets wat was toegelaten om daarop te rijden.

Mevrouw **Vos**: Nee. U had in het proces de belangrijke taak om die treinen te kopen. U realiseerde zich op een gegeven moment wel, toen er maar twee aanbieders waren overgebleven, dat u in een fuik zat. U wist: ik móet door. We zullen het zo nog hebben over de uiteindelijke keuze voor AnsaldoBreda.

De heer **Döbken**: Ja, ik moest door, want in 2007 moest die trein rijden.

Mevrouw **Vos**: U dacht: want anders kan ik die 148 miljoen niet naar binnen harken.

De heer **Döbken**: Nee. Geloof het of niet, maar ik dacht: als die trein in 2007 niet rijdt, hebben we het met elkaar in dit land niet goed gedaan. Je geeft geen 7 miljard of 8 miljard uit voor infrastructuur om vervolgens tot de conclusie te komen dat er geen treinen zijn. Dat heeft altijd op de achtergrond gespeeld, in ieder geval bij mij. Wij moesten ervoor zorgen dat die trein ging rijden. In de tijd dat ik verantwoordelijk was, waren er twee hoofdstromen. Over de eerste hoofdstroom hebben we het al gehad, namelijk de financiën, met alle plussen en minnen die daarbij hoorden. Het ging daarbij overigens vooral om minnen en over heel grote zorgen over de financiën. Er was echter ook een hoofdstroom materieel. We hebben altijd geprobeerd om ervoor te zorgen dat er materieel op de baan beschikbaar zou zijn. Daarvoor hebben we zelfs extra financiële ruimte gemaakt. Dat hebben we altijd geprobeerd, nog even los van alle juridische discussies en discussies met de Staat. Later hebben we dat ook gedaan door voor een alternatief te zorgen. Dat hoop ik straks ook nog te kunnen toelichten. In mijn periode bleek namelijk al dat de levertijd van AnsaldoBreda niet klopte. Toen hebben we er in ieder geval voor gezorgd dat er een alternatief op de baan kwam. Daarmee wordt nog steeds gereden. Soms wordt de indruk gewekt dat er geen treinen rijden op de HSL-Zuid. Dat wil ik bestrijden. Er rijden op dit moment zo'n 42 maal per dag treinen in iedere richting over de HSL-Zuid.

Mevrouw **Vos**: Ja. Op dat moment was u bezig met het kopen van een trein die inderdaad heel snel zou kunnen rijden. Het zou een echte hogesnelheidstrein zijn.

De heer **Döbken**: Nee, de trein moest 220 km/u kunnen rijden.

Mevrouw **Vos**: Die trein moest sneller kunnen rijden dan we in Nederland tot dan toe gewend waren. Er was immers, u zei het net zelf al, niet voor niets infrastructuur aangelegd voor hogesnelheidstreinen. Er was een klein aantal bouwers. Maar er was maar één bouwer, uit Italië, die zei dat hij die trein kon bouwen. Toch?

De heer **Döbken**: Nee, er waren op z'n minst twee bouwers die zeiden dat ze zo'n trein konden bouwen. Alstom kon het ook. Siemens kon het ook, maar had veel meer tijd nodig.

Mevrouw **Vos**: Maar u was wel blij dat AnsaldoBreda zich op dat moment meldde?

De heer **Döbken**: Ik heb u dat toegelicht, ja. Ik zag ... Ik zeg nogmaals dat ik het niet alleen was. Uiteindelijk zou het de trein zijn die voor HSA zou gaan rijden, maar er waren volledige teams in Nederland en België samen bezig met dit project. Ook de Belgische spoorwegen zijn dus volledig «in charge» geweest met de technici, met de juristen, met de financiële mensen. Er was een heel groot projectteam dat uiteindelijk al die stappen heeft gezet en begeleid. Uiteraard zijn daarbij de directeur van NS Financial Services en ikzelf op de hoogte gesteld van de vorderingen, de dilemma's en alle punten die daarbij een rol speelden. Dit is een heel zorgvuldig proces geweest.

Mevrouw **Vos**: Heel zorgvuldig. Goed. We hadden hier dus een complexe vraag, en u was uiteindelijk toch wel erg blij dat er in ieder geval twee treinenbouwers wilden meedoen. Een van die bouwers was een voor de NS onbekende bouwer.

De heer **Döbken**: Ja. Dat klopt, ja.

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

De **voorzitter**: KPMG bekeek of er nog problemen te verwachten waren. Het kantoor vond het een key issue dat er misschien een overvolle orderportefeuille was en dat dat weleens problemen zou kunnen opleveren. U zegt echter dat dat misschien gold voor Finmeccanica, maar niet voor AnsaldoBreda.

De heer **Döbken**: Dat is correct.

De **voorzitter**: Waarom is dat dan het bericht van KPMG als dat kantoor op pad wordt gestuurd om te kijken bij AnsaldoBreda?

De heer **Döbken**: Dat weet ik niet.

De **voorzitter**: Je zou verwachten dat er een alinea volgt waarin staat: maar jongens, don't worry, want dit gaat niet over AnsaldoBreda.

De heer **Döbken**: Ik ken de scope niet. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van NS Financial Services. Ik weet ook niet ...

De **voorzitter**: Kende u het onderzoek?

De heer **Döbken**: Mijn collega heeft tijdens een regulier overleg daarvan verslag gedaan. Ik ken de inhoud dus wel.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **Döbken**: Hij vond de uitkomst geen reden om andere stappen te zetten dan die welke we op dat moment konden zetten.

De **voorzitter**: Onze conclusie op dit punt zou kunnen zijn dat er niet zozeer is gekeken naar AnsaldoBreda, als wel naar Finmeccanica. Daar ben ik wel benieuwd naar. Als dat zo is, blijft bij ons natuurlijk wel de vraag hangen waarom dit juist over AnsaldoBreda wordt geschreven.

De heer **Döbken**: Dat weet ik niet.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **Döbken**: Het lijkt mij niet relevant, maar daarvoor moet je de context kennen.

De **voorzitter**: Maar KPMG schrijft toch geen dingen op die totaal niet relevant zijn?

De heer **Döbken**: Dat weet ik niet. Daarom zeg ik dat ik de context niet ken en ook de vraag niet ken. Ik weet alleen dat ... Laat ik het bij de feiten houden die ik ken; u hebt gelijk. Ik weet alleen dat de capaciteit in Pistoia voldoende was. In Pistoia zijn de treinen gebouwd.

De **voorzitter**: Het signaal van KPMG dat daar misschien niet voldoende capaciteit was, hebt u dus niet zo geduid?

De heer **Döbken**: Nee.

De **voorzitter**: Oké.

U zei aan het begin van dit verhoor: de procedure heeft wel lang geduurd.

De heer **Döbken**: Ja.

De **voorzitter**: U zei later: Siemens zou meer tijd nodig hebben. Was dus de factor tijd echt een heel grote zorg voor u?

De heer **Döbken**: Ja. Ja, ik ben bijna begonnen met dat te zeggen. De zorg om op tijd materieel te krijgen, is in al die jaren gebleven.

De **voorzitter**: U begon het verhoor heel helder door te schetsen dat u aan het begin van het proces het idee had dat dit een uitdaging voor u zou vormen die u wilde aangaan. U dacht: ik ga gewoon mijn uiterste best doen om het voor elkaar te boksen. U zei later: ik voelde dat ik in een fuik zat. Had u wel het gevoel, de ruimte te hebben om in ieder geval tegen het moederbedrijf, of misschien zelfs tegen de Staat te zeggen: jongens, de treinenbouwers waarmee we gewend zijn te werken, kunnen de lever-tijden niet halen, dus we hebben een serieus probleem?

De heer **Döbken**: Natuurlijk is dat intern besproken, in stuurgroepen.

De **voorzitter**: Hoe reageerde men toen?

De heer **Döbken**: Met zorgen, natuurlijk. Als je dan echter in de beslotenheid van de studeervertrekken alle alternatieven en varianten probeert te bedenken die nodig zouden zijn om dat probleem het hoofd te bieden, kom je tot de ontdekking dat die alternatieven er niet zijn. Wij hebben ze althans niet gevonden.

De **voorzitter**: Oké.

Ik wil doorgaan naar het thema van de snelheid van de hogesnelheidstrein. De gedachte was natuurlijk, te proberen met een hogere snelheid dan een gemiddelde trein over die hogesnelheidslijn te gaan rijden. Er ontstond echter vrij snel discussie over die snelheid. Er kwamen voortgangsrapportages vanuit het ministerie. In de dertiende voortgangsrapportage, van 26 november 2003, stelt toenmalig Minister Peijs dat de Staat van mening is dat HSA die rijtijden niet gaat halen met een trein die 220 km/u kan rijden. Heeft zij dat ook aan HSA bericht?

De heer **Döbken**: Ik kan mij dat niet herinneren.

De **voorzitter**: Ik vraag dat ...

De heer **Döbken**: Tegelijkertijd speelde namelijk de discussie over de rijtijdverlenging in België. De grootste zorgen maakten wij ons daarover. Daarover heeft de heer Van Krieken het volgens mij ook gehad.

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Döbken**: We zouden het niet halen in 93 minuten. Ik kwam vrij snel tot de ontdekking hoe dat kwam. Die discussie over die 93 minuten in relatie tot een trein die 220 km/u zou kunnen rijden, is dus echter overschaduwd door die foutieve berekening van de rijtijden in België. Er waren fabrikanten die niet voldeden aan de eisen over rijtijden, maar alle fabrikanten hebben uiteindelijk, gegeven de nieuwe situatie, naar mijn mening voldaan aan de eisen rond reistijden, althans op papier. Ansaldo-Breda heeft daarvoor een oplossing gevonden.

De **voorzitter**: Het is goed dat u deze interventie even hebt gepleegd, want ik denk dat u terecht zegt dat de oorzaak voor een deel echt aan de Belgische zijde lag. Ik zal het stukje daarover in de genoemde voortgangsrapportage er even bij pakken. Er waren inderdaad vermoedens gerezen dat aan Belgische zijde die rijtijden langer waren. Maar, schrijft de Minister, «HSA heeft in haar bieding aangegeven dat alleen de treindiensten die doorgaan naar Parijs met bestaand rollend materieel 300 km/u zullen rijden, en de overige treindiensten een maximumsnelheid van 220 km/u zullen hebben. De Staat is van mening dat met het materieel van 220 km/u de gecontracteerde reistijd niet waargemaakt kan worden, en heeft dat aan HSA medegedeeld. De Staat zal HSA houden aan de rijtijden.» Dat is best een pittige uitspraak.

De heer **Döbken**: Ja. Ja, dat is terecht.

De **voorzitter**: Dat is volgens mij echter best ingewikkeld. U komt er immers achter dat die rijtijden niet kunnen worden gehaald, u hebt nog steeds de gedachte dat u treinstellen gaat kopen die 220 km/u kunnen rijden, maar daarmee zou u de rijtijden niet halen.

De heer **Döbken**: Het werd uiteindelijk 250 km/u, zoals u weet.

De **voorzitter**: Precies. Daarom vraag ik dit. Dacht iedereen dan: ho, jongens, we gaan die treinenbouwer nu even vragen om een situatie te creëren waardoor de trein 250 km/u kan rijden? Wij zoeken daarnaar.

De heer **Döbken**: Nee, voor zover ik mij herinner heeft Alstom altijd voldaan aan de rijtijden. AnsaldoBreda worstelde met de rijtijden, zoals ieder bedrijf wel worstelt met sommige delen uit het bestek. AnsaldoBreda kwam toen met de oplossing om treinen te bouwen die 230 km/u zouden kunnen rijden. Daarmee zou men kunnen voldoen aan de reistijden. De waarschuwing was dus terecht, zeker ten aanzien van de reistijden die AnsaldoBreda kon realiseren. Maar in 2004 is dat opgelost.

De **voorzitter**: U vraagt in uw bestek echter om treinen die 220 km/u zouden kunnen rijden. Vervolgens zegt de Minister: 220 km/u is leuk en aardig, maar daarmee halen we de rijtijden niet. Dat was overigens al bekend en daarbij ging het niet alleen om het Belgische onderdeel.

De heer **Döbken**: Dat hadden we zelf ook al ontdekt, ja.

De **voorzitter**: Het staat er wel bij, maar het was al bekend dat die rijtijd van 93 minuten met treinen die 220 km/u konden rijden, niet zou worden gehaald. Vervolgens wordt de opdracht om treinen van 220 km/u te bouwen wel uitgezet bij de bouwers. Daarna komt de Minister met de opmerking dat de Staat HSA aan de gestelde reistijden zou gaan houden. AnsaldoBreda biedt daarna eigenlijk binnen twee weken aan om een trein te bouwen die 250 km/u zou kunnen rijden. We zijn gewoon benieuwd ...

De heer **Döbken**: Nee, nee, AnsaldoBreda biedt niet aan een trein te bouwen die 250 km/u zou kunnen rijden, maar men biedt aan om een trein te bouwen die 230 km/u zou kunnen rijden.

De **voorzitter**: Een trein die 250 km/u zou kunnen rijden.

De heer **Döbken**: Een trein die 230 km/u zou kunnen rijden. De eerste stap was de stap naar 230 km/u.

De **voorzitter**: Ja, er werd eerst een stapje gezet naar 230 km/u. Later wordt het 250 km/u.

De heer **Döbken**: Vanwege alle problemen in België zei men bij AnsaldoBreda: we hebben opnieuw gekeken naar de aandrijving, de versnelling en de motoren. Men zei: als we aan de reistijden moeten voldoen, bieden we jullie voor een gering extra bedrag treinen aan die 250 km/u kunnen rijden. Dat aanbod heb ik met beide handen aangegrepen.

De **voorzitter**: U bracht mij bijna van mijn stuk door mij te verbeteren en te zeggen dat het om treinen ging die 230 km/u zouden kunnen rijden. Ik heb echter natuurlijk de stukken voor mij liggen; het ging om treinen die 250 km/u per uur zouden kunnen rijden. Binnen twee weken lag er een aanbieding van AnsaldoBreda voor treinen die 250 km/u zouden kunnen rijden. Daarom ben ik zo benieuwd of de druk van de Minister daarbij een rol heeft gespeeld. Dat zou ik me kunnen voorstellen.

De heer **Döbken**: Nee. De Minister heeft dit volgens mij terecht gezegd. Het was onze verantwoordelijkheid om van degenen die het materieel zouden bouwen, te eisen dat ze zouden voldoen aan de eisen.

De **voorzitter**: Ik vraag dit om de volgende reden. Op het moment dat aan de industrie werd gevraagd een trein te leveren die 220 km/u zou kunnen rijden, wisten HSA, NS en zelfs het Ministerie van V en W dat met zo'n trein die rijtijd nooit zou kunnen worden gehaald. Op de een of andere manier lijkt dat heel lang geen probleem te zijn. Het probleem van de Belgen komt er nog bij, waardoor er misschien nog meer problemen ontstaan. Ineens zegt iedereen dan: jongens, we hebben wel gevraagd om treinen die 220 km/u kunnen rijden, maar eigenlijk reddden we het daar niet mee. Dit is iets wat ons fascineert. Daarom vragen we het aan u.

De heer **Döbken**: Dit speelt zich in dezelfde tijd af, in december 2004.

De **voorzitter**: Het speelt al in december 2003.

De heer **Döbken**: Ja, in 2003; u hebt gelijk. Op een gegeven moment in diezelfde tijd gaat Alstom niet meer meedoen. Vanaf dat moment is er eigenlijk nog maar één aanbieder over. Die aanbieder houden wij aan de reistijden, ondanks ook alle zorgen over de situatie in België. De aanbieder komt daarvoor met een oplossing.

De **voorzitter**: Hm.

De heer **Döbken**: Als u zegt: de stappen van 220 km/u naar 230 km/u naar 250 km/u lagen vrij dicht bij elkaar, dan is dat zo. Ik geloof dat onmiddellijk. Het is echter wel een gevolg van de eisen die we aan Ansaldo-Breda hebben gesteld. De eis was overigens om treinen te bouwen die minimaal 220 km/u zouden kunnen rijden, dus iedereen die een trein wilde of kon bouwen die sneller zou kunnen rijden ...

De **voorzitter**: Dat is een mooie zin. Het ging dus om de minimale maximumsnelheid van de trein.

De heer **Döbken**: Nee nee.

De **voorzitter**: Ja, dat is een zin waarop wij ook hebben moeten studeren. De trein moest een minimale maximumsnelheid hebben van 220 km/u. Mevrouw Vos stelt de volgende vragen.

Mevrouw **Vos**: Ik kom nog even terug op die opmerking van de Minister in die dertiende voortgangsrapportage. Die opmerking heeft dus volgens u helemaal niets te maken met wat u daar met AnsaldoBreda aan het doen was?

De heer **Döbken**: Nou, ik denk dat er wel een causaal verband tussen was. Je spreekt met ambtenaren, je spreekt met de mensen en je geeft in een gesprek al eens aan dat er problemen zijn met de reistijden. Je zegt: niet ieder bedrijf lukt het. Ja, en dan schrijft de Minister terug: je houdt je maar aan die reistijden. Vooral in de eerste jaren was er een formeel-juridische gedachtewisseling tussen het ministerie en HSA. Nadat mevrouw Peijs Minister werd, is dat gelukkig veranderd. Die manier van gedachtewisseling was, denk ik, nog een beetje het gevolg van de wijze waarop het contract tot stand was gekomen.

Mevrouw **Vos**: Vanwege de gejuridificeerde relatie voelde u dus wel de hete adem van de Minister in uw nek om in ieder geval te drukken op verhoging van de snelheid.

De heer **Döbken**: Nee, we wisten zelf al dat we moesten voldoen aan de eisen die waren gesteld.

Mevrouw **Vos**: Het is dus geen puur toeval en er was een causaal verband.

De heer **Döbken**: Ja, ja, zeker.

Mevrouw **Vos**: Oké, dat is helder. In het bestek van 2002 stond de eis dat die trein in 93 minuten naar Brussel moest kunnen rijden. U zei net zelf dat AnsaldoBreda dat met treinen kon halen die 230 km/u konden rijden.

De heer **Döbken**: Ja, maar die situatie heeft zich uiteindelijk helemaal niet voorgedaan, ...

Mevrouw **Vos**: Nee, die situatie heeft zich niet voorgedaan, want men ging naar 250 km/u.

De heer **Döbken**: ... want het was 12 minuten meer. Het ging ook over het Nederlandse traject. Daarop werd het ook spannend. Daaraan zijn ook eisen gesteld.

Mevrouw **Vos**: Ja. Hoe bedoelt u dat?

De heer **Döbken**: AnsaldoBreda moest iets doen aan de aanzetkarakteristiek, de remkarakteristiek, de maximumsnelheid. Die moesten worden verhoogd om aan het hele pakket van eisen te voldoen. Het ging daarbij al niet meer alleen om die 93 minuten, want die golden al niet meer. Het ging al om laten we zeggen 100 minuten of 105 minuten. Het ging niet alleen om die 93 minuten, het ging om het totale programma van eisen dat in de concessieovereenkomst stond.

Mevrouw **Vos**: Oké. Met 230 km/u kon AnsaldoBreda in ieder geval voldoen aan die rijtijdeneis.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Waarom is men dan naar 250 km/u gegaan? Dat snappen we nog niet.

De heer **Döbken**: Dat is een beetje op ons verzoek gebeurd.

Mevrouw **Vos**: Waarom verzocht u dat?

De heer **Döbken**: Omdat er problemen waren in België. Ik probeerde voor de klant in ieder geval nog een of twee minuten te winnen. Dat kostte drie ton per trein. Dat lijkt veel geld, maar dat is het niet in verhouding tot de 19 miljoen.

Mevrouw **Vos**: Is het een normaal verzoek om eventjes de snelheid op te voeren?

De heer **Döbken**: Nou, wij stelden het zeer op prijs.

Mevrouw **Vos**: Nee, ik bedoel dit in technische zin. Ik weet dat u wat dit betreft geen technicus bent.

De heer **Döbken**: Ik ben geen materieeltechnicus.

Mevrouw **Vos**: U bent geen materieeltechnicus. Dat waren de andere heren die we hebben gesproken. Kun je een trein zomaar opvoeren van 220 km/u naar 250 km/u?

De heer **Döbken**: Als je voor andere motoren en een andere overbrenging kiest ... Ik zou het niet weten, maar het kan wel. Auto's heb je ook in heel veel uitvoeringen, soms ook terwijl ze aan de buitenkant precies hetzelfde zijn.

Mevrouw **Vos**: Ja.

U zei net ook dat al die treinenbouwers wel een aantal zaken hebben waaraan ze niet voldoen. Alstom voldeed dus wel aan die reistijdeneis. Was die aanbieding van Alstom op dat moment daarom eigenlijk niet beter dan die van AnsaldoBreda?

De heer **Döbken**: We waren nog niet eens zover om dat te constateren toen we te maken kregen met een ander fenomeen, namelijk de vraag over het aantal treinen.

Mevrouw **Vos**: Ja, daarover zullen we zo spreken.

De heer **Döbken**: Alstom is niet afgefallen vanwege exploitatie, maar vanwege de aantallen.

Mevrouw **Vos**: Waarom hebt u die vraag om de snelheid te verhogen alleen aan AnsaldoBreda gesteld? Ik vraag dit nog even om het scherp te krijgen.

De heer **Döbken**: Wij hebben niet om die verhoging gevraagd, maar die is door AnsaldoBreda ingevoerd om te voldoen aan de eisen. De snelheid is verhoogd op suggestie van AnsaldoBreda. Het pakket dat het bedrijf daarvoor nodig had, gaf namelijk wat extra comfort. Voor mij gaf die verhoging de mogelijkheid om voor een relatief gering bedrag weer een paar minuten reistijd in België te winnen.

Mevrouw **Vos**: We gaan nu even diep de aanbestedingsprocedures in. Waarom mag AnsaldoBreda dat doen, al dan niet op uw verzoek? Er werd namelijk iets belangrijks gewijzigd terwijl Alstom al voldeed aan die eisen.

De heer **Döbken**: Het is niet verboden om iets beters of iets mooiers te doen dan in het bestek staat.

Mevrouw **Vos**: Dat is wel verboden als je in een bepaalde fase van de procedure zit, toch?

De heer **Döbken**: Nee, dat lijkt me niet.

Mevrouw **Vos**: Is het dan nog wel eerlijk?

De heer **Döbken**: Nee, nee. Als je binnen de scope van de uitvraag blijft, dan kan dat. De materieelbouwers werd ook gevraagd met ideeën te komen over de inrichting, over de instap enzovoorts. De ene bouwer pakt het zus op en de andere zo.

Mevrouw **Vos**: Oké. De verhoging naar 230 km/u deed AnsaldoBreda dus zelf, om te voldoen aan de eisen.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: De verhoging naar 250 km/u werd doorgevoerd op verzoek van HSA, of op verzoek van NSFSC, de partij die op dat moment onderhandelde.

De heer **Döbken**: Nou, het was meer op mijn verzoek.

Mevrouw **Vos**: Op die manier kon u in België in ieder geval een paar minuten winnen voor de reizigers.

De heer **Döbken**: Ja, tijd die we eerder verloren hadden.

Mevrouw **Vos**: Oké.

Ik wil nu naar het volgende onderwerp gaan. Ik noemde zojuist al de reductie van het aantal treinen in die laatste fase. Aan beide fabrikanten, Alstom en AnsaldoBreda, is dan al gevraagd naar een zogeheten «best and final offer». In jargon heet dit een BAFO.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dat was een definitieve bieding. Aan deze twee bedrijven is dus gevraagd om een definitieve bieding te doen. Toen verminderden HSA en de Belgische spoorwegen het aantal treinen dat men wilde bestellen en vroegen ze een nieuwe offerte.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Alstom zegt HSA en de Belgische spoorwegen dan, dat zij op dat moment volgens de regels eigenlijk zouden moeten kiezen op basis van eerdere biedingen, die dus al waren gedaan. Alstom dient dan geen nieuwe bieding in.

De heer **Döbken**: Dat is correct.

Mevrouw **Vos**: U krijgt dan alleen maar een nieuwe bieding van AnsaldoBreda. Welke mogelijkheden had u toen nog? Kon u de procedure stopzetten? Kon u heraanbesteden?

De heer **Döbken**: Dit is echt het werk van de inkopers en van de juristen. Wij vinden, wij vonden dat je deze wijziging kon doorvoeren binnen de afspraken die waren gemaakt. Daarover kun je natuurlijk anders denken, maar ik vertel dit nu op grond van wat ik heb horen zeggen. Dit is niet mijn eigen mening.

Mevrouw **Vos**: U hebt eerder al zoiets geschreven en u hebt uw mening opgeschreven. Wij hadden het zojuist over de fuik. U schrijft aan de vennoten van HSA over de vermindering het volgende. «Dit betekent dat de leveranciers gerechtigd zijn, de offerte in te trekken en daarmee een

nieuwe aanbesteding af te dwingen. Vermindering van het aantal treinen tot onder de zestien vergt derhalve minimaal stevige onderhandelingen met de leveranciers.» U hebt het dus over leveranciers in meervoud.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Mocht het nou wel of niet?

De heer **Döbken**: Nou, het is gebeurd en niemand heeft ertegen geprotesteerd.

Mevrouw **Vos**: Alstom.

De heer **Döbken**: Niemand. Alstom had kunnen protesteren maar heeft dat niet gedaan. Dat betekent dat zo'n aanbesteding verdergaat.

Mevrouw **Vos**: Alstom heeft gezegd: jullie moeten ons beoordelen op het bod dat we hebben gedaan.

De heer **Döbken**: Ja, op het bod voor 26 treinen. Wij hebben gezegd: dat doen we niet, want we gaan terug naar 12 treinen.

Mevrouw **Vos**: We hebben het net gehad over een fuik. U zei dat u eigenlijk al in oktober of november, toen er maar twee leveranciers overbleven, in een onprettige fuik zat.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dan gebeurt dit. U schrijft zelf: of het nu kan of niet, ze mogen een nieuwe aanbesteding afdwingen.

De heer **Döbken**: Een aanbesteding ...

Mevrouw **Vos**: Op die manier zorgt u er zelf voor dat u in een fuik terechtkomt waarin er maar één aanbieder overblijft.

De heer **Döbken**: Ja, dat klopt. Dat laatste is waar. Of de aanbestedingsrichting klopte of niet, weet ik niet, maar we hebben het risico genomen. En ja, met twaalf treinen zit je echt op een dieptepunt. Ik was daar natuurlijk ook niet zo blij mee. Dit vond echter zijn oorsprong in het feit dat er zo veel financiële onzekerheden waren. De aandeelhouder vond daarom dat we voorzichtig moesten zijn met de ingroei. De aandeelhouders hebben dat namens mij ook voorgesteld aan de overheid. Daardoor bestelden zij in eerste instantie twaalf treinen. Overigens had men wel het idee dat als we tijd zouden winnen, de bouw van de andere treinen onmiddellijk op die van de eerste treinen zou kunnen volgen, zodat er de facto geen vertraging zou optreden bij de aflevering van treinen. Dat was de diepere gedachte daarachter.

Mevrouw **Vos**: We komen straks nog even terug op hoe dat precies is gegaan. Het aantal bestelde treinen werd verlaagd. Vond u het niet wenselijk om de procedure toen toch even stop te zetten? Is dat niet ergens geopperd?

De heer **Döbken**: Wat denkt u dat we dan hadden moeten doen? Drie of vier jaar verliezen en weer opnieuw beginnen? Ik noem maar even wat grote getallen. Dat was het punt.

Mevrouw **Vos**: U voelde die tijdsdruk heel erg en u bent eigenlijk met een sneltreinvaart in die fuik gezwommen.

De heer **Döbken**: Ja. Ja. Er werd dan elke keer een touw omheen gelegd door de aantallen die werden verminderd.

Mevrouw **Vos**: Vanaf dat moment was u volledig afhankelijk van AnsaldoBreda.

De heer **Döbken**: Ja. Tenzij het bedrijf zich in die fase onredelijk was gaan gedragen. Tenzij wij zouden zeggen: wij vinden dit onredelijk. Dat is echter naar mijn beste weten ...

Mevrouw **Vos**: Wat was op dat moment uw oordeel over AnsaldoBreda?

De heer **Döbken**: Dat oordeel was niet anders dan een halfjaar ervoor. In die periode kregen wij namelijk geen nieuwe informatie meer.

Mevrouw **Vos**: Hm.

U zei al dat de vermindering van het aantal bestelde treinen voortkwam uit de onderhandelingen met de Nederlandse Staat over een zogeheten langere ingroeiperiode. Op die manier zouden er dan bij de start van de dienstregeling, toen nog voorzien in 2007, minder treinen beschikbaar hoeven zijn.

De heer **Döbken**: Ja

Mevrouw **Vos**: Dat zou dus betekenen dat de treinen later konden worden aangeschaft. Dat leek wellicht dus een financieel voordeel voor HSA op te leveren. Er hoefden immers iets minder treinen te worden aangeschaft. U zei echter zojuist zelf al dat het bespaarde bedrag, gezien de miljarden die voor de aanleg van de hogesnelheidslijn waren uitgegeven, misschien relatief klein was. Toch resulteerde een en ander dus in een situatie waarin u in die fuik zat en er maar één aanbieder over was. De negentien treinen die anders besteld zouden worden, vielen nog binnen de oorspronkelijk aangekondigde marges. Klopt dat?

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Ja. Hoe beoordeelt u achteraf deze move van HSA en haar aandeelhouders om geld te besparen?

De heer **Döbken**: Het was een eis van de aandeelhouders.

Mevrouw **Vos**: Wie waren op dat moment ook weer de aandeelhouders?

De heer **Döbken**: NS en KLM.

Mevrouw **Vos**: Zij wilden op dat moment geld besparen.

De heer **Döbken**: Zij wilden geen grotere financiële risico's nemen.

Mevrouw **Vos**: Nee. De aandeelhouders keken natuurlijk met een andere blik dan u. U had de verantwoordelijkheid voor de aanbestedingsprocedure en u had de verantwoordelijkheid om de treinen te bestellen. Hebt u toen tegen de aandeelhouders gezegd: jullie maken het mij op deze manier wel heel erg lastig.

De heer **Döbken**: Ja, ja, die discussie is gevoerd.

Mevrouw **Vos**: We hadden het zojuist over het «best and final offer». Dat wordt in december gevraagd. Deze discussie speelt al in november. Ik heb hier voor me iets van begin november. Daarin gaat het al over die ingroeperiode. Waarom wordt er in december een best and final offer voor die 16 plus 10, is 26 treinen gevraagd, terwijl men al wist dat het er waarschijnlijk minder zouden worden?

De heer **Döbken**: Omdat het nog niet was uitgekristalliseerd. We hebben de Minister daarvan ook op de hoogte gesteld. Er moest daarover kennelijk intern nog besluitvorming plaatsvinden. Ik reconstrueer dat nu ook maar; ik weet dat niet.

Mevrouw **Vos**: Als je nog niet precies weet hoeveel treinen je wilt, dan vraag je toch niet aan twee treinenbouwers om een definitief bod?

De heer **Döbken**: Daarin hebt u gelijk.

Mevrouw **Vos**: Dat was niet handig.

De heer **Döbken**: Als ik het zo hoor niet. Misschien is er meer over te vertellen. Nee, het is niet handig. Het was sowieso geen gelukkige periode in mijn loopbaan bij het spoor toen ik naar een fabrikant toe moest gaan om twaalf treinen te bestellen. Maar misschien doe ik op dit moment de aandeelhouders een beetje tekort. Dat moet ik zeker niet doen. Er waren wel allerlei herstelplannen, bijvoorbeeld om onmiddellijk daarna te bouwen. Op die manier zouden we vooraf kunnen garanderen dat we het geld zouden kunnen terugverdienen dat we extra kwijt zouden zijn omdat we 12 in plaats van 16 of 26 treinen bestelden. Een deel van de vaste kosten zouden we weer terugkrijgen over de later bestelde series. Er is dus wel heel genuanceerd over gesproken, maar de bottomline is dat de aandeelhouder op dat moment niet meer wenste te investeren dan voor twaalf treinen nodig was. De andere problematiek die leidde tot de geringe aantallen werd overigens door de Belgen veroorzaakt, die überhaupt geen treinen meer wilden bestellen.

Mevrouw **Vos**: Dat ging veel later spelen.

De heer **Döbken**: Laten we dus niet doen alsof Nederland dit probleem had veroorzaakt.

Mevrouw **Vos**: Nou? Dit gedeelte is wel door Nederland veroorzaakt.

De heer **Döbken**: Ik erken dat het probleem voor de helft zeker door Nederland is veroorzaakt.

Mevrouw **Vos**: Daarmee voldeed de aandeelhouder natuurlijk ook niet aan de afspraak die in de concessieovereenkomst stond over de hoeveelheid treinen.

De heer **Döbken**: Nee, maar dat hebben ze in de vorm van een concept-wijzigingsvoorstel aan de Minister kenbaar gemaakt. Dat is dus volgens mij heel correct verlopen. Ik neem aan dat er enige tijd overheen is gegaan. Maar u zegt dit volstrekt terecht: als we dat zo zouden hebben gedaan, dan ...

Mevrouw **Vos**: Ik vat het even samen. De aandeelhouders zeggen: we moeten met minder treinen gaan rijden. Dat was eigenlijk al bekend. Toch wordt dit aan de treinenbouwers gevraagd. Daardoor valt een van de aanbieders af, namelijk Alstom.

De heer **Döbken**: Ja

Mevrouw **Vos**: U had het net over een fuik. U zwemt op dat moment eigenlijk met een hoge snelheid ...

De heer **Döbken**: Nog weer dieper in die fuik, ja.

Mevrouw **Vos**: ... nog weer dieper in die fuik, en u zit aan AnsaldoBreda vast.

De heer **Döbken**: Ja, tenzij je op het laatste moment had gezegd: we gaan niet met jullie verder en we beginnen opnieuw.

Mevrouw **Vos**: Maar u hebt zojuist al gezegd dat u dat vanwege de tijdsdruk niet wilde doen.

De heer **Döbken**: Niet doen!

De **voorzitter**: De aandeelhouders creëerden uiteindelijk dus die HSA, dat speciale bedrijf om dat te doen. U bent van HSA de eerste directeur. U zei al: het was een ingewikkelde klus, er was een bestek en er waren allerlei eisen. Eigenlijk is er in deze fase door de aandeelhouder nog een serieus probleem extra bij u neergelegd. U had al te maken met veel uitdagingen, maar omdat de aandeelhouders het financiële risico niet wilden lopen, kreeg u er nog een probleem bij.

De heer **Döbken**: Ja.

De **voorzitter**: Ik wil dat even markeren. De vraag is dus niet vanuit HSA zelf gekomen, maar kwam echt vanuit de aandeelhouders. Zij creëerden die druk door te zeggen: we kiezen voor minder treinen. Dat leidde ertoe dat uiteindelijk alleen AnsaldoBreda overbleef.

De heer **Döbken**: Ja.

De **voorzitter**: Een punt blijft toch een beetje onduidelijk. U hebt op een bepaald moment een trein die 230 km/u zou kunnen rijden van Ansaldo-Breda aangeboden gekregen. Ook Alstom voldeed aan die rijtijden. Maar u vraagt later toch aan AnsaldoBreda om te gaan naar een trein die 250 km/u zou kunnen rijden. Hebt u nou op enig moment die vraag ook aan Alstom gesteld?

De heer **Döbken**: Nee, in mijn gedachte was Alstom toen al afgehaakt, dus ik kon die vraag aan Alstom niet meer stellen. Alstom was toen al afgehaakt vanwege de aantallen.

De **voorzitter**: Oké. Omdat Alstom al niet meer reageerde ...

De heer **Döbken**: Kon ik het bedrijf dit ook niet meer vragen.

De **voorzitter**: Oké. Ik zeg u dat wij de indruk hebben dat er nog wel contact is geweest met Alstom. U herinnert zich in ieder geval niet dat u die vraag nog een keer aan Alstom hebt gesteld.

De heer **Döbken**: Nee, en dat contact is ook niet door mij gelegd. Dat moet door NS Financial Services gedaan zijn, ook een beetje als afronding van zo'n proces dat bijna twee jaar heeft geduurd.

De **voorzitter**: U gebruikt nu twee woorden die heel relevant zijn voor het volgende deel van ons verhoor, namelijk «afronding» en «NSFSC». Wij willen namelijk met het onderwerp NSFSC dit verhoor afronden. Dat doet mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Ik kom toch nog heel even terug op die 250 km/u; dat blijft ons boeien. Dit speelde in november 2003. Alstom was toen nog niet afgevallen. Tot half december was u bezig met dat BAFO. Op een gegeven moment zegt Alstom: nou ja, wij doen niet meer mee. Die vraag over die trein die 250 km/u zou kunnen rijden, had u daarvoor al wel aan Ansaldo-Breda gesteld.

De heer **Döbken**: Nee, zo'n trein is ons aangeboden.

Mevrouw **Vos**: Nee, nee, u zei net zelf dat de trein die 230 km/u zou kunnen rijden, was aangeboden. U zei net zelf: om die 250 km/u hebben we gevraagd.

De heer **Döbken**: Sorry?

Mevrouw **Vos**: De trein die 230 km/u zou kunnen rijden, was u aangeboden door AnsaldoBreda. Dat bedrijf zei: daarmee halen we jullie reistijden. U zei net zelf dat u hebt gezegd: goh, krik het op naar 250 km/u, want dan kunnen we die extra minuten reistijd in België compenseren. Dat zei u net zelf. Maar het gaat ons om de procedure. Wat mag nou wel en wat mag niet? U onderhandelde nog met beide partijen, maar u hebt alleen aan AnsaldoBreda gevraagd om een trein te leveren die 250 km/u zou kunnen rijden. Dat kan toch niet?

De heer **Döbken**: AnsaldoBreda heeft opnieuw de technische mogelijkheden bekeken. Het bedrijf zei te hebben voldaan aan 230 km/u en kwam toen met de suggestie – zij kenden ongetwijfeld ook de perikelen over de dienstregeling – om de snelheid van de trein naar 250 km/u te verhogen. Dat voorstel heb ik met beide handen aangegrepen. U vraagt mij nu of dat helemaal conform de inkoopprocedures en alle richtlijnen was. Laat ik zeggen dat ik mij daarover op dat moment niet zo veel zorgen heb gemaakt. Ik vond de andere belangen die een rol speelden groter. Soms moet je risico's nemen.

Mevrouw **Vos**: Het best and final offer, dus het BAFO, werd door u, zwemmend in die fuik, gevraagd op 5 december 2003. Dat is toevallig 3 jaar na de ondertekening van de conceptovereenkomst. Bovendien was het sinterklaas; 5 december is een belangrijke datum. Eind december haakt Alstom af. In de tijd daartussen hebt u gevraagd om een trein die 250 km/u zou kunnen rijden. U zegt net: ik was met andere dingen bezig. Aanbestedingsrechtelijk klopt het echter niet.

De heer **Döbken**: Ik denk van wel. Ik denk dat we daarmee wat risico's hebben genomen in aanbestedingsrechtelijke zin, net zoals we zulke risico's namen door het verminderen van die aantallen. Ik wist één ding zeker: we moesten verder.

Mevrouw **Vos**: Ja, u had veel haast en er was veel druk.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Haast is A, heb ik weleens gedacht. U was directeur van HSA. Die had als belangrijkste taak, ervoor te zorgen dat er op tijd voldoende treinmaterieel beschikbaar zou zijn. Tijdens de aanbestedingsprocedure geeft u de verantwoordelijkheid daarvoor echter weg aan een andere dochter van de NS, namelijk NS Financial Services, gevestigd in Ierland. NSFSC koopt de treinen, waarna HSA ze moest gaan leasen van NSFSC. Waarom is bij HSA voor die constructie gekozen?

De heer **Döbken**: Als we niet bij onze eigen dochteronderneming hadden kunnen leasen, hadden we geld moeten lenen op de kapitaalmarkt. Dan waren onze winst- en verliesrekening en onze businesscase weer verder verslechterd. Als je in zo'n situatie min of meer onder de hoede van je moederbedrijf een andere dochteronderneming kunt inschakelen, dan zul je dat niet laten. We hadden echter de vrijheid om voor een andere leasemaatschappij te kiezen. Die zou dan overigens ook garanties van NS hebben gevraagd. U moet niet denken dat Ierland wat dat betreft in een andere positie was. Nee, HSA had op dat moment het geld niet. We hadden immers nog niets verdiend.

Mevrouw **Vos**: Was dat nou heel gebruikelijk, ook in die tijd? Is het heel gebruikelijk? Je maakt het zo wel ingewikkeld. HSA moest vanwege de Staat een « special purpose vehicle » zijn, maar mocht vervolgens zelf niet gaan over de treinen. HSA besteedde dat uit aan NSFSC.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Was dat nou heel gebruikelijk? Gebeurde dat altijd?

De heer **Döbken**: Ik heb al gezegd dat het allemaal nieuw was. Ook dit was helemaal nieuw voor mij.

Mevrouw **Vos**: U zegt: HSA had niet genoeg geld. Voorheen kocht NS die treinen gewoon zelf?

De heer **Döbken**: Ja. NS verdiende geld en legde een deel daarvan opzij om treinen te kopen. Dat is onze belangrijkste asset altijd geweest. Ik wil hier geen discussie oprakelen, maar die gang via Ierland was overigens ook vanwege andere zaken.

Mevrouw **Vos**: Ja, die discussie is in de Tweede Kamer gevoerd.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Er is daar geconcludeerd dat het eigenlijk niet netjes is van een bedrijf om belasting te ontwijken. Maar goed, door deze constructie kocht uiteindelijk niet HSA de treinen, maar dat dochterbedrijf NSFSC.

De heer **Döbken**: Mag ik hierover nog iets zeggen? Er is nog een reden om een leasemaatschappij in te schakelen. Het contract voor HSA zou maar voor vijftien jaar zijn. Je kunt treinen niet in vijftien jaar afschrijven. HSA had daarom de verantwoordelijkheid om na afloop van de leaseperiode te zorgen dat het materieel nog ergens zou kunnen worden ingezet. Daarom was NS Financial Services een heel grote belanghebbende, en verantwoordelijk voor het aankoopproces van dit materieel, en daarom was de directeur van NS Financial Services ook degene die de onderhandelingen heeft geleid.

Mevrouw **Vos**: Nou ja, het laatste hoeft niet per se. NSFSC had er uiteraard belang bij dat er goede treinen zouden komen. Ik doe echter even een stapje terug. We concluderen dus dat er wel een ingewikkeld mikadobouwwerk moest worden opgebouwd. Dat had te maken met die concessieovereenkomst, waardoor alles verzakelijkt moest worden. Iedereen moest voor de eigen belangen gaan. De veronderstelling achter dit ingewikkelde mikadobouwwerk was dat het vanzelf goed zou komen als iedereen nou maar voor zijn eigen belang zou gaan. Als we iedereen aan de contracten houden, komt het vanzelf goed.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Had u dat gevoel op dat moment ook? Voor u was alles nieuw.

De heer **Döbken**: Die ingewikkelde en complexe relaties, ook intern, binnen ons bedrijf, hebben in ieder geval geen invloed gehad op de materieelbestelling en de levering. Maar ingewikkeld was het wel. Het moest allemaal intern worden gecontracteerd, er moesten allemaal handtekeningen onder komen te staan. Tja, als je die zaken allemaal binnen je eigen afdeling kunt regelen, zoals dat vroeger bij het spoor gebeurde, is dat toch ook wel heel erg makkelijk hoor, af en toe.

Mevrouw **Vos**: Dat is wel makkelijk. Economen zouden zeggen: er waren in ieder geval hoge transactiekosten.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: U beaamt dit met een diepe zucht. Uw collega Van Dijk, van NSFSC, is degene die de laatste onderhandelingen met AnsaldoBreda dan voert voordat het uiteindelijk komt tot een koopcontract. Toch is volgens ons het belang van NSFSC minder groot dan dat van HSA. Het ging om een leasecontract. HSA stond onder druk om op tijd te kunnen rijden. HSA zou zelfs binnen korte tijd failliet gaan als die treinen niet op tijd zouden worden geleverd.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Welke maatregelen hebt u genomen om ervoor te zorgen dat u voldoende invloed kon blijven uitoefenen, zodat de treinen tijdig zouden worden geleverd?

De heer **Döbken**: Dat deed ik op twee manieren. Ik heb een leaseovereenkomst gesloten. Dat was echt een formele overeenkomst met NS Financial Services. Daarin werd gespecificeerd wanneer die treinen beschikbaar moesten zijn. Daarover kon dus geen misverstand ontstaan. Verder gold dat als er weleens discussies waren – dat viel overigens nogal mee – we

bij dezelfde aandeelhouder zaten. Eerlijk gezegd kwamen we daar altijd wel uit. Ik zei zojuist samenvattend dat de ingewikkelde relaties intern geen invloed hebben gehad. Daar blijf ik wel bij.

Mevrouw **Vos**: Uw belangrijkste instrument om te sturen was dus dat leasecontract.

De heer **Döbken**: Ja, ja. Dat was weer een vertaling van de concessie-overeenkomst.

Mevrouw **Vos**: Ja, maar eigenlijk was dus het enige instrument om te sturen dat u had, een instrument van papier.

De heer **Döbken**: Nee, ik kon ook «bovenover» gaan. Ik zeg het even populair. Als het me niet aanstond, kon ik natuurlijk altijd bij de aandeelhouders terecht.

Mevrouw **Vos**: Dan gingen die aandeelhouders ook wel doen wat u zei?

De heer **Döbken**: Soms wel, soms niet. Dat is nou eenmaal het punt.

Mevrouw **Vos**: Ja. Ergens in mei 2004, rond de tijd dat het contract werd getekend, komen er signalen uit Denemarken. Uit die signalen bleek dat de opdracht die AnsaldoBreda voor de Deense spoorwegen uitvoerde, niet echt naar wens verliep.

De heer **Döbken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Wat is er na het tekenen van het contact met AnsaldoBreda gedaan om te voorkomen dat er met de Nederlandse opdracht hetzelfde zou gebeuren als met de Deense opdracht?

De heer **Döbken**: Dat is een heel belangrijke en moeilijke vraag. Daarbij gaat het over de aansturing van AnsaldoBreda. Ook alweer vanwege de tijdsdruk hebben we wel kritisch gekeken naar wat er in Denemarken gebeurde en hebben we wel gesproken met onze Deense collega's, maar meenden we toch dat de omstandigheden waaronder AnsaldoBreda met onze treinen aan de slag zou gaan, wat anders waren. Het ging daarbij om heel andere treinen, namelijk om dieseltreinen. Er waren ook andere eisen gesteld. We hoopten ook dat ze bij AnsaldoBreda geleerd zouden hebben van de moeilijkheden in Denemarken. Want ja, de Deense spoorwegen waren uiteindelijk ook niet echt happy met AnsaldoBreda. We hadden twee overwegingen. In de eerste plaats: het moet beter kunnen en het zal beter gaan. In de tweede plaats: we hebben geen keus.

Mevrouw **Vos**: U zat in de fuik en koos voor volle kracht vooruit.

De heer **Döbken**: Ja: gewoon doorgaan. We kunnen daarvan nu met z'n allen iets vinden, maar ik vertel nu hoe het toen ging.

Mevrouw **Vos**: Ja. Is naar aanleiding van de signalen over de Deense opdracht bijvoorbeeld het contractbeheer aangescherpt? Is het toezicht op het ontwerpproces en het bouwproces toen aangescherpt?

De heer **Döbken**: Dat weet ik niet. Dat weet ik niet.

Mevrouw **Vos**: Wie ging daar dan wel over?

De heer **Döbken**: NS Financial Services heeft de contractering en begeleiding gedaan. Voor mij was de levertijd belangrijk. Verder moesten alle operationele en commerciële zaken in het contract goed verwerkt zijn. Wij gingen immers aan de slag om dat uit te voeren. NSFSC heeft toen ook een projectleider aangesteld. Samen met AnsaldoBreda en de Belgische spoorwegen heeft NSFSC verder een projectorganisatie ingesteld.

Mevrouw **Vos**: Ik probeer even in de schoenen te gaan staan waarin u toen stond. U was directeur van HSA. U moest zorgen dat de treinen op tijd beschikbaar waren, want u moest op tijd kunnen gaan rijden en op tijd geld binnen kunnen gaan halen. Dit besteedt u echter uit aan NSFSC. De bouw van de treinen komt op afstand te staan en staat voor u slechts op papier. Had u wel voldoende mogelijkheden om daarbij te sturen? U had te maken met die tijdsdruk.

De heer **Döbken**: Ik had geen mogelijkheden om rechtstreeks in de fabriek te sturen. Ik had wel mogelijkheden om gewoon indirect te sturen. In ons concern was afgesproken dat het zo geregeld zou zijn, maar natuurlijk had ik invloed.

Mevrouw **Vos**: Hoe dan?

De heer **Döbken**: Door met Boudewijn van Dijk te praten en hem nog eens te attenderen op zaken.

Mevrouw **Vos**: Het belang van HSA was dat de treinen snel zouden worden geleverd. Dat was voor HSA eigenlijk het belangrijkste. Dat hebt u al een paar keer gezegd. NSFSC wil treinen die minstens 30 jaar meegaan, of in ieder geval langer dan 15 jaar. Dat zijn belangen die niet per se congruent zijn. Dat zou ertoe kunnen leiden dat NSFSC misschien wat makkelijker was als het de factor tijd betrof. De mensen van NSFSC konden wellicht wat makkelijker zeggen: neem nog wat meer tijd om de trein wat beter te maken. Dat botst dan toch?

De heer **Döbken**: Ja, dat kan. Als zich dat voordeed, hebben we daarover kunnen praten. Dat zei ik al. Dan neem je daarover met elkaar een besluit.

Mevrouw **Vos**: Vond u de aansturing van AnsaldoBreda door NSFSC effectief?

De heer **Döbken**: Tja?

Mevrouw **Vos**: U zat er tot 2007.

De heer **Döbken**: Dat is een heel goede vraag. U weet dat er achter de manier waarop met de leverancier werd omgegaan, een filosofie lag. NS Financial Services vond dat het toch veel meer een turnkeyproject zou moeten zijn. Daarbij grijpt de opdrachtgever zo min mogelijk in en heeft hij zo min mogelijk invloed op wat er in de fabriek gebeurt. Er wordt alleen van tijd tot tijd gecontroleerd of de stappen die de fabrikant moet zetten, ook daadwerkelijk zijn gezet. Ik was bij het oude spoor natuurlijk gewend om als het ware mee te bouwen met de fabriek.

Mevrouw **Vos**: Daar word je toch helemaal gek van? Iemand stuurt zo'n proces zo formalistisch aan, terwijl u de neiging hebt om gewoon wat sneller aan buiten te draaien.

De heer **Döbken**: Laat ik zeggen: dat heb ik niet gewonnen.

Mevrouw **Vos**: Waarom niet?

De heer **Döbken**: Voor een deel kwam dat door de tijdgeest. In de huidige contractuele verhoudingen is het ook niet meer passend om als spoorwegondernemer en vervoerder in de fabriek te staan. Zo is het decennialang wel gegaan. We kennen nog voorbeelden van projecten waarbij er sprake is van een verwevenheid tussen grote treinenbouwers en spoorwegbedrijven. We zien echter toch dat die invloed tijdens de bouw langzamerhand minder wordt. Die manier wordt gelukkig ook steeds succesvoller. Je loopt niet meer als een soort onderaannemer of regisseur in de fabriek rond om de dingen voor elkaar te krijgen.

Mevrouw **Vos**: Mocht dat dan niet van NSFSC?

De heer **Döbken**: Als je dat met een fabriek afspreekt, kan het wel.

Mevrouw **Vos**: Ja, maar NSFSC had voor een zogenaamd turnkeycontract gekozen. Dat zei u net. Dat betekende dat NSFSC zich niet mocht bemoeien met de manier waarop AnsaldoBreda het deed.

De heer **Döbken**: Ja, men controleerde alleen op output. Dit is allemaal wel even zwart-wit geformuleerd hè, want ...

Mevrouw **Vos**: Als men zich er toch mee bemoeide, kwam men dan in juridische problemen? Kreeg men dan te maken met aansprakelijkheid?

De heer **Döbken**: Nee, dat hangt af van wat je van tevoren afspreekt. De opdrachtgever bepaalt volgens welk contract er wordt gewerkt. Je kunt ook met een regiebestek werken. Daarbij gaat het stap voor stap en wordt af en toe de balans opgemaakt. Een van de lessen die ik heb geleerd is, dat een vervoerbedrijf dit type bouwbedrijf, een bedrijf dat kennelijk nog niet zover is, toch veel meer moet sturen en meer bij de hand moet nemen.

Mevrouw **Vos**: Dat is een les die u hieruit hebt getrokken?

De heer **Döbken**: Ja, zeker.

Mevrouw **Vos**: U hebt het over «dit type bedrijf». Daarmee bedoelt u onervaren treinenbouwers?

De heer **Döbken**: Nou, ik laat het aan u over om dat oordeel te vellen. Zo zou ik het niet willen noemen.

Mevrouw **Vos**: Maar, gezien het feit dat alles nieuw was, had het dus niet zo moeten worden gedaan?

De heer **Döbken**: Tja. Dit is allemaal wetenschap achteraf, hè.

Mevrouw **Vos**: Ja, maar goed, ...

De heer **Döbken**: Je verwacht en je hoopt dat ze de dingen doen die ze beloven. Kijk, er staat natuurlijk wel een groot bedrijf, dat valt onder een heel groot Italiaans concern. Dat bedrijf belooft je dingen. Vervolgens worden de levertijden niet waargemaakt. Dat speelde in mijn periode.

Daardoor moesten we naar alternatieven gaan zoeken. Later bleek het bedrijf ook niet de kwaliteit te leveren die het beloofd had, maar dat is ter beoordeling van vele anderen.

Mevrouw **Vos**: U had het net over «dit type bedrijf». Hoe herkent u in de toekomst of u te maken hebt met zo'n «dit type bedrijf»?

De heer **Döbken**: Dat weet je van tevoren niet. Ik kan dat in ieder geval niet zien.

Mevrouw **Vos**: U noemde zojuist een aantal criteria. U had het over een groot moederbedrijf waar het bedrijf onder viel. U zei dat een aantal dingen nieuw waren ...

De heer **Döbken**: Toen we begonnen, dacht ik dat AnsaldoBreda het zou kunnen redden, ook met de op dit moment in de wereld gebruikelijke aansturing.

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

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Vos had het zojuist over de verschillende belangen die HSA en NSFSC, een dochter van NS, soms hadden en die een rol speelden. Wie had nu de integrale regie op dit project? Als er sprake was van een verschil van mening, wie nam dan uiteindelijk de besluiten? Was dat de NS?

De heer **Döbken**: Dat was afhankelijk van het mandaat. Je hebt als directeur geen onbeperkte mogelijkheden. Je hebt geen onbeperkte beslissingsbevoegdheden. Uiteindelijk werden besluiten voorbereid in de stuurgroep. Als het ging om een formeel punt, moest uiteraard ook de KLM erbij zijn. Dan werd zo iets in de aandeelhoudersvergadering besloten.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij een verschil van mening tussen NSFSC en HSA over een bepaald punt werd zo'n punt voorgelegd. Uiteindelijk besloot dan de aandeelhouder, de NS. De NS had op zo'n moment dus de regie?

De heer **Döbken**: Ja, uiteindelijk wel, want daar kwamen de centen vandaan. De aandeelhouders bepalen op hoofdlijnen toch wat er gebeurt.

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

De **voorzitter**: Ik wil nog op een paar kleine punten ingaan. De eerste gaat over de financiën. U weet dat daarover op een bepaald moment veel discussie ontstond. HSA kwam in financiële problemen. U hebt, ook zojuist, vrij helder gemaakt dat u van de aandeelhouders ook wel extra ballast meekreeg in uw rugzak. Hebt u niet op enig moment tegen de aandeelhouders NS en KLM gezegd: jongens, dit is allemaal leuk en aardig, maar regelt u, rijk moederbedrijf, mijn financiële problemen?

De heer **Döbken**: Daarover is wel diverse keren gesproken, maar in ieder geval de na 2001 aangetreden raad van commissarissen van NS en van de aandeelhouder van HSA heeft mij die ruimte niet gegeven. Ik heb een beetje genomen, en ook wel gekregen, op het gebied van de materie-

linzet en op het gebied van de alternatieven die we hebben ontwikkeld, maar 200 miljoen garantie was 200 miljoen.

De **voorzitter**: Hm. Ook al kreeg u te maken met een rugzak die zwaarder en zwaarder werd, er was geen compassie met iemand die zo fanatiek aan zijn job begon?

De heer **Döbken**: Er was wel compassie, maar er waren geen centen; laat ik het zo samenvatten.

De **voorzitter**: Wel compassie, maar geen centen. Mijnheer Döbken, ik vind het belangrijk om gehoorde recht te doen als zij zeggen dat zij een punt willen maken. U merkte zojuist iets op over het alternatief.

De heer **Döbken**: Ja. In de buitenwereld denkt men soms dat er geen treinen rijden over de HSL-Zuid. Ik merk dat daarover veel misverstanden bestaan. Over de HSL-Zuid rijdt ieder halfuur een trein naar Breda. Die trein legt de afstand Amsterdam–Rotterdam af in drie minuten meer dan in de concessieovereenkomst stond. Van mijn kant moet ik zeggen dat we er alles aan hebben gedaan om een alternatief op de baan te krijgen. Dat is echter een technisch verhaal; ik snap de emotie wel. We hebben ervoor gezorgd dat dat alternatief ook rijdt. Daar is door mensen jaren aan gewerkt. Die trein moest immers ook voldoen aan al die eisen die ik heb genoemd. We zijn heel intensief bezig geweest om de Thalys op de baan te krijgen. Dat was een project dat miljoenen heeft gekost en dat even buiten haakjes is gezet. Er is voor gezorgd dat ook de Thalys kon rijden over de HSL-Zuid toen die lijn gereed was. Hiermee wil ik in ieder geval het feit benadrukken dat we er alles aan hebben gedaan om die trein te laten rijden. Het gaat daarbij weliswaar niet om de trein van Ansaldo-Breda, maar er rijden wel andere treinen.

De **voorzitter**: U zegt eigenlijk: het beoogde vervoer is dan misschien nog niet tot stand gekomen ...

De heer **Döbken**: Nog niet helemaal.

De **voorzitter**: ... maar u hebt er, in de periode waarin u ervoor verantwoordelijk was, alles aan gedaan om er in ieder geval voor te zorgen dat de reizigers iets werd aangeboden.

De heer **Döbken**: Ja, en u zegt terecht dat het beoogde vervoer niet tot stand is gekomen. Dat is natuurlijk spijtig voor de reiziger, voor de belastingbetaler, maar ook voor alle mensen die hieraan zo hard hebben gewerkt.

De **voorzitter**: En voor uzelf, als u terugkijkt?

De heer **Döbken**: Ja, ja. Ik had ook liever gehad dat mijn loopbaan bij NS op een andere manier was geëindigd, ja.

De **voorzitter**: U hebt vandaag helder gemaakt dat u hieraan in ieder geval met de beste intenties bent begonnen.

De heer **Döbken**: Ja.

De **voorzitter**: En u zegt nu: er rijdt in ieder geval iets. U zegt ook dat we nog moeten kijken naar het beoogde vervoer. Ik denk dat het belangrijk is dat u de ruimte hebt gekregen om dat te zeggen.

De heer **Döbken**: En wat er rijdt, rijdt nog hard ook.

De **voorzitter**: En het rijdt ook nog hard. Goed zo.

De heer **Döbken**: Het rijdt 160 km/u.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij aan het einde gekomen van dit verhoor. Bedankt.

Sluiting: 12.00 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 22 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Smulders (senior inkoper rollend materieel NS), die wordt bijgestaan door de heer De Graaf.

Aanvang: 13.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Smulders de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Smulders. U was van 2001 tot 2004 senior inkoper bij NS Reizigers. In deze functie hield u zich bezig met materieelbestellingen. Dat verloopt vaak via de procedure van aanbestedingen. In dit verhoor hebben wij diverse vragen voor u over de inrichting en over het verloop van de aanbesteding van het rollend materieel, zoals dat zo mooi heet in de treinenwereld, dus de treinen voor de HSL-Zuid. U had een leidende rol in het aankoopteam en was het aanspreekpunt voor de biedende treinenfabrikanten. Dat zijn de onderwerpen waarover wij vandaag met u van gedachten willen wisselen en waarover wij u vragen zullen stellen.

Toen HSA was opgericht, moest er rollend materieel worden aangeschaft. Dat rollende materieel is aangeschaft door NS Financial Services Company (NSFSC), dochtermaatschappij van de NS, gevestigd in Ierland. NSFSC en NMBS samen organiseerden die aanbestedingsprocedure. Kunt u uitleggen aan de commissie hoe het kan dat aan de ene kant HSA de treinen moest gaan gebruiken, maar dat die werden gekocht door NSFSC in samenwerking met de Belgische spoorwegen?

De heer **Smulders**: Ja. Wij hebben gepubliceerd dat NSFSC de kopende partij zou zijn, dus de partij die uiteindelijk het contract zou afsluiten, voor een vervoerder, namelijk HSA. Dat is zo afgesproken.

De **voorzitter**: Dat is de constructie die is gekozen?

De heer **Smulders**: Ja.

De **voorzitter**: Waarom kocht HSA dan niet zelf de treinen?

De heer **Smulders**: Omdat in dat geval besloten was dat NSFSC de kopende partij zou zijn ...

De **voorzitter**: Waarom?

De heer **Smulders**: Omdat binnen NS de afspraak was dat het op die manier ging gebeuren.

De **voorzitter**: Zit er een beweegreden, een logica achter waarom dat zo wordt gedaan?

De heer **Smulders**: Omdat op dat moment NSFSC de kopende partij was in de zin van: wij kopen die treinen namens NS. Dat was beleid binnen NS en daarmee was het ook de kopende partij.

De **voorzitter**: Wat zijn er de voor- en nadelen van als je het zo doet?

De heer **Smulders**: Er zijn voor- en nadelen in de zin van de financiële voordelen en daarnaast de kennis en kunde en de ervaring die NSFSC zelf had als kopende partij.

De **voorzitter**: Uiteindelijk is er voor de treinen een bestek samengesteld.

De heer **Smulders**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Hoe is het bestek voor de Fyra tot stand gekomen?

De heer **Smulders**: Het is misschien goed om dat toe te lichten. Zoals u al zei, was het een samenwerking tussen NMBS en NSFSC/HSA. Er is een team opgericht onder leiding van een projectmanager. Binnen dat team, waarvan ik ook deel uitmaakte vanuit de inkoop, was er ook een technisch team. Bij het opstellen van het bestek had je een technisch bestek en een commercieel bestek. Het technische bestek werd samengesteld door de technische projectleiders van zowel NMBS als NS. Wat de commerciële condities betreft: dat was ikzelf, de inkoopafdeling, en dat was de aankoopafdeling van NMBS. Alles bij elkaar leidt dat tot een compleet bestek, dat je dan op de markt zet en waarop moet worden aangeboden.

De **voorzitter**: Was dat een dik boek?

De heer **Smulders**: Dat is heel lastig te zeggen. Wat is dik? Het was in omvang een normaal bestek voor partijen zoals NS en NMBS. Op de markt zie je daar allerlei varianten in, maar het was in die zin een vrij normaal bestek.

De **voorzitter**: U zegt dat er commerciële eisen waren.

De heer **Smulders**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Er waren ook eisen in technische zin. Er waren eisen die voortvloeiden uit de concessieovereenkomst. Welke eisen waren dat?

De heer **Smulders**: Er waren eisen die de Staat aan NS stelde, voor de concessie. Dat waren met name eisen aan het materieel. Dat waren technische eisen, eisen die nog niet ...

De **voorzitter**: Noemt u er eens een paar. Waar moeten mensen aan denken?

De heer **Smulders**: Botsveiligheid, brandveiligheid, ERTMS, hotbox-detectie. Dat heeft te maken met de stabiliteit van de trein op het spoor, allerlei eisen die op dat moment nog niet op de markt verkrijgbaar waren. Het waren allemaal nieuwe eisen die de Staat aan NS oplegde.

De **voorzitter**: Ook de snelheden zaten daarin: 93 minuten.

De heer **Smulders**: Er was een rijtijdspecificatie in ons bestek opgenomen van 93 minuten, ja.

De **voorzitter**: Er waren dus eisen zoals ERTMS. Voor de mensen die dit volgen: waar heeft dat mee te maken?

De heer **Smulders**: Het beveiligingssysteem op het spoor. Met ERTMS kun je dicht op elkaar rijden in het systeem. Je krijgt als het ware een signalering van treinen die in de buurt zijn. Dat maakt het spoor veilig.

De **voorzitter**: Je moet bij ERTMS denken aan veiligheidssystemen: er gaan signaleringen af of er wordt misschien zelfs gereageerd als er een onveilige situatie dreigt.

De heer **Smulders**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Dan hebben we nog andere eisen; u noemde ze al. Er zijn specifieke eisen rond brandveiligheid. Zijwindgevoeligheid, wat is dat precies?

De heer **Smulders**: Een van de dingen is dat we over de hsl een van de hoogste bruggen hebben wat het spoor betreft. Het is erg belangrijk dat als de trein over het spoor rijdt en het heel hard waait, die in staat is om bij die windsnelheden daadwerkelijk te blijven doorrijden op zijn snelheid en dat er geen ongelukken gebeuren. Het gaat vooral over de stabiliteit van de trein op het spoor, als er zijwind is.

De **voorzitter**: Daarnaast hebben we nog een pakket, de TSI's. Waar staat TSI voor?

De heer **Smulders**: Dat zijn technical specifications of interoperability.

De **voorzitter**: In mooi Nederlands.

De heer **Smulders**: Ja, heel mooi. Laat ik het zo uitleggen. Men probeert in Europa gelijke specificaties op te stellen die voor alle partijen gelden, zodat treinen in verschillende landen kunnen rijden. Ieder land heeft nog specifieke eisen. Men probeert dat interoperabel te maken, zodat het voor meerdere landen toepasbaar is.

De **voorzitter**: Dat zijn ook allerlei detecties: ontsporingsdetectie ...

De heer **Smulders**: Het zijn heel veel eisen die men probeert te clusteren als één eis voor alle landen tezamen.

De **voorzitter**: Hebben wij het goed begrepen dat die TSI's op zich voor hogesnelheidstreinen gelden en dat je bij een 220 km/u-trein niet direct zou denken aan die eisen, maar dat die wel in afspraken zouden moeten gelden?

De heer **Smulders**: TSI's gelden niet alleen voor hogesnelheidstreinen, maar voor allerlei typen treinen. Alleen zitten er gradaties in. Voor een hogesnelheidstrein gelden ook TSI-eisen, maar die waren vanuit de concessie eigenlijk al door de overheid aan NS opgelegd.

De **voorzitter**: Is het een bijzonder pakket? We hebben eisen vanuit de concessie, voor een deel ERTMS en er zijn nog aanvullende eisen vanuit ERTMS. Daarnaast zijn er de TSI's. Het is een totaalpakket waarvan eigenlijk op het moment dat de trein zou worden gekocht de ERTMS-eisen nog niet vastgesteld waren: welk type? De TSI's zouden ook pas in mei

2002 worden gepubliceerd, met een aantal eisen die überhaupt nog niet waren ontwikkeld in de industrie. Maakte u zich door dat totaalpakket van eisen enigermate zorgen?

De heer **Smulders**: Er zat een aantal onbekendheden in waarvan niet duidelijk werd hoe die uiteindelijk uitpakten. Het was nieuw. Er was geen materieel waarvoor wij graag de term «toonbank» bezigen dat je zomaar kon kopen, mede of toch vooral vanwege deze nieuwe eisen. Er bestond geen enkele trein die op dat moment aan die eisen voldeed.

De **voorzitter**: Maakte dat de aankoop van zo'n trein complex?

De heer **Smulders**: Het aankoopproces op zich niet. Wel was de vraag: hoe gaat die trein uiteindelijk aan al die eisen voldoen en wat zullen de effecten zijn in de aanloop van het proces tot koop?

De **voorzitter**: Werd er binnen NS Reizigers ook echt gesproken over de mogelijke zwaarte en de complexiteit van de eisen? Wij hebben een behoorlijk dossier, ook vanuit NS Reizigers. Dan vallen ons wel zaken op die binnen NS Reizigers over de trein werden gezegd. Kunt u daar wat kleuring aan geven?

De heer **Smulders**: Misschien kunt u eerst duiden wat er werd gezegd. Dan kan ik daar kleuring aan geven.

De **voorzitter**: Ik vind het altijd fijn als de getuige de dingen kan vertellen. Maar als u mij vraagt om het u voor te houden, kan ik dat doen. In september 1999 schrijft NS Reizigers dat de opgelegde eisen aan het materieel voor de HSL-Zuid fnuikend werken op de bedrijfszekerheid van het materieel en een risico vormen voor de geplande indienststelling van het materieel en daarmee voor de hele HSL-Zuid. De gehanteerde maximumsnelheid was niet gangbaar. En ze schrijven, wat wij net al even met elkaar wisselden: die TSI's zouden pas later gepubliceerd zijn en die eisen waren nog helemaal niet bekend in de industrie. Dat klinkt wel als: dit wordt een pittige klus, misschien zelfs een beetje te complex als we kijken naar het tempo waarin alles moet worden afgewerkt.

De heer **Smulders**: De zorg die ik eerder uitte, wordt ook in die zin bevestigd. Ook vanuit de industrie zelf kregen wij signalen dat de onbekendheden in de specificatie en de nieuwe specs die er lagen tot zorgen leidden, ook bij de industrie. In die zin herken ik de zorg die er was.

De **voorzitter**: Dus u had wel zorgen. Complex?

De heer **Smulders**: Ja.

De **voorzitter**: Niet te complex, gelet op het tempo waarin alles klaar moest zijn en het moment waarop de treinen zouden moeten rijden?

De heer **Smulders**: Het zou in die zin een uitdaging zijn, omdat er een aantal onbekende elementen waren, bijvoorbeeld wanneer ERTMS daadwerkelijk in de baan zou zitten en wanneer daadwerkelijk bekend zou zijn welke versie van ERTMS nodig was. Daar zaten een aantal zaken in die onbekend waren. Alles bij elkaar zat daar ook de zorg.

De **voorzitter**: Wist u op het moment dat het contract werd getekend dat de trein in 2007 echt zou moeten gaan rijden? In eerste instantie is zelfs nog gedacht dat dat idealiter misschien al in 2006 kon, maar goed, het werd 2007. De contracten zouden worden getekend in 2004. Had u rekening gehouden met dat tijdsframe?

De heer **Smulders**: Wij hadden eerst een wat strakker tijdsframe in de planning. Je zag dat gaandeweg het proces bijvoorbeeld het aantal treinstellen dat wij op 1 april wilden hebben steeds minder werd en dat we ook een aantal keuzes konden maken. Je kunt treinen gekoppeld rijden. Je kunt ook accepteren dat een trein nog niet gekoppeld kan rijden, maar dat je daarmee wel je dienstregeling kunt doen. Zo gaandeweg waren er een aantal concessies gedaan om uiteindelijk toch een aantal treinen te hebben per 1 april 2007.

De **voorzitter**: De oorspronkelijke gedachte was inderdaad: we gaan uit van bestaand materieel. Maar gelet op het totale aantal eisen kon dat eigenlijk niet, want dat was nog niet ontwikkeld. In april 2007 zou men moeten gaan rijden, maar eigenlijk gaf u al een beetje aan: bestaand materieel met die tijdsspanne ...

De heer **Smulders**: Er was geen bestaand materieel dat aan die eisen voldeed. Nogmaals, dat waren de eisen die de Staat ons oplegde en stelde aan het materieel. Dat bestond nog niet. De toonbank is het ideale plaatje. Je probeert zo dicht mogelijk daarbij te blijven met bestaande technologieën, met de combinatie zoals wij net bespraken.

De **voorzitter**: Maar dan toch even naar die tijd kijkend. U geeft helder aan dat er zeker bij NS Reizigers grote zorg was over alle eisen waaraan het materieel moest voldoen. Er was een bepaald budget, een bouwperiode van drie jaar voor al die eisen. Is dat in treinenland een op voorhand uitvoerbare opdracht?

De heer **Smulders**: Dat was op dat moment toch lastig, omdat we niet wisten wat de onbekendheden waren en wat die uiteindelijk teweegbrachten. Wij hebben een soort vuistregel dat je anderhalf jaar doet over een aanbesteding en dan zo'n beetje drie jaar bezig bent met bouwen. Dat zou allemaal net passen, krap, niet wetend wat de effecten van die onbekendheden zijn. Dat hing ook heel erg af van wat er in de tijd allemaal nog zou gebeuren, wanneer de baan nu echt klaar was. Die zorg was er gewoon op dat moment, wetende dat dat allemaal nog speelde.

De **voorzitter**: Hebt u de markt verkend om te kijken of dat reëel was?

De heer **Smulders**: Wij hebben de markt verkend. Wij hebben een marktstudie gedaan, al eerder in dat traject. Uiteindelijk bleek in de aanbiedingen die wij kregen ook wat de levertermijnen waren, dus in die zin is het antwoord ja.

De **voorzitter**: Dan kijk ik nog even naar de planning. U geeft zelf aan in welk tempo gereden zou moeten worden en hoeveel treinen dan al geleverd zouden kunnen worden. De eerste treinen zouden eigenlijk al in maart 2007 geleverd moeten worden. De eerste zes zouden echt geleverd moeten zijn op 1 april 2007. Maar als wij de sommen maken, zou dat betekenen dat er helemaal geen proefbedrijf kan worden uitgevoerd terwijl er wel wordt gestart met het vervoer. Daarnaast zou de dienstregeling naar Brussel misschien net kunnen worden gereden, maar alle

andere diensten die ook zouden moeten worden gereden, zouden niet waargemaakt kunnen worden. Hebben wij dat dan goed begrepen?

De heer **Smulders**: In mijn rol was het niet mijn opdracht om treinen te kopen die pasten in dat leverschema. Wat precies wel of niet mogelijk was bij HSA, zult u aan HSA moeten vragen. Dat beeld heb ik niet. Wij hebben op een gegeven moment een leverschema afgesproken dat bekend was, ook bij HSA. Op basis daarvan hebben zij hun dienstregeling gemaakt. Mij staat niet bij hoe dat exact zat in de dienstregeling die HSA ging rijden.

De **voorzitter**: Als er een trein klaar is, was het voor u dan zo: als ik een trein moet leveren die klaar is op 1 april 2007, dan ga ik proberen om die op 1 april 2007 geleverd te krijgen? Maar als dat dan betekent dat die eigenlijk nog niet kan worden ingezet, is dat niet meegewogen in het hele proces van aankoop?

De heer **Smulders**: Uiteraard ...

De **voorzitter**: Want het proefbedrijf moet nog gedaan worden.

De heer **Smulders**: Natuurlijk wil je met een trein die geleverd wordt ook proefdraaien. In principe levert de leverancier een trein af die doet wat die moet doen. De praktijk is weerbarstiger, zoals we allen weten. Je probeert vanuit een proefbedrijf ervoor te zorgen dat die trein straks echt doet wat die moet doen. Daar was weinig tot geen tijd voor, dus die trein had eigenlijk vanaf het begin goed moeten zijn. In de praktijk is dat lastig, dus het was inderdaad zoeken of dat wel of niet haalbaar was.

De **voorzitter**: U zegt eigenlijk in het eerste deel: we hadden veel eisen, complexe eisen in zichzelf al; van een aantal eisen wisten we eigenlijk nog niet eens hoe ze eruit zouden zien. Iets later is er getekend, dus de tijdsdruk werd groter. U wist op een bepaald moment ook dat, op het moment dat die treinen geleverd zouden worden, ze eigenlijk direct fullswing de dienst in moesten, want de levering zou zijn op het moment dat de baan open ging en er gereden moest worden. In die tijdsdruk zat nog eens de extra complicatie dat een proefbedrijf in uw beleving eigenlijk geen rol meer speelde.

De heer **Smulders**: Het was lastig een goed proefbedrijf te doen. In de treinenwereld is het toch gebruikelijk, hoe raar misschien ook, dat er wat problemen kunnen ontstaan, zeker in het begin. Het was lastig om dat dan niet te hebben.

De **voorzitter**: Is zoveel «lastig» samen niet gewoon «te complex»?

De heer **Smulders**: Nee, want het is niet specifiek voor de hsl, als u dat bedoelt. We kennen in de treinenwereld een badkuipkromme: je ziet in de dienst het aantal fouten dat in een trein zit, je accepteert dat en gaandeweg wordt dat steeds minder. Dat is normaal en niet specifiek voor hogesnelheidsmaterieel. Dat hebben we ook in sprintermaterieel of in ander materieel.

De **voorzitter**: Maar zodra de treinen zouden worden geleverd, zouden ze direct fullswing in de dienst moeten, want dat was de afspraak. Dat had u die curve nog niet af kunnen lopen.

De heer **Smulders**: Ja, maar het was aan HSA om te bepalen hoe ze hun dienstregeling gingen rijden.

De **voorzitter**: Daar ging u niet over?

De heer **Smulders**: Nee, daar ging ik zelf niet over.

Mevrouw **Vos**: Ik wil nog even terugkomen op de vraag of je wel of niet toonbankmaterieel kunt kopen. Kon je met die eisen wel materieel kopen dat 300 km/u kon rijden?

De heer **Smulders**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Dat kon ook niet. 220 km/u was toen geen gangbare snelheid, maar gezien de eisen was het ook niet mogelijk om materieel gelijk van de plank te kopen dat 300 km/u kon rijden.

De heer **Smulders**: Er was geen materieel dat 300 km/u kon rijden en dat aan al die eisen voldeed.

Mevrouw **Vos**: Noch 220 km/u, noch 300 km/u.

De heer **Smulders**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Kwam u gaandeweg deze aanbesteding erachter dat je nieuw materieel moest kopen? Of was toen NS het bod deed al van tevoren bekend dat er nieuw materieel besteld moest worden?

De heer **Smulders**: Bedoelt u nieuw materieel dat aan die eisen voldoet of dat er per definitie nieuw materieel gekocht moest worden?

Mevrouw **Vos**: Nieuw te ontwikkelen materieel.

De heer **Smulders**: Ja, want in de marktstudie die we hadden gedaan, al bij het bod zelf, gaf de industrie aan dat er een aantal risico's waren vanuit de specificaties die ik net noemde. Die golden zowel voor het 300 km/u-materieel als voor het 220 km/u-materieel.

Mevrouw **Vos**: Dus voordat u met de aanbesteding begon, wist u al: we zullen op zoek moeten gaan naar een treinenbouwer die bereid is nieuw materieel voor ons te ontwikkelen?

De heer **Smulders**: Wij zullen op zoek moeten gaan naar een treinenbouwer die een aantal eisen moet inwilligen in de treinen die hij heeft of in nieuw te ontwikkelen treinen. Je zou een bestaande trein kunnen aanpassen. Maar een trein die je vanaf de toonbank meteen kon inzetten en die het zou doen zonder dat je iets hoefde aan te passen, bestond niet.

Mevrouw **Vos**: Even samenvattend: NS was op de hoogte van deze risico's wat betreft het materieel toen ze het bod deed?

De heer **Smulders**: De onduidelijkheden en onzekerheden vanuit de specificaties die door de Staat werden opgelegd aan NS, maakten dat er geen toonbankmaterieel was.

Mevrouw **Vos**: Dan nog even over de tijd die genomen moest worden om de trein te bouwen. Is het, wetende wat u net zegt, reëel om drie jaar te vragen?

De heer **Smulders**: Wij hebben de vuistregel: drie jaar. Meestal is dat als volgt opgebouwd. Voor het ontwerp van een trein voordat je daadwerkelijk begint met het fysiek bouwen van de trein wordt vaak een jaar gerekend. Vervolgens is er een jaar om te testen. Het was heel afhankelijk van de additionele strenge eisen. Dat was een onzekere factor in dat verhaal.

Mevrouw **Vos**: Een onzekere factor. Wij hadden begrepen dat het vijf jaar kost om een nieuwe trein te ontwikkelen. Een bestaand platform dat je moet aanpassen zou in drie jaar kunnen, maar dit was zelfs minder dan drie jaar tijd. In mei 2004 tekent u het contract en de eerste trein moest al op 1 maart 2007 worden geleverd. Was dat op dat moment reëel?

De heer **Smulders**: We starten de aanbesteding, dus je krijgt een aanbestedingsprocedure. In die aanbestedingsprocedure heb je eerst een prekwalificatie van de leveranciers en vervolgens heb je de uitvraag. In de aanbiedingen die er waren, zaten zowel locomotieven met rijtuigen als treinstellen. Het was een variëteit aan aanbiedingen van technologieën. Op dat moment zeiden twee partijen dat het kon in de tijd, dus ook aan die kant was er een soort bevestiging, zij het niet in de aantallen die we in eerste instantie gewenst hadden, maar wel voor 1 april 2007.

Mevrouw **Vos**: Dat is geen kwestie van geloven op blauwe ogen? Als iemand dat zegt, mag je dat ook verwachten en eisen.

De heer **Smulders**: Er ligt ook een verantwoordelijkheid aan de andere kant. Wij hebben daar ook zelf naar gekeken. Er waren twee partijen die dat zeiden. Nogmaals, beide partijen maakten daarbij wel de opmerking dat er een aantal eisen waren waarvan toch even moest worden afgewacht wat de effecten daarvan waren. Die onzekerheid bleef daarin zitten. Als u vraagt of 1 april 2007 keihard kon worden geëist, dan is het antwoord nee. Dat had best iets kunnen uitlopen, omdat dat soort onzekerheden erin zaten. Dat was de situatie toen.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat het haalbaar is. Wij hebben het eerder deze week gehad over zeer gestrekte biedingen. Was het haalbaar in de zin van: als de wind meezit, de zon schijnt en iedereen een dagje overwerkt?

De heer **Smulders**: Dat de baan er zou zijn, dat aan de nieuwe eisen in bijvoorbeeld de crashtesten die vervolgens nog moeten plaatsvinden succesvol zou worden voldaan. Zo waren er een aantal zaken die goed moesten gaan. Dat zijn wel zaken die ook niet goed kunnen gaan. Ervan uitgaande dat het goed ging, zou dat wel gekund hebben.

Mevrouw **Vos**: U had in uw achterhoofd wel een lijstje met risico's die zich zouden kunnen voordoen als het gaat over de levertijd?

De heer **Smulders**: Niet alleen ik. We hadden dat inderdaad bij NS, omdat er meer aspecten zijn dan alleen de aankoop.

Mevrouw **Vos**: Ik wil nog even ingaan op het vorige punt. Toen NS het bod deed, was dus al bekend dat het om nieuw materieel zou gaan. Is ook terug gecommuniceerd naar de Staat dat de eisen die hij stelde de boel lastig zouden maken?

De heer **Smulders**: Dat was niet mijn rol. De organisatie was zo dat we een projectmanager hadden. De projectmanager had vooral een relatie met HSA. Dat soort signalen ging niet via de inkoop, maar vanuit de projectorganisatie richting HSA.

Mevrouw **Vos**: Oké. Dan wil ik met u verder gaan naar de aanbestedingsprocedure zelf. Ik zal eerst met u proberen vast te stellen hoe zo'n procedure loopt en hoe u van tevoren had bedacht dat het zou moeten lopen. Ik lees even een stukje voor. We gaan het stap voor stap doorlopen. Geïnteresseerde treinenfabrikanten moeten eerst een verzoek tot deelname indienen. Dan mogen ze pas meedoen, dat wil zeggen echt een bod indienen, als ze voldoen aan de criteria en de voorwaarden voor geschiktheid. U stelt een aantal criteria op waarmee u kunt zeggen: deze bouwer is geschikt, mag doorgaan en een bod indienen. Vervolgens mogen die toegelaten treinenfabrikanten een bod indienen. Dat doen zij op basis van technische eisen en de beschreven algemene voorwaarden.

De heer **Smulders**: Onder andere, ja.

Mevrouw **Vos**: Onder andere? Wat nog meer dan?

De heer **Smulders**: Er zit ook nazorg in. Ze moesten een aantal andere dingen bewijzen ten aanzien van de lifecyclekosten van zo'n trein. Er zitten dus meerdere aspecten aan.

Mevrouw **Vos**: Dus als zij een bieding doen, proberen zij aan zo veel mogelijk van die eisen te voldoen?

De heer **Smulders**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dan maakt u met uw collega's een rangorde van al die biedingen op basis van de score op de gunningscriteria. Dat zijn de criteria op basis waarvan die biedingen worden beoordeeld, dus u maakt een scorelijst. Klopt dat?

De heer **Smulders**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Aan de hand van die rangorde en die lijst wordt er onderhandeld met een of twee treinenfabrikanten. De bovenste drie of vier komen eruit rollen en daarmee gaat u onderhandelen.

De heer **Smulders**: Uiteindelijk is er een BAFO ...

Mevrouw **Vos**: Een best and final offer.

De heer **Smulders**: ... van maximaal drie, zo hadden we destijds in de uitvraag gezet. Het hadden er een, twee of drie kunnen zijn, maar er staat maximaal drie.

Mevrouw **Vos**: En met de beste die uit die best-and-final-offerprocedure komt, gaat u een contract afsluiten?

De heer **Smulders**: Dat klopt. Daarmee probeer je de finalizering van het contract te realiseren, wat uiteindelijk leidt tot de gunning en dus het contract met die partij.

Mevrouw **Vos**: Er zijn dus allerlei horden die je als aanbieder moet nemen.

De heer **Smulders**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: En degene die uiteindelijk de laatste horde het best heeft genomen, krijgt het contract.

De heer **Smulders**: Die uiteindelijk de beste bieding heeft gedaan.

Mevrouw **Vos**: In zo'n aanbestedingsprocedure zijn transparantie en gelijke behandeling van belang. Dat zijn toch de kernbeginselen van de aanbestedingsprocedure?

De heer **Smulders**: Dat is juist.

Mevrouw **Vos**: Hoe garandeerde u de transparantie en de gelijke behandeling van alle biedende partijen in deze procedure? Hoe gebeurt dat?

De heer **Smulders**: Je behandelt partijen hetzelfde en je communiceert daarover. Als je bijvoorbeeld iets presenteert aan de ene partij, dan presenteer je het ook aan alle andere partijen. Je zorgt ervoor dat iedereen op dezelfde manier wordt behandeld. Dat lukt niet altijd. Als je bijvoorbeeld een bespreking hebt, kun je niet met allebei op dezelfde dag een bespreking hebben. Wel zorg je ervoor dat het heel dicht bij elkaar zit, zodat de ene geen voordeel heeft ten opzichte van de andere.

Mevrouw **Vos**: Staat in de tender ook beschreven hoe je dat doet?

De heer **Smulders**: Dat staat niet helemaal expliciet zo beschreven. De stappen zoals u ze net aangaf, staan allemaal beschreven. Er is ruimte in de tender zelf om op basis van de procedure aanpassingen te doen, maar dat moet je dan voor allemaal doen. Stel dat je een tussenstap inbouwt. Als je dat voor de ene doet, moet je het voor iedereen doen.

Mevrouw **Vos**: Dan moet je aan iedereen vertellen: we willen toch iets anders. Iedereen krijgt dat dan te horen en mag er wat mee doen.

De heer **Smulders**: Dat krijg je allemaal te horen, ja.

Mevrouw **Vos**: En dat is de manier om de gelijke behandeling te garanderen?

De heer **Smulders**: Ja. Daarnaast is er de manier van toetsen en beoordelen van de offertes, zodat het op dezelfde manier gebeurt voor alle partijen.

Mevrouw **Vos**: Hoe gaat dat? Hoe weet je als bieder zeker dat dat gelijk is gebeurd?

De heer **Smulders**: Ja, hoe weet je dat? Wij hanteren hetzelfde proces. Ik geef een voorbeeld. Op een gegeven moment hebben we alle partijen bij elkaar geroepen om uit te leggen wat wij beoogden met onze stukken. Dan ziet iedereen dat zij ook daarin op dezelfde manier worden behandeld. Als wij gesprekken hebben, dan zie je vaak dat dat in dezelfde weken gebeurt. Dan weet iedereen: we hebben de bespreking in dezelfde periode. Dat loopt niet altijd helemaal synchroon, maar over het algemeen is dat het beeld dat je wegzet en dat zij als het ware kunnen zien. Als NS hebben wij echt een reputatie, niet alleen bij de HSL, maar in alle procedures, dat wij heel precies zijn om iedereen gelijk en transparant te behandelen.

Mevrouw **Vos**: Dat doet u dus door op dezelfde tijd iedereen dezelfde informatie te vragen, door als er wijzigingen zijn aan iedereen dezelfde wijziging door te geven of te vragen en door met iedereen op dezelfde tijd bepaalde procedures en fasen in te gaan?

De heer **Smulders**: Dat ligt er een beetje aan om welke fase het gaat. Nadat je bijvoorbeeld de eerste beoordeling hebt gedaan, zul je verschillen zien tussen beide partijen. Bij de ene heb je het over dit onderwerp en bij de andere heb je het over dat onderwerp. Daarmee zorg je ervoor dat de aanbiedingen voor jou acceptabel zijn, maar er kunnen verschillende onderwerpen worden besproken.

Mevrouw **Vos**: Hoe kun je garanderen dat iedereen op dezelfde manier wordt beoordeeld? Als ik vroeger bijvoorbeeld een «goed» kreeg op een dictee, dan wilde ik een cijfer. Ik wilde een acht of een negen. Hoe gaat dat in het aanbestedingsproces?

De heer **Smulders**: Het is niet één persoon die daar een oordeel over heeft. Het zijn vaak meerdere personen op dezelfde onderwerpen. In het geval van deze aanbesteding hadden we zowel een HSA-team als een NMBS-team. Er werd dus door meerdere mensen naar gekeken en uiteindelijk werd er een oordeel over geveld.

Mevrouw **Vos**: Meerdere mensen, dus ik kan ervan uitgaan dat het eerlijk gebeurt omdat er intersubjectiviteit is. Maar er werden niet bepaalde cijfers gegeven, zodat ik precies wist: oké, ze willen op zitplaatsen of op schoonheid van de trein 20% en daar krijg ik zoveel punten voor.

De heer **Smulders**: Dat was niet de methodiek die toen ...

Mevrouw **Vos**: Dat is toch de gebruikelijke methodiek?

De heer **Smulders**: Nee hoor. Je kunt verschillende methodieken hebben. De methodiek van destijds is gewoon transparant. Wij moeten van tevoren aangeven welke criteria wij hanteren. Een van de criteria was onder andere prijs per zitplaats. Wij hebben ook aangegeven hoeveel zitplaatsen er minimaal in de trein moesten zijn, dus daar ben je allemaal heel transparant in. Daarnaast hebben wij gezegd: je moet aan de eisen vanuit de technische specificatie voldoen. Ze moesten daar een clause-by-clause leveren. Dat wil zeggen dat ze moesten aangeven waar ze wel en niet aan voldeden. Ze mochten ook een alternatief aanbieden. In onze gesprekken werd dan besproken of die alternatieven wel of niet acceptabel zouden zijn. Daarmee heb je ze dus op hetzelfde niveau. De ene is daarin dan beter dan de andere en dat moet je uiteindelijk beoordelen.

De **voorzitter**: Het aanbestedingsrecht is altijd voer voor juristen, maar ik denk dat het vooral belangrijk is dat wij het allemaal ook in algemene termen goed snappen. Daarom ga ik nog even een stukje terug. U zegt op een bepaald moment: we hebben aan de ene kant bieders die we controleren, dat is één fase. Uiteindelijk gaan ze dan een bod doen. In de eerste fase bekijkt u het bod op basis van alle eisen die u net zo mooi beschreef, de technische eisen en de algemene voorwaarden: voldoet het daaraan? Daarna gaat u met uw collega's in de teams kijken naar de rangorde op basis van de gunningscriteria. Moet ik het zo begrijpen?

De heer **Smulders**: Ja, wij hebben in dit geval in eerste instantie een quickscan gedaan op basis van de eisen die er lagen: zijn er al op voorhand grote afwijkingen? Van de vier aanbiedingen die wij toen kregen, hebben wij er twee even terzijde gelegd omdat die danig afweken en de gevraagde informatie niet was aangeleverd. Vervolgens kijk je meer in detail naar die twee andere partijen. Het zijn grote boekwerken, dus er kan interpretatieverschil in zitten. Er kan net een aantal dingen in zitten. Dat ga je met elkaar bespreken, zowel met de ene ...

De **voorzitter**: In de plannen stond ook dat er een fase kon zijn, helemaal in het begin, dat er even wat toelichting kon worden gevraagd om het goed van elkaar te snappen.

De heer **Smulders**: Ja, maar ik bedoel iets anders. Wij hebben sowieso aangegeven: op het moment dat wij het bestek met alle commerciële voorwaarden neerleggen, dan lichten wij dat ook graag toe. Wij hebben gezegd: het is een omvangrijk boekwerk, wij willen dat jullie goed snappen wat de bedoelingen daarachter zijn. Dat is de toelichtingsfase en wij hebben dat toegelicht. Daarna zijn er aanbiedingen binnengekomen. Er liggen vier aanbiedingen. Eerst bekijk je: voldoet het wel op hoofdlijnen, klopt het nou?

De **voorzitter**: «Op hoofdlijnen» is mij te vaag. Voldoen ze of voldoen ze niet?

De heer **Smulders**: Voldoen ze in de zin van de informatie die wij gevraagd hebben. Er waren bijvoorbeeld partijen bij die geen informatie aanleverden ten aanzien van de lifecyclekosten. Dan zeg je: die leggen we terzijde, deze prijs is dusdanig extreem dat die niet past binnen het eerste criterium van de prijs per zitplaats. Op basis daarvan hebben wij twee partijen terzijde gelegd. Er lagen twee aanbiedingen die in die zin voldeden en waar je meer in detail op inzoomt met beide partijen om te toetsen: hebben we elkaar echt goed begrepen en waar zitten eventueel nog afwijkingen? Daar heb je dan met elkaar het gesprek over.

De **voorzitter**: Daar zet je dan op een bepaald moment een streep onder en daarna ga je op basis van de gunningscriteria en de volgorde bekijken wie de beste is.

De heer **Smulders**: Ja.

De **voorzitter**: Dat is helder.

Mevrouw **Vos**: Ik wil het nu graag met u hebben over de eerste fase: de fase waarin u selecteert of de fabrikanten geschikt zijn. Er is wel eens gesteld, maar dat is natuurlijk met de kennis van achteraf: wie koopt er

nou een trein in Italië? Dat is de vraag die wij hier proberen af te pellen: hoe is AnsaldoBreda uiteindelijk geschikt geraakt?

De heer **Smulders**: Ja.

Mevrouw **Vos**: In april 2002 staat de aankondiging van de opdracht in het Europees publicatieblad en kunnen geïnteresseerde treinenbouwers een verzoek tot deelname indienen. Wat waren toen de belangrijkste eisen om de kwaliteit en de geschiktheid van de potentiële deelnemers te beoordelen?

De heer **Smulders**: Men moest aantonen dat men financieel gezien in staat was een dergelijk project te dragen. Men moest dat aantonen met een aantal documenten, onder andere een bankverklaring, jaarverslagen en een zekerstelling van een moederbedrijf als dat er was. Een andere belangrijke toets was of men ervaring had met 220 km/u-materieel. Dat moest men doen middels referentielijsten. Je ziet dan dat zij hun ervaringen in lijsten presenteren. Daarin moet opgenomen worden wie de klant was, voor welke snelheid er werd gebouwd enzovoorts. Op basis daarvan toets je dan of zij daadwerkelijk ervaring hadden met 220 km/u-materieel.

Mevrouw **Vos**: Ik heb er nu twee gehoord: of ze er financieel toe in staat waren en of ze ervaring hadden. Zijn het er maar twee?

De heer **Smulders**: Ik dacht dat u vroeg naar de belangrijkste. Dat waren de twee belangrijkste.

Mevrouw **Vos**: Welke eisen kun je nog meer stellen?

De heer **Smulders**: Je kunt ook eisen stellen rondom productiecapaciteit: kunnen ze het aan in termen van capaciteit? Dat zat er ook in, dus dat hebben wij ook getoetst. Zo zat er een aantal elementen ter toetsing in.

Mevrouw **Vos**: Een aanwezig kwaliteitszorgsysteem?

De heer **Smulders**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Dat zijn dus als het ware vinkjes die je zet achter elke aanbieder. Moesten zij nu voldoen aan alle vinkjes, aan alle criteria die u vraagt?

De heer **Smulders**: U bedoelt of we een vinkje moesten zetten?

Mevrouw **Vos**: Ja.

De heer **Smulders**: Ja, het was aan ons om, door de documenten die zij aanleverden, overtuigd te zijn dat zij in staat waren om zo'n traject financieel te dragen en te realiseren. Daar moest in die zin een vinkje staan.

Mevrouw **Vos**: Waarborgen al deze eisen ook dat een treinenfabrikant een complexe opdracht kan uitvoeren?

De heer **Smulders**: Dat is op dat moment wel een soort toetsing die daarachter zit.

Mevrouw **Vos**: Dat is dus de bedoeling van al die vinkjes die je moet zetten, van die criteria: dat we zeker weten dat we met deze fabrikant deze opdracht kunnen uitvoeren?

De heer **Smulders**: Niets is zeker, maar uiteindelijk wil je voor jezelf bevestigd zien dat zij in staat zouden zijn om een dergelijke opdracht uit te voeren.

Mevrouw **Vos**: U stelt al die eisen op. Als u al die eisen voor de fabrikanten opstelt, hebt u dan ook in kaart gebracht welke kerncompetenties nodig zijn voor een goede uitvoering van deze opdracht? «Kerncompetenties» is een belangrijk begrip in het aanbestedingsrecht.

De heer **Smulders**: U hebt waarschijnlijk iets in gedachten. Misschien kunt u aangeven: kerncompetenties in de zin van ...

Mevrouw **Vos**: Of ze snel zijn, of ze bijvoorbeeld in staat zijn om een turnkeyopdracht uit te voeren, dat soort competenties.

De heer **Smulders**: In dit geval ging het om projecten die verricht moesten zijn. Het ging erom dat zij konden aantonen dat zij daar ervaring mee hadden voor 220 km/u-treinen. Dat waren de competenties. Als men dat had gedaan, zitten daar in mijn beleving competenties achter.

Mevrouw **Vos**: In uw beleving?

De heer **Smulders**: Ik probeer te zoeken naar welke andere competenties u nog zoekt.

Mevrouw **Vos**: Dit lijken mij twee belangrijke, zeker in die tijd: kunnen omgaan met turnkey, dus geheel zelfstandig een trein bouwen en ook op tijd. Dat was ook heel belangrijk voor opdrachtgever HSA. Hoe toets je dat precies, als je zo'n lijstje krijgt?

De heer **Smulders**: Je probeert vooral de capaciteit in te schatten. In tijd zit ook productiecapaciteit. Daarom was er een aantal beelden gevraagd rondom capaciteit. Dat zegt ook wat over tijdigheid. Daarnaast zag je bijvoorbeeld dat AnsaldoBreda al 220 km/u-materieel had gebouwd. Daarmee was er het beeld dat zij in staat waren om dat te doen.

Mevrouw **Vos**: Dus je krijgt de papieren van de aanbieders, je leest ze en dat is de manier waarop je het beoordeelt. Of ga je zelf nog op onderzoek uit?

De heer **Smulders**: Ook dat doen wij met meerdere partijen. Er wordt vanuit de techniek naar gekeken en er wordt vanuit de inkoop naar gekeken. Meerdere teams toetsen dat. Het is al een borging dat niet één persoon dat doet, maar dat meerdere teams ernaar kijken. Daarnaast is de treinenwereld niet zo groot, dus wij kenden deze partijen allemaal. Er zat bijvoorbeeld een partij als Hitachi bij. Wij waren in Japan geweest, dus ook die partij kenden wij. Wij hadden AnsaldoBreda vanuit de inkoop van NS al in 2001 een keer bezocht. In die zin waren het geen onbekende partijen. Ze waren bekend bij NS en NMBS samen. Wij deden dit destijds samen.

Mevrouw **Vos**: Dus u kunt zeggen dat u de referenties hebt gecheckt?

De heer **Smulders**: Niet specifiek, maar wij kenden de partijen.

Mevrouw **Vos**: U kent de partijen en daar doet u het dan mee?

De heer **Smulders**: Naast de onderbouwing die we in de prekwificatie kregen en de bevestiging daarvan. Daar deden we het mee.

Mevrouw **Vos**: Was het voor al die partijen vooraf duidelijk hoe die beoordeling zou plaatsvinden?

De heer **Smulders**: Welke beoordeling bedoelt u?

Mevrouw **Vos**: Van die criteria. U hebt een lijstje. Wisten zij precies hoe dat zou gebeuren?

De heer **Smulders**: Zij wisten welke document zij moesten aanleveren, dat wij op basis daarvan zouden toetsen en wat de eis was, namelijk het kunnen aantonen dat het financieel mogelijk is en dat zij ervaring hadden met projecten die al verricht waren. Zij wisten dat dat de manier was waarop wij hun informatie zouden toetsen.

Mevrouw **Vos**: Zij wisten dus: we sturen het gewoon op. Maar zij wisten niet hoe u die referenties zou checken. U zei net: we hebben dat niet specifiek gecheckt. Ik probeer heel duidelijk, ook voor de procedure, te begrijpen hoe je precies de informatie beoordeelt die je krijgt en of dat ook duidelijk is voor degene die de informatie opstuurt.

De heer **Smulders**: Wij krijgen die lijsten, zij moeten die aanleveren. Niet wij, maar zij leveren een lijst aan met hun referenties. Wij toetsen of die referenties passen. Dat gebeurt inderdaad op papier: is er inderdaad een 220 km/u-trein gebouwd, geven zij dat aan? Er zat destijds een partij bij die geen enkele referentie kon tonen voor een 220 km/u-trein. Er was wel een lijst bij, maar daarop stond niet dat hij daaraan voldeed. Dan valt zo'n partij af.

Mevrouw **Vos**: Het was dus een soort knock-outs: als je voor criterium f je papiertje niet had ingestuurd, dan viel je af?

De heer **Smulders**: Nee, niet het papiertje. Als uit het papiertje niet bleek dat je die ervaring had of dat je daartoe in staat zou zijn, dan viel je af.

Mevrouw **Vos**: Ik licht er een specifieke eis uit. Dat is een eis die ziet op de ervaring van de treinenfabrikant. U zei net al dat dat een heel belangrijk criterium was om te mogen meedoen. Er werd geëist; ik citeer: een referentielijst van analoge projecten die zijn verricht met vermeldingen van de bedragen, de data en de namen van de afnemers. Kunt u ons uitleggen hoe wij deze eis moeten uitleggen: analoge projecten, vermelding van bedragen, data en namen van afnemers? Hoe werkt dat dan?

De heer **Smulders**: Daarvoor staat nog iets anders. Er staat namelijk dat wij op zoek zijn naar reizigersmaterieel van 220 km/u: een EMU, een elektrisch treinstel zoals we dat in ons jargon noemen, maar ook een locomotief of anderszins. Dat hield de omschrijving «analoog» in. Op basis daarvan hebben wij dat getoetst.

Mevrouw **Vos**: Wist iedereen dat? Het woord «analoog» zei mij niks, maar ik ben dan ook geen materieelkoper. Wist iedereen dan wat er werd bedoeld met «analoog»?

De heer **Smulders**: Met de omschrijving die wij erbij hebben gedaan – dat is heel gangbaar in de prekwificatie – wist men wat wij zouden toetsen tegen hetzij een treinstel, hetzij een locomotief op basis van wat men dan verricht had. AnsaldoBreda bijvoorbeeld had een 220 km/u-locomotief en voldeed dus aan het hebben verricht daarvan. De partij die afviel had die ervaring niet en kon die niet aantonen. Die heeft geen lijst geleverd en viel daarmee af.

Mevrouw **Vos**: Laat deze eis ruimte voor interpretatie? Kun je die verschillend interpreteren als aanbieder?

De heer **Smulders**: Ik zou zeggen: nee.

Mevrouw **Vos**: Er staat bijvoorbeeld niet duidelijk hoeveel referenties je moet opgeven.

De heer **Smulders**: Dat klopt. Eén referentie was in die zin voldoende. Die ene partij die afviel kon er niet één opgeven.

Mevrouw **Vos**: Maar u hebt het niet gespecificeerd: u moet er minstens drie, vier of vijf opgeven?

De heer **Smulders**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Er was ook niet gespecificeerd wanneer een project opgeleverd moest zijn. AnsaldoBreda bijvoorbeeld gaf iets op wat nog niet klaar was.

De heer **Smulders**: Dan hebben wij dat niet meegenomen. Ik denk dat u refereert aan de IC4.

Mevrouw **Vos**: Ja, Denemarken.

De heer **Smulders**: De IC4 was niet meegenomen, want dat project was niet verricht. Daar hebt u gelijk in. Ik probeerde net uit te leggen dat zij een 220 km/u-locomotief hadden. Die was wel geleverd. U hebt gelijk en zo hebben wij er ook naar gekeken: verricht is verricht. De IC4 was niet verricht, maar AnsaldoBreda kwam met meerdere referenties, zoals al die partijen. Daarmee hadden ze een referentie waarmee ze voldeden.

Mevrouw **Vos**: Maar het was allemaal niet specifiek. Aanbestedingen zijn voer voor juristen. Als je niet heel specifiek bent, heb je voor je het weet een proces aan je broek omdat niet duidelijk is hoeveel het er moeten zijn en wanneer het af moet zijn. Dat blijkt dan achteraf in de manier waarop u dat beoordeelt. U zegt net: het was heel duidelijk en we beoordeelden iedereen gelijk. U zegt dat dat op basis van de lijstjes gebeurde, maar het was niet klip-en-klaar waar je precies aan moest voldoen.

De heer **Smulders**: Vervolgens maak je je keuze bekend en mogen partijen bezwaar aantekenen. Als die ene partij het daar niet mee eens was geweest, had die bezwaar gemaakt. Er is echter geen bezwaar aangetekend. Dat bevestigt dan ook dat we dit op de juiste manier hebben gedaan. Er is na elke fase een mogelijkheid voor partijen om bezwaar aan

te tekenen, maar dat is niet gebeurd. Ik denk dat de afgevalven partij heel duidelijk wist dat ze een referentielijst had ingevuld waarmee ze niet voldeed.

Mevrouw **Vos**: Ik ben ook geen aanbestedingsjurist, maar kan ik dan zeggen dat u de eisen een beetje met de natte vinger hebt opgesteld: er komt daarna een mogelijkheid om bezwaar aan te tekenen, maar als dat niet gebeurt, dan gaan we door?

De heer **Smulders**: Nee, wij hebben heel bewust die eisen gesteld zoals ze gesteld waren: 220 km/u-reizigersmaterieel en referenties. Zo is de procedure.

Mevrouw **Vos**: Is het heel gebruikelijk om zo'n criterium op te stellen, waarvan het voor mij niet heel erg helder zou zijn hoeveel ik moet indienen en wanneer het klaar moet zijn?

De heer **Smulders**: Het was gereed en gereed is klaar. Daar zit voor mij weinig lucht tussen. Volgens mij was het helder voor alle partijen.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog een vraag. Waarom zijn er onder deze competenties geen eisen opgenomen zoals zelfstandige ervaring met de bouw van een hogesnelheidstrein of ervaring met turnkeyprojecten en een bewezen trackrecord van een oplevering? Waarom vraag je dat dan niet?

De heer **Smulders**: Dat is bijna niet te doen, omdat bijna geen enkele partij zelfstandig ervaring heeft. Zelfs een ICE is niet alleen door Siemens gebouwd. Ook daar zitten allerlei partijen bij die uiteindelijk zo'n trein bouwen. Dat maakt het heel lastig, zeker voor het specifieke materieel waarnaar wij op zoek waren.

Mevrouw **Vos**: Dan wil je toch weten welk deel door deze specifieke treinenbouwer is gemaakt? Ik snap best dat je in consortiumverband een trein bouwt, maar dan wil je toch ook precies weten: was jij verantwoordelijk voor de treinstellen, voor de locomotief of alleen maar voor de wielen? Dat hebt u niet gevraagd. U wist niet precies wat het aandeel van AnsaldoBreda was in die ETR 500 die ze opgaven.

De heer **Smulders**: AnsaldoBreda was opgericht door twee partijen, Ansaldo en Breda, die in dat consortium zaten. Zij hadden daar ook een aandeel in en dat wisten wij. Daarnaast waren de referenties die zij moesten aanleveren niet zozeer voor hogesnelheidsmaterieel. Het moest geen referentie zijn voor 300 km/u of een dergelijke snelheid. Het moest er een voor 220 km/u zijn. Dat kon met een locomotief die zij zelf in hun portefeuille hadden. Dat bleek ook, want alle andere partijen kwamen ook met referenties voor locomotieven en ook niet zozeer voor 300 km/u-treinen. In die zin was het heel logisch dat al die partijen op die manier met hun referenties kwamen. AnsaldoBreda was daarin geen uitzondering.

Mevrouw **Vos**: Welke ervaring had AnsaldoBreda met het zelfstandig bouwen van hogesnelheidsmaterieel?

De heer **Smulders**: In de context van de publicatie was dat geen issue.

Mevrouw **Vos**: Waarom is dat geen issue?

De heer **Smulders**: Ik heb net geprobeerd u dat uit te leggen.

Mevrouw **Vos**: Dan is het mij nog niet helemaal duidelijk. Je wilt ervaring met het bouwen van een hogesnelheidstrein, maar u kunt ermee akkoord gaan dat u met een treinenbouwer te maken krijgt die niet zelfstandig een hogesnelheidstrein heeft gebouwd. Dat is dan normaal?

De heer **Smulders**: De eis was niet een hogesnelheidstrein. Het is misschien goed om daar de nuance in aan te brengen. De eis was 220 km/u. Dat zochten we, daar ging deze tender over. Die ging niet over een 300 km/u-trein. Dat beeld ontstaat misschien bij een hoge snelheid. Nee, dit ging om 220 km/u. Daarmee was ook de ervaring waarom wij hadden gevraagd.

De **voorzitter**: Ik denk dat er best veel mensen zijn die belangstellend luisteren en zichzelf misschien de vraag stellen: waarom vraagt de commissie hier nou zo op door? Dat komt ook omdat NS zelf een evaluatie heeft gedaan. Kunt u zeggen wat de evaluatie van NS zelf is geweest op dit punt?

De heer **Smulders**: Ik weet niet op welke evaluatie u doelt.

De **voorzitter**: De evaluatie is gedaan naar aanleiding van de vraag: hoe heeft het toch kunnen gebeuren dat het beoogde vervoer niet tot stand is gekomen, meer gericht op die trein. In die evaluatie is een aantal punten naar boven gekomen, ook ten aanzien van de fase waarover wij nu spreken. Deed u mee aan die evaluatie?

De heer **Smulders**: Nee, ik weet niet op welke evaluatie u doelt.

De **voorzitter**: De evaluatie van NS waaruit een aantal zaken naar boven is gekomen, in het bijzonder dat juist bij de selectie van de leveranciers zo weinig aandacht is besteed aan vragen als: kan men het eigenlijk wel en heeft men wel ervaring met dit soort contracten? Hebben wij wel voldoende gekeken naar de kwaliteit, de bedrijfszekerheid en het zelfstandig kunnen bouwen van een trein? Hoe kan het dat u nu nog zegt dat het allemaal eigenlijk goed is gegaan, terwijl de evaluatie van NS zelf zegt dat ze hier steken hebben laten vallen?

De heer **Smulders**: Verder in het traject is ook nog gekeken naar partijen. We zijn bij AnsaldoBreda geweest en we zijn ...

De **voorzitter**: Het is de evaluatie 2013. Men kijkt terug naar deze fase en de conclusie is toch enigszins anders dan wat u vandaag aan mevrouw Vos schetst: we hebben het allemaal gedaan. Waarom is er in de evaluatie van NS zelf een heel andere conclusie?

De heer **Smulders**: Een van de lessen en de ervaringen die we nu hebben, is dat we trachten nog veel meer op de voorgrond daarnaar te kijken ...

De **voorzitter**: Ik vind het altijd jammer als ik het moet citeren, maar dan doe ik het toch. Bij de selectie van de leveranciers in het kader van de aanbesteding is niet expliciet rekening gehouden met de ervaring met turnkeycontracten, de kwaliteit, de bedrijfszekerheid en de eis van de als referentie opgevoerde hogesnelheidslijnen en ervaring met het zelfstandig – dat wil zeggen: niet in consortiumverband – bouwen van

hogesnelheidstreinen. Het was beter geweest als die een duidelijkere rol hadden gespeeld bij de aanbesteding. Mevrouw Vos vraagt u wel zes keer hoe u dat hebt gedaan. U zegt: allemaal prima. Binnen NS zegt men: het was beter geweest als we daar specifiek aandacht voor hadden. Dat strookt niet met elkaar. Laten we dat hier dan met elkaar vaststellen.

De heer **Smulders**: Ik probeer uit te leggen hoe het bij de V250 is gegaan ...

De **voorzitter**: Daar ging deze evaluatie specifiek over.

De heer **Smulders**: ... en waarom het gegaan is zoals het gegaan is. Dat was volgens mij ook de vraag van mevrouw Vos: hoe is dat gegaan en voldeed men, ja of nee? Men voldeed in dat geval. Als je het hebt over lessen leren voor de toekomst: dat is een van de dingen waar ik ...

De **voorzitter**: Hoe kunt u nu zeggen dat men voldeed, terwijl er is gezegd dat er geen rekening is gehouden met die ervaring, dat er referenties zijn opgevoerd, maar dat daar vragen over zijn? Dat is toch een ander verhaal dan wat u nu zegt?

De heer **Smulders**: Nogmaals, bij de V220 hebben wij referenties gevraagd. Zoals ik heb aangegeven, zijn wij niet meer gaan kijken naar die partijen, dus dat klopt. Maar er is wel gekeken naar: heeft men ervaring met het bouwen van 220 km/u-materieel? Dat is gebeurd.

De **voorzitter**: Oké, de evaluatie nemen wij dan voor kennisgeving aan. Wij gaan door naar de beoordelingsfase. Nadat de verzoeken tot deelname waren ingediend, werd een aantal partijen toegelaten tot de aanbestedingsprocedure. De fabrikanten moesten een trein aanbieden die een snelheid zou halen van 220 km/u. Alstom, AnsaldoBreda, Bombardier en Siemens mochten deelnemen en deden ook een bod. Hitachi en Talgo mochten deelnemen, maar dienden geen bod in. Talgo merkte daarbij uitdrukkelijk op, niet aan de eisen van de opdracht te kunnen voldoen. Daarna werden de biedingen beoordeeld. Kunt u meer in detail vertellen hoe die biedingen werden beoordeeld? Hoe ging dat?

De heer **Smulders**: Ja. Een aantal elementen werd in zo'n beoordeling beoordeeld: de commerciële condities, de technische specificatie, de nazorg en de garantieafhandeling. Er waren verschillende teams die dat specifieke onderdeel beoordeelden en toetsten. Dat was dan aan de hand van wat partijen indienden. Zoals ik heb geprobeerd uit te leggen, deden wij in eerste instantie een soort quickscan. In die quickscan keken wij: voldoet men, heeft men alle informatie aangeboden? Er zijn toen twee partijen terzijde gelegd, omdat zij daar niet aan voldeden. Vervolgens zijn wij met twee partijen, de partij Alstom en de partij AnsaldoBreda, verder in detail ingegaan op hun aanbieding. Op een gegeven moment zijn daar gesprekken over gevoerd en zijn wij met die partijen in gesprek gegaan over de afwijkingen of de onduidelijkheden die erin zaten. Daar hebben wij op technisch vlak, op commercieel vlak en op allerlei andere vlakken de gesprekken over gevoerd met beide partijen.

De **voorzitter**: Het zijn complexe eisen en het gaat erom dat u elkaar goed begrijpt.

De heer **Smulders**: Het zijn omvangrijke documenten en je moet ze goed begrijpen. Soms is er een misinterpretatie bij de leverancier of bij ons, soms is de spec niet helemaal duidelijk. Al dat soort elementen bespreek je dan met elkaar.

De **voorzitter**: Er blijven dus twee biedingen over, die beoordeeld worden. Hebt u aan het eind helemaal bekeken of die biedingen op enig moment aan alle eisen voldoen?

De heer **Smulders**: Op een gegeven moment, met de alternatieven en de gesprekken die je hebt, zeg je: oké, het is voor ons acceptabel zoals het er nu ligt. Bij de ene is net dit puntje iets meer en bij de andere net dat puntje. Ze bieden vaak verschillende oplossingen aan, maar dan leg je ze naast elkaar: dat past, dat is bij de ene acceptabel en bij de andere is dat op die manier acceptabel.

De **voorzitter**: En op enig moment is het allemaal acceptabel?

De heer **Smulders**: Op een gegeven moment zeg je: met wat er nu ligt, willen wij graag dat u een best and final offer doet. Dat was in dit geval met die twee partijen. Die twee partijen doen dan een best and final offer.

De **voorzitter**: Nu maken wij een heel grote stap. Ik wil eigenlijk naar het punt toe dat er in het aanbestedingsrecht een moment komt dat wordt gezegd: nu voldoen ze aan alle eisen, we gaan nu de weging doen op basis van de gunningscriteria. Ik ben jurist, dus ik moet altijd oppassen dat ik niet over de hoofden van de mensen ga praten en ook niet over uw hoofd. Maar dat is de fase waarin dat gebeurt: we gaan eerst kijken of iedereen voldoet aan de eisen en dan gaan we de gunningsfase in. Ik ben benieuwd naar die stap. Hoe hebt u die stap gezet?

De heer **Smulders**: Wij zijn met de twee partijen door alle stukken gegaan, de commerciële condities en de technische specificaties. Dat gebeurt met allerlei teams die er dan zijn. Die spreken met de leveranciers. Uiteindelijk zeggen zij: dit is voor ons acceptabel binnen de eisen die we stellen; alles wat er ligt is acceptabel. Vervolgens wordt daar een oordeel over gegeven aan de hand van de waarderingscriteria. Daarmee wordt een score, een oordeel gegeven over hoe men daarop scoort.

De **voorzitter**: Dat loopt dan door in de gunningscriteria?

De heer **Smulders**: Inderdaad.

De **voorzitter**: Maar uit de stukken maken wij op dat ze pas in 2003 aan alle eisen voldeden. In het voorjaar van 2003, of eigenlijk allebei zelfs dan nog niet. Pas later voldeden de treinenbouwers aan al uw eisen. Dat vraag ik mij nog even af. Hoe kunt u die weging maken, als ze in het voorjaar van 2003 nog niet voldeden aan uw eisen? Wij hebben alle mooie stukken bestudeerd.

De heer **Smulders**: Voor mij is het natuurlijk ook enige tijd geleden. Ik probeer de context te zien van wat u voor u hebt liggen en waar we dan precies zitten. Ik vind dat lastig, omdat ik de stukken niet heb.

De **voorzitter**: Het gaat mij erom dat we helder hebben dat die fases misschien wel door elkaar heen liepen, dat u met een weging bezig was, maar nog wel zat met acceptabele, maar nog niet volledig aan de

vereisten voldoende aanbieders. Ik zie nergens een streep onder die fase: nu hebben we deze fase af, iedereen voldoet en nu gaan we door in de weging van de gunning. Die zie ik niet.

De heer **Smulders**: Wat mij bijstaat, is dat op een gegeven moment voor beide partijen gewoon gezegd is: oké, ze zijn allebei acceptabel met wat er nu ligt ...

De **voorzitter**: Wat is «acceptabel»? In het aanbestedingsrecht moet je op een bepaald moment toch gewoon aan de eisen voldoen?

De heer **Smulders**: Ja. Men mag ook alternatieven aanbieden. Daarmee voldoet men aan wat NS en NMBS wilden hebben, punt.

De **voorzitter**: Dus dat is de streep: iedereen voldoet.

De heer **Smulders**: En dan ga je kijken. Een van de criteria was de prijs per zitplaats. Daar hoort natuurlijk een prijs bij. Vervolgens kijk je naar de technische eisen en de functionaliteit van de trein.

De **voorzitter**: Op enig moment voldoet iedereen. U gaf aan dat er manieren waren om problemen op te lossen, maar hebt u weleens twijfels gehad over de wijze waarop bepaalde treinenbouwers oplossingen aandroegen? Vond u die wel voldoende acceptabel?

De heer **Smulders**: Dat staat mij niet meer bij. Zoals ik al zei: ik was er vanuit de inkoop bij betrokken. Er waren ook technische discussies. Wat mij bijstaat, is dat wat daar lag uiteindelijk acceptabel was voor wat er op dat moment werd aangeboden.

De **voorzitter**: Herkent u de detailbeoordelingen van uw collega Frielink?

De heer **Smulders**: Ik ken niet ... Ik weet nog ...

De **voorzitter**: Zegt «we comply, we comply» iets?

De heer **Smulders**: Als je aangeeft dat je ergens aan voldoet. Dat is «we comply», als u dat bedoelt.

De **voorzitter**: Hebt u er ook herinneringen aan dat er op enig moment geluiden opgingen dat een van de treinenbouwers wel erg makkelijk zei «we comply, we comply» en dat er serieus moest worden getwijfeld of het allemaal wel realistisch was?

De heer **Smulders**: Dat soort discussies herken ik tot op zekere hoogte.

De **voorzitter**: Leg dat eens uit. Wat herkent u? Zegt u dat in uw eigen woorden, zodat ik het niet weer hoef te citeren.

De heer **Smulders**: Wat ik daarin herken, is dat er in de zin van «voldoet een partij daar echt aan, ja of nee» een stukje verantwoordelijkheid bij die partij zelf ligt, want die moet het straks waar gaan maken. Dat is dan af en toe lastig met bepaalde eisen ...

De **voorzitter**: Met «lastig» bedoelt u dat een «we comply» niet altijd voldoende is onderbouwd en dat er reden blijft voor twijfel? Dat noemt u lastig?

De heer **Smulders**: Nee, omdat er aan de andere kant expertise zit die daar invulling aan geeft. Je mag ervan uitgaan dat die dat kan, terwijl je misschien zelf wat andere ervaringen op sommige gebieden hebt. Dat is dan lastig.

De **voorzitter**: Doelt u misschien concreet op wat AnsaldoBreda zegt, namelijk dat ze vijftien minuten kunnen doorrijden bij brand? AnsaldoBreda beweert de trein in 88 seconden – er zitten 575 mensen in die trein – te kunnen evacueren. Dan zegt u: dit lijkt onrealistisch. Wat is dan de detailbeoordeling?

De heer **Smulders**: Ik weet niet of dat ... Ik zeg dat niet. Ik bedoel, dat is toentertijd vanuit de techniek ...

De **voorzitter**: Snapt u dat de commissie op enig moment heeft gelezen dat er misschien wel wat twijfels waren of aan alle eisen werd voldaan?

De heer **Smulders**: Ik begrijp dat vanuit AnsaldoBreda, maar het zijn twee partijen naast elkaar.

De **voorzitter**: Alstom zei af en toe: wij denken niet dat we aan alle eisen kunnen voldoen. Tegelijkertijd zegt een andere partij, die u minder goed kent en waarbij de ervaring misschien wat minder is getoetst: «we comply, we comply». En dan gaan er geen alarmbellen.

De heer **Smulders**: De andere partij heeft ook op sommige dingen «we comply» aangegeven ...

De **voorzitter**: Ze maken bepaalde voorbehouden.

De heer **Smulders**: Sorry?

De **voorzitter**: Die andere partijen maken bepaalde voorbehouden. Die zeggen: we durven niet zonder meer te roepen «we comply», want we zien voorbehouden. De andere treinenbouwer zegt overal «we comply». Dan zegt u in uw eigen team, althans uw collega: dat lijkt onrealistisch.

De heer **Smulders**: Ik denk dat ook de andere partij voldeed. Uiteindelijk was het beeld dat wat er lag acceptabel zou zijn.

Mevrouw **Vos**: Ik wil toch nog even terug naar de beoordeling van de biedingen. We hebben net dat hele lijstje afgelopen van hoe een aanbestedingsproces moet lopen. Op een gegeven moment krijg je de biedingen en wordt per bieding beoordeeld of die voldoet. Wij hebben gezien dat, bijvoorbeeld als het gaat om levertijden, de twee treinenbouwers die door mogen naar de volgende fase niet voldeden. AnsaldoBreda had een levertijd van 49,5 maanden en 58 maanden als het ging om 26 eenheden. Alstom, dat ook door mag, had een levertijd van 40 maanden en 50 maanden aangegeven. Waarom mogen zij dan wel door, als ze niet voldoen aan de eisen die u stelt?

De heer **Smulders**: Wij hebben toen aangegeven dat er ook alternatieven mogen worden aangeboden. Dit waren de alternatieven vanuit de leverschema's. Het bleek ook niet mogelijk om eerder geleverd te krijgen, dus in die zin was dit het maximaal haalbare. Daarmee was dat voor dat moment datgene waar men maximaal aan kon voldoen.

Mevrouw **Vos**: Dus toen u die biedingen zag, wist u: het wordt nog wel even lastig om dit allemaal in 31 maanden klaar te krijgen?

De heer **Smulders**: Ik probeerde vanuit het leverschema uit te leggen dat het langzaam verschoof in de aantallen – dat zag je onder andere hierin terug – en dat het daarmee ook lastig was om het te realiseren.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog een vraag over de prijzen van de verschillende treinenbouwers. U zei al een paar keer dat de prijs per zitplaats belangrijk was, volgens mij het belangrijkste. Kunt u ons vertellen hoe de prijzen van de verschillende treinenbouwers, dus de vier biedingen die u kreeg, zich tot elkaar verhielden?

De heer **Smulders**: Ik weet het in ieder geval van de laatste twee. Een van de afgevallen partijen was extreem duurder dan de andere. Dat was toen heel duidelijk.

Mevrouw **Vos**: Eentje was echt veel duurder?

De heer **Smulders**: De andere partij die afviel zat rondom dezelfde prijs als de resterende twee. Aan het eind van het best and final offer, waar we uiteindelijk naartoe gingen, scheelde de prijs per zitplaats nog geen procent.

Mevrouw **Vos**: Had AnsaldoBreda toen de beste, de scherpste prijs?

De heer **Smulders**: Dan moeten we even terug. Zitten we nog in de detailbeoordeling of zitten we in de best-and-final-offerfase?

Mevrouw **Vos**: Nee, daarvoor, dus in de eerdere fase, als u de eerste biedingen krijgt.

De heer **Smulders**: De prijs van AnsaldoBreda was in die fase wat hoger dan die van Alstom.

Mevrouw **Vos**: Dus AnsaldoBreda had een hogere prijs per zitplaats dan Alstom op dat moment?

De heer **Smulders**: In die fase van de detailbeoordeling waarin we destijds nog zaten, ja.

Mevrouw **Vos**: Er is weleens gesuggereerd dat NS vanwege het hoge bod op de concessie alleen maar bij AnsaldoBreda kon kopen omdat die zo goedkoop zou zijn, maar dat is dus niet helemaal waar?

De heer **Smulders**: Nee. De prijzen die AnsaldoBreda en Alstom aanboden, lagen uiteindelijk heel dicht bij elkaar. In die zin zat er niet een heel goedkope AnsaldoBreda-trein in. De reden waarom we aan het eind tot die keuze kwamen, ook in de BAFO-fase, is dat de trein van AnsaldoBreda op zich een beter product was dan de trein die door Alstom werd aangeboden. Geluiden over een veel goedkopere AnsaldoBreda-trein – ik hoor termen als «Aldi-trein» – herken ik in die zin niet.

Mevrouw **Vos**: Die herkent u niet. Maar hoe dan ook, onafhankelijk van het concessiebod, gaat u als inkoper sowieso altijd op zoek naar de beste prijs?

De heer **Smulders**: Natuurlijk. Wij proberen altijd in dat gesprek een beetje te prikkelen: nou, het is een beetje duur, probeer daar wat aan te doen. Uiteraard.

De **voorzitter**: Ik wil nog even naar de aanbestedingsprocedure en de fases. Klopt het dat tijdens zo'n aanbestedingsprocedure een bod niet echt mag worden aangepast? Het mag wel worden uitgelegd en het mag een beetje worden bijgeschaafd. Past een substantiële aanpassing in het aanbestedingsrecht volgens u?

De heer **Smulders**: U zegt «een substantiële aanpassing». Substantieel; dat zou je niet moeten doen.

De **voorzitter**: Dan gaan we natuurlijk even op zoek naar wat substantieel is. Is de snelheid substantieel?

De heer **Smulders**: Ik denk dat ik weet waarop u doelt: van 220 km/u naar 230 km/u.

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Smulders**: Dat was in dit geval niet substantieel. Voor Ansaldo-Breda betekende het even de snelheidslimitering eraf halen. De trein had dat gewoon in zich. Zij hoefden daar niets voor te doen. Daarmee was dat geen substantiële wijziging.

De **voorzitter**: AnsaldoBreda had er niets aan hoeven doen om sneller te kunnen rijden?

De heer **Smulders**: Ja. Het concept dat AnsaldoBreda aanbood, had dat per definitie in zich.

De **voorzitter**: Leg dan eens uit hoe het zat met allerlei aandrijvingen die eerst eruit gingen en toen erin gingen. Dat klinkt niet als een knopje.

De heer **Smulders**: Nee, maar die vraag moet u echt aan de technische specialisten stellen.

De **voorzitter**: Daar hebben wij ons helemaal in verdiept. Dat moet u merken.

De heer **Smulders**: In de fase van de detailbeoordelingen spraken we over de rijtijd. Daaraan lagen berekeningen ten grondslag. We hebben die berekeningen ook zelf gemaakt om een en ander te toetsen, omdat er bij ons wat twijfel was of ze aan die rijtijd konden voldoen. Daarbij heeft AnsaldoBreda aangegeven: dat is helemaal geen probleem, dat is helemaal geen substantiële wijziging voor ons, want onze trein kan gewoon 230 km/u rijden zonder dat we daar veel aan hoeven te doen – eigenlijk hoeven we daar niks aan te doen – en daarmee kunnen we aan die rijtijd voldoen. Daarmee was het geen substantiële wijziging.

De **voorzitter**: Hoe zit het dan met die aandrijvingen?

De heer **Smulders**: Wat later gebeurde ...

De **voorzitter**: Het gaat nog een stap verder. Eerst gaat u naar 230 km/u en dan vraagt u of de trein nog harder kan, want die vraag is gekomen vanuit HSA.

De heer **Smulders**: Nee. Ik herinner mij dat wij commerciële gesprekken voerden. Wij hebben dus ook af en toe laten vallen: joh, het is eigenlijk duur. Dat doe je naar beide partijen toe. AnsaldoBreda werd daardoor getriggerd om te kijken: oké, kan ik mijn trein goedkoper maken? Met de variant die er toen lag, nadat ze die eerst iets verhoogd hadden naar 230 km/u, zeiden zij: we kunnen nog steeds aan jullie eisen voldoen; we kunnen iets minder met tractie, met motoren doen en dan wordt die trein wat goedkoper. Zelf hebben zij aangegeven dat ze ook een 250 km/u-variant konden aanbieden, die dan een beetje op hetzelfde prijsniveau zat als voorheen. Dat heeft men toen daar aangeboden.

De **voorzitter**: Zoals wij het in de volgorde hebben begrepen, is AnsaldoBreda zelf gekomen met de 230 km/u-variant, omdat ze met de 220 km/u-variant niet voldeden aan de rijtijden. Maar op verzoek is doorgegaan naar 250 km/u. Wellicht omdat ook de Minister had aangegeven dat de snelheid niet zou worden gehaald, maar dat is nog een beetje in het midden gebleven.

De heer **Smulders**: Ikzelf herken dat niet. Wat ik herken, is dat in de gesprekken die gevoerd zijn vanuit commercieel oogpunt AnsaldoBreda heeft gezegd: dan kan mijn prijs voor de 230 km/u wat naar beneden ...

De **voorzitter**: Maar wie heeft dat gevraagd? Vanmorgen hebben we letterlijk gehoord: het verzoek kwam van ons. Wie is dan «ons»?

De heer **Smulders**: Dat weet ik niet.

De **voorzitter**: Dat bent u dan?

De heer **Smulders**: Wij hebben niet formeel in een brief of iets dergelijks ...

De **voorzitter**: In een gesprek met AnsaldoBreda is gevraagd: kunt u harder rijden dan 230 km/u? Dat verzoek is ...

De heer **Smulders**: Wat ik weet en waar ik bij ben geweest, is dat AnsaldoBreda kwam met een mogelijke oplossing in de zin van de prijsreductie zoals net is uitgelegd en dat zij zeiden: ons concept kan 250 km/u. Dat heb ik wellicht gehoord of niet gehoord; dat laat ik even in het midden. Er is van mij geen expliciet verzoek geweest om dat te doen.

De **voorzitter**: Vanaf april 2003 zijn de aanbiedingen nog verschillende malen aangepast. Er is dus gevraagd om die prijs naar beneden te doen, waar we het net al even over hadden. Past zo'n gesprek nog in die fase van de aanbesteding?

De heer **Smulders**: Ik moet even denken. April 2003, dat was nog in de detailbeoordelingsfase.

De **voorzitter**: Zo gleeed het een beetje door naar de echte gesprekken over: gaan we met elkaar in zee of niet? In die fase – dat was eigenlijk al vrij laat, want een maand later is er definitief besteld – is er nog van alles

gebeurd. Past dat nou in die aanbesteding? Of moet deze fase eigenlijk al afgerond zijn voordat je naar de gunning gaat?

De heer **Smulders**: Er zit nog een fase tussen: de best-and-final-offerfase. Nadat we die gesprekken hadden over de detailbeoordeling, waren we zoals de Belgische collega's dat noemden bezig met op punt stellen. Je probeert beide partijen naar acceptabele eisen te krijgen: dit is wat het moet zijn, op basis daarvan vragen we u een best and final offer te doen. Dat hebben we toen gedaan op basis van 23 treinstellen. Zij hebben daarvoor een best and final offer aangeleverd. Dat hebben we weer op die criteria beoordeeld. Vervolgens moesten we het aantal treinen reduceren, omdat daar in België op de lijn Amsterdam-Brussel minder behoefte aan was, omdat de businesscase niet positief zou zijn. Wij hebben toen opnieuw aan beide partijen gevraagd om een hernieuwde aanbieding te doen voor een gereduceerd aantal. Uiteindelijk bood AnsaldoBreda aan en viel de andere partij af.

De **voorzitter**: Daar komen wij nog op. Dat is een fase verder. Ik ben benieuwd naar de beoordelingsfase. Eigenlijk ben je in een fase waarin je de aanbiedingen beoordeelt: zijn ze geschikt of niet? Dan ga je naar die weging en ergens tussendoor wordt er nog echt onderhandeld: hoe gaan we aan de eisen voldoen? Ik was eigenlijk benieuwd – ik hoor u daar nog niet echt ja of nee op zeggen – of dat past binnen de fase van de aanbesteding in de beoordelingsfase, als er over de eisen en over de aanpassingen op prijs en op inhoud nog gesprekken worden gevoerd. Is dat gebruikelijk binnen de treinenwereld?

De heer **Smulders**: Binnen de treinenwereld is dat gebruikelijk. Omdat het zulke omvangrijke dingen zijn, heb je altijd dat soort gesprekken en worden er tussentijds bijstellingen gedaan.

De **voorzitter**: Dan kijken wij naar de gunningscriteria. Wat waren de wegingsfactoren? Wij zien de ene keer oké staan en de andere keer goed. Hoe moet ik de weging van die gunningscriteria zien?

De heer **Smulders**: Die weging werd gedaan ...

De **voorzitter**: Is goed beter dan oké?

De heer **Smulders**: Is goed beter dan oké?

De **voorzitter**: Dat wisselt nogal eens.

De heer **Smulders**: Ja, goed is beter dan oké.

De **voorzitter**: Dat is uw weging? De weging «goed» is van een hogere rang dan «oké»?

De heer **Smulders**: Ja.

De **voorzitter**: En zo hebt u het ook gespecificeerd in die stukken?

De heer **Smulders**: Wij hebben gezegd dat wij dat beoordelen. Wij hoefden dat destijds nog niet precies aan te geven. Dit is de methodiek die wij destijds hanteerden. Tegenwoordig moet je in aanbestedingsland nog veel meer in detail treden hoe je die beoordeling ...

De **voorzitter**: Daarom vroeg ik u of dat gebruikelijk is.

De heer **Smulders**: Ja, toentertijd was dat gebruikelijk. Tegenwoordig moet je zelfs aangeven hoeveel dingen wegen in percentages. Dat was destijds niet zo. Wij hebben wel aangegeven wat u net zei: de beoordeling ging van goed ...

De **voorzitter**: Ik ga even terug. Mevrouw Vos heeft niet voor niets aan het begin van het gesprek uitvoerig aangegeven hoe u het bedacht had. U had bedacht: de toegelaten treinenfabrikanten mogen een bod indienen en zij doen dat op basis van technische eisen en beschreven algemene voorwaarden. Dan controleert u of die aanbiedingen aan de eisen voldoen. Dat loopt dus nog heel lang door, zoals we net hebben vastgesteld. Vervolgens maakt u een rangorde op basis van de score op de gunningscriteria.

De heer **Smulders**: De criteria, inderdaad.

De **voorzitter**: U zegt nu: dat doen we tegenwoordig, maar dat deden we toen nog niet, de score op basis van die gunningscriteria. Ik kom die ook niet tegen, alleen maar goed en oké.

De heer **Smulders**: Als u bedoelt: echt met punten. Als dat uw vertaling is van «score» ...

De **voorzitter**: Dat is een score op basis van de gunningscriteria. Dat maakt het transparant en helder en men weet waar men aan moet voldoen.

De heer **Smulders**: Toentertijd was dat nog niet gangbaar en gebruikelijk ...

De **voorzitter**: Maar het was wel voorgenomen?

De heer **Smulders**: Sorry?

De **voorzitter**: Het was wel voorgenomen? Zo stond het wel in de beschrijving?

De heer **Smulders**: Ze scoorden met goed of niet, maar niet met een punt.

Mevrouw **Vos**: Even voor mijn begrip. U zegt nu dat het toen helemaal niet gebruikelijk was om met punten te werken, maar dat de aanbieders wisten: op een gegeven moment kom ik ergens in een ranglijstje met plusjes en minnetjes en dan kom ik wel of niet bovendrijven. Was dat duidelijk voor de aanbieders?

De heer **Smulders**: De aanbieders wisten wat de volgordelijkheid was van de criteria waarnaar wij zouden kijken. Dat was duidelijk. In het uitvraagdocument staat de volgordelijkheid van de criteria: welke is het belangrijkste? Zoals u ook zelf aangaf, is de prijs per zitplaats het belangrijkste. Dan komt nummer twee, daarna nummer drie en dan nummer vier. Dat wisten de aanbieders.

Mevrouw **Vos**: Maar zij wisten niet hoe zwaar het woog. De prijs woog het zwaarst, maar stel dat het volgende criterium – evaluatie van de functioneel en technisch aangeboden voorstellen inclusief het voorgestelde leverschema – bijna even belangrijk was. Het is toch heel lastig om dat precies te weten als aanbieder, als het op zo'n vage manier gebeurt.

De heer **Smulders**: Toen was dat nog dé manier.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat het helder en transparant was voor iedereen, maar de manier was wel: we doen het toch een beetje met de natte vinger.

De heer **Smulders**: Geen natte vinger. Er zaten mensen die echt kennis, kunde, ervaring en expertise hadden. Men was er bekend mee. Partijen hebben er toen ook geen bezwaar tegen aangetekend. Dat is normaal en gangbaar in deze wereld, ook die van treinenbouwers, als partijen het niet eens zijn met zo'n procedure of als die niet helder is. Er zijn recentelijk meer aanbestedingen gedaan waarin partijen gewoon bezwaar konden aantekenen. Dat hebben ze toen allemaal niet gedaan over deze methodiek. Die was gangbaar op het moment dat wij die uitvraag hebben gedaan.

Mevrouw **Vos**: Wij hebben begrepen dat Alstom juist wel vaak nadere toelichting heeft gevraagd, precies op dit soort punten.

De heer **Smulders**: Dat kan ik mij niet herinneren. Zij hebben op een gegeven moment navraag gedaan, op basis waarvan wij aan AnsaldoBreda hebben gegund. Dat herinner ik mij. Wij hebben uitgelegd dat zij op prijs duurder waren met de 230 km/u-variant – marginaal, maar duurder – en dat zij een trein aanboden die qua functionaliteit slechter scoorde. Wij hebben dat uitgelegd en die verklaring kan ik mij herinneren.

Mevrouw **Vos**: Alstom heeft niet alleen aan het eind, maar ook eerder vragen gesteld, juist over de fase waarover wij het nu hebben, waarin het prettig zou zijn geweest als je van tevoren precies had aangegeven hoeveel iets weegt en hoeveel punten je kunt verdienen.

De heer **Smulders**: Sorry, dat kan ik mij echt niet meer herinneren.

Mevrouw **Vos**: Dan nog iets anders. Wij hadden het net over de ophoging naar 250 km/u. De heer Döbken zei vanochtend dat dat op verzoek van hem, van HSA was. Zijn argument was: dan kon ik ook de reiziger iets bieden voor de vertragingen die in België zo oplopen. Hoe zat dat precies? Wie heeft aan AnsaldoBreda gevraagd in die laatste fase om er een 250 km/u-trein van te maken?

De heer **Smulders**: Zoals ik u net vanuit mijn perspectief aangaf, heeft AnsaldoBreda dat in een commercieel gesprek gedaan om de 230 km/u goedkoper te maken. Het is toen zelf gekomen met een 250 km/u-aanbieding. Normaal leg je dan schriftelijke vragen voor. Mij staat niet bij dat wij dat hebben gedaan. Ik heb het zo ervaren dat het vanuit AnsaldoBreda kwam.

Mevrouw **Vos**: Vanuit uw perspectief, van waar u zat in het hele proces, kwam het als een geschenk uit de hemel. De heer Döbken zei vanochtend: dat hebben wij gevraagd. Ik heb hier twee verschillende versies van de werkelijkheid.

De heer **Smulders**: Ik kan mijn verhaal vertellen zoals ik dat heb ervaren vanuit mijn rol en wat ik daarvan weet.

Mevrouw **Vos**: Kan het zijn dat iemand van bovenaf dat aan AnsaldoBreda heeft gevraagd en dat ze u daarvan niet op de hoogte hebben gesteld?

De heer **Smulders**: Dat weet ik niet. Ik kan u mijn verhaal vertellen over hoe het hier gegaan is en u daarmee de procedure uitleggen waarvoor ik hier zit.

De **voorzitter**: Wij gaan nog meer mensen spreken, dus het zal nog aan de orde komen.
Wanneer bent u eigenlijk de onderhandelingen met AnsaldoBreda en met Alstom gestart?

De heer **Smulders**: Met de detailbeoordeling vinden er al gesprekken plaats. Er worden dingen verbeterd in de zin van goed geïnterpreteerd en aangepast. Uiteindelijk stroomt dat over in een soort onderhandeling ...

De **voorzitter**: «Stroomt dat over in een soort onderhandeling» klinkt een beetje hetzelfde als waar we het net over hadden. Het aan de eisen voldoen stroomt een beetje over in de gunningsfase en dit is weer een doorstroom in de beoordeling van het eindresultaat. Waar staat dan de streep: nu gaan we onderhandelen?

De heer **Smulders**: Op het moment dat we de streep hadden getrokken van de specificatie. Uiteindelijk leidde dat tot het best and final offer. Daarvoor hebben we nog gesprekken gevoerd.

De **voorzitter**: U vertelt op mijn vragen, maar ik wil graag antwoord. Wanneer bent u de onderhandelingen met AnsaldoBreda en Alstom gestart?

De heer **Smulders**: Er was in de praktijk niet echt een moment: dit is een ...

De **voorzitter**: Dat was met AnsaldoBreda eind oktober en met Alstom 26 november. Dat hoef ik u toch niet te vertellen, mijnheer Smulders? Als ik u een vraag stel, vertelt u mij dan gewoon wat het antwoord is. Met AnsaldoBreda bent u eind oktober gestart met onderhandelen en met Alstom 26 november. Dan is wel de vraag: waarom gebeurt dat niet tegelijk?

De heer **Smulders**: Als die datums zijn zoals u nu zegt, dan zou dat inderdaad kunnen kloppen. Dat had onder andere te maken ... Voor mij is dat even terugkijken naar toen, een soort proces dat in totaal gewoon loopt. In die zin heb ik niet zo scherp wanneer precies met wie en wie. Het had te maken met het feit dat Alstom ook een aantal technische dingen had – dus ook die gesprekken werden nog gevoerd – die nog opgelost moesten ten aanzien van het voldoen aan.

De **voorzitter**: Dus in de procedure is vastgelegd dat de beoordelingsfase moet worden afgerond met een beoordeling op basis van gunningscriteria voordat de onderhandelingen worden gestart, maar in de praktijk is dat niet helemaal zo gegaan. De onderhandelingen begonnen voordat de

beoordeling echt klaar was. Dat is een afwijking van de procedure, maar misschien hebt u daar een goede reden voor: omdat het complex was.

De heer **Smulders**: Het liep in onze beeldvorming parallel, omdat je probeert beide op dat niveau te krijgen. Er zitten verschillen tussen de partijen. Bij de ene waren we iets verder in dat verhaal, waardoor daar ook de onderhandelingsgesprekken plaatsvonden. Bij de andere volgde dat ook nadat het ene was opgelost.

De **voorzitter**: Op enig moment vraagt de algemeen projectmanager, de heer Kitzen, aan AnsaldoBreda er alles aan te doen om de prijs naar beneden te krijgen. Waarom is dat verzoek wel aan AnsaldoBreda gedaan en niet aan Alstom?

De heer **Smulders**: Ik kan mij niet herinneren dat dat daar zo expliciet door de heer Kitzen gevraagd is. Normaal zal ik vanuit mijn commerciële rol ongetwijfeld tegen beide partijen zeggen dat de prijzen naar beneden moeten. Vanuit commercieel oogpunt doe je dat standaard.

De **voorzitter**: Wij vinden terug dat dat expliciet aan AnsaldoBreda is gevraagd, zelfs wie dat heeft gevraagd, maar dat vinden wij niet terug voor Alstom.

De heer **Smulders**: Dat zou dan misschien ergens op papier ... Dat wil niet zeggen dat het niet zo expliciet ook aan de andere partij is gevraagd. Dat gebeurt normaal gesproken. Ik kan mij niet herinneren dat dat niet zo zou zijn geweest.

De **voorzitter**: Kan het zo zijn dat op enig moment de voorkeur voor AnsaldoBreda begon te ontstaan?

De heer **Smulders**: Ikzelf herken dat niet.

De **voorzitter**: Ook niet wanneer op dat moment in de stuurgroep Materieel wordt gewisseld: in de onderhandelingen moet AnsaldoBreda de prioriteit krijgen, omdat hier een unanieme voorkeur voor is?

De heer **Smulders**: Nee. Ik probeerde te zeggen dat van de offertes die er lagen, de aanbidding van AnsaldoBreda de beste aanbidding was.

De **voorzitter**: Maar herkent u mijn citaat: in de onderhandelingen moet AnsaldoBreda de prioriteit krijgen, omdat hier een unanieme voorkeur voor is? Dat is in de stuurgroep Materieel.

De heer **Smulders**: Ik was geen lid van de stuurgroep, dus ik herken dat niet.

De **voorzitter**: Even een zijstapje. Descheemaecker heeft op 15 mei bij Radio 1 gesuggereerd dat Alstom vooral niet de opdracht moest krijgen. Herkent u dat?

De heer **Smulders**: Ikzelf niet, nee.

De **voorzitter**: Het is nooit aan de orde geweest?

De heer **Smulders**: Nee. Binnen ons team was er geen voorkeur. Wij wilden de beste aanbieding hebben. De aanbieding van AnsaldoBreda die er toen lag, was in totaliteit de beste aanbieding.

De **voorzitter**: Had dat ook te maken met het feit dat AnsaldoBreda een enkeldeks aanbod, wat misschien meer gemak voor de reiziger biedt?

De heer **Smulders**: Een van de criteria naast prijs was een betere aanbieding als product dat men daar neerlegde.

De **voorzitter**: En daar was dit een weging in?

De heer **Smulders**: Dat was het tweede criterium waarnaar wij keken, dus dat was voordelig voor AnsaldoBreda.

De **voorzitter**: Maar er was niet geëxpliciteerd dat het liever een enkeldeks dan een dubbeldeks was.

De heer **Smulders**: Dat klopt, maar het effect ...

De **voorzitter**: Maakte dat het transparant?

De heer **Smulders**: Een dubbeldeks heeft nadelen met bagage en trappen. Zo is ernaar gekeken vanuit de functionaliteit. In die zin was er een voorkeur voor enkeldeks. Dat scoort dan beter, maar het was aan de partijen zelf met welke oplossing ze zouden komen.

De **voorzitter**: Dus functionaliteit is gebruiksgemak?

De heer **Smulders**: Ja.

De **voorzitter**: En omdat het een internationale trein is, dacht u daarbij aan enkeldeks/dubbeldeks, maar dat hebt u niet geëxpliciteerd.

De heer **Smulders**: Dat hebben we niet in die zin gedaan. Dat was aan de hand van de aanbiedingen die partijen zelf deden. De ene had het voordeel dat hij met zo'n enkeldeks kwam.

Mevrouw **Vos**: Nog even over de voorkeur die voor AnsaldoBreda ontstaat. U zegt dat het een enkeldeks is, maar was het niet ook een hartstikke mooi Italiaans design? Speelde dat nog mee? Pininfarina schijnt een heel goede Italiaanse ontwerper te zijn.

De heer **Smulders**: Ja, maar die stond uiteindelijk niet met zijn naam op de trein. Nee, zoals ik het mij herinner, heeft een enkeldeks gewoon een aantal voordelen boven een dubbeldeks. Dat was die functionaliteit. De aanbieding van Alstom met een dubbeldeks had ook wat bijzondere kenmerken, omdat ze met zijwindgevoeligheid een aantal dingen moesten doen; dat was vanuit de techniek geredeneerd. Ik kan mij niet herinneren dat design daarin ... Als je het een designer vraagt, zal hij zeggen: dat is fijn, want dan staat er zo'n naam op. Maar ik kan mij niet herinneren dat het in de beoordeling op zich een factor is geweest.

Mevrouw **Vos**: Helemaal niet dat het ook iets mooiers was?

De heer **Smulders**: Smaken zijn verschillend. Nogmaals, ik kan mij niet herinneren dat dat een ding was in de beoordeling.

Mevrouw **Vos**: In ieder geval niet in uw team?

De heer **Smulders**: Voor zover ik mij dat herinner niet, nee.

Mevrouw **Vos**: Dan gaan we naar de laatste fase, het best and final offer. U had het er net al een paar keer over. Kunt u uitleggen wat het best and final offer inhoudt?

De heer **Smulders**: Vanuit de detailbeoordeling zijn wij uiteindelijk gekomen tot waar we waren met beide partijen. Dan zeg je: dit vind ik acceptabel en ik wil dat je je best and final offer doet. Eigenlijk zeg je daarmee: doe een laatste ultieme poging om met je beste bieding te komen. Dan doen partijen dat. Die weten wat wij willen. We hebben al die eisen met elkaar besproken, dus die weten wat wij willen en die doen dan als het ware een laatste poging om met een aantrekkelijke prijs te komen, wat men dan nog kan doen op basis van de criteria die wij hadden aangegeven.

Mevrouw **Vos**: AnsaldoBreda dient op 1 december 2003 zijn best and final offer in, maar daarna verandert het heel vaak nog zijn definitieve bod: elf extra klapstoelen, er kan nog een toilet verwijderd worden, het aantal zitplaatsen kan worden uitgebreid tot 546 en zelfs 548 zitplaatsen. Dat is toch tegenstrijdig met het idee van een best and final offer? Hoe kan dat dan?

De heer **Smulders**: Ik weet het niet precies. U hebt het over klapstoelen. Op een gegeven moment zeg je: doe een best and final offer. Met dat best and final offer deed AnsaldoBreda een aanbieding. Zoals ik het mij herinner, was Alstom een paar dagen later met zijn best and final offer. Op basis daarvan ga je dan de beoordeling doen. Mij staat niet meer bij of er toen nog dingen zijn veranderd, als ik heel eerlijk ben.

Mevrouw **Vos**: Het is gewoon gebeurd. Na hun final offer op 1 december hebben ze nog een aantal dingen gewijzigd. Mag dat?

De heer **Smulders**: Ik weet even niet precies of dat nog voor die datum was waarvan we hadden aangegeven dat die aanbieding binnen moest zijn.

Mevrouw **Vos**: Het is gebeurd, maar mag dat dan volgens de procedure die wij net samen hebben geschetst?

De heer **Smulders**: Zij mogen een best and final offer indienen. Als de procedure dit nog mogelijk maakt voordat wij daadwerkelijk de beoordeling doen ...

Mevrouw **Vos**: Dat mocht? Was het ook duidelijk voor alle partijen dat final niet zo final hoefde te zijn?

De heer **Smulders**: Ik kan mij echt dat proces ook in die zin niet zo herinneren van wat er precies eventueel nog aangepast was en wat er precies als best and final offer al lag. Dat weet ik niet.

Mevrouw **Vos**: We constateren gewoon dat het gebeurd is en dat dat best and final offer dus niet zo final was. Dat is ook weer een onduidelijkheid in de uiteindelijk toegepaste procedure.

Hebt u de best and final offers van AnsaldoBreda en Alstom – Alstom komt inderdaad 5 december – volledig beoordeeld aan de hand van de vijf gunningscriteria waarover wij het eerder hebben gehad en hebt u een rangschikking gemaakt van de twee aanbidders, AnsaldoBreda en Alstom?

De heer **Smulders**: Ja. Uiteindelijk is er op basis van die aanbiedingen een beoordeling geweest op de criteria. Aan de hand van die beoordeling was er een voorkeur voor AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: Hoe kun je dat nou doen zonder dat je een duidelijke weging hebt gegeven van die gunningscriteria?

De heer **Smulders**: Van de vijf criteria scoorde AnsaldoBreda het best op de prijs, zij het marginaal. We hadden het over het idee van een heel goedkope Italiaanse trein ten opzichte van de prijs van Alstom. Zo is het niet, maar zij waren goedkoper. Op het tweede criterium, de functionaliteit, scoorde de enkeldeksvariant van AnsaldoBreda ook beter om redenen zoals net aangegeven. Ten aanzien van de andere criteria, technologieën, kwam Alstom met een locomotief, de T13, en pakte AnsaldoBreda vooral de technologieën vanuit de ETR en de IC4. Ze werden in die zin als gelijkwaardig beoordeeld door de technische specialisten. Met die criteria en die beoordeling kwam – zeker vanuit de twee hoofdcriteria, waarop AnsaldoBreda beter scoorde – een voorkeur voor AnsaldoBreda naar boven.

Mevrouw **Vos**: AnsaldoBreda was in ieder geval niet de goedkoopste, maar uiteindelijk duurder met zijn V250-variant.

De heer **Smulders**: Na het best and final offer kwamen we in een situatie terecht waarin we het aantal reduceerden. We hadden nog geen finaal besluit genomen, want dat was de beoordeling die er toen lag.

Mevrouw **Vos**: Wij hebben het nu heel veel gehad over de manier waarop u dat weegt. U had zelf moeite met de manier waarop dat ging. U hebt een mail gestuurd op 11 december 2003: ik heb als NSR inkoop moeite met de voorkeur die voor AnsaldoBreda ontstaat, omdat die niet kwantitatief onderbouwd wordt. Een dag later schrijft u ongeveer hetzelfde: ik heb het memo van commentaar voorzien; belangrijk voor mij is dat de onderbouwing voor het toch kiezen van de duurdere variant aangetoond wordt.

De heer **Smulders**: Dat klopt. Ik herken die mail ook, dus in die zin is het geen verrassing. Wat daarmee bedoeld werd, is dat een van de dingen, die functionaliteit, positief is. Ik wilde daarvoor een onderbouwing hebben, want het dossier moet op orde zijn zoals wij dat toentertijd zeiden. We wisten het van de prijs en ik wilde zeker weten dat een enkeldeksrein daadwerkelijk voordeliger was en aansprekender voor onze reizigers. Dat heb ik toen aan de projectmanager kenbaar gemaakt: ik wil dat die onderbouwing er is. Hij moest zorgen voor die onderbouwing.

Mevrouw **Vos**: Hebt u die onderbouwing uiteindelijk gekregen?

De heer **Smulders**: Dat staat mij echt niet meer bij. Ik weet wel dat de onderbouwing er zou zijn. Dat is wat ik nog weet van toentertijd.

Mevrouw **Vos**: Dat is toch best belangrijk? U bent senior inkoper, u maakt zich druk, u wilt een kwantitatieve onderbouwing. Dat kan eigenlijk niet op de manier waarop u het doet. Dan weet u niet meer of u die onderbouwing hebt gekregen.

De heer **Smulders**: Ik weet niet of ik die fysiek heb gekregen. Mij staat bij dat mij bevestigd werd ...

Mevrouw **Vos**: Of gelezen? Ook niet dat moment dat u dacht: ja, ik kan nu gewoon met het volste vertrouwen voor AnsaldoBreda kiezen?

De heer **Smulders**: Ten opzichte van de 230 km/u. Met de terugkoppeling die ik toen kreeg van de projectmanager, konden we daarvoor kiezen.

Mevrouw **Vos**: Maar het ging niet helemaal op de manier zoals u gewend was als NSR inkoop: met een kwantitatieve onderbouwing?

De heer **Smulders**: Ik kon dat toen voor mijn gevoel nog niet met als het ware alleen een stelling. Dus ik heb gezegd: ik wil dat. Na het gesprek en de terugkoppeling stond ik uiteindelijk ook achter die keuze.

Mevrouw **Vos**: We zitten in de best-and-final-offerfase. Dan komt AnsaldoBreda met een trein die 250 km/u kan. Wij hebben vastgesteld dat de heer Döbken zegt dat dat gevraagd is door HSA. U weet dat niet, maar toch nog een keer. Een treinenbouwer biedt toch niet zomaar een dermate versnelling aan? Dat doet hij toch niet uit zichzelf?

De heer **Smulders**: Ik heb net geprobeerd u te vertellen dat, waar ik bij was en wat ik heb beleefd, AnsaldoBreda heeft getracht die 230 km/u goedkoper te maken en daarom zelf met de 250 km/u is gekomen. Wellicht hebben zij dingen in Nederland gehoord; dat weet ik niet. Zij boden dat zelf aan, in ieder geval binnen onze tender, waarschijnlijk om daarmee iets aantrekkelijks te kunnen aanbieden. Dat is zoals ik het beleefd heb en zoals ik het ervaar.

Mevrouw **Vos**: Hebt u niet ergens druk van buitenaf ervaren, misschien van Minister Peijs – wij hadden het in het vorige gesprek over een voortgangsmemorandum – om toch met een snellere trein te gaan rijden, een hogesnelheidstrein?

De heer **Smulders**: We zaten toen nog in de best-and-final-offerfase. Alstom had ook toen nog een aanbieding kunnen doen. Voelde ik druk op dat moment? Nee. De situatie was zoals die was. AnsaldoBreda bood dat aan in de aanbesteding en daarmee was het voor mij een gegeven, niet meer en niet minder.

Mevrouw **Vos**: En dat was weer geen wezenlijke wijziging? Wij hebben het er net over gehad, helemaal aan het begin bij het selectiecriterium: AnsaldoBreda is niet beoordeeld op het feit of ze zelfstandig een hogesnelheidstrein kunnen bouwen. Dat was niet hard te maken. Vervolgens zijn er twee behoorlijke wijzigingen, in de snelheid. Dat kon allemaal volgens de procedure, zegt u.

De heer **Smulders**: Binnen het concept dat AnsaldoBreda ons aanbood, was dat geen wezenlijke wijziging.

De **voorzitter**: 5 december was de deadline voor het best and final offer. Wanneer is in uw beleving de treinaanbieding 250 geworden, van 230 naar 250?

De heer **Smulders**: Van 230 naar 250 is pas gebeurd nadat Alstom was afgevallen.

De **voorzitter**: Na of voor 5 december?

De heer **Smulders**: Wat bedoelt u met 250? Er lag een aanbieding.

De **voorzitter**: Dat er een aanbod komt van AnsaldoBreda dat die trein 250 km/u rijdt.

De heer **Smulders**: Daarvoor lag dat aanbod er.

De **voorzitter**: Vóór het best and final offer?

De heer **Smulders**: Ja.

De **voorzitter**: Oké, dat moesten we even vastgesteld hebben.

De heer **Smulders**: Alleen werd de keuze daarvoor – dat is even de verwarring die er bij mij is – later pas gemaakt, nadat Alstom was afgevallen.

Mevrouw **Vos**: Daar komen wij straks op. Dus als ik het goed begrijp, zit AnsaldoBreda dan in de race met een trein die 250 km/u kan rijden. Die is duurder, zo las ik ook in uw mail, dan het bod van Alstom?

De heer **Smulders**: De 230 was goedkoper en de 250 was duurder.

Mevrouw **Vos**: En u hebt op dat moment een bieding van Alstom die goedkoper is dan de V250 van AnsaldoBreda.

De heer **Smulders**: Maar ik heb een aanbieding van AnsaldoBreda waar we op toetsen die goedkoper was dan Alstom, namelijk de 230.

Mevrouw **Vos**: Dus u hebt de 230 vergeleken met de aanbieding van Alstom?

De heer **Smulders**: Vanuit de beoordeling die er toen was, was er de voorkeur voor de 230.

Mevrouw **Vos**: Omdat die goedkoper was.

De heer **Smulders**: En omdat die de functionaliteiten had en daarmee beter scoorde.

Mevrouw **Vos**: Daarna is dan toch AnsaldoBreda weer beter, omdat die sneller is.

De heer **Smulders**: Nee, daarna lag er geen aanbieding meer van Alstom en was alleen AnsaldoBreda nog in de race. In de stuurgroep is daarna de afweging gemaakt, omdat er nog één partij in de race was, om toch te kiezen voor een 250 km/u-variant.

Mevrouw **Vos**: Uiteindelijk koopt u niet de trein die 230 km/u kon rijden, maar een andere trein.

De heer **Smulders**: Ja, dan. Er zit een verschil in de beoordeling en in de prijzen. De 230 km/u van AnsaldoBreda is goedkoper dan de 220 km/u van Alstom en de 250 km/u is iets duurder dan de trein van Alstom. Vervolgens gaan wij naar het best and final offer. Alstom doet geen aanbieding voor het gereduceerde aantal treinstellen en dus blijft AnsaldoBreda over.

Mevrouw **Vos**: We gaan even naar de reden waarom Alstom geen aanbieding doet. De best and final offers van begin december 2003 zijn gebaseerd op het oorspronkelijke aantal treinen: 16 met een optie op 10, dus 26 treinen. Halverwege december, al diep in de best-and-final-offerfase, verandert het aantal te bestellen treinen behoorlijk fundamenteel naar 12 met een optie op 7, dus in potentie 19. In november 2003 zijn er al twijfels over het aantal dat moet worden besteld. Wij hebben het daar net uitgebreid met de heer Döbken over gehad. Dat was niet alleen omdat de Belgische spoorwegen er wellicht minder wilde bestellen, maar ook omdat HSA/NS dacht: we kunnen ook wat langzamer ingroeien en dan hebben we minder treinen nodig. Die discussie speelde al in november. Klopt dat? Wist u dat? Was u daarvan op de hoogte?

De heer **Smulders**: Ik wist dat er allerlei discussies liepen, maar vanuit mijn rol was het belangrijk om te weten hoeveel treinen we moesten en wilden kopen. Wij zaten tot aan het best and final offer op 23 treinstellen. Vervolgens was er de discussie rondom Breda-Brussel met NMBS en HSA. Hoewel er een best and final offer lag, hebben wij uiteindelijk toch het aantal naar beneden bijgesteld en aan beide partijen, Alstom en AnsaldoBreda, gevraagd om op basis van het nieuwe aantal treinstellen een aanbieding te doen.

Mevrouw **Vos**: Dat lag niet alleen aan België, want dat ging maar om drie treinen over de lijn met Breda. Het ging over de vermindering van het aantal treinen die HSA zelf had bedacht voor een langzamer ingroeipad. Het ging dus om een aanzienlijker aantal treinen. Waarom vraagt u dan beide partijen, AnsaldoBreda en Alstom, om een best and final offer, terwijl u wist dat er minder treinen besteld moesten worden?

De heer **Smulders**: Even voor de duidelijkheid: ik wist dat niet.

Mevrouw **Vos**: U wist alleen van de discussie?

De heer **Smulders**: Ja.

Mevrouw **Vos**: U wist dat er onzekerheid was over het aantal treinen en toch gaat u dan als hoofdkoper een best and final offer vragen?

De heer **Smulders**: Wat op dat moment bekend was, is ons medegedeeld door de projectmanager. Dat was het aantal en daar is het best and final offer op gevraagd. Dat dat aantal dan gereduceerd wordt, was mij onbekend.

Mevrouw **Vos**: Had u eigenlijk enige invloed op die beslissing?

De heer **Smulders**: Op de beslissing tot het reduceren van het aantal treinstellen, bedoelt u?

Mevrouw **Vos**: Ja.

De heer **Smulders**: Nee.

Mevrouw **Vos**: U moest het ermee doen?

De heer **Smulders**: Ja, dat was een feit.

Mevrouw **Vos**: Het was een feit. Wie vertelt u dat dan zo halverwege: sorry Tony?

De heer **Smulders**: In dit geval heeft de projectmanager dat teruggegeven. Samen met de projectmanager heb ik vervolgens direct contact opgenomen met zowel AnsaldoBreda als Alstom om ze daarover te informeren.

Mevrouw **Vos**: Had u als hoofdkoper eigenlijk moeten weten dat dit speelde?

De heer **Smulders**: Als senior inkoper. Voor mij was het een gegeven, een feit in het proces. Uiteindelijk nee. Die discussies liepen bij andere partijen. Het is prettig als je weet wat er aankomt, maar ja.

Mevrouw **Vos**: U bent een radertje in dat geheel en u hebt geen invloed op dit soort belangrijke besluiten. U moet dat gewoon doorvertalen naar het werk waar u op moment mee bezig bent.

De heer **Smulders**: Ik heb geen invloed gehad op dat aantal treinstellen.

Mevrouw **Vos**: AnsaldoBreda hoort op 11 december van u dat het minder wordt en Alstom hoort dat op 18 december. Klopt dat?

De heer **Smulders**: Wij hebben beide gebeld zodra we dat wisten. Er was een vertegenwoordiger in Nederland, dus wij hebben telefonisch contact gehad, omdat wij vonden dat het zo snel mogelijk bekend moest zijn. Vervolgens hebben we beide partijen een brief gestuurd met daarbij de uitleg waarom het aantal werd gereduceerd. Zij waren sowieso al telefonisch geïnformeerd, maar vervolgens doe je dat ook nog even formeel.

Mevrouw **Vos**: U hebt ze wel op dezelfde dag telefonisch geïnformeerd, maar zij kregen met een week verschil het officiële verzoek?

De heer **Smulders**: In mijn beleving lag de brief met het verzoek in dezelfde periode bij beide.

Mevrouw **Vos**: Was u zich op dat moment ervan bewust dat die enorme bijstelling naar beneden grote consequenties kon hebben voor het proces waarin u zat, voor de aanbiedingen van AnsaldoBreda en Alstom?

De heer **Smulders**: Uiteraard was ik er ook niet zo content mee, omdat je eerst een best and final offer had op dat aantal van 23. Dat dat iets kon betekenen, was een effect dat kon optreden.

Mevrouw **Vos**: Een effect dat kon optreden; u was zich daarvan bewust. Is er op dat moment in uw team, door uzelf overwogen om die aanbesteding te staken en over te gaan tot heraanbesteding?

De heer **Smulders**: Nee, niet dat ik mij dat nog kan herinneren. Er lag op dat moment een aanbieding van AnsaldoBreda die verder prima was, die voldeed aan de eisen die wij stelden en waarmee wij verder konden.

Mevrouw **Vos**: Waarom is AnsaldoBreda een week eerder op de hoogte gebracht van die wijzigingen?

De heer **Smulders**: Dat staat mij echt niet bij. Wij hebben telefonisch ...

Mevrouw **Vos**: Het staat u niet bij, maar wat kan de reden zijn?

De heer **Smulders**: Misschien het niet bereiken. Ik weet niet wat de reden precies was.

Mevrouw **Vos**: Toen hadden ze ook telefoons en e-mail.

De heer **Smulders**: Ik weet zeker dat we op dat moment de Nederlandse vertegenwoordiger van Alstom direct gebeld hebben en daarover geïnformeerd hebben, net als we dat bij onze Italiaanse vertegenwoordiger hebben gedaan. Daarmee is er contact geweest.

Mevrouw **Vos**: Dat is toch echt wel later. Uit onze gegevens blijkt dat dat mailtje pas op 18 december was.

De heer **Smulders**: Het gaat om een aantal stappen. Wij hebben een telefoontje gepleegd, er is een mail gestuurd en er is een brief gestuurd. In die brief wordt aan beide partijen formeel verzocht om een aangepaste aanbieding te doen. Ik kan mij niet herinneren dat die formele brief anders qua datum is.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat u niet weet waarom AnsaldoBreda eerder wordt geïnformeerd. Wij stellen gewoon vast dat het zo is.

De heer **Smulders**: Ik zeg dat we beide op dat moment hebben gebeld: dit is er aan de hand, dat komt jullie kant op. Ik weet niet of er daarna nog telefonisch contact is geweest dan wel of er een mailtje is gestuurd. Wel is er een formele brief naar beide partijen gestuurd: dit gebeurt er nu, dit zijn de aantallen en dit zijn de aanpassingen die wij van u verwachten. Niet alleen werd het aantal gereduceerd, maar ook moest het onderhoud niet in één werkplaats, maar in twee werkplaatsen worden uitgevoerd. Dat soort informatie was er toen bij beide partijen tegelijkertijd om een aangepaste aanbieding te kunnen doen.

Mevrouw **Vos**: Dat wordt aan hen gevraagd. Alstom weigert dan met redenen om op dat verzoek in te gaan. Zij zeggen: het best and final offer hebben we gedaan, u moet ons beoordelen op het bod dat we op 5 december hebben gedaan. Vond u dat Alstom terecht weigerde om op dat verzoek om een nieuw best and final offer in te gaan?

De heer **Smulders**: Nee. Wij vonden en vinden transparantie heel belangrijk. Daar doen we alles voor. Wij vonden het heel transparant, eerlijk en objectief om partijen op basis van het daadwerkelijke aantal treinstellen een aanbieding te laten doen. Wij vonden het juist niet correct om dat te laten doen op een aantal waarvan je weet dat dat het niet zal zijn. Wij hadden dat ook juridisch getoetst. Wij hielden vast aan onze transparantiebeginselen en hebben allebei dezelfde kans gegeven.

Mevrouw **Vos**: Je kunt natuurlijk ook andersom redeneren dat Alstom gelijk had: we hebben hier een final offer, je kunt ons ook beoordelen op wat we nu geboden hebben en daarna kunnen we verder kijken naar het aantal.

De heer **Smulders**: Wij redeneerden van de andere kant. Er was al een voorkeur voor AnsaldoBreda, dus dit was een extra kans voor Alstom om een betere aanbieding te doen op basis van het gereduceerde aantal.

Mevrouw **Vos**: Suggereert u nu dat Alstom wist dat AnsaldoBreda de voorkeur had?

De heer **Smulders**: Nee, dat wisten ze niet. In principe was dit ook nog een kans voor Alstom geweest om nog beter te scoren dan ze tot nu hadden gedaan. Wij redeneerden van die kant, zij redeneerden misschien van de andere kant, niet wetende hoe zij ervoor stonden. Dit was een kans geweest voor Alstom om alsnog een betere aanbieding te doen.

Mevrouw **Vos**: De heer Döbken had het over een fuik. Omdat Alstom geen nieuwe aanbieding wil doen, zit u nu met één aanbieder, AnsaldoBreda. Is dat voor u als inkoper een onwenselijke situatie? Je hebt nog maar één bod en er blijft maar één partij over.

De heer **Smulders**: Je streeft commercieel gezien naar zo veel mogelijk concurrentie tot het eind, maar er lagen terms and conditions en er lag een aanbieding die voldeed. Er lagen al commerciële condities. Daarmee was het gewoon prima om met AnsaldoBreda te komen tot een contract. Idealiter heb je er natuurlijk meer, maar dit was niet onoverkomelijk.

Mevrouw **Vos**: U lag er niet wakker van?

De heer **Smulders**: «Wakker» is een groot woord. Nogmaals, het is beter als je er meer hebt tot de eindstreep. Het maakt de discussies af en toe misschien wat feller, maar uiteindelijk heeft dit geresulteerd in een prima contract dat nog steeds staat.

De **voorzitter**: Maar de laatste fase, het sluiten van het contract, liep nog wel behoorlijk moeizaam. Waarom was dat?

De heer **Smulders**: Dat heeft een aantal redenen. De eerste is dat je vanuit de aanbieding die AnsaldoBreda doet ook de technische specificatie probeert te matchen. Dat zijn behoorlijke pakketten. Dat probeer je met elkaar goed op te schrijven. Verder wilden wij het contract in een bepaalde vorm hebben, waardoor wij nog even het gesprek daarover hadden.

De **voorzitter**: Wilde u dat of wilde NSFSC dat?

De heer **Smulders**: «We» in de zin dat er inmiddels een contract was waarin ook de terms and conditions van dit contract pasten. Wij wilden die omzetting graag doen, ook omdat we daarmee een aantal juridische zaken definitiever en specifiek vastgelegd hebben om latere discussies te voorkomen. Het was een extra slag tot een beter contract.

De **voorzitter**: Hebben wij goed begrepen dat over het leverschema nog veel te doen is geweest?

De heer **Smulders**: Over het leverschema is inderdaad nog een aantal keren gesproken.

De **voorzitter**: In de zin van: levertijd onaanvaardbaar?

De heer **Smulders**: In de zin van: hoe kunnen we een betere levertijd krijgen, zodanig dat.

De **voorzitter**: En dat was in de laatste fase een onaanvaardbaar leverschema?

De heer **Smulders**: Wij hebben nog bekeken of we het leverschema konden verbeteren.

De **voorzitter**: Was het handig om die enorme druk erop te leggen, gelet op wat er later is gebeurd?

De heer **Smulders**: Die vraag kan ik niet alleen beantwoorden. Er is ook door de leverancier bekeken wat er mogelijk is. Wij hebben toen onder andere bekeken of zij nog een aantal testen konden versnellen. Of dat uiteindelijk verstandig is geweest, is achteraf lastig in te schatten.

De **voorzitter**: U herkent wel dat wij hebben begrepen dat het leverschema juist in de laatste fase echt een issue werd?

De heer **Smulders**: Het leverschema was in mijn beleving al vanaf het begin een issue, want wij kwamen van een strakker schema dan waarop er uiteindelijk gecontracteerd is. Dat was in dat opzicht altijd al een issue. Ikzelf heb het niet ervaren als een extra issue om te kijken naar de mogelijkheden om een nog beter te schema te krijgen. Daar was behoefte aan.

De **voorzitter**: Op een bepaald moment komt NSFSC, dat gevestigd is in Ierland en dat de treinen koopt en least aan HSA, in een soort hoofdrol. De heer Van Dijk gaat op een bepaald moment het contract sluiten. Hoe is die overeenstemming daarmee gekomen?

De heer **Smulders**: Die overeenstemming met wie?

De **voorzitter**: U, NSFSC en vervolgens AnsaldoBreda. Liep dat soepel?

De heer **Smulders**: Ja, maar ook met NMBS. Het was niet alleen NS. NMBS, NS/NSFSC, de heer Van Dijk en ik zaten daar aan tafel in de finale onderhandelingen met AnsaldoBreda om het definitieve contract op te stellen. Dat verliep vanuit mijn relatie prima.

De **voorzitter**: Maar u herkent wel dat op een bepaald moment de heer Van Dijk degene was die die contracten sloot en tot overeenstemming probeerde te komen en dat met name de leverschema's nog wel een ding werden?

De heer **Smulders**: Er was vervolgens een team dat daarmee bezig was, waarvan de heer Van Dijk inderdaad ook deel uitmaakte.

De **voorzitter**: Was uiteindelijk iedereen tevreden over de koopovereenkomst die werd getekend in mei 2004?

De heer **Smulders**: Wij waren in ieder geval tevreden. Ik weet niet wie «iedereen» is, maar we waren tevreden met het contract dat er lag.

De **voorzitter**: De inkopers waren tevreden?

De heer **Smulders**: Volgens mij lag er een contract voor een prima trein vanwege de functionaliteit. In die zin was iedereen tevreden, dus niet alleen commercieel gezien.

De **voorzitter**: Vrij kort daarvoor, zo maken wij uit de stukken op, is er nog serieus over nagedacht om niet met AnsaldoBreda verder te gaan. Maar er zaten zulke grote commerciële risico's in om op dat moment terug te schakelen dat dat eigenlijk te grote commerciële risico's en vertragingen zou betekenen. Waar komt dan zo'n zin vandaan?

De heer **Smulders**: In de situatie waarin je komt met een trein die aan allerlei eisen moet voldoen, zijn er altijd risico's. Dat is ook altijd erkend. Maar een beter contract krijgen via een andere partij of iets dergelijks – daarom zeg ik dat er een prima contract lag – vanuit een aanbestedingsfase waarin je de eindstreep haalt ... Het was in die zin een prima contract.

De **voorzitter**: Maar een van de leveranciers, in dit geval AnsaldoBreda, komt terug op eerdere toezeggingen. Het gaat om kritieke punten in de planning en extra kosten omdat er sneller geleverd moet worden. Het wordt allemaal ineens ook duurder. Men wordt kritisch. Men krijgt het idee: nu wordt het echt tricky; er zal echt commitment moeten komen van iedereen, want we kunnen niet meer terug. Als ik u dat voorhoud, dan klinkt dat toch een beetje anders dan wat u nu heel relaxed zegt: nou ja, het liep zo'n beetje naar het eind. Dat zijn toch andere teksten, vind ik.

De heer **Smulders**: Nee, dat is ook niet de suggestie die ik wil wekken.

De **voorzitter**: Welke suggestie wilt u dan wekken? Misschien is het beter als u dan scherp een antwoord geeft in plaats van de suggestie.

De heer **Smulders**: Dit was bij alle partijen een issue. Ook bij de firma Alstom hadden dergelijke condities onderdeel uitgemaakt van het contract. Het contract dat er uiteindelijk lag, was het maximaal haalbare contract en was in die zin een prima contract.

De **voorzitter**: Is het gebruikelijk dat in de laatste fase een partij waarmee alleen nog maar wordt onderhandeld serieus terugkomt op eerder gedane toezeggingen over een immuniteitsperiode, over de boetes, over de schade, over de planning en over de kosten? Dat is toch een totale terugonderhandeling, als ik dat zo lees?

De heer **Smulders**: Daar stond ook een vraag van onze kant tegenover: kun je eerder leveren?

De **voorzitter**: Waarom die druk? Is dat omdat iedereen er op een bepaald moment achter kwam dat never-nooit-niet die treinen in april 2007 gingen rijden?

De heer **Smulders**: Omdat er druk was om ervoor te zorgen dat dat op 1 april op die manier lukte. Met zo'n vraag zie je dat de andere partij daar ook op reageert. AnsaldoBreda zei: dat kan ik doen, maar dat betekent wel ...

De **voorzitter**: Maar dat was toch de vraag in het begin? In het begin is toch de vraag: lever die treinen op 1 april 2007? Dan gaan jullie een heel traject in en uiteindelijk zeggen jullie tegen elkaar: oké, het zijn weliswaar minder treinen, maar we gaan dan leveren. Dan ontstaat er een hele discussie: de levertijden worden niet gehaald, de boeteclausules komen opnieuw in bespreking, de immuniteit komt opnieuw in bespreking. Eigenlijk wordt er gezegd: wat nu? Dat is toch bijzonder? Of is dat niet bijzonder?

De heer **Smulders**: Wij probeerden van onze kant nog te kijken of de levertijd versneld kon worden. Dat er dan van de andere kant van het palet wordt gekeken welke extra risico's dat eventueel oplevert en dat zij daar op een andere manier een aantal dingen tegenoverstellen, is niet bijzonder.

De **voorzitter**: De heer Döbken, die uiteindelijk verantwoordelijk is voor het tot stand brengen van het vervoer, zegt dat het eigenlijk een fuik was en dat ze in die laatste fase ook nog een touw om die fuik sloegen. Dat klinkt dan toch heel anders dan wanneer u hier koel als inkoper zegt: ja, zo gaan die dingen, de levertijd moest sneller.

De heer **Smulders**: De fuik is dat we vanaf het begin van het traject, met de moeilijke eisen die er waren, wisten dat dat leverschema lastig was, zoals we van het begin tot het eind hebben besproken met elkaar. Dat kon je echter niet wegnemen bij welke partij dan ook, want daar hadden ze allemaal een issue mee. Het uiteindelijke contract was inderdaad het maximaal haalbare. Daarin zaten deels ook die risico's en die fuik.

De **voorzitter**: De heer Kitzen zegt uiteindelijk dat het verrassend is dat er ineens een nieuw leverschema komt en dat er een langere testtijd zal komen. Het klinkt niet alsof u verrast was.

De heer **Smulders**: Wij waren in die zin natuurlijk wel verrast: hé, er komt een andere testtijd en men stelt een aantal eisen. In het contract staan een aantal terms and conditions en aannames die horen bij het leverschema. Die aannames suggereren dat het lastig zal zijn op sommige gebieden. Ik probeer aan te geven dat die aannames ook bij de andere partijen erin zaten. Een contract met een andere partij dan AnsaldoBreda had dezelfde kenmerken gehad.

De **voorzitter**: Dezelfde fuik waar het touw omheen ging?

De heer **Smulders**: Dezelfde kenmerken: is de baan beschikbaar, is die voldoende beschikbaar voor ERTMS? Dat was bij alle partijen een issue.

De **voorzitter**: Een aanbestedingsprocedure is in de kern bedoeld om het beste product te krijgen tegen de beste prijs, met een duidelijke en eerlijke competitie. Vindt u dat het bij deze aanbesteding op alle punten is gegaan zoals het was bedacht en dat dat ook het eindresultaat was, met één keuze en met stevige onderhandelingen in de laatste fase?

De heer **Smulders**: Het is van het begin tot het eind met alle stappen een eerlijk en transparant proces geweest. De eisen die er waren vanuit het technisch bestek en die ons opgelegd werden door de Staat, maakten dit proces complex. Er zaten een aantal onbekendheden in. Uiteindelijk heeft wat er op tafel aan aanbiedingen lag op het moment van het tekenen van het contract tot het beste contract en de beste terms and conditions geleid.

De **voorzitter**: We hebben veel tijd besteed aan het totale proces. We hebben u een aantal malen voorgehouden dat wij hebben gezien dat op het moment dat aan de eisen moest zijn voldaan, eigenlijk al in de beoordelingen stappen werden gezet. Toen nog niet aan alle eisen werd voldaan en de beoordeling nog niet klaar was, werd er met verschillende partijen op verschillende momenten onderhandeld. Op een bepaald moment had men er binnen de organisatie weet van dat de aantallen naar beneden zouden gaan, maar is er toch een best and final offer gevraagd. Uiteindelijk gingen de aantallen inderdaad naar beneden. Dus van dat hele proces, dat je zou kunnen duiden als toch behoorlijk rommelig en doorschietend van de ene fase in de andere fase, zegt u: dit is gewoon een prima proces geweest?

De heer **Smulders**: Vanuit het inkoopproces. Ik heb aangegeven over het reduceren van het aantal ...

De **voorzitter**: Ik zit even heel scherp op het totale proces. U herkent met mij dat de verschillende fasen af en toe in elkaar doorliepen, dat er is onderhandeld op verschillende momenten met verschillende partijen, dat de onderhandelingen niet tegelijk zijn gestart nadat aan alle eisen was voldaan en dat er een uitvraag is gedaan toen de wolven al erboven hingen: het aantal wordt minder, maar we – misschien niet u, maar de organisatie – gaan toch een best and final offer vragen. Dat herkent u toch? Of niet?

De heer **Smulders**: Het proces is gegaan zoals wij het net hebben besproken.

De **voorzitter**: Oké. Vindt u dat het een succesvolle procedure is geweest?

De heer **Smulders**: Succesvol? Nee, omdat je normaal gesproken vooraf in zo'n proces natuurlijk geen rekening houdt met zo'n reductie van 23 naar 12.

De **voorzitter**: Dat maakt het rommelig aan het eind?

De heer **Smulders**: Uw term is «rommelig»; het is niet mijn term. Het zijn geen elementen die je graag in zo'n aanbesteding hebt.

De **voorzitter**: Hebt u alles overziend signalen of ideeën gehad over onregelmatigheden in het totale proces?

De heer **Smulders**: Nee.

De **voorzitter**: Zijn er nog dingen over het proces die wij moeten meewegen, maar die nog niet zijn genoemd?

De heer **Smulders**: Nee.

De **voorzitter**: Ik kijk even of een van mijn collega's nog een aanvullende vraag heeft.

De heer **Elias**: Heel kort en heel technisch. Ik heb de hele middag geboeid naar u geluisterd. Ik heb namelijk als ondernemer ook wel te maken gehad met aanbestedingen en alle ellende daaromheen. Er is één ding dat ik u nog wil vragen. De deadline voor het best and final offer is 5 december 2003. AnsaldoBreda komt met een offerte op 1 december. Dan doen ze nog een aantal aanpassingen op 5 december. U sprak daarover met mevrouw Vos: dat kan. Daarna, terwijl de echte deadline voorbij is, komt er op 10 december en op 11 december nog een aanpassing. Die is relatief klein, maar het gaat om het principe. Er komen meer zitplaatsen bij. Dan is toch de conclusie dat er op dat moment geen eerlijk speelveld is ten opzichte van de andere inschrijver, die op dat moment nog niet afgeschreven is?

De heer **Smulders**: Nogmaals, ik herken niet dat het proces niet eerlijk zou zijn gegaan.

De heer **Elias**: Ik stel u een feitelijke vraag. Na de deadline is er één partij die nog met een paar kleine wijzigingen in het final offer komt. Na de deadline. Een andere partij is nog niet afgeschreven. Dan is er toch geen eerlijk speelveld, hoe klein het punt ook, maar ten principale?

De heer **Smulders**: Op dat moment hadden we nog geen keuze gemaakt. Het aantal werd nog gereduceerd en daarmee ...

De heer **Elias**: Ik probeer het nog één keer. De deadline was voorbij. Eén partij verandert nog. De andere partij is nog niet afgeschreven en kan niet meer veranderen. Dan is er toch geen sprake van een eerlijk gelijk speelveld?

De heer **Smulders**: Ik herken dat dus niet van een eerlijk speelveld.

De **voorzitter**: Tot slot. Uiteindelijk wordt in mei het contract getekend. Wanneer had u eigenlijk het contract willen tekenen, gelet op de deadline van april 2007, het moment waarop de treinen moesten rijden?

De heer **Smulders**: Wij hebben het contract getekend in mei 2004. Volgens mij was de opzet in eerste instantie eind 2003.

De **voorzitter**: Dus daar kwam helaas al een tijdsdruk naar voren?

De heer **Smulders**: Ja.

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

Sluiting: 15.39 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 22 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Korf (projectdirecteur HSL-Zuid bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat), die wordt bijgestaan door de heer Strelczyk.

Aanvang: 16.00 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

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

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Korf. Afgelopen woensdag bent u al verhoord door de parlementaire enquêtecommissie Fyra in uw hoedanigheid van projectdirecteur HSL-Zuid. In dit verhoor zijn u vragen gesteld over de aanbestedingsprocedure van de concessie en het vervoer over de HSL-Zuid. Een van de beoordelingsteams heeft geconcludeerd dat de reistijd van 93 minuten naar Brussel in het bod van NS/KLM niet gehaald zou kunnen worden. U stelde afgelopen woensdag in het verhoor dat de niet-ontvankelijkheidsverklaring van dat bod op basis van het niet voldoen aan die reistijd volgens het advies van de landsadvocaat disproportioneel zou zijn. U onderbouwde deze stelling door te verwijzen naar een advies van de landsadvocaat. We hebben toen even geschorst en u hebt ons een advies van de landsadvocaat aangereikt. Maar dat advies ging over een heel andere vraag, namelijk over de onderhandelingsfase en het aantal bidders.

De reden waarom we u vandaag opnieuw hebben opgeroepen om als getuige voor de commissie te verschijnen, is het feit dat u ons woensdagavond schriftelijk berichtte dat u zich hebt vergist, omdat het advies van de landsadvocaat waarop u zich uitdrukkelijk beriep, niet bestaat. De commissie stelt u daarom vandaag in de gelegenheid om als getuige die getuigenis te corrigeren. Dan stel ik u vanzelfsprekend de vraag: waarom voerde u tijdens het verhoor een niet bestaand advies van de landsadvocaat op?

De heer **Korf**: Ik had oprecht in mijn hoofd dat het advies dat ik voor ogen had, een advies van de landsadvocaat was. In de hoeveelheid documentatie die je tot je moet nemen, kun je een vergissing begaan. Die vergissing heb ik begaan. Ik heb die ontdekt en getracht die zo snel mogelijk te corrigeren.

De **voorzitter**: Prima, daarom spreken we elkaar hier weer. Anders blijft zoets in de lucht hangen.

De heer **Korf**: Ik ben ook blij dat ik dit kan corrigeren.

De **voorzitter**: Kunt u dan – u bent hier vandaag opnieuw onder ede geplaatst – nogmaals toelichten waarom een bieding die niet voldoet aan een van de belangrijke eisen in de aanbestedingsdocumenten, namelijk die reistijd, toch wordt geaccepteerd?

De heer **Korf**: Ik heb het nog even goed nagekeken; daar had ik de kans toe. Er waren twee assessmentteams. Onder anderen de heer Kees van Krieken, die u in uw vragen hebt aangehaald, zat in deze teams, als materieelkundige. Beide teams hebben gerapporteerd over het non-compliant element van het bod van de NS. Het ene team heeft dat gedaan in termen van ... Ik kan het citeren ... (De heer Korf bladert in zijn stukken.) Nee, ik zal het uit mijn hoofd doen. Het ene team heeft gerapporteerd: op dit punt is het bod niet compliant. Het andere assessmentteam heeft dit ook genoemd en gezegd dat dit een minor issue was en dat het daarom het reviewteam adviseerde om het bod compliant te verklaren en dit punt in de onderhandelingsfase uit te klaren met de NS. Die adviezen zijn namens de twee assessmentteams bij het reviewteam gekomen en het reviewteam heeft mij geadviseerd om het bod compliant te verklaren en dit punt op te lossen in de volgende fase van de onderhandelingen.

De **voorzitter**: Dus het ene team geeft aan «het klopt niet, het voldoet niet ...

De heer **Korf**: Op dit punt.

De **voorzitter**: ... op dit punt» en het andere team zegt: het klopt niet op dit punt, maar ...

De heer **Korf**: Maar het is een klein punt en we kunnen het oplossen in de volgende fase, want de reistijd is wel te halen, alleen klopt het materieel daar niet bij; we moeten dat toch nog met de NS uitonderhandelen. En: het materieel is nog niet besteld, dus is er alle reden om het door te zetten en de onderhandelingen op dit punt voort te zetten.

De **voorzitter**: Begrijpt de commissie het goed dat de geëiste reistijd zoals die toen was geformuleerd, die 93 minuten – van groot belang, want het is een hogesnelheidslijn – door het ene team getoetst is als niet-compliant en door het andere als zijnde van minor importance, dus eigenlijk van ondergeschikt belang om het bod toch te kunnen accepteren en dat het bod uiteindelijk ook is geaccepteerd?

De heer **Korf**: Ik zal het heel precies proberen te vertellen. Het ging om de vraag: gaan we met Mississippi door in de onderhandelingen? Dus: is het bod zo compliant dat je door kunt met deze partij om de uiteindelijke onderhandelingen te gaan voeren? Dat was de hoofdvraag.

De **voorzitter**: Maar dat onderdeel, die 93 minuten, werd niet gehaald in het bod. Dat stellen we toch met elkaar vast?

De heer **Korf**: 93 minuten werd wel gehaald, maar de onderbouwing met de treinen klopte niet met de eis waaraan voldaan moest worden. De eis is gewoon gehandhaafd. Dat was natuurlijk het issue. Ze zouden dus met andere treinen moeten komen om te voldoen aan de eis. Dat punt van «we moeten ze wel verplichten om met andere treinen te komen, dus materieel dat het wel haalt» is naar de volgende fase van de onderhandelingen verplaatst.

De **voorzitter**: En dat was fase twee van de onderhandelingen.

De heer **Korf**: Dat was eigenlijk de eindfase, de fase van het alleen met deze speler onderhandelen.

De **voorzitter**: Maar is dat punt van die 93 minuten in de tweede fase nog uitvoerig aan de orde geweest?

De heer **Korf**: Jawel, want ze hebben zich verplicht zich aan de reistijd te houden ...

De **voorzitter**: Ja, ze hebben zich verplicht, maar is uitvoerig aan de orde geweest: u voldoet niet aan die 93 minuten en nu hebben we een gesprek over het materieel?

De heer **Korf**: In de beoordelingsfase van de bieding is dat al met NS opgenomen. Toen we de vervolgfase van de onderhandelingen ingingen, wist de NS dus dat dit een issue was. De NS is ook gevraagd om het bod hierop aan te passen en te verklaren dat het goed zou komen.

De **voorzitter**: Maar in een eerdere fase was het geen reden om het bod niet te accepteren? Het was een minor issue dat die rijtijd van 93 minuten in het bod niet werd gehaald?

De heer **Korf**: De 93 minuten werd wel gehaald, alleen pasten de treinen daar niet bij. De eis, die 93 minuten, werd natuurlijk gewoon gehandhaafd.

De **voorzitter**: Oké. Nu u hier toch bent, biedt dit ons de gelegenheid om u nog enkele vragen te stellen naar aanleiding van het verhoor van de heer Timmer. De heer Timmer verklaarde woensdag namelijk dat de heer Van Eeghen, destijds nog werkzaam bij NS als directielid, vóór de indiening van het IC Max-bod met u zou hebben afgestemd dat NS een ruimer bod zou indienen dan waar de Staat om had gevraagd en dat u had gezegd dat dit goed was. Klopt die verklaring?

De heer **Korf**: Ik heb dat gezien en daarop heb ik de heer Van Eeghen even gebeld. Het geheugen van vijftien jaar geleden moet immers ook weer worden opgefrist. De heer Van Eeghen wist daar niets van. We hadden daarover geen contact met de heer Timmer gehad, zo mocht ik hier verklaren namens de heer Van Eeghen.

De **voorzitter**: Maar herinnert u zich dat nog?

De heer **Korf**: Nee, ik herinner mij dat zeker niet. Daarom heb ik de heer Van Eeghen ook gebeld om na te gaan of mijn geheugen wel correct is. Ik heb de heer Van Eeghen gevraagd of het klopt wat ik gezegd heb. Ik heb in dat gesprek met de heer Van Eeghen ook gezegd – ik kan me heel goed voorstellen dat ik dat gezegd zou hebben, maar ik weet het echt niet – dat je per definitie op de basecase moet bieden, op de specificatie. Het staat iedereen natuurlijk vrij om daaromheen allerlei varianten te bieden, maar je moet minimaal bieden op datgene dat wordt uitgevraagd. Dat heeft NS niet gedaan met het IC Max-bod.

De **voorzitter**: Over het bod heeft de heer Timmer ook het een en ander gezegd, namelijk dat het een slag in de lucht was.

De heer **Korf**: Het bod?

De **voorzitter**: Ja. Hij verklaarde dat het hele bod van NS en KLM een slag in de lucht was. Uw beoordelingsteam constateerde – nu ga ik het in mooi Engels proberen uit te leggen – het volgende: the bid is risky, costs

appear underestimated and revenues are optimistic, which means a difficult business case with major risks. Vindt u nu nog steeds dat de hoogte van het bod geen aanleiding gaf om te denken: is dit wel reëel?

De heer **Korf**: Mag ik even proberen het duidelijk te krijgen? U hebt mij net een vraag gesteld over het IC Max-bod. Daarover heb ik gezegd dat ik met de heer Van Eeghen niet de afspraak heb gemaakt dat hij met een bredere bieding dan de uitvraag mocht komen.

De **voorzitter**: En nu heb ik het over het uiteindelijke bod.

De heer **Korf**: Nu pakt u het uiteindelijke bod beet. Ook de heer Timmer heeft in zijn verhoor gezegd dat het een strategisch bod was.

De **voorzitter**: Een slag in de lucht, zei hij.

De heer **Korf**: Nu, ja ... «Strategisch bod» heeft hij ook gezegd. «Strategisch» betekent dat je weet dat het een hoog bod is dat je misschien niet zult halen, maar dat je doet om een positie te verkrijgen op het Nederlandse net en misschien ook internationaal. Het was niet aan mij, niet aan ons – ik herhaal het nog een keer – om na te gaan of hij zijn business kon realiseren met dit bod. Wij wilden het vervoer voor elkaar zien te krijgen, en wel met een goede kwaliteit. Als de heer Timmer daarvoor zo veel wil bieden, is dat zijn zaak. Het was voor ons geen reden om het bod af te wijzen. Het zou tendertechisch trouwens waarschijnlijk ook niet mogen.

De **voorzitter**: Maar uw beoordelingsteam zei: het is een risicovol bod, de kosten lijken underestimated, dus niet goed onderbouwd, wat eruit moet komen is te optimistisch en het is een zware businesscase met major risks, dus grote risico's. Timmer zegt: het is een slag in de lucht.

De heer **Korf**: Ja. Misschien is het goed om te weten dat ze dat zeiden in een periode dat we met hen de onderhandelingsfase zouden ingaan. Daarna hebben we een aantal punten van het bod afgetrokken, waarna we tot 148 miljoen zijn gekomen. Toen werd het bod iets minder risky, maar het was nog steeds een risky bod. Ik heb dat ook gezegd en ik houd dat ook vol. Alleen, twee vragen zijn heel relevant. Had je als tenderteam aanbestedingsrechtelijk hier iets in handen om te zeggen: dit bod is niet compliant of acceptabel? Had je dat mogen doen? Stel dat dat had gemogen en we dat hadden gedaan, dan zouden we verplicht zijn geweest om naar de tweede te gaan. Dat zou dan CGEA zijn geweest, die in de wachtkamer zat. Als die zou hebben geboden tot 100 miljoen, zouden we met hen de discussie zijn aangegaan in de onderhandelingsfase. Dan was het verhaal naar de Zweden gegaan. De heer Timmer en ook zijn mensen hebben gezegd dat ze een compliant bod wilden uitbrengen, omdat ze wel degelijk hun positie wilden behouden. Als je het aanbestedingsrechtelijk niet kunt afwijzen – ik mocht dat niet doen en ook tendertechisch mag je dat niet zomaar doen – is het aan NS om het bod vervolgens waar te maken.

De **voorzitter**: Ja, het is aan NS om het waar te maken. Feit is dat men een bod indient – nu kom ik bij het eerste onderwerp terug – dat voor het ene team niet-compliant is vanwege een punt dat voor het andere team van ondergeschikt belang is, namelijk dat de rijtijd niet wordt gehaald. Dat is iets wat men later dan maar moet oplossen. Maar op dat moment voldoet het bod niet volledig aan de eisen.

De heer **Korf**: Ik wil het toch even proberen te nuanceren. U zegt: niet-compliant. Het is compliant verklaard door ...

De **voorzitter**: Maar het voldeed niet, zeggen twee teams.

De heer **Korf**: Op een onderdeelje, namelijk de treinbestellingen, was het niet compliant. Later is het compliant geworden door de treinen te bestellen die ...

De **voorzitter**: Toen het bod was gedaan, is geconstateerd dat het op dat onderdeel, dus de rijtijd, niet voldeed. Dat werd beschouwd als een minor issue, van ondergeschikt belang dus.

De heer **Korf**: Nee, de rijtijd voldeed wel. Alleen paste het materieel er niet bij.

De **voorzitter**: Nu ja, de stelling van de commissie is dat in uw beoordelingsteams geconcludeerd is dat de rijtijd niet zou worden gehaald in het bod van NS/KLM. U zegt: we vinden dat een issue van minor importance. Het ene team zei dat het niet compliant was, maar omdat het andere zei dat het van minor importance was, was de conclusie: we gaan er toch mee door en lossen dat in een latere fase wel op.

De heer **Korf**: Mag ik toch proberen om het scherp te krijgen? Beide teams hebben naar mijn gevoel nooit aan mij gemeld dat die rijtijd van 93 minuten niet te halen was. Ze hebben alleen gezegd: de treinen die in de bieding genoemd zijn ...

De **voorzitter**: Die treinen werden nog niet genoemd. Het ging op dat moment om een bod van 93 minuten en ...

De heer **Korf**: De treinen werden genoemd als onderbouwning. 220-materieel werd in het bod genoemd.

De **voorzitter**: Daarmee kon de rijtijd niet worden gehaald.

De heer **Korf**: Precies. De onderbouwning met treinen klopte dus niet, maar die 93 minuten zouden kunnen worden gehaald met andere treinen.

De **voorzitter**: Er wordt een bod gedaan: 93 minuten met materieel van 220. Door de beoordelingsteams wordt geconcludeerd: daarmee halen we het niet.

De heer **Korf**: Met de treinen die genoemd zijn, halen we die 93 minuten niet. Maar de treinen zijn nooit door ons besteld, die 93 minuten zijn door ons besteld. Die treinen waren hun probleem, altijd. Je kijkt naar de hoofdeis van 93 minuten. Die zouden ze kunnen halen als ze andere treinen zouden bestellen. Daarmee werd het punt van die discrepantie tussen treinen en rijtijd een issue voor de volgende fase. Dat is door een van de twee teams geadviseerd aan het reviewteam. Het reviewteam heeft dat overgenomen en nog van argumentatie voorzien. Dat is op mijn bordje terechtgekomen. Ik heb het advies van het reviewteam natuurlijk gelezen. Het totaal van deze analyse van de teams plus wat daarbij hoorde is gereviewd door Lloyd's, als auditor.

De **voorzitter**: Die komen we nog een paar keer tegen, Lloyd's.

De heer **Korf**: De adviesraad daar weer boven heeft ook nog eens geadviseerd om de adviezen van het reviewteam te volgen en met deze partij door te gaan naar de volgende ronde. Ik heb niks solo gedaan of zo. Ik probeerde er altijd alle informatie bij te betrekken die mij door deskundigen werd aangereikt.

De **voorzitter**: Daarom schreef u in het bericht dat u woensdag stuurde, dat het reviewteam vond dat de V220 in het bod een onderschikte kwestie was.

De heer **Korf**: Ja.

De **voorzitter**: Dan is het goed dat wij dit met elkaar hebben verduidelijkt.

De heer **Korf**: Graag gedaan.

De **voorzitter**: Daarmee sluit ik dit verhoor. Dank u wel.

Sluiting: 16.18 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 27 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Van Marrewijk (salesmanager Siemens).

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Van Marrewijk de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Van Marrewijk. Ook de mensen die op een andere wijze dit verhoor volgen, heet ik van harte welkom. Mijnheer Van Marrewijk, u was vanaf 2000 vijf jaar lang de salesmanager bij Siemens. U was verantwoordelijk voor de treinaanbiedingen, de aanbestedingen zoals die hier in Nederland zijn gegaan met de Nederlandse vervoerders. Onder uw verantwoordelijkheid heeft Siemens indertijd een aanbieding gedaan voor het hogesnelheidsvervoer over de hogesnelheidslijn. U had een aanbieding gedaan voor een V220, zoals we dat noemen, een trein met een snelheid van 220 km/u die zou kunnen rijden over de HSL-Zuid. Deze opdracht is uiteindelijk, zo weten we, gegund aan AnsaldoBreda.

De commissie heeft vandaag in dit verhoor een aantal vragen voor u over het aanbestedingsproces van de treinen. Daarnaast maken wij van de gelegenheid gebruik om met u te spreken over wat meer algemene zaken over de treinenmarkt, waar u veel van afweet, voor hogesnelheidslijnen in Europa. Met dat laatste beginnen we. Mevrouw Vos zal de aftrap geven.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Van Marrewijk, fijn dat u er bent. Ten tijde van de aanbesteding werkte u bij Siemens. Siemens is een bekende bouwer van treinen en bouwt zowel gewone treinen als hogesnelheidstreinen. Zo heeft Siemens bijvoorbeeld in Nederland de ICE gebouwd; die rijdt hier ook. In Duitsland rijden er daarvan nog meer. Hoeveel treinenbouwers zijn er ongeveer actief in Europa?

De heer **Van Marrewijk**: Als je in Europa kijkt naar treinenbouwers, denk ik ongeveer vijf. Als je kijkt naar bouwers van hogesnelheidstreinen in die tijd, hadden we Siemens, Talgo en Alstom. Dat waren de grote leveranciers van hogesnelheidstreinen.

Mevrouw **Vos**: Van de vijf treinenbouwers waren er dus eigenlijk drie die hogesnelheidstreinen konden bouwen in die tijd, zo rond 2000. Wanneer is er sprake van een hogesnelheidstrein? Wat voor karakteristieken heeft zo'n trein?

De heer **Van Marrewijk**: Die rijdt meer dan 200 km/u. In ons geval reed de ICE 300 km/u. Ja, dat is hoge snelheid.

Mevrouw **Vos**: Als hij meer dan 200 km/u per rijdt, is het dus een hogesnelheidstrein, in de definitie van u en Siemens.

De heer **Van Marrewijk**: Ja. Bij Siemens hadden wij een opdeling van de ranges. Tot 160 km/u waren het regionale treinen, tot 200 km/u waren het intercitytreinen en boven de 200 km/u – bij ons begon dat eigenlijk bij 250 km/u, 300 km/u – was het hogesnelheidsmaterieel.

Mevrouw **Vos**: Bood Siemens op dat moment ook een trein aan die 220 km/u kon? Hoe moet ik dat zien?

De heer **Van Marrewijk**: Nee, op dat moment hadden wij die niet in ons programma.

Mevrouw **Vos**: We hebben als commissie in de afgelopen maanden geleerd dat je Nederlandse treinen niet zomaar kunt inzetten in België, of Duitse treinen in Nederland. Kunt u voor de leek uitleggen waarom treinen niet zomaar inwisselbaar zijn, waarom zij niet zomaar op andere spoornetten kunnen rijden?

De heer **Van Marrewijk**: In tegenstelling tot asfalt is het net voor treinen in alle landen anders. Er kan een andere hoogspanning zijn, of een ander beveiligingssysteem. Soms zijn er ook andere eisen voor de toelating; dat verschilt per land. Vanuit die hoek kun je dus niet zomaar een trein op een ander spoor zetten.

Mevrouw **Vos**: Dat heeft dus te maken met de hoogspanning en met de eisen voor de toelating.

De heer **Van Marrewijk**: Ja, met name dat.

Mevrouw **Vos**: Maar goed, we hebben een Europees net. Om treinen beter op die verschillende typen spoor te laten functioneren – dat wordt wel aangeduid met de term «interoperabiliteit» – heeft de Europese Unie richtlijnen opgesteld. Die worden TSI's genoemd: technical specifications for interoperability. Juist omdat die treinen specifiek ontwikkeld worden voor de infrastructuur waarop ze moeten rijden, gaat het nooit om heel grote aantallen die producenten maken. Enkele honderden treinen is dan al veel, toch?

De heer **Van Marrewijk**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Kunt u ons schetsen wat ongeveer de gebruikelijke omvang is bij orders van treinen?

De heer **Van Marrewijk**: Dat verschilt heel erg. Dat hangt ervan af of je een nieuw type trein ontwikkelt of dat het een trein is die al bestaat. Van de treinen die Siemens aan de NS heeft geleverd, de ICE's, zijn er bijvoorbeeld maar vier verkocht, maar die vier waren ook precies hetzelfde als de treinen die voor de Deutsche Bahn (DB) aan Duitsland geleverd waren. Dan kun je daarvoor een kleine serie maken.

Mevrouw **Vos**: Wat is dan een kleine serie? Hoe groot is die?

De heer **Van Marrewijk**: Nou ja, vier is klein.

Mevrouw **Vos**: Dat was een serie van ICE's die speciaal aan de Nederlandse eisen waren aangepast. Of hoe moet ik dat zien?

De heer **Van Marrewijk**: De Duitse ICE-treinen konden ook al naar Nederland rijden; althans, een deel daarvan. De vier die aan de NS verkocht zijn, waren identiek aan die treinen. Dan heb je dus een kleine serie, maar die sluit volledig aan op een serie die al bestaat. Dan heb je dezelfde trein.

Mevrouw **Vos**: Oké, het zogeheten platform is dan de ICE en daarvan kun je er vier verkopen aan wie dan ook. Is er een gebruikelijke orde van grootte of kan dat heel erg variëren, van vier tot honderden?

De heer **Van Marrewijk**: Nee. Op het moment dat je een nieuwe trein moet ontwikkelen, omdat je bijvoorbeeld gaat rijden in een nieuw land, waar je nog niet eerder gereden hebt, heb je wel een bepaalde orde van grootte van een aantal treinen nodig om de eenmalige kosten die je dan maakt, over te kunnen slaan op het aantal treinen dat je hebt.

Mevrouw **Vos**: Aan welke orde van grootte moet ik dan denken?

De heer **Van Marrewijk**: Dat verschilt per project. Je hebt treinen die 30 meter lang zijn, maar je hebt ook treinen die 200 meter lang zijn. Dat verschilt natuurlijk ook nog.

Mevrouw **Vos**: Ik bedoel niet de lengte van de treinen, maar de ordergrootte.

De heer **Van Marrewijk**: Dat snap ik, maar dan nog. In dit geval had je zestien treinen van bijna 200 meter lang. Dat is natuurlijk meer dan als ze maar 30 meter lang zijn.

Mevrouw **Vos**: Oké. En om wat voor bedragen gaat het dan, per trein of per ordergrootte?

De heer **Van Marrewijk**: Welk type materieel bedoelt u?

Mevrouw **Vos**: Als we het over bijvoorbeeld gewoon intercitymaterieel hebben, dus tot 200 km/u. Waar zitten we dan?

De heer **Van Marrewijk**: Poeh ... Dat is ook weer afhankelijk van de lengte natuurlijk. Dat heb ik zo niet helemaal paraat, maar ...

Mevrouw **Vos**: Maar een ICE? Hoe ...?

De heer **Van Marrewijk**: Een ICE was in die tijd zo rond de 30 miljoen euro.

Mevrouw **Vos**: Per stuk?

De heer **Van Marrewijk**: Ja. Maar dan heb je hogesnelheidsmaterieel en dat is 200 meter lang.

Mevrouw **Vos**: Voor een trein van 200 meter lang zit je dan op 30 miljoen per stuk.

De heer **Van Marrewijk**: Ja, in die tijd was dat ongeveer zo.

Mevrouw **Vos**: Hoeveel zou dat dan nu zijn?

De heer **Van Marrewijk**: Dat zal iets meer zijn, denk ik.

Mevrouw **Vos**: Maar goed, rond die tijd was het 30 miljoen per stuk. Ik begrijp toch niet helemaal hoe het met de gebruikelijke omvang zit. Is er nu een gebruikelijke omvang als je een nieuwe bestelling doet, of is dat moeilijk te zeggen? Moet je minimaal 50 of 100 of 200 treinen afnemen?

De heer **Van Marrewijk**: Je moet kijken naar de eisen die in het bestek staan. Daarom is het ook zo belangrijk dat de leverancier het bestek ontvangt. Als het meevalt met hoe moeilijk het bestek is, kunnen de aantallen die je nodig hebt om een interessante serie te maken, lager zijn. Als het een heel moeilijk bestek is, heb je veel eenmalige kosten en dan heb je meer treinen nodig om het interessant te maken en daar een productielijn voor op te zetten.

Mevrouw **Vos**: Anders is je trein per stuk dus heel erg duur.

De heer **Van Marrewijk**: Ja, dan wordt de trein per stuk erg duur.

De **voorzitter**: Ik realiseer mij dat er heel veel mensen meekijken en belangstelling hebben voor zo'n enquête. Ik denk dat er een aantal dingen zijn waar mensen niet zo'n goed beeld van hebben. Even voor het beeld: wat is het gemiddelde prijsverschil tussen een gewone intercity en een hogesnelheidstrein? Gewoon om en nabij, zodat mensen hier een beetje een beeld van krijgen.

De heer **Van Marrewijk**: Dat zou ik eerlijk gezegd niet ... Als je kijkt naar de aanbesteding waar we het over hebben, is een trein tot 200 km/u van 200 meter ... Ik weet de prijs niet omdat we hem niet aangeboden hebben, maar ik denk dat je voor een bedrag rond de 15 miljoen een trein van 200 km/u zou kunnen hebben.

De **voorzitter**: Oké. En echt een hogesnelheidstrein is dan al gauw een omslag: gewoon bijna twee keer zo duur. Dat is even voor het idee, zodat mensen een beeld hebben.

De heer **Van Marrewijk**: Voor dat bedrag had je een standaardintercity-trein in die tijd, denk ik.

De **voorzitter**: Oké, dank u wel.

Mevrouw **Vos**: We gaan naar het volgende onderwerp: het bestek van de trein waar HSA om vroeg, die uiteindelijk de Fyra zou worden. Siemens heeft zich in 2002 al aangemeld voor de aanbestedingsprocedure voor de trein op de HSL-Zuid. In die fase – we hebben dat vorige week ook met de heer Smulders besproken – kunnen geïnteresseerde treinfabrikanten hun interesse voor de opdracht uitspreken en dan wordt beoordeeld of de treinfabrikanten geschikt zijn om überhaupt mee te kunnen doen. Siemens gaat, als gerenommeerd treinenbouwer, probleemloos door die fase heen en is uiteraard geschikt. In december 2002 krijgt Siemens dan ook het bestek toegezonden voor de trein die HSA uiteindelijk wil. Kunt u voor de leek schetsen hoe zo'n bestek er ongeveer uitziet? Waar moeten we dan aan denken? Wat is dat nou?

De heer **Van Marrewijk**: Daar staat in hoe de trein eruit moet zien en wat hij moet kunnen. Daar staan ook alle eisen in die je nodig hebt voor toelating en techniek. In dit geval omvatte het bestek bijna 300 pagina's. Dat is dus redelijk gedetailleerd.

Mevrouw **Vos**: Staan daar bijvoorbeeld ook al tekeningen in? Is het louter tekst, of staan er ook plaatjes in om aan te geven «zo willen we dit en zo willen we dat»?

De heer **Van Marrewijk**: Hoe het bestek eruitziet, verschilt natuurlijk per klant. Als u vraagt hoe het bestek van de V220 eruitzag, kan ik daar wel iets over zeggen. Dat was een heel moeilijk bestek voor de leveranciers. Het was opgebouwd uit aan de ene kant functionele eisen. Dat betekent dat er in dit geval in stond: er moeten 525 passagierszitplaatsen in; hij moet 220 km/u kunnen. De keuze voor bijvoorbeeld een enkeldeks of dubbeldeks was echter niet gemaakt. De leverancier had de vrijheid om dat op zijn manier in te vullen.

Mevrouw **Vos**: Bij functionele eisen lijkt het mij logisch dat je aangeeft hoeveel passagiers erin moeten. Is het dan niet logisch om erbij te zeggen of je enkeldeks of dubbeldeks wilt?

De heer **Van Marrewijk**: Dat was een keuze van de NS op dat moment. Zij hebben uit hun marktconsultatie gehaald dat zij allebei de varianten in de lucht wilden houden.

Mevrouw **Vos**: Verraste het u dat daarin geen keuze werd gemaakt?

De heer **Van Marrewijk**: Nee. We wisten uit de marktconsultatie dat de NS de varianten allebei nog in de lucht wilde houden. Dat wisten we, dus dat was in die zin geen verrassing.

Mevrouw **Vos**: U sprak net over functionele specificaties. Wat is het verschil met een ander type specificaties?

De heer **Van Marrewijk**: In de jaren negentig werden er vooral door de vervoerbedrijven specificaties gemaakt die heel technisch georiënteerd waren. Daarin gaf de opdrachtgever aan hoe de trein gemaakt moest worden.

Mevrouw **Vos**: Moet ik dat zien als een IKEA-bouwpakket? Krijg je helemaal instructies voor wat je moet doen?

De heer **Van Marrewijk**: Tja, goed, IKEA ...Daar zou ik het niet mee vergelijken.

Mevrouw **Vos**: Nee, maar het is even voor de leek, hè?

De heer **Van Marrewijk**: De kennis lag in ieder geval erg bij de opdrachtgever. Die gaf aan: op deze manier wil ik mijn trein bouwen. Daarmee heeft hij ook veel meer verantwoordelijkheid naar zich toegetrokken. Later en ook in deze aanbestedingsprocedure is ervoor gekozen om de verantwoordelijkheid bij de leverancier te laten. Het moeilijke van het bestek was echter dat aan de ene kant de functionele eisen van toepassing waren en dat er aan de andere kant ook heel veel technische eisen in stonden. Dan stond er toch wel in: je moet op deze manier de productie-

techniek toepassen en je moet op deze manier de systemen uitrusten. Dat maakte het complex.

Mevrouw **Vos**: Het bestek hinkte dus eigenlijk op twee gedachten.

De heer **Van Marrewijk**: Ja, het was een combinatie van functionele eisen en technische eisen. Wat het bestek het moeilijkst maakte, waren de TSI-eisen die u al genoemd hebt. Die waren op dat moment namelijk nog niet vastgelegd. Dat waren eisen in Europa die er in concept waren, maar die nog niet vastgesteld waren door de Europese Unie en ook nog niet van toepassing verklaard waren op dit soort materieel.

Mevrouw **Vos**: Daar heb ik twee vragen over. Je weet dat die eisen eraan komen. Is het dan raar om te zeggen: als ze er zijn, moet je ze inbouwen? Was dat een echt vreemde vraag? Hadden ze het ook zonder kunnen doen?

De heer **Van Marrewijk**: Nou ja, het is een vraag waar de NS niets aan kon doen, want de HSL-Zuidorganisatie had besloten om deze TSI-eisen van toepassing te verklaren op het materieel. En dat is raar.

Mevrouw **Vos**: U zei net: op dit materieel. Dat ging om V220-materieel. U zegt dat dit hogesnelheidsmaterieel is. Dat waren toch eisen voor hogesnelheidstreinen?

De heer **Van Marrewijk**: Nee, formeel lag die grens niet bij 220 km/u. Ik weet niet of die bij 250 km/u of 300 km/u lag – dat weet ik niet meer – maar die eisen waren formeel niet van toepassing op materieel dat 220 km/u zou rijden, en toch heeft de HSL-Zuidprojectorganisatie ze van toepassing verklaard. Zij heeft ze ook meegegeven in de concessie-uitvraag die de NS later heeft gewonnen. De NS moest deze eisen dus doorzetten naar de leverancier en dat maakte het gewoon heel erg moeilijk.

Mevrouw **Vos**: Oké. We hebben dus een bestek dat volgens u behoorlijk ingewikkeld en eigenlijk afwijkend was. Het hinkte op twee gedachten: enerzijds functioneel en anderzijds heel veel gedetailleerde voorschriften. De TSI-eisen maakten het ook ingewikkeld.

De heer **Van Marrewijk**: Ja, die kwamen er nog bovenop. Er waren dus eigenlijk drie elementen die het moeilijk maakten.

Mevrouw **Vos**: Wat was de derde ook alweer?

De heer **Van Marrewijk**: Het derde element waren de TSI-eisen. Die maakten het moeilijk. Wat het ook moeilijk maakte, was het beveiligingssysteem ERTMS. Dat was ook van toepassing verklaard. Dat zou in de baan komen, zo had de HSL-Zuidorganisatie besloten. Deze specificaties waren ook nog niet helemaal uitontwikkeld. Dat maakte het ook moeilijk voor de leverancier; die kon zeggen: wat moet ik daar dan mee?

Mevrouw **Vos**: Dat was dus het eerste oordeel van Siemens over het bestek, maar uiteindelijk hebt u wel een bod gedaan of een offerte ingediend. Daar komen we straks op. Kon je nu met bestaande treinen voldoen aan die opdracht uit het bestek, of moest je echt een compleet nieuw product gaan ontwikkelen?

De heer **Van Marrewijk**: Nee. Wij moesten ons bestaande intercitymaterieel tot 220 km/u – wij hadden gekozen voor een locomotief plus dubbeldeksrijtuigen – upgraden naar 220 km/u. Dat was de eerste uitdaging. Daarnaast moesten we ook nog al die eisen die voor hogesnelheidsmaterieel van toepassing zouden worden – dat waren ze immers nog niet – inbouwen in dit materieel.

Mevrouw **Vos**: Maar u kon dus wel werken vanuit een bestaand platform, zoals dat heet, en dat vervolgens helemaal upgraden?

De heer **Van Marrewijk**: Ja, maar dat waren wel heel grote aanpassingen die we moesten doen.

Mevrouw **Vos**: Is er toen ooit nog overwogen: goh, dan moeten we misschien een heel nieuwe trein gaan ontwerpen?

De heer **Van Marrewijk**: Nee, dat is niet overwogen.

Mevrouw **Vos**: Oké. De Nederlandse en Belgische spoorwegen vroegen dus een bieding aan te leveren voor 16 treinen met een optie op 10 treinen; potentieel ging het dus om 26 treinen. De bieding die Siemens in april 2003 indiende, was niet geldig omdat er niet, zoals gevraagd, een prijs werd aangeboden voor 16 treinen, maar voor 26 treinen, het maximale aantal. Waarom heeft Siemens een bieding uitgebracht voor te veel treinen?

De heer **Van Marrewijk**: Dan wil ik u even meenemen in het proces. Toen we het bestek gekregen hadden, hebben we met een heel team van mensen, met name uit Duitsland, zoals technisch specialisten en kostencalculatoren, het hele bestek geanalyseerd. Gaandeweg het offertetraject, dat vier maanden duurde, bleek steeds meer dat er heel veel risico's in het project zaten, waardoor ook de risico-opslag op dit project hoger en hoger werd naarmate de tijd vorderde en beter uitgezocht was wat we nu eigenlijk gingen aanbieden.

Mevrouw **Vos**: Kunt u voor de leek even uitleggen wat risico-opslag is?

De heer **Van Marrewijk**: Als je niet zeker weet hoe een bepaalde eis uitpakt en of je die kunt realiseren, dan reserveer je een risicotoeslag. Stel dat het moeilijk wordt en je er extra geld aan moet uitgeven, dan heb je dat geld alvast gereserveerd.

Mevrouw **Vos**: Zodat je niet later de vragende partij hoeft te confronteren met meerkosten. Dat is risico-opslag.

De heer **Van Marrewijk**: Ja.

Mevrouw **Vos**: U was dus met dat team bezig, vier maanden, en ontdekte allerlei risico's waarvoor u opslagen berekende. Dan blijft de vraag nog steeds: waarom is een bod voor 26 in plaats van 16 treinen gedaan?

De heer **Van Marrewijk**: Vlak voor inlevering moet je een heel intern proces door binnen Siemens, dus ook een heel intern proces binnen Duitsland, waarin je, zeg maar, steeds «hogere» handtekeningen nodig hebt van de verschillende directeuren. De hoogste baas van de treinendivisie had op het laatste moment besloten: de eenmalige kosten zijn erg hoog en de productielijn is erg klein voor 16 treinen; ik wil niet dat dat

voor 16 treinen wordt aangeboden; ik ben alleen bereid om het voor 26 treinen te doen en niet voor 16, want die lijn is mij te klein. Toen moesten wij de offerte dus indienen voor 26 treinen.

Mevrouw **Vos**: Ik zit nog even na te denken hoe dit dan gebeurt. Ik ga even één stapje terug, naar de risico's. Wat voor risico's identificeerde dat team nu?

De heer **Van Marrewijk**: Met name wat ik net noemde: de combinatie van technische eisen, die soms moeilijk in te vullen waren omdat wij het in de fabriek anders deden, en met name de TSI-eisen en de brandveiligheidseisen. Die werden nog eens extra gesteld. Het ERTMS was ook nog niet uitontwikkeld. Dat leverde vooral de kosten.

Mevrouw **Vos**: Vervolgens bent u met het team klaar en dan gaat het naar de directie in Duitsland en die besluit: dit doen we niet voor zo'n klein aantal.

De heer **Van Marrewijk**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Is 26 dan ook niet een heel klein aantal?

De heer **Van Marrewijk**: Het besluit was dan om in ieder geval het maximale te pakken wat binnen de offerte gevraagd werd.

Mevrouw **Vos**: Hoe schatte u toen uw kansen in om de aanbestedingsprocedure te winnen?

De heer **Van Marrewijk**: Niet groot, omdat we wisten dat er 16 plus 10 uitgevraagd was en we er 26 hadden aangeboden. Toen we het inleverden, had ik er dus niet veel vertrouwen in dat we de opdracht zouden winnen.

Mevrouw **Vos**: Maar goed, als u het wel zou winnen, wat zou dan een reden kunnen zijn om de opdracht wel te winnen?

De heer **Van Marrewijk**: Wij hadden het wel gewoon voor die 26 treinen en voor die prijs gedaan. Als we die opdracht hadden gewonnen, bijvoorbeeld omdat we de enige aanbieder waren geweest, hadden we het project aangenomen.

Mevrouw **Vos**: Met dat enorme risico. Hoe hoog was het bod per trein toen?

De heer **Van Marrewijk**: Ik had die vraag wel verwacht, maar ik heb de offerte niet. Ik weet het ook niet meer precies, maar volgens mij was het rond de 28 miljoen per trein voor 26 treinen.

Mevrouw **Vos**: Dat ligt dus heel dicht tegen de prijs van de ICE aan, die 30 miljoen.

De heer **Van Marrewijk**: Ja.

Mevrouw **Vos**: U schatte dus in dat u die aanbesteding waarschijnlijk niet zou winnen. Waarom diende u dan toch een bod in?

De heer **Van Marrewijk**: Je gaat zo'n heel traject in met een heel team. Het had nog een keuze kunnen zijn. De NS verwachtte ook dat we een aanbieder zouden doen. Op het eind was de keuze: wat gaan we doen? Toen heeft de hoogste baas besloten: we dienen in, maar wel op die en die voorwaarden. Die keuze is gewoon gemaakt.

Mevrouw **Vos**: Is dat dan om de relatie goed te houden? Hoe duur is het opstellen van zo'n bod?

De heer **Van Marrewijk**: Als je alle uren van de mensen meerekent, zit je toch op meer dan een miljoen euro voor het maken van zo'n offerte. Alleen daarvoor al hebben we het bod ingediend. En er is altijd de kans dat je de enige aanbieder bent; dan hadden we het gewoon gedaan.

Mevrouw **Vos**: Dan had u het echt voor die prijs kunnen doen?

De heer **Van Marrewijk**: Ja, dan hadden we het gedaan.

Mevrouw **Vos**: Was het voor Siemens een interessante opdracht?

De heer **Van Marrewijk**: Nou, gaandeweg bleek dus van niet, omdat het een echt speciaaltje was. Het was een aparte trein binnen ons palet. Zoals ik zei, hadden we verschillende ranges tot 200 km/u; daarna was het hoge snelheid. We wilden graag de ICE verkopen in Europa. Dat was eigenlijk onze doelstelling.

Mevrouw **Vos**: Ik vroeg het net even in een bijzin, maar was het ook om de relatie met de NS goed te houden dat jullie alsnog zo veel werk hebben gemaakt van dit offertetraject?

De heer **Van Marrewijk**: Dat ook. Het is beter dat je een offerte gewoon indient dan dat je «m niet indient terwijl de klant dat wel verwacht. We hadden een relatie met de NS, vanwege de levering van de vier ICE-treinen. En er speelde nog een aanbesteding met de NS.

Mevrouw **Vos**: Welke?

De heer **Van Marrewijk**: De sprinter light train. Dat zijn de stoptreinen.

Mevrouw **Vos**: Was u daar op dat moment mee bezig, toen?

De heer **Van Marrewijk**: Ja. Dat liep iets later in de tijd, maar dat liep op dat moment, bijna gelijktijdig.

Mevrouw **Vos**: Siemens wist dat het daarvoor ook in de race was. En Siemens heeft die opdracht uiteindelijk gewonnen, toch?

De heer **Van Marrewijk**: Ja, in een consortium samen met Bombardier.

De **voorzitter**: Een klein stapje terug. U zei net: we konden de trein upgraden naar 220 km/u. Kon u hem ook gemakkelijk upgraden naar 250 km/u?

De heer **Van Marrewijk**: Nee.

De **voorzitter**: Dat zou echt een totaal andere trein hebben moeten worden.

De heer **Van Marrewijk**: Ja, want we hadden een locomotief die tot 200 km/u kan. 10% extra zou zijn gelukt, maar tot 250 km/u niet. Dat is ook nooit ter sprake geweest. De eis was een minimale maximumsnelheid van 220 km/u. Die hebben we geboden.

De **voorzitter**: Daarmee had u de rijtijd kunnen halen, omdat de trein snel optrok, bijvoorbeeld. Kunt u daar iets over zeggen?

De heer **Van Marrewijk**: De rijtijd werd wel gevraagd in het bestek en we hebben ook wel iets meegeleverd. Ik weet eerlijk gezegd niet meer of wij op basis van die berekening de rijtijd van 93 minuten gehaald hebben. Wat ik wel weet, is dat de informatie betreffende het traject heel summier was in het bestek. Je hebt daar heel veel gegevens voor nodig en die gegevens waren toen heel summier, misschien omdat nog niet helemaal duidelijk was hoe het traject precies zou zijn. Dat is wat ik mij ervan herinner.

Mevrouw **Vos**: Dan gaan we nu naar de tijd die dit soort zaken kost. We hebben net geconstateerd dat treinen altijd geschikt gemaakt moeten worden voor het spoor waar ze op gaan rijden. Eigenlijk is het altijd wel maatwerk, hè? Je kunt niet zomaar een treinontwerp van de plank rukken en een trein bouwen.

De heer **Van Marrewijk**: Nee, niet helemaal. Zoals ik zei, is het in elk land net even anders. De bovenleidingspanning in Nederland is bijvoorbeeld 1.500V. Dat is al bijzonder, want dat komt bijna nergens voor.

Mevrouw **Vos**: Nee?

De heer **Van Marrewijk**: Nee. In Polen geloof ik nog ergens.

Mevrouw **Vos**: Dus elke keer als we de grens overgaan, moet de trein een ander voltage aankunnen.

De heer **Van Marrewijk**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Hoeveel tijd kost een aanbestedingsprocedure voor treinen normaal gesproken, vanaf het moment van de aankondiging in het Europees publicatieblad tot het tekenen van de opdracht? Hoeveel tijd kost dat in de regel?

De heer **Van Marrewijk**: Achttien maanden is ongeveer wel een tijd dat ...

Mevrouw **Vos**: Oké, anderhalf jaar is dus normaal voor zo'n procedure. Wat zijn in de industrie normale levertijden, vanaf het moment van ondertekening van het koopcontract tot de aflevering van de eerste trein?

De heer **Van Marrewijk**: Dat is ook weer afhankelijk van de vraag of het een trein is die helemaal exact is zoals je hem al bouwt, of dat je er helemaal een nieuwe productielijn voor moet opzetten. Daar is het van afhankelijk.

Mevrouw **Vos**: Neem bijvoorbeeld die vier ICE's voor Nederland. Hoe lang heeft dat geduurd vanaf het moment van tekenen tot het moment van leveren?

De heer **Van Marrewijk**: Dat weet ik niet precies, maar het was wel een voortzetting van de productielijn die op dat moment al draaide voor DB. Dat kon dus relatief snel, want we konden eigenlijk gewoon de productielijn laten draaien en vier extra treinen daarvoor bouwen.

Mevrouw **Vos**: Ik weet het niet precies hoor, maar de sprinter light train was een relatief nieuwe trein, toch?

De heer **Van Marrewijk**: Die moest ook voor de Nederlandse markt aangepast worden, maar die had al wel elementen van het platform die pasten.

Mevrouw **Vos**: Hoe lang was de levertijd van de sprinter light train?

De heer **Van Marrewijk**: Volgens mij was dat drie jaar of zo. Minimaal drie jaar ben je voor een trein wel kwijt.

Mevrouw **Vos**: En als je een trein hebt met veel technologie? Hebt u een beetje kunnen berekenen hoeveel tijd het zou kosten om die uitvraag van de toen nog V220 te maken?

De heer **Van Marrewijk**: Ik meen mij te herinneren dat de trein binnen 40 maanden geleverd moest zijn. De contractering zou dan eind 2003 plaatsvinden, maar wij hebben een leverschema aangekondigd dat daarmee niet in overeenstemming was. Wij konden die levertijd niet halen.

Mevrouw **Vos**: Weet u nog hoeveel maanden u nodig dacht te hebben?

De heer **Van Marrewijk**: Nee. U hebt misschien de offerte. Misschien weet u het?

Mevrouw **Vos**: Die offerte hebben we vast wel ergens.

De heer **Van Marrewijk**: Ik ben er eigenlijk ook wel benieuwd naar; ik weet het niet meer.

Mevrouw **Vos**: Misschien vinden we die offerte zo meteen nog ergens. Ik heb die gegevens hier ook niet paraat.

We hebben vorige week in de verhoren kunnen horen dat HSA vanaf 2007 een forse jaarlijkse concessievergoeding moest gaan betalen. HSA had er dan ook groot belang bij dat die treinen op tijd geleverd zouden worden. U zei net dat Siemens bij het indienen van het bod dacht dat het die treinen waarschijnlijk niet op tijd kon leveren. Het was toen bedacht voor april 2007. Weet u nog wat toen de gedachten bij het biedende team waren?

De heer **Van Marrewijk**: Hoe bedoelt u?

Mevrouw **Vos**: In de uitvraag stond dat de treinen in april 2007 moesten gaan rijden.

De heer **Van Marrewijk**: Dat zijn die 40 maanden, volgens mij.

Mevrouw **Vos**: Ja. Toen was dus al duidelijk: dat gaan we nooit halen.

De heer **Van Marrewijk**: Voor ons was duidelijk dat wij dat niet konden.

Mevrouw **Vos**: Ja. Dat lukte niet binnen de gewenste levertijd, als ik u tenminste goed begrepen heb, omdat er zo veel nieuwe en onbekende technologie ingebouwd moest worden.

De heer **Van Marrewijk**: Ja, je hebt een enorme ontwikkelingstijd en je moet een hele nieuwe productielijn opzetten. Je moet leveren, testen. Ja, dat was gewoon niet te doen.

Mevrouw **Vos**: Het leveren en testen zou dus niet kunnen binnen die tijd.

De heer **Van Marrewijk**: Nee. Voor ons dan.

Mevrouw **Vos**: Ik kom nog even terug op de aanbestedingsprocedure. Vanaf het moment dat de biedingen van de treinenbouwers binnenkomen – dat is april 2003 – duurt het nog een jaar, tot ongeveer mei 2004, voordat het koopcontract ondertekend wordt. Is dat een gebruikelijke periode, van bieding tot tekening van het contract?

De heer **Van Marrewijk**: Een jaar is wel lang. Volgens mij was de planning dat er eind 2003 getekend zou worden, dus dat heeft langer geduurd. Maar goed, ik ben niet bij dat proces betrokken geweest, dus ik weet niet wat er in die tijdsperiode allemaal gebeurd is. Ik heb het alleen van de zijlijn kunnen volgen.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Van Marrewijk, ik heb een aantal vragen over het testen en functioneren van een nieuwe trein. De CEO bij Siemens Nederland, de hoofdbestuurder, de heer Van der Touw, heeft laatst in een interview aangegeven: het Fyra-debacle had ons ook kunnen overkomen. Hij wijt het falen van nieuw materiaal aan een gebrekkige testperiode. Hij zei daarover: vroeger namen we als samenleving meer de tijd om dingen te testen. Zou u voor ons kunnen toelichten hoe over het algemeen het testen van een nieuwe trein plaatsvindt? Hoe ziet dat proces eruit?

De heer **Van Marrewijk**: Als eerste zijn dat de woorden van de heer Van der Touw en niet die van mij. U vraagt naar het testen. De verschillende systemen die voor een trein ontworpen en ontwikkeld zijn, worden als eerste getest, dus de tractie-installatie of het draaistel. Die worden an sich getest. Als de trein in elkaar wordt gezet, wordt hij eerst bij de leverancier zelf getest. Daarna wordt hij getest op een eigen testbaan, als daarover de beschikking bestaat. Daarna wordt het voertuig naar de klant gebracht. Daar is ook nog een testperiode, met name omdat de infrastructuur bij de klant anders kan zijn dan die bij de leverancier zelf.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn dus verschillende testfasen. Je gaat eerst kijken naar het ontwerp, de onderdelen. Op een gegeven moment ga je dan met de trein zelf rijden. Vervolgens is er nog een periode om een soort proefbedrijf te hebben om net te doen alsof je al van start gaat met een commerciële dienst ...

De heer **Van Marrewijk**: Het is een testbedrijf. Een proefbedrijf is met reizigers, dus dat is wat anders.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat komt er vaak nog na. Je hebt dus verschillende fasen. In dat hele proces krijgt een trein ook certificaten: certificaten voor het ontwerp, certificaten voor de productie. Wat zeggen die certificaten?

De heer **Van Marrewijk**: Die certificaten zeggen in die zin dat de systemen veilig zijn. Meestal is dat het criterium: veiligheid, dat alles wat gemaakt wordt, veilig is. Dat is eigenlijk het belangrijkste.

Mevrouw **Bergkamp**: Het gaat dus niet zozeer om betrouwbaarheid, als wel om veiligheid.

De heer **Van Marrewijk**: Ja, veiligheid is het belangrijkste. Daarnaast wil je als leverancier natuurlijk ook dat alles zo betrouwbaar mogelijk is. Dat wordt echter niet altijd met certificaten vastgelegd.

Mevrouw **Bergkamp**: Er wordt ook een certificaat gegeven voor het kwaliteitssysteem, voor het productieproces. Zegt zo'n certificaat dat het kwaliteitssysteem, het proces, goed in elkaar zit bij een fabrikant? Is dat een garantie?

De heer **Van Marrewijk**: Nou ja, een garantie ... Het zegt in ieder geval dat het proces goed in elkaar zit, maar of dat ook gevolgd wordt, is vers twee natuurlijk. Dat wordt dan ook vaak nog gecheckt door de klant zelf: of de leverancier zich daaraan houdt.

Mevrouw **Bergkamp**: Zo'n certificaat zegt dus meer iets over de theorie: in theorie zit het proces goed in elkaar. Het zegt dus niet zozeer iets over de vraag of het ook in de praktijk wordt toegepast.

De heer **Van Marrewijk**: Nou ja, de leverancier moet ook aantonen hoe hij dat in de praktijk toepast, dus het is niet alleen papier. Hij moet ook aantonen hoe hij in de productie zijn kwaliteitssysteem op orde heeft. Dat hoort daar wel bij.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dat is aan de fabrikant zelf.

De heer **Van Marrewijk**: Ja. Soms speelt een ISA (independent safety assessor) daar ook nog een rol in en kijkt hij daar ook nog naar.

Mevrouw **Bergkamp**: Je hebt ook een onafhankelijke keuringsinstantie die die certificaten afgeeft.

De heer **Van Marrewijk**: Ja. Dat is die ISA.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is de ISA, de notified body. Dat is een ingewikkelde term. Die is onafhankelijk en toetst of zo'n kwaliteitssysteem ook in de praktijk wordt gebracht. Op een gegeven moment krijg je alle certificaten en dat is een soort bewijs dat de trein veilig is.

De heer **Van Marrewijk**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: We hadden het net even over de uitspraken van de topbestuurder van Siemens. Herkent u die? Werd er vroeger meer tijd genomen om te testen en moet het tegenwoordig allemaal wat vlugger en sneller?

De heer **Van Marrewijk**: Dat verschilt per project. Er zijn ook genoeg projecten waarin gewoon wel de ruimte voor een testfase is ingeruimd.

Mevrouw **Bergkamp**: Het verschilt dus per project. U kunt niet in algemene zin zeggen dat het tegenwoordig sneller moet, zoals de hoofdbestuurder zei.

In 2012 wordt er van start gegaan met de Fyra-dienstregeling. In september gaat de trein naar Rotterdam en in december gaat de trein naar Brussel. Er zijn best wat problemen. Er is ook uitval van treinen. Ook bij de introductie van de sprinters waren er problemen. Is het nu zo dat er bij de introductie van alle nieuwe treinen kinderziektes zijn?

De heer **Van Marrewijk**: Ja. In principe zijn er altijd wel kinderziektes. Dat komt ook doordat het niet een 100% standaardproduct is. Dan kan er altijd iets gebeuren in de operatie; dat moet de leverancier dan in zijn garantieperiode oplossen. Dus ja, dat komt bij elk materieel eigenlijk wel voor.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus ook bij de treinen van Siemens.

De heer **Van Marrewijk**: Ja. Bij de sprinter is dat ook voorgekomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer weet je nu of het een kinderziekte is of dat het een structureel probleem is? In welke fase zie je dat?

De heer **Van Marrewijk**: Dat zie je op het moment dat het optreedt. Als hetzelfde probleem vaker optreedt, weet je dat het structureel is. Dat kan. In de garantieperiode gaat de leverancier dan een aanpassing aan het ontwerp maken – dat is ook gedekt – en dan wordt op alle treinen een aanpassing toegepast. Als iets eenmalig optreedt en als dat wordt geanalyseerd, kan blijken dat het bijvoorbeeld een productiefout is. Dan kan het zijn dat er in de productie extra aandacht op gevestigd wordt en dan wordt in ieder geval dat probleem opgelost. Dat is per geval gewoon verschillend.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat het verschil tussen een kinderziekte en een structureel probleem is dat je bij een structureel probleem een herhaling ziet en dat je het bij een kinderziekte een keer ziet; dan los je het op en dan is het weg.

De heer **Van Marrewijk**: Ja, als het goed geanalyseerd wordt, wordt bekeken of het structureel is of dat het een productiefout is.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat er bij nieuwe treinen zowel kinderziektes als structurele problemen voorkomen.

De heer **Van Marrewijk**: Soms komt dat voor, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat betekent dat je dan ook weer moet komen tot een herontwerp en dat je de treinen moet aanpassen.

De heer **Van Marrewijk**: Dat ligt er ook aan. Soms kan het heel eenvoudig zijn om dat aan te passen. Dat verschilt gewoon per keer. Als u op dit materieel doelt, weet ik gewoon niet wat voor soort problemen er opgetreden zijn. Dat zult u moeten vragen aan de mensen die dat onderzocht hebben. Die komen waarschijnlijk volgende week nog.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarom stellen we dat soort vragen ook niet aan u. We stellen u meer de algemene vraag hoe zo'n testperiode eruitziet. Het komt dus voor dat een gecertificeerde, toegelaten trein kinderziektes en structurele problemen heeft. Dat is niet iets wat heel raar is.

De heer **Van Marrewijk**: Nee. Dat komt voor.

Mevrouw **Vos**: Ik wil het nog even hebben over de prijs van de trein. We hebben het net even gehad over de risico-opslagen die erbij moesten. Wat was nu de verhouding tussen de kale prijs van de trein en de risico-opslagen die u erbij hebt moeten rekenen?

De heer **Van Marrewijk**: Dat is echt gokken voor mij. Dat weet ik niet. Ik weet de uiteindelijke prijs niet eens meer precies. De hele kostencalculatie die daaronder zit, werd bovendien ook nog door mijn collega's uit Duitsland gemaakt en niet door mijzelf. Ik was degene die alle elementen van de aanbieding moest verzamelen en ervoor moest zorgen dat alle technische elementen erin zaten, dat de prijs in de juiste envelop zat, dat alles samengevoegd werd en op tijd bij de klant kwam. Ik heb dat inzicht niet, dus daar durf ik nu ook geen uitspraak over te doen.

Mevrouw **Vos**: Hij is gebaseerd op die trein die 200 km/u kon. Weet u bijvoorbeeld nog wat de prijs per treinstel was van die trein die 200 km/u kon?

De heer **Van Marrewijk**: Het was gebaseerd op een combinatie van een locomotief die 200 km/u kon en dubbeldeksrijtuigen die ook 200 km/u konden. Dat waren eigenlijk twee elementen die geüpgraded waren. De exacte prijs in die tijd weet ik gewoon niet. Het zou gissen zijn als ik nu een bedrag noem, dus dat doe ik niet.

Mevrouw **Vos**: U had het net over een speciaaltje. Het was een heel speciale trein in de range tussen de gewone treinen en de ICE's. De prijs lag uiteindelijk best dicht bij die van de ICE. Is er nooit overwogen: dan kunnen we net zo goed een ICE aanbieden, want ze willen toch een hogesnelheidstrein?

De heer **Van Marrewijk**: Nee, dat is niet overwogen om meerdere redenen. Onze ICE, zo was toen de analyse, kon de 525 zitplaatsen niet kwijt. Het was aan het begin al vrij duidelijk dat we die niet konden aanbieden. Daarnaast voldeed de ICE uit die tijd ook niet aan die TSI-eisen voor hogesnelheidsvervoer, dus die moest ook nog aangepast worden. Pas als een-op-een dezelfde ICE aangeboden had kunnen worden – daar had de NS er al vier van – zou het interessant geweest zijn.

Mevrouw **Vos**: Maar dat kon niet. Dat begon al met de redenering van de zitplaatseneis: dat was helemaal niet mogelijk.

De heer **Van Marrewijk**: Dat is een van de eerste dingen die je doet.

Mevrouw **Vos**: Dan gaan we naar het volgende aspect. Daar gaat mijn collega, de voorzitter, op in.

De **voorzitter**: We hebben nu ingezoomd op het bestek, op de specifieke eisen. U gaf aan dat het een beetje op twee gedachten hinkte: functioneel en specifiek. U gaf aan dat eigenlijk alle eisen van kracht waren voor deze speciale trein, in combinatie met een concept dat er nog niet was. Dat was dus al een heel behoorlijke uitdaging. Zat er ook een uitdaging in de commerciële voorwaarden?

De heer **Van Marrewijk**: Ja. Er was een conceptkoopovereenkomst bijgevoegd. Het was wel een concept, dus we konden hem becommentariëren. Die conceptkoopovereenkomst was ook stevig.

De **voorzitter**: In welke zin?

De heer **Van Marrewijk**: De boetes waren hoog, het betalingschema voor de leverancier was niet in overeenstemming met de cashflow voor het project, dus met de uitgaven die je zelf maakt, en er werden verantwoordelijkheden naar de leverancier geschoven.

De **voorzitter**: Kunt u die drie nog iets nader uitleggen? Wat bedoelt u daarmee?

De heer **Van Marrewijk**: Ik begin met het betalingschema. Je hebt een aanbidding. Die was relatief laag.

De **voorzitter**: Omdat je weer met onderleveranciers te maken hebt?

De heer **Van Marrewijk**: Ja. Na contractering moet je gelijk ook al je onderleveranciers contracteren en die moet je ook betalen. In die zin was het betalingschema dus niet in overeenstemming met wat wij normaal uitgaven in een project.

De boetes waren hoog. Ik weet niet meer hoe hoog, maar die waren fors. Dat betrof boetes op oplevering, life cycle costs, betrouwbaarheid en dat soort zaken. De garanties die gesteld moesten worden en de verantwoordelijkheden, de juridische liability oftewel de aansprakelijkheid in Nederlandse termen, waren ook fors. Eigenlijk werd de verantwoordelijkheid in dat conceptcontract volledig bij de leverancier neergelegd.

De **voorzitter**: Was dat ongebruikelijk in die tijd?

De heer **Van Marrewijk**: Het was niet ongebruikelijk, maar het was wel echt heel stevig neergezet. We hebben die conceptovereenkomst dus ook becommentarieerd en we hebben heel veel zaken daaruit niet geaccepteerd. We hebben een eigen voorstel gemaakt, waarvan wij vonden dat het reëel was.

De **voorzitter**: Er wordt vaak gesproken in termen van turnkey. Je hoort ook nog weleens een andere term. Kunt u daar iets over zeggen?

De heer **Van Marrewijk**: Turnkey was het niet. Volgens mijn definitie van «turnkey» leg je ook het onderhoud en de infrastructuur in de markt, zodat die verantwoordelijk is voor alles. Dat was hier niet het geval. Het was een aanbidding van materieel. Het was dus een levering. Dat was op basis van design and construct. De verantwoordelijkheid voor ontwerp en constructie lag dus bij de leverancier.

De **voorzitter**: Oké, dus dat maakte het eigenlijk ook nog bijzonder, begrijp ik uit uw woorden.

De heer **Van Marrewijk**: Nee hoor, design and construct was in die tijd in principe normaal.

De **voorzitter**: Wat het bijzonder maakte in commerciële termen was dat alle verantwoordelijkheid bij de leverancier werd neergelegd.

De heer **Van Marrewijk**: Ja, maar we mochten het contract becommentariëren, dus ik ga ervan uit dat hierover, als je een ronde verder kwam, nog gesproken kon worden in die onderhandelingsronde.

De **voorzitter**: Je hoort ook nog weleens iets over reserveonderdelen. Stond daarover nog iets bijzonders in de bepalingen?

De heer **Van Marrewijk**: Dat zou ik niet meer weten.

De **voorzitter**: Oké. Welk risico brengt het met zich mee als er zo veel verantwoordelijkheden bij een leverancier worden neergelegd?

De heer **Van Marrewijk**: Het risico kan zijn dat je met hoge boetes wordt opgezadeld als je iets niet haalt. Dat is gewoon geld. Als je verantwoordelijkheden wegschuift naar een leverancier ... Het is net een verzekering: je betaalt een premie. In onze calculatie ging de premie ook omhoog.

De **voorzitter**: U zegt: het waren bijzondere bepalingen in het conceptcontract. Hoe zou u zo'n contract kwalificeren? Als u daar een term aan moet geven, wat vond u dan van dat contract?

De heer **Van Marrewijk**: Nou, het was een zwaar contract.

De **voorzitter**: Een zwaar contract: dat was de duiding die u eraan gaf. We zien dan dat er een vrij kostbare investering is gedaan omdat we het belangrijk vinden dat er snel vervoer over gaat. Kunt u daarover nog iets zeggen? Is het een verstandige keuze geweest om het op deze manier in te richten, dus met een aparte lijn en een totaalconcept? Zou het, omdat het om zo weinig treinen ging, niet verstandiger zijn geweest om het als een soort integraal concept aan te bieden? Kunt u daarover nog iets zeggen?

De heer **Van Marrewijk**: Volgens mij zijn die overwegingen ooit weleens gemaakt. Het heeft zijn voordelen om het zo te doen, maar ik denk dat het volgens de methode waarmee het nu is neergezet, ook wel had kunnen werken, als je helemaal aan de voorkant maar goed had geïnventariseerd welk type materieel over een hogesnelheidslijn kan rijden, wat er nu allemaal al rijdt en welke eisen je aan deze lijn gaat stellen. Daar is het, vanuit materieel oogpunt, in mijn ogen fout gegaan.

De **voorzitter**: Oké, dus er werd te veel gevraagd.

De heer **Van Marrewijk**: Ja, en de markt lost het wel op. In dit geval: de leveranciers moeten het maar gewoon invullen. Ik denk dat er aan de beginkant door de HSL-Zuidorganisatie wel wat beter marktonderzoek gedaan had kunnen worden, of dat zij beter naar de leveranciers had kunnen luisteren.

De **voorzitter**: Dan was het misschien wel een succes geworden in die zin dat er nu het beoogde vervoer had kunnen rijden.

De heer **Van Marrewijk**: Nou, dan had je in ieder geval een bestek gehad met materieel dat geleverd kon worden. Dan had je veel minder risico's in dat project gebracht.

De **voorzitter**: Het was dus een combinatie van al die technische eisen, een snelle trein, het van toepassing verklaren van alle eisen op een trein die er nog niet was, alle eisen die nog ontwikkeld moesten worden, een contract waarvan u aangaf dat het een zwaar contract was en dat daarover echt nog wel onderhandelingen gevoerd hadden moeten worden. Zou u het contract dat er lag, hebben geaccepteerd, op enig moment?

De heer **Van Marrewijk**: Nee, want we hadden dat becommentarieerd en wij hadden ook voorstellen gedaan voor hoe het anders zou moeten.

De **voorzitter**: Was u daarover ook al in overleg?

De heer **Van Marrewijk**: Nee, nee. Wij hebben het ingeleverd met onze overeenkomst, zoals wij die zagen. Daarna hebben wij een telefoontje gehad dat wij niet meer meededen.

De **voorzitter**: Een als-danvraag is altijd een beetje lastig, maar denkt u dat Siemens op zo'n moment zo'n contract zou hebben geaccepteerd?

De heer **Van Marrewijk**: Dat is inderdaad lastig, zo'n als-danvraag, dus dat weet ik niet.

De **voorzitter**: Gebeurt het weleens dat het op dit soort contractuele punten afketst: nou, dan niet, jongens?

De heer **Van Marrewijk**: Dat kan gebeuren, ja. Ik heb niet zo snel een voorbeeld paraat. Als er twee partijen zijn die iets willen, zou je eruit moeten komen.

De **voorzitter**: Is de zitplaatseneis, omdat er hoge prognoses waren, voor Siemens de bottleneck geweest, omdat het anders die trein had kunnen aanbieden, weliswaar aangepast aan de TSI-eisen? Had het een omgebouwde ICE kunnen zijn? Was het dan allemaal makkelijker geweest?

De heer **Van Marrewijk**: Nou ... Dat zijn allemaal als-danvragen. Dat is een heel moeilijke situatie. Dan hadden we het hele plaatje opnieuw moeten bekijken. De vraag is ook hoeveel km/u de trein moet kunnen rijden. Als je een trein die 300 km/u kan rijden, 220 km/u laat rijden ...

De **voorzitter**: Dat is ook een beetje zonde.

De heer **Van Marrewijk**: Ja. Is dat zinnig?

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog een vraag. Siemens heeft in Duitsland ervaring met behoorlijk lange hogesnelheidslijninfrastructuur. Is het zinvol om voor een relatief kort stuk hsl aparte treinen te bestellen? Hebt u daar weleens over nagedacht?

De heer **Van Marrewijk**: Zinvol? Nogmaals: als je een trein bestelt die enigszins in de productiesegmenten ligt van de leveranciers, kan dat. Als gekozen was voor een trein tot 200 km/u zonder die TSI-eisen, had je al een veel realistischere case gehad.

Mevrouw **Vos**: Maar in dit geval moest het, vanwege de concessie en allerlei eisen die werden gesteld vanuit de infrastructuur. De NS moest dus allerlei dingen vragen waardoor er uiteindelijk een apart, ingewikkeld

concept kwam en men een klein aantal bestelde. Kunnen we het zo samenvatten?

De heer **Van Marrewijk**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dat was de opdracht en Siemens heeft, om de relatie goed te houden, toch meegedaan aan de tenderprocedure.

De heer **Van Marrewijk**: Ja, maar niet alleen om de relatie goed te houden. Ik heb net al aangegeven hoe zo'n offertetraject verloopt en waarom we een offerte ingeleverd hebben.

Mevrouw **Vos**: En als u had gewonnen? Stel dat er helemaal geen andere aanbieders waren geweest en dat Siemens als enige was overgebleven. Was het dan wel aantrekkelijk geweest voor Siemens om alsnog deze 26 treinen te bouwen?

De heer **Van Marrewijk**: Ja, maar dan hadden we het via ons lever-schema en voor onze prijs gedaan, met onze contractcondities. Dan hadden we het op die manier gedaan.

De **voorzitter**: En dan was er, om het in uw woorden te zeggen, wel een realistische case geweest, maar nu was het dus geen realistische case.

De heer **Van Marrewijk**: Voor Siemens was het een moeilijke case. Daarom hebben we aangeboden wat we hebben aangeboden.

De **voorzitter**: Oké. Wij komen tot een afronding van dit verhoor, maar ik zie dat de heer Elias nog een vraag heeft.

De heer **Elias**: U zei: die als-danvragen kan ik niet beantwoorden. Dat snap ik. Laat ik het dan anders vragen. Hoe was toen, toen u het bestek zag, de reactie van u en uw mensen? U hebt net beschreven dat het eigenlijk onprofessioneel was. Hoe was toen uw reactie?

De heer **Van Marrewijk**: De reactie was dat je zag dat het hinkte op meerdere gedachten en dat het geen consistent geheel was. Dat heb ik net al enigszins uitgelegd. Functioneel en technisch liepen door elkaar. Je zag duidelijk de eisen van de NMBS erin terugkomen. Het was geen consistent geheel dat paste binnen ons productsegment.

De heer **Elias**: U zit met een aantal mensen bij elkaar. Zei u ook tegen elkaar: dit moet fout gaan; ze zijn niet helemaal lekker bij de NS, bij die hsl-projectdirectie, als ze dit soort dingen gaan vragen?

De heer **Van Marrewijk**: Ik weet niet meer wat we tegen elkaar gezegd hebben, maar we zijn hiermee aan de slag gegaan. We wisten waar we aan begonnen. We hebben het bestek geanalyseerd en daar is uitgekomen wat er is uitgekomen.

De **voorzitter**: Ik sla nog even aan op wat u zei, namelijk: we zagen duidelijk de eisen van de NMBS erdoorheen. Was er een heel duidelijk verschil?

De heer **Van Marrewijk**: Ja, de eisen van de NMBS waren heel technisch georiënteerd: op deze manier bouw je een trein en aan deze Belgische normen moet je voldoen. Dat maakte het gewoon extra moeilijk.

De **voorzitter**: Had u dan ook apart contact met de Belgische partijen, of was het allemaal ineen?

De heer **Van Marrewijk**: Nee, de NS had heel duidelijk één aanspreekpunt en dat was de inkoop van de NS.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Marrewijk, wij komen zoals gezegd tot een afronding van dit verhoor. Wij hechten er wel aan om nog een aantal afsluitende vragen te stellen. Een belangrijke vraag is of er voor u signalen of aanwijzingen waren dat zich onregelmatigheden hebben voorgedaan in het hele proces.

De heer **Van Marrewijk**: Nee.

De **voorzitter**: Geen signalen, niets concreets, geen ideeën?

De heer **Van Marrewijk**: Nee.

De **voorzitter**: Zijn er nog punten in de aanbesteding waar niet concreet naar is gevraagd, maar waarvan u zegt: ik vind het wel belangrijk om dit nog op te merken?

De heer **Van Marrewijk**: Nee. Het belangrijkste punt zijn de eisen aan de voorkant, maar dat heb ik al een paar keer gezegd. Ik vind dat het bij professioneel opdrachtgeverschap hoort dat je iets in de markt zet wat maakbaar is. Ik denk dat er niet voldoende geluisterd is naar de leveranciers bij het opstellen van de eisen die voor de hogesnelheidslijn golden en die meegenomen zijn in de concessieovereenkomst.

De **voorzitter**: Ja. U hebt helder aangegeven dat het met name om het totaalpakket ging. Dat was heel specifiek. Daar kwamen de contractuele eisen nog bij, waar u in ieder geval op het moment dat u in de race was, niet aan zou hebben voldaan.

De heer **Van Marrewijk**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb nog een nabrander. U hebt al een aantal keer gesteld dat er complexe eisen waren. Vindt u dat de NS misschien nee had moeten zeggen? Had zij moeten zeggen: dit is te complex; ik had dit niet moeten aanvaarden als concessie?

De heer **Van Marrewijk**: Dat moet u aan de NS vragen. Dat moet u niet aan mij vragen. Ik kan alleen het materieel bekijken.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent wel vrij kritisch over de hsl-organisatie en zegt: er zijn eisen gesteld die veel te complex waren.

De heer **Van Marrewijk**: Voor het materieel, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar je hebt natuurlijk een soort vraag-en-aanbodrelatie. Dan is het ook belangrijk dat er, als het te complex is, een signaal komt: het is te complex; we kunnen dat niet aan.

De heer **Van Marrewijk**: Ja, maar dan nog is het een keuze van de aanbieders om ermee door te gaan of niet.

De **voorzitter**: En u hebt helder gemaakt dat u dat niet hebt gedaan.
Prima. Dan sluit ik hiermee dit verhoor.

Sluiting: 10.20 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 27 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Eland (custom director Alstom).

Aanvang: 11.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Eland de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Eland. Ik heet ook iedereen die op een andere wijze het verhoor volgt, welkom.

Mijnheer Eland, u was vanaf 1998 tien jaar lang de klantcontactpersoon voor Alstom voor de NS en de High Speed Alliance. Alstom, een Frans bedrijf, bouwt onder andere treinen en is al bekend als bouwer van de TGV's die in Frankrijk rijden en die in Nederland onder de naam Thalys bekend zijn voor de route Amsterdam–Parijs.

Wij willen met u een verhoor houden omdat wij een aantal punten met u willen doornemen. Alstom deed lang mee aan de aanbestedingsprocedure voor de treinen die High Speed Alliance in het binnenland en naar Brussel wilde laten rijden op de HSL-Zuid. Deze aanbestedingsprocedure duurde ongeveer tweeënhalf jaar en startte in 2002. In deze procedure was u het aanspreekpunt vanuit Alstom. Ik zei al dat wij tijdens dit verhoor vragen aan u zullen stellen over de aanbestedingsprocedure, met name ook over het besluit van Alstom om in de laatste fase geen nieuwe aanbidding te doen. Dat is een punt waar wij straks op komen.

We beginnen helemaal bij het begin, bij wat wel wordt genoemd de «marktconsultatie». Alstom was namelijk, zo begrijpen wij, al vrij vroeg in het totale proces bij het geheel van het project van HSL-Zuid betrokken. Ook rondom het besluit tot de aanleg van infrastructuur is er al van gedachten gewisseld en contact geweest tussen u en Verkeer en Waterstaat. Kunt u aangeven op welke momenten Alstom echt serieus in gesprek is geweest over de HSL-Zuid en over het beoogde vervoer?

De heer **Eland**: Wij zijn met name in het begin van het opstellen van de specificaties door de Staat voor het vervoer over die hogesnelheidslijn betrokken geraakt bij de marktconsultatie. Toen was er nog sprake van een 300 km/u-segment – dat is later ook doorgegaan – en een 220 km/u-segment dat toen begon op te komen. Met name voor het laatste segment zijn wij een aantal keren in gesprek geweest met vertegenwoordigers van het ministerie, Rijkswaterstaat en namens hen ook met een aantal consultants die bezig waren om de concessie-eisen die moesten gaan gelden, te detailleren.

De **voorzitter**: U was dus echt al betrokken bij de snelheden waarmee gereden zou worden over de hogesnelheidslijn. Was u ook betrokken bij het beveiligingssysteem, hetgeen wij wel vaker het ERTMS-systeem noemen, het totale beveiligingssysteem van de baan in contact met de trein?

De heer **Eland**: In mijn rol niet. Ik was duidelijk alleen maar verantwoordelijk voor het rollend materieel. Ik kan me niet herinneren dat collega's van mij, die in de business van het treinwezen verstand hebben van ERTMS, daarbij betrokken waren.

De **voorzitter**: Was u wel betrokken bij het ERTMS-beveiligingssysteem van de treinen toen er werd gesproken over de HSL-Zuid en het gebruik daarvan?

De heer **Eland**: Dat is toen aan de orde geweest, maar er is niet over details gesproken.

De **voorzitter**: Er werd dus niet specifiek ingegaan op dat punt. Bent u geconsulteerd over de technische eisen die aan de trein zouden worden gesteld?

De heer **Eland**: Ja. Daarover zijn wij geconsulteerd. Daar hebben wij ook de ingenieurs uit Frankrijk bij betrokken. Zij zaten in de ontwikkeling van treinen en nieuw treinmaterieel. Met name op het gebied van de beveiliging en de brandbeveiliging zijn heel veel gesprekken gevoerd.

De **voorzitter**: Het ging dus over beveiliging, niet over het ERTMS, maar over beveiliging in algemene zin.

De heer **Eland**: Ja, het ging over de veiligheid in de trein.

De **voorzitter**: Kunt u daar iets meer over vertellen? Hoe waren uw gedachtes daarover?

De heer **Eland**: Toen kwam al op dat er zeker een Groene Harttunnel zou zijn waarvoor heel specifieke eisen gingen gelden. In die tijd was er meer en meer aandacht voor de brandveiligheid in tunnels. Toen zagen we al voor ons dat een opeenstapeling van nieuwe regels ging gelden, met name in de Groene Harttunnel en daardoor dus voor de hele lijn. Men heeft met ons de vraag besproken wat voor eisen dat dan zouden moeten zijn, waar je dan aan moest denken en of er, in het geval van Alstom, ook bekendheid was met de wat meer specifieke eisen die zouden gaan gelden op dat moment.

De **voorzitter**: Het was dus echt een zoektocht naar welke eisen moesten worden gesteld en wat het veilig maakte om uiteindelijk te kunnen gaan rijden.

De heer **Eland**: Ja, zeker in de eerste fase leek het erop dat men al wist wat men wilde. Met ons wilde men van gedachten wisselen over de vraag of dat op de markt verkrijgbaar was. Van die gesprekken herinner ik mij – maar dat is heel lang geleden – dat wij vaak, als wij een vraag stelden de tegenvraag, ook van de consultants, kregen: hoe zou u het oplossen? Voorzichtig gezegd concludeerden wij dat wij allebei aan het zoeken waren op dat moment.

De **voorzitter**: Dan zoomen we even in op de veiligheid van het systeem en daarbij kijken we even naar ERTMS en de andere punten die u vandaag bespreekt.

In 2002 ging de aanbesteding van de treinen officieel van start met de bekendmaking in mei. Het is goed, ook voor de mensen die dit belangstellend volgen, om even uit te leggen hoe het ging. De aanbestedings-

procedure werd formeel gevoerd door aan de ene kant de Belgische spoorwegen en aan de andere kant, de Nederlandse zijde, een bedrijf dat in Ierland was gevestigd, namelijk NSFSC. Dat waren eigenlijk de financial services van de NS, een leasemaatschappij. Samen met de Belgische spoorwegen waren zij dus de «awarding authority», zoals dat zo mooi wordt genoemd, degene die de trein kocht. Voor het gemak, om de mensen onderweg niet te verliezen, spreken wij over HSA, High Speed Alliance, het bedrijf dat de treinen zou gaan bouwen. Dat was zeker in het begin van de aanbesteding erg in the lead. Later werd dat meer het bedrijf dat dit echt ging kopen, maar op dit moment willen wij nog even bij HSA blijven. Nadat Alstom als kandidaat-bouwer geaccepteerd was en mogelijk ging bouwen, kreeg u op enig moment, in december 2002, het bestek toegezonden. U gaf aan dat u eerder ook al hierbij betrokken was, maar op een bepaald moment kreeg u het echte bestek. Dat was het totaal van technische en commerciële eisen. HSA vroeg om zestien treinen te leveren met een maximumsnelheid van 220 km/u en mogelijk, dus in optie, nog tien treinen. Kunt u zeggen wat u vond van het bestek dat u kreeg toegezonden?

De heer **Eland**: Dat is een heel algemene vraag. Wat wel gelijk bij het beschouwen van het bestek duidelijk werd, was dat er wel heel veel nieuwe eisen in het bestek te vinden waren. Als je naar de EMVI-criteria van het bestek kijkt ...

De **voorzitter**: Wat zijn EMVI-criteria?

De heer **Eland**: Dat zijn de criteria voor de economisch meest voordelige inschrijving. In de hiërarchie die opgesteld werd, was een van de dingen dat je zo veel mogelijk proven technology moest leveren. Als we de eisen in het bestek beschouwden, zaten er heel veel dingen in die wij niet in het pakket hadden of op de toonbank hadden liggen.

De **voorzitter**: Is er expliciet gezegd: we willen proven technology? Vervolgens kreeg u dit eisenpakket waaraan u moest voldoen.

De heer **Eland**: Er was zo'n lijstje dat begon met de prijs per zitplaats, want die is heel belangrijk. Daarna volgden een aantal andere criteria waarop beoordeeld werd. Daar stond niet bij volgens welke weging, maar dat was in die tijd nog niet nodig. Een van die dingen was de hoeveelheid of de omvang van de proven technology die er in de aanbidding zat.

De **voorzitter**: Een vrij nieuw onderdeel is ERTMS. Kunnen wij daar even op inzoomen? Is ERTMS nou gemakkelijk in te bouwen in een nieuwe trein?

De heer **Eland**: Wat noemt u gemakkelijk?

De **voorzitter**: Voor uw bedrijf, Alstom, bijvoorbeeld.

De heer **Eland**: Voor ons was het te doen. Wij kenden ERTMS al vanuit de techniek en de apparatuur die je aan de baan zelf moet installeren. Wij kenden ook de technologie die je in de treinen moet installeren. Vaak zie je dat later een andere leverancier het deel aan de baankant installeert en dat de treinleverancier zijn eigen ERTMS-oplossing in zijn treinstellen installeert. En die twee systemen moeten dan goed met elkaar communiceren.

De **voorzitter**: We hebben verschillende mensen gesproken over ERTMS. Wij hebben er veel studie naar gedaan. Kan ik het als volgt samenvatten? ERTMS was wel nieuw, maar het was niet echt nieuw voor Alstom.

De heer **Eland**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Wat is een gangbare termijn om ERTMS in een trein in te bouwen? Er zijn verschillende versies. Misschien moet ik dat nog even duiden hierbij. Als er om een bepaalde versie wordt gevraagd, hoelang zou Alstom dan bezig zijn geweest om die in de trein in te bouwen?

De heer **Eland**: Daar kan ik geen goede inschatting van geven. Het inbouwen van de apparatuur in de trein zal zeker wel een of twee maanden duren, als je het goed wilt doen. Hoe meer treinen je maakt, hoe makkelijker en sneller het gaat. Daarnaast heb je natuurlijk de versies. Je begint met een versie. Het moet duidelijk zijn in welke versie je met de baanapparatuur moet spreken. Dat is dan het dialect waarmee je gegevens uitwisselt.

De **voorzitter**: Er zijn bestaande treinen en nieuwe treinen. Is er verschil in het inbouwen van ERTMS in een bestaande trein of het gaandeweg gedurende de bouw van een heel nieuwe trein inrichten van deze trein daarvoor? Gaat dat laatste sneller of niet sneller?

De heer **Eland**: Bij een nieuwe trein moet dat makkelijker – ik zal niet zeggen sneller – gaan, omdat je al van tevoren bij de inrichting van de cabine en van alle technische ruimtes die in engineering zijn, weet dat dat spul erin moet. Als je een bestaande trein hebt, is het vaak woekeren om nog een plek te vinden waar die apparatuur kan worden ingebouwd en aan de remsystemen en dergelijke kan worden gekoppeld. Bij een nieuwe trein moet het makkelijker zijn, ik wil niet zeggen in de tijd, maar wel qua gemak van inbouwen.

De **voorzitter**: En dat is dan minder dan vier maanden? Mag ik het zo begrijpen?

De heer **Eland**: Ik heb niet in de fabriek gewerkt, maar dat klinkt aanneemelijk; ja.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog enkele vragen over het moment waarop u het bestek zag. U zei dat u vond dat er wel heel veel nieuwe eisen waren. U was ook betrokken bij de marktconsultatie daarvoor. Waren die nieuwe eisen niet met het ministerie besproken?

De heer **Eland**: In z'n algemeenheid wel, maar uit de details die we daarna zagen, met name de eisen die aan het draaistelselsysteem werden gesteld, kwamen dingen naar voren waarvan wij zeiden: dat is echt innovatie; dat hebben we niet, want dat bestaat nog niet en dat is nog nooit gevraagd.

Mevrouw **Vos**: Dit is dus niet van tevoren uit de marktconsultatie gebleken? Ergens in de periode tussen het opstellen van het bestek en de marktconsultatie heeft men dus bedacht dat men innovaties op de treinstellen wilde.

De heer **Eland**: In het geval van de gesprekken die daarover met Alstom zijn gevoerd wel, ja.

Mevrouw **Vos**: Ja. U had het net over de EMVI-criteria, de criteria voor de economisch meest voordelige inschrijving. U zei dat uit die criteria bleek dat men proven technology wilde, maar dat men tegelijkertijd heel veel nieuwe eisen had. Wilt u daarmee zeggen dat het bestek op twee gedachten hinkte?

De heer **Eland**: Nee. Het speelde mee. Je moest in je bieding aangeven aan welke technische eisen je voldeed en aan welke nog niet. En daar kwam op een gegeven moment discussie over. Je moest een afweging maken. Als je zei dat je er nog niet aan voldeed, betekende dat impliciet: wij moeten misschien innoveren of meer geld investeren. Maar ja, als je iets nieuws ontwikkelt, heb je gewoon minder proven technology. Op zo'n moment is dat een beetje een afweging.

Mevrouw **Vos**: Als u keek naar die EMVI, zag u dat er de facto nog wel veel overleg zou moeten plaatsvinden.

De heer **Eland**: Ja.

De **voorzitter**: Ik wil nog even terug naar ERTMS. Het is u waarschijnlijk bekend dat ERTMS later nog een issue is geworden.

De heer **Eland**: Ja. Dat heb ik uit de pers begrepen.

De **voorzitter**: Kunt u daar iets over zeggen? Wat is uw beeld van wat daar is gebeurd?

De heer **Eland**: Het beeld dat opkwam, is hetzelfde als hetgeen u en ik waarschijnlijk in de pers hebben gelezen, namelijk dat het in de discussies over de planning van het leveren van de treinstellen van de firma die het gegund heeft gekregen, kennelijk heel lang heeft geduurd voordat men verder kon, doordat een bepaalde versie van de software nog niet bekend of vastgesteld was, in mijn termen gezegd. Ik meen me te herinneren dat dat het issue was. Dat vond ik verwonderlijk.

De **voorzitter**: Waarom vond u dat verwonderlijk?

De heer **Eland**: Omdat je in de tussentijd, dus voordat je het zeker weet, al heel veel aan een trein kunt ontwerpen en bouwen. Maar ik ken het contract met de firma AnsaldoBreda natuurlijk niet.

De **voorzitter**: U herkende de problematiek in de media niet. U zag dat niet zo als treinenbouwer.

De heer **Eland**: Als treinbouwer niet, nee.

De **voorzitter**: Ik ga nog even in op die eisen. We hebben vanochtend ook al een gesprek gevoerd over eisen. Als u een duiding moet geven aan de eisen, zijn dit dan typische eisen voor een hogesnelheidstrein of meer de eisen voor een snelle intercity? Wat is uw duiding van al de eisen die zijn gesteld?

De heer **Eland**: Zoals u het vraagt, waren er naast de gewone eisen die je van treinstellen in het intercitysegment tot 160 km/u of 200 km/u kent, toch ook heel veel eisen die uit het hogesnelheidssegment tevoorschijn kwamen, ook impliciete eisen. Als je naar 220 km/u moet, moet je ook de volgende stap nemen. Dan moet je iets extra's aan je draaistellen gaan

doen qua stabiliteit en ontsporingsbeveiliging. Ook krijg je een moment dat je aan de drukdichtheid van je wagons moet gaan werken. Daarnaast werden er ook veel eisen gesteld aan de brandveiligheid, niet zozeer vanuit het hogesnelheidssegment. Er was één eis dat je vuur 15 minuten binnen moest houden als het ergens ontstond. Dat betekende extra engineering van met name de delen van de trein waar motoren en hoogspanningssystemen zitten. Want die moet je helemaal inpakken. En dat was op dat moment niet gebaseerd op de proven technology die wij in huis hadden, want dat was nieuw. Dat waren dus zware eisen, voor zowel brandveiligheid als het quasihogesnelheidssegment dat erin zat.

De **voorzitter**: Waren het technische hoogstandjes?

De heer **Eland**: Nou, het was oplosbaar. Maar je moet extra research doen en extra testen. Je moet het warm kunnen maken. En dat alles moet binnen de tijd en voor een marktconforme prijs.

De **voorzitter**: Was het voor iedereen kostbaar?

De heer **Eland**: Dat kan ik niet ...

De **voorzitter**: Bent u op enig moment nog benaderd om mee te denken aan oplossingen?

De heer **Eland**: Ik heb er in die tijd aan gewerkt. Nee. Ik kan mij alleen herinneren dat we intern veel vragen aan elkaar hadden daarover en die hebben wij kunnen wisselen met de aanbestedende dienst.

Mevrouw **Vos**: We gaan naar de volgende fase, de biedingen. In de aanbestedingsprocedure dienden uiteindelijk vier potentiële bouwers rond april 2003 een bieding in. Twee vielen er onmiddellijk af, namelijk Siemens en Bombardier. De procedure ging toen verder met twee aanbieders, namelijk Alstom en AnsaldoBreda. Was u bij de indiening van de bieding op de hoogte van welke partijen er allemaal meededen bij de aanbestedingsprocedure?

De heer **Eland**: Ik heb mij afgevraagd of ik dat officieel heb geweten. Ik heb wel geweten dat er vier aanbieders waren.

Mevrouw **Vos**: Hoe wist u dat?

De heer **Eland**: Omdat ik toen rond het gebouw waar het ingediend moest worden, heb gelopen om te kijken wie er aankwamen. Toen heb ik herkend welke partijen daar hebben aangeboden.

Mevrouw **Vos**: Kan ik me dat zo voorstellen: u keek naar de kentekens en de auto's ...

De heer **Eland**: Zoiets, ja.

Mevrouw **Vos**: Toen had u door dat het om deze vier bouwers ging.

De heer **Eland**: Ik kan mij dus niet herinneren of wij er een officiële mededeling over hebben gekregen. Misschien staat er iets in het bestek over de fases. Het was duidelijk dat er vier aanbiedingen waren en vrij kort daarna was het duidelijk dat er twee waren afgevallen.

Mevrouw **Vos**: Even voor ons begrip: krijgt u in zo'n geval de opdracht om even uit te zoeken wie daar rondrijden?

De heer **Eland**: Er werd mij gevraagd om even in de buurt van het gebouw te blijven. Die aanbiedingen moesten natuurlijk op een bepaald uur U binnen zijn. Wij moesten twee keer twaalf sets aanbiedingen maken in het Nederlands en in het Engels. Dat zijn dus nogal wat dozen of kisten. Je zag dus wel of er een auto met veel spullen binnen kwam rijden in de garage. Zo is het gegaan.

Mevrouw **Vos**: U had dus van alle auto's met dozen achterin een vermoeden wie daarin zaten. Heeft HSA u later nog officieel meegedeeld welke partijen waren afgevallen?

De heer **Eland**: Dat weet ik niet.

Mevrouw **Vos**: Dat weet u niet. Wist u op een gegeven moment dat AnsaldoBreda uw enige concurrent was?

De heer **Eland**: Ja, dat hebben we geweten.

Mevrouw **Vos**: Hoe wist u dat?

De heer **Eland**: Dat noem je met een chique term «marktintelligentie». Daar zijn we dus achter gekomen. Het kan best zijn dat het ons een keer mondeling is meegedeeld, maar het was in ieder geval duidelijk dat we met z'n tweeën aan boord waren, ja.

Mevrouw **Vos**: Wanneer werd u dat helder? Weet u ongeveer wanneer dat was?

De heer **Eland**: De offerte is eind april ingediend. Ik denk dat we dat rond juni, juli moeten hebben geweten.

Mevrouw **Vos**: In juni of juli wist u al dat u met AnsaldoBreda was overgebleven. Dat was eigenlijk vroeg in de procedure. Wat was uw indruk van AnsaldoBreda als concurrent? Hoe schatte u de kansen van Alstom in?

De heer **Eland**: Dat zijn twee vragen. Onze indruk van AnsaldoBreda was dat Ansaldo niet de meest bekende concurrent was op het gebied van proven technology in dit toch wel quasi-highspeedsegment. Onze kansen, dat is een andere vraag. Als je naar de EMVI-criteria kijkt, weet je natuurlijk niet hoe men gaat beoordelen. Daar zitten ook criteria in zoals de prijs per zitplaats en zo. Er was toch wel veel waar deze firma op kon gaan scoren.

Mevrouw **Vos**: Ik heb altijd begrepen dat ervaring bij de aanbestedingsprocedures heel belangrijk is. U zegt net dat AnsaldoBreda niet bekend stond als een bouwer van hogesnelheidstreinen. Was het gevoel dan niet gelijk: onze kansen staan er wat dat betreft goed voor, omdat wij al de TGV hebben gemaakt?

De heer **Eland**: Nou, we hebben het toch altijd wel serieus bekeken.

Mevrouw **Vos**: Wat bedoelt u met serieus bekeken?

De heer **Eland**: Dat we een goede kans hadden, maar dat de andere partij ook een goede kans had.

Mevrouw **Vos**: Omdat u niet precies wist hoe de criteria gewogen zouden worden en wat uiteindelijk de doorslag zou geven?

De heer **Eland**: Dat klopt. Het bestek ging toch over een nieuw soort treinstel.

Mevrouw **Vos**: Dus alles was nieuw. Was van tevoren niet helder hoe de gunningscriteria precies gewogen zouden worden? Dan kun je namelijk een beetje een inschatting maken.

De heer **Eland**: Dat was niet bekend. In het bestek staat wel dat in de volgordelijkheid van prijs per zitplaats, onderhoud en de rest van het rijtje beoordeeld zou worden, maar niet wat de wegingsfactoren waren.

Mevrouw **Vos**: U wist dus niet hoe zwaar het zou wegen dat u wel ervaring had met hogesnelheidstreinen en dat een ander dat niet had. Dat was dus niet bekend.

De heer **Eland**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Oké, helder. Dan ga ik naar het volgende onderwerp. Vond u het eigenlijk een commercieel interessante opdracht?

De heer **Eland**: De opdracht was in die zin commercieel interessant, omdat er treinstellen gevraagd werden voor een tussensegment, namelijk het segment van 220 km/u, dat zich kennelijk ontwikkelde, waarschijnlijk in heel Europa, maar in ieder geval op de hogesnelheidslijn die daar speciaal voor geschikt is. Het was namelijk een echte hogesnelheidslijn.

Mevrouw **Vos**: Was dat commercieel interessant of was dat gewoon interessant voor een treinenbouwer?

De heer **Eland**: Voor een treinenbouwer is zoiets interessant, omdat je misschien een referentie opbouwt die je later ergens anders kan helpen. Sec gezien was de opdracht commercieel wat minder interessant, omdat de aantallen behoorlijk laag waren. In het bestek staat duidelijk – ik onderstreep dat – het aantal van 16 tot 26 treinstellen. Dat levert voor een trein die je voor een groot deel nog moet ontwikkelen in componenten en delen, wel hoge vaste kosten op die je slechts over een klein aantal treinstellen kunt uitsmeren.

Mevrouw **Vos**: Wat was dan de normale orde van grootte waar Alstom aan gewend was voor een vergelijkbare opdracht?

De heer **Eland**: Voor een vergelijkbare opdracht in het hogesnelheidssegment heeft Alstom natuurlijk heel lang geleden de TGV ontwikkeld. Die is doorontwikkeld en er zijn inmiddels nieuwe versies van. Van tevoren weet je dat daar in een aantal segmenten, met name in Frankrijk maar ook daaromheen, interesse en emplooi voor is. Dan heb je van tevoren een goede marktverwachting van zo'n ontwikkeling.

Mevrouw **Vos**: Hoeveel TGV's zijn er ongeveer gebouwd?

De heer **Eland**: Dat weet ik niet. Ik schat dat dat er in alle versies zeker meer dan 100 of 200 zijn geweest.

Mevrouw **Vos**: Dat is inderdaad wel een groot verschil met 16 tot 26. Kunt u het bod dat Alstom deed voor ons beschrijven?

De heer **Eland**: Welke aspecten daarvan?

Mevrouw **Vos**: Hoe zag het er ongeveer uit? Wat bood u aan?

De heer **Eland**: Wij boden een tweetal oplossingen aan, allebei een dubbeldeksoplossing. Wij hebben een aanbieding gedaan voor een trekduwcombinatie, push-pull, waarbij een aantal wagons getrokken of geduwd worden door een locomotief die daarvoor of erachter – dat hangt af van welke kant je oprijdt – geplaatst is. Een tweede aanbieding die is meegegeven, was gebaseerd op een trein waarbij de aandrijving verdeeld zit over de trein zelf. Dat noem je een electrical multiple unit. Dan zitten er op verschillende plaatsen in de trein aandrijvingen en is er aan twee kanten een cabine waarin de machinist zit. Dat waren onze twee aanbiedingen. Die waren enerzijds gebaseerd op een al bekende technologie voor de locomotief, de T13. Die bestond al wel, maar zou aangepast moeten worden. De wagons waren gebaseerd op de ontwikkelingen – wij noemden dit de M6-wagons – die wij toen aan het maken waren. Die waren dubbeldeks en zouden ook in België aangeboden worden. Het andere aanbod was gebaseerd op een familie intercitytreinen die toen de Coradia Duplex heette, maar die nog niet gebouwd was voor deze snelheden.

Mevrouw **Vos**: Bestond die Coradia Duplex al en werd die aangepast aan de eisen?

De heer **Eland**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Het waren dus allebei dubbeldeksreinen en ze konden ook allebei 220 km/u.

De heer **Eland**: We hebben ze als 220 km/u-treinstellen aangeboden.

Mevrouw **Vos**: Dat zijn dus twee bestaande platforms. Waren die platforms al geschikt voor 220 km/u of waren dat die 200 km/u-treinen?

De heer **Eland**: Die waren nog niet geschikt voor 220 km/u.

Mevrouw **Vos**: Die zou u dan nog geschikt gaan maken voor 220 km/u.

De heer **Eland**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Waarom hebt u geen TGV aangeboden?

De heer **Eland**: Enerzijds omdat de TGV veel duurder is dan een intercityachtig treinstel en anderzijds omdat de TGV wel proven technology lijkt, maar als je de TGV nieuw zou aanbieden, zou die ook behoorlijk omgebouwd moeten worden om te voldoen aan de eisen die op dat moment volgens het bestek gingen gelden. Er is verder geen sprake van geweest dat dit een oplossing zou kunnen zijn.

Mevrouw **Vos**: Zou het aantal zitplaatsen in een TGV wel aan de eis van de rond de 550 kunnen voldoen?

De heer **Eland**: Dat weet ik niet. Dat hebben wij buiten beschouwing gelaten op dat moment.

Mevrouw **Vos**: Nadat u het bod had ingediend – dat was dus in april 2003 – controleerde HSA of u voldeed aan alle gestelde eisen. Dat waren er ongeveer 1.750. Voldeed uw bod in eerste instantie aan al die eisen?

De heer **Eland**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Kunt u zeggen op welke punten het bod niet voldeed?

De heer **Eland**: Er werd onderscheid gemaakt tussen het voldoen aan de commerciële eisen en aan de technische eisen. We hebben wel een bod gedaan – dat mocht ook; dat stond zo beschreven – een aanbidding dus met een prijs die erbij hoort voor het voldoen aan alle commerciële eisen. Als je dat deed, mocht je ook een B-aanbidding doen waarbij niet alle commerciële eisen gehaald werden, waardoor de prijs natuurlijk gunstiger werd.

Mevrouw **Vos**: Welke was A en welke was B?

De heer **Eland**: De B-aanbidding was: niet voldoen aan alle commerciële eisen.

Mevrouw **Vos**: Was dat die trekduwcombinatie of was dat de electrical multiple unit?

De heer **Eland**: Nee, nee, nee, ik denk dat wij dat voor alle twee die aanbiddingen gedaan hebben. Er waren dus vier aanbiddingen op commercieel vlak. Daarnaast kan ik u zo niet zeggen aan welke punten van de technische lijst wij wel of niet voldeden in de eerste aanbidding. U zegt zelf dat er ontzettend veel eisen zijn gesteld.

Mevrouw **Vos**: Was er niet een eis uit de technische lijst waaraan u niet voldeed? Moet ik daarbij denken aan de grootte van de ramen of verkeerde techniek?

De heer **Eland**: Ik weet het echt niet. Het waren aspecten zoals draaistel-technologie, aerodynamica en het aantal zitplaatsen. Er waren een heleboel eisen die in eerste instantie niet als afvalseisen werden bestempeld. Maar er waren wel heel veel eisen. Je had meerdere mogelijkheden: «we voldoen» of «we voldoen niet helemaal, maar» of «lezen wij het nu goed dat ook ...». Dat is dus heel moeilijk te zeggen. Zo heeft onze aanbidding gestalte gekregen.

Mevrouw **Vos**: U zei net: oké, er waren veel eisen, maar daar kun je altijd over praten.

De heer **Eland**: Wij hebben de richting gekozen om over al die eisen eerlijk in gesprek te gaan. Wij zeiden: als je het sec leest, voldoen we niet sec. In het bestek stond ook dat er, als je door mocht, een onderhandelingsfase kwam waarin dit soort aspecten aan de orde kwam.

Mevrouw **Vos**: Zei u in die gesprekken: je stelt wel deze eis, maar je kunt het beter zus of zo doen? Hoe gingen die gesprekken? Wat was de insteek van die gesprekken?

De heer **Eland**: In de eerste aanbieding hebben wij beschreven hoe wij de eisen interpreteerden en welke oplossing wij zouden zien die misschien niet helemaal voldeed aan de gestelde eisen, op alle punten.

Mevrouw **Vos**: Kun je zeggen dat dat een realistische opstelling is?

De heer **Eland**: Ja, dat was een realistische aanbieding naar mijn idee of in mijn herinnering. Je zegt: u vraagt dit en wij kunnen u dit bieden; wij denken dat wij hiermee ook een passend voorstel doen.

Mevrouw **Vos**: Even voor ons begrip. Is het nou gebruikelijk dat je niet in eerste instantie voldoet aan alle eisen, maar dat je daar wel over in gesprek gaat?

De heer **Eland**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Waren er ook procedures waarbij je in één keer wel kon voldoen?

De heer **Eland**: Nou, ik heb er niet zo verschrikkelijk veel gedaan, want dat heeft op zich ook al jaren geduurd. Het was in de aanpak van Alstom in die tijd wel gebruikelijk om aan te geven over welke punten je op zijn minst met elkaar moest spreken, zodra je de eerste aanbieding deed.

Mevrouw **Vos**: Ja. Misschien moet ik mijn vraag iets meer verduidelijken. Is het gebruikelijk om in die fase in gesprek te gaan met de vragende partij en te zeggen: wat u wilt, kan eigenlijk niet; dat kun je beter zo doen? Is zo'n bestek, zeg maar, helemaal gebeiteld of kan dat uiteindelijk ook nog wel ...?

De heer **Eland**: In deze vorm van aanbesteden was het bestek niet gebeiteld en was er ook aanleiding om er daarna over in gesprek te gaan.

Mevrouw **Vos**: Hoe en wanneer communiceerde u met HSA over dit bod? Hoe ging dat?

De heer **Eland**: Wij hebben op een aantal momenten al contact gehad met elkaar, waarbij we het in eerste instantie al konden toelichten op hoofdlijnen. Wij hebben ook de aanbestedende partij een keer mogen uitnodigen naar onze fabrieken. Toen werd over een aantal punten gesproken met technici. Op een gegeven moment hebben wij een hele vragenlijst ontvangen. Men vroeg ons om die te beantwoorden. Die vragenlijst ging met name over de punten waarop ze nog geen voldoening hadden gevonden in onze aanbieding.

Mevrouw **Vos**: Wat doe je dan? Je krijgt een hele vragenlijst. Wat gaat er dan gebeuren?

De heer **Eland**: De vragenlijst is ergens halverwege juni 2003 ontvangen, meen ik. In mijn herinnering waren het iets minder dan 1.100 technische vragen.

Mevrouw **Vos**: Is dat veel, weinig of normaal?

De heer **Eland**: Wij vonden dat heel veel. Wij hebben die in een tijdsbestek van een maand mogen beantwoorden in het Nederlands. Die periode hebben wij allereerst gebruikt om de beantwoording te verzorgen met een hele club uit Frankrijk. Het ging over allerlei aspecten, van de deur en de beveiliging tot de aerodynamica. In de laatste periode hebben wij die antwoorden toen met een zevental mensen zitten te vertalen naar het Nederlands. Die beantwoording hebben wij toen weer ingediend bij de aanbestedende dienst.

Mevrouw **Vos**: En dat gebeurde allemaal in een maand tijd. Dat was hard werken.

De heer **Eland**: Ja, dat was inderdaad hard werken.

Mevrouw **Vos**: Op welk moment voldeed Alstom dan wel volledig aan de gestelde eisen?

De heer **Eland**: We hebben nooit volledig aan alle technische eisen voldaan.

Mevrouw **Vos**: Nooit?

De heer **Eland**: Ja, ook niet in de verbeterde aanbiedingen daarna. Wij hebben wel veel verbetering kunnen aanbrengen, maar wij hebben nooit 100% voldaan met een «we comply»-statement voor elke eis.

Mevrouw **Vos**: Is het normaal dat je op alle gestelde eisen «we comply» moet kunnen zeggen?

De heer **Eland**: Nee, niet in deze aanbestedingsvorm. Er wordt niet gezegd: u moet overal aan voldoen, anders valt u af.

Mevrouw **Vos**: Dus in de vorm was er al voor gekozen dat het niet 100% hoefde te voldoen. Dat was u helder.

De heer **Eland**: Impliciet staat het zo in het bestek. Het was wel duidelijk aan welke eisen je sowieso moest voldoen. Dat zijn ook de beschouwingen geweest die men in de quickscan heeft gedaan na het indienen van de eerste aanbieding. Een of twee van de aanbidders zijn daarop afgefallen.

Mevrouw **Vos**: Ik ga nu iets vragen over de aanbestedingsprocedure zelf. Meestal horen biedingen eerst beoordeeld te worden op de eisen. In een latere fase, kort voor de onderhandelingen, horen ze beoordeeld te worden op de gunningscriteria, de EMVI-criteria. Is deze procedure in die zin gegaan zoals het hoort?

De heer **Eland**: U noemt het woord «beoordeeld», maar wij hebben niet de indruk gekregen dat wij uiteindelijk beoordeeld zijn. Wij hebben de onderhandelingsfase – zoals ze dat noemden – doorlopen. Op een aantal moment hebben wij met elkaar kunnen spreken. Wij hebben ook de vragenlijst beantwoord en die antwoorden hebben wij ook mogen toelichten. Als ik mij goed herinner is er eind november 2003 een tweetal dagen gesproken met experts van de aanbestedende dienst, zowel uit Nederland als uit België. Daarna is op 5 december een final offer, zoals het

in het bestek heet, ingediend. Dan verwacht je dat de machines bij de aanbestedende dienst gaan draaien en dat men naar de criteria gaat kijken.

Mevrouw **Vos**: Wanneer verwacht u dat dan? U bent dus de hele tijd in gesprek over de criteria, de uitleg en dergelijke tot november. Kunt u ons uitleggen waarom er pas in november 2003 is gestart met de onderhandelingen? Was dat vanwege al dat overleg?

De heer **Eland**: Voor zover je het over onderhandelingen hebt ... Er is een aantal momenten geweest waarop wij met elkaar gesproken hebben. Een keer in het begin is gezegd: uw aanbieding van de Coradia Duplex nemen we niet mee in de beschouwing, want die vinden wij nu al niet goed genoeg qua zitplaatsen of ontsnapmogelijkheden. Ik weet niet wat de term was. Het was ons dus wel gelijk duidelijk dat wij op een aanbieding doorgingen, namelijk de push-pull. De echte onderhandelingen vonden pas plaats op het moment dat je vragen kreeg zoals: hoe zit dat, kun je dat niet verbeteren, wat betekent het als je dat wel doet? Dat zat verscholen in de vraag-en-antwoordfase die bij de beoordeling van de antwoorden erg lang heeft geduurd. In de tussentijd werden we echter niet gebeld met de vraag om het te komen uitleggen. We hebben dat eind november nog kunnen verduidelijken.

Mevrouw **Vos**: Eind november begon in uw beleving dus pas de onderhandelingsfase. Maar u zei ook: eigenlijk ben ik niet beoordeeld, want ik kreeg eigenlijk snel daarna het verzoek tot een best and final offer.

De heer **Eland**: Dan heb ik het verkeerd begrepen. De echte beoordeling op de criteria gebeurt in mijn beleving als je het best and final offer hebt ingediend, op basis van alles wat je in de tussentijd met elkaar besproken hebt. Ik neem aan dat dan de beoordeling plaatsvindt, waarna, zoals hier beschreven, de gunningsfase ontstaat. Je kunt in de tussentijd wel vragen hoe goed ze je vinden en of je nummer een of twee bent, maar dat krijg je natuurlijk niet te horen.

Mevrouw **Vos**: Ik houd u voor dat uit ons onderzoek blijkt dat de aanbieding van Alstom, de trekduwcombinatie, wel op gunningscriteria is beoordeeld. Wat vindt u daarvan?

De heer **Eland**: We zijn heel benieuwd hoe dat er dan uit heeft gezien.

Mevrouw **Vos**: Dat weet u niet?

De heer **Eland**: Nou ja, het is een heel raar antwoord. Wij komen misschien later nog toe aan wat er in december is gebeurd.

Mevrouw **Vos**: Wij komen inderdaad zo meteen op de fase van het final offer.

De heer **Eland**: Misschien dat wij dan ...

Mevrouw **Vos**: Ik probeer het zelf ook even te begrijpen. U bent tot november bezig met de verduidelijking van de criteria. U zegt: ik ben eigenlijk niet beoordeeld. Maar het is ons voorgekomen dat u wel beoordeeld bent op de gunningscriteria. U zegt: dat is ons nooit geworden?

De heer **Eland**: Waarbij ik onder «beoordelen» versta: u bent het wel of niet geworden of bent wel of niet de preferred supplier op basis van het feit dat u net iets beter bent; wij willen eerst met u verder praten over een contract. Dat bedoel ik met beoordelen.

Mevrouw **Vos**: Is u in die tijd ook gevraagd om eventueel de snelheid te verhogen naar 250 km/u?

De heer **Eland**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Helemaal niet?

De heer **Eland**: Nee.

De **voorzitter**: Het is wel de bedoeling dat een aanbestedingsprocedure helder en transparant is en dat iedereen die meedoet goed weet waar hij aan toe is. Als ik u zo hoor, hebt u dat niet zo ervaren.

De heer **Eland**: Dat klopt, waarbij ik de aantekening maak dat de wet- en regelgeving daarna wat strakker is geworden. In de fase die van tevoren ook in het bestek werd aangekondigd, zijn er wel momenten van overgang naar een volgende fase beschreven, maar daar werd niet bij beschreven op welke gronden dat gebeurde en die hoefden ons dan ook niet duidelijk meegedeeld te worden. Zo interpreteer ik het. Het was voor ons niet helemaal helder – dat ben ik met u eens – wanneer we nou naar de volgende fase gingen. Het was ons duidelijk dat onze aanbieding geaccepteerd was. Het was ons duidelijk dat wij in een onderhandelingsfase waren gekomen waarin met ons gesproken werd over een heleboel eisen en zaken die men toch wel ingevuld of verduidelijkt zou willen zien. Er is ons ook gevraagd om een final offer te maken. Dat waren de heldere punten in de procedure.

De **voorzitter**: Maar bij het overige, bijvoorbeeld de weging waarop u bent beoordeeld, tast u nog een beetje in het duister. Ik beluister eigenlijk dat u tot op heden niet precies weet waar u op bent beoordeeld in positieve dan wel negatieve zin.

De heer **Eland**: Dat klopt. We hebben inmiddels door de verhoren die u hiervoor hebt gevoerd, wat meer inzicht gekregen. Maar voor ons waren dat nieuwe dingen.

De **voorzitter**: In een aanbesteding kunnen allerlei aspecten een rol spelen. Wij hebben tot nu toe even gesproken over de gunningscriteria. Er zijn ook andere aspecten die mogelijk een rol hebben gespeeld. Hebt u de indruk dat er zaken een rol hebben gespeeld die niet direct in de aanbesteding waren besproken of voorgehouden, maar waarvan u toch het gevoel hebt gekregen dat ze een rol speelden?

De heer **Eland**: Bedoelt u naast de commerciële en technische aanbieding die wij deden? Nou, het was in die tijd wel duidelijk dat de firma Alstom breed – Alstom Transport is een deel van Alstom – in een financieel wat mindere situatie verkeerde. Daar zijn volgens mij ook audits op uitgevoerd door de Nederlandse Spoorwegen. Verder kan ik alleen maar gissen of dat heeft meegeholpen. Er is ons nooit verteld: u staat er slecht voor, dus u gaat niet door. Dat is zo niet gezegd.

De **voorzitter**: U hebt dus nooit de indruk gekregen dat de financiële positie een serieuze rol heeft gespeeld in de aanbesteding, maar u sluit dat ook niet uit.

De heer **Eland**: Ik sluit het niet uit, zeker omdat wij wisten dat mensen van de NS een keer bij ons een audit hebben uitgevoerd.

De **voorzitter**: Was het gebruikelijk dat er een audit werd gedaan naar de financiële positie, als Alstom een aanbieding deed? Of was dat een signaal voor u?

De heer **Eland**: Van Alstom weet ik het niet, maar het was wel een signaal. Ik begreep dat signaal ook wel. Je wilt als aanbestedende dienst natuurlijk wel weten met welke firma's je bezig bent, omdat dit lange trajecten zijn. Maar wij hebben dit niet als een bedreiging gezien, nee.

De **voorzitter**: We hebben uit verschillende verhoren en uit de stukken begrepen dat enkeldek en dubbeldek niet criteria waren die als zodanig waren geduid. Hebt u de indruk dat die wel hebben meegespeeld?

De heer **Eland**: Achteraf gezien wel, ja. Terugdenkend naar aanleiding van wat ik van uw verhoren heb opgepikt, weet ik wel dat ons een of twee keer gezegd is: ja, het dubbeldek, de bagage en dergelijke kunnen meewegen, maar die waren absoluut geen criterium in de uitschrijving.

De **voorzitter**: Maar men heeft u wel voorgehouden: goh, waarom een dubbeldek?

De heer **Eland**: Achteraf gezien is daar wel een keer een gesprek over geweest.

De **voorzitter**: Als ik vraag «waarom een dubbeldek», wat is dan uw antwoord aan mij?

De heer **Eland**: Omdat dit gebaseerd was op de technologieën die wij op dat moment het meest voorhanden hadden en waarmee we het meeste proven technology konden bieden. Zo herinner ik mij dat.

De **voorzitter**: U realiseerde zich dat er veel eisen waren – daar spraken wij in het begin over – en daarom wilde u aan die overall eis van proven technology voldoen. Daarom kwam u dus met die dubbeldekker.

De heer **Eland**: En vanwege de hoeveelheid zitplaatsen.

De **voorzitter**: Oké, dus ook vanwege de hoeveelheid zitplaatsen. Lag het voor de hand dat er dubbeldekkers zouden worden aangeboden?

De heer **Eland**: Wat mij betreft wel. Als je op een IC+-segment aanbiedt – zo noem ik het maar even populair – wil je voor de vervoersmogelijkheid waar men het over had bij de shuttle, zoals hij oorspronkelijk heette, toch zeker zo veel mogelijk passagiers op een comfortabele wijze en snel over wat grotere afstanden dan die van de intercity verplaatsen. Het echte hogesnelheidssegment brengt weer een heel ander soort comfort met zich dat ook minder stoeltjes oplevert. Zo hebben wij dat gezien.

De **voorzitter**: Er was dus iedere keer weer spanning tussen een intercity of een hogesnelheidstrein. Het zat er iedere keer een beetje tussenin en ook op dit punt was voor u beide mogelijk, namelijk dubbeldek en enkeldek.

De heer **Eland**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog een vraag aan u over dit onderwerp. U zei net dat u gekeken hebt naar onze verhoren en dat u nieuwe inzichten hebt opgedaan. Welke nieuwe inzichten zijn dat?

De heer **Eland**: Dat was met name inzicht in de tijdlijn die ik probeerde in te vullen, namelijk op welk moment met wie gesproken was en wanneer die final offers zijn binnengekomen. Het aspect van de enkeldeksoplossing kwam daarbij ook naar voren in die zin dat men bij de NS, bij NS Financial Services Company en misschien ook bij de Belgische spoorwegen daar toch ook wel van gecharmeerd was.

Mevrouw **Vos**: Sorry, waar waren de Belgische spoorwegen van gecharmeerd?

De heer **Eland**: Van de Belgische spoorwegen weet ik het niet zeker, maar de aanbestedende dienst was in ieder geval wel gecharmeerd van de enkeldeksoplossing die de andere partij aanbood.

Mevrouw **Vos**: Was dat zo, omdat een dubbeldekstrein gewoon oncomfortabeler is voor een reiziger?

De heer **Eland**: Nee, maar ik heb allerlei aspecten gehoord. U weet meer van die verhoren, ik heb ze alleen gezien. Daarbij het ging over het zich verplaatsen met bagage binnen de trein, omdat je een wat langere afstand aflegt. Ook ging het over het in- en uitstaperegime. Bij mijn weten hebben wij daar trouwens wel berekeningen over gemaakt, omdat wij natuurlijk iets moesten zeggen over de snelheid en de reistijd.

Mevrouw **Vos**: Maar het is u dus eigenlijk pas vorige week geworden dat dit zo belangrijk was? Dat was dus niet zo helder.

De heer **Eland**: Ja, dat het zo belangrijk is geweest, is mij na vorige week pas geworden.

Mevrouw **Vos**: U had het net ook al over de tijden. Ik wil het nu hebben over de fase van het best and final offer, uw finale bod. Eind november 2003 vroeg HSA u om een eindbod. Dat was het best and final offer. Dat moest u uiterlijk op 5 december 2003 uitbrengen. Het ging op dat moment om een bod voor 23 treinen. Dat is een bekend moment in aanbestedingsprocedures. Op basis van een best and final offer wordt uiteindelijk een keuze gemaakt.

De heer **Eland**: Het ging over negentien treinstellen in de basis en vier in optie.

Mevrouw **Vos**: Toen werd ook bepaald welke partij de voorkeurspositie kreeg. U dient op 5 december het best and final offer in. In hoeverre week het bod van 5 december af van uw eerste bod?

De heer **Eland**: Nou, en detail weet ik dat echt niet meer, maar we hebben daar in ieder geval de uitkomsten van de onderhandelingen op basis van de vragenlijst die wij in technische zin met elkaar gevoerd hadden, in verdisconteerd. Wij hebben verbeteringen aangebracht en op een aantal punten hebben wij gezegd: wij voldoen of u ziet dat wij voldoen, want dat hebben wij meegenomen. En toen is er – maar dan moet ik gissen – een beste prijs neergelegd, neem ik aan.

Mevrouw **Vos**: En die beste prijs was wellicht iets lager dan het eerdere bod.

De heer **Eland**: Ja, dat denk ik wel.

Mevrouw **Vos**: Want over dat eerdere bod heb je dan vragen gekregen en uiteindelijk ...

De heer **Eland**: Je best and final offer heeft ook met de prijs te maken.

Mevrouw **Vos**: Hebt u dat best and final offer na 5 december nog aangepast?

De heer **Eland**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Niet dus; het was een final offer. Toen gebeurde er iets bijzonders in deze procedure. Een paar dagen na het indienen van uw best and final offer, dus een paar dagen na 5 december, vroeg HSA u een nieuwe aanbieding te doen en wel voor twaalf in plaats van die negentien plus vier treinen. Hoe ging dat? Kreeg u een telefoontje, een e-mail of een formele brief? En wanneer was dat precies?

De heer **Eland**: Precies weet ik het niet meer. Volgens mijn geheugen zijn wij kort na 5 december gebeld door de heer Smulders.

Mevrouw **Vos**: Gebeld dus.

De heer **Eland**: Hij vroeg of ik langs kon komen op het kantoor van HSA.

Mevrouw **Vos**: In Utrecht?

De heer **Eland**: Ja, in Utrecht. Ik heb daarover contact gehad met mijn leidinggevende in Parijs. Hij zei: ga het maar aanhoren; er is iets, we horen het wel. Ik ben dus naar dat kantoor gegaan. Daar werd ik ontvangen door de heer Smulders en de heer Kitzen. Die hebben mij verteld dat er omstandigheden waren waardoor men met minder treinstellen wilde beginnen op deze concessie. Toen hebben ze mij gevraagd of mijn firma de aanbieding wilde aanpassen naar twaalf treinstellen, op basis van wat wij inmiddels met elkaar gewisseld hadden en ook aangeboden hadden, met eventueel een optie; dat is geloof ik al verteld. Het ging voornamelijk om twaalf treinstellen.

Mevrouw **Vos**: Het gaat even om het moment. U zei net: dat is nieuw inzicht voor mij. Toen de heer Smulders u belde, zei hij nog niet waar het over ging. U hebt even met uw collega's in Frankrijk overlegd of u al dan niet naar de afspraak zou gaan op die dag. U kunt in uw agenda waarschijnlijk nog vinden wanneer u dat gehoord hebt.

De heer **Eland**: Wij hebben hier in de voorgaande periode ook naar gezocht, maar ik heb dat niet kunnen vinden. In mijn herinnering is het rond de tien dagen na 5 december.

Mevrouw **Vos**: Rond half december hoorde Alstom dus pas dat het bedrijf een nieuw best and final offer moesten indienen voor een veel lager aantal treinen?

De heer **Eland**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Hoe reageerde Alstom op deze vraag?

De heer **Eland**: Daarna is het natuurlijk ook schriftelijk aan ons medege-deeld. Alstom heeft toen als volgt gereageerd: wij willen eerst dat u op basis van het BAFO ...

Mevrouw **Vos**: «BAFO» is best and final offer.

De heer **Eland**: ... van 5 december laat weten met welke preferred supplier – sorry dat is weer Engels – u door wenst te gaan, want in het bestek staat beschreven dat je dan een gunningsfase ingaat. Mochten wij dat zijn, zullen wij daarna reageren. Maar tot die tijd krijgt u van ons geen aanbieding.

Mevrouw **Vos**: Dus de reactie van Alstom was: volg nu eerst de eigen procedure; beoordeel ons op de gunningscriteria en daarna praten wij verder.

De heer **Eland**: Ja. Ik weet niet of de argumentering daarvoor meteen is meegegeven, maar die is altijd als volgt geweest. Ten eerste vraagt u na het moment van best and final offer een nieuwe aanbieding, maar dat is volgens ons buiten de procedure. Ten tweede vraagt u iets wat buiten de besteksbandbreedte valt, namelijk twaalf treinen, terwijl er toch duidelijk overal zestien tot zesentwintig treinen staat.

Mevrouw **Vos**: Kunt u de formulering «buiten de besteksbandbreedte» even uitleggen? Is het niet toegestaan om zo veel minder te vragen? Wat bedoelt u met de bandbreedte?

De heer **Eland**: Ik weet niet of dat op dat moment niet mocht. Het was onze interpretatie van de vraag die men ons stelde. Wij hebben dus niet keihard gezegd: wij doen nooit meer mee. Wij hebben ook niet gezegd: we trekken ons terug. Wij hebben gezegd: wij willen eerst weten wat u nou in uw gunningscriteria van onze aanbieding van 5 december vond. Als daaruit was gekomen dat zij sowieso voor de andere partij hadden gekozen – maar dat is mijn vervolgiinterpretatie – hadden wij elkaar een hand gegeven en was het klaar geweest.

Mevrouw **Vos**: Dat is echter niet gebeurd, want u zei net dat u nooit beoordeeld bent op de gunningscriteria en dan hebt u het echt over dit moment.

De heer **Eland**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Heeft HSA nog toegelicht waarom er na die best and final offers nieuwe aanbiedingen gevraagd werden? Hebben ze dat goed uitgelegd?

De heer **Eland**: We hebben wel een gesprek aangevraagd daarna, meer in juridische zin. We zijn op het kantoor van de NS geweest met vertegenwoordigers van de aanbestedende dienst. Daar was een juriste bij van de NS. Wij hebben daar ook met onze legal counsel vragen gesteld, zoals: hoe kan het nou dat u in deze fase een andere vraag gaat stellen? Daar hebben wij herhaald wat we in eerste instantie zeiden en dat duidelijk uitgelegd. Wij zeiden: u treedt wat ons betreft buiten de bandbreedte en bovendien moet u ons eerst beoordelen op basis van het echte best and final offer. Nou, daar kwam in mijn herinnering niet veel meer uit dan dat wij de standpunten met elkaar hebben gewisseld. Dat was het dan.

Mevrouw **Vos**: U zat dus op het kantoor van de NS en niet bij HSA? Begrijp ik dat goed?

De heer **Eland**: Ik kan mij herinneren dat wij niet bij HSA zaten, maar in gebouw vier in Utrecht, dus gewoon in Utrecht bij de NS.

Mevrouw **Vos**: Weet u nog wanneer dat gesprek plaatsvond? Was dat nog in december of in januari?

De heer **Eland**: Ik weet het niet echt zeker. Het is niet later dan januari geweest.

Mevrouw **Vos**: Tijdens dat gesprek kwam u eigenlijk niet echt verder. U wisselde standpunten uit en dat was het.

De heer **Eland**: Dat was het.

Mevrouw **Vos**: Is er een gespreksverslag gemaakt van die gesprekken?

De heer **Eland**: Ik heb hierover nog wel contact gehad met Alstom. Zoals u weet, werk ik daar al heel lang niet meer. Wij hebben dat niet kunnen terugvinden.

Mevrouw **Vos**: Is het volgens de regels van de aanbestedingsprocedure op dat moment toegestaan om nog om een andere bieding te vragen en om eentje van zo veel minder?

De heer **Eland**: Ik ben geen jurist. Dat weet ik niet. Daar kan ik geen goed antwoord op geven.

Mevrouw **Vos**: Het bevreemdde u wel. Alstom heeft gezegd dat het bevreemdend was dat Alstom na een best and final offer nog een final offer moest maken. U hebt ook gezegd dat het zeer vreemd was dat het om een verminderd aantal ging.

De heer **Eland**: Ik denk dat die combinatie voor ons de reden was om er eerst even niet op in te gaan.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat het buiten de procedure viel. Wat bedoelt u daarmee?

De heer **Eland**: In het bestek worden de fases aangestipt. Daar staat de gunningsfase na het final offer. In de gunningsfase beoordeelt de dienst de zaken en zegt: wij gaan eerst eens proberen om met u een contract te sluiten.

Mevrouw **Vos**: Dat is niet gebeurd. U hebt vorige week wellicht gehoord dat in die tijd wel al gesproken werd met de andere partij.

De heer **Eland**: Ja.

De **voorzitter**: U geeft aan dat u een aantal verhoren hebt gehoord. Het is misschien goed om even een paar punten naar voren te halen. U hebt dan waarschijnlijk ook gehoord dat de NS eraan bijgedragen heeft dat het aantal treinen is verminderd. Men wist dit dus al voor het best and final offer. U hebt HSA horen zeggen dat zij het nog niet zo scherp hadden op het moment dat ze om het best and final offer vroegen. Nu ben ik benieuwd hoe u het volgende duidt. U zat op dat moment bij de NS. Is het u bekend geweest dat de NS op dat moment eigenlijk een gesprek voerde over het best and final offer, terwijl de NS al wist dat ze minder treinen ging bestellen op het moment dat HSA u dat best and final offer vroeg? Is dat aan de orde geweest?

De heer **Eland**: Ik zat toen bij Alstom, maar ik praatte met de NS. Wij hebben misschien aan het einde ook wat mensen van de NS Financial Services Company ontmoet. Dat was voor ons nieuw.

De **voorzitter**: Hebt u de indruk gehad dat de NS open was tegenover u, namelijk dat de NS dit eigenlijk al wist op het moment dat HSA het best and final offer vroeg?

De heer **Eland**: Dat is een interpretatie achteraf, omdat ik nu gehoord heb hoe de verschillende ...

De **voorzitter**: Wat vindt u daarvan?

De heer **Eland**: Nou, mijn oordeel daarover is dat er op dat moment geen level playing field meer was in de procedure. Dat is een net woord dat je vertaalt met «alle partijen hebben gelijke kansen op dat moment». Eigenlijk had men de beslissing al genomen dat men met minder treinen zou beginnen en toch vroeg men om een best and final offer. Dat kan natuurlijk komen omdat het een paar dagen of weken kost als je iemand vraagt om een BAFO te maken. Het kan dus ook parallel gelopen zijn; dat weet ik niet.

De **voorzitter**: Vanmorgen hebben we horen zeggen dat zo'n aanbestedingsprocedure voor een treinenbouwer wel 1 miljoen euro kan kosten. Zijn dat bedragen waar Alstom mee gerekend heeft bij de aanbidding? Of rekende u inmiddels misschien nog wel met meer, omdat Alstom langer in de procedure zat en met een team alle eisen had besproken?

De heer **Eland**: Wij hebben wel een inschatting gemaakt, maar dat was voor de hele periode vanaf de marktconsultatie. Wij hebben nog budgettoffertes voor de verschillende aanbieders voor de concessie gemaakt. De tenderkosten, zoals die heten, liggen tussen de 4 en 5 miljoen.

De **voorzitter**: En dan hebt u aan het eind het gevoel dat het geen gelijk speelveld was en dat u niet bent beoordeeld op basis van wat u was gevraagd. U stipte de discussie over het level playing field aan. Had u het idee dat anderen al eerder wisten dat er minder treinen zouden worden besteld? Wat bedoelt u precies met level playing field?

De heer **Eland**: Nee, ik bedoel niet het aantal treinen. Het gaat meer over de preferentie die op een gegeven moment wordt uitgesproken voor een andere snelheid, misschien, en voor een singledekker. Dat soort zaken. Het is voor mij ook heel vreemd geweest – dat hoorde ik ook tijdens de verhoren – dat de andere partij nog na het toch wel magische moment van 5 december betere aanbiedingen of addenda heeft ingediend. Ik weet alleen niet of men die heeft meegenomen. Je kunt natuurlijk mailen of schrijven wat je wilt, als je de beoordelingsfase start, moet je dit eigenlijk ter zijde leggen. Maar goed.

De **voorzitter**: Gaat het dan ook over een majeur punt, namelijk niet langer 220 of 230 maar 250? Is dat nog een issue? Is dat u ook gevraagd?

De heer **Eland**: Nee, dat is mij niet gevraagd.

De **voorzitter**: U bent niet gevraagd om op enig moment een snellere trein te leveren?

De heer **Eland**: Over die 230 heb ik nagedacht. Ik kan mij alleen herinneren dat dit in de beschouwing van de snelheid, met name het aanzetten en vertragen en het in- en uitstappen, voor zover je dat op zo'n moment kunt inschatten, geen zwaar punt is geweest, temeer omdat in het bestek ook staat dat de maximumsnelheid onder 25 kV 220 km/u moet zijn. Het regeltje daaronder is: in ieder geval ook 110% correct uitgevoerd moet kunnen worden. Je moest dus sowieso een trein hebben die onder die rijdraadspanning 10% harder moest kunnen rijden. Daar hebben wij aan voldaan.

Mevrouw **Vos**: Ik wil graag naar de laatste fase. Waarom wilde Alstom eigenlijk geen nieuwe bieding indienen? De andere partij deed dat wel.

De heer **Eland**: In ieder geval hebben we op dat moment besloten om niet meteen een nieuwe aanbieding te doen. Er waren wel meerdere meningen binnen het Alstom-concern. Uiteindelijk is in latere beschouwingen besloten om geen aanbieding te doen voor twaalf treinen, omdat dit commercieel heel onaantrekkelijk zou worden gezien de vaste kosten die wij hadden. Bovendien, waarom zou je zulke ongelooflijk innoverende zaken doen voor slechts twaalf treinstellen? Op dat moment was er geen enkele zekerheid dat de opties misschien later gevraagd zouden worden.

Mevrouw **Vos**: Er waren meerdere meningen. Wie ging er uiteindelijk over het besluit? Wat vond u zelf?

De heer **Eland**: De verkoopdirectie in Parijs heeft het uiteindelijke besluit genomen. Het deel van Alstom dat heel graag door wilde gaan, was met name de fabriek in Valenciennes die daar natuurlijk weer een interessant stuk werk in zag. Dat is ook heel begrijpelijk, maar die hadden het uiteindelijk niet voor het zeggen.

Mevrouw **Vos**: Zijn dat de twee meningen? Wij hadden het net over de vraag of het commercieel of technisch interessant was. De partij binnen Alstom die het technisch interessant vond, wilde dus liever doorgaan. De hoofddirectie in Parijs echter niet. Wat vond u zelf?

De heer **Eland**: Ik heb daar zelf mixed feelings over gehad. Ik kon het mij commercieel gezien goed voorstellen dat we, zeker op dat moment en in die omstandigheid, ons kruit even droog hielden. Ik vond dat wel enorm jammer, want je hebt er toch je ziel en zaligheid ingestopt.

Mevrouw **Vos**: Hoelang hebt u aan deze tender gewerkt?

De heer **Eland**: Ik ben er vanaf het begin bij betrokken geweest. Ik heb ook andere dingen gedaan, maar dit was mijn hoofdactiviteit in de periode vanaf marktconsultatie tot eind 2003.

Mevrouw **Vos**: December 2003 was dus een behoorlijke domper.

De heer **Eland**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Wat was uw reactie op de stellingname van de Franse directie die dit uiteindelijk besloot?

De heer **Eland**: Die heb ik mede helpen uitvoeren.

Mevrouw **Vos**: HSA constateerde toen dat Alstom zich met het niet indienen van een nieuw bod de facto terugtrok uit de procedure. Er ontstond toen een briefwisseling tussen Alstom en HSA over wat Alstom nou daadwerkelijk zou doen, dus of Alstom zich wel of niet had teruggetrokken. Klopt dat?

De heer **Eland**: Die briefwisseling ken ik niet.

Mevrouw **Vos**: Wat vond u van het standpunt van de andere kant, namelijk dat men niet op basis van de twee best and final offers wilde kiezen? Begreep u dat?

De heer **Eland**: De NS werd geconfronteerd met het feit dat wij nog even niet wilden aanbieden. Wij hebben dat ook toegelicht. Hun interpretatie was toen dat wij ons terugtrokken. Dat was hun stelling. Zij werden dus geconfronteerd met één aanbieder. Want in de gunningsfase, die ook beschreven staat, heb je idealiter een aantal aanbieders die het zouden kunnen worden. Je hebt een voorkeur voor een aanbieder op grond van de criteria en daar probeer je een contract mee af te sluiten. De andere gaan dan in de ijskast, om het populair te zeggen. Mislukken de onderhandelingen, dan kun je altijd nog teruggrijpen op de nummer twee, maar die had men dus toen niet.

Mevrouw **Vos**: Vond u het eigenlijk dom om met maar één partij door te gaan?

De heer **Eland**: Nou ja, dom. Met veel respect voor de klant zeg ik: ik vond het onhandig. Ik denk dat de klant in een wat moeilijke positie kwam.

Mevrouw **Vos**: Is dat hetgeen wij vorige week de «fuik» hebben genoemd?

De heer **Eland**: Ja.

Mevrouw **Vos**: ... en een touw erom, hoor ik net.

De heer **Eland**: Ja, maar wij hebben dat touw niet gespannen, in ieder geval niet bewust.

Mevrouw **Vos**: Had Alstom nog andere overwegingen om geen nieuwe aanbidding te doen?

De heer **Eland**: Nee, wij hebben geen andere overwegingen gehad om geen nieuwe aanbidding in te dienen. We hebben wel besloten om er geen juridische zaak van te maken, want dat had natuurlijk wel gekund. Wij hadden dit natuurlijk kunnen laten voorkomen in een kort geding of zo.

Mevrouw **Vos**: Waarom hebt u dat niet gedaan?

De heer **Eland**: Wij achtten dat op dat moment niet opportuun, omdat wij ook nog in een andere aanbestedingsprocedure met de NS zaten voor de vervanging van het sprintermaterieel.

Mevrouw **Vos**: Dus om de relatie niet te belasten ...

De heer **Eland**: Nee, wij wilden die relatie niet belasten. Dat is een duidelijke overweging geweest.

Mevrouw **Vos**: Maar had u dan een zaak gehad? U hebt net een aantal dingen geschetst over het niet voldoen aan de aanbestedingsprocedure. Denkt u dat Alstom dat had kunnen winnen?

De heer **Eland**: Nogmaals, ik ben geen jurist. Als dat de enige relatie was geweest die wij op dat moment met de NS hadden gehad, beter gezegd met HSA, had die zaak wat mij betreft zeker kans van slagen gehad, in die zin dat in een rechtszaak besloten zou worden dat, op grond van de BAFO van 5 december, alsnog eerst een duidelijk besluit genomen moest worden en ook getoond moest worden wie het zou hebben gewonnen.

Mevrouw **Vos**: Maar u hebt dat niet gedaan, omdat u ook bezig was met een andere opdracht die misschien commercieel interessanter was. Daarom wilde u de relatie niet verstoren.

De heer **Eland**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Op diverse plekken in de media is de verdenking geuit dat zich in deze aanbestedingsprocedure onrechtmatigheden hebben voorgedaan. Hebt u daar zelf ooit signalen van gekregen, behalve de slordigheden waar we het net over hadden?

De heer **Eland**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Hebt u zelf misschien ooit gedacht dat er dingen gebeurden die niet in de haak waren?

De heer **Eland**: Daar kan ik geen antwoord op geven.

Mevrouw **Vos**: Waarom kunt u daar geen antwoord op geven?

De heer **Eland**: Ik heb feitelijk geen aanleiding gehad om te denken dat er onregelmatigheden waren. Daar heb ik ook geen bewijzen van.

Mevrouw **Vos**: Behalve dat het erg frustrerend voor u was om zo veel jaren hiermee bezig te zijn en dat ...

De heer **Eland**: Ja, maar dat is natuurlijk het lot van dit soort heel grote aanbiedingen. Het is zwart of wit.

Mevrouw **Vos**: Heeft ook meegespeeld dat Alstom de TGV's voor Thalys leverde en dat bedrijf in principe een concurrent was van die nieuwe lijn?

De heer **Eland**: Daar heb ik geen weet van.

Mevrouw **Vos**: Is dat ook nooit besproken ergens bij de koffieautomaten?

De heer **Eland**: Nee, niet serieus en ook niet bij de koffieautomaat.

Mevrouw **Vos**: Hoe verhoudt Alstom zich tot de Franse spoorwegen? Zijn beide eigendom van de Franse staat?

De heer **Eland**: Nee. De Franse staat en SNCF waren op dat moment geen eigenaar van Alstom. De enige relatie die er was, was dat SNCF mee heeft geholpen bij de ontwikkeling van de eerste series TGV's. Zij waren eigenaar van de eerste ontwerpen van de TGV's.

Mevrouw **Vos**: Daarna is dat op zichzelf komen te staan in die zin dat iedere spoorwegmaatschappij TGV's kan kopen en SNCF daar niet moeilijk over doet.

De heer **Eland**: Nou, het is een product van de firma Alstom. Ik heb nooit TGV's verkocht, dus ik weet niet hoe dat gaat bij hen.

De **voorzitter**: U hebt een aantal dingen gezegd over de manier waarop deze aanbestedingsprocedure in uw beleving is verlopen. U hebt de heer Döbken waarschijnlijk ook horen zeggen dat hij wel het idee heeft dat er aanbestedingsrechtelijke risico's zijn genomen.

De heer **Eland**: Ja.

De **voorzitter**: Hoe duidt u die risico's vanuit Alstom gezien?

De heer **Eland**: Dan kom ik terug op wat ik net schetste. Het risico was dat wij een geding zouden hebben aangespannen en dat wij dat ook gewonnen zouden hebben, waarop de aanbestedende dienst misschien zijn mening of procedure had moeten wijzigen. Dat was het risico en dat verbind ik met hetgeen de heer Döbken zei, namelijk dat ze met een enorme tijdsdruk zaten voor het gaan rijden met dit materieel op de lijn.

De **voorzitter**: Was het feit dat er tijdsdruk was volgens u een van de redenen waarom een aantal fases in uw ogen misschien niet eerlijk zijn verlopen? Hoe moet ik uw opmerking over tijdsdruk begrijpen?

De heer **Eland**: Dat hoort u mij niet zeggen. De risico's die ik interpreteerde uit het verhoor waar u het over hebt, gingen met name over het feit dat HSA of NS Financial Services Company besloten heeft om toch een aanbidding te vragen voor een minder aantal, dus buiten de bestekgrenzen.

De **voorzitter**: Oké, dat richt zich dus daarop.

De heer **Eland**: Ja.

De **voorzitter**: Mag ik het zo begrijpen dat u vindt dat u niet eerlijk bent beoordeeld in deze aanbestedingsprocedure of misschien niet bent beoordeeld?

De heer **Eland**: Ik heb nog steeds het gevoel dat ik niet beoordeeld ben. Of dat eerlijk is geweest ...

De **voorzitter**: De aanbestedingsprocedure heeft uiteindelijk toch tweeënhalf jaar geduurd. U gaf aan dat er tijdsdruk op zat. Is dat nou bijzonder?

De heer **Eland**: Tja, wat is lang? Wij hebben wel vergelijkingsmateriaal want wij hebben andere aanbiedingen in Nederland gedaan voor bijvoorbeeld het regionale vervoer. Daar ging het wat sneller, maar daarbij ging het natuurlijk ook om andere technologie en een andere omvang, met name de technologische omvang van het materieel.

De **voorzitter**: Zijn er nog aspecten waar niet expliciet naar is gevraagd, maar die u wel wilt inbrengen in dit verhoor?

De heer **Eland**: Nee, ik denk dat alles wat ik verwachtte en wat ik graag zou willen inbrengen, aan de orde is geweest.

De heer **Elias**: Ik heb nog één vraag. Ik hoor u in dit verhoor, waar ik geboeid naar geluisterd heb, vertellen: eigenlijk ligt die aanbidding van ons er nog steeds. We hebben er niet over geprocedeerd ...

De heer **Eland**: Nou, ik denk dat die inmiddels verlopen is.

De heer **Elias**: U zegt: om commerciële redenen hebben wij bewust nagelaten om te procederen; er liep een andere order en je gaat de hand die je voedt, niet bijten. Heb ik dat zo goed begrepen?

De heer **Eland**: Dat is mooi gezegd.

De heer **Elias**: Uiteindelijk was het helemaal mislukt met de Fyra en werden de treinen naar Watergraafsmeer gesleept. Heeft Alstom toen overwogen om te zeggen: we hebben nog een aanbidding liggen en als we nu beginnen dan is het er binnen twee of drie jaar?

De heer **Eland**: Dat mag u de directie van Alstom vragen, want ik ben daar in 2008 vertrokken.

De heer **Elias**: Maar u had dat eventueel kunnen adviseren of bedenken.

De heer **Eland**: Nou ik denk dat iedereen in binnen- en buitenland die dit zag gebeuren, er wel gedachtes over heeft gehad. Ik weet zeker dat dat niet gebeurd is.

De heer **Elias**: Oké.

De **voorzitter**: Dat was dan de slotvraag van dit verhoor. Daarmee sluiten we af.

Sluiting: 12.42 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 27 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Veenman (oud-president-directeur NS), die wordt bijgestaan door mevrouw Schumacher.

Aanvang: 14.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Veenman de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Veenman. U werd in 2002 president-directeur bij de NS. U trad aan in een roerige tijd. In januari 2002 waren uw voorganger, president-directeur Huisinga, en collega Lantain opgestapt, evenals de voltallige raad van commissarissen. Nadat er een halfjaar een interim-directie had gezeten, nam u in november 2002 de leiding van de Nederlandse Spoorwegen over. U hebt dat zo'n zeven jaar gedaan. In die periode speelden de hsl-concessie en het vervoer over de hogesnelheidslijn naar het zuiden. Wij zullen in dit verhoor met name daarop ingaan. Wij zullen u diverse vragen stellen over de financiële situatie en over de financiële vooruitzichten van High Speed Alliance, het bedrijf dat de verantwoordelijkheid had genomen om dat vervoer tot stand te brengen. Wij verhoren u over het memorandum van overeenstemming dat u in 2008 heeft gesloten met de Staat. Wij verhoren u over de materieelbestelling van de Fyra en over de relatie tussen de NS en de Staat.

Dit verhoor zal met name door de heren Elias en Van Gerven worden gedaan. De heer Van Gerven zal de eerste vragen aan u stellen.

De heer **Van Gerven**: Meneer Veenman, u nam medio 2002 het roer over, in een voor de NS toch wel erg roerige periode: die tussen 1998 en 2002. U nam het roer over van interim-president-directeur Noordzij. Wat voor organisatie trof u aan?

De heer **Veenman**: Een organisatie die nog erg bezig was met alle vraagstukken rond de start van de HSA, maar vooral ook een organisatie die heel druk bezig was met de naweeën van het rondje om de kerk en de onrust die er was. Het was een van mijn opdrachten om te zorgen voor de terugkeer van de rust. Het was ook een organisatie die in haar kosten en baten niet in balans was. Met andere woorden, vier van de vijf bedrijfsonderdelen waren verlieslatend. Het was ook een deel van mijn opdracht om ervoor te zorgen dat we weer uit de verliezen zouden komen.

De heer **Van Gerven**: U zei: een onrustige organisatie, niet helemaal stabiel. U zei ook: vier verlieslatende onderdelen. Welke waren dat?

De heer **Veenman**: Alle activiteiten van de NS behalve het stationsdeel schreven rode cijfers. Dus ook het nationaal vervoer, het hoofdrailnet, schreef rode cijfers.

De heer **Van Gerven**: Zat daar ook de hogesnelheidslijnconcessie bij? Uiteraard komen we daar nog over te spreken. Of had u daar nog niet direct een oordeel over? Dat zat niet bij die vier verlieslatende onderdelen?

De heer **Veenman**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Wat was uw concrete opdracht?

De heer **Veenman**: Zoals ik u net zei, ten eerste zorgen voor rust in de organisatie. U herinnert zich ongetwijfeld dat we uit die roerige periode kwamen, met het rondje om de kerk, een gehalveerde directie, een geheel vernieuwde raad van commissarissen. De opdracht aan mij was om er in ieder geval voor te zorgen dat er rust in de organisatie zou wederkeren. Mijn taak was vooral – wij hadden namelijk specifieke directietaken – om ervoor te zorgen dat de rust zou wederkeren in het vervoer over het hoofdrailnet en tegelijkertijd om te zorgen voor een herstel van het rendement dat nodig is voor de continuïteit.

De heer **Van Gerven**: U had het over rust binnen de organisatie. Gold dat ook voor de rust in de richting van het ministerie?

De heer **Veenman**: In die periode is in ieder geval duidelijk geworden dat er een gespannen verhouding was tussen het ministerie en de onderneming, met al haar onderdelen. Tegelijkertijd was er intern vooral onrust onder onze eigen medewerkers, vakverenigingen en het management. U kunt zich voorstellen dat daar het nodige te doen was, na alles wat er was gebeurd. U herinnert zich ongetwijfeld ook het grote aantal stakingen. Het was een van mijn belangrijke taken om ervoor te zorgen dat dat niet weer zou gebeuren. Met het ministerie was er een gespannen verhouding. Daarbij hadden natuurlijk dezelfde aspecten een rol gespeeld. Het ontslag van de helft van de directie en het aftreden van de raad van commissarissen hebben natuurlijk ook hun sporen nagelaten, ook in de relatie met het departement.

De heer **Van Gerven**: Had u de concrete opdracht om wat te doen aan de spanning met het departement?

De heer **Veenman**: Die opdracht is mij niet gegeven, maar dat hoorde uiteraard wel bij mijn eigen taakopvatting. De portefeuille waarvoor ik de verantwoordelijkheid nam, hield in alles wat op het binnenlands vervoer betrekking had. Er moest in de relatie met ProRail, in de situatie dat de scheiding tussen de vervoerder NSR en ProRail ook nog heel vers was, vooral voor worden gezorgd dat de partijen elkaar beter begrepen. U kunt zich verder voorstellen dat we met het departement gesprekken hebben gevoerd over de manier waarop we de verhoudingen in ieder geval konden normaliseren. Dat was niet zozeer een opdracht die ik van iemand had meegekregen, maar een die ik mezelf heb gegeven.

De heer **Van Gerven**: Die taak had u zichzelf gesteld nadat u die gespannen verhoudingen had geconstateerd. Hoe keek u aan tegen het dossier van de hogesnelheidslijn, in het bijzonder tegen de concessieovereenkomst tussen HSA en de Staat?

De heer **Veenman**: Misschien is het goed om eerst nog even een toelichting te geven op de rol en de taken. Ik zei al dat mijn hoofdtaak het binnenlands vervoer over het hoofdrailnet was, evenals de verhoudingen

met ProRail. Langs die lijn was er ook nog de verhouding met het departement. Uiteraard zat in de totale portefeuille ook de hogesnelheidslijn, die op dat moment was aanbesteed en waarvoor nog van alles moest gebeuren. We zullen daar ongetwijfeld nog over spreken. Er moest ook nog een aantal activiteiten worden opgestart en een aantal elementen in de concessieovereenkomst moest nog worden afgemaakt.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat een aantal zaken nog niet klaar was. U had daar vast ook wel een bepaalde beleving bij. Hoe keek u aan tegen de businesscase en het financiële ondernemingsplan van HSA?

De heer **Veenman**: Een klein stapje terug. U zei dat ik midden 2002 hieraan begon, maar ik mocht deze taak in november 2002 op me nemen. Op dat moment waren er allerlei discussies geweest over het contract en de concessie. Ik heb, als medeverantwoordelijke voor het geheel, in ieder geval de taak opgepakt om ervoor te zorgen dat er een getekend contract was en dat dit van allerlei kanttekeningen was voorzien. Ik realiseerde me dat het een buitengewoon gestrekte businesscase was, waarbij we alle zeilen moesten bijzetten om ervoor te zorgen dat we daaruit kwamen. Dit was echter wel met de beleving dat er een contract was en dat we er met elkaar voor zouden zorgen dat het op gang zou komen, binnen het contract.

De heer **Van Gerven**: Wanneer kreeg u het signaal dat de financiële vooruitzichten voor HSA niet zo gunstig waren?

De heer **Veenman**: Op het moment dat ik aantrad, was het bekend dat de aanleg van de hogesnelheidslijn al zes maanden was vertraagd. Als zo iets is vertraagd, is het niet zo moeilijk om onmiddellijk te constateren dat je heel goed moet bekijken of je eigen businesscase wel overeind blijft. In diezelfde periode begon dat dus al te wringen. Er waren verder nog een groot aantal onbekende of niet-opgeloste elementen in de relatie ...

De heer **Van Gerven**: Daar komen we uiteraard nog over te spreken. We kunnen in ieder geval constateren dat u al in november 2002 verontrustende signalen kreeg.

De heer **Veenman**: Niet zozeer dat ik verontrustende signalen kreeg, maar wel dat ik me realiseerde dat het alle hens aan dek was om ervoor te zorgen dat we hier goed uit konden komen.

De heer **Van Gerven**: Wat was uw plan van aanpak voor HSA?

De heer **Veenman**: Het plan van aanpak was primair belegd bij de stuurgroep HSA.

De heer **Van Gerven**: Nee, ik vraag u naar úw betrokkenheid. Wat was úw plan van aanpak, vanuit uw positie van opperbaas? Ik begrijp dat u niet primair verantwoordelijk was, dus dat dit bij een ander directielid was belegd. Wij vragen u naar uw persoonlijke inzet op dat moment en uw betrokkenheid bij dat plan van aanpak.

De heer **Veenman**: Bij de taken die ik had, moest ik er vooral voor zorgen dat ik de verbindingen meenam die naar het departement konden worden gelegd. Het ging daarbij vooral over de relatie met de infrastructuur. Vanwege het feit dat ik de relatie met ProRail in mijn portefeuille had, was dat in ieder geval een van de punten waarover ik de gesprekken kon

voeren. Ik heb dus geen apart plan gemaakt voor HSA. Dat werd door HSA gemaakt en uitgevoerd.

De heer **Van Gerven**: U zocht vooral openingen naar het departement.

De heer **Veenman**: Voor de vraagstukken die op mijn tafel lagen, om ervoor te zorgen dat die tot een goed einde werden gebracht.

De heer **Van Gerven**: In welke mate voelde u zich als directievoorzitter verantwoordelijk voor HSA?

De heer **Veenman**: Ik beschreef u net de portefeuillevverdeling. De portefeuille HSA zat vooral bij de heer Meerstadt, voorzitter van de stuurgroep, en bij mijn collega Marcel Niggebrugge. Wij zaten met zijn drieën in een directie waarin allerlei gemeenschappelijke vraagstukken naar voren kwamen. Ik heb me ook in de rol van aandeelhouder van HSA verplaatst, om de rollen zuiver te houden. Daarmee was ik niet verantwoordelijk voor de inhoud van de activiteiten, maar ik voelde me uiteraard wel verantwoordelijk.

De heer **Van Gerven**: Voor de inhoud was Meerstadt verantwoordelijk, voor het geld Niggebrugge. U was natuurlijk een soort algemeen verantwoordelijke, maar dat was echt op afstand, als aandeelhouder. Wat moeten we ons bij dat «als aandeelhouder» voorstellen?

De heer **Veenman**: Als er vraagstukken over het garanti kapitaal op tafel kwamen, als er investeringen moesten worden gedaan die ook de goedkeuring vereisten van de raad van commissarissen, gingen ze, zoals te doen gebruikelijk, van HSA naar de directie en van de directie naar de raad van commissarissen. Zo ben je daar in de rol van aandeelhouder met de collega's direct bij betrokken.

De heer **Van Gerven**: Dus met name als het ging om het garanti kapitaal en de investeringen waar de moedermaatschappij garant voor zou moeten staan, was u in charge, om het zo maar te zeggen. Dat was uw rol. Hoe woog u de financiële belangen van de NS af tegen de belangen van de reiziger?

De heer **Veenman**: Als u de hele NS neemt, is dat heel eenvoudig te verklaren. Uiteraard gaat het om de prestaties van de Nederlandse Spoorwegen ten behoeve van al hun reizigers. Ik had via NSR een bijzondere taak voor het binnenlands vervoer, overigens de grootste vervoerder die in het hele stelsel aanwezig is. We moesten ervoor zorgen dat we de prestaties voor de reizigers omhoog kregen. Er was namelijk veel af te dingen op de prestaties die in die periode werden geleverd, wat ook de aanleiding was voor de wisseling van de directie.

De heer **Van Gerven**: Mag ik het zo zeggen dat uw focus vooral lag op het binnenlands vervoer? Mijn vraag ging over de financiële afwegingen versus het belang van de reiziger. Uw focus was minder op de hogesnelheidslijn?

De heer **Veenman**: Dat is correct. Dat volgt ook uit de rol die ik had.

De heer **Van Gerven**: U stond daarbij meer op afstand; dat lag meer bij de heer Meerstadt.

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Ik wil met u naar een volgend element: de discussie over de materieelbestelling. Maar meneer Elias heeft een vraag, dus ik geef hem nu even het woord.

De heer **Elias**: Twee heel kleine vraagjes. U was de baas bij Stork, een moeilijk bedrijf waar goed op de centen moest worden gelet. Dat was ook in een roerige periode. Die businesscase, dat ondernemingsplan voor HSA, was lastig. Verklaart dit dat u zei: vervelend, maar jullie moeten het maar zien op te lossen?

De heer **Veenman**: Allereerst is mijn instelling: contract is contract; we zullen dus moeten leveren wat daarin is afgesproken. Dat had niet zo veel te maken met het verschil tussen de ondernemingen Stork en de Nederlandse Spoorwegen, als wel met mijn taakopvatting met betrekking tot een contract dat is gesloten, natuurlijk los van allerlei omstandigheden die daarbij een rol spelen.

De heer **Elias**: Ex-minister Netelenbos heeft ons verteld dat kort na de ondertekening van dat, in uw woorden, «contract is contract», de NS een batterij juristen heeft gestuurd om over dat contract te heronderhandelen. Zij is daar voor de beleefdheid bij gaan zitten. Wat was het doel van de NS?

De heer **Veenman**: Ik heb geen directe waarneming gehad van heronderhandelen of terugonderhandelen. Er is wel heel veel gesproken over afwijkende condities van het contract dat we hadden gesloten, uiteraard met de vraag wie de afwijkingen veroorzaakte en op welke manier daarvoor een compensatie kon worden gevonden. Tegelijkertijd had ik de algemene verantwoordelijkheid om het risicoprofiel van de gehele onderneming te reduceren, uiteraard inclusief hetgeen zich afspeelde binnen HSA; dat vanuit de rol van aandeelhouder.

De heer **Elias**: U denkt toch niet dat die juristen voor de gezelligheid naar dat departement gingen?

De heer **Veenman**: Ik weet niet in welke periode dat was.

De heer **Elias**: Kort na de ondertekening van dat contract.

De heer **Veenman**: Toen was ik er nog niet. Ik ben van november 2002.

De heer **Elias**: Oké. Op die kwestie komen we nog terug.

De heer **Van Gerven**: Ik wil u een aantal vragen stellen over de materieelbestelling. We hebben het nu over de periode 2004, zeg maar net voordat u het contract tekent met AnsaldoBreda. In 2004 neemt u contact op met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, eigenlijk om de noodklok te luiden over de financiële situatie van HSA. De NS koppelt de financiële situatie van HSA aan de materieelbestelling. Eigenlijk zegt de NS: we kunnen geen of moeten minder treinen bestellen, want er moeten eerst een aantal oplossingen zijn gevonden voor HSA. Waarom wilde de NS eigenlijk minder treinen kopen dan in de concessieovereenkomst was afgesproken of om de concessie uit te voeren?

De heer **Veenman**: Ik denk dat u allereerst onderscheid zou kunnen maken tussen 2004 en 2005. In 2004 ben ik gezamenlijk met de heer Meerstadt, met de Minister van Verkeer en Waterstaat ...

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u even, want daarop komen we terug. U heeft een gesprek gehad met de ministers Peijs en Zalm. Dat behandelen we later in dit verhoor. Ik wil met u terug: voordat u het contract met AnsaldoBreda tekent in 2004, neemt u contact op met het ministerie; u wilde over een aantal zaken spreken, want er konden geen treinen worden besteld; u wilde iets afspreken om tot een oplossing te komen. Kunt u daar eens op ingaan? Wat heeft u toen gedaan?

De heer **Veenman**: Ik kom dan toch op wat ik net zei. Dat gesprek is met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gevoerd, omdat er een groot aantal onduidelijkheden of onbekende zaken waren. Ik roep de dienstregeling in herinnering: op welke manier gaan we de diensten regelen? Er was veel discussie over de verbindingen Brussel–Breda en Brussel–Den Haag. Er was het vraagstuk van voldoende spoorcapaciteit. Dat is allemaal afgezet tegen wat in de concessieovereenkomst en de, daaraan voorafgaande, informatiedocumenten is verschenen. De combinatie van al dat soort elementen heeft ons ertoe gebracht om te zeggen: dit zijn allemaal omstandigheden die om een wijzigingsprocedure vragen, waarin overigens de concessie voorziet. Daarvoor ben ik samen met de heer Meerstadt bij de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën geweest.

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u, want dat is nadat u ...

De heer **Veenman**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Ja! Nadat u het contract met AnsaldoBreda hebt gesloten, hebt u met de ministers Peijs en Zalm gesproken. Of was dat vóórdat u het contract hebt gesloten?

De heer **Veenman**: Er zijn twee gesprekken geweest: een in 2004, in mijn herinnering in het midden van 2004.

De heer **Van Gerven**: Kunt u exact zijn? Het contract met AnsaldoBreda is gesloten in mei. Ik wil het volgende van u weten. U hebt twee keer gesproken met de ministers Peijs en Zalm. Was het eerste gesprek met hen na het sluiten van het contract?

De heer **Veenman**: Nee, ervoor. Ik neem even aan dat de datum van het contract correct is. In 2004 is er dat gesprek geweest over de wijzigingsprocedure. In 2005 was er het gesprek over de financiële ontwikkelingen.

De heer **Van Gerven**: U zegt: voordat dat contract over het bestellen van de treinen werd gesloten, heb ik met de ministers Peijs en Zalm gesproken om de concessieovereenkomst te wijzigen. U had het over een wijzigingsprocedure. Wat stelde u concreet voor?

De heer **Veenman**: Dat was conform de structuur van de concessieovereenkomst, waarin bepalingen waren opgenomen over afwijkende condities ten opzichte van de situatie van de tekening van de concessieovereenkomst. Daarbij gaat het over reistijden, perroncapaciteit, spoorcapaciteit. Er was de clausule opgenomen dat zich voor allerlei van dat soort vraagstukken en situaties wijzigingsprocedures zouden lenen. In dat eerste gesprek is doorgesproken over de vraag op welke manier we die wijzigingsprocedure zouden ingaan.

De heer **Van Gerven**: Ging dat ook over de hoogte van de concessievergoeding?

De heer **Veenman**: Nee, dat ging niet over de hoogte van de vergoeding zelf.

De heer **Van Gerven**: Het ging dus niet over die 148 miljoen die in de concessieovereenkomst was afgesproken, maar over andere praktische zaken. Althans, dat zegt u.

De heer **Veenman**: Ja, maar wel over de praktische zaken die, als ze uiteindelijk zouden leiden tot een aanpassing van de concessie, ook een effect zouden hebben op de concessievergoeding of op de claims die daaruit naar voren zouden komen. Een indirect verband is er dus altijd.

De heer **Van Gerven**: Indirect wel. Laten we heel concreet zijn: de tariefrestrictie, dus de discussie om de prijs van de kaartjes te maximeren. In dat eerste gesprek heeft u die niet aan de orde gesteld?

De heer **Veenman**: Ik denk dat wij in dat gesprek een heleboel omstandigheden hebben genoemd; niet alleen welke vraagstukken er waren, maar ook in welke oplossingsrichting we zouden kunnen denken. Nogmaals, dit was een gesprek om de procedure van een wijzigingsvoorstel door te nemen, dat nog moest komen.

De heer **Van Gerven**: Goed. Dat gesprek leidde niet tot oplossingen. Klopt dat? Van de zijde van het departement, dus van de ministers, zijn er geen concrete stappen gezet in de richting van de NS, in het eerste gesprek?

De heer **Veenman**: Ik heb de indruk dat u nu de effecten en bedoeling van het tweede gesprek koppelt aan het eerste gesprek. Het eerste gesprek ging over een procesafpraak: bekijken hoe we een wijzigingsprocedure zouden ingaan.

De heer **Van Gerven**: Ja, oké. Maar u was de man die moest beslissen over hoeveel treinen er bij AnsaldoBreda moesten worden besteld; u was daar de eerstverantwoordelijke voor. Wat hebt u besloten?

De heer **Veenman**: Gezamenlijk – want daar zat HSA, de directie en vervolgens ook onze raad van commissarissen bij – hebben wij, gelet op de risico's die wij op dat moment zagen en waarvoor die wijzigingsprocedure zou moeten worden gestart, gezegd dat er nog veel onduidelikheden waren. Ik rekende het tot mijn taak om ervoor te zorgen dat het risicoprofiel in ieder geval niet zou worden verhoogd. Daarom hebben wij toen gekozen voor een kleiner aantal treinen, met de mogelijkheid om daarna door te gaan met een groter aantal treinen, in de vorm van een optie. Op dat moment speelde ook nog de vraag of we niet zouden kunnen denken aan een ingroeimodel; dan zouden er bij de start ook minder treinen nodig zijn. Een en ander heeft uiteindelijk geleid tot een besluit, waarbij wij aan onze raad van commissarissen twee varianten hebben voorgesteld: allereerst de variant waarin niet tot ingroei werd overgegaan, waarbij de meeste treinen moesten worden besteld; en als er wel sprake van een ingroeivariant zou zijn, zouden we beginnen met een kleiner aantal en na verloop van tijd de overige treinen inroepen die in de optie waren afgesproken.

De heer **Van Gerven**: Er was een variant van 16 plus 10 treinen; de oorspronkelijke opzet. Daarop hebben zowel AnsaldoBreda als Alstom geboden. We hebben het nu over december 2003. Hoe kan het dat dit te elfder ure is gewijzigd? U zei dat dit gebeurde met de instemming van HSA, maar is het niet zo dat HSA een bod van 16 plus 10 treinen heeft voorgesteld?

De heer **Veenman**: Het is correct dat dat voorstel ergens heeft gelegen, maar we hebben als directie en later ook met de raad van commissarissen de risico's en onbekendheden afgewogen en we hebben geoordeeld dat het verstandiger was om het in een optie te doen; dus niet in één keer dat grote aantal treinen te bestellen.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar die optie is teruggebracht. Eerst had u de optie van 16 plus 10, later werd het de optie 12 plus 7.

De heer **Veenman**: Ik roep in herinnering wat ik daarstraks zei, namelijk dat er nog vele zaken onduidelijk waren, onder meer met onze Belgische collega's.

De heer **Van Gerven**: Ik begrijp dat u, vanuit uw aandeelhoudersrol, het aantal terug heeft willen brengen. Maar mij gaat het erom dat HSA iets anders wilde en feitelijk ook iets anders heeft besteld dan u als aandeelhouder wilde.

De heer **Veenman**: Dit ging overigens in twee fasen, maar het was in de vorm van een optie, om het risicoprofiel te verlagen. Wij wilden verdere duidelijkheid krijgen over hetgeen tussen de landen Nederland en België was afgesproken over de bediening.

De heer **Van Gerven**: Ik snap uw punt als aandeelhouder, maar we mogen toch concluderen dat u in de positie van aandeelhouder als het ware tegen HSA hebt gezegd: we moeten er minder gaan bestellen in het kader van kostenbesparing. Het was natuurlijk een uitdagende businesscase.

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dus dat klopt. Er zijn er 12 plus 7 besteld; dus met een optie op 7. Beide opties worden voorgelegd aan zowel Alstom als AnsaldoBreda. We moeten constateren dat Alstom afhaakt. Wat wist u daarvan?

De heer **Veenman**: Op dat moment wisten wij dat het aantal bidders in de loop van de tijd betrekkelijk klein was geworden.

De heer **Van Gerven**: U kende de namen van de twee bidders?

De heer **Veenman**: In de tenderprocedure hebben wij de grootste mogelijke zorgvuldigheid betracht om, zeg maar, niet in de keuze terecht te komen; die werd door het tenderteam gemaakt. Uiteraard kenden wij het aantal partijen dat zich had ingeschreven.

De heer **Van Gerven**: Laten we november 2003 nemen: u wist op dat moment dat er nog twee over waren, maar u wist niet welke twee?

De heer **Veenman**: Op dat moment, bij de besluitvorming rond de reductie, wisten wij welke twee partijen erop hadden geboden, inclusief op de vraag met de verlaging van het aantal treinen, zoals in de tenderprocedure.

De heer **Van Gerven**: Toen wist u dat het ging om Alstom en Ansaldo-Breda.

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt kunnen zien dat Alstom is afgevallen. Dat klopt?

De heer **Veenman**: Dat hebben wij geconstateerd, alhoewel ik heb begrepen dat er in de tenderprocedure al sprake was van een aantal opties op verschillende terreinen. Ondanks dat heeft Alstom gemeend te moeten afhaken bij die bieding.

De heer **Van Gerven**: Er was al gevraagd om een definitief bod, een «best and final offer» in vaktermen. Toch werd daarna weer een nieuw bod gevraagd.

De heer **Veenman**: In mijn herinnering bestond dat «best and final offer» ook uit een optie van meer of minder treinen, en daar hebben partijen ook op geboden.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat dat binnen de regels van het contract viel, dus dat de aantallen weer mochten worden gewijzigd, ook nadat er was gevraagd om een laatste, definitief bod te doen.

De heer **Veenman**: Zoals ik het in die tijd heb begrepen, zat in die vraag om het laatste bod de optie om meer of minder treinen af te nemen. Dat was geen verrassing.

De heer **Van Gerven**: Wist u dat een van de partijen zou afvallen als het bod verder zou worden verlaagd?

De heer **Veenman**: Nee, dat wist ik niet; dat hebben we daarna uitgevonden.

De heer **Van Gerven**: U dacht toch nog twee partijen over te houden?

De heer **Veenman**: Ja, daar gingen we van uit, want dat zat ook in de voorwaarden.

De heer **Van Gerven**: Oké. We moeten constateren dat dat niet is gebeurd. Kun je zeggen dat NS door uw handelwijze en beslissing, zeg maar, in de fuik van AnsaldoBreda terecht is gekomen?

De heer **Veenman**: Nee, ik denk niet dat daar sprake van is. Ik herhaal: de tweede partij, Alstom, wist dat er de mogelijkheid was om een bod uit te brengen terwijl het aantal kon wijzigen ...

De heer **Van Gerven**: Ik wil u weer even onderbreken. Natuurlijk had Alstom kunnen bieden; het is duidelijk dat u dat wilt zeggen. Maar wij zeggen: Alstom is om moverende redenen afgehaakt. We hebben daar vanmorgen bij het verhoor het een en ander over kunnen horen.

AnsaldoBreda bleef de facto over, door uw keuze om minder treinen te bestellen. Dat is toch wat we kunnen constateren?

De heer **Veenman**: Feitelijk hebt u gelijk, daarna was er nog één over.

De heer **Van Gerven**: Het gaat mij om de feitelijkheden. Elke partij had haar eigen afwegingen, maar we kunnen toch constateren dat, doordat u in laatste instantie het aantal treinen hebt teruggebracht, alleen AnsaldoBreda overbleef om verder mee te onderhandelen, zeker in de overgangsperiode 2002–2003–2004.

De heer **Veenman**: Dat is feitelijk correct, maar de oorzaak lag niet zozeer bij HSA, maar bij Alstom, dat heeft besloten om niet mee te gaan met hetgeen eerder in de tender lag besloten. Dat is dus Alstoms keuze geweest.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar ik constateer dat doordat het aantal bestelde treinen is verlaagd, uiteindelijk alleen AnsaldoBreda nog een bod heeft gedaan.

De **voorzitter**: Meneer Veenman, we hebben een verhoor gehad met de heer Döbken, de eerste directeur van HSA. Hij heeft duidelijk gemaakt dat het, gelet op het totaalaantal eisen dat aan het materieel werd gesteld, wel heel ingewikkeld was voor de industrie om een goed aanbod te doen. Maar toen de NS besloot om het aantal te reduceren, ervoer hij dat als een fuik waar nog een touw omheen werd getrokken. U presenteert het vandaag verhalend. Ik zeg expres «verhalend», want eigenlijk wil ik dat u wat strakker antwoord geeft op de vragen; daarom wijs ik u daar nu even op. U stelt eigenlijk dat het allemaal in goed overleg is gegaan, dat er wat discussie over was, dat de aantallen wat naar beneden moesten en dat de partijen het hadden kunnen doen. Hoe duidt u in dat geval de vrij duidelijke uitspraak van de heer Döbken dat hij dit ervoer als een fuik met een touw erom? Ik wil dus een wat strakker antwoord.

De heer **Veenman**: Ik heb die ervaring in ieder geval niet. Ik probeer ook zo duidelijk mogelijk te zijn. Om vanwege het grote aantal onzekerheden het risico te reduceren, viel het besluit om met een kleiner aantal treinen te beginnen. Dat viel binnen de aanbiedingsnormen. Alstom heeft toen besloten om niet meer mee te doen. Dan blijft er één over. Als de heer Döbken dat ervaart als een «fuik», zijn dat zijn woorden.

De **voorzitter**: Hebben jullie er contact over gehad dat dit voor de industrie een enorm ingewikkelde opdracht was? Wij kregen dat vanochtend geïllustreerd. Het ging om een heel gering aantal van een heel nieuw type trein, waarvoor een enorme investering nodig was. Het zou al heel lastig zijn voor 26 treinen. Siemens doet voor onder de 26 treinen niet eens een aanbieding. Het zijn er dus al zo weinig. Er zit een nieuwe directeur en die moet dat doen. Vervolgens krijgt deze er nog een opdracht bij, namelijk een reductie van het aantal. Heeft u het daar helemaal over gehad?

De heer **Veenman**: Wij reduceerden het aantal bij de start. Het is nooit de bedoeling geweest om het aantal definitief te reduceren. Die mogelijkheid zat in de tendervoorwaarden ...

De **voorzitter**: Ik vraag u of u het daarover hebt gehad, meneer Veenman.

De heer **Veenman**: Er is discussie geweest bij de vraag om de goedkeuring voor investeringen aan onze raad van commissarissen. Dit is gezamenlijk door de HSA-directie, de stuurgroep en de directie van de NS besproken en naar de raad van commissarissen gegaan. Wij hebben het daar dus over gehad.

De **voorzitter**: U hebt het erover gehad dat HSA op dat moment al een best and final offer had gevraagd aan een industrie die al miljoenen had uitgegeven om een goed aanbod te doen. Er is al geïllustreerd dat die industrie 1.100 vragen heeft beantwoord, om maar aan de voorwaarden voor een goed aanbod te kunnen voldoen. Ineens komt er die reductie van het aantal. Maar goed, u hebt het daar dus over gehad. Kunt u iets meer kleuring geven aan dat gesprek? Hoe is dat gegaan? Zo veel jaren later wordt dit dus nog ervaren als een fuik met een touw erom.

De heer **Veenman**: Ik denk dat er op dat moment begrip was voor het feit dat wij vanuit onze aandeelhouderspositie het risico wilden reduceren. Nogmaals, er stonden nogal wat vraagstukken open. De HSA-directie was zich daarvan bewust. We hebben gezamenlijk met de stuurgroep en de directie van de NS dat besluit genomen. Zo hebben we het ook voorgelegd aan onze raad van commissarissen. We hebben deze gevraagd om goedkeuring voor die investeringen.

De **voorzitter**: Oké, helder.

De heer **Van Gerven**: Nog even iets over de aantallen. Kon de concessie-overeenkomst met het beperkte aantal bestelde treinen worden uitgevoerd?

De heer **Veenman**: Als er duidelijkheid zou zijn over de bediening van Brussel–Breda en Brussel–Den Haag en er gebruik zou worden gemaakt van de afgesproken opties, is het antwoord: ja, maar onder de voorwaarde dat onze Belgische collega's de treinen ook zouden bestellen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat in de concessieovereenkomst was afgesproken dat alle ritten tussen Den Haag–Breda–Brussel en Amsterdam–Breda–Brussel zouden kunnen worden uitgevoerd met die twaalf treinen plus die optie op zeven?

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoe kan het dan dat u spreekt over een langzamer ingroeipad dan in de concessieovereenkomst was overeengekomen?

De heer **Veenman**: In mijn herinnering heeft de concessieovereenkomst altijd de mogelijkheid van een ingroeipad gekend, dus dat er niet met de volle dienstregeling zou worden begonnen ...

De heer **Van Gerven**: Als ik u mag onderbreken: zeker, maar het ingroeipad is niet verlengd?

De heer **Veenman**: ... en daarom zijn de opties, om het zo te zeggen, «gelicht» en zijn de overige treinen ook besteld.

De heer **Van Gerven**: Zegt u nu dat de ingroeiperiode niet is verlengd?

De heer **Veenman**: Nee, die is niet verlengd. We hebben gekeken naar de mogelijkheid van een ingroei, dus dat we met minder treinen zouden beginnen. Uiteindelijk is dat er niet uitgekomen, zijn we met de opties verdergegaan en hebben we dus de volledige vloot besteld; nogmaals: met uitzondering van hetgeen door België besteld had moeten worden.

De heer **Van Gerven**: Dat vind ik toch vreemd. U komt eerst tot de conclusie dat u treinen moet bestellen om de concessieovereenkomst uit te kunnen voeren. Dan is er sprake van zestien en een optie op tien. U zegt dat het ministerie niet akkoord ging, dus dat u die concessieovereenkomst gewoon moest uitvoeren. Dan kunt u dat ineens met twaalf treinen en die optie op zeven?

De heer **Veenman**: Op dat moment hadden we natuurlijk nog niet de duidelijkheid die nog moest komen over de bediening tussen Breda, Brussel en Den Haag. We hebben het dan over de dienstregeling zoals we die nu kennen.

De heer **Van Gerven**: We hebben het dan alleen over de dienstregeling Amsterdam–Brussel, niet over de dienstregeling Den Haag–Breda–Brussel. De treinen daarvoor heeft u toen niet besteld.

De heer **Veenman**: Ook onze Belgische collega's niet.

De heer **Van Gerven**: Om die reden bent u teruggegaan van 16 plus 10 naar 12 plus 7.

De heer **Veenman**: In mijn herinnering was dat voldoende voor de basisdienstverlening.

De heer **Van Gerven**: Goed.

Ik ga met u naar het gesprek met de ministers Peijs en Zalm. Ik heb het nu over juli 2004, dus het tweede gesprek.

De heer **Veenman**: Dat was het eerste gesprek. In mijn herinnering was in 2005 het tweede gesprek.

De heer **Van Gerven**: Dat begrijp ik niet. U hebt zojuist gezegd dat het eerste gesprek met Peijs en Zalm is geweest vóór de ondertekening van het contract. Het contract is getekend in mei 2004. Nu zegt u dat het eerste gesprek in juli 2004 was. Hoe zit het nou?

De heer **Veenman**: Nogmaals, in mijn herinnering was in juli 2004 het eerste gesprek. Ergens in de loop van 2005, dat zal ook rond de zomer zijn geweest, was het tweede gesprek. Het eerste gesprek ging met name om een procesafspraken: hoe gaan we met elkaar de wijzigingsprocedure opstarten, wat is daar allemaal voor nodig?

De heer **Van Gerven**: Meneer Veenman, u zei zojuist: het eerste gesprek dat ik met de ministers Peijs en Zalm heb gehad, was voordat wij het contract met AnsaldoBreda tekenden. Dat klopt toch?

De heer **Veenman**: In dat geval heb ik die twee door elkaar gehaald. Dat spijt me.

De heer **Van Gerven**: Dus dat klopte niet.

De heer **Veenman**: In juli was er dat eerste gesprek over de wijzigingsprocedure.

De heer **Van Gerven**: Maar voordat u dat contract hebt getekend, hebt u toch wel contact met het ministerie gehad?

De heer **Veenman**: Ik heb daar geen direct contact over gehad, in mijn herinnering.

De heer **Van Gerven**: Volgens stukken die wij hebben, hebt u in april, dus voordat het contract is getekend, wel contact gehad met het ministerie. U hebt toen uitvoerig met het ministerie gesproken. Het was kennelijk geen persoonlijk gesprek, want dat was daarna. U hebt toen uitvoerig met het ministerie gesproken over de slechte financiële situatie waarin HSA al op dat moment verkeerde, althans volgens de vooruitzichten.

De heer **Veenman**: In mijn beleving was dat in 2005. In 2004 was het eerste gesprek, en dat ging toen over de nog openstaande vraagstukken in relatie tot de concessie.

De heer **Van Gerven**: Hebt u in april 2004 de noodklok geluid bij het ministerie?

De heer **Veenman**: Wij hebben gesproken over de noodzakelijkheid van het aanroepen van de wijzigingsprocedure, omdat er een aantal omstandigheden liepen buiten het contract en buiten de concessie.

De heer **Van Gerven**: Waar ging het toen over? Betrof dat het garantiepakitaal? Betrof dat die 44 miljoen aan investeringen, dat startkapitaal van HSA?

De heer **Veenman**: Dat ging over de gemaakte concessieafspraken. Daarin waren artikelen opgenomen over bijzondere of afwijkende omstandigheden; die zouden aanleiding kunnen geven voor een wijzigingsvoorstel. Daar is toen over gesproken. Wij vonden dat er meer dan voldoende op tafel lag om die wijzigingsprocedure in te gaan ...

De heer **Van Gerven**: Even heel concreet, meneer Veenman: hebt u in april 2004 tegen het ministerie gezegd dat u een faillissement van HSA voorzag?

De heer **Veenman**: In mijn beleving was dat pas in 2005, in dat tweede gesprek.

De heer **Van Gerven**: U zegt: in 2004 hebben wij nog niet tegen het ministerie gezegd dat deze businesscase, het ondernemingsplan van HSA, zo'n moeilijke zaak was dat u een faillissement voorzag?

De heer **Veenman**: Nee. Wel dat er zo veel afwijkende condities waren dat wij met elkaar die wijzigingsprocedure in zouden moeten gaan.

De heer **Van Gerven**: U hebt dus niet gezegd: er dreigt een faillissement, dus we moeten nu, voordat wij die treinen bestellen, gaan spreken.

De heer **Veenman**: Nee, want dat was in 2005 het onderwerp van gesprek.

De heer **Van Gerven**: Oké, dus u verklaart hier, op dit moment, dat dat later was.

Ik ga met u naar het gesprek met de ministers Peijs en Zalm in juli 2004. Eind 2003 stuurt HSA een brief naar het ministerie waarin er wordt gewezen op het risico van een faillissement. In 2004 neemt uzelf contact op met de ministers Peijs en Zalm. Wat was er eigenlijk veranderd sinds eind 2003 en de ondertekening van de concessie eind 2001, waardoor u werd genoodzaakt om de alarmbel te luiden?

De heer **Veenman**: Dat waren de omstandigheden die ik zojuist uitlegde. Het ging toen over de rijdtijden, met name in België, waar 17 minuten vertraging ...

De heer **Van Gerven**: Mag ik u even onderbreken? Eind 2003 stuurde HSA een brief naar het ministerie waarin werd gewezen op het risico van een faillissement. Kent u die brief?

De heer **Veenman**: Daar heb ik geen herinnering van. De brief is ook niet aan mij gestuurd.

De heer **Van Gerven**: Het is toch tamelijk ernstig als HSA een brief naar het ministerie stuurt waarin de noodklok wordt geluid?

De heer **Veenman**: Dat had via de stuurgroep bekend moeten zijn. Maar nogmaals, ik heb dat niet scherp in beeld.

De heer **Van Gerven**: U neemt dus zelf contact op met de ministers Peijs en Zalm. Ik neem dan aan dat die brief en de situatie bij HSA de aanleiding waren om dat te doen.

De heer **Veenman**: Niet zozeer, want ik had er geen beleving van dat er een faillissement dreigde. Er waren zo veel afwijkende condities en de concessieovereenkomst voorzag erin dat we in gesprek konden gaan over een wijzigingsroute. Dat was het onderwerp van gesprek, op grond van een aantal constatering van HSA. Ik noemde die u zojuist: rijttijden, spoorcapaciteit, perroncapaciteit; een hele serie afwijkende situaties.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich dus niet herinneren dat HSA eind 2003 een brief heeft gestuurd naar het ministerie, waarin deze de noodklok luidde omdat er een faillissement zou dreigen?

De heer **Veenman**: Nee, en zeker niet in die bewoordingen.

De heer **Van Gerven**: Goed. U neemt dus contact op met Peijs en Zalm. Klopt het dat u de mogelijkheid hebt voorgesteld om de prijzen van de treinkaartjes te maximeren, dus de tariefrestrictie, in ruil voor een korting op de concessievergoeding?

De heer **Veenman**: Daarvan kan ik me in ieder geval het volgende herinneren. Nogmaals, dat was een procesafspraken om te bekijken hoe wij die wijzigingsprocedure in zouden gaan. Er is een groot aantal elementen genoemd die aanleiding gaven voor de start van zo'n wijzigingsprocedure. Ongetwijfeld is er ook gesproken over de manier waarop we het zouden kunnen oplossen, maar als gevolg van de wijzigingsprocedure en niet zozeer als insteek.

De heer **Van Gerven**: U weet niet of er is gesproken over de tariefrestric tie?

De heer **Veenman**: Ik kan me niet anders voorstellen dan dat we dat wel hebben gedaan, maar in een oplossingszin en niet zozeer als een aanleiding om de wijzigingsprocedure in te gaan.

De heer **Van Gerven**: U zegt: de aanleiding voor de wijzigingsprocedure was een andere, maar bij die wijzigingsprocedure hebben we ook die tariefrestric tie aan de orde gesteld.

De heer **Veenman**: Aan de kant van de oplossingen.

De heer **Van Gerven**: Dus aan de kant van de oplossingen. Toch is het natuurlijk de vraag of de NS, ook gelet op het belang van de reiziger, niet zelf de taak had om afspraken na te komen en HSA van een faillissement te redden.

De heer **Veenman**: Wij hebben daarvoor allerlei bepalingen opgenomen en middelen ter beschikking gesteld om het voor HSA mogelijk te maken om die concessie uit te voeren.

De heer **Van Gerven**: Had de NS op dat moment niet meer moeten doen?

De heer **Veenman**: Allereerst hebt u kunnen zien dat het garantiekapitaal in de loop van de tijd, bij de onderhandelingen voordat ik aan deze functie begon, was verhoogd tot 200 miljoen euro. Dat bedrag is overigens feitelijk naar 240 miljoen gelopen.

De heer **Van Gerven**: Dat klopt; die 200 miljoen, dus het garantiekapitaal, is verhoogd, maar daarvoor is de concessievergoeding met 12 miljoen verlaagd. Daar stond dus iets tegenover, toch?

De heer **Veenman**: Dat is correct, maar dat garantiekapitaal stáát dus wel en de aandeelhouder heeft er inmiddels voor getekend om dat bedrag ter beschikking te stellen. Ik noem u nu even het eigen vermogen van de onderneming dat ter beschikking is gesteld, en de 200 miljoen, die later 240 miljoen zijn geworden, in de valuta van dat moment. Bij elkaar is dat een grote som geld. Daarnaast was er garantie om het mogelijk te maken dat het materieel werd aangeschaft, 50 miljoen om een werkplaats te onderhouden en helemaal aan het eind nog een keer 50 miljoen aan liquiditeitsoverbrugging ...

De heer **Van Gerven**: Dan praten we over veel later. Het gaat mij nu om de periode 2004, waarin toch andere vragen spelen. De NS had er toch belang bij dat er geen concurrent op die hsl zou komen?

De heer **Veenman**: Daarom hebben we dat kapitaal ter beschikking gesteld, daarom hebben we de garanties gegeven ...

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar dat was afgekaart.

De heer **Veenman**: Tegelijkertijd vonden we het van belang om ervoor te zorgen dat alle activiteiten van de NS uit de verliezen zouden komen. In het kader van de continuïteit van alle activiteiten hebben we dat ter beschikking van HSA gesteld.

De heer **Van Gerven**: U zei: wij doen dan niet meer, omdat het te verlieslatend is. Mag ik dat concluderen?

De heer **Veenman**: Nee, we hebben gezegd: er is een grote hoeveelheid kapitaal en garanties ter beschikking gesteld en we zullen er alles aan doen om te bekijken of we dit binnen dat kader tot een oplossing kunnen brengen.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar die 44 miljoen en die 200 miljoen waren al afgesproken, als uitkomst van de concessieovereenkomst. We zijn nu in 2004. HSA spreekt dan zelf van een dreigend faillissement. U ziet dat het niet goed gaat. Er zijn in dat geval twee wegen. U kunt naar het ministerie gaan, dus naar de overheid, en proberen om zo tot oplossingen te komen. Maar de NS was geen onbemiddeld bedrijf; het had grote reserves. Had NS niet gewoon zelf meer moeten doen, in het licht van het feit dat het er groot belang bij had om de hsl en die concessieovereenkomst te behouden?

De heer **Veenman**: Met de kennis van dat moment hebben wij geen aanleiding gezien om die bedragen te verhogen. We hebben later wel additionele middelen ter beschikking gesteld.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat niet gedaan. Had u het wel kunnen doen?

De heer **Veenman**: Wij hebben dat niet gedaan; dat was het besluit.

De heer **Van Gerven**: Mijn vraag was: u hebt het niet gedaan. Wij weten dat. U herhaalde dat ook net. Mijn vraag was wel: had u het kunnen doen?

De heer **Veenman**: Dat is een «what if»-vraag. Wij hebben dat niet gedaan. Wij hebben onze afwegingen gemaakt.

De heer **Van Gerven**: Nee, dat is geen «what if»-vraag; het is gewoon de concrete realiteit. Begin 2004 bent u aandeelhouder. U ziet een verliesgevende businesscase van HSA. U kunt twee dingen doen. Als aandeelhouder kunt u plussen, dus er nog wat extra instoppen, waardoor de zaak op een gegeven moment wel gaat lopen. Mijn vraag was of dat had gekund.

De heer **Veenman**: U combineert nu een aantal dingen, maar die zijn ook op een andere manier te combineren. HSA heeft voorzien dat het heel erg moeilijk zou worden. Ik geloof graag van u dat daarover correspondentie is geweest. Maar daarbij is ervan uitgegaan dat de wijzigingsprocedure niet kon worden ingeroepen; dan zou het er somber uit gaan zien. Het ging juist over het starten van de wijzigingsprocedure, om datgene wat ...

De heer **Van Gerven**: Nee, meneer Veenman, er gaat iets aan vooraf en daarnaar vraag ik u. Het kan dat u die wijzigingsprocedure hebt bepleit. De vraag van de commissie is echter: had NS, omdat zij ontzettend veel belang aan die hogesnelheidslijn hechtte en daarom ook ontzettend hoog heeft geboden, zelf niet wat extra moeten investeren of aan HSA moeten lenen, waardoor men niet naar de overheid had hoeven gaan? Mijn vraag is of dat had gekund. U hebt dat niet gedaan, maar mijn simpele vraag is: had het gekund, ja of nee?

De heer **Veenman**: Ja, dat had gekund.

De heer **Van Gerven**: Goed. Dat is wat ik wilde weten. In eerdere verhooren is aan bod gekomen dat de strategische waarde voor NS van de hsl-concessie destijds bij de hoogte van het bod is opgeteld. Die is voor het concern als geheel van belang, maar zit niet in de businesscase van HSA. Het ging immers om een strategische waarde en daar staat geen concreet businessplan tegenover. Had het NS-concern als geheel die strategische waarde – 20 miljoen, of volgens Timmer 28 miljoen – niet dienen op te brengen?

De heer **Veenman**: In de periode waar ik iets over kan zeggen zijn de feiten als volgt. Wij zijn gestart met de concessieovereenkomst die er lag. We hebben ons helemaal niet meer afgevraagd hoe die tot stand was gekomen, ook niet de sommen die daarbij hoorden. We hebben gezegd: dit is de verplichting die wij zijn aangegaan en wij zullen ons ervoor inzetten om het voor elkaar te krijgen. Ik haal nu even iets terug uit de discussie van daarnet: inderdaad, als er omstandigheden buiten HSA zouden zijn waarvoor het ministerie verantwoordelijk was, was het natuurlijk onze plicht om ervoor te zorgen dat, waar de verantwoordelijkheid lag, en niet ter afwendings van ...

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u bent toch verantwoordelijk voor de strategische waarde? Ik zie aan u dat u ja zegt. Is het dan niet logisch dat die strategische waarde niet op het bordje van de overheid wordt gelegd, maar door het concern in zijn geheel wordt opgehoest?

De heer **Veenman**: Hier lijkt mij sprake van een misvatting. De strategische waarde kwam niet op het bordje van de overheid, maar er waren afwijkende condities van de gemaakte concessieovereenkomst, en daarin was de mogelijkheden geboden om een wijzigingsprocedure in te gaan. De vooruitzichten voor HSA, die buiten haar schuld in deze situatie terecht zou komen ...

De heer **Van Gerven**: U gaat nu met een omweg naar iets anders. Ik wil alleen van u horen of u het ermee eens bent dat de strategische waarde, in de orde van 20 tot 28 miljoen, voor rekening van het moederconcern NS behoort te komen; dus of zoiets niet de ordentelijke gang van zaken is. Allerlei andere kosten zijn weer een ander verhaal. Het gaat mij puur om die strategische waarde.

De heer **Veenman**: In het begin heb ik u gezegd dat wij de zaak als een zeer gestrekte businesscase beschouwden, nog los van de lucht, de strategische waarde of iets anders wat erin zou zitten.

De heer **Van Gerven**: Nee, daar komen wij nog over te spreken. Mijn vraag ging over de strategische waarde: hoort die 20 tot 28 miljoen niet gewoon te worden opgebracht door de NS, het moederconcern, en niet de HSA? De NS had immers geboden.

De heer **Veenman**: Uiteindelijk is er de businesscase. Er is draagvlak om ervoor te zorgen dat alle gemaakte afspraken ...

De heer **Van Gerven**: Wilt u antwoord geven op mijn vraag? Ik stelde u een heel concrete vraag.

De heer **Veenman**: Dan is het antwoord: nee.

De heer **Van Gerven**: U vindt dat die strategische waarde niet door het moederconcern moet worden opgebracht?

De heer **Veenman**: Nee, die hoort bij de activiteiten zelf. Zo is de businesscase opgebouwd.

De heer **Van Gerven**: Goed. Hebben Verkeer en Waterstaat en Financiën u gevraagd om zelf meer te doen, bijvoorbeeld meer werkkapitaal of meer garantiekapitaal storten? Was dat een vraag?

De heer **Veenman**: In welke periode?

De heer **Van Gerven**: In die periode, dus 2004. In 2005 hebt u nog een keer met het ministerie gesproken. Heeft het ministerie toen tegen u gezegd: er is kennelijk een probleem met HSA, dus verhoog het kapitaal maar, dus die 200 miljoen, of het werkkapitaal?

De heer **Veenman**: Er zijn meerdere besprekingen geweest. Nogmaals, ik verbind die wijzigingsprocedure hieraan. Die vraag is er ongetwijfeld geweest. Ongetwijfeld is ook het antwoord geweest dat we dat niet van plan waren.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat dus afgewezen. De heer Elias heeft nog een vraag op dit punt?

De heer **Elias**: Jawel, vooral omdat de heer Veenman zei dat het eerste gesprek met de ministers Peijs en Zalm in juli 2004 plaatsvond, dus nadat er al over het bestellen van treinen was besloten, en het tweede gesprek in 2005. Mag ik uw geheugen wat opfrissen, meneer Veenman? Wij beschikken over interne stukken van eind april 2004, waarin verslag wordt gedaan van hoe dat gesprek tussen u en Minister Peijs is verlopen. Omdat de treinen moesten worden gekocht, zou de businesscase opnieuw aan de orde zijn. U hintte daar al op: de reizigersaantallen namen af, er vochten zich vliegende prijsvechters in de markt in, de prijzen waren niet meer reëel, de groei op bijvoorbeeld het hoofdrailnet was gestagneerd. U heeft al dat soort ontwikkelingen aan de Minister voorgehouden, en wel met zo'n indringendheid dat u Minister Peijs het advies gaf om Minister Zalm in de marge van de ministerraad van eind april aan te spreken; er moest namelijk het een en ander gebeuren omdat de NS de noodklok had geluid. Als ik u dit allemaal vertel, herinnert u zich dan wel dat u, nog voordat die treinen werden besteld, dat gesprek hebt gevoerd?

De heer **Veenman**: Ik herinner me dat gesprek, maar dat gesprek ging over meer dan wat u net opsomde. Dat gesprek ging ook over de afwijkende condities ten opzichte van de concessieafpraak. Het ging ook over reistijden, over de afspraken tussen Nederland en België, over de perroncapaciteit en over spoorcapaciteit. Daarnaast ging het over de andere ontwikkelingen van destijds.

De heer **Elias**: Maar dit was dus zeker niet een gesprek dat alleen een procesafpraak behelsde, zoals u net zei.

De heer **Veenman**: Over de procesafpraak ging het vervolgens in het tweede gesprek, met Minister Zalm. Uit de gesprekken op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat was gebleken dat dit een omvangrijke operatie was. Elke wijziging van een bestaande concessie, tot stand gekomen in deze periode van marktwerking, vroeg om de instemming van de Minister van Financiën. Daarom hebben we dat gesprek gezamenlijk gevoerd.

De heer **Elias**: Zeker, maar in dat geval moet er net een of ander misverstand zijn geweest, toen het alleen maar over een proces ging. U herinnert zich dat u eind april 2004 een indringend gesprek met Minister Peijs voerde. Er zouden – ik zeg het maar even simpel – beroerde ontwikkelingen aankomen en u zou serieus moeten gaan kijken naar oplossingen. En Minister van Financiën Zalm zou daarbij moeten worden betrokken.

De heer **Veenman**: We moeten weer even terug. Er zijn afwijkingen ten opzichte van de afgesproken concessie; die waren de aanleiding om dat gesprek in te gaan. En uiteraard zijn er daaromheen ook een aantal ontwikkelingen van dat moment besproken; er is toen gezamenlijk gezegd dat het een gesprek met de Minister van Financiën vergde om te kunnen bekijken hoe we die wijzigingsprocedure in zouden kunnen gaan.

De heer **Elias**: Er was dus een causaal verband met het probleem van het voorgenomen te hoge aantal te bestellen treinen? Dat stond daarmee dus in relatie?

De heer **Veenman**: De onduidelijkheid over de bediening van Breda–Brussel en Brussel–Den Haag lag toen ook nog op tafel. Ook voor die onduidelijkheid moesten we in de concessievoorwaarden een oplossing vinden.

De heer **Elias**: Ja, maar dat was uw probleem; u had dat namelijk laten afkopen. De NS ging van de 178 miljoen uit dat royale bod terug naar 148 miljoen, omdat die reële problemen met de Belgen en de Fransen waren gekapitaliseerd; die waren dus afgetrokken van die 178 miljoen, waardoor u op 148 uitkwam. Dat lag dus op uw bordje. Die risico's waren afgekocht door de Staat.

De heer **Veenman**: Niet de afspraken die zijn gemaakt tussen de Staat der Nederlanden en de Belgische staat over de manier waarop dat tot stand zou komen. Het was de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat om ervoor te zorgen dat de Belgische spoorwegen van hun overheid de instructie zouden krijgen om daaraan gehoor te geven. De overige risico's, die er ook waren, waren onder die som begrepen. Het ging daarbij over afstemming, specificatie en het aantal treinen en over hoe je een en ander in elkaar zou moeten steken, ook met betrekking tot het onderhoud.

De heer **Elias**: U herinnert zich dus goed dat u met Minister Peijs hebt gesproken ter voorbereiding van het gesprek tussen u, Minister Peijs en Minister Zalm?

De heer **Veenman**: Ja, in aanwezigheid van de heer Meerstadt.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nog even met u spreken over de strategische waarde. U zegt dat die was verwerkt in het HSA-ondernemingsplan. De bescherming van het monopolie van NS moest dus worden opgebracht door HSA.

De heer **Veenman**: Het was een integraal onderdeel van de businesscase. Ik zei al eerder dat die zeer uitdagend was, maar wel realiseerbaar.

De heer **Van Gerven**: Ja, dus.

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Had HSA de concessie terug kunnen geven, omdat de onderneming niet levensvatbaar leek of bleek?

De heer **Veenman**: In een concessieovereenkomst zitten altijd verschillende opties. Ja, dat had dus gekund. De overheid had ook de concessie terug kunnen nemen toen daar volgens de concessievoorwaarden aanleiding voor was. Van geen van beide opties is gebruik gemaakt.

De heer **Van Gerven**: Had HSA de concessie terug móeten geven, omdat het geen levensvatbare onderneming bleek?

De heer **Veenman**: Dat kon op dat moment nog niet worden vastgesteld, maar de vooruitzichten waren somber. Zeker in een later stadium hebben we dat wel degelijk binnen de directie besproken: zouden we de concessie teruggeven als het niet kon of zou de overheid de concessie terugnemen, als het niet kon of niet zou worden ingevuld?

De heer **Van Gerven**: U vindt niet dat u het terug had moeten geven. Dat was namelijk mijn vraag.

De heer **Veenman**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Was het behoud van de concessie, die overigens nog moest ingaan, eigenlijk in gevaar?

De heer **Veenman**: Ik weet niet in welke zin u «het behoud» bedoelt.

De heer **Van Gerven**: We spreken nu over de periode-2004. Als het niet uitvoerbaar blijkt, lijkt het me in gevaar.

De heer **Veenman**: Het was op dat moment zeker uitvoerbaar. Als een aantal van de condities die ik u net heb beschreven in een wijzigingsprocedure konden worden meegenomen, kon het nog steeds.

De heer **Van Gerven**: U hebt al gezegd dat u met Meerstadt en Minister Peijs hebt gesproken en daarna een gesprek hebt gehad met Minister Zalm erbij. Met welke verwachting gingen u en Minister Peijs naar Minister Zalm?

De heer **Veenman**: Bij het eerste gesprek was er de verwachting dat we met elkaar in ieder geval helderheid konden krijgen over wat er allemaal nodig zou zijn om zo'n wijzigingsprocedure in te gaan. In het tweede gesprek was de verwachting, of in ieder geval die van mij, dat de heer Zalm aan de Minister van Verkeer en Waterstaat de ruimte zou geven om tot andere afspraken te komen.

De heer **Van Gerven**: Minister Peijs wilde die wijzigingsprocedure dus wel op enigerlei wijze ingaan. Daarvoor moest ze wel bij Zalm – om het even op zijn Brabants en katholieks te zeggen – te biecht.

De heer **Veenman**: Bij alles wat gaat over de inkomsten voor de Staat, in dit geval de gebruiksvergoeding en de concessievergoeding, heeft het Ministerie van Financiën natuurlijk een functie. Ik begrijp dus wel dat we daarvoor langs moesten bij de Minister van Financiën.

De heer **Van Gerven**: De Minister was wel genegen om bepaalde stappen te zetten?

De heer **Veenman**: In het tweede gesprek was het duidelijk de bedoeling om te bekijken op welke manier we het voor elkaar zouden krijgen; zou de Minister van Verkeer en Waterstaat daarvoor de ruimte van de Minister van Financiën krijgen?

De heer **Van Gerven**: Om welke elementen ging het daarbij? Waar was Minister Peijs wel gevoelig voor?

De heer **Veenman**: Om de wijzigingsprocedure in te gaan. Zij zag dat het redelijk was om ervoor te zorgen dat we in ieder geval de afwijkende condities van de concessie op tafel konden krijgen.

De heer **Van Gerven**: Wat waren die afwijkende zaken die u op tafel wilde leggen in die wijzigingsovereenkomst?

De heer **Veenman**: Het verschil in rijdtijden, de verbindingen Brussel–Breda, ... De hele rij die ik zojuist noemde.

De heer **Van Gerven**: Ook de tariefrestrictie?

De heer **Veenman**: We hebben daarbij ongetwijfeld ook besproken dat er in een oplossingsrichting zou kunnen worden gekeken naar de tariefrestrictie.

De heer **Van Gerven**: In ieder geval Minister Peijs wilde daar wel over spreken. Dat moest verder worden besproken met Minister Zalm. Dat klopt?

De heer **Veenman**: Ik heb niet de herinnering dat zij dat in dat gesprek heeft aangegeven, maar wij vonden wel met elkaar dat we die wijzigingsprocedure moesten ingaan.

De heer **Van Gerven**: Met «wij» bedoelt u?

De heer **Veenman**: Zowel de heer Meerstadt ...

De heer **Van Gerven**: Minister Peijs en u?

De heer **Veenman**: Ja, met z'n drieën.

De heer **Van Gerven**: Waar vond dat gesprek plaats? Op het Ministerie van Financiën?

De heer **Veenman**: Ik denk het wel. Het tweede gesprek in ieder geval, dat weet ik zeker. Het eerste ook, denk ik.

De heer **Van Gerven**: Dus waarschijnlijk op het Ministerie van Financiën. Het tweede zeker.

Om de uitkomst van dat gesprek tussen u, Minister Peijs en Minister Zalm is op dat moment, in 2004, nog niks te doen, omdat de juridische mogelijkheden om aan HSA tegemoet te komen zeer beperkt zouden zijn. Er was toen alleen nog maar sprake van prognoses en niet van gerealiseerde resultaten; er werd immers nog niet gereden. Had u liever een andere uitkomst van het gesprek in 2004 gehad?

De heer **Veenman**: Ik had in 2004 geen andere verwachting dan dat wij op dat moment met elkaar een weg zouden kunnen vinden voor die wijzigingsprocedure. Dat was toen het enige onderwerp, daarover ging het.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar die had u willen starten. Minister Zalm zei: we praten alleen nog maar over prognoses. Juridisch kon het ook niet.

De heer **Veenman**: In mijn beleving zat dat in het tweede gesprek. Toen gaven we aan dat we de ontwikkeling zagen dat, als we niet tot een wijziging konden komen, het zou leiden tot een faillissement. Wij zagen aankomen dat wij het beschikbaar gestelde garantiekapitaal meer dan volledig zouden moeten inzetten. Die discussie was op dat moment aan de orde, in dat tweede gesprek.

De heer **Van Gerven**: Nog even: wat kwam er in het eerste gesprek aan de orde?

De heer **Veenman**: De wijzigingsprocedure als gevolg van de afwijkende condities van de concessie. De concessie gaf de ruimte voor compensatie daarvoor. Het tweede gesprek ging erover dat wij zagen aankomen dat HSA door zijn garantievermogen heen zou gaan als we niet een aantal van de andere aspecten, waaronder de wijzigingsprocedure, daadwerkelijk voor elkaar zouden krijgen. Die procesafpraak had namelijk niet geleid tot een voortvarende aanpak, die ervoor zorgde dat we eruit zouden komen. Toen kwam dat tweede gesprek. De Minister van Financiën heeft toen gezegd: maakt u eerst uw garantiekapitaal maar op en komt u daarna maar terug.

De heer **Van Gerven**: We kunnen constateren dat u rekende op steun van Minister Peijs om die concessieovereenkomst aan te passen. Dat hebben we zojuist besproken. U zei zojuist hoe die twee gesprekken zijn verlopen. Is Minister Peijs, zeg maar, van standpunt veranderd? Zij wilde eerst wel aanpassen. Heeft zij haar standpunt onder de invloed van Zalm een beetje gedraaid?

De heer **Veenman**: Ik herinner me van het tweede gesprek dat de Minister van Financiën heel duidelijk stelde dat de Minister van Verkeer en Waterstaat een aanpassing ten laste van haar eigen budget en begroting moest laten komen. Met andere woorden, de reactie was niet zodanig, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat kon rekenen op begrip van de Minister van Financiën.

De heer **Van Gerven**: Dat was niet mijn vraag. Mijn vraag is: is Minister Peijs onder druk van Minister Zalm van standpunt veranderd?

De heer **Veenman**: Ik denk dat zij de onmogelijkheid van haar eigen standpunt heeft ingezien, omdat zij geen steun van de Minister van Financiën kreeg.

De heer **Van Gerven**: Zij kreeg die steun dus niet van de Minister van Financiën. Minister Zalm heeft dus op dat moment in 2004 een oplossing tegengehouden?

De heer **Veenman**: In 2005. In 2004 hebben we een afspraak gemaakt over de wijzigingsprocedure, die vervolgens heel lang heeft geduurd. In 2005 kwam het antwoord: als er iets te doen is rondom compensatie-

claims die het gevolg zijn van afwijkende condities in de concessie, komen deze ten laste van de begroting van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus dat Minister Zalm in 2005 de oplossing heeft geblokkeerd die u voor ogen stond en dat Minister Peijs wel had willen bewegen.

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk hebben ze gezamenlijk dat standpunt ingenomen. Schoven de ministers het probleem van HSA zo niet eigenlijk vooruit naar de toekomst, naar toekomstige ministers?

De heer **Veenman**: In ieder geval schoven ze het op dat moment terug naar HSA en daarmee naar de onderneming. Ik heb niet kunnen constateren dat ze het naar de toekomst schoven, maar feitelijk is het inderdaad pas later geëffectueerd.

De heer **Van Gerven**: Dat is toch wat we kunnen constateren?

De heer **Veenman**: Ja, uit de feiten; niet dat dat de opzet was. Ik dacht dat dat uw vraag was.

De heer **Van Gerven**: Nee, mijn vraag was of de ministers, door wat ze feitelijk hebben gedaan, hun opvolgers met het probleem hebben opgezaaid.

De heer **Veenman**: Ja, dat was niet opgelost.

De heer **Van Gerven**: U wilt hen wel nageven dat ze dat niet met voorbedachten rade hebben gedaan.

De heer **Veenman**: Daar heb ik niets van kunnen zien.

De heer **Van Gerven**: Daar hebt u niets van kunnen merken. Nu zegt de Staat: contract is contract. De Staat wilde HSA houden aan de afspraken. Anderzijds kunnen we constateren dat de NS zich opstelt als een aandeelhouder op afstand, met een beperkte aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid. Is een vroegtijdige oplossing voor dat veel te hoge concessiebod eigenlijk, zeg maar, geblokkeerd door deze opstelling van beide partijen?

De heer **Veenman**: Ik denk dat beide partijen in ieder geval niet in staat zijn geweest om door middel van de toegankelijke weg van de wijzigingsprocedure te komen tot een compensatie voor afwijkingen van de concessie. Mede daardoor zaten we in de situatie dat de reserves van HSA in ieder geval op termijn tot de limieten zouden worden aangesproken.

De heer **Van Gerven**: Mijn vraag was of die houding van beide partijen dat heeft veroorzaakt.

De heer **Veenman**: Mijn algemene constatering is dat er, als de overheid begint met een nieuwe vorm van aanbesteden, met werkzaamheden met treinen op een nieuw spoor, in een periode waarin we marktwerking heel hoog hadden zitten, verhoudingen zijn ontstaan die het niet gemakkelijk maakten om tot oplossingen te komen.

De heer **Van Gerven**: Mijn vraag was of beide partijen, door hun houding, een snellere oplossing voor de problematiek van het veel te hoge concessiebod hebben geblokkeerd.

De heer **Veenman**: Mijn antwoord daarop is ja. Het was de combinatie.

De heer **Van Gerven**: Goed. De vervolgvraag is dan natuurlijk of het belang van de reiziger was gediend met die oplossing van de NS, of met die houding van de NS en de Staat.

De heer **Veenman**: Als er daardoor niet tot een oplossing wordt gekomen, kan niemand beredeneren dat de reiziger daarmee was gediend. Toen was de vraag aan de orde op welke manier er zou moeten worden omgegaan met de verantwoordelijkheden, binnen het kader van de gemaakte contracten.

De heer **Van Gerven**: U zegt in ieder geval dat die opstelling niet in het belang van de reiziger was.

De heer **Veenman**: Wij hebben van alles geprobeerd. U hebt de tariefsrestrictie-elementen zelf al genoemd ...

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek uw antwoord. U zei zojuist dat beide partijen door hun houding een oplossing hebben geblokkeerd.

De heer **Veenman**: Correct.

De heer **Van Gerven**: Mijn vraag was of dat in het belang van de reiziger was.

De heer **Veenman**: Dat kan niet in het belang van de reiziger zijn.

De heer **Elias**: Weer een feitelijke vraag van mijn kant. Het gesprek met de ministers Peijs en Zalm vindt plaats op 8 juli 2004. Weet u nog wat de heer Zalm tegen u zei in dat gesprek? Om welke inhoudelijke reden wilde hij u, de NS en HSA niet tegemoetkomen?

De heer **Veenman**: Bij de besprekingen die we hebben gehad over de sombere vooruitzichten van HSA kende ik het antwoord wel. Het standpunt van de Minister was: u hebt garanti kapitaal ter beschikking gesteld en u moet maar zien dat u het voor elkaar krijgt binnen dat garanti kapitaal. En tegen de Minister van Verkeer en Waterstaat: als u vindt dat er iets moet gebeuren aan de omstandigheden, doet u dat ten laste van uw eigen begroting.

De heer **Elias**: Ook werd het argument gebruikt: met prognoses kunnen we niet veel; ga eerst maar eens rijden, daarna zien we het wel. Ik vat dit een beetje samen, maar daar kwam het op neer. Dat onderstreepte u zelfs. Klopt dat?

De heer **Veenman**: Ja, dat was het standpunt van de Minister van Financiën.

De heer **Elias**: Heeft de heer Zalm u ook laten blijken dat een aanpassing van het contract ten gunste van HSA heel moeilijk zou liggen, omdat zoiets als staatssteun kon worden gezien?

De heer **Veenman**: Dat is niet aan de orde geweest.

De heer **Elias**: Oké, dat is dus niet aan de orde geweest. Nu een paar jaar later. Begin 2008 bevindt de HSA, de High Speed Alliance, waarvan de NS inmiddels voor 95% eigenaar is, zich in een liquiditeitscrisis. Simpel gezegd: HSA kan de rekeningen bijna niet meer betalen. We gaan weer wat verder. In 2008 vinden er onderhandelingen plaats tussen de NS, HSA en Verkeer en Waterstaat. De Staat zegt dan: laat de NS dat garantiekapitaal van HSA maar verhogen. U weigerde dat. Waarom wilde of kon u op dat moment in 2008 geen extra vermogen in HSA stoppen? We hebben het net al gehad over de periode daarvoor, dus wellicht golden dezelfde argumenten, maar we moeten dit vaststellen. Waarom wilde u dat niet doen in 2008? Het water was nog hoger gestegen, tot aan de lippen. U was het moederbedrijf. Waarom deed u dat niet?

De heer **Veenman**: Er lag op dat moment een groot aantal elementen op tafel, onder meer de vertraging als gevolg van het niet-beschikken over de juiste specificaties van het treinbeveiligingssysteem. Wij hebben gezegd dat de Minister van Verkeer en Waterstaat daarvoor aanspreekbaar was. Dat zou eerst moeten gebeuren. Wij vonden daarom dat de claims die daarvan het gevolg waren, de oplossing moesten geven voor de liquiditeitsvraagstukken die op dat moment daadwerkelijk aan de orde waren. Later hebben we het memorandum van overeenkomst, dat er toen was, zo begrepen dat we nog 50 miljoen euro ter beschikking zouden stellen als er nog eens een beroep zou worden gedaan op liquiditeitsondersteuning van HSA.

De heer **Elias**: Dat komt allemaal later. Op dat moment in 2008 weigerde u dus om extra vermogen in HSA te stoppen.

De heer **Veenman**: Omdat wij nog zo veel tegoed hadden van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Elias**: In uw visie.

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Elias**: Inmiddels had de NS leningen verstrekt aan HSA, zodat zij die kosten kon betalen, bijvoorbeeld voor het tijdelijke materieel waarmee vanaf 2009 moest worden gereden in plaats van de Fyra, die er nog niet was. Die leningen betreffen bijna 150 miljoen euro. Die moesten meteen, daags na de aanvangsdatum, worden terugbetaald aan de NS. Ik heb daar een vraag over. Als je voor zo'n constructie kiest, loop je dan niet het gevaar dat de HSA het hele garantievermogen, dat juist als buffer voor gebruik tijdens de exploitatiefase was bedoeld, in de praktijk al gaat uitgeven?

De heer **Veenman**: Ik heb nu niet scherp welke elementen daarin zitten. Mij staat er niets van bij dat er iets op de dag daarna zou moeten worden terugbetaald. Ik ken dit niet.

De heer **Elias**: Wij wel. Uit onze stukken blijkt dat de NS leningen verstrekt, maar deze moeten vanaf het moment waarop ze zijn verleend worden terugbetaald. Dat gaat dan natuurlijk ten koste van het garantiekapitaal. Waarom is voor die constructie gekozen?

De heer **Veenman**: Daar kan ik u geen antwoord op geven.

De heer **Elias**: Ik kijk nu even rond, naar mijn collega's. Misschien mis ik wat details?

De heer **Van Gerven**: Meneer Veenman, u was toch de aandeelhouder?

De heer **Veenman**: Correct.

De heer **Van Gerven**: U zou toch op de hoogte moeten zijn van deze constructie?

De heer **Veenman**: Deze omstandigheid, deze constructie van prompt terugbetalen van iets wat is geleend, is mij volstrekt onbekend.

De heer **Van Gerven**: Maar u bent er wel verantwoordelijk voor.

De heer **Veenman**: Dat klopt, maar dat wil niet zeggen dat alles bekend is.

De heer **Elias**: Goed, als u het echt niet weet ... Dit zegt u niets?

De heer **Veenman**: Nee, het zegt mij niets.

De heer **Elias**: In dat geval ga ik maar meteen naar de volgende vraag: was het op dat moment in 2008 niet zuiverder geweest om die concessie terug te geven? Op enig moment heeft een van de NS-directieleden dat opgemerkt in een vergadering van de raad van commissarissen. Hoe kijkt u daartegen aan? Het was buitengewoon moeizaam allemaal: u ging het niet redden, u ging het niet waarmaken. Waarom zou u die concessie niet gewoon teruggeven?

De heer **Veenman**: Er waren een aantal vraagstukken aan de orde, maar ook een aantal oplossingsrichtingen. Er is de suggestie gedaan om het, als het toch failliet zou gaan, maar failliet te laten gaan. Inderdaad is ook de vraag aan de orde geweest of het niet beter was om de concessie terug te geven. Uiteindelijk hebben we gezamenlijk besloten om te bekijken op welke manier we eruit konden komen zonder een faillissement, dus zonder dat de concessie zou worden teruggegeven. Eerder was met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat besproken dat het teruggeven van de concessie tot buitengewoon ingewikkelde complexiteiten zou leiden: er zou opnieuw moeten worden aanbesteed, waardoor er nog grotere vertragingen zouden komen. Wij hebben dat laten meewegen bij het uiteindelijke besluit om te proberen om erdoorheen te komen, met de oplossingsrichting zoals die in het memorandum van overeenkomst stond.

De heer **Elias**: Wat zou collega Meerstadt volgens u hebben bedoeld met de kwalificatie «zuiver»? Het was volgens hem «zuiver» geweest om de concessie terug te geven.

De heer **Veenman**: Ik denk dat hij gewoon zo in elkaar zit. Hij zegt: als dat de situatie is, moeten we haar gewoon teruggeven; wij kunnen dit kennelijk niet. Dat zou zuiverheid kunnen zijn, maar u kunt het beter aan hemzelf vragen.

De heer **Elias**: Ik vroeg u naar uw appreciatie van zijn opmerking van destijds.

De heer **Veenman**: Zo zit hij in elkaar. Collega's hebben ook wel een andere mening gehad over de manier waarop het zou moeten. In de raad van commissarissen is in ieder geval besloten om dat niet te doen.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nog even stilstaan bij die 150 miljoen; zeg maar de investeringen die HSA heeft gedaan om de treinen te bestellen, de zaak op te kunnen starten enzovoorts. Daarvan werd gezegd dat die direct na de start van de concessie in april 2007 moest worden terugbetaald. U zegt dat u daar niks van afweet, dat u zich op dit moment niet kunt herinneren hoe het zat. Als je zo'n investering doet, is het dan logisch dat zo'n lening gedurende de concessieperiode geleidelijk aan wordt afgelost?

De heer **Veenman**: Dat zou mijn standpunt zijn.

De heer **Van Gerven**: Dat zou uw standpunt zijn. Nu heeft het ministerie u gevraagd om dat te doen, dus om die lening gewoon tijdens de duur van de concessieperiode af te lossen. Waarom hebt u dat niet gedaan?

De heer **Veenman**: Ik probeer nog even uit te vinden wat er achter die 150 miljoen zit. De bestelling van materieel, dus de treinen, is via de lease-maatschappij gegaan. Die brengt vervolgens de kosten van HSA in rekening. Er is dan geen sprake van terugbetalen op dat moment. De kosten van de leaseoperaties komen dan gewoon ten laste van de onderneming HSA. Ik kan deze combinatie dus nog steeds niet maken.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar ik constateer dat u van mening bent dat het in de rede ligt en redelijk is om een lening die wordt aangegaan voor een businesscase, dus voor het laten rijden van de treinen over de hogesnelheidslijn door HSA, terug te betalen gedurende de concessieperiode. Het lijkt u dus reëel om dan die lening af te lossen, en in dit geval aan het moederbedrijf. Goed, wij constateren dat u dit standpunt hebt.

De **voorzitter**: We gaan nu even pauzeren.

De vergadering wordt van 15.58 uur tot 16.14 uur geschorst.

De **voorzitter**: Meneer Veenman, de enquêtecommissie hecht eraan om haar onderzoek naar de waarheid, dus de waarheidsvinding, in de openbaarheid te doen en daarbij het publiek niet uit het oog te verliezen. Ik hecht eraan om een bepaald onderdeel van het verhoor van daarnet even uit te leggen. U hebt herhaaldelijk aangegeven dat u de wijzigingsprocedure inriep toen u zich tot het kabinet wendde. Artikel 15 van de concessieovereenkomst ziet hierop. Daarin staat, in algemeen Nederlands, dat er bij onvoorziene gewijzigde omstandigheden wijzigingen in de concessie kunnen worden aangebracht. In het vorige deel van dit verhoor gaf u aan dat u die wijzigingsprocedure inriep. De leden van de commissie zijn met u de diepte ingegaan: hoe zag het kabinet dat? Wat zonet daarover is gezegd, kan ik ongeveer als volgt samenvatten: het werd niet echt als een onvoorziene omstandigheid gezien – extern, want er was natuurlijk al over gesproken bij de concessie – en het kabinet zag op dat moment nog geen reden om in te grijpen, omdat er nog niet met de treinen werd gereden. We bespraken uw behoefte om de wijzigingsprocedure in te roepen. Het kabinet reageerde daarop met: dat doen we nog niet. Het ging om artikel 15 van de concessie. Voor het vervolg van dit verhoor geef ik nu het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: We zijn aangekomen in 2008. Even snel de politieke kant: na het kabinet-Balkenende III kwamen er vervroegde verkiezingen. In 2007 was Balkenende IV aangetreden, dus er was ook een nieuwe Minister: Minister Eurlings. In 2008 acht HSA, de High Speed Alliance, voor 95% dochter van NS, de tijd rijp om – ik citeer nu – «met de Staat over concrete oplossingen voor HSA te gaan praten». Dat meldt HSA-directeur de heer Van Roozendaal in een brief aan u. Kunt u ons schetsen wat precies de tijd rijp maakte?

De heer **Veenman**: Ik probeer die periode nu even in mijn herinnering te halen.

De heer **Elias**: Mei 2008.

De heer **Veenman**: We zijn dan nog niet tot een conclusie gekomen over die wijzigingsprocedure; er waren nog een aantal openstaande zaken. Het stond toen nog open wat de gevolgen zouden kunnen zijn van het niet-hebben van een specificatie van het treinbegeleidingssysteem ERTMS. Tegelijkertijd zagen we de grenzen van de liquiditeit van HSA, van het garantiekapitaal, snel dichterbij komen.

De heer **Elias**: In dezelfde brief worden twee routes geschetst die de NS voor een oplossing voor HSA kan bewandelen. De eerste: het combineren van het HSA-probleem met andere NS-dossiers. De tweede: open kaart spelen en inzicht geven in de hoofdlijnen van het nieuwe financiële ondernemingsplan, dus van die nieuwe businesscase. Weet u nog welke van de twee opties het is geworden?

De heer **Veenman**: In de gesprekken die ik daarover heb gevoerd, heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd of wij de elementen die openlagen niet bij elkaar konden brengen en tot een algemene oplossing konden komen.

De heer **Elias**: «De elementen die openlagen niet bij elkaar konden brengen»? Wat bedoelt u daarmee?

De heer **Veenman**: Hoe was het zo gekomen dat er zo laat een treinbegeleidingssysteemspecificatie kwam, wat heel veel vertraging en kosten heeft meegebracht? Dat vraagstuk stond nog open. Wij vonden – en vinden – dat de Staat der Nederlanden de verantwoordelijkheid daarvoor moest nemen. Er waren nog steeds openstaande punten in de relatie tussen Nederland en België. In 2003 is dat vraagstuk aangekaart. We wisten nog steeds niet hoe de bediening eruit zou moeten komen te zien. In 2005 zijn de Staat der Nederlanden en de Belgische staat tot een overeenstemming gekomen. In 2007 gaf onze Belgische collega aan dat België zich daar niet aan gebonden achtte. Al dat soort elementen lagen op tafel.

De heer **Elias**: Het was één grote caleidoscoop van problemen. Zie ik dat goed?

De heer **Veenman**: Ja. Het waren allemaal zaken die met elkaar samenhangen, en die ook buitengewoon complex waren.

De heer **Elias**: U hebt nu een aantal zaken genoemd waarvan u vond dat ze op het bordje van de Staat lagen. Maar de Staat zei: dat probleem met HSA ligt op uw bordje; had u in 2001 maar niet met zo'n hoog bod moeten komen.

De heer **Veenman**: Dit heeft geen betrekking op de onderwerpen waarover ik het net had. De Staat heeft erkend, al dan niet na een arbitrageprocedure, dat hij daarvoor wel degelijk aanspreekbaar was.

De heer **Elias**: Hoe dan ook, de uitkomst van die opstelling was: we gaan het maar eens over al die dossiers tegelijk hebben en we gaan werken aan een soort totaaloplossing.

De heer **Veenman**: Ja.

De heer **Elias**: Waarom had, vanuit de visie van de NS, de optie van het combineren met die andere dossiers de voorkeur?

De heer **Veenman**: Dat bij elkaar brengen begon niet zozeer met de visie van de NS. Van de Minister kwam het verzoek om in één keer allerlei vraagstukken bij elkaar te brengen.

De heer **Elias**: U zegt dat dit het initiatief van de Minister was?

De heer **Veenman**: Ja, dat was op verzoek van de Minister.

De heer **Elias**: In die interne brief aan u, waarover ik het zojuist had, schrijft de heer Van Roozendaal van HSA heel duidelijk dat er een aantal wegen kunnen worden bewandeld, en dat een daarvan het combineren met andere NS-dossiers was. Dat was dus een keuze van HSA en de NS, dus niet van de Minister. Of misschien was het ook de Minister, maar ...

De heer **Veenman**: Hij sloot aan bij wat de Minister al eerder aan ons te kennen had gegeven.

De heer **Elias**: Welke Minister was dat en wanneer was dat?

De heer **Veenman**: Dat was mevrouw Peijs.

De heer **Elias**: Die heeft tegen u gezegd: we gooien alles in één tombola en gaan bekijken of we eruit kunnen komen.

De heer **Veenman**: Ja, maar in iets andere bewoordingen.

De heer **Elias**: Weet u nog welke bewoordingen?

De heer **Veenman**: Dat er zo veel openstaande vraagstukken waren dat het misschien verstandig was om ze allemaal bij elkaar te brengen en in één keer een groot aantal van die vraagstukken tot een oplossing te brengen. Na de heel moeilijke start in de verhoudingen was dat overigens de eerste keer dat het daadwerkelijk lukte om gezamenlijk, in plaats van tegenover elkaar, tot oplossingen te komen. Dat is ook voortgezet onder Minister Eurlings.

De heer **Elias**: Had dat ook te maken met de persoonlijkheid van de Minister?

De heer **Veenman**: Sowieso hebben we van begin af aan gezien dat de Minister van Verkeer en Waterstaat zeer coöperatief was bij het kijken naar manieren waarop het zou kunnen, maar ook dat haar mogelijkheden gelimiteerd waren. En soms waren haar besluiten anders, zoals bij het back-upstelsel van de ERTMS. Dat kwam echter niet doordat haar houding niet goed was.

De heer **Elias**: In diezelfde periode vindt tussen de NS en het Ministerie van Financiën, inmiddels de aandeelhouder van de NS geworden terwijl dat voorheen Verkeer en Waterstaat was, een discussie plaats over een superdividend: een eenmalige uitkering van extra dividend van NS aan de aandeelhouder, dus het Ministerie van Financiën. De hoogte van dat superdividend is uiteindelijk in oktober 2009 bepaald op 1,4 miljard euro. Voor mijn goede begrip: enerzijds vinden er dus gesprekken met de Minister van Financiën plaats over het afkomen van overtollige middelen van de NS in de vorm van dat superdividend; anderzijds dreigt NS-dochter HSA failliet te gaan en heeft HSA acuut behoefte aan middelen. Ik heb de eerdere vragen van collega Van Gerven wel gehoord, maar ik vraag het u toch: lag het niet voor de hand om een deel van dat kapitaaloverschot van de NS aan te wenden om HSA te redden?

De heer **Veenman**: Ik heb u eerder aangegeven dat we aan alle kanten hebben geprobeerd om het met HSA voor elkaar te krijgen, binnen de daarvoor bestemde middelen en garanties, met de enkele uitzondering dat we aan het eind nog eens een overbruggingsfinanciering van 50 miljoen ter beschikking hebben gesteld. De wens om over te gaan tot uitkering van het superdividend kwam – en dat kunt u van mij aannemen – níét naar voren vanuit de NS, maar vanuit de aandeelhouder, die vond dat hij daar recht op had.

De heer **Elias**: Dat begrijp ik, maar dan doet zich toch een gekke situatie voor? Aan de ene kant ligt er een dochteronderneming op de grond, of is er in ieder geval slecht aan toe. Aan de andere kant wordt er een behoorlijk krachtige en vette portemonnee bij de Minister van Financiën op tafel gelegd. Had u niet de neiging om te zeggen: laten we in ieder geval een deel daarvan gebruiken om HSA overeind te houden en financieel goed te positioneren?

De heer **Veenman**: Wij hebben in de correspondentie van december 2008 aan de aandeelhouder duidelijk gemaakt dat wij, binnen de continuïteitsregel van de onderneming, in voldoende mate over vermogen konden beschikken voor alle activiteiten, en dat wij vonden dat er, alvorens tot die uitkering kon worden overgegaan, in ieder geval een tweede termijn moest worden gekoppeld aan een aantal nog uitstaande punten, in de brief «hangpunten» genoemd. Het oplossen van de problemen van de HSA was er daar een van.

De heer **Elias**: Daar kom ik zo op; nu gaat het me eerder om het principe. U bent de opperbaas van de NS. U ziet die twee gelijktijdige bewegingen. Lag het niet veel meer voor de hand om HSA financieel te redden en om ervoor te zorgen dat die onderneming niet zou omvallen? Dit is de laatste keer dat ik het probeer.

De heer **Veenman**: Wij hebben die afweging op een andere manier gemaakt. Wij hebben uiteindelijk besloten om niet verder te gaan dan het oprekken van de beschikbare middelen; die 50 miljoen, zoals ik u net aangaf.

De heer **Elias**: De vraag is nu: waarom deed u dat?

De heer **Veenman**: Omdat wij vonden dat de knelpunten bij HSA niet voor een onbelangrijk deel waren veroorzaakt door het departement en dat de gevolgen daarvan eerder in aanmerking zouden moeten komen voor een claim of wijziging, dan voor aanvullende kapitaalstortingen door de aandeelhouder.

De heer **Elias**: Stel: ik ben een bedrijf, ik heb een noodlijdende dochter en daarvan ben ik, in financiële termen, voor 90% de baas. Dan zou het toch logisch zijn om dat dochterbedrijf bij te springen als het daar mis dreigt te gaan?

De heer **Veenman**: Ik herhaal mezelf: wij hebben besloten om dat niet te doen. De totale hoeveelheid middelen die we direct en indirect hebben ingezet voor deze concessie bedraagt meer dan 700 miljoen.

De heer **Elias**: Hield u het Ministerie van Financiën op de hoogte van de besprekingen over de HSA met Verkeer en Waterstaat?

De heer **Veenman**: In die situatie zijn alle gesprekken gevoerd met de Minister van Verkeer en Waterstaat. Of deze er een reden voor had om een en ander te melden aan de Minister van Financiën, is niet aan ons. Wij hebben dat niet gedaan.

De heer **Elias**: Maar het gesprek met het Ministerie van Financiën vond plaats met het Ministerie van Financiën; niet alles ging dus via het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Over het superdividend sprak u met Financiën.

De heer **Veenman**: Uitsluitend.

De heer **Elias**: Wist Verkeer en Waterstaat ervan dat u met Financiën over het superdividend aan het spreken was?

De heer **Veenman**: Ik kan me niet herinneren dat we daar specifiek aandacht voor hebben gevraagd, maar het lijkt mij heel onlogisch als dat niet bekend was.

De heer **Elias**: Was overeenstemming over dat superdividend voor het Ministerie van Financiën een voorwaarde om akkoord te gaan met de uiteindelijk gesloten totaaldeal? Ik zal daar straks iets meer over vragen. Op een gegeven moment werd het een memorandum of understanding, dus zeg maar een totaaldeal. Daarin zat ook dat superdividend. Was het een eis van Financiën om dat memorandum, die totaaldeal, voor elkaar te krijgen? Als de NS wilde dat al die andere dingen ook werden geregeld, moest ze dat superdividend dus afstaan?

De heer **Veenman**: Dat was niet zozeer een eis. Wel hebben wij aangegeven, maar niet als voorwaarde, dat wij in het kader van de continuïteit en financierbaarheid van de gehele onderneming vonden dat een aantal hangpunten, waarvan er twee betrekking hadden op het hoofdrailnet en een op HSA, moesten worden opgelost, en dat wij vanwege onze verantwoordelijkheid niet konden overgaan tot het uitkeren van dat superdividend of een deel daarvan, als het HSA-vraagstuk niet was opgelost.

De heer **Elias**: Ja, want u stuurt op 10 december 2008 samen met president-commissaris Meijer een brief naar de aandeelhouder, dus naar Financiën, waarin u stelt dat de NS onder een aantal voorwaarden met die uitkering van het superdividend akkoord gaat. Een van de voorwaarden was, letterlijk: de oplossing van het HSA-dossier. Dat was dus een glasharde koppeling; en anders was er nooit een totaaldeal gekomen.

De heer **Veenman**: Het superdividend is in dat voorstel gepresenteerd als een superdividend in twee termijnen. Wij hebben toen gezegd dat wij het verantwoord vonden om op dat moment 700 miljoen te betalen, als het ware. Wij hebben die 700 miljoen afhankelijk gemaakt van het oplossen van een aantal vraagstukken. Er waren drie hoofdvraagstukken en daarvan was HSA er een. Daar was overigens bij vermeld dat wij met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gevorderd waren in het vinden van een goede oplossing.

De heer **Elias**: Wat waren die andere twee?

De heer **Veenman**: Dat ging ook over het hoofdrailnet, waarvoor geen concessievergoeding was afgesproken. Om te voorkomen dat wij in onze reserves ineens wel rekening moesten gaan houden met een concessievergoeding, hebben we daarbij gezegd: in dat geval gaan we ervan uit dat er, zoals daarvóór het geval was, geen concessievergoeding hoeft te worden betaald op het hoofdrailnet, en dat dit in de periode tot – volgens mij – 2015 niet het geval zou zijn. Het andere had ook te maken met het hoofdrailnet, dus niet zozeer met HSA.

De heer **Elias**: Daarmee was de NS dus in hoge mate geslaagd in haar opzet om een oplossing te bereiken voor HSA en het rondkrijgen van die andere dossiers. Die strategie was dus gelukt.

De heer **Veenman**: Het vraagstuk-HSA is besproken met het ministerie. Ik heb net al aangegeven dat dat de eerste keer was dat wij in gezamenlijkheid tot een oplossing probeerden te komen. We hadden alleen een conditie voor het moment van betalen opgenomen in onze brief aan de Minister van Financiën.

De heer **Elias**: Had u die brief van 10 december aan Financiën, die u samen met de president-commissaris stuurde, vooraf afgestemd met Verkeer en Waterstaat? Weet u dat nog?

De heer **Veenman**: Dat heb ik niet paraat.

De heer **Elias**: Herinnert u zich of er vooraf overleg is geweest met beide of een van beide bewindslieden, dus met Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat of Minister Wouter Bos, die toen Minister van Financiën was geworden?

De heer **Veenman**: Dat heb ik niet kunnen waarnemen.

De heer **Van Gerven**: Meneer Veenman, nog even iets over dat laatste punt. U sprak met Minister Bos over het superdividend. Ik neem aan dat er ook met Minister Eurlings is gesproken. Heeft u dit zelf met Minister Eurlings besproken?

De heer **Veenman**: Het merendeel van de gesprekken die moesten leiden tot een oplossing voor de zaken waarover we het net hadden, is gevoerd door Bert Meerstadt, vanwege zijn verantwoordelijkheid voor HSA. Op enig moment hebben we de vorderingen in die gesprekken gezamenlijk doorgenomen.

De heer **Van Gerven**: Wie is dat «gezamenlijk»?

De heer **Veenman**: Bert Meerstadt en ik hebben toen gezamenlijk een gesprek gehad met de heer Eurlings.

De heer **Van Gerven**: Dus met Minister Eurlings. Toen is ook besproken dat u er wel uit zou komen als dat superdividend kon worden geregeld?

De heer **Veenman**: Nee, in mijn herinnering is dat niet zo besproken. Het vraagstuk was toen: maken wij vorderingen en denken wij er met elkaar uit te kunnen komen? Daarover hebben we het een en ander met elkaar gewisseld. De heer Meerstadt was voor de rest geheel op de hoogte van de stand van zaken.

De heer **Van Gerven**: Heeft de heer Meerstadt gesproken met Minister Eurlings over die dividenduitkering?

De heer **Veenman**: Dat weet ik niet.

De heer **Van Gerven**: U zei zelf dat het de uitdrukkelijke opzet van het ministerie was om zaken met elkaar te verknopen. Dat hebben we zojuist besproken. Een aantal zaken zou worden opgelost, maar daar stond een ruimhartige dividenduitkering tegenover: dat superdividend. Mijn vraag is: in hoeverre was de heer Eurlings bij die afspraken betrokken?

De heer **Veenman**: Daar heb ik geen waarneming van, dat zult u aan de heer Meerstadt moeten vragen. Maar misschien ter correctie van de beeldvorming: het was de wens van de Minister van Verkeer en Waterstaat dat er voor alle openstaande vraagstukken met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot een oplossing werd gekomen. Dat had niets te maken met het superdividend.

De heer **Van Gerven**: U legde zelf wel die link met het superdividend; dat schetste u zojuist. U zou 700 miljoen van dat superdividend achterhouden, want eerst moesten die drie door u zojuist genoemde kwesties zijn opgelost, waaronder het HSA-dossier. Ik neem aan dat Minister Eurlings daarvan ook op de hoogte is geweest.

De heer **Veenman**: Dit kwam niet uit de gesprekken die ik met hem heb gehad, maar ik neem aan dat daarover tussen de ministeries overleg is geweest.

De heer **Van Gerven**: In ieder geval op ambtelijk niveau, zo neemt u aan. Ook op ministerieel niveau?

De heer **Veenman**: Dat weet ik niet. Ik weet niet of dat op ministerieel niveau heeft plaatsgevonden.

De heer **Van Gerven**: U was daar vrij intensief bij betrokken. Het uitkeren van het superdividend regardeert natuurlijk ook de aandeelhouder heel sterk. Daarom nogmaals mijn vraag: acht u het denkbaar dat Minister

Eurlings niet van die hele discussie over het superdividend op de hoogte is geweest?

De heer **Veenman**: Dat kan ik me niet voorstellen, maar ik heb dat niet met hem besproken.

De heer **Elias**: Het zogeheten memorandum van overeenstemming komt tot stand op 18 december 2008. Het wordt ondertekend door de heren Eurlings, Veenman, Van Roozendaal en Meerstadt. Het is interessant dat daarin de bepaling is opgenomen dat, als zich in de toekomst een reëel faillissementsrisico zou voordoen, de Staat onder bepaalde voorwaarden maatregelen – en daarom gaat het: – «zal» treffen om een faillissement van HSA te voorkomen. Ik neem aan dat u destijds blij was met een dergelijke bepaling.

De heer **Veenman**: We hebben in ieder geval kunnen constateren dat het risicoprofiel van de operatie-HSA daardoor was afgenomen. Daar stond een aantal bepalingen tegenover: wij zouden vanuit HSA niet overgaan tot verdere claims op het gebied van ERTMS.

De heer **Elias**: U zegt dat het risicoprofiel van HSA was afgenomen, maar dat is een prachtig understatement; er was namelijk een keiharde verplichting voor de Staat om HSA in de toekomst te redden, toch?

De heer **Veenman**: Zo heb ik dat ook beleefd. Wij hebben gezegd dat daar in ieder geval de wil tegenover stond om te zorgen voor continuïteit in die operatie. Mocht het onverhoopt nodig zijn, dan konden wij dus op ondersteuning van het ministerie rekenen.

De heer **Elias**: Daar staat toch geen wil, daar staat een gebod.

De heer **Veenman**: Er staat ook dat daar een aantal elementen aan worden verbonden. Er staat dat er informatie moet zijn om ervoor te zorgen dat dit op de juiste manier is uit te leggen. Er wordt een halfjaar genomen om dat met elkaar uit te vinden. De NS heeft gezegd dat bij deze overeenstemming hoorde dat wij die 50 miljoen als overbruggingsliquiditeit ter beschikking zouden stellen, in de periode waarin het onderzoek zou plaatsvinden.

De heer **Elias**: Nog even iets over dat woordje «zal». Waarom was in uw ogen die glasharde verplichting noodzakelijk?

De heer **Veenman**: In mijn beleving komt heel direct naar voren dat het de wens van de Minister was om ervoor te zorgen dat de hsl in bedrijf kon komen. Als er vraagstukken waren zoals beschreven, zou het in het belang van de maatschappij en het gebruik van de hsl zijn om tot een oplossing te komen.

De heer **Elias**: U zei net in een bijzin dat er door HSA informatie moest worden verstrekt aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dat was een voorwaarde voor het nemen van maatregelen door de Staat om HSA te redden. Dat is inderdaad een van de dingen die in dat memorandum van overeenstemming is geregeld. De Staat zou die cijfers van de HSA, zeg maar die businesscase en vooral het daaraan onderliggende stuk met de cijfers, moeten kunnen verifiëren. Mijn eerste vraag hierover betreft iets wat in eerdere verhoren al is langsgekomen. Klopt het dat Verkeer en

Waterstaat tot dan toe, dus tot december 2008, nooit volledige inzage is gegeven in het ondernemingsplan van HSA, dus de businesscase?

De heer **Veenman**: In mijn waarneming – en dit kan men terugvinden in de documenten – was indertijd al bij het bod voorgeschreven op welke manier welke informatie er zou moeten worden verstrekt. Daar is een paragraaf aan toegevoegd: als het zou gaan om bijzondere informatie, waarvan de onderneming HSA vond dat deze vertrouwelijk moest blijven, kon er een derde persoon worden aangewezen die daar inzage in zou krijgen.

Ik heb in de documenten ook gezien dat dit in 2004 heeft plaatsgevonden.

De heer **Elias**: Met de aantekening dat degene die dat toen deed, ik meen McKinsey, zei allerlei voorbehouden te moeten maken, omdat men lang niet alle cijfers kreeg. Men kon op een aantal punten een ruwe indicatie geven, maar had het echte verhaal niet op tafel kunnen krijgen.

De heer **Veenman**: Dat heb ik niet vernomen van McKinsey.

De heer **Elias**: Dat is een gegeven, dat is een feit. Er waren tal van vrij cynische interne memo's op het Ministerie van Financiën – en dat lijkt ook logisch vanwege het karakter van dat departement – waarin erover wordt geklaagd, ook in de richting van de Minister van Financiën, dat de NS die cijfers steeds maar niet aanlevert. Herkent u dat de cijfers van deze businesscase tot december 2008 niet onderling zijn verstrekt?

De heer **Veenman**: Dat herken ik.

De heer **Elias**: Dat was dus een van de dingen die eindelijk – niet voor niks – naar tevredenheid van de Staat waren geregeld. Herkent u dat daar destijds van de zijde van de Staat met enige opluchting op werd gereageerd? Eindelijk zou men de cijfers krijgen, waardoor men eindelijk kon beoordelen hoe het zat?

De heer **Veenman**: Ik weet niet of de Staat opgelucht heeft gereageerd. Wat ik wel weet, zei ik daarstraks al: dit was het eerste moment sinds de ondertekening van de concessieovereenkomst dat partijen de gezamenlijke wil om dit tot een goed einde te brengen, naar voren hebben gebracht. Daar hoorde ook ander gedrag bij.

De heer **Elias**: Is het niet heel raar dat het in de verhouding tussen de NS en de Staat, in die nauwe samenwerking door de jaren heen, zeven jaar moest duren voordat Verkeer en Waterstaat eindelijk inzicht kreeg van de NS c.q. HSA?

De heer **Veenman**: Het is altijd de vraag welke mate van detail een departement wil, maar ik ben het met u eens dat het een teken is van de verhoudingen die ik in het begin al schetste: de zeer gespannen verhoudingen tussen de onderneming en het ministerie, zelfs met elementen van wantrouwen.

De heer **Elias**: We spreken nu over december 2008. In dit forum hebt u verteld dat u eind 2002 aantrad. U had, als opperbeaas van de NS, ook kunnen verordonneren dat die cijfers aan Verkeer en Waterstaat werden gegeven, omdat u naar genormaliseerde verhoudingen wilde met Verkeer en Waterstaat. Die cijfers zouden daarbij kunnen helpen.

De heer **Veenman**: Dat heb ik niet gedaan, op grond van de constatering van de verhoudingen die er op dat moment waren. In de loop van de tijd zijn die gelukkig veranderd. Ik erken dat het heel lang heeft geduurd voordat die normalisering plaatsvond.

De heer **Elias**: Heeft de NS-directie ooit aan de HSA-directie de opdracht gegeven om de informatie waarom Verkeer en Waterstaat vroeg, juist níét beschikbaar te stellen?

De heer **Veenman**: In de stuurgroep waren er documenten, ook van medewerkers, waarin daarover de trom werd geroerd. Dat heeft niet geleid tot een verbod van de zijde van de directie. In ieder geval is dat niet in de directievergaderingen besproken.

De heer **Elias**: Uit interne HSA-stukken blijkt er sprake van trucjes om ervoor te zorgen dat de businesscase, althans de onderliggende cijfers, niet bekend zouden worden bij Verkeer en Waterstaat. Wij hebben in het verhoor van de heer Döbken stukken moeten citeren waaruit, op zijn zachtst gezegd, bleek dat Verkeer en Waterstaat door HSA een ander beeld van de cijfers kreeg voorgespiegeld dan de werkelijkheid. Wat vindt u daarvan?

De heer **Veenman**: Ik wil teruggaan naar de contractuele verhoudingen tussen het departement en de onderneming en de niet-genormeerde verhoudingen. Die zie ik als de ingrediënten die ervoor zorgden dat dit niet tot stand kon komen. Nogmaals, er hebben in de directievergadering geen besluiten plaatsgevonden waarin de opdracht werd gegeven om dat te doen. Dit was inclusief de rol van de aandeelhouder.

De heer **Elias**: U hoorde daar in de stuurgroep wel van.

De heer **Veenman**: Ik heb geen deel uitgemaakt van de stuurgroep.

De heer **Elias**: Inderdaad, u zat niet in die stuurgroep. Heeft u ooit van dit soort signalen gehoord?

De heer **Veenman**: Ik heb allerlei signalen gezien en gehoord, maar die waren niet aan mij gericht, en daarin was ook geen sprake van een aanleiding om daarop in te grijpen of om anderszins zo te opereren.

De heer **Van Gerven**: Hierop wil ik nog even doorgaan. U hebt herhaaldelijk gezegd dat u de wijzigingsprocedure wilde invoeren; u was daar voorstander van, zodat u bepaalde zaken kon oplossen. Een voorwaarde was dat u bij problemen volledige inzage zou geven in de cijfers. Dit stond ook in het memorandum van overeenstemming van 2008. Is dat juist?

De heer **Veenman**: Bij een wijzigingsprocedure volg je de richtlijnen die in de concessieovereenkomst staan. Daar komen geen andere overwegingen bij. De concessieovereenkomst geeft precies aan wat er wel en niet moet gebeuren om tot een wijzigingsprocedure te komen. Ik kan deze combinatie dus niet maken; ik kan het leveren van gegevens hier niet aan koppelen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus: op basis van de concessieovereenkomst hoefde u niet de cijfers achter de businesscase aan te leveren? Kunnen we dat hier wel aan koppelen?

De heer **Veenman**: Niet anders dan zoals ze waren opgeschreven in de businesscase, zoals ze in overeenstemming waren met de voorgelegde concessievoorwaarden en de structuur waarin dat was gedaan. En, zoals ik net zei, er was de bijzondere afspraak dat als het heel gevoelige informatie zou betreffen, deze ter inzage was van een aan te wijzen derde, een expert.

De heer **Van Gerven**: Dat hebt u voorgesteld, maar we hebben al geconstateerd dat het door zowel McKinsey als door de overheid onvoldoende werd beschouwd voor een volledige waarheidsvinding rond de feitelijke businesscase. Dat is gewoon een constatering. U zegt dat u dat op basis van de concessieovereenkomst niet hoefde te doen, maar u erkent dat u tot 2008 niet scheutig bent geweest met uw informatie. Dat mogen we toch wel concluderen?

De heer **Veenman**: Correct.

De heer **Van Gerven**: Dat «niet scheutig» is dus een goede omschrijving?

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

De heer **Van Gerven**: Vervolgens komt er in 2008 het memorandum van overeenstemming, waarin artikel 14 is opgenomen: als een faillissement dreigt, kan de hulp van de overheid worden ingeroepen. Is volledige openheid van zaken met betrekking tot de businesscase dan wel aan de orde?

De heer **Veenman**: Zoals het in het memorandum staat omschreven, zou men onder die omstandigheden de beschikking krijgen over alle gewenste informatie. Een faillissement is een heel bijzondere situatie.

De heer **Van Gerven**: Is dat toch niet wat vreemd? In het memorandum van overeenstemming staat dat je volledige openheid van zaken moet geven, dat je de hele businesscase moet overleggen om tot een oplossing te komen. U onderschrijft dat kennelijk, want u onderschrijft dat memorandum van overeenstemming. Maar in de periode daarvoor overlegde u die businesscase niet in zijn geheel, terwijl er een faillissement dreigde en er allerlei problemen waren.

De heer **Veenman**: U hebt kunnen lezen wat er in dat memorandum staat. Daar sta ik achter.

De heer **Van Gerven**: Nee, mijn vraag was: ziet u dat verschil in opvatting en handelwijze niet, tussen de totstandkoming van het memorandum van overeenstemming en de periode daarvoor?

De heer **Veenman**: Het antwoord is: ja.

De **voorzitter**: Ik kom er weer even tussenin. Zonet zei ik dat wij het belangrijk vinden dat we, als een onderdeel van ons onderzoek, goed helder krijgen waar het allemaal precies over gaat. U zei een aantal keren dat u een wijzigingsvoorstel hebt gedaan. Ik houd u graag bepaling 5.4 voor, die over dat wijzigingsvoorstel gaat. Deze commissie, waarvan ook juristen deel uitmaken, leest daar heel duidelijk in dat daarin voorstellen worden gedaan waarvoor transparantie en gedetailleerde beschrijvingen vereist zijn. Hoe verhoudt het ene zich tot het andere?

De heer **Veenman**: Ik denk dat er in dit geval sprake is van de gedetailleerdheid van de gegevens in de onderliggende stukken op een aantal punten en de aannames daarin, zoals voorgeschreven in de concessie-overeenkomst met betrekking tot de toegang daartoe voor een aan te wijzen derde partij.

De **voorzitter**: PricewaterhouseCoopers en McKinsey roepen dus maar wat?

De heer **Veenman**: Ik ken de uitspraken van PricewaterhouseCoopers en McKinsey niet.

De **voorzitter**: Die houd ik u nu voor: zij kregen die informatie niet.

De heer **Veenman**: Ik kan u niets anders zeggen dan het volgende. Wij hebben gedaan wat wij hebben gedaan, op dat moment, met ons zicht op de wenselijkheid en noodzakelijkheid van het verstrekken van informatie, conform de structuur die in de concessie was beschreven.

De **voorzitter**: Kunt u de vraagstelling van deze commissie volgen? In dit verhoor wisselen wij dat er in brede zin duidelijk een problematische sfeer is ontstaan tussen de spoorwegen en het kabinet, omdat er niet tot een oplossing kon worden gekomen. U gaf dat zelf aan. In het begin zei u dat u een beroep deed op de wijzigingsbepaling; u zocht naar mogelijkheden om de concessie te wijzigen, omdat er allerlei onvoorziene omstandigheden waren. Ik hield u dat net voor. In de stukken is er sprake van onvoorziene omstandigheden. Daarover ontstaat discussie. Maar in de stukken staat ook heel duidelijk dat er met gedetailleerde informatie moest worden gekomen, dat er precies moest worden beschreven wat de consequenties waren. Dat gebeurde maar niet. En het duurde allemaal zo lang. Deze commissie vraagt zich dan af: hoe komt dat toch; hoe is het toch mogelijk dat er om wijzigingen wordt gevraagd, dat er gedetailleerde informatie wordt vereist, maar dat die niet wordt gegeven? Pas zeven jaar later wordt er schoorvoetend informatie verstrekt. Hoe kan dat?

De heer **Veenman**: Ten eerste moet de tijdbepaling anders zijn: het is een kleiner aantal jaren. Ik constateer niet anders dan dat HSA de opvatting had dat zij de informatie die zij diende te verstrekken, ook om zo'n wijzigingsprocedure in te gaan, had verstrekt. Ik heb daar niets aan toe te voegen. Wij waren met elkaar van mening dat, gelet op de bepalingen in de concessie, dát de informatie was die daarvoor noodzakelijk was.

De **voorzitter**: In de concessie stond ook: als we in een situatie zouden komen waarin er geen informatie zou worden gegeven – dat werd kennelijk voorzien – dan geven we die aan een derde. In de tussentijd is er een aantal rapporten verschenen waarin die derde partijen, en niet de minste, aangeven dat ook zij die informatie niet van u hebben gekregen.

De heer **Veenman**: Ik heb daar ...

De **voorzitter**: Daar hebt u dus ook geen weet van. In ieder geval hebben we dit aan u voorgehouden.

De heer **Elias**: Ik krijg de neiging om de klachten van McKinsey te gaan citeren, maar ik zal dat maar achterwege laten. Ik heb nog een paar kleine vragen. Bij de discussie over het superdividend in 2008 is er eveneens sprake van een moeizame discussie over de

informatieverschaffing door de NS, in dit geval aan de aandeelhouder, dus het Ministerie van Financiën. Het gaat daarbij over het onderzoek naar de kapitaalpositie van de NS. Gaat de NS strategisch om met het ter beschikking stellen van informatie aan de Staat? Dit is een vervolg op wat net aan de orde was.

De heer **Veenman**: Mijn antwoord daarop is: nee.

De heer **Elias**: Waar komen die klachten dan vandaan?

De heer **Veenman**: Ik denk dat ze zijn terug te voeren tot datgene wat de superdividendgerechtigde aandeelhouder van mening was over de beschikbaarheid van overliquiditeit. De onderneming, op dat moment van een AA-rating voorzien, heeft in het kader van haar eigen continuïteit heel veel informatie verschaft, maar wel met de opvatting dat zij die AA-rating moest behouden om in ieder geval toegang tot de kapitaalmarkt te behouden. Wij constateerden dat het Ministerie van Financiën daar een andere opvatting over had; het ministerie vond dat dat met een aanzienlijk lagere rating ook kon. Dit leidde uiteraard tot een grotere uitkering. U kunt zich voorstellen dat de onderneming er in zo'n geval voor zorgt dat ze haar goede rating behoudt, of dat zij dat in ieder geval probeert.

De heer **Elias**: Zowel McKinsey in 2004 als PricewaterhouseCoopers in 2008 klagen over die informatievoorziening. Waarom wilde de NS alleen maar inzicht geven via een derde partij? Waarom kon dat niet rechtstreeks, nog los van hoe dat precies gebeurde? Waarom moest daar een derde tussen zitten?

De heer **Veenman**: Wij hebben in ieder geval met betrekking tot het superdividend geconstateerd dat de insteek van het Ministerie van Financiën geheel anders was. Ondersteund door onze raad van commissarissen wensten wij er alles aan te doen om onze rating in ieder geval te behouden. Dat is uiteindelijk niet gelukt.

De heer **Elias**: Excuus, wellicht was ik niet duidelijk genoeg omdat ik heen en weer sprong. Mijn vraag ging over de onderliggende cijfers en over de inhoud van de zogeheten businesscase bij het bod uit 2001 en de Staat die daar, in een latere situatie, meer over wil weten. In 2004 moet het ene adviesbureau ertussen worden geschoven en in 2008 het andere om die cijfers te kunnen beoordelen. Waarom konden die cijfers niet gewoon rechtstreeks naar Verkeer en Waterstaat?

De heer **Veenman**: Ik denk dat het altijd verstandig is om er deskundigheid over cijfers en aannames tussen te zetten, zodat er een goede beoordeling kan worden gemaakt die aan twee kanten leesbaar is. Met betrekking tot het superdividend hebben wij dat ook gedaan met een financiële instelling. De aandeelhouder en de NS hebben deze overigens gezamenlijk benoemd. Het is dus niet omdat we dat niet wilden; dit leek ons gewoon een verstandige oplossing.

De heer **Elias**: Maar goed, Verkeer en Waterstaat wilde het liever anders, en dat heeft natuurlijk ook mensen die cijfers en staatjes kunnen lezen. Nogmaals, waarom zat er zowel in 2004 als in 2008 een derde tussen? Waarom werden die stukken niet gewoon ter beschikking gesteld van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Veenman**: Ik heb geen andere uitleg dan die ik u net heb gegeven. Conform de afspraken in het tenderdocument is er een format over de informatie vastgesteld. Er zou gedetailleerde informatie beschikbaar zijn. Bijzondere informatie, zeg maar informatie met een commerciële zeggingskracht, kon door een derde partij worden ingezien. Dat hebben wij zo gedaan.

De heer **Elias**: Het zal wel aan mij liggen, maar ik snap het gewoon niet, dus ik vraag het nog een keer. Die hele constructie van de HSA was een zogeheten «special vehicle»: een speciaal in het leven geroepen bedrijfje. Dat moet er juist komen omwille van de transparantie. Het moest zijn eigen broek ophouden, eigen inkomsten verdienen, en Verkeer en Waterstaat zou daarbij moeten kunnen meekijken. Vervolgens worden jaren achtereen die cijfers gevraagd, maar ze worden niet geleverd. En tegelijkertijd klagen over een slechte verhouding tussen de NS en Verkeer en Waterstaat? Die zaken laten zich moeilijk rijmen.

De heer **Veenman**: Het special purpose vehicle was een voorwaarde om in de concessiebijdrage terecht te kunnen komen; dat is niet door de NS bedacht. Wij hebben vervolgens voldaan aan de voorwaarden die erin stonden. Ik heb u al een antwoord proberen te geven over het wel, niet en in welke mate verstrekken van informatie. Het zal dus niet erg anders zijn.

De heer **Elias**: De klachten van Verkeer en Waterstaat daarover waren u wel bekend?

De heer **Veenman**: Ik heb daar via de stuurgroep HSA wel van vernomen, maar niets rechtstreeks.

De heer **Elias**: In ieder geval was het voor u onvoldoende aanleiding om te denken: kom, laten we eens gaan zorgen voor een betere verhouding, en laten we eens beginnen met de cijfers te laten zien?

De heer **Veenman**: Wij hebben die afweging op dat moment niet op tafel gehad.

De heer **Elias**: Dat is duidelijk.

De **voorzitter**: We komen langzaam maar zeker tot een afronding van dit verhoor. Wij hebben daarin een periode bekeken waarin de partijen erg tegenover elkaar stonden. In eerdere verhoren hebben we vernomen dat daarvan al in de aanloop naar de concessie sprake was. Op een bepaald moment wordt die concessie gesloten. U verzoekt om de instelling van de wijzigingsprocedure, maar u levert niet de informatie die daarvoor blijkbaar nodig was. De wederpartij geeft aan dat er geen sprake van onvoorziene omstandigheden was en dat er eerst moest worden gereden. De partijen blijven dan een periode tegenover elkaar staan. Lang daarna, na een periode waarin er ook nog allerlei verwickelingen waren rond het superdividend, komt die openheid uiteindelijk en wordt er gekeken naar mogelijkheden om de problemen op te lossen.

In deze afronding wil ik naar uw rol gaan, en naar uw leiderschap. Wat had u kunnen doen om ervoor te zorgen dat de partijen niet langer zo tegenover elkaar stonden, en samen tot een oplossing zouden komen?

De heer **Veenman**: Ik wil allereerst op uw constatering ingaan. U verbindt het wijzigingsvoorstel aan de voorwaarde om eerst te gaan rijden; we moesten daarna maar terugkomen. Die twee zaken zijn niet aan elkaar verbonden.

De **voorzitter**: In uw beleving niet, zo hoor ik u zeggen.

De heer **Veenman**: Correct. Ik wil dit herhalen: die zijn echt van elkaar gescheiden, dat waren ook echt twee verschillende momenten. In de loop van de tijd hebben we in onze onderlinge gesprekken van alles geprobeerd om de verhoudingen te normaliseren. Helaas moet ik zeggen dat ik er, ondanks alle inspanningen van de collega's, niet in ben geslaagd om dit snel tot een goed einde te brengen. Dat gold voor alle verhoudingen destijds. Ik herinner aan wat ik in het begin zei: er was een grote mate van wantrouwen. Het is mij in ieder geval gebleken dat het, met welke aansturing dan ook, heel lang duurt voordat je zoiets uit organisaties kunt krijgen; of dat nu de NS met de HSA is of een departement, het is allemaal heel weerbarstig.

De **voorzitter**: Wat had u kunnen doen, als leider van de Nederlandse Spoorwegen, wetende wat de investeringen waren geweest, wetende welk vervoer er werd beoogd en wetende dat de reiziger dat graag wilde hebben? Wat had u, als leider van de NS, kunnen doen om te voorkomen dat jullie in totaal wel acht jaar lang tegenover elkaar zouden blijven staan?

De heer **Veenman**: Ik zou niet willen beweren dat we acht jaar lang in diezelfde houding hebben gestaan. Wij hebben daar wel degelijk een ontwikkeling in gezien. Maar het is traag verlopen en dat vind ook ik een heel spijtige constatering. Dat was ondanks de inspanningen die ik heb geleverd in de directe verhoudingen met de ministers of staatssecretarissen.

De **voorzitter**: Uw antwoord op mijn vraag wat u had kunnen doen, is dus: niets. U geeft mij geen antwoord. Mijn vraag was: wat had u kunnen doen? U geeft mij daarop geen antwoord. Uw antwoord kan niets anders betekenen dan: niets. Ik kan me dat niet voorstellen. Wat had u kunnen doen, meneer Veenman?

De heer **Veenman**: Ik kan hier en nu niet bedenken wat ik toen anders had moeten doen, met de informatie en de wetenschap die op dat moment op tafel lag. Nu, vandaag, heb ik meer informatie.

De **voorzitter**: De informatie lag in ieder geval niet op tafel bij de Staat. Die vroeg daarom, om tot een oplossing te komen. Meneer Veenman, de laatste vraag die wij aan u stellen, is de volgende. Heeft u in dit dossier, waarbij u lange tijd was betrokken, aanknopingspunten gezien om te denken dat zich daarin onregelmatigheden hebben voorgedaan?

De heer **Veenman**: Nee, die heb ik niet gezien.

De **voorzitter**: Oké. Ik sluit dit verhoor.

Sluiting: 17.00 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 28 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: mevrouw Peijs (Minister van Verkeer en Waterstaat), die wordt bijgestaan door de heer Strelczyk.

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt mevrouw Peijs de eed af.

De **voorzitter**: Welkom, mevrouw Peijs. U was vier jaar Minister van Verkeer en Waterstaat, van mei 2003 tot februari 2007, in de kabinetten-Balkenende II en III. Dat waren kabinetten van VVD, CDA en later, in het tweede kabinet, ook D66. De HSL-Zuid was een van de dossiers in uw portefeuille. U werd geconfronteerd met een aantal problemen. Daar zullen wij vandaag in het verhoor aandacht aan besteden. Er was vertraging ten aanzien van de infrastructuur, de hogesnelheidslijn zelf, en er waren discussies over de financiële vooruitzichten van de vervoerder, HSA. Er waren problemen met de bouw en de levering van de treinen en u zag zich gesteld voor uitdagingen om overeenstemming te bereiken met de Belgische partners, de Belgische Staat en de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS over diverse onderwerpen, waaronder de verbindingen Den Haag/Breda–Brussel. In dit verhoor zullen we u over deze zaken bevragen. Gelet op het onderwerp zal dit verhoor met name worden gevoerd door de heer Elias en de heer Van Gerven. Zo hebben wij het namelijk ingedeeld. We hebben ons gefocust op verschillende onderwerpen en wat dit onderwerp betreft hebben zij met name de leiding in het verhoor. Ik geef eerst het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Op 27 mei 2003 nam u de portefeuille Verkeer en Waterstaat over van LPF-minister De Boer. Hoe ging dat gesprek? Was er meteen aandacht voor de NS? Of gaat het dan over koetjes en kalfjes?

Mevrouw **Peijs**: Koetjes en kalfjes, absoluut. Het woord «NS» is niet gevallen.

De heer **Elias**: Oké. Welk woord viel er dan wel?

Mevrouw **Peijs**: Koetjes en kalfjes.

De heer **Elias**: In dat allereerste gesprek kreeg u dus nog geen signalen dat er problemen waren?

Mevrouw **Peijs**: Nee, helemaal niet, geen enkel signaal.

De heer **Elias**: Wanneer wel? Wanneer voor het eerst?

Mevrouw **Peijs**: Eind 2003. Toen kwam er een brief van de HSA, van de heer Döbken; dus niet van de heer Veenman maar van de heer Döbken. Daarin stond dat er goed gekeken moest worden naar de HSA.

De heer **Elias**: Daar kom ik straks op. Hoe keek u aan tegen de concessie-overeenkomst uit 2001? Laten we daar maar even mee beginnen. Hoe keek u aan tegen dat hoge bod?

Mevrouw **Peijs**: Als een onmogelijkheid.

De heer **Elias**: Maar het was wel een bestaande overeenkomst.

Mevrouw **Peijs**: Ja. Er zijn vóór mijn termijn een heleboel afspraken gemaakt – ik weet niet of u daarop nog terugkomt, maar dan onderbreekt u mij maar – die alsmaar hebben doorgelopen en ook heel veel pijn hebben gedaan na 2003. Een daarvan is de hoge bieding van NS, waardoor NS zich voortdurend verplicht heeft gevoeld om terug te gaan onderhandelen. Maar er zijn ook andere dingen, zoals twee aannemers voor het traject, een in Nederland en een in België. Zo waren er een aantal onderwerpen die voortdurend hebben meegespeeld in die vier jaar en waaraan ongelooflijk veel managementtijd en ministeriële aandacht besteed moesten worden.

De heer **Elias**: U zegt: een hoog bod. Vond u dat de Staat het destijds niet zo had moeten doen?

Mevrouw **Peijs**: Ik zou het zelf niet openbaar hebben aanbesteed, nee. Maar ik kan me wel voorstellen – ik heb de verhoren tot nog toe gezien – dat een vrije markt, marktwerking en concurrentie toen hoogtij vierden. Dat is iets wat je nu snel over het hoofd ziet. Het is niet gemakkelijk geweest.⁶

De heer **Elias**: Ook binnen de keuze die het kabinet maakte om openbaar te gaan aanbesteden, kon je zeggen: er komt nu een bod binnen dat zo merkwaardig is – laat ik het neutraal formuleren – dat we er überhaupt niet mee in zee willen, want dat levert later allerlei ellende op.

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat hadden ze dan toen moeten doen; ik kon dat natuurlijk niet meer doen. Als je eenmaal hebt aanbesteed ...

De heer **Elias**: Vond u destijds dat ze dat niet hadden moeten doen?

Mevrouw **Peijs**: Ik vond dat je, als je eenmaal hebt aanbesteed – NS heeft dat in volle bewustzijn gedaan; het waren volwassen mannen met veel bedrijfservaring – vastzit aan de regels van het spel. De regels van het spel zeggen dat je niet zonder juridische consequenties plotseling iets anders kunt gaan doen. Dat hebben we gemerkt. Dat kan dus ook niet.

De heer **Elias**: Daardoor begonnen meteen de juridische knokpartijen. Mevrouw Netelenbos zei: kort nadat we die afspraken en die concessie hadden ondertekend, zat ik ineens in een zaal met reeksen juristen.

Mevrouw **Peijs**: Ik kwam pas in 2003 en de concessie is getekend in 2001; die juristen waren dus al naar huis.

De heer **Elias**: Nee, dat liep door, ook in uw periode.

⁶ «De uitkomst was desastreus.»

Mevrouw **Peijs**: Als ik iets had gedaan, als ik iets had veranderd – we hebben hand in hand gelopen met de landsadvocaat – hadden we grote juridische problemen gehad. De andere bidders van de aanbesteding destijds waren ook zeker komen klagen en hadden een claim ingediend.

De heer **Elias**: Dus de moeizame verhouding tussen uw departement en de NS en de High Speed Alliance, waarvan NS grootaandeelhouder was, ging gewoon door.

Mevrouw **Peijs**: Die ging gewoon door.

De heer **Elias**: Of de spelers nou veranderden of niet. Of het nou Timmer/Netelenbos of Peijs/Veenman was, het bleef problematisch.

Mevrouw **Peijs**: Aan mijn persoonlijke verhouding met de heer Veenman mankeerde niets; hij had alleen een heel moeilijke boodschap, waar we gewoon niet aan konden voldoen.

De heer **Elias**: De verhoudingen waren misschien persoonlijk wat beter – ik geloof ook niet dat de heer Veenman bretels droeg, het liep allemaal wat beter – maar het kernprobleem bleef bestaan.

Mevrouw **Peijs**: Ja, het kernprobleem bleef bestaan.

De heer **Elias**: Eind 2003 kreeg u een brief van de baas van HSA, waarin gesteld werd dat HSA failliet zou gaan als de Staat geen risico's en verantwoordelijkheden zou overnemen en de concessievergoeding niet zou verlagen. Er werd dus eigenlijk aan u gevraagd om dat te gaan doen. Wat vond u van dat verzoek?

Mevrouw **Peijs**: Dat is eigenlijk een illustratie van wat ik zojuist zei. We vroegen de heer Döbken: «Een interessante brief; kunt u wat cijfers overleggen om te laten zien dat u nu al in een heel moeilijke situatie zit?» Dat wilden ze niet. Ik kon helemaal niks doen. Ik kon toch moeilijk naar de heer Zalm gaan en zeggen: de heer Döbken heeft ons een brief geschreven waarin hij zegt dat wij nu iets moeten doen; laten we dat maar doen? Zo werkt dat natuurlijk niet.

De heer **Elias**: Toch was dat wat de heer Döbken eigenlijk van u verwachtte.

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat had hij het liefste gehad, denk ik. Maar dat gaat natuurlijk niet. Als je al iets wilt doen, moet dat goed en met feiten onderbouwd zijn. De trein was ook nog in geen velden of wegen te bekennen. Toen NS en HSA geen cijfers wilden geven over hun businesscase, hebben we McKinsey gevraagd om een onderzoek te doen. McKinsey bevestigde overigens dat er allerlei zaken veranderd waren. Maar ja, wat er vooral veranderd was, was wat ze zelf hadden opgeblazen. Dat was nou niet direct een aanbeveling om door te gaan. En we konden ook niet door, want dan lag er meteen weer een serieus advies van de landsadvocaat: denk erom, dit was wel een aanbesteding met allerlei juridische bedingen.

De heer **Elias**: Ja. En voordat je daaraan tegemoet gaat komen, moet je je wel drie keer achter de oren krabben, want voordat je het weet, verleen je eigenlijk ongerechtvaardigde staatssteun.

Mevrouw **Peijs**: Ja, precies. En bovendien reed er geen trein. Er was geen kijk op een trein. Ze waren niet eens besteld. Dus waar kan het verlies op dat ogenblik in zitten? Het was een kantoortje met een paar mensen.

De heer **Elias**: Het enige wat u wist, was dat er in ieder geval geen winst kon worden gemaakt en dat er geen inkomsten konden zijn.

Mevrouw **Peijs**: Precies.

De heer **Elias**: Dat wist u wel.

Mevrouw **Peijs**: Ja.⁷

De heer **Elias**: Wat vond u ervan dat ze de cijfers niet wilden geven?

Mevrouw **Peijs**: Dat is natuurlijk heel raar als je hulp komt vragen. Als ik u vraag «kunt u mij even helpen?», vraagt u ook «ja, maar waar bestaat uw probleem dan uit?» Dat is toch de normaalste vraag die je dan kunt stellen? Dat ze daar op zich niet op gerekend hadden en er niet aan gedacht hadden dat die vraag zou komen, vind ik wel kortzichtig.

De heer **Elias**: Maar hoe raar u dat ook vond, u ging er wel mee akkoord, want de cijfers kwamen niet op tafel.

Mevrouw **Peijs**: Nee. We hebben dat aan McKinsey gevraagd. NS was natuurlijk een verzelfstandigd bedrijf; er werd dus beschermd met bedrijfsgeheimen en weet ik veel wat. We hebben toen McKinsey gevraagd om er eens naar te kijken. Die kreeg ook geen cijfers.

De heer **Elias**: Maar je kunt toch niet aan de ene kant zelfstandig bedrijf spelen en zeggen «je krijgt mijn cijfers niet» en aan de andere kant zeggen: «geef mij een zak met geld, want het gaat zo moeilijk»?

Mevrouw **Peijs**: Tja, ze dachten: wij hebben een rijke moeder,⁸ met onbegrensde mogelijkheden. Maar dat dachten wij ook van NS: HSA heeft ook een rijke moeder met heel veel mogelijkheden; laat die de eerste stap maar zetten.

De heer **Elias**: Dus u vond dat het een probleem was van HSA en eigenlijk dus ook van NS: laat NS het daarom zelf maar doen; laat NS maar bijspringen.

Mevrouw **Peijs**: Ja.⁹

De heer **Elias**: Wanneer hebt u dat dan laten weten aan NS? Dat hebben wij namelijk niet kunnen vinden.

Mevrouw **Peijs**: Nou, dat is niet zo gedeeld. Wij hebben gezegd: «Als je een probleem hebt, kom je daarmee voor de dag. Je schetst het probleem; je laat het zien. De cijfers en de feiten: wat is er veranderd in de markt, welke economische omstandigheden zijn er veranderd, bedrijfsomstandigheden en niet-bedrijfsomstandigheden?» Maar al waren die er, er reed nog niks. Er was helemaal niks. Dus er viel gewoon niets te doen. Op

⁷ «Natuurlijk. Voor inkomsten moest de HSA treinen rijden.»

⁸ «Namelijk de Staat.»

⁹ «De wortel van de problemen lag bij de NS, niet bij HSA.»

zo'n manier kun je niet naar de Minister van Financiën met de mededeling dat er heel dringend iets moet gebeuren. Nee, er moest misschien wel ooit iets gebeuren, maar niet dringend.

De heer **Elias**: Nog even over de cijfers die niet op tafel kwamen: er is één punt dat ik niet begrijp. U was op dat moment nog aandeelhouder van de NS. Later werd het Ministerie van Financiën dat, maar toen was u het nog. U kon toch als aandeelhouder zeggen: en nu wil ik die stukken zien?

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat het aandeelhouderschap bij het Rijk op dat ogenblik toch een ander aandeelhouderschap was dan het actieve aandeelhouderschap dat we op dit ogenblik hebben. Het was een heel passief aandeelhouderschap.

De heer **Elias**: Maar u had toch zelf kunnen kiezen voor een actiever aandeelhouderschap?

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat had misschien gekund, maar dat is niet gebeurd.¹⁰

De heer **Elias**: Waarom niet?

Mevrouw **Peijs**: Dat is gewoon nooit besproken.

De heer **Elias**: Maar als u die cijfers op tafel wilde ...

Mevrouw **Peijs**: We hebben gewoon McKinsey gevraagd om erin te kijken. Ook McKinsey heeft de cijfers niet gekregen, maar heeft wel een onderzoek gedaan en heeft inschattingen en prognoses gemaakt. McKinsey zag natuurlijk wel dat er een gigantisch gat zat tussen wat de NS in de aanbestedingen had verteld en wat de werkelijkheid was.

De heer **Elias**: Ja. Daar komen wij nog op. McKinsey stelde vast dat er in het zonnigste scenario 200 miljoen door het putje zou gaan en in het slechtste scenario 800 miljoen.

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat scheelde volgens mij 45% met de oorspronkelijke businesscase.

De heer **Elias**: Het was dus duidelijk dat als McKinsey gelijk had, er op z'n zachtst gezegd een grote kans aanwezig was dat HSA failliet zou gaan.

Mevrouw **Peijs**: Ja, veel later; jaren later. Zolang er niets rijdt, gaat HSA niet failliet. Die gaat failliet aan een opgeblazen businesscase met heel veel passagiers en een werkelijkheid met veel minder passagiers. Daar ga je aan failliet. Daar was geen sprake van.¹¹

De heer **Elias**: Zeker. Maar mijn vraag is of toen op Verkeer en Waterstaat al duidelijk was dat als McKinsey gelijk had, HSA failliet zou gaan; weliswaar op termijn, maar het zou zo niet lukken.

Mevrouw **Peijs**: Als NS niet zou bijspringen.

De heer **Elias**: Duidelijk. Hadden de NS en de HSA bijvoorbeeld kunnen overwegen om de concessie terug te geven, wat u betreft?

¹⁰ «Dat was op dat moment niet gebruikelijk.»

¹¹ «Dat is niet gebeurd onder verantwoordelijkheid van de NS.»

Mevrouw **Peijs**: Dat zou wel heel erg merkwaardig zijn. Als je nou toch ...

De heer **Elias**: Had het gekund?

Mevrouw **Peijs**: Ja, ik denk dat alles kan. Maar het zou toch wel heel gek zijn. In 2001 zet je alles op alles om een concessie te krijgen. Daar blaas je cijfers voor op en daarvoor ga je met je hele bedrijf in een soort «lucht-business». En dan kom je in 2003 vertellen, bij de allereerste moeilijkheid, terwijl er nog nergens een trein te bekennen is, dat je de concessie terug gaat geven. Nou, dat zou toch wel een klap zijn geweest in Nederland.

De heer **Elias**: Ik verifieer even of ik het goed heb gehoord. U zei net in een bijzin: wij vonden dat eerst de NS maar moest bijspringen bij HSA, maar dat hebben we niet met de NS gecommuniceerd. Waarom eigenlijk niet?

Mevrouw **Peijs**: In eerste instantie kwam de brief van de heer Döbken. Die ging over de HSA. De NS is de moeder. Er is een garantievermogen en er is een werkkapitaal. Er was nog geen kijk op dat daaroverheen zou worden gegaan. Wij voelden ons dus helemaal niet aangesproken, als de NS zich al niet aangesproken voelde.¹²

De heer **Elias**: Maar mijn vraag was waarom u niet tegen de NS zei: «Ik krijg een rare brief van HSA. Daar ga ik niets mee doen. Die wil ik helemaal niet hebben; ga het zelf maar regelen.» We hebben in dit dossier vaker gezien dat men brieven niet wilde ontvangen.

Mevrouw **Peijs**: Maar we zijn nooit zover gekomen. HSA is immers in mijn periode nooit in de positie gekomen dat ze failliet zou gaan. Al die tijd hebben er geen treinen gereden.

De heer **Elias**: Verbaasde het u dat dat garantievermogen van 200 miljoen euro kennelijk niet voldoende zou zijn?

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat dat garantievermogen wel goed was op basis van wat ze zelf hadden opgegeven bij de concessie. Ze liepen voortdurend in hun eigen val en vielen in hun eigen zwaard. Dat is wat hun voortdurend is overkomen. Dat kwamen ze dan bij ons met terugwerkende kracht goedmaken, maar vanwege het feit dat we in een openbare, Europese aanbesteding zaten, konden we gewoon niets anders doen dan zeggen: heren, ga uw gang en zorg ervoor dat er treinen komen.

De heer **Elias**: Nog heel even over de cijfers die u niet kreeg, wat u dan verbaasde enzovoort: kan het zijn dat daar de angst achter zat dat de Staat zou zien dat het bod uit 2001 een onrealistisch bod was?

Mevrouw **Peijs**: Sinds deze week denk ik dat ook, maar dat wist ik toen niet.

De heer **Elias**: Ik vraag naar toen.

Mevrouw **Peijs**: Precies, toen wist ik dat niet.

¹² «Het was echt niet aan de orde; praktisch en juridisch onmogelijk.»

De heer **Elias**: U kreeg die cijfers niet. U moet zich hebben afgevraagd: wat zou daar toch achter zitten, wat kan dat zijn? U vond dat bod toen al belachelijk hoog. Vroeg u zich niet af: zou er een relatie zijn, zouden ze iets te verbergen hebben?

Mevrouw **Peijs**: Nee. Je zit daar als Minister. Ik moet er misschien eerst even iets bij vertellen. Ik kwam uit het Europees Parlement. Ik zag heel veel mensen naar Brussel rijden. Wat hsl, snelle treinen, betreft, lagen wij echt in een uithoek. Brussel was via een snelle trein verbonden met Parijs, met Londen, met Keulen maar niet met Nederland. Ja, er was een trein die bij iedere lantaarnpaal stopte. Al als Europarlementariër vond ik dat ontzettend nodig. Ik ben er dus echt met enthousiasme aan begonnen, omdat ik er echt in geloofde dat die treinen zo snel mogelijk moesten rijden en dat die infrastructuur op stoom moest komen. Dat niet iedereen daar zo in zat, is niet in mij opgekomen. En nota bene de nationale spoorwegen ... Nee, daar ben ik niet op gekomen.

De heer **Elias**: Dan zitten we in april 2004. Het standpunt is eerst: contract is contract. U hebt dat uitgelegd. De NS moest zich daar maar aan houden. In een van de adviezen aan u staat dat de Staat die koers nog lang kon volhouden. Herinnert u zich dat? Een beetje armdrukken en «NS, regel het zelf»; dat houden we nog wel even vol.

Mevrouw **Peijs**: De Staat kon dat nog lang volhouden? Nee, dat kan ik me niet herinneren. Waar staat dat in?

De heer **Elias**: Dat staat in een advies aan u.

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat kan ik me niet herinneren. Maar het is wel zo. Ik kan het mij niet herinneren dat dat ergens in heeft gestaan.

De heer **Elias**: Het interessante is dat u eind mei, dus een maandje later, een advies kreeg waarin stond dat de analyse van uw departement was dat de kans zeer klein was dat deze exploitant de zaak onder deze voorwaarden kon gaan realiseren. Hoe moeten we die verschuiving duiden? Dat hebben we niet uit de stukken kunnen opmaken. Eerst was er sprake van een vrij hard spel en toen kreeg u een advies in de zin van: het gaat wel heel slecht; we moeten ze misschien toch maar tegemoetkomen.

Mevrouw **Peijs**: Ik kan me die omslag, zoals u die aangeeft, niet zo goed herinneren, maar als ik daarover nadenk, denk ik: wij waren natuurlijk het ministerie dat die zaak graag wilde realiseren. Wij wilden de moderne reiziger die dat wil, de mogelijkheden geven om zich in Europa op een heel snelle manier te verplaatsen. Als op mijn ministerie het besef is doorgedrongen van «Dit gaat «m niet worden; er moet misschien toch iets gebeuren», zou ik mij zo'n advies best kunnen voorstellen. Daar waren wij natuurlijk van: wij wilden graag dat die trein er zou komen.

De heer **Elias**: Precies in die periode was er ook de zogeheten quickscan, het rapportje van McKinsey, waaruit dus bleek dat het er slecht uitzag.

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat er een probleem was.

De heer **Elias**: In die analyse werd ook gesteld dat de kans heel klein was dat de doelen uit de veel eerder – door het kabinet-Kok I – genomen planologische kernbeslissing om een deel terug te verdienen op de infrastructuur door een exploitant de boel te laten rijden en om daar als

Staat geld voor te vragen, niet gehaald zouden worden. Die ambtenaren gaan niet ineens zomaar anders denken. Mijn concrete vraag aan u is daarom of u toen zelf hebt bedacht of gezegd: wacht eens even, we kunnen dat op zich wel lang volhouden, maar we moeten ze toch tegemoet gaan komen.

Mevrouw **Peijs**: Het is niet zo geweest dat ik de NS nooit zou willen helpen. Ik heb dat hele voortraject niet meegemaakt. Ik zat op een gegeven moment op het ministerie, er kwam een probleem en McKinsey zei dat de NS het niet zou gaan halen. Ik was wel bezorgd. Ook al kun je op een bepaald moment niet concreet iets doen, ik maakte me er wel zorgen over dat er op een zeker moment een zodanige kink in de kabel zou kunnen komen dat we het uiteindelijke doel, het rijden van snelle treinen voor Nederlanders, niet zouden halen.

De heer **Elias**: Dat doel was: in 2007 rijden.

Mevrouw **Peijs**: In 2007 rijden over veilige infrastructuur.

De heer **Elias**: Dan smokkelen we nog, want het doel was eigenlijk 2005, zoals het kabinet-Kok I het bedoelde. Uw voorganger, Minister De Boer, stelde in overleg met de NS vast dat dat niet zou worden gehaald en dat er 2007 van werd gemaakt.

Mevrouw **Peijs**: 2007. Dat was heel goed van de heer De Boer; daar is hij nog hartelijk voor bedankt, want dat was wel goed: 2005 was gewoon onhaalbaar.

De heer **Elias**: Ik weet niet of de reiziger hem daar zo dankbaar voor was, want die moest weer twee jaar langer wachten.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar de reiziger wil wel veilig in de trein zitten en wil niet voor verrassingen komen te staan. Op een zeker moment zag je dat dus. Op een zeker moment, na nog een noodkreet van de NS, zijn wij gezamenlijk naar Zalm gegaan. Je gaat niet naar de Minister van Financiën als je niet denkt dat er iets aan de hand is en als je ook niet iets wilt doen.

De heer **Elias**: We komen straks bij dat gesprek. Daar zat nog iets voor. U sprak eind april met Minister Veenman – hij kon zich dat gisteren niet herinneren; daarom vraag ik het u ook nog even – over de problemen bij de NS. Herinnert u zich dat? Dat ging vooraf aan dat eerste bezoek aan de heer Zalm.

Mevrouw **Peijs**: Bedoelt u president-directeur Veenman of bedoelt u Minister Zalm? U zei «Minister Veenman».

De heer **Elias**: Sorry, dan zei ik het verkeerd. U sprak eind april met de baas van de NS, mijnheer Veenman. Daar kwam uiteindelijk op 8 juli een gesprek van de heer Veenman, niet zijnde Minister, u en Minister Zalm uit voort. Herinnert u zich dat gesprek met de heer Veenman van eind april?

Mevrouw **Peijs**: Nou, dat kan ook een brief zijn geweest.

De heer **Elias**: Het was een gesprek.

Mevrouw **Peijs**: O, een gesprek.¹³ Dan zullen we hem ongetwijfeld uiteen hebben gezet dat ... Ik hoorde hem gisteren zeggen dat wij bij Minister Zalm over perrons gingen praten; nou, echt niet! Je gaat met de Minister van Financiën nooit over perrons praten; dat doe je hooguit met de ambtenaren van Verkeer en Waterstaat. Wat we daar gingen doen, was bekijken hoe de situatie was; wij zaten in problemen.

De heer **Elias**: Waarom ging u dat doen? Dat is mijn vraag. Uit dat gesprek met de heer Veenman moet voor u een conclusie zijn voortgekomen.

Mevrouw **Peijs**: Uit bezorgdheid. Zoals ik zojuist al zei, ben ik nooit ongenegen geweest om de NS te helpen als er een echt probleem zou zijn en als het nodig was, niet wetend van de manier waarop zij daar altijd in gezeten had. Ik wilde immers niet op een zeker moment tot de ontdekking komen dat ik niets had gedaan op een moment waarop ik nog iets had kunnen doen en dat er daardoor geen treinen zouden komen. Treinen en reizigers zijn voor Verkeer en Waterstaat echt sleutelpunten.

De heer **Elias**: Er waren dus zorgen, maar het aandeelhouderschap was passief.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar dit heeft op zich niets met het aandeelhouderschap te maken. Ik vind dat je die rollen uit elkaar moet houden.

De heer **Elias**: Waarom eigenlijk? U had een machtsmiddel. U was aandeelhouder.

Mevrouw **Peijs**: Maar dat werd bij de rijksoverheid helemaal niet zo beleefd.

De heer **Elias**: Maar u ging daarover! U was de baas op dat departement.

Mevrouw **Peijs**: Wij zaten bijna iedere week met de NS aan tafel over allerlei zaken. Eerst kwam de heer Döbken in december 2003 met die brief. Dat werd uitgezocht, er werd actie ondernomen en er kwam het rapport van McKinsey. Het einde van het verhaal was vervolgens dat wij op 8 juli met zorgen naar Minister Zalm gingen.

De heer **Elias**: Mag ik het zo zeggen dat u samen met de heer Veenman naar de Minister van Financiën ging met de bedoeling om in ieder geval iets te regelen voor NS, omdat het anders fout zou gaan met HSA?

Mevrouw **Peijs**: Niet «iets». Wat ik had willen regelen en wat ik graag geregeld zou willen hebben, was een langere ingroeiperiode voor de NS; neem me niet kwalijk: voor de HSA.

De heer **Elias**: In wat voor soort hulp moest dat dan tot uitdrukking komen?

Mevrouw **Peijs**: Dat de HSA langzamer kon ingroeien. Dat zij het aantal treinen langzamerhand kon vermeerderen, al naargelang van het enthousiasme van de reizigers. Als er heel veel reizigers waren, kon dat sneller. Als er weinig reizigers waren, moest dat langzamer. Reizigers

¹³ «Dit gesprek heeft volgens mij nooit plaatsgevonden. Wellicht was het een gesprek met ambtenaren, niet met mij.»

stappen niet van het ene ogenblik op het andere over. Zij moeten wennen aan een bepaalde situatie.

De heer **Elias**: Maar dat had consequenties gehad voor het verdienmodel van de NS: dan had zij minder verdiend.

Mevrouw **Peijs**: Ja.¹⁴

De heer **Elias**: En dat had weer consequenties voor de opbrengsten uit die concessie.

Mevrouw **Peijs**: Ja, tijdelijk. Aan het einde van de concessie zou dat terugkomen.

De heer **Elias**: Daar zou je politieke bezwaren tegen kunnen hebben; die kwamen er bij Minister Zalm dan ook. Maar ik noem ook weer het probleem dat er indirect sprake zou zijn van staatssteun.

Mevrouw **Peijs**: Ja, precies. Tot die conclusie zijn we in dat gesprek ook heel duidelijk gekomen. De heer Veenman zei daarbij zelfs dat ook zijn eigen adviseurs dat al hadden gezegd. Onze adviseurs hadden dat ook gezegd en de landsadvocaat had gewaarschuwd. Dat was dus een heel valide punt. Daar hebben we ons dus allemaal aan geconformeerd en ieder is zijns weegs gegaan in de overtuiging dat datgene wat wij wilden, op dat ogenblik absoluut niet kon.

De heer **Elias**: Toch wil ik even vaststellen dat u dus eigenlijk – hand in hand is misschien overdreven – tamelijk eensgezind met president-directeur Veenman naar de heer Zalm ging en dat u daarvandaan kwam met de conclusie: we kunnen op dit moment eigenlijk niets doen.

Mevrouw **Peijs**: We konden niets doen. Ja, precies.

De heer **Elias**: Het argument was immers: zolang het alleen maar prognoses zijn – er wordt nog niet gereden, er is geen enkele materie en er is niets gerealiseerd – zoeken ze het maar uit bij die NS.

Mevrouw **Peijs**: Ja. De Minister van Financiën was een van de gelovers in de aanbesteding. Het was dus eigenlijk ook niet te verwachten, maar ik vond het heel belangrijk dat hij wel heel helder wist dat er zorgen waren op termijn en dat er, als we met z'n allen treinen wilden hebben, op een zeker moment wel iets moest gebeuren. Dat was niet het moment; daar zijn we met z'n allen van overtuigd geraakt in dat gesprek en we zijn naar huis gegaan.

De heer **Elias**: Voelde u zich overruled door Minister Zalm?

Mevrouw **Peijs**: Nee. Ik had het advies van de landsadvocaat in mijn zak. Ik wist waar Abraham de mosterd haalt, maar het vooruitzicht van een grotere ingroeiperiode zou niet meteen heel grote gevolgen hoeven te hebben, omdat er nog niets in te groeien viel.

¹⁴ «En minder snel geïnvesteerd.»

De heer **Elias**: In dat gesprek met Minister Zalm en de heer Veenman werd uiteindelijk vastgesteld dat, zoals dat dan heet, in gezamenlijkheid moest worden gekeken naar de juridische mogelijkheden en beperkingen. Wat verstond u daar precies onder?

Mevrouw **Peijs**: Nou, dat het heel gevaarlijk was om iets anders te doen dan wat je in de aanbesteding had afgesproken, want dan zou er onmiddellijk een claim van de aanbidders komen.

De heer **Elias**: Wat moest de NS onder die prachtige volzin verstaan?

Mevrouw **Peijs**: Dat moet u aan de NS vragen.

De heer **Elias**: Wat u betreft?

Mevrouw **Peijs**: Dat het op dat ogenblik niet nodig was; simpel. Maar de heer Veenman begreep dat zelf ook, zonder hard feelings achteraf, want hij had van zijn adviseurs precies hetzelfde advies gekregen. Zijn adviseurs hadden gezegd: dit kan niet binnen de aanbestedingsregels.

De heer **Elias**: Wat is er vervolgens, in de jaren daarna, gebeurd met die volzin, met samen kijken naar wat er juridisch wel en niet kon?

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat de ambtenaren bij elkaar hebben gezeten om na te gaan wat er mogelijk was. Het staat mij even niet bij hoever zij daarmee zijn gekomen, maar we hebben natuurlijk op verschillende momenten nog heel veel contact gehad met de NS.

De heer **Elias**: Om maar eens een term te gebruiken die ook bij een voorgaande parlementaire enquête is gebruikt: waren HSA, de High Speed Alliance, NS en het hele probleem eigenlijk niet «too big to fail»?

Mevrouw **Peijs**: Als u de hele hsl bedoelt, is het antwoord dat die niet mocht mislukken. Die mocht niet mislukken, maar ik vind HSA niet onoverkomelijk groot. Wat is 200 miljoen op het bedrag dat we hebben uitgegeven?

De heer **Elias**: De keuze had kunnen worden gemaakt om te zeggen: nou, dan gaat ze maar failliet en dan gaan we met een ander in zee. Dan geef je de randvoorwaarden uit 2001 mee: je moet 100 miljoen verdienen, je moet tussen die en die stations rijden en dat moet je binnen 93 minuten regelen; als je dat voor elkaar krijgt, is het prima.

Mevrouw **Peijs**: Maar mijnheer Elias, het was toen nog lang niet zover. U praat nu over een periode die op dat ogenblik nog bijna acht of negen jaar in de toekomst lag. Er was op dat ogenblik dus geen sprake van een faillissement. Ik denk dus dat de NS er vooral op gebrand was om terug te onderhandelen, maar vanwege de situatie van de aanbesteding waren er gewoon duidelijke en heldere regels. Daar kon je op dat ogenblik gewoon niets aan doen. Ik ben nog een heleboel zaken voor de NS gaan regelen, met het buitenland, met de Belgen, met de Fransen, vervangende treinen en noem maar op. Naar allerlei mogelijkheden voor de NS en naar alles waar zij mee kwam, hebben wij serieus onderzoek gedaan. Als zij zei «bouw het Franse veiligheidssysteem in», keken wij of dat kon. Als zij zei «bouw het Belgische veiligheidssysteem in», onderzochten wij serieus of dat kon: wat zeiden onze specialisten, hoe duur is het, wat moet

er gebeuren en hoelang duurt dat? We hebben alles gedaan wat wij konden.

De heer **Elias**: Het project moest slagen.

Mevrouw **Peijs**: Het project moest slagen.

De heer **Elias**: Ik zou bijna zeggen: koste wat kost.

Mevrouw **Peijs**: Nou, het koste al heel wat. Ik denk dus dat het daarom niet mocht mislukken.

De heer **Elias**: Maakte u zich er ook zorgen over dat u als verantwoordelijk bewindspersoon de politieke rekening van omvallen, problemen en niet doorgaan gepresenteerd zou kunnen krijgen?

Mevrouw **Peijs**: U bedoelt van het hele project?

De heer **Elias**: Ja. Als het failliet was gegaan, was er toch echt wel wat misgelopen.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar het ging niet failliet. Waaraan hadden zij dan hun geld moeten uitgeven? Aan nota's aan het ministerie?

De heer **Elias**: Op dat moment, maar men zag het aankomen. De heer Van Krieken, adviseur van het departement, had het al in 2001 berekend.

Mevrouw **Peijs**: Ik zat er in 2004. Dit ging gebeuren in 2009 of zo, in de tweede helft van 2010. Het zou in ieder geval nog in geen jaren gebeuren.

De heer **Elias**: Ik geloof dat het spreekwoord luidt: regeren is vooruitzien.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar met zo'n faillissement had natuurlijk nog van alles kunnen gebeuren. Er had nog zoveel tussen kunnen komen. Het was echt onzin om dat op dat ogenblik te doen, met zulke risico's voor de Staat. Als je aanbestedingsregels doorbreekt, staat de buitenwereld daar natuurlijk met ogen op steeltjes naar te kijken.

De heer **Elias**: De buitenwereld?

Mevrouw **Peijs**: De buitenwereld.¹⁵

De heer **Elias**: In hoeverre voelde NS feilloos aan dat geen Minister van Verkeer en Waterstaat, van welke partij dan ook, ooit het politieke risico zou durven nemen om de NS op die hogesnelheidslijn te laten omvallen of te laten falen? Voelde NS dat aan? Is dat waarom er toch zoveel door NS werd bereikt?

Mevrouw **Peijs**: Wacht even, ik bedoelde niet dat de HSA van mij niet zou mogen omvallen. Het project moest slagen. Als de HSA onverhoopt eerder was omgevallen, was er eerst de voorziening dat er een jaar doorgereden moest worden. Als er dan een nieuwe aanbesteding was geweest, denk ik dat er een andere vervoerder was gekomen. Die hadden we ook in 2001; waarom toen dan niet? Het project moest slagen en de treinen moesten er komen. Zonder hogesnelheidslijnen ligt Nederland in

¹⁵ «De andere bidders, de Europese Commissie.»

een perifere hoek. Met de grootste haven van Europa en een hub zoals Schiphol moeten wij gewoon snelle treinen hebben; klaar.¹⁶

De heer **Elias**: Maar door de situatie vanaf het moment waarop u op dat departement zat – die situatie was zeker ook door uw voorgangers gecreëerd – was het vrijwel onbestaanbaar dat een ander dan de NS of de HSA dat zou gaan doen. Wist de NS dat iedere politicus die de eindverantwoordelijkheid had op dat departement, die situatie niet zou laten ontstaan en dat er dus iets te poken viel?

Mevrouw **Peijs**: Dat weet ik niet. Dat moet u aan de NS vragen.

De heer **Elias**: Maar als ik het u nu vraag?

Mevrouw **Peijs**: Ik kan heel moeilijk de dingen van ... Ik weet het niet van toen. Als ik nu kijk naar alles wat ik nu weet, denk ik: er zijn wel meer merkwaardige dingen gebeurd. Waarom maximaliseerde men de winst? Waarom bedonderde men als staatsbedrijf de Staat, waarom maximaliseerde men de winst die vervolgens weer naar de Staat zou gaan? Ik kan daar niets bij bedenken. Er moet daar een soort machocultuur geweest zijn of wat dan ook. Er moet daar iets geweest zijn. Het is heel raar wat daar gebeurd is. Ik heb daar dus niets mee. Ik heb de eerlijke opzet gehad om een snelle trein te maken met goede en veilige infrastructuur. Ik stond daarbij niet de hele dag te kijken of iemand bezig was met een raar spelletje. Nee, sorry.

De heer **Elias**: In een bijzin zei u net: «de Staat bedonderen». Dat is dus wat er is gebeurd in 2001, met dat hoge bod. Dat zegt u.

Mevrouw **Peijs**: Ook met het opblazen van allerlei cijfers. Ik vind echt dat dat niet kan. We stonden allemaal op het verkeerde been. Als dat niet was gebeurd, had je ook niet zulke rare treinen hoeven te bestellen. Daarmee viel de NS natuurlijk ook in het eigen zwaard.

De heer **Elias**: Daar gaan we het nog uitgebreid over hebben.

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Peijs, had de hogesnelheidslijn volgens u aanbesteed moeten worden?

Mevrouw **Peijs**: Ik zou dat zelf niet gedaan hebben.

De heer **Van Gerven**: Waarom niet?

Mevrouw **Peijs**: Ik besef dat het achteraf makkelijk praten is, maar de aanbesteding heeft rare gevolgen gehad. Maar ik moet na deze weken van verhoren toegeven dat we ook met een vreemd staatsbedrijf te maken hadden.

De heer **Van Gerven**: Ik wil naar uw positie toe en naar de situatie van toen. U zegt dat de hsl niet aanbesteed had moeten worden.

Mevrouw **Peijs**: Nou, laat ik het anders zeggen: er had een normaal bod op tafel moeten liggen. Het feit dat het bod zo hoog was, heeft ervoor gezorgd dat de NS voortdurend op de stoep stond om terug te onderhandelen.

¹⁶ «Er was geen sprake van dat de NS om zou kunnen vallen.»

De heer **Van Gerven**: Dat snap ik, maar er waren grosso modo twee smaken. De ene mogelijkheid was: je besteedt niet aan en je gunt het dus aan NS. De tweede mogelijkheid was: je besteedt het ordentelijk aan. Dat waren twee opties. Over de aanbesteding is heel veel te zeggen; daarom spreken wij daar ook over, maar als u het voor het zeggen had gehad, wat had u dan gedaan?

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat ik onder ede geen antwoord wil geven op als-danvragen en dergelijke.

De heer **Van Gerven**: Ik vraag u om een politieke mening. U was toen Minister. U kwam daar in die tijd. U zei zojuist: wat hier is gebeurd, is onmogelijk.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Ik wil eerst weten wat u had gedaan als u destijds Minister Netelenbos was geweest of in een bepaalde positie was geweest. Wat was uw uitgangspunt geweest?

Mevrouw **Peijs**: Daar wil ik eigenlijk geen antwoord op geven. Ik had te maken met het resultaat van die aanbesteding.

De heer **Van Gerven**: U wilt niet uw mening geven door aan te geven of u voor of tegen aanbesteden bent?

Mevrouw **Peijs**: Nee. Ik zat niet in dat kabinet. Ik weet niet hoe de sfeer in dat kabinet was. De tijdgeest was enorm voor vrije markten en voor concurrentie. Ik kan mij daar achteraf moeilijk in indenken. Ik was Minister in een andere tijd en werd geconfronteerd met het resultaat van de aanbesteding, vier jaar lang. Allerlei contracten zijn ook in 2001 gesloten, met de onderbouw, de bovenbouw, de aannemers en ERTMS. Alles was bepaald. Dat waren allemaal contracten waarmee we in de jaren daarna ontzettend veel problemen hebben gehad.¹⁷

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Peijs, als ik u mag onderbreken: toen u daar kwam, had u hier toch wel een standpunt over? U zei dat het eigenlijk onmogelijk was of dat u met iets onmogelijks te maken had, dat er iets moest gebeuren en dat u zich veel zorgen maakte. Dan had u toch een gedachte in de zin van: «hadden we dat nou maar niet gedaan» of «het had niet zo maar zus gemoeten»? Wat was toen uw gedachte?

Mevrouw **Peijs**: Had ik maar een ander resultaat. Dat was mijn gedachte; 148 miljoen was echt te hoog.

De heer **Van Gerven**: Dat was te hoog.

Mevrouw **Peijs**: Je kon zien dat die lijn dat niet zou opbrengen.

De heer **Van Gerven**: Samengevat: u constateert dat het resultaat van die aanbesteding een onmogelijke uitkomst opleverde. U zei zojuist dat Döbken bij u kwam en dat Veenman bij u kwam. Het beeld zet zich neer dat u toch meer wilde dan Zalm wilde. Daar hebben we zojuist al over gesproken. U zegt dat u eigenlijk wel meteen een langere ingroeiperiode had gewild.

¹⁷ «Ook met zaken waar géén contracten over waren. De Belgen bijvoorbeeld.»

Mevrouw **Peijs**: Niet meteen, want er viel nog niets in te groeien.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar dat was uw uitgangspunt. U hebt dat zojuist ...

Mevrouw **Peijs**: Ik had de NS wel het uitzicht willen geven – dus het uitzicht willen geven – op een langere ingroeiperiode. Er viel op dat ogenblik nog niets in te groeien. In 2004, toen we het daarover hadden, waren de treinen nog niet eens besteld.

De heer **Van Gerven**: Mogen we dan constateren dat u dat wel had willen doen?

Mevrouw **Peijs**: Dat had ik wel willen doen.

De heer **Van Gerven**: Dat is er niet van gekomen. Wij constateren dat vier jaar later, in een andere tijd, iets dergelijks is gebeurd met het memorandum van overeenstemming, maar dat had u willen doen. U hebt met Veenman over allerlei opties gesproken voordat u met Zalm ging spreken. Wat hebt u met Veenman besproken?

Mevrouw **Peijs**: Kunt u me even ...

De heer **Van Gerven**: Op 8 juli 2004 ging u praten met Zalm. Daarvoor had u met Veenman een gesprek. Wat hebt u toen met Veenman besproken? U had zorgen. Welke opties hebt u met hem besproken?

Mevrouw **Peijs**: Waarschijnlijk ... Ik heb daar even geen beeld bij.¹⁸

De heer **Van Gerven**: Ik neem aan dat Veenman niet voor niets bij u kwam.

Mevrouw **Peijs**: Vergis u niet: ik zag de heer Veenman over heel veel onderwerpen, niet alleen over ...

De heer **Van Gerven**: U hebt zojuist gezegd dat het niet over de perrons ging.

Mevrouw **Peijs**: Nee, bij Zalm niet.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar ook bij u.

Mevrouw **Peijs**: Nee, ik ga ook niet over perrons praten. Weet ik veel? Dat zijn zijn zaken.

De heer **Van Gerven**: Waar hebt u dan met Veenman over gesproken?

Mevrouw **Peijs**: Dan moet ik heel even kijken, als u dat goedvindt.

De heer **Van Gerven**: Ja hoor, ga uw gang.

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat we hebben bekeken wat we ... Ik probeer om logisch te bedenken wat er in dat gesprek moet zijn gebeurd. We probeerden natuurlijk naar Zalm te gaan. Ik denk dat we dat gesprek hebben voorbereid, dat we het daar samen over hebben gehad en dat we

¹⁸ «Dat gesprek heeft nooit plaatsgehad, niet met mij.»

hebben bekeken wat de meest logische route was om te volgen. Ik was geïnteresseerd in een lijn en in treinen rijden op een veilige lijn.

De heer **Van Gerven**: Dat hebt u gezegd.

Mevrouw **Peijs**: Daar hebben we het dus vast en zeker over gehad: is er iets aan de hand wat dat echt bedreigt en is er dan iets wat we kunnen doen? Ik denk dat in diezelfde tijd, in mei 2004, de treinen zijn besteld.

De heer **Van Gerven**: Zeker.

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat dat vast en zeker aan de orde is gekomen. Ik denk dat er vast en zeker ook is gesproken over onze waarschuwing in de zin van «waarom heb je zolang gewacht?» Wij waren heel bezorgd dat de treinen te laat besteld zouden worden en er niet op tijd zouden zijn.

De heer **Van Gerven**: Hebt u gisteren het verhoor van de heer Veenman gevolgd?

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: De heer Veenman heeft gezegd dat zijn verwachting was dat, wanneer u met Minister Zalm zou gaan spreken, de Minister van Financiën de Minister van Verkeer en Waterstaat – dat was u – de ruimte zou geven om een wijzigingsprocedure in te gaan. Wat houdt een wijzigingsprocedure in? Dat de concessieovereenkomst zou worden gewijzigd?

Mevrouw **Peijs**: Daar heb ik dus geen ... Het enige wat ...

De heer **Van Gerven**: Maar is dat logisch?

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat is heel logisch.

De heer **Van Gerven**: U zei zelf dat het eigenlijk een onmogelijke opdracht was, dat u bezorgd was en dat u wilde dat die treinen gingen rijden en dat het een goede zaak zou worden.

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat we het gehad hebben over de vraag wat je dan zou kunnen wijzigen. «Een wijzigingsprocedure» is op zich heel breed, want er staan heel veel dingen in die concessie. Wat zou je dan kunnen wijzigen? Wij waren ons er op het ministerie heel goed van bewust dat je niet te veel kon wijzigen – want dan zou je alle aanbieders over je heen krijgen – maar een ingroeiperiode op termijn zou wel een mogelijkheid zijn. Dat was ongeveer de enige mogelijkheid die je kon bedenken.

De heer **Van Gerven**: De ingroeiopie die we zojuist hebben besproken, was een mogelijkheid, maar is er ook gesproken over het beperken van de tarieven van de kaartjes, dus over de tariefrestringie? Hebt u daar met Veenman over gesproken?

Mevrouw **Peijs**: Nee.

De heer **Van Gerven**: U weet zeker dat u niet met Veenman over de tariefrestringie hebt gesproken, voorafgaand aan het gesprek met Zalm?

Mevrouw **Peijs**: Nee, volgens mij is de tariefrestringie in mijn periode geen groot punt geweest.

De heer **Van Gerven**: Dat was natuurlijk een wens van NS. Als er was ingegaan op wat de NS wilde, was er natuurlijk een veel lagere concessie-vergoeding gekomen.

Mevrouw **Peijs**: Nee.

De heer **Van Gerven**: U zegt «nee». Dat was in die tijd ook niet uw plan.

Mevrouw **Peijs**: Absoluut niet.

De heer **Van Gerven**: U wilde een ingroeiperiode.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Die had u op dat moment eigenlijk wel willen realiseren, maar dat is er niet van gekomen.

Mevrouw **Peijs**: Het uitzicht daarop, hè? We konden op dat moment niet een ingroeiperiode realiseren, want er reed niets. Tegen het einde van diezelfde maand werden de treinen pas besteld.

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Peijs, in 2008 reden er ook geen treinen.

Mevrouw **Peijs**: Nee, maar dat wisten we toen nog niet.

De heer **Van Gerven**: Nee, luister: in 2008 reden er geen treinen, maar is een memorandum van overeenstemming afgesproken waarin die ingroeiperiode is vastgelegd. Je kunt toch voor de toekomst iets vastleggen?

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar in 2008 hadden ze er wel zicht op dat er treinen gingen rijden. In 2009 is de eerste trein gaan rijden. De treinen van Angel Trains, de locomotieven, zijn in 2009 gaan rijden. Dat is dus wel een iets andere tijd dan de tijd waarin zij nog niet eens besteld waren. Daar waren toen nog zoveel zeeën van tijd voor. Dat ga je toch niet doen als daar nog helemaal geen kijk op is?¹⁹

De heer **Van Gerven**: Kunnen we concluderen dat die langzamere ingroei wel had gekund, maar dat dat in 2004 niet is gerealiseerd maar pas in 2008?

Mevrouw **Peijs**: Precies. We hebben ook gezegd dat we hen op alle mogelijke manieren wilden helpen, met de Belgen, met de Fransen en echt met alles wat zij maar konden bedenken. Dat hebben we ook altijd gedaan. We hebben, als de NS met een idee of met andere dingen kwam, daar altijd serieus naar gekeken. We hebben altijd bekeken of het kon en of het zou helpen.

De heer **Van Gerven**: Nog even afrondend op dat punt van die ingroei: was dat een suggestie van NS of was dat uw eigen idee?

¹⁹ «De treinen van Angel Trains zijn de treinen waarop ik de NS gewezen had. Het zijn de eerste treinen die zijn gaan rijden.»

Mevrouw **Peijs**: Dat weet ik niet meer.

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

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat dat niet zoveel uitmaakt, want ik vond dat wel redelijk.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Peijs, er is een onderwerp waar ik nog iets dieper op wil ingaan, namelijk het aandeelhouderschap. U hebt daar een aantal vragen over gekregen, maar is het uiteindelijk niet een keuze geweest om voort te gaan met het passieve aandeelhouderschap?

Mevrouw **Peijs**: Nou ja, «voortgaan» ... In 2005 is het Ministerie van Financiën aandeelhouder geworden. Kijk, wij hadden natuurlijk altijd een dubbele rol. Dat is raar. Ik was er een groot voorstander van dat dat aandeelhouderschap naar het Ministerie van Financiën zou gaan. Dat is een veel zuiverder verdeling dan wanneer het ministerie dat het beleidsministerie is, ook de aandeelhouder is.

De **voorzitter**: Ja, maar die situatie was er nog niet. Op dat moment was u aandeelhouder. De NS kwam bij u. U had zicht op het feit dat het problematisch zou worden, maar men wilde geen openheid van zaken geven. Dan rijst de vraag waarom er dan niet door werd gebeten en waarom er niet werd gezegd: jongens, ik wil die stukken hebben; wij zijn ook aandeelhouder; hier met dat document. Dat zeg ik juist omdat u hebt gezegd dat u grote zorgen en een ideaal had. Dan zou u toch ook gewoon hebben kunnen zeggen: ik zet nu mijn aandeelhouderschap in; het is klaar met dat passieve gedoe?

Mevrouw **Peijs**: Wij zijn geen aandeelhouder van HSA maar van NS. NS had geen stukken en riep gewoon bedrijfsgeheimen in. We hebben daar geen groot punt van gemaakt als aandeelhouder, maar wel als departement.

De **voorzitter**: Hoe kijkt u daar nu op terug? Is dat niet toch mogelijk een gemiste kans geweest om af te dwingen dat u de stukken kreeg om, zoals we weleens roepen, het monster in de bek te kijken en om te zien wat er aan de hand was?

Mevrouw **Peijs**: Op dat ogenblik hadden we dat soort vermoedens natuurlijk allemaal niet. Wij hadden gewoon te maken met een staatsbedrijf waar we aan vroegen: geef ons de cijfers als je iets van ons wilt en anders ...

De **voorzitter**: En toen kwamen er bureaus tussen; die zette u in. McKinsey kwam erbij. De conclusie was: we krijgen de stukken niet.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De **voorzitter**: Dan blijft de commissie met deze vraag zitten: is het dan een keuze van u geweest om het passief aandeelhouderschap zo in te blijven vullen en is het dus ook een keuze geweest om niet door te bijten?

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat is gewoon niet besproken.

De **voorzitter**: Oké. We gaan door.

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Peijs, ik ga met u verder met de kwesties met de Belgische Staat en de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS. Waren in uw beleving voorafgaand aan het sluiten van de concessieovereenkomst voldoende harde afspraken gemaakt met de Belgische Staat en de Belgische spoorwegen om zonder problemen uitvoering te kunnen geven aan de concessie van de HSL-Zuid?

Mevrouw **Peijs**: Met de Belgische Staat is afgesproken: Amsterdam–Rotterdam–Antwerpen–Brussel. Ik denk dat er af en toe een groot misverstand is, namelijk dat ook Breda en Den Haag daarbij waren. Dat was niet zo.

De heer **Van Gerven**: Nee, dat was niet afgesproken.

Mevrouw **Peijs**: Dat stond niet in het verdrag tussen die twee landen.

De heer **Van Gerven**: Wat vond u daarvan?

Mevrouw **Peijs**: Tja, ik had een verdrag. Dat verdrag is voor mijn tijd gesloten. Dat is een van die dingen die je gewoon aantreft. Daar moest ik mee door het leven.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar wat stond er in de concessieovereenkomst?

Mevrouw **Peijs**: In de concessieovereenkomst stond dat HSA verplicht was om afspraken te maken met de NMBS, de Belgische spoorwegmaatschappij, om te bekijken of die bereid was om Den Haag en Breda te gaan bedienen.

De heer **Van Gerven**: Ja, en het bedienen van Den Haag en Breda – zeg maar: de route Den Haag–Breda–Brussel – was niet afgesproken met de Belgische Staat en NMBS?

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat was niet afgesproken.

De heer **Van Gerven**: Had dat wel moeten? Was dat beter geweest?

Mevrouw **Peijs**: Nou, ik denk dat zij dat niet afgesproken zouden hebben. Voor een overeenkomst heb je natuurlijk altijd twee partijen nodig. De Belgen waren ervan overtuigd dat dat verlieslatende lijnen zouden zijn. Zij zouden dit nooit afgesproken hebben.

De heer **Van Gerven**: Later, in 2012, zijn wel afspraken gemaakt. Hadden niet vóór het verlenen van de concessie afspraken gemaakt moeten worden? Die trein gaat immers ook over Belgisch grondgebied. Dan lijkt het mij logisch dat je ook met België afspraken maakt voordat je de concessie verleent.

Mevrouw **Peijs**: Mijnheer Van Gerven, ik kan wel van alles gewild en gewenst hebben. Dat zou een stuk makkelijker zijn geweest, maar het was er gewoon niet; klaar.

De heer **Van Gerven**: U constateert dat het er niet was. Dat weten we, maar ik vraag naar uw mening daarover.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar ik weet toch niet wat er destijds heeft gespeeld, of het ter sprake is geweest en wat de argumenten aan de twee kanten waren?

De heer **Van Gerven**: U constateerde iets. U constateerde dat ...

Mevrouw **Peijs**: Ik constateerde dat er gewoon een verdrag was. Met dat verdrag moest ik als Minister aan de slag. Wensdromen helpen daar niet bij.

De heer **Van Gerven**: U geeft geen antwoord op mijn vraag. Nogmaals: vond u het onverstandig dat er geen keiharde afspraken met de Belgen waren gemaakt, bijvoorbeeld over het traject Den Haag–Breda–Brussel?

Mevrouw **Peijs**: Mijn antwoord was: ik denk dat je de Belgen nooit zover zou hebben gekregen.

De heer **Van Gerven**: Als je de Belgen niet zover krijgt ...

Mevrouw **Peijs**: Dat we dat in het verdrag zetten.

De heer **Van Gerven**: Nee, als je de Belgen niet zover krijgt, kun je dan wel zo'n concessieovereenkomst sluiten?

Mevrouw **Peijs**: Dat moet u aan mevrouw Netelenbos vragen.

De heer **Van Gerven**: Ik vraag het aan u, want u werd enkele jaren later met dat resultaat opgezadeld.

Mevrouw **Peijs**: Ja, en ik heb geprobeerd om daar het beste van te maken.

De heer **Van Gerven**: Maar wat vond u daarvan?

Mevrouw **Peijs**: Ik heb mij helemaal niet afgevraagd wat ik daarvan vond. Er was een verdrag. Wij wilden graag ook Den Haag en Breda en ik ben aan de slag gegaan. Ik kan een heleboel dingen wensen, maar ik kan het niet terugdraaien.

De heer **Van Gerven**: Goed, maar had u toen de wens: hadden zij dat maar anders geregeld?

Mevrouw **Peijs**: Ja, natuurlijk. Had ik maar op iets kunnen terugvallen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus wel: als we wel een verdrag hadden gehad, was het een stuk makkelijker geweest. Mag ik dat dan zo concluderen?

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U zei dat u hiermee werd geconfronteerd. U ondernam verschillende pogingen om met de Belgische Staat en de Belgische spoorwegen tot overeenstemming te komen. Het contact met de Belgen verliep op dit punt nogal stroef. Waarom eigenlijk?

Mevrouw **Peijs**: De Belgische Minister had zojuist tegen zijn spoorbedrijf, dat zwaar verlies maakte, gezegd dat het niets meer mocht ondernemen wat verlieslatend zou zijn. Ze hebben altijd volgehouden dat «Den Haag» en «Breda» verlieslatende lijnen zouden zijn. Vandaar dat het een heel moeilijke boodschap was, ook voor de Belgische Minister. Dat was niet de Minister van Verkeer en Waterstaat, maar de Minister van Begroting. Die heeft niet een lijn met de NMBS zoals wij die hebben met de NS. Voor de Minister van Begroting, die zojuist had gezegd «denk erom dat je niet meer verlies maakt», was het natuurlijk heel moeilijk om dan te zeggen dat hij wel graag wilde dat «Breda» en «Den Haag» erbij werden gedaan, terwijl zij ervan overtuigd waren dat dat verlies zou meebrengen. In die positie zat hij. Dat was aan die kant ook niet makkelijk.

De heer **Van Gerven**: Vond u dat reëel?

Mevrouw **Peijs**: Nou, vanuit zijn gezichtspunt wel, ja. Ik denk dat de Minister van Financiën van Nederland in zo'n zelfde situatie ook niet zou staan te springen om iets nieuws te beginnen waarover hij van zijn specialisten hoort dat dat verlies gaat opleveren. Dat zou ook hij niet fijn vinden.

De heer **Van Gerven**: Wist u waarom het verlieslatend was voor de Belgen? Zij vertelden dat tegen u, maar als veel mensen daar gebruik van zouden maken, zou het toch een goede zaak zijn dat er zo veel mogelijk mensen naar Brussel zouden reizen? Waarom was dat voor de Belgen verlieslatend?

Mevrouw **Peijs**: Dat weet ik niet. Daar hebben we nooit een technische discussie over gehad. Ik weet wel dat de NMBS een bindende adviesprocedure heeft gevoerd over de opbrengsten van de binnenlandse lijnen in Nederland. De NMBS vond dat de opbrengst daarvan gedeeld moest worden. Het zou voor de NMBS dus alleen gaan over het stukje vanaf de grens tot aan Brussel of tot aan Antwerpen. Misschien zou dat niet veel opbrengen; dat kan ik mij wel voorstellen.²⁰

De heer **Van Gerven**: Daarover is arbitrage geweest.

Mevrouw **Peijs**: Ja, daarbij zijn wij, is Nederland, in het gelijk gesteld.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u zegt dat het voor de Belgen eigenlijk een verlieslatende zaak was en dat dit daarom maar heeft geduurd en geduurd. Toch lukte het u om op 6 maart 2005 met de Belgische Minister Vande Lanotte tot gezamenlijke conclusies te komen. Waarom gezamenlijke conclusies?

Mevrouw **Peijs**: U bedoelt: waarom geen vaste afspraak met een handtekening eronder?

De heer **Van Gerven**: Ik geloof dat onder de conclusies wel een handtekening staat, maar kunt u aangeven wat die conclusies behelsden en wat de status daarvan was?

Mevrouw **Peijs**: Het waren eigenlijk «agreed minutes». Dat is de Engelse term.

²⁰ «Wellicht hadden de Belgen realistischere prognoses over reizigersaantallen dan de NS.»

De heer **Van Gerven**: Wat zegt u?

Mevrouw **Peijs**: «Agreed minutes». Eigenlijk waren het gewoon notulen, waar we het over eens waren. Het waren verslagen van vergaderingen, waar we het over eens waren. Daarin hebben we een aantal afspraken gemaakt. Een keer is Vande Lanotte met een voorstel gekomen. Dat hebben wij afgewezen. Daarna kwam hij met het voorstel om per dag acht treinen vanuit Den Haag via Breda en Antwerpen naar Brussel en acht treinen terug te rijden. Daarmee zijn wij akkoord gaan, maar er waren een paar vervelende dingen. Tussen Breda en Antwerpen moest die trein bijna bij iedere lantaarnpaal stoppen. Dat was wel vervelend. De trein zou er dus iets langer over doen, maar we zijn daar toch mee akkoord gegaan, omdat de verbinding wel goed werd gelegd en omdat het toch een snelle trein zou zijn. Daar zijn wij op zich mee akkoord gegaan.

De heer **Van Gerven**: Dat was de belangrijkste conclusie, waar u het beiden mee eens was.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt zelf al gezegd dat de inschatting van de Belgische spoorwegen was dat beide verbindingen verlieslatend zouden zijn. Ik moet hieraan toevoegen dat in de concessieovereenkomst eigenlijk stond: Breda–Brussel en Den Haag–Brussel; dat waren twee aparte afspraken.

Mevrouw **Peijs**: Ja, die namen wij toen samen.

De heer **Van Gerven**: Ja, in een soort afspraak dat er acht keer van Den Haag naar Brussel zou worden gereden. Was die afspraak, die gezamenlijke conclusie om het zo te doen, wel of niet verlieslatend voor de Belgen?

Mevrouw **Peijs**: Dat weet ik niet. Dat was ook mijn zorg niet. Mijn zorg was dat er gereden zou worden.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar als je afspraken maakt, wil je ook weten wat de andere partij daarvan vindt en of ook hij daar volledig achter kan staan. U zegt dat die afspraak is gemaakt, maar dat u er geen zicht op had wat dat betekende voor de Belgische spoorwegen.

Mevrouw **Peijs**: Nee, daar had ik geen zicht op. Dat hebben ze ook nooit verteld.

De heer **Van Gerven**: U ging ervan uit dat datgene wat u had afgesproken met Minister Vande Lanotte, ook zou gaan gebeuren.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Een soort agreement tussen ministers, gezamenlijke notulen of conclusies.

Mevrouw **Peijs**: Ja. Je kunt het geen agreement tussen heren noemen, maar het was wel zoïets.

De heer **Van Gerven**: Vervolgens zeiden u en uw Belgische collega tegen de vervoerders: ga aan tafel om overeenstemming te bereiken. Had u de verwachting dat beide vervoerders er toen wel uit zouden komen?

Mevrouw **Peijs**: Ja, die verwachting had ik. Een jaar later, in 2006, ben ik nog terug geweest bij de Belgische Staatssecretaris. Die meldde mij toen dat hij een voorstel had voor de Belgische begroting, dat inhield dat hij een extra treinstel zou gaan bestellen.

De heer **Van Gerven**: Ja, want dat was ermee verbonden: de NMBS, de Belgische spoorwegen, zou een extra trein bestellen.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U zag dat dat opgenomen zou worden in de Belgische begroting.

Mevrouw **Peijs**: Ja. Daar had ik dus vertrouwen in. Toen was de heer Vande Lanotte al weg. Hij is daarna voorzitter geworden van zijn partij, de socialistische partij in België. Ik had toen het vertrouwen dat dit werd overgenomen door zijn opvolgers.

De heer **Van Gerven**: Vond u het logisch dat u die afspraken maakte maar dat die voor de Belgische zijde, dus voor de NMBS, kennelijk toch verlieslatend waren?

Mevrouw **Peijs**: Ik weet niet of dat in die constellatie ... Dit was een heel andere afspraak dan de afspraak die aanvankelijk was gemaakt. Dit is eigenlijk nooit ter sprake gekomen. Ik denk eigenlijk dat zij verwachtten dat dit niet zo zou zijn, want ik denk dat zij dit anders niet zouden hebben afgesproken.

De heer **Van Gerven**: Heeft Vande Lanotte dat niet met u gedeeld?

Mevrouw **Peijs**: Nee, terwijl hij dat in het begin, aanvankelijk, wel deed. Hij zei dat van Breda–Antwerpen, Breda–Brussel en de bediening van Den Haag «Breda» nog de minst verlieslatende zou zijn, maar dat «Den Haag» echt verlieslatend was. Ik geloof dat dat ongeveer 2,1 miljoen per jaar zou kosten.

De heer **Van Gerven**: Voor de Belgen?

Mevrouw **Peijs**: Ja, negatief.

De heer **Van Gerven**: Dat was dus toch wel verlieslatend?

Mevrouw **Peijs**: Ja, de aanvankelijke opties. Over deze heeft hij dat nooit gezegd.

De heer **Van Gerven**: Kunt u zich het televisieoptreden van de heer Vande Lanotte herinneren? Daarin maakte hij ervan gewag dat hij nog met Minister Peijs moest gaan praten over de problemen met betrekking tot het vervoer.

Mevrouw **Peijs**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Daarin kwam ook het element van verlieslatendheid wel degelijk aan de orde. Hij schetste dat element. Dat zegt u niets?

Mevrouw **Peijs**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Goed. U zegt dat dat was afgesproken en dat het daarna aan de Belgen was om dat te regelen.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U had dus de verwachting dat de Belgische spoorwegen daar uitvoering aan zouden geven?

Mevrouw **Peijs**: Ja, vooral toen ik zag dat zijn opvolgers ... Wij werden natuurlijk best wel ongerust toen hij na 2005²¹ wegging. Toen ben ik dus bij de Staatssecretaris geweest. Na dat gesprek had ik dat vertrouwen. Dat was op dat ogenblik natuurlijk belangrijk: gaat ook die opvolger die «agreed minutes» of gezamenlijke conclusies delen en in werkelijkheid omzetten? Bij mijn bezoek vertelde hij over zijn voorstel, dat hij bij de begrotingsbehandeling zou inbrengen. Toen had ik dat vertrouwen.

De heer **Van Gerven**: Wie was dat trouwens, die Staatssecretaris? Was dat een man of een vrouw?

Mevrouw **Peijs**: Een man.

De heer **Van Gerven**: Een man; dat weet u nog wel.

Mevrouw **Peijs**: Ja, ik kan ze goed uit elkaar houden.

De heer **Van Gerven**: Maar ik begrijp dat u er toch niet helemaal zeker van was dat ...

Mevrouw **Peijs**: Nou, natuurlijk niet na de wisseling van de wacht. Dan wil je toch nog wel een signaal hebben van «het gaat door zoals is afgesproken».

De heer **Van Gerven**: U had dus wel enige zorgen.

Mevrouw **Peijs**: Ja. Het zou kunnen dat het in die tijd Bert Anciaux was, maar dat weet ik niet zeker.

De heer **Van Gerven**: Met enige zorg verwachtte u toch dat het zou gebeuren. Kan ik het zo samenvatten?

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: De werkelijkheid is anders gelopen. Wat vindt u ervan dat er uiteindelijk pas een paar dagen voordat de Fyra in 2012 ging rijden, definitieve afspraken zijn gemaakt? Dat was dus zeven jaar na de gezamenlijke conclusies.

Mevrouw **Peijs**: Ik vind het zorgelijk dat burens op die manier met elkaar omgaan. Wij hebben zelf een dossier gehad waarin wij dat ten opzichte van de Belgen deden en de Belgen deden dat op dit punt dus ten opzichte van ons. Het zou niet moeten. Ik vind het jammer.

De heer **Van Gerven**: Wat u betreft, had het in 2005 opgelost moeten zijn. Dat mogen we concluderen.

²¹ «In 2006.»

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar wij hebben zelf ook slechte records met betrekking tot afspraken ten opzichte van de Belgen.

De heer **Van Gerven**: Hoezo?

Mevrouw **Peijs**: Nou, de Hedwigepolder.

De heer **Van Gerven**: Die had toch niets te maken met ...

Mevrouw **Peijs**: Nee, die had daar niets mee te maken, maar we verwijten de Belgen wel iets. Chinese muren bestaan niet in de politiek.

De heer **Van Gerven**: Speelde de kwestie van de Hedwigepolder dan nog een rol met betrekking tot dit vraagstuk?

Mevrouw **Peijs**: Nee, die speelde geen rol, maar ik bedoel: wat wij toen ondervonden, hebben de Belgen ook ondervonden. De manier waarop wij met elkaar omgaan in verschillende dossiers, vormt ons wel.

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

De heer **Elias**: Heel kort nog even meer in het algemeen over de omgang met Belgische collega's en politici. Bij ons eerste verhoor zat hier de heer Kruyt van de reizigersvereniging Rover. Hij zei dat we het gewoon helemaal verkeerd doen: met die Belgen moet je lunchen; je moet het een beetje ruimhartig aanpakken en je moet niet met karnemelk en een broodje kaas komen aanzetten. Daar zat een serieuze ondertoon onder: we doen dat niet goed. Wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Peijs**: Ik wou dat de heer Kruyt erbij was geweest, want we hebben dat totaal anders aangepakt. We hebben daar echt over nagedacht: hoe moeten we dat nou doen? We hebben gezegd: laten we ons conformeren aan de Belgische cultuur. Toen zijn we in de bouwketen van de hsl gaan zitten, langs de lijn, zodat we goed zicht hadden op waar we het over hadden en waar het om ging: daar moest het gebeuren en daar moesten treinen komen rijden. Toen hebben we een cateraar uitgelegd wat we precies wilden. Die heeft dat tot in de puntjes verzorgd. De heer Vande Lanotte had nog nooit zo lekker gegeten, zei hij.

De heer **Elias**: Dat is dus echt ...

Mevrouw **Peijs**: Dat kan het punt niet geweest zijn.

De heer **Elias**: Meer inhoudelijk zei de heer Van Krieken op de tweede verhoordag: het is één groot misverstand geweest met die Belgen; er is langs elkaar heen gepraat en het is de Belgen nooit duidelijk geworden wat wij als Nederlanders nou eigenlijk wilden.

Mevrouw **Peijs**: Nou, dat lijkt me ijzersterk.

De heer **Elias**: In de zin van: onjuist.

Mevrouw **Peijs**: Ja, natuurlijk. Maar de heer Vande Lanotte is een van de beste onderhandelaars die ik ooit ben tegengekomen. Hij had een heel duidelijk beeld van waar hij uit wilde komen. Dat is niet waar we uitgekomen zijn. We hebben dus wel degelijk over onderwerpen gesproken die

ertoe deden, zowel voor België als voor Nederland. Ik begrijp niet zo goed wat de heer Van Krieken daarmee heeft bedoeld. Misschien kunt u dat ...

De **voorzitter**: We gaan door naar het materieel, de treinen. Bent u er tijdens de aanbesteding van de treinen formeel of informeel van op de hoogte gesteld met welke treinen HSA van plan was te gaan rijden?

Mevrouw **Peijs**: Nee. Onder Minister Netelenbos is in 2001 in de concessie of in het contract – daar mag ik even vanaf zijn – afgesproken dat het ministerie geen contact zou hebben, ook niet met een treinenbouwer. Wij mochten ons met niets bemoeien.

De **voorzitter**: Maar u hebt van HSA ook niet formeel of informeel een beeld gekregen van waar zij op enig moment mee wilde gaan rijden?

Mevrouw **Peijs**: Nou, ten slotte wel met welke treinenbouwer. Dat hebben we ook gedeeld met de Kamer.

De **voorzitter**: Ten slotte wel, maar aanvankelijk?

Mevrouw **Peijs**: Aanvankelijk niet, nee.

De **voorzitter**: HSA informeerde u op 24 juli 2003 dat zij in november 2003 treinen zou gaan bestellen met een maximumsnelheid van 220 km/u. Dat wordt de V220 genoemd. Daarop reageerde u met een brief. Die brief verstuurde u op 10 oktober. Daarin benadrukte u dat u HSA aan de concessieovereenkomst zou houden. Waarom schreef u die brief?

Mevrouw **Peijs**: Het ministerie had twijfel of je met een trein die 220 km/u zou kunnen rijden, de gecontracteerde reistijden zou kunnen halen. Wij moesten ons niet met treinen bemoeien, maar met treindiensten. Zolang de NS met die treindiensten de afgesproken tijden zou halen, was er niets aan de hand, maar het ministerie had twijfel of je met een trein van 220 km/u die treindiensten op tijd zou kunnen rijden.

De **voorzitter**: Dus u had toen twijfel, maar in november 2003 stelde u in de dertiende voortgangsrapportage dat de Staat van mening was dat HSA de gecontracteerde rijtijden niet zou waarmaken. Dat is feitelijk een stap verder. Waarom meldde u de Kamer op dat moment dat u er eigenlijk van uitging dat die rijtijden niet waargemaakt zouden worden?

Mevrouw **Peijs**: Daar waren wij op het Ministerie van overtuigd. Wij dachten echt: met 220 km/u kun je dat niet klaar krijgen.

De **voorzitter**: Waarom hebt u dat dan niet in eerdere rapportages gemeld?

Mevrouw **Peijs**: Wat was de datum van die ...

De **voorzitter**: Het was de dertiende voortgangsrapportage, van 26 november 2003.

Mevrouw **Peijs**: Een maand daarvoor hadden we het gehoord. Dan kon ik het toch niet eerder aan de Kamer melden?

De **voorzitter**: Daarom vroeg ik zojuist wanneer u formeel of informeel had gehoord waarmee zij gingen rijden. U zei: later. Dus u wist voor de dertiende voortgangsrapportage waarmee HSA voornemens was te gaan rijden.

Mevrouw **Peijs**: Ja, ik denk dat dat klopt met de data die u noemt.

De **voorzitter**: De heer Van Krieken was door het ministerie ingehuurd vanwege zijn expertise; laten we dat even in herinnering roepen. Hij heeft in 2001 aangegeven ernstige twijfels te hebben over de haalbaarheid van die rijtijden naar Brussel met treinen van 220 km/u. Wanneer was bij u voldoende bekend dat 220 km/u-materieel zou worden ingezet? En wanneer ging de alarmbel dat daarmee de rijtijd helemaal niet gehaald zou worden?

Mevrouw **Peijs**: Dat is in 2003 geweest. Daarvoor was ik er niet. Als ik de Kamer in november heb gemeld dat het 220 km/u-treinen zouden worden en dat wij ernstige twijfels hadden of het haalbaar zou zijn met die treinen, zal het niet heel veel eerder zijn geweest.

De **voorzitter**: Maar wist uw ministerie, dat onder uw verantwoordelijkheid viel, al dat men had ingeschreven met materieel waarmee men de rijtijden niet zou halen?

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat staat mij niet bij.

De **voorzitter**: Ik houd u voor dat Van Krieken, ingehuurd vanwege zijn expertise, in 2001 eigenlijk al zei dat – in uw termen – «dit «m niet wordt». Uw ministerie wist dus eigenlijk al eerder dan bij die dertiende voortgangsrapportage dat hier een knelpunt lag.

Mevrouw **Peijs**: Ik heb daar niets bij. Ik ben eind mei 2003 gekomen en dit was niet het eerste wat op mijn bureau lag.

De **voorzitter**: Hebt u dat NS op enig moment duidelijk gemaakt: het kan allemaal wel zo zijn, jongens, maar die 220 km/u gaat niet volstaan?

Mevrouw **Peijs**: Ja, daar is wel over gesproken.

De **voorzitter**: Wanneer?

Mevrouw **Peijs**: We hebben echt talrijke gesprekken met de NS gehad over dit soort zaken, natuurlijk ook ambtelijk. Er waren gewoon echt twijfels op het ministerie: kan dat nou wel? Eigenlijk dachten we: het kan niet.

De **voorzitter**: Ik vind het belangrijk om erachter te komen wanneer ...

Mevrouw **Peijs**: In de aanbesteding met Ansaldo is dat ook veranderd. In die aanbesteding is daar op een bepaald moment door Ansaldo 250 km/u van gemaakt.

De **voorzitter**: Precies, dat is waar ik naartoe wil. Houd u dat in gedachte; dan kom ik terug bij de vraag wanneer bij u echt serieus bekend was dat dit bij 220 km/u een probleem zou worden en wanneer u dat aan NS hebt medegedeeld.

Mevrouw **Peijs**: Als ik op uw datum afga, moet dat dus voor november of oktober 2003 zijn geweest. Dat heeft misschien te maken met de conversatie met de heer Döbken. Ik weet dat niet. Ik kan daarnaar kijken. Ik weet niet wanneer dat precies is geweest, maar een ding staat vast: kennelijk hebben ze hier zelf ook twijfels over gehad en hebben ze 250 km/u gecontracteerd.

De **voorzitter**: Kijkt u even of u daarvan iets kunt terughalen.

Mevrouw **Peijs**: Ik kan het hier niet vinden. Het is een heel verhaal. Tussen al die bladzijden kan ik dat er niet zo gauw uit vissen.

De **voorzitter**: Hebt u NS op enig moment laten weten dat u er eigenlijk van uit was gegaan dat het materieel van 300 km/u zou worden?

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat was natuurlijk wel de bedoeling geweest. Daar wordt de baan op gedimensioneerd en daar is een veiligheidssysteem op gemaakt. Dat was natuurlijk toch echt de bedoeling. Er ligt straks een infrastructuur die gereed is voor 300 km/u.

De **voorzitter**: Uw focus was dus: er gaat met 300 km/u gereden worden.

Mevrouw **Peijs**: Ja, we gaan met 300 km/u rijden.

De **voorzitter**: Op enig moment kwam u erachter dat NS 220 km/u wilde inzetten.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De **voorzitter**: Dat wordt op een bepaald moment een issue.

Mevrouw **Peijs**: Dat werd 250 km/u. Daarvan hebben ze aangetoond dat het dan kon. We zijn natuurlijk ook nog geconfronteerd met de acht minuten die verloren gingen in België. Die 220 km/u en die 250 km/u hebben ze gedaan omdat een trein van 300 km/u op het Nederlandse traject zo vaak zou moeten stoppen dat de topsnelheid eigenlijk nooit gehaald zou worden. Dan is een trein van 300 km/u natuurlijk ook overbodig. Alleen op het Belgische deel van het traject kun je 300 km/u rijden; de Thalys rijdt dat ook.

De **voorzitter**: Ja, maar op een bepaald moment wist u dat er voor de lijn waarop meer wordt gestopt, gedacht werd aan 220 km/u. HSA is anderhalf jaar bezig geweest met een aanbestedingsprocedure voor een V220, terwijl ook op het ministerie dus het beeld was ontstaan dat het met die snelheid niet zou worden gehaald en dat de concessie daarmee niet zou worden nagekomen.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De **voorzitter**: Is dat niet bijzonder?

Mevrouw **Peijs**: Hoe bedoelt u? Waar wilt u heen?

De **voorzitter**: Uw ministerie wist: met een V220 gaat de gecontracteerde reistijd niet gehaald worden. Daar wordt anderhalf jaar lang wel op geacteerd. Dat is de uitvraag. Het is toch bijzonder dat u op dat moment

dus eigenlijk zou hebben kunnen weten dat de concessie niet zou worden nagekomen.

Mevrouw **Peijs**: Ik weet niet precies welke anderhalf jaar u bedoelt, want in 2003, eind 2003, hoorden we dat en ging er een bericht naar de Kamer.²²

De **voorzitter**: Nee, want op 29 mei 2002 startte de officiële aanbesteding van de V220. In december 2002 werd het bestek ingestuurd, met als deadline voor de biedingen april 2003. In al die tijd – dat ging dus door tot het veel latere moment van ondertekenen – ging het traject met een V220 door. Alles ging over die V220, terwijl u op het ministerie eigenlijk wist dat we met die V220 niet op tijd in Brussel zouden zijn en dat daarmee dus niet zou worden voldaan aan de concessie.

Mevrouw **Peijs**: Het beeld dat u schetst, van dat doorlopende traject, al ver voordat ik er was, heb ik niet. Ik werd op een gegeven moment, in 2003, geconfronteerd met het feit dat er sprake was van 220 km/u. De verklaring was dat men door het traject in Nederland te vaak moest stoppen. Het is eigenlijk net de HSL-Oost, waar een hogesnelheidstrein ook nooit op snelheid zou komen. Ik kan mij er dus wel iets bij voorstellen dat je voor dat traject geen 300 km/u-treinen inzet, want je kunt daar nooit 300 km/u rijden.

De **voorzitter**: Maar in het bod van NS stond al dat zij 220 km/u zou gaan inzetten.

Mevrouw **Peijs**: Dat heb ik niet ... Ik weet wel dat in 2004 ...

De **voorzitter**: Nee, mevrouw Peijs, even terug: uw ministerie wist het wel. U zegt dat u het niet had. U had misschien niets met die treinen, maar het is een feit dat uw ministerie in 2001 al wist dat het met 220 km/u niet zou worden gehaald. Op een bepaald moment werd er een bod gedaan voor een V220. Iedereen wist: dat gaat het niet worden. Op een bepaald moment zien we in de aanbestedingsprocedure iets bijzonders gebeuren: ineens werd die V220 de V230 en ineens werd het de V250. De vraag is: waar kwam de druk vandaan om dat te laten gebeuren? Kwam die vanuit het ministerie?

Mevrouw **Peijs**: In ieder geval is er druk geweest vanuit het ministerie. Ik kan er natuurlijk niet inkijken of dat tijdens die onderhandelingen was, maar ik weet dat Ansaldo heeft gezegd dat het eigenlijk helemaal niet zoveel duurder zou zijn en dat die trein ook best harder zou kunnen rijden. De NS heeft toen gelukkig eieren voor haar geld gekozen en heeft 250 km/u gecontracteerd.

De **voorzitter**: Hebt u daar zelf niets aan gedaan?

Mevrouw **Peijs**: Wij hebben onze zorg uitgesproken, maar treinen zijn echt een zaak van de vervoerder. Wij hebben niets met treinen. Wij hebben geen verstand van treinen en wij hebben niets met treinen. Die treinen moeten rijden. NS en HSA zijn verantwoordelijk voor het feit dat zij hard genoeg rijden om te kunnen doen wat zij hebben beloofd. Dat is eigenlijk het hele verhaal. Ze zijn wel gewaarschuwd door het ministerie: wij denken dat jullie het niet gaan halen. Wij hebben met de Kamer

²² «Wij waren niet op de hoogte van het onderhandelen. Wij contracteerden de treindiensten.»

gedeeld dat wij daar bezorgd over waren. De NS heeft natuurlijk wel oren. Toen Ansaldo zei dat het niet heel veel méér zou kosten om 250 km/u te rijden, is de NS daar gelukkig onmiddellijk mee akkoord gegaan.

De **voorzitter**: U weet dus niet of er druk is uitgeoefend, maar u weet dat uw ministerie zorgen had.

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat zij door de brief aan de Kamer en het feit dat wij in die brief gewaarschuwd hebben – wij denken dat je het niet gaat halen – natuurlijk wel zijn gaan nadenken.

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

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Peijs, ik ga nog even door op dit onderwerp. U gaf volgens mij zojuist aan dat er wel druk vanuit het ministerie is geweest op NS om de snelheid te verhogen. Mag ik dat bevestigen?

Mevrouw **Peijs**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Weet u ook hoe die communicatie is verlopen? Is er ook nog overleg geweest van uw departement met de top van de NS?

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er is vanuit uw ministerie wel druk uitgeoefend?

Mevrouw **Peijs**: Er is officieel de zorg uitgesproken dat het ministerie bang was dat 220 km/u niet genoeg was om de afspraken na te komen en dat de NS zich daarvan bewust moest zijn. Tegelijkertijd contracteren wij geen treinen. Wij hebben niet gezegd: je moet Ansaldo nemen of je moet met Pietje Puk in overleg of in consultatie gaan. Zij moesten gewoon de afspraken uit de concessie nakomen. Daar was dus wel twijfel over. Dat is ook gedeeld met de Kamer. Ik denk dat dat op zich al een grote druk was voor de NS.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat de boodschap in ieder geval is ontvangen door de NS. U maakte zelf een heel mooi bruggetje naar mijn onderwerp, namelijk de fabrikant AnsaldoBreda. U zegt dat dat iets is waarmee het ministerie zich eigenlijk niet bemoeit. Toch meldde u de Tweede Kamer op 13 oktober 2005 dat AnsaldoBreda de opdracht had gekregen om de treinen te bouwen, maar dat het probleem met die fabrikant was dat die geen ervaring zou hebben met hogesnelheidstreinen. Waar baseerde u dat op?

Mevrouw **Peijs**: Nou, op wat AnsaldoBreda altijd gemaakt had. Het is geen stiekeme treinenbouwer. Er was natuurlijk allerlei informatie over AnsaldoBreda, dat van alles heeft gemaakt, maar geen hogesnelheidstrein; wel een tram en allerlei andere zaken.

Mevrouw **Bergkamp**: En als ik u voorleg dat ze betrokken zijn geweest bij een consortium? Toen waren het nog twee aparte bedrijven, Ansaldo en Breda. Ze hebben gewerkt aan de hogesnelheidstrein in Italië, de ETR 500.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar met alles wat de grens van Italië over is gegaan, is het niet goed gegaan.²³

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dat stond niet in uw toelichting. U zei tegen de Kamer dat AnsaldoBreda geen ervaring had met hogesnelheidstreinen. Daar staat niet bij; met uitzondering van Italië.²⁴

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat Italië een ander klimaat heeft dan bijvoorbeeld Denemarken en Nederland.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is er wat warmer, denk ik.

Mevrouw **Peijs**: Dat denk ik ook.

Mevrouw **Bergkamp**: Los van dat feit hebben ze daar wel in een consortium gewerkt aan een hogesnelheidstrein.

Mevrouw **Peijs**: Ik ga de Kamer niet voorjokken. Dat was dus ongetwijfeld de informatie die ik op dat ogenblik had.

Mevrouw **Bergkamp**: Als u van mij hoort dat zij in Italië, in een consortium, wel hebben gewerkt aan een hogesnelheidstrein, zegt u dan dat dat op dat moment niet bij u bekend was?

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat was bij mij niet bekend.

Mevrouw **Bergkamp**: Want als u dat had geweten, had u dat ook in de communicatie richting de Kamer laten weten?

Mevrouw **Peijs**: Ja, dan had ik dat natuurlijk gezegd. Ik ga de Kamer niet bewust iets anders vertellen dan wat ik weet.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf zojuist iets interessants aan over het materieel. U zei: ze maken rare treinen. Dat zei u helemaal aan het begin van de dialoog in het verhoor, volgens mij met collega Van Gerven of met collega Elias. Wat bedoelde u met die opmerking dat AnsaldoBreda rare treinen maakt?

Mevrouw **Peijs**: Dat ze rare treinen maken?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat zei u tussen neus en lippen door. Laat ik de vraag anders stellen: had u zorgen over het materieel van AnsaldoBreda?

Mevrouw **Peijs**: Ik word nu wat onzeker, omdat u zei dat AnsaldoBreda dat wel heeft gedaan, maar bij mijn weten van toen – daar hebben we het over – was het geen bouwer van hogesnelheidstreinen. AnsaldoBreda maakte trams en allerlei andere soorten dingen, maar geen hogesnelheidstreinen. En we hebben er heel slechte ervaringen mee, net als de Denen. Er waren veel klachten.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat weet u daarover? U zei zojuist dat AnsaldoBreda rare treinen maakt. Kunt u toelichten wat u daaronder verstaat?

²³ «Die (de ETR 500) ging pas later rijden. Opdat moment reed er geen snelle trein van Ansaldo.»

²⁴ «Mijn info is dat Italië pas later is gaan rijden; niet op dat moment al!»

Mevrouw **Peijs**: Het spijt me dat ik dat heb gezegd. Ik kom er ook even niet bij wat ik daar precies mee heb bedoeld.²⁵

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens mij bedoelde u daarmee in ieder geval dat u zorgen had over de fabrikant AnsaldoBreda, omdat u ...

Mevrouw **Peijs**: Precies, ik had echt zorgen over de fabrikant en ook over de manier waarop het ging. De NS had een bepaalde prognose gemaakt van de aantallen reizigers. Er zijn allerlei eisen gesteld aan de treinen. Eigenlijk waren de series heel klein. Bijvoorbeeld Alstom heeft daartegen aangehikt: een kleine trein waaraan heel veel gewijzigd moest worden. Het was niet iets wat je zo van de plank kocht. Door die enorm hoge prognose van het aantal treinreizigers heeft de NS zichzelf in die situatie gebracht. Want waarom niet gewoon een Thalys? Die Thalys doet het al jaren prima. Waarom niet gewoon een Thalys? Maar een Thalys heeft een heel smal deurtje. Met de aantallen reizigers die de NS in haar prognose had staan, moest je heel snel kunnen optrekken en heel snel kunnen remmen. En er moesten heel veel reizigers in een heel korte tijd in en uit de trein. Dat kon niet met die kleine deurtjes. Eigenlijk viel NS daarmee dus in haar eigen zwaard.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt dus eigenlijk nooit begrepen waarom AnsaldoBreda gekozen is als fabrikant, maar ook niet waarom gekozen is voor de treinen die uiteindelijk gebouwd zijn. Daar hebt u eigenlijk altijd vraagtekens bij gehad.

Mevrouw **Peijs**: Ja, het moesten dus heel nieuwe – laat ik maar zeggen: «non proven» – treinen worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog even over het algemeen overleg waarin u zei dat AnsaldoBreda geen ervaring had met hogesnelheidstreinen: dat was natuurlijk ook een sneer naar de NS, die referenties heeft gecheckt en die uiteindelijk heeft gekozen voor AnsaldoBreda. Wij zijn er deze week achter gekomen dat er niet expliciet is gekeken naar ervaring met hogesnelheidstreinen, maar we kijken in dit verhoor ook naar de rol van de Staat en de NS. Door dit soort uitspraken bemoeide de overheid zich toch wel met de fabrikant en met de treinen. Vindt u het een rol van de Staat om daar zulke stellige uitspraken over te doen?

Mevrouw **Peijs**: Wij hebben ons nooit bemoeid met de keuze. Dit was een opmerking achteraf; toen was die keuze al gemaakt. Wij hebben ons nooit bemoeid met de keuze. Toen het zolang duurde en toen allerlei vertragingen optraden, hebben we weleens gedacht dat we in een vermomming wilden gaan kijken, maar dat hebben we niet gedaan. We mochten niks; we mochten ook niet gaan kijken en we mochten ook geen contact opnemen met Ansaldo.²⁶

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben in dit verhoor gesproken over de zorgen over de financiële positie van HSA, de zorgen over de afspraken met de Belgen – het duurde daarna nog zeven jaar voordat die afspraken er kwamen – en ook de zorgen over de rijtijd, over de fabrikant en over het materiaal. Eigenlijk was er dus een stapeling van zorgen. Wij vragen ons

²⁵ «Alles teruglezend weet ik het wel. De opgeblazen cijfers van de NS dwongen de NS andere treinen dan de Thalys in te kopen. De Thalys had namelijk te smalle deuren voor de duizenden passagiers die de NS berekend had. Zonder dat was alles anders gelopen.»

²⁶ «Dat was contractueel vastgelegd in 2001.»

als commissie af wat de overheid, ook als aandeelhouder, op basis van die zorgen zelf heeft gedaan om in te grijpen. Mevrouw Van Toorenburg heeft die vraag al eens gesteld.

Mevrouw **Peijs**: Nou, ik denk dat wij heel veel gedaan hebben. Ik ben voor de NS met de Fransen gaan praten. Ik ben met de Belgen gaan praten. Toen de NS zei dat het Franse veiligheidssysteem in de baan moest worden geschroefd, hebben we daar een serieus onderzoek naar gedaan. Behalve de hsl hadden we vanzelfsprekend ook de Betuweroute. Dit was dus niet het enige grote project. Bij de Betuweroute hadden we een probleem met treinen die over ERTMS konden rijden. Toen heb ik treinenmakers gevonden die dat op een redelijk korte termijn zouden kunnen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar heel veel problemen zijn blijven bestaan. Het heeft zeven jaar geduurd voordat er afspraken kwamen met de Belgen. Ik noem ook de problemen met de fabrikant en met de financiële positie van HSA. Het lijkt wel alsof dat allemaal doorsudderde en alsof het lastig was om de problemen op dat moment vanuit uw verantwoordelijkheid op te lossen.

Mevrouw **Peijs**: Je kunt geen overeenkomst maken met één partij. Bij iedere overeenkomst die je maakt, heb je twee partijen nodig. Als de Belgen daar absoluut geen zin in hebben, is het echt heel moeilijk om hen daartoe te dwingen als er niet van tevoren een stevige afspraak is gemaakt. We hebben al geconstateerd dat die er niet was. De Fransen hebben hun ombouwperiode destijds op mijn verzoek van maart 2008 naar oktober 2007 gebracht. Dus op allerlei punten hebben we in mijn periode wel degelijk iets bereikt. Dat dat niet beklijft, zie je pas later.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt dus wel een aantal dingen bereikt, maar niet opgelost. Kan ik dat zo concluderen?

Mevrouw **Peijs**: Nou, op dat ogenblik leken ze opgelost, maar het beklifde niet. Of er werd niet achteraan gegaan, of de Belgen veranderden van plan. Dat zijn allemaal dingen die je niet altijd in de hand hebt. Er speelden allerlei zaken, ook bij de NS. Het Belgische systeem moest in de banen geschroefd worden en het Franse systeem moest in de banen geschroefd worden. Als we dat hadden gedaan, hadden we tot op de dag van vandaag geen ERTMS gehad, want de Franse staat zou de Thalys natuurlijk nooit meer hebben omgebouwd naar ERTMS als de Fransen eenmaal een Frans systeem in de baan hadden geschroefd. Bovendien was dat niet veilig en er moeten wel treinen van 300 km/u kunnen rijden.²⁷

Mevrouw **Bergkamp**: Het lijkt erop dat de overheid een aantal dingen zag – we hebben het gehad over de fabrikant, over de rijtijden en uw twijfels over het materiaal – maar dat er niet werd ingegrepen. Ook de financiële positie van HSA sukkelde maar door.

Mevrouw **Peijs**: Die was gewoon nog niet aan de orde. Die was gewoon niet aan de orde. Dat was toen nog zover vooruit. Je moet echt een trein hebben voordat je ziet dat dit echt een probleem wordt. In onze tijd was er nog in geen velden of wegen een trein te bekennen. Waarom zouden we dan een probleem oplossen waarvan je helemaal nog niet eens zeker wist

²⁷ «In treinen kunnen meerdere veiligheidssystemen ingebouwd worden, niet in de banen. Ze storen elkaar.»

dat dat er zou komen? Je zag het wel aankomen, helemaal in de verte, maar niet zolang er geen treinen reden. Je kunt je toch ook voorstellen dat een overheid denkt: ik los de problemen op als zij er zijn. Als het gaat om iets wat je van tevoren pertinent moet doen, moet je dat ook doen, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: U had bijvoorbeeld toch als concessiehouder kunnen ingrijpen ten aanzien van HSA?

Mevrouw **Peijs**: Waarin?

Mevrouw **Bergkamp**: De financiële positie. We hebben het zojuist gehad over passief aandeelhouderschap. U zei dat het aandeelhouderschap eigenlijk op afstand stond, maar u had natuurlijk ook als concessieverlener meer dingen kunnen doen.

Mevrouw **Peijs**: Ik wilde net zeggen: wij zijn niet de houder, maar de verlener. Zij zijn de houder.

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry, de verlener. Ook vanuit die rol had u natuurlijk iets kunnen doen.

Mevrouw **Peijs**: Wat dan?

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vraag het aan u, maar blijkbaar wist u op dat moment niet welke dingen u verder nog kon doen.

Mevrouw **Peijs**: Nou, er was natuurlijk wel een concessie. Er was toch geen urgent probleem?

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt zelf een aantal keren gezegd dat er bezorgdheid was, kijkend naar de positie van Nederland in de periferie en naar het feit dat de reizigers een hogesnelheidstrein verdienden. In de loop van de periode ontstaan een aantal problemen en die blijven maar voortsukkelen.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar dat waren niet de problemen die later voor de vertraging zorgden. De echte vertraging kwam door het feit dat Ansaldo voortdurend zei dat men zou leveren. Dat geloofde NS ook. Wij konden ook niet controleren of dat wel of niet zo was. Ansaldo zei dat die treinen zouden komen, maar ten slotte kwamen ze niet. En dan hadden wij zelf het probleem met de infrastructuur. Dat probleem popte in 2006 op. De door u genoemde problemen waren niet de uiteindelijke oorzaak van de vertraging. Ze waren wel heel vervelend en zorgelijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Ziet u bijvoorbeeld geen relatie met de complexe eis vanuit de concessie, met het feit dat we er met elkaar misschien een complex project van hebben gemaakt?

Mevrouw **Peijs**: Ja, het was natuurlijk al die tijd een heel complex project. Ook technisch was het een complex project, maar ze hebben het probleem van HSA en van de toekomst – ook de financiële toekomst – van HSA wel buitengewoon vroeg op tafel gelegd, toen dat probleem nog in geen velden of wegen te bekennen was.²⁸

²⁸ «Door de hoogte van het bod in de aanbesteding.»

Mevrouw **Bergkamp**: Je zag in uw periode al een stapeling van problemen. Die stapeling van problemen ging door.

Mevrouw **Peijs**: Nee, we hebben ze geregistreerd. Eigenlijk hebben we tegen elkaar gezegd: als die problemen echt gaan optreden, gaan we handelen. Dat moet natuurlijk ook, maar zover van tevoren is natuurlijk wel een beetje vroeg.²⁹

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord weer aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Peijs, ik wil nog even stilstaan bij de rijtijden, die 93 minuten. Het ministerie wist van meet af aan dat HSA 220 km/u-treinen ging bestellen. U werd daarmee geconfronteerd in oktober of november 2003, ruim een jaar later. We mogen constateren dat het ministerie toen actie ondernam richting NS om te zeggen dat 220 km/u eigenlijk niet kon.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Was dat niet te laat?

Mevrouw **Peijs**: Nee, er was nog geen trein besteld.

De heer **Van Gerven**: NS was al meer dan een jaar bezig met een aanbestedingsprocedure. Had het dan niet in de rede gelegen dat het ministerie in 2002 aan de bel had getrokken en had gezegd dat het met 220 km/u niet kon?

Mevrouw **Peijs**: Dat moet u aan mijnheer De Boer vragen.

De heer **Van Gerven**: Ik vraag het aan u.

Mevrouw **Peijs**: Ik weet niet of dat niet gebeurd is. Ik kan daar niets over zeggen. Ik wist het in 2003, maar wat er in het ministerie gebeurd was ... Ik was daar niet in 2002. Minister De Boer was ...³⁰

De heer **Van Gerven**: U was er vanaf mei 2003.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Wij begrijpen uit uw woorden dat aan het eind van dat jaar actie is ondernomen richting NS, in de zin van: 220 km/u kan eigenlijk niet.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Mijn vraag is: had dat niet in 2002 moeten gebeuren?

Mevrouw **Peijs**: Mijn antwoord is dat ik niet weet of dat niet is gebeurd. Ik weet niet of dat gebeurd is.

²⁹ «De omvang van het probleem was ook niet in te schatten. Had de commissie echt gewild dat al in mijn periode een grote som geld aan HSA was verstrekt? Waarvoor dan?»

³⁰ «Minister De Boer was in charge. U overschat de informatie die een Minister krijgt over voorbije periodes.»

De heer **Van Gerven**: U weet niet of dat gebeurd is, maar als die druk eerder was toegepast, had HSA die aanbestedingsprocedure dan opgestart met treinen met een hogere snelheid, bijvoorbeeld de V250? En waren er dan bijvoorbeeld meer aanbieders geweest of een eerlijkere procedure?

Mevrouw **Peijs**: Dat zou kunnen. Omdat er niet een echte hogesnelheidstrein werd aanbesteed, heeft bijvoorbeeld Bombardier ervan afgezien om aan te bieden. Dat zou kunnen, ja.

De heer **Van Gerven**: Samenvattend op dit punt: u weet niet of er in 2002 of voor uw tijd druk is uitgeoefend. In uw periode, aan het eind van 2003, is dat zeker gebeurd.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: En wellicht was het toch beter geweest om dat eerder te doen, zodat er meteen een duidelijke aanbesteding was geweest, bijvoorbeeld voor een V250 of sneller.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar om ook ten opzichte van de NS eerlijk te blijven: ik weet niet of de V250 wordt gezien als een hogesnelheidstrein. Ik denk dat 300 km/u echt een hogesnelheidstrein is. Ik mag er hier ter plekke vanaf wezen of 250 km/u genoeg was geweest om andere aanbieders binnen te brengen.

De heer **Van Gerven**: Had er in de aanbesteding dan niet gewoon 300 km/u moeten staan als harde voorwaarde in plaats van 93 minuten rijtijd?

Mevrouw **Peijs**: Niet voor het traject waarvoor ze die trein wilden gaan gebruiken. Het argument van de NS is geweest dat zij de trein op de binnenlandse trajecten zou inzetten en dat de trein daar zo vaak moet stoppen dat die nooit 300 km/u zou rijden.

De heer **Van Gerven**: Dat punt hebt u gemaakt, maar met die 220 km/u haal je Amsterdam–Brussel niet in 93 minuten. Daar heb je eigenlijk die 300 km/u-treinen voor nodig. Was het niet beter geweest als dat gewoon hard in de concessieovereenkomst had gestaan, in de zin van: degene die het krijgt, moet gewoon treinen van 300 km/u bestellen?

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat was duidelijker geweest, maar de NS wist dat zij dat moest gaan doen, heeft daaruit conclusies getrokken en is treinen gaan bestellen.

De heer **Van Gerven**: Maar er was kennelijk een escapemogelijkheid. De vraag is dus of treinen van 300 km/u naar uw mening toch spijkerhard in het contract hadden moeten staan.

Mevrouw **Peijs**: Ja, misschien wel. Dat was wel helderder geweest, maar nogmaals: waar de NS de treinen voor wilde inzetten ...

De heer **Van Gerven**: Dat punt hebt u gemaakt. Dat is helder. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: We gaan naar het einde van het verhoor. Er is één onderwerp overgebleven. Een paar keer is al de afkorting ERTMS langskomen, die staat voor European rail traffic management system. Dat

was een ingenieus systeem waarin, zeg maar, de wal en de trein met elkaar communiceren over de veiligheid. Het is de standaard voor heel Europa. ERTMS leverde vertraging op, maar dat is een probleem van de infrastructuur, zoals dat heet. Door die vertraging in de oplevering van de infrastructuur zal de aanvangsdatum waarop met de treinen kan worden gereden, er eindelijk een keer wat verdiend kan gaan worden en eindelijk de reiziger kan instappen, moeten worden verschoven. De datum waarop het vervoer zou beginnen, was al een keer verschoven en stond op dat moment, in de zomer van 2006, nog op 1 april 2007. We hebben zojuist geconstateerd dat ook de treinen vertraagd waren. Met die datum werd op een gegeven moment geschoven, maar daar kom ik straks over te spreken. Eerst stel ik de vraag of op dat moment, in de zomer van 2006, op het departement al duidelijk was dat als vastgehouden zou worden aan die datum, 1 april 2007, die verschoven zou gaan worden als gevolg van de infrastructuurproblemen, samenhangend met dat Europese standaardveiligheidssysteem, HSA helemaal niet op de tijd de treinen zou hebben om te gaan rijden.

Mevrouw **Peijs**: Als u met «het departement» bedoelt «een gedeelte ergens in de organisatie», moet ik zeggen dat dit toen wel duidelijk begon te worden. Als u «het hele ministerie inclusief top en Minister» bedoelt, is het antwoord dat we dat niet wisten. Dat werd pas duidelijk ...

De heer **Elias**: Voor de informatievoorziening binnen uw departement aan uzelf bent u ook verantwoordelijk, toch?

Mevrouw **Peijs**: Nou ja, niet ieder probleem komt meteen naar de Minister. Men probeert eerst een probleem op te lossen.³¹

De heer **Elias**: Het oplossen van dat probleem was nog niet gelukt.

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat was niet gelukt en dat was een heel vervelend probleem. Overigens was het probleem met ERTMS – ik beantwoord uw vraag wel, hoor – niet alleen een probleem van de infrastructuur, maar ook van de treinen. ERTMS is voortdurend gebruikt bij het uitstellen van de bouw van de treinen, terwijl dit gewoon het probleem niet was.

De heer **Elias**: Zeker, maar ik probeerde het nu even te beperken tot de infrastructuur zelf.

Mevrouw **Peijs**: Ik zal even vertellen wat er aan de hand was. De projectorganisatie van het ministerie heeft de overgang van versie 2.2.2 naar versie 2.3.0 gezien als een financieel punt. De organisatie heeft almaar gedacht dat zij in het ootje werd genomen door de bouwer, dat de bouwer veel te duur was, dat de prijs naar beneden kon. Over de prijs heeft men onderhandeld, maar men heeft niet in de gaten gehad dat er ook een planningsrisico aan zat. Dat heeft eigenlijk heel lang geduurd. Op een zeker moment hebben ze met HSA contact opgenomen en gezegd: dit is ons probleem, vinden jullie het erg om op bepaalde gedeelten van de baan te testen omdat nog niet de hele baan kan worden gebruikt? Daar is HSA heel lang in meegegaan. Tot eind september ...

De heer **Elias**: Mijn vraag was een andere. U beschrijft nu de problemen die zich daar voordeden. Mijn vraag was: zouden die problemen er niet zijn geweest, dan zou er op 1 april 2007 gewoon over die baan gereden

³¹ «Je weet niet wat je niet weet.»

kunnen worden. Wist het departement op dat moment, in de zomer van 2006, dat als per 1 april 2007 gewoon over die baan gereden zou kunnen worden, HSA helemaal geen treinen zou hebben?

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat wisten ze.

De heer **Elias**: Had dat niet een extra aansporing voor u moeten zijn om daar nog veel harder achteraan te zitten bij HSA door te zeggen: «Zorg ervoor dat die treinen er komen. Toevallig hebben we nu vertraging met de infrastructuur, maar zouden we die niet hebben, dan zou de exploitatie niet kunnen beginnen omdat u uw spullen niet op orde hebt?»

Mevrouw **Peijs**: Dat hebben we bij voortdurend gedaan. HSA zei bij voortdurend: het ligt aan jullie, want jullie hebben de specificaties van ERTMS niet met ons gedeeld. Dat is echt onzin! Immers, je bouwt de trein niet om het kastje, maar je bouwt het kastje in de trein. In het allerlaatste gedeelte van het productieproces komt dat kastje in de trein.

De heer **Elias**: De infrastructuur moest worden begeleid, geregeld en beoordeeld vanuit uw departement. Begin 2006 kreeg u een brief van uw collega Zalm en op 18 december 2006 kreeg u nog een brief. In beide gevallen schreef hij in redelijk stevige bewoordingen voor zo'n brief tussen ministers: «We zijn onaangenaam verrast. De projectorganisatie en de interne organisatie en aansturing binnen het departement van Verkeer en Waterstaat zijn niet op orde. De informatie komt slecht naar boven. Het is allemaal niet goed. Wil je dat – zoals dat dan heet – optimaliseren?» Hoe reageerde u op die brief van Zalm?

Mevrouw **Peijs**: Ik kan me die brief helemaal niet herinneren.

De heer **Elias**: Die brief bestaat, en de tweede ook.

Mevrouw **Peijs**: Wij hebben ons daar natuurlijk enorm in verdiept – daar had ik niet eens een brief van Minister Zalm voor nodig – en hebben gedaan wat we konden om dat probleem op te lossen. ERTMS in de baan was echter een moeilijk probleem, een ingewikkelde aangelegenheid.

De heer **Elias**: Dat geloof ik. We hebben het nu over de manier waarop volgens de Minister van Financiën in uw departement niet professioneel genoeg werd omgegaan met het begeleiden van dat proces. Hoe reageerde u daarop?

Mevrouw **Peijs**: Ik heb eind 2006 de auditdienst van het ministerie de opdracht gegeven om heel minutieus te bekijken wat er aan de hand was. Ik heb het organisatieprobleem opgelost. Er waren twee bijna autistische delen van het ministerie die elkaar iedere veertiende dagen spraken in het veertiendaagse reguliere spooroverleg, maar zij spraken elkaar dáár niet over.

De heer **Elias**: Waarom greep u pas eind 2006 in bij dat autisme, terwijl u in 2003 begon? Dat autisme kwam toch niet ineens halverwege dat jaar opzetten?

Mevrouw **Peijs**: Dat kwam het dus wel. In de projectorganisatie had dat een hele tijd doorgezielt zonder dat dit naar boven kwam. Daarom vroeg ik u net of u «binnen een gedeelte van het ministerie» of «binnen het hele ministerie» bedoelde. Ik wist er niet van.

De heer **Elias**: Nou, het ministerie waarvoor u verantwoordelijk was.³²

Mevrouw **Peijs**: In juli 2006 heb ik dat probleem vernomen en heb ik alles op alles gezet om dat op te lossen. Ik heb ten slotte ook een organisatieverandering tot stand gebracht, ik heb de auditcommissie dat onderzoek laten doen en ik heb bijna de laatste dag dat ik op het ministerie was, aan de Kamer gevraagd om hierover een AO te houden, omdat ik niet wilde dat de heer Eurlings hiermee opgezadeld werd. Zo kon ik aan de Kamer vertellen wat er onder mij was gedaan.

De heer **Elias**: U hebt maatregelen genomen, maar mijn vraag was of u daarmee niet rijkelijk laat was.

Mevrouw **Peijs**: Ik kan die maatregelen niet nemen voordat ik ervan weet.

De heer **Elias**: Hebt u kennisgenomen van de aantekeningen van de heer Zalm op de notities die hij van zijn ambtenaren kreeg over de wijze waarop het op uw departement geregeld was? Hij vertelde ons dat daar in zijn grote hanenpoten – die waren er 's avonds laat erbij geschreven – op geschreven stond: «amateurisme», «dramatisch», «wat is dit nu weer?».

Mevrouw **Peijs**: De woorden van de heer Zalm zijn voor de heer Zalm, maar ik denk niet dat hij ooit iets te maken heeft gehad met ERTMS. Het was geen amateurisme. Het was gewoon een heel moeilijke zaak. Er kwam een specificatie voor een nieuwe versie van ERTMS. De adviesboard van onze projectorganisatie, waarin echte specialisten op dat terrein zaten, heeft gezegd: eerst 2.2.2 afmaken voordat je naar de nieuwe versie gaat. Als ze dat mij gevraagd hadden, had ik gezegd: ga als de donder naar 2.3.0; niks afmaken! Daar is het verkeerd gegaan. Dat is niet naar boven gekomen. Dat is heel jammer, want anders hadden we er iets aan kunnen doen.

De heer **Elias**: Dat is heel erg jammer.

Mevrouw **Peijs**: Specialisten lijken in hun denken wel autisten, heb ik wel gezegd; niet amateuristisch maar autistisch.

De heer **Elias**: U stond aan het hoofd van het departement op dat moment.

Mevrouw **Peijs**: Daarvan ben ik me diep bewust.

De heer **Elias**: Tussen juli en december 2006 is er discussie met HSA over de nieuwe aanvangsdatum. Op 15 december 2006 sprak u hierover met de president-directeur van NS, de heer Veenman. Weet u nog wat er afgesproken werd over die datum?

Mevrouw **Peijs**: Wat was uw vraag?

De heer **Elias**: Er is steeds discussie met HSA over een latere datum om echt te beginnen. Op 15 december 2006 sprak u hierover met de president-directeur van NS, de heer Veenman. Weet u nog wat er toen werd afgesproken over die nieuwe datum?

³² «Nogmaals, je weet niet wat je niet weet.»

Mevrouw **Peijs**: De vervoerder stond erop om zes maanden lang te kunnen testen. Er moest gecertificeerd worden en de inspectie moest op de baan. Alles bij elkaar zou dat van zes tot tien maanden kunnen variëren. Dat is een heel grote ramp, echt een grote ramp.

De heer **Elias**: Voor wie?

Mevrouw **Peijs**: Voor de treinreiziger.

De heer **Elias**: Had u het in dat gesprek met de heer Veenman ook nog over de financiële vooruitzichten van High Speed Alliance?

Mevrouw **Peijs**: Ik vond het heel jammer dat er destijds niet in een van de afspraken van voor mijn tijd stond dat als twee partijen faalden, zowel het ministerie als de vervoerder, niemand iets zou hoeven betalen. Je kunt heel pragmatisch zijn en zeggen dat het feit dat voor de infrastructuur betaald moest worden aan HSA, het leven van HSA heeft verlengd, maar dat is mij wel iets te praktisch. Ik vond het jammer dat er maar een de schuld kreeg waar er twee schuld hadden.

De heer **Elias**: Was dat niet ook het moment om te zeggen: «Als jullie later moeten gaan rijden, wil ik in ieder geval de precieze cijfers – de al dan niet geactualiseerde businesscase en het ondernemingsplan van waar jullie nu staan – nog steeds op tafel hebben, aangezien we nog steeds geen cijfers van jullie hebben»?

Mevrouw **Peijs**: Nee, ik denk niet dat dat mijn grootste zorg was op dat ogenblik. Op dat moment was de infrastructuur mijn grootste zorg. Ik wilde naar de Kamer om dat te vertellen. In februari was mijn laatste maand op het ministerie. Ik wilde Eurlings er absoluut niet mee opzadelen.

De heer **Elias**: Het lijkt een prachtig moment te zijn om te zeggen: «We hebben nu een paar jaar lopen koekhappen over de cijfers, die we iedere keer niet krijgen. Als we samen een datum vaststellen tot wanneer jullie uitstel krijgen omdat wij de infrastructuur niet op orde hebben en jullie die treinen niet op tijd geleverd krijgen, wil ik ook een keer die cijfers op tafel hebben.»

Mevrouw **Peijs**: Mijnheer Elias, eind september ... Ik kan het niet aantonen, maar HSA is altijd coöperatief geweest met het proberen om het probleem van de infrastructuur op te lossen.³³

De heer **Elias**: Maar zonder dat u de cijfers kreeg.

Mevrouw **Peijs**: Dat is van het ene op het andere ogenblik omgeslagen. Het kan niet anders zijn dan dat NS heeft gezegd: «Mijnheer Döbken, bent u nu helemaal ...? U weet toch dat als we op 1 april vanwege de infrastructuur niet rijden, het ministerie moet betalen?» We hebben altijd tegen de vervoerder gezegd: contract is contract. Dat was ook nu zo. De heer Veenman en achter hem de heer Meerstadt waren helemaal niet van plan om iets te geven of iets te doen om het ons makkelijker te maken. Hij zei nu ook: contract is contract. Kijk naar de hele voorgeschiedenis. Eerlijk is eerlijk, we hadden voortdurend tegen de vervoerder gezegd: contract is contract. HSA had echter mee willen denken.

³³ «Pas eind september veranderde dat, ongetwijfeld door toedoen van de NS.»

De heer **Elias**: Ik probeer het nog een laatste keer. U had toch met de vuist op tafel kunnen slaan en kunnen zeggen: wij gaan hier niet de deur uit met een nieuwe datum waarbij wij ons allebei happy voelen als wij niet die cijfers van u krijgen waar we al jaren naar vragen?

Mevrouw **Peijs**: Ik was op dat ogenblik absoluut niet benieuwd naar zijn cijfers. Ik was meer geïnteresseerd in mijn cijfers. Ik maakte mij echt buitengewoon grote zorgen over wat dat zou betekenen voor de aanvangstijd voor het vervoer, het testen en dergelijke. Op dat ogenblik dacht ik: dat moeten ze maar even zelf doen.

De heer **Elias**: Er waren grote zorgen. Mijn slotvraag is wat u meegaf over dit dossier aan uw opvolger, de heer Eurlings, op het moment dat u wegging. Wat waren de zaken waarover u zei: let daar en daar op, want anders gaat het nog fouter?

Mevrouw **Peijs**: Er is geen officieel overdrachtsmoment geweest. Ik heb wel een keer in een persoonlijk telefoongesprek gezegd: Camiel, ik probeer het van tafel te krijgen,³⁴ zodat jij daar niet mee zit. De Rekenkamer was echter bezig met een onderzoek, dus Eurlings kreeg het in juni toch nog voor de kiezen. Uit het onderzoek van de Rekenkamer kwam voor 70%, 80% hetzelfde als uit het onderzoek van de auditdienst. Ik vond het ongelooflijk vervelend voor Eurlings dat dit net gebeurde voordat hij kwam.

De heer **Elias**: U had liever een betere erfenis nagelaten.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De **voorzitter**: Mevrouw Peijs, hiermee hebben wij in dit verhoor de vragen gesteld die wij wilden stellen. Daarmee sluit ik dit verhoor.

Sluiting: 11.21 uur

Naar aanleiding van het verslag van het verhoor heeft mevrouw Peijs een aantal opmerkingen gemaakt die in het verslag zijn verwerkt als eindnoten.

³⁴ «Politiek op te lossen.»

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 28 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Meerstadt (president-directeur NS), die wordt bijgestaan door de heer Smid.

Aanvang: 12.01 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 Meerstadt de eed af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Meerstadt. U was vanaf oktober 2001 ongeveer twaalf jaar lid van de NS-directie. Toen op 1 januari 2002 de raad van commissarissen en een deel van de NS-directie opstapten, bleef u aan. U was nog niet zolang in dienst. In januari 2009 werd u de nieuwe president-directeur van NS als opvolger van Veenman, met wie wij eerder hebben gesproken.

In dit verhoor stelt de commissie een aantal vragen aan u over de financiële positie van HSA, High Speed Alliance, het speciale bedrijf dat was ingericht om uiteindelijk het hogesnelheidsvervoer over de HSL-Zuid, de rails naar het zuiden, tot stand te brengen. Op verschillende momenten was die financiële positie problematisch. Daar komen we over te spreken. Wij verhoren u ook over de oplossingen die waren bereikt, bedacht, voorgenomen tussen NS en de Staat. De verhouding tussen NS en de Staat zal vanmiddag eveneens aan de orde komen. Ook zullen wij spreken over de verhouding tussen NS en AnsaldoBreda, dat uiteindelijk de trein is gaan bouwen voor NS. Het zijn belangrijke contractpartijen, de Staat en de treinenbouwer, en daarom zullen wij daarover met u spreken. Ook hebben wij vragen over de start met de Fyra in december 2012 en de stopzetting een maand daarna.

We beginnen met de financiële positie en daarvoor geef ik het woord aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven** (SP): Mijnheer Meerstadt, vlak na de ondertekening van de concessieovereenkomst, eind 2001, wisselt de NS-directie en de raad van commissarissen. De nieuwe directie, waar u deel van uitmaakte, moest aan de slag met de concessieovereenkomst. Achttende u het begin 2002 reëel om de jaarlijkse concessiebetalingen terug te kunnen verdienen?

De heer **Meerstadt**: Mijn taxatie was dat dat uiterst moeilijk en uiterst ingewikkeld zou zijn. Zal ik u iets schetsen van de context waarin ik aantrad? Dan kan ik u aangeven waardoor ik tot die conclusie was gekomen.

De heer **Van Gerven** (SP): Ja, gaat uw gang.

De heer **Meerstadt**: Het was een tijdsgewricht waarin NS het heel moeilijk had. We hadden te maken met het «rondje rond de kerk», er was arbeidsonrust. Ook was de internetbubbel geëxplodeerd, waardoor het ook economisch tegenzat. Het was vlak na 9/11. Meerdere bedrijfsonder-

delen van NS maakten verlies. Het bedrijf stond flink onder druk, omdat er te weinig materieel was, en dus stond er ook flinke druk op de directie van NS, waar ik in het staartje van 2001 binnenkwam. Dat had vooral te maken met het niet halen van de punctualiteit, waardoor er ook een getroebleerde verhouding was met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In die context was er ook nog, samen met KLM, een zeer ambitieus bod gedaan om te mogen rijden op de HSL-Zuid. Die situatie trof ik aan. Eind 2001 heb ik ook nog het staartje van de beraadslagingen meegemaakt over het bod dat toen al door onze mensen als zeer hoog werd beschouwd.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: een zeer hoog bod. Was het een reëel bod? Was het uitvoerbaar?

De heer **Meerstadt**: Ik beschikte niet over de gegevens om dat te toetsen, maar ik heb wel altijd begrepen dat het tot het uiterste gestretcht was.

De heer **Van Gerven** (SP): Zo begon u. Het was uw directe verantwoordelijkheid? In die directie viel de HSA onder uw directe verantwoordelijkheid?

De heer **Meerstadt**: Nee, ik deed de afstemming als er bijvoorbeeld moest worden samengewerkt met NS Reizigers voor de kaartverkoop. Ik was NS-breed verantwoordelijk voor alle inkomsten, dus voor het reizigersbedrijf, de reis van de klant van deur tot deur, de stations, het vastgoed, de internationale poot en de aansluiting met die bedrijfsonderdelen voor HSA. De aandeelhoudersrol en de rol om financiële goedkeuringen te doen lagen bij mijn collega's, de financieel directeur en de president-directeur.

De heer **Van Gerven** (SP): Laten we zeggen: de financiële kant was de heer Niggebrugge. Wie was het meest verantwoordelijk in de directie? Dat was u toch, neem ik aan?

De heer **Meerstadt**: Dat was echt gedeeld. Ik gaf leiding aan de Stuurgroep HSA voor de afstemming met de andere bedrijfsonderdelen.

De heer **Van Gerven** (SP): U was voorzitter van de Stuurgroep HSA?

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): In eerdere verhoren is al aan de orde gekomen dat ten tijde van het bod ook de strategische waarde voor NS, die de hsl-concessie in zich droeg, bij de hoogte van dat bod is opgeteld. Dat is een betaling die HSA moest voldoen voor iets wat voor het NS-concern als geheel van belang was en waar voor HSA geen directe inkomsten tegenover stonden. Hoe waren de financiële consequenties hiervan verdeeld tussen HSA en NS?

De heer **Meerstadt**: Zoals u het omschrijft, herken ik het niet. Er was geen verdeling van risico's. Er was een bod gedaan door het consortium NS-KLM dat uitermate gestretcht was. Ik denk dat dat genoegzaam duidelijk was. Door de heer Timmer en anderen is gewoon gezegd dat dat ook de strategie was. Er zijn geen afspraken gemaakt over hoe dat «gehandeld» moest worden. Dat moest uiteindelijk gewoon terugverdiend worden door de opbrengsten die HSA uiteindelijk zou genereren.

De heer **Van Gerven** (SP): De strategische waarde moest dus worden opgebracht door HSA? Voor zover die in het bod ...

De heer **Meerstadt**: Vanzelfsprekend, want het vehikel waar de Staat in zijn tender om had gevraagd, was HSA. De Staat deed al die zaken omdat hij ervoor koos om het openbaar aan te besteden en streefde naar maximalisatie van de biedingen. Dat is ook gebeurd en dat heeft de Staat een hoog bod van het consortium NS-KLM opgeleverd. Er was een tweede ronde voorzien om voor de reizigers kwaliteit te gaan leveren ...

De heer **Van Gerven** (SP): Ik wil gewoon even heel to the point ... U geeft aan dat HSA de concessie, die uiteindelijk is afgetikt op 148 miljoen, moest opbrengen, waar dus ook een strategische waarde in verdisconteerd zat.

De heer **Meerstadt**: Ik heb dat bod niet gedaan. Maar het antwoord is: ja, er is maar één partij contractpartij en dat is HSA. Dat heb ik u aan het begin gezegd.

De heer **Van Gerven** (SP): Hoe kon die strategische waarde van circa 28 miljoen per jaar door HSA worden terugverdiend?

De heer **Meerstadt**: Wat is uw vraag precies?

De heer **Van Gerven** (SP): Hoe kon die strategische waarde door HSA worden terugverdiend?

De heer **Meerstadt**: Het lijkt mij opportuun om die vraag te stellen aan de mensen die het bod hebben gedaan. Waar ik mee moest dealen is dat de bieding uiteindelijk was teruggebracht naar 148 miljoen in de tweede fase, ten behoeve van de kwaliteit voor de reiziger. Een lager prijskaartje dat er eventueel aan zou kunnen hangen, is door de Staat niet ingevoerd. Dat was wel voorzien in de bieding, dus daar was bij ons al heel veel zorg over. Uiteindelijk was het gewoon HSA dat het special purpose vehicle, dat gevraagd was in de biedingsdocumenten, op moest brengen.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is duidelijk. HSA moest dat dus opbrengen. Lag het niet in de rede dat het NS-concern als geheel als het ware garant zou staan voor die strategische waarde voor dat deel in het concessiebod?

De heer **Meerstadt**: Nee, volstrekt niet. Zo was het ook niet gevraagd door de Staat. Je kon maar één bod doen.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is duidelijk, maar mijn punt is dat NS dat bod doet en verantwoordelijk is voor de startpositie van HSA. NS heeft in het bod een strategische waarde verwerkt waar eigenlijk geen businesscase achter zit. Dat is gewoon strategisch van belang voor het hele concern. Dan zou je toch kunnen concluderen dat het redelijk is dat niet HSA dat voor haar rekening neemt, maar dat het concern als geheel HSA op dit vlak steunt?

De heer **Meerstadt**: Ik denk dat er sprake is van een misverstand. Het is niet zo dat je een bieding doet en dan zegt: dat is de strategische waarde. Je moet het hele samenspel van vragen die door de Staat zijn gesteld, beoordelen. Zo is dat gegaan, ik was daar niet bij. Vervolgens kijk je voor hoeveel je treinen kunt kopen en hoeveel reizigers er gebruik van zullen

maken. Er is dus geen strategisch deel van de waarde. Er is gewoon een businesscase, oorspronkelijk hoger dan de 170 miljoen en uiteindelijk teruggebracht tot 148 miljoen. Dat is wat het is.

De heer **Van Gerven** (SP): U hebt de verhoren gevolgd?

De heer **Meerstadt**: Ik heb een fulltimebaan, dus ik heb geprobeerd om zo veel mogelijk ervan te volgen. Ik heb het interview met Nol Döbken naderhand bekeken, de hoofdlijnen gezien van het interview met mijn voorganger en een stukje gezien van het interview met mevrouw Peijs. Voor de rest moet ik het uit de media vernemen.

De **voorzitter**: Ik heb de behoefte om even in te grijpen. Het zijn verhoren. Wij stellen vragen aan u. Ik wil u erop wijzen dat u onze vragen kernachtig moet beantwoorden.

De heer **Meerstadt**: Met genoegen, graag. Wat is uw vraag, mijnheer Van Gerven?

De **voorzitter**: Nee, ik ben nog niet klaar. Ik heb aangegeven dat het verhoren zijn. Ik merk dat u zegt dat het een misverstand is en dat u vertelt wat u wilt vertellen, maar wij willen graag een antwoord op de vraag. De heer Van Gerven heeft gevraagd hoe HSA de strategische waarde gaat terugverdienen, en hij krijgt daar nu van u een antwoord op.

De heer **Meerstadt**: Ik kan die vraag niet beantwoorden. Er was geen strategische waarde terug te verdienen.

De heer **Van Gerven** (SP): Het is duidelijk dat in het bod een strategische waarde is verdisconteerd van rond 28 miljoen. Dat blijkt uit de stukken en uit de verhoren. De vraag is of het dan niet reëel is dat niet HSA die 28 miljoen structureel ophoest maar dat het concern, NS, dat in zijn geheel voor zijn rekening neemt.

De heer **Meerstadt**: Dat is niet aan de orde geweest.

De heer **Van Gerven** (SP): Was het een opdracht van de NS-directie aan HSA om die tariefrestructie doorgevoerd te krijgen?

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): U hebt de heer Döbken of HSA niet gevraagd om ervoor te zorgen dat die tariefrestructie er alsnog doorheen komt, dat zij alsnog wordt gerealiseerd.

De heer **Meerstadt**: Het was een wens van HSA die wij ook heel verstandig vonden om op te volgen, omdat het recht zou doen aan de belangen van reizigers; de treinkaartjes zouden er goedkoper door worden. Tevens zou het recht doen aan de heel lastige financiële situatie van HSA.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar hebt u tegen de heer Döbken gezegd: probeer die tariefrestructie terug te onderhandelen?

De heer **Meerstadt**: Nee, dat was zijn eigen initiatief en dat hebben wij ondersteund.

De heer **Van Gerven** (SP): De heer Döbken heeft ook verklaard dat hij u benaderd heeft om extra financiële middelen ter beschikking te stellen. Hij verklaarde dat NS wel compassie had maar geen centen. Waarom heeft NS HSA financieel niet meer ondersteund?

De heer **Meerstadt**: NS heeft HSA zeer aanzienlijk ondersteund, namelijk door het startkapitaal te leveren. Er is een garantie van 240 miljoen afgegeven, die uiteindelijk ook is ingevuld. Daarnaast hebben we investeringen gedaan in faciliteiten voor het materieel. Er zijn dus tientallen miljoenen, optellend tot honderden miljoenen, geïnvesteerd.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar hoe verklaart u dan de uitspraak «wel compassie, geen centen» van de heer Döbken?

De heer **Meerstadt**: Dat moet u hem vragen. Ik heb daar geen verklaring voor.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik vraag het aan u.

De heer **Meerstadt**: Ik heb daar geen verklaring voor. Ik heb het ook niet gezegd.

De heer **Van Gerven** (SP): U begrijpt het niet.

De heer **Meerstadt**: Ik snap dat alles helpt als je staat voor het runnen van zo'n onderneming. Wij hebben ook geholpen conform de afspraken die gemaakt zijn in het contract. Ik breng in herinnering dat de Staat heeft gevraagd om een speciaal bedrijf dat speciaal voor dat doel zou worden opgericht. Dat is zoals wij het behandeld hebben. NS kon daar ook niet in ...

De heer **Van Gerven** (SP): Stel dat dat speciale bedrijf er niet geweest was ...

De heer **Meerstadt**: Dat was een totaal andere situatie geweest.

De heer **Van Gerven** (SP): ... en dat bod er ook gelegen had.

De heer **Meerstadt**: Dan hadden we het veel verstandiger gedaan. Dan waren we niet door een hele openbare aanbesteding gegaan. Dan waren we gewoon in de normale verhoudingen met elkaar doorgedaan. Dan had NS gewoon ...

De heer **Van Gerven** (SP): Ervan uitgaande dat er een aanbesteding zou zijn geweest en dat bod zou zijn gedaan en er geen aparte HSA was geweest maar gewoon NS als geheel, wat had u dan gedaan?

De heer **Meerstadt**: Dat is een theoretische vraag. Dat weet ik niet. Daar stond ik niet voor. Dat kan ik u ook niet vertellen.

De heer **Van Gerven** (SP): Had het niet in de rede gelegen dat NS dan wel de hele businesscase op haar klep had genomen?

De heer **Meerstadt**: Als NS de volledige verantwoordelijkheid had gedragen – dat was echter niet zo, want KLM was ook nog aandeelhouder – dan had NS dat natuurlijk ook moeten dragen.

De heer **Van Gerven** (SP): We hebben het in de verhoren van de heer Döbken en de heer Veenman ook gehad over het niet overleggen van de businesscase aan de Staat. Heeft de NS-directie ooit de opdracht gegeven om die informatie, waar Verkeer en Waterstaat om vroeg, onverkort beschikbaar te stellen?

De heer **Meerstadt**: Ja. In de gesprekken met Verkeer en Waterstaat is ons op een gegeven moment te kennen gegeven: wij willen gewoon een businesscase hebben. Ik herken dat er aarzeling was bij HSA om die te geven. Toen heeft de NS-directie in een kwartaalgesprek met Verkeer en Waterstaat gezegd: als er om die informatie wordt gevraagd, dan gaan wij die geven. Dat is de volledige businesscase, zoals die ook in de uitvraag, in het bod was gesteld. Dat zijn achttien blaadjes, helemaal vol met financiële data.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar ook met alle achterliggende aannames? Dus niet alleen wat er in het bod zat, maar ook alle achterliggende aannames op basis waarvan men tot het bod is gekomen?

De heer **Meerstadt**: Daar waren spelregels over afgesproken. Wij gaven exact hetzelfde als wat in het bod was gevraagd. Dat had de Staat immers zelf gespecificeerd. Ook was in het contract voorzien dat, als er verdere vragen waren, we de informatie daarover konden verstrekken. Het ging er met name om dat we bedrijfsvertrouwelijke informatie zouden kunnen verstrekken via een derde.

De heer **Van Gerven** (SP): Hebt u de opdracht gegeven om dan onverkort alle gegevens ter beschikking te stellen? Dus ook de achterliggende aannames?

De heer **Meerstadt**: Nee, we hebben ons precies gehouden aan het contract.

De heer **Van Gerven** (SP): Dus u hebt niet onverkort alle achterliggende gegevens verstrekt?

De heer **Meerstadt**: Volgens mij hebt u dat al eerder gevraagd, en het antwoord daarop was telkens: we hebben gegeven wat er ...

De heer **Van Gerven** (SP): Uw antwoord is dus: nee.

De heer **Meerstadt**: Het antwoord is: nee. Dat klopt.

De heer **Van Gerven** (SP): Heeft de NS-directie ooit opdracht gegeven aan HSA om juist niet bepaalde gegevens beschikbaar te stellen als Verkeer en Waterstaat om bepaalde informatie vroeg?

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is nooit gebeurd?

De heer **Meerstadt**: Nee. Niet in mijn herinnering.

De heer **Van Gerven** (SP): Er zijn verschillende interne memo's van HSA waarin staat dat de integrale businesscase niet aan Verkeer en Waterstaat gegeven kan worden, omdat Verkeer en Waterstaat daaruit de strategische waarde van het bod zou kunnen afleiden en dan de gebruikte rekentrucjes

zichtbaar zouden worden. Is dat de reden dat Verkeer en Waterstaat de businesscase niet mocht inzien?

De heer **Meerstadt**: Nee, totaal niet, want er was juist toegang voor Verkeer en Waterstaat tot alle informatie, als het die had gewild. De bulk was gewoon beschikbaar via de spreadsheets die ik u heb aangegeven, met alle cijfers, met alle verbindingen van A naar B, precies met het aantal reizigers. Als ze meer hadden willen hebben, van wat in het bedrijfsvertrouwelijke domein lag, dan was daar toegang toe. Om die toegang is niet gevraagd.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: als Verkeer en Waterstaat meer had gevraagd, had het meer gekregen.

De heer **Meerstadt**: Vanzelfsprekend.

De heer **Van Gerven** (SP): Nu blijkt dat HSA en NS zich erop baseerden ... U zegt: de informatie van die businesscase is bedrijfsvertrouwelijk, dus die kan ik niet zomaar geven. Dat is wellicht waar, maar kwam het misschien niet handig uit? Ik had het zojuist over bepaalde rekentrucjes die zijn gehanteerd bij het vaststellen van het bod.

De heer **Meerstadt**: Ik heb in het verhoor met mijn collega, de directeur van HSA, gehoord dat dat document zou bestaan. Ik ken dat document niet. Het is ook niet aan mij geschreven en ik sta er niet achter.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik citeer uit een interne memo van HSA: «Verkeer en Waterstaat wil onze integrale businesscase. Ik begrijp dat dat niet kan omdat er allerlei rekentrucjes zijn uitgehaald ten opzichte van de base case, waardoor Verkeer en Waterstaat de strategische waarde in ons bod zou kunnen afleiden». De base case is overigens het basisbod.

De heer **Meerstadt**: Ik ken dat document niet.

De heer **Van Gerven** (SP): U was er niet van op de hoogte?

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): U was voorzitter van de stuurgroep?

De heer **Meerstadt**: Ik heb het verhoor met de heer Döbken goed bekeken. Volgens mij hebt u aan hem aangegeven dat het een memo was van zijn ondergeschikte aan hem. Ik ken dat stuk niet.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: ik ken het stuk niet, ik heb daar nooit opdracht toe gegeven ...

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): ... en als Verkeer en Waterstaat bij mij was gekomen en mij dat had gevraagd, dan had het alle stukken, ook alle achterliggende aannames, zo kunnen krijgen?

De heer **Meerstadt**: Verkeer en Waterstaat is regelmatig bij mij gekomen. Ik heb zelf actief het contact gezocht omdat er eigenlijk al vanaf het begin een groot probleem zichtbaar was. Ik heb telkens de informatie gegeven waarom zij vroegen, tot op het moment dat het méér werd dan origineel

in het contract was afgesproken. Daar waren ook heel heldere spelregels over afgesproken, namelijk dat zij er dan via een derde inzage in zouden krijgen.

U hebt mij die vraag ook gesteld in het vorige gesprek. Daarop heb ik u veel schriftelijke informatie gestuurd waarin staat ... Ik wist dat toen niet zeker, maar inmiddels zijn er drie stukken waarin staat, op schrift dus, dat we hun dat hebben aangegeven. Zij hebben er gewoon geen gebruik van gemaakt.

De heer **Van Gerven** (SP): Hoe kan het dan dat Verkeer en Waterstaat zegt niet tevreden te zijn over de stukken die het aangeleverd krijgt en klaagt over een gebrek aan informatie, ook via dat kanaal van die onafhankelijke derde, dat adviesbureau?

De heer **Meerstadt**: Dat weet ik niet. Dat moet u aan hen vragen.

De heer **Van Gerven** (SP): U vindt het onbegrijpelijk.

De heer **Meerstadt**: Ja. Ik heb zelf ook veelvuldig in gesprekken voorgesteld om het zo te doen. Daar hadden we al goede ervaringen mee; dat is bij eerdere stukken ook gedaan. Er waren onderhandelingen geweest over het eerste contract van NS met de Staat over het rijden op het hoofd-railnet. Daarbij heeft OC&C als derde partij gefungeerd om bedrijfsgevoelige informatie toegankelijk te maken, en ook later in de tijd, parallel met dit proces, is dat model succesvol toegepast. Zelfs in uw eigen Wet op de parlementaire enquête staat dat je bedrijfsvertrouwelijke gegevens niet hoeft te delen als je ze niet wilt delen. Zelfs daar wordt dat voorzien. Daar is dit dus gewoon een handig proces voor.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: er zijn wel bepaalde regels in het kader van de bedrijfsvertrouwelijkheid, maar de Staat had de mogelijkheid om alles van mij te krijgen waarom hij vroeg.

De heer **Meerstadt**: Ja. En u hebt vanochtend ook van mevrouw Peijs gehoord dat zij daar eigenlijk niet zo in geïnteresseerd was. Zij heeft letterlijk gezegd: al waren die gegevens er, er reed nog helemaal niets; we hebben McKinsey gevraagd om mee te rekenen.

De heer **Van Gerven** (SP): Zeker. Maar ook McKinsey zei: luister eens, wij kunnen maar een beperkt oordeel vormen, omdat wij niet de informatie krijgen die we écht nodig hebben om een volledig oordeel te kunnen vellen.

De heer **Meerstadt**: McKinsey was niet een partij die wij gezamenlijk als derde hadden aangewezen. Er was bij ons bereidwilligheid om met McKinsey mee te denken. Ik heb er zelf zes jaar gewerkt en weet precies hoe dat proces gaat. Er moeten analyses worden gemaakt. Zij hadden een benadering gedaan van onze businesscase, die behoorlijk klopte; dat hebben wij ook bevestigd. Er waren dus grote zorgen en dat heeft McKinsey ook aangegeven.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar McKinsey gaf in een analyse van 2004 in ieder geval ook aan: wij hadden beperkte toegang tot de gegevens die we nodig hadden om tot een goed finaal oordeel te komen.

De heer **Meerstadt**: Dat klopt ook, want de Staat heeft er niet om gevraagd.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: de Staat had erom moeten vragen en dan hadden wij dat geleverd.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Een stelling is ook dat NS bepaalde informatie niet heeft gegeven, omdat dan van meet af aan duidelijk zou worden dat helpen niet kon en er een faillissement aan zat te komen.

De heer **Meerstadt**: Dat herken ik niet.

De heer **Van Gerven** (SP): U kent de cijfers van McKinsey?

De heer **Meerstadt**: Nee, want dat rapport is niet met ons gedeeld, maar ze hebben wel analyses met ons gedeeld en ze zaten qua orde van grootte goed. Dat hebben wij ook bevestigd.

De heer **Van Gerven** (SP): Om welke orde van grootte ging het?

De heer **Meerstadt**: Daarmee ben ik overvraagd, maar volgens mij ging het om honderden miljoenen.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar kunt u ook een percentage noemen van de reizigersaantallen?

De heer **Meerstadt**: Nee, dat staat me uit mijn hoofd niet bij.

De heer **Van Gerven** (SP): Kent u de uitkomst van dat onderzoek helemaal niet?

De heer **Meerstadt**: Nee, dat is niet met ons gedeeld.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is niet gedeeld met NS?

De heer **Meerstadt**: Nee, er was geen bereidheid om dat met ons te delen. Verkeer en Waterstaat had zelf die adviseur ingehuurd om op eigen doft vergelijkingen te kunnen maken.

De heer **Van Gerven** (SP): Uit dat onderzoek bleek dat het een zwaar verliesgevende businesscase was.

De heer **Meerstadt**: Ja, dat herken ik.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat herkent u.

De heer **Meerstadt**: Ik herken dat dat is wat zij toen constateerden. Ik herken dat dat ook is wat ik de hele tijd heb gezegd.

De heer **Van Gerven** (SP): Eigenlijk is dan de enige conclusie dat dit vroeg of laat op een faillissement zou afstevenen. Het zou toch dodelijk zijn voor NS als dat naar buiten zou komen?

De heer **Meerstadt**: Nee. In de concessie was voorzien in wat je ging doen als er een faillissement dreigde. Sterker nog: dat was ook aan de orde. Wij konden dat op dat moment, toen McKinsey rekende, ook overzien. Wij wisten dat ergens het geld zou opraken, maar er was toen geen bereidheid om daarop te acteren.

De heer **Van Gerven** (SP): U hebt het steeds over de route via een derde. U zegt dat u dat hebt aangeboden. Maar waarom stond NS erop dat dat door een derde zou moeten worden gedaan en niet door Verkeer en Waterstaat of de concessieverlener zelf?

De heer **Meerstadt**: Daar stond NS niet op. Dat was gewoon volgens de afspraak en de spelregels in het contract.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar Verkeer en Waterstaat wilde inzage in de gegevens.

De heer **Meerstadt**: Op een gegeven moment gaf Verkeer en Waterstaat aan dat het de businesscase wilde hebben zoals die was opgenomen in het format van de bieding. Toen is die geleverd. Daar hadden de diverse partijen eerst wat aarzeling bij, maar het is toch gebeurd.

De heer **Van Gerven** (SP): De concessieverlener wilde zelf inzage in de cijfers. U hebt zojuist gezegd: als u cijfers wilt, dan moet dat via een onafhankelijke derde. En wij kunnen constateren dat men het moest doen op basis van beperkte informatie.

De heer **Meerstadt**: Nee, alle informatie was toegankelijk. Het stuk dat bedrijfsvertrouwelijk was, was toegankelijk via een derde partij. Dat staat ook in de zelf door de Staat gedefinieerde spelregels voor het contract. We hebben vanochtend ook gehoord dat er geen interesse was om verder te gaan.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is wat u oordeelt?

De heer **Meerstadt**: Dat is wat mevrouw Peijs letterlijk heeft gezegd. Ik heb het net voorgelezen.

De heer **Van Gerven** (SP): Verkeer en Waterstaat heeft herhaaldelijk laten weten dat het meer informatie wilde. Hebt u dat nooit gemerkt?

De heer **Meerstadt**: Jazeker. Daar zijn we ook telkens op ingegaan. Het begon dus met dat ...

De heer **Van Gerven** (SP): De een vraagt iets en de ander zegt: natuurlijk wil ik dat doen. Hoe kan het dan dat de vrager uiteindelijk niet krijgt wat hij wil?

De heer **Meerstadt**: Dat moet de vrager beantwoorden, want de vrager had toegang tot alles, als hij de route van een derde had gevolgd. Ik heb u ook schriftelijk bewijs geleverd dat we dat regelmatig hebben aangeboden.

De heer **Van Gerven** (SP): Het gaat allemaal heen en weer. Vindt u het dan niet raar dat NS, die voor 100% eigendom is van de Staat, niet gewoon openheid van zaken geeft als de Staat om financiële inzichten vraagt?

De heer **Meerstadt**: We hebben openheid van zaken gegeven.

De heer **Van Gerven** (SP): Waarom is de Staat dan ontevreden?

De heer **Meerstadt**: Dat moet u aan hen vragen. U hebt het vanochtend gehoord.

De heer **Van Gerven** (SP): Dus u treft geen blaam op dit punt?

De heer **Meerstadt**: Nee. Er was heel helder geformuleerd hoe dat moest, namelijk via een derde partij.

De heer **Van Gerven** (SP): Kunt u bevestigen dat de oorspronkelijke businesscase met die onderliggende aannames, die later zoek is geraakt, heeft bestaan?

De heer **Meerstadt**: Dat weet ik niet, want ik was er niet bij toen die bieding werd gedaan. Op dat moment was dat ook geen vraag. Ik denk dat het als volgt is gegaan. Er is 172 of 178 miljoen geboden, zo zeg ik uit mijn hoofd. Daar lag precies het format onder waar de Staat om had gevraagd. Dat zijn die achttien blaadjes Lotus of Excel, met alle verbindingen erop. Die informatie lag daaronder. Dat is echter niet waarop uiteindelijk gecontracteerd is, want uiteindelijk is er gecontracteerd op 148 miljoen. Bij mijn weten is die hele exercitie van al die cijfertjes niet meer gemaakt op de 148 miljoen. Zo is het mij altijd verteld. Toen de Staat ons op een gegeven moment vroeg hoe het precies zat en ons vroeg om de businesscase te geven, hebben wij als directie gezegd: wij geven die businesscase en maken hem weer precies zoals oorspronkelijk op basis van die cijfertjes. Die informatie is ook in uw bezit. Die is ook overhandigd, ik geloof ergens begin 2004.

De heer **Van Gerven** (SP): Begin 2004 is de volledige, oorspronkelijke businesscase, gebaseerd op die 178 miljoen, die in de tweede onderhandelingsronde tot 148 miljoen is teruggebracht, overgelegd.

De heer **Meerstadt**: Volgens mij is het format ...

De heer **Van Gerven** (SP): Het gaat niet alleen om het format en die achttien pagina's, maar ook om de achterliggende berekeningen van hoe je tot die bedragen komt.

De heer **Meerstadt**: Er was er maar één, met het bedrag hoger dan 170 miljoen, naar ik mij heb laten vertellen. Wat daar is gegeven is de toenmalige situatie met exact dezelfde gegevens ...

De heer **Van Gerven** (SP): Hoe verklaart u dan het memo waaruit ik zojuist heb geciteerd? Daarin wordt gezegd: we kunnen niet de oorspronkelijke businesscase geven, want dan worden de rekentrucjes zichtbaar.

De heer **Meerstadt**: Ik ken dat memo niet. Dat is niet aan mij geschreven en dus kan ik het ook niet verklaren.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar is dat gebeurd?

De heer **Meerstadt**: Dat weet ik dus niet. Sterker nog: ik weet wel dat ik er, terwijl ik de gesprekken voerde, in de hele periode nooit een misverstand over heb laten bestaan dat er een groot probleem was voor HSA; althans, dat probleem heb ik geërfd. Ik vond dat we moesten proberen het op te lossen. Ik was heel bezorgd over de kwaliteit voor de reizigers, omdat die tweede fase in de bieding er nooit was geweest.

De heer **Van Gerven** (SP): Zeker. Dat punt hebt u gemaakt. Maar is die oorspronkelijke businesscase kwijtgemaakt of kwijtgeraakt?

De heer **Meerstadt**: Ik heb geen enkel idee. Toen er in 2010 behoefte kwam om terug te keren naar de oorspronkelijke businesscase, is voor het eerst om de oorspronkelijke businesscase gevraagd, om een vergelijking te kunnen maken met wat er in de loop van de tijd allemaal veranderd was. Toen is de oorspronkelijke bieding, die is gedaan in termen van cijfers, logischerwijs gewoon beschikbaar geweest. Die heeft de Staat ook. Alleen, in 2010 waren stukken van de onderliggende data niet te vinden.

De heer **Van Gerven** (SP): Zeker. Dat kunnen we constateren, evenals het feit dat in 2010 wel zaken boven tafel kwamen. Ik kijk naar de heer Elias of hij vervolgvragen heeft.

De heer **Elias** (VVD): Ja. Ik snap iets gewoon niet in de discussie over de strategische waarde en het eventueel spreken over problemen. We zitten er toch voor om dingen te snappen, dus daarom vraag ik er maar gewoon naar. U hebt gezegd: ik kende een bepaald memo niet waarin aan de baas van HSA, de heer Döbken, werd gemeld dat er allerlei rekentrucjes zouden zijn uitgehaald, die Verkeer en Waterstaat niet mocht zien. Niettemin gebeurde dat indirect onder uw verantwoordelijkheid, toch? De heer Döbken rapporteerde toch aan u?

De heer **Meerstadt**: Nee. De heer Döbken rapporteerde aan zijn aandeelhouders. Die aandeelhoudersvergadering zat ik niet voor.

De heer **Elias** (VVD): Maar u zat toch wel in de Stuurgroep HSA?

De heer **Meerstadt**: Jazeker.

De heer **Elias** (VVD): Die kwam op 16 september 2002 bijeen.

De heer **Meerstadt**: U zegt het, dus het zal zeker zo zijn.

De heer **Elias** (VVD): Dat is in dit geval zeker waar. Weet u nog of u daarbij aanwezig was?

De heer **Meerstadt**: Ik denk dat ik het merendeel van die bijeenkomsten heb meegemaakt. Van specifiek deze bijeenkomst weet ik dat niet.

De heer **Elias** (VVD): Daar was dus een strategiestuk aan de orde. Ik heb het niet over het memo waarin het woord «rekentrucjes» valt. In die stuurgroepvergadering van 16 september, waar u vrijwel zeker bij aanwezig was, is er naar aanleiding van een notitie voor die stuurgroep ook sprake van dat «de lucht uit het bod moet worden gehaald». Dat is de discussie die we hier nu al een paar keer aan de orde hebben gehad, dus die zal ik niet herhalen. Er staat verder dat «de winstgevendheid sterk moet worden verhoogd». Dat was één doel. Het tweede doel was dat «wij de maatschappelijke haalbaarheid moeten verhogen». Daarna stond er: «argument één mogen we uiteraard nooit melden». Dat stond gewoon in dat memo voor de vergadering waaraan u deelnam.

De heer **Meerstadt**: Daarvan hebben we gezegd dat ik daar misschien bij aanwezig was. Ik heb het desbetreffende stuk opgevraagd bij NS, want ik kon het niet goed plaatsen. Als u goed kijkt op dat stuk, ziet u dat daar staat: niets doen, formele brief, concreet voorstel. Dat is ook precies wat

Nol Döbken daarna heeft gedaan. Hij heeft aan de vaste Kamercommissie geschreven. Ik wil ook iedere twijfel wegnemen dat ik dit pad ben ingeslagen. We hebben iets anders met elkaar afgesproken; dat staat er ook onder. Dat heeft de directeur van HSA hier volgens mij ook gezegd. Hij heeft een brief aan de vaste Kamercommissie geschreven.

De heer **Elias** (VVD): Bij mijn weten is afwachten iets anders dan iets tegenhouden.

De heer **Meerstadt**: U zegt het.

De heer **Elias** (VVD): Dat zie ik toch juist?

De heer **Meerstadt**: Ik heb gezegd: ik heb niet op deze suggesties geacteerd. Sterker nog: ik heb aan de directeur-generaal en aan de directeur Spoor telkens transparant aangegeven dat we een groot probleem hadden. Zij wisten het en wij wisten het. Er zijn twee componenten. Dit ging echter over de tariefrestrictie. Dat is goed voor reizigers, omdat de treinkaartjes goedkoper worden, en het helpt in de financiën.

De heer **Elias** (VVD): U stelde net op vragen van de heer Van Gerven over strategische notities waarin werd gesproken over de manier waarop de concessieovereenkomst aantrekkelijker moest worden gemaakt: ik kende die memo's niet. Uit uw laatste antwoord blijkt dat u die memo's er speciaal nog bij gehaald hebt.

De heer **Meerstadt**: Nee, want de heer Van Gerven had het over trucjes. Die memo's ken ik niet. Deze herkende ik ook niet. Ik heb aan NS gevraagd om aan te geven wat er precies bedoeld werd. Daarop heb ik deze bekeken en nu zeg ik hoe ik geacteerd heb.

De heer **Elias** (VVD): Is het toch niet op zijn minst merkwaardig dat er notities worden geschreven – al zouden die dan niet zijn opgevolgd of zou er zijn afgewacht wat er ging gebeuren – waarin eigenlijk staat: dit zijn de trucs waarmee wij de overheid om de tuin kunnen leiden om aan een beter bod te komen, om de lucht uit het bod te halen. Wat vindt u daarvan?

De heer **Meerstadt**: Ik zit hier om verantwoording af te leggen over mijn handelen. Ik heb dat niet zo opgepakt. Sterker nog: ik heb juist heel veel moeite gedaan, overigens ook heel vaak succesvol, om met Verkeer en Waterstaat in gesprek te geraken over dit vraagstuk en te doen wat verstandig was voor de reizigers en de continuïteit van HSA.

De heer **Elias** (VVD): Maar u zegt dat dit memo in die bijeenkomst niet aan de orde is geweest.

De heer **Meerstadt**: Ik weet het niet. Ik weet niet zeker of ik erbij was. Ik heb gewoon aan NS gevraagd «wat is het?» en toen heeft NS mij dit verstrekt.

De heer **Elias** (VVD): Maar als de reactie was om af te wachten, dan lijkt dat te duiden op besluitvorming en dus op het feit dat dit besproken is.

De heer **Meerstadt**: U vroeg mij of ik erbij was. Ik weet dat niet precies. Ik heb gewoon gekeken wat het stuk was en gevraagd of NS mij dat kon leveren, omdat ik onderdeel was van de Stuurgroep HSA. Dit is wat ik heb

gezien. Ik heb ook gezien wat er met de hand onder stond geschreven. Dat is ook precies wat de heer Döbken heeft gedaan. Die heeft uiteindelijk een brief met een voorstel aan de vaste Kamercommissie geschreven.

De heer **Elias** (VVD): Dan is er nog een memo, dat u dan ook niet zult kennen, van 27 juni 2003. Ook daarin gaat het over deze hele materie en over de vraag hoe de overeenkomst prettiger kan worden voor NS. Daarin komt ook het lemma «algemeen» voor, het verlichten van de zorgen onder het mom van tariefrestrictie. Dat is een stuk aan de heer Döbken.

De heer **Meerstadt**: Heb ik dat geschreven?

De heer **Elias** (VVD): Nee, dat hebt u niet geschreven. In ieder geval over die tariefrestrictie en over het halen van lucht uit het bod – veel meer dan over de maatschappelijke acceptatie in de zin van «het is zo zielig voor die reiziger dat de kaartjes zo duur worden» – heeft er dus wel degelijk ook besluitvorming plaatsgevonden; men is daarmee bezig geweest.

De heer **Meerstadt**: Onder mijn verantwoordelijkheid niet. Waar ik zelf richting aan heb gegeven, was om juist telkens aan de aandeelhouder transparant aan te geven dat er een groot financieel vraagstuk was. Ook waren wij er zeer beducht voor wat dit voor de reiziger zou betekenen.

De heer **Elias** (VVD): Een van de dingen die uit dat strategisch memo blijkt, is dat de Tweede Kamer, vooral het CDA, zou moeten worden beïnvloed met betrekking tot de maatschappelijke onwenselijkheid van hoge tarieven. Dat is gebeurd. Dat deel van dit memo is in ieder geval dus wel uitgevoerd. We mogen dus toch aannemen dat de rest ook is gebeurd.

De heer **Meerstadt**: Nee, dat kan ik niet bevestigen. Ik herken heel erg dat er bij ons grote bezorgdheid was over de enorme prijs van het treinkaartje. Omdat de Staat de opbrengst van het contract wilde maximaliseren, moest de reiziger worden gevraagd om meer voor de treinkaartjes te betalen. Zo is ook de hele businesscase opgebouwd. Wij hadden daar grote zorgen over. Ik zat met die erfenis. Het was niet fair tegenover reizigers. Overigens was het ook heel onvoorspelbaar hoe reizigers zouden reageren als ze 60% hogere tarieven zouden moeten gaan betalen voor dit product.

De **voorzitter**: U hebt ook het verhoor met de heer Veenman gevolgd?

De heer **Meerstadt**: Nee, ik was gisteren en eergisteren in het buitenland voor mijn werk, maar ik heb wel geprobeerd om de hoofdpunten op te pakken.

De **voorzitter**: De heer Veenman erkent dat er weinig informatie is gegeven, dat men niet erg scheutig was met het verstrekken van informatie en dat het dus een strategie was. Hebt u dat ook teruggehoord?

De heer **Meerstadt**: Nee, maar ik heb het ook niet zo ervaren. Zoals ik het heb ervaren, is er op een gegeven moment ... Er werd telkens door de Staat gezegd: wij willen meer informatie. Door de directeur Spoor is letterlijk tegen mij gezegd: wij gaan pas bewegen als het echt moet. Dus wat je ook gaf, er was geen wezenlijke interesse in. Dat heeft mevrouw Peijs feitelijk bevestigd. Want op dat moment zou je ook wat hebben moeten doen. Daar was op dat moment geen bereidheid toe.

De **voorzitter**: De heer Veenman zei letterlijk dat jullie niet erg scheutig waren met het verstrekken van informatie. Dat bevestigt u dus. Alleen, het werd niet gevraagd op de wijze waarop u dat wilde, zo begrijp ik.

De heer **Meerstadt**: Zoals de spelregels gewoon waren, zoals was afgesproken in het contract.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Meerstadt, ik heb een aantal vragen over het bestellen van treinen. U was voorzitter van de Stuurgroep HSA en hield zich ook daarmee bezig. Hoe keek u begin 2002 aan tegen de relatief korte tijd die er nog was om treinen te bestellen, te kopen en te laten maken?

De heer **Meerstadt**: U hebt net gehoord wat mijn portefeuille was. In principe was het bestellen van treinen helemaal gedaan met behulp van andere onderdelen van het bedrijf. Daar heb ik de facto heel weinig mee te maken gehad. Waar ik mij telkens van heb vergewist via de directeur van HSA, was de haalbaarheid van de planning die was voorzien.

Mevrouw **Vos**: U hebt het dus wel over die planning gehad. Het was belangrijk om die treinen te hebben, zodat u kon gaan rijden en die concessievergoeding kon gaan betalen. Hebt u zich zorgen gemaakt over de planning? Wat waren de gedachten in 2002?

De heer **Meerstadt**: Volgens mij heeft HSA altijd gevonden dat het een sportieve, moeilijk te halen planning was. Daarom was ...

Mevrouw **Vos**: «Sportief» is een eufemisme. Wat is het echte woord?

De heer **Meerstadt**: Nee, dat zegt wat ik bedoel. Het was haalbaar, maar je moest wel goed doorwerken.

Mevrouw **Vos**: Goed doorwerken. Dan is het dus van belang dat er geen vertraging optreedt bij het aanbesteden en vervolgens laten bouwen van die treinen, wil je die sportieve planning halen.

De heer **Meerstadt**: Ja, dat is de indruk die ik heb gekregen van de directeur.

Mevrouw **Vos**: Eind 2003 lagen er voor het materieel aanbiedingen; dat hebben we gisteren gehoord. Het waren twee aanbiedingen, van Alstom en AnsaldoBreda. Kunt u ons schetsen hoe die twee aanbiedingen zich tot elkaar verhielden qua prijs, ontwerp, levertijd? Dat was ook voor u belangrijk.

De heer **Meerstadt**: Dat is niet gedeeld in de Stuurgroep HSA. Wat in de Stuurgroep HSA is gedeeld, is een samenvattend sheetje met daarop de bieding van Alstom en de twee biedingen van AnsaldoBreda, met plusjes, minnetjes en rondjes. Naar ik meen is dat begin december geweest. Toen kwam duidelijk naar voren dat de bieding van AnsaldoBreda te prefereren was.

Mevrouw **Vos**: Dus pas begin december hebt u als voorzitter van de stuurgroep informatie gekregen over welke twee bouwers nog over waren en hoe die biedingen zich tot elkaar verhielden. Het enige wat u zich daarvan kunt herinneren is dat AnsaldoBreda er beter uit kwam. Of kunt u zich nog meer herinneren, bijvoorbeeld van het ontwerp?

De heer **Meerstadt**: Ja. Ik herinner me van dat gesprek dat er een voorkeur bestond voor de aanbieder die AnsaldoBreda had gedaan, zowel voor het 230 km/u-product als het 250 km/u-product. Uiteindelijk hebben we daar om allerlei redenen toe besloten, maar onder andere omdat het een veel betrouwbaardere trein zou zijn en omdat hij twee motoren had. Daardoor was hij redundant en kon hij, als er een probleem was, ook met één motor doorrijden. Ook voldeed hij beter aan de vereisten van de concessieverlener, hoewel hij duurder was. Daarom is uiteindelijk deze trein besteld.

Mevrouw **Vos**: Hij was duurder maar kon harder en was redundant. Wat vond u van het ontwerp?

De heer **Meerstadt**: Er zat één plaatje bij.

Mevrouw **Vos**: Wat vond u van dat plaatje?

De heer **Meerstadt**: Het zag er goed uit. Het was eigenlijk een heel rare trein. Vanwege de nieuwe botsspecificaties had je een heel grote, lange eendenneus nodig. Ik schrok wel even toen ik de trein voor het eerst op het plaatje zag, maar voor de rest zag het er goed uit.

Mevrouw **Vos**: U vond het wel mooi? Of juist niet?

De heer **Meerstadt**: Ik vond het er een beetje gek uitzien, want ik had nog nooit een trein gezien die aan de nieuwe specificaties moest voldoen. Ik vond het een beetje op een eendenbek lijken, maar ik vond het verder een goed design.

Mevrouw **Vos**: Dus pas in december kreeg de Stuurgroep HSA die twee biedingen te zien. Op basis van de technische specificaties ging de voorkeur begin december al uit naar AnsaldoBreda.

De heer **Meerstadt**: Ja. Zo is het aan ons gepresenteerd. De directeur van HSA heeft ons over de voortgang gerapporteerd, maar dat was vooral mondeling. Wat de vergelijking van die verschillende partijen betreft: dit is het stuk waarvan ik mij herinner dat ik het heb gezien.

Mevrouw **Vos**: Weet u nog wat beide aanbieders boden ten aanzien van de sportieve planning?

De heer **Meerstadt**: Nee, ik weet niet meer of er bij beide partijen een plusje of een minnetje of een rondje stond. Die informatie is beschikbaar en als u die wilt inzien, dan kan dat. Mijn assistent heeft die bij zich.

Mevrouw **Vos**: Het was dus van belang voor u als voorzitter van de Stuurgroep HSA en hoeder van de concessie dat die treinen er op tijd zouden komen.

Die stuurgroep heeft in 2003 een strategie bepaald die voorziet in maximale druk op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het drukmiddel was: opschorten van de materieelbestelling – de treinen dus – totdat het ministerie met HSA in gesprek gaat over een aantal openstaande risico's. Daarbij gaat het bijvoorbeeld over de Belgische spoorwegen, de hogere materieelkosten en de afnemende reizigersaantallen. Klopt dat?

De heer **Meerstadt**: Ja, dat klopt. Het is volgens mij ook prudent beheer van alle betrokkenen. Als je een bestelling aangaat, heb je namelijk de bulk van je geld besteed. Voordat je dat doet, moet je dus heel goed weten wat je doet. Op dat moment wisten we heel veel dingen nog niet. Er waren allerlei losse eindjes die in al de contractonderhandelingen niet geregeld waren. Er was geen vaste afspraak met de Belgen, er waren geen vaste afspraken met de Fransen, er waren allerlei problemen met ERTMS. Er waren dus grote vraagstukken. Conform het adagium van de directeur Spoor, «wij bewegen pas als het moet», was het ook echt nodig om van de Staat op een aantal openstaande dossiers commitment te krijgen.

Mevrouw **Vos**: U zegt: ondanks dat het van het grootste belang was dat die treinen er op tijd zouden komen, gebruikte u de materieelbestelling toch als drukmiddel om in gesprek te gaan over een aantal openstaande risico's.

De heer **Meerstadt**: Dat was ook in het belang van de Staat. In principe is het natuurlijk heel gek: de Staat was immers aandeelhouder van ons en concessieverlener aan ons. Het was dus ook in hun belang dat zij ervan wisten voordat het aantal treinen definitief werd vastgelegd, en dat zijzelf bijdroegen aan de risicoreductie.

Mevrouw **Vos**: Maar veel van die risico's waren eigenlijk typische ondernemersrisico's. De verantwoordelijkheid voor de lager geraamde reizigersopbrengsten, de hoger geraamde materieelkosten en de losse eindjes lag dus bij u. Hoe u het ook wendt of keert, HSA had de verantwoordelijkheid om die concessie te betalen en die trein te laten rijden. Hoe kon de strategie van HSA er nu op uitdraaien dat ze de materieelbestelling, de corebusiness «treinen», gebruikte om een aantal andere zaken te regelen?

De heer **Meerstadt**: U stelt dat de reizigersgroei en de kosten van het materieel logischerwijs een ondernemersrisico zijn. De losse eindjes waren dat echter niet. Dat waren vraagstukken waarin de Staat een rol had te spelen. Wij wilden ook dat de Staat daar voortgang mee maakte.

Mevrouw **Vos**: De corebusiness van NS en ook HSA is het laten rijden van treinen. Dan is het toch vreemd dat je die kern gebruikt om in gesprek te gaan met de concessieverlener?

De heer **Meerstadt**: Volgens de taxatie van de directeur van HSA hadden wij de tijd om dat te doen. Het was ook zijn voorstel om ervoor te zorgen dat we meer helderheid zouden krijgen over al die risico's, vooral de risico's in de vermindering waarvan de Staat een rol kon spelen.

Mevrouw **Vos**: Dat blijft toch raar. We beschikken bijvoorbeeld over een memo aan de stuurgroep waarin staat: «Een drukmiddel op V en W is de opschorting van de materieelbestelling totdat een aantal risico's is afgedicht.» Die risico's waren echter uw eigen risico's.

De heer **Meerstadt**: Nee, een deel daarvan waren onze risico's en een ander deel daarvan waren risico's van de Staat. We wilden graag dat daaraan wat gedaan zou worden. We waren bijvoorbeeld bijna tien minuten reistijd kwijt die goedge maakt moest worden. Dat probleem zat in de specificaties die door de Staat waren gegeven. Wij wilden daar graag klaarheid over hebben en wilden niet al het geld in één keer

uitgeven zonder dat de Staat daarvan goed op de hoogte was en daar feitelijk over mee besloot.

Mevrouw **Vos**: Klopt het dat een aantal van die externe risico's u wel uitkwamen, omdat u anders niet in gesprek kon komen met de Staat? We hebben net een hele discussie gehad over de tariefrestring. U was daarover continu aan het onderhandelen. Dan komen een aantal van die risico's toch goed uit, doordat je wat meer drukmiddelen hebt. We beschikken over een notitie waarin u volgens mij zelf de opdracht geeft om het juridisch uit te zoeken, om «deze risico's zo veel mogelijk uit te nutten om in gesprek te komen».

De heer **Meerstadt**: Gezien de houding die ik zonet heb beschreven, die ervoor zorgde dat er eigenlijk geen voortgang was te bereiken op die dossiers en alles via de juridische route moest worden opgelost, was dit dus een goed instrument om in gesprek te komen met de Staat. Ik vond het ook verstandig om het op die manier te doen.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat het een «sportieve planning» was en dat u die trein op tijd moest hebben. Dan vind ik het raar dat u net die belangrijke pion inzet om dat gesprek aan te kunnen gaan. Dan had u het ook gewoon kunnen ...

De heer **Meerstadt**: Er kon gewoon worden doorgewerkt in de specificaties voor de treinleveranciers. Voor het aangaan van het commitment was het heel belangrijk om van de Staat te horen hoe we aan risicoreductie konden doen. Zij hadden daar ook hun rol in te spelen.

Mevrouw **Vos**: U hebt dus zelf gevraagd om een nadere uitwerking van de juridische dreiging om de Staat aan tafel te krijgen. Die route hebt u ook gedeeld met uw raad van commissarissen.

De heer **Meerstadt**: Ja. En die verantwoordelijkheid draag ik ook.

Mevrouw **Vos**: Er was nog iets anders. Er was niet alleen sprake van druk zetten, dreigen met vertraging van de materieelbestelling. Uiteindelijk hebben de raad van commissarissen en u besloten om minder treinen te bestellen. Dat hebben wij ook gehoord in het verhoor van de heer Döbken. Hij zei: op een gegeven moment kwam er een besluit dat er minder treinen moesten komen, en toen zwommen wij in sneltreinvaart in een fuik.

De heer **Meerstadt**: Ik heb dat ook gehoord. Feit is dat dit besluit in gezamenlijkheid tussen HSA, de directie, de raad van commissarissen en overigens ook de andere aandeelhouder van HSA, KLM, is genomen. Uit allerlei stukken in de dossiers blijkt dat HSA voorstelt om twee routes te bewandelen: de ene met risicoreductie en de andere met de volledige bestelling als de Staat niet akkoord zou gaan met een gereduceerde bestelling. Dus HSA heeft zelf aangegeven dat het verstandig was om risico's te reduceren.

Mevrouw **Vos**: Dat is dan uw eigen strategie, maar uiteindelijk ... U hebt een afspraak met de Staat om een x-aantal treinen te laten rijden. Vervolgens besluit u dat het er minder worden om zelf risico's af te dichten. Dat lijkt vanuit uw perspectief verstandig, maar het gevolg is dat de mensen die de materieelbestelling doen uiteindelijk maar met één aanbieder overblijven. Had u zich dat gerealiseerd?

De heer **Meerstadt**: Nee. Het is niet zo dat de mensen met dat besluit zijn geconfronteerd. Dat is in gezamenlijkheid tot stand gekomen.

Mevrouw **Vos**: In gezamenlijkheid met HSA, maar in gezamenlijkheid ook met de materieelbestellers? Uit het verhoor van vorige week bleek namelijk dat het hun overkwam.

De heer **Meerstadt**: Bedoelt u het verhoor met de heer Döbken?

Mevrouw **Vos**: Ja.

De heer **Meerstadt**: Daarin heeft hij voor eigen rekening gezegd dat het hem overkwam. Dat is niet wat er in de stukken staat. Daarin is sprake van een voorstel van HSA om aan risicoreductie te doen en om te kijken of het mogelijk is om in delen te bestellen. Het staat gewoon in de stukken, die ik u kan leveren; ik heb ze bij me.

Mevrouw **Vos**: De aanbesteding van het materieel leidde uiteindelijk tot een fuik met één aanbieder. Dat is het gevolg als je het aantal treinen dat besteld moet worden, midden in het proces vermindert. U zegt dus dat iedereen zich daarvan bewust was en iedereen ervoor gekozen had om op die manier dat risico te nemen, dwars door de aanbesteding heen, die al wat vertraagd was.

De heer **Meerstadt**: Nee, niemand was zich daarvan bewust. Deze hele afweging speelde in oktober en november. Het afhaken van Alstom is in januari gebeurd. Dat is gewoon maanden daarna.

Mevrouw **Vos**: Alstom is ongeveer in december afgehaakt, zo hebben we gisteren gehoord. Dat is precies nadat besloten werd om veel minder treinen te bestellen. Dat was dus het directe gevolg van dat besluit. Maar u zegt: het was allemaal HSA; HSA heeft besloten om minder treinen te bestellen en niet u.

De heer **Meerstadt**: Nee. Ik heb gezegd dat dat besluit in gezamenlijkheid tot stand is gekomen.

Mevrouw **Vos**: Ik probeer het voor mezelf samen te vatten. De vertraging van de materieelbestelling is als drukmiddel gebruikt om in gesprek te komen met de Staat en het besluit om het aantal treinen te verminderen, en dan maar met minder treinen te gaan rijden, is in gezamenlijkheid genomen door HSA en u, om de risico's te verminderen. Het vervelende gevolg daarvan was dat de materieelbestelling een beetje in de soep liep.

De heer **Meerstadt**: Er was geen besluit genomen om dan maar met minder treinen te gaan rijden. We besloten om in ieder geval te bestellen wat uit het oogpunt van risicoreductie minimaal nodig was. U mag ook niet anders verwachten van een directie die er voor de continuïteit en de financierbaarheid van het bedrijf is. Er zijn opties genomen om wel de hele bestelling te kunnen doen, in één stroom door gebouwd, waardoor je uiteindelijk geen problemen zou hebben als toch de behoefte zou bestaan om méér te bestellen.

De **voorzitter**: Wie nam het initiatief om minder treinen te bestellen?

De heer **Meerstadt**: Het eerste voorstel dat ik heb gekregen is het voorstel van HSA om twee routes te bewandelen. De ene om minder te bestellen en opties te nemen en de andere om de hele bestelling te doen. HSA vroeg dus twee dingen aan de aandeelhouder en de NS-directie.

De **voorzitter**: Hoe concreet was dat vanuit HSA?

De heer **Meerstadt**: Zal ik even kijken? «Beschikbaar voor informatie: ir. W.A.G. Döbken».

De **voorzitter**: De heer Döbken vraagt aan u: zullen we minder bestellen?

De heer **Meerstadt**: «Thans wordt u allereerst een investeringsvoorstel voorgelegd waarbij HSA zelf de risico's zo beperkt mogelijk houdt. Dit wordt gedaan door een ingroeiperiode van vijf jaar te nemen in plaats van de twee jaar die de concessie toestaat. De ingroeivariant is afhankelijk van de goedkeuring van de Staat van ...» Dan volgt er een hele opsomming. Dat is het stuk waaruit ik citeer. De datum is 30 oktober 2003.

De **voorzitter**: Op 30 oktober 2003 bent u met elkaar dus serieus aan het kijken om minder treinen te bestellen. Kunt u uitleggen waarom in dezelfde periode op basis van een hoger aantal een best and final offer wordt gevraagd aan de industrie, die miljoenen aan het uitgeven is om u een goed bod te doen?

De heer **Meerstadt**: Nee. Daar heb ik geen inzage in gehad. Dat weet ik ook niet.

De **voorzitter**: Wat vindt u daarvan?

De heer **Meerstadt**: Achteraf kan ik dat niet goed beoordelen. Ik denk dat iedereen met de beste inzet bezig is geweest. Ik kan dat niet goed taxeren. Daarvoor zat ik er te ver van af.

De **voorzitter**: Maar begrijpt u mijn vraag dat op een bepaald moment ...

De heer **Meerstadt**: Natuurlijk!

De **voorzitter**: De industrie wordt op een gegeven moment om een best and final offer gevraagd. Iedereen doet vreselijk zijn best om u een goed bod te doen, terwijl u al hevig zit te discussiëren met elkaar en het standpunt in ieder geval als volgt is: hoeveel minder is nog niet helemaal duidelijk, maar het is wel duidelijk dat er minder treinen worden besteld dan er op dat moment aan de industrie in de bieding worden gevraagd.

De heer **Meerstadt**: Dat is één van de voorstellen, maar er zijn twee voorstellen gedaan: een om gereduceerd te bestellen en een ander om, als de Staat dat niet zou toestaan, de volledige bestelling te doen. Volgens mij waren beide opties nog mogelijk. Het is heel vervelend dat ...

De **voorzitter**: Is het zuiver?

De heer **Meerstadt**: Ik denk dat er geen enkele kwade opzet in het spel was. Ik denk dat het volstrekt zuiver is. Ik weet niet precies hoe het proces is gelopen tussen het nemen van deze besluiten en het doorvertalen in het best and final offer. Dat moet u aan de mensen vragen die daar dichterbij stonden.

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

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik heb daarover toch nog een vraag. U zegt: de heer Döbken kwam met twee alternatieven. Deed hij dat vanuit eigen inzicht of was het een opdracht vanuit NS?

De heer **Meerstadt**: Nee. Ik heb het u net voorgelezen. Ik denk ook niet dat ik daar iets aan kan toevoegen. Dat is gewoon wat er staat. «Thans wordt u allereerst een investeringsvoorstel voorgelegd waarbij HSA zelf de risico's zo beperkt mogelijk houdt.» Ik kan er ook niet meer van maken. Dat is wat het is.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Het initiatief kwam dus van de heer Döbken, vanuit HSA, zelf. Zelf hadden ze dus dat inzicht om minder treinen te gaan bestellen?

De heer **Meerstadt**: Ik weet niet van wie het precies kwam, maar zo is het voorstel bij ons gekomen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar u weet niet van wie het kwam? In ieder geval niet vanuit NS?

De heer **Meerstadt**: Ik heb het u net gezegd. Wij waren er heel erg voor, omdat je op dat moment al je middelen, die al schaars waren, committeert. Dus is het heel verstandig om te bekijken of je zo'n heel groot commitment wel moet aangaan. Wij waren daar, evenals KLM, zeker ook voorstander van. Ik heb hier ook nog een brief van KLM, waarin staat: wij willen absoluut een prudente aanpak, want ...

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U was dus voor, maar u weet niet of er vanuit NS een verzoek aan HSA is gedaan om het aantal treinen te reduceren?

De heer **Meerstadt**: Nee, zo herinner ik het me niet. Ik herinner me dat het bij ons is gekomen zoals het hier staat.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Zijn beide opties ook nog voorgelegd aan de Staat? U zei: afhankelijk van wat de Staat ervan vindt.

De heer **Meerstadt**: Volgens mij is begin december aan de Staat een brief gestuurd waarin dat staat.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik ga even naar een ander onderwerp. Op een gegeven moment gaat NS toch treinen bestellen. Dat gebeurt in het voorjaar van 2004. De concessievergoeding blijft gehandhaafd, maar in juli 2005 geeft de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda aan dat er vertraging is. De treinen worden twaalf tot achttien maanden te laat geleverd vanwege veranderende botseisen. De technische inzichten staan niet stil. Er worden andere eisen gesteld aan de treinen qua sterkte van de trein bij botsingen. Vervolgens gebeurt er iets bijzonders. Op een gegeven moment stuurt u een interne mail over de communicatiestrategie: «Er dient een duidelijke oorzaak aangegeven te worden en het lijkt mij wijs om daarbij het gebrek aan klaarheid over ERTMS-standaarden een grotere rol te laten spelen, waardoor het niet mogelijk is voor de Staat om gemakkelijk afstand te nemen». Hebt u het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS als vertragingsoorzaak aangedragen?

De heer **Meerstadt**: Het was ook door AnsaldoBreda ... Het was voor ons natuurlijk een enorme teleurstelling dat AnsaldoBreda, dat met veel zorgvuldigheid was geselecteerd, onze verwachtingen niet waar ging maken. Het was niet de eerste teleurstelling over hun onvermogen om op te leveren conform de afspraken.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik doel op het volgende. AnsaldoBreda geeft «veranderende botseisen» als reden aan en u schrijft een interne memo over de communicatiestrategie waarin staat: laten we het gooien op ERTMS.

De heer **Meerstadt**: Zo herinner ik het me niet. Ik herinner me dat AnsaldoBreda een hele waaier aan problemen opgaf. Wij zaten maar te wachten op stabiele specificaties voor ERTMS, omdat AnsaldoBreda daarom vroeg. En ja, wij wilden dat de Staat een beetje vaart ging maken. Dat klopt absoluut. Ook daar neem ik verantwoordelijkheid voor.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Het zijn twee verschillende dingen. Het klopt dat AnsaldoBreda en daarmee dus ook NS om nieuwe ERTMS-specificaties vraagt. Alleen, op het moment dat AnsaldoBreda die vertraging aangeeft, in juli 2005, hebben ze het nog niet over ERTMS. Het is nog onduidelijk of dat vertraging geeft. Ze zijn nog bezig om dat op te lossen. Ze geven de botseisen als reden aan.

De heer **Meerstadt**: Zo herinner ik het mij niet. Ik herinner me dat al vanaf het begin er telkens werd gevraagd om ERTMS-informatie en om nadere specificaties daarover. AnsaldoBreda had ook het idee dat ze daar erg goed in waren. Ze hadden een onderdeel dat daarin bedreven was. Ze vroegen er in hun contacten telkens om. Ik denk dat ik dat heb laten meespelen in deze afweging, maar u weet het zeker.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar in de mail staat niets over de botseisen. Dat is zo raar. Want op dat moment geeft AnsaldoBreda de botseisen als reden van de vertraging aan. U stuurt vervolgens een interne mail waarin u schrijft: «ERTMS-standaarden een grotere rol te laten spelen, waardoor het niet mogelijk is voor de Staat om gemakkelijk afstand te nemen».

De heer **Meerstadt**: We hadden op dat moment te maken met het issue dat we heel graag wilden dat de Staat daar klaarheid over gaf. Ik herken het dus precies en daar neem ik de verantwoordelijkheid voor.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Waarom gaf u dan niet de botseisen als reden aan?

De heer **Meerstadt**: Ik weet het niet. Ik kan het niet goed voor u beantwoorden. Ik denk dat het een kwestie van nuance was. Ik denk dat er bij AnsaldoBreda meerdere vraagstukken speelden en dat dit er een was waarvan wij vonden dat er zo langzamerhand helderheid over moest komen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik kan me voorstellen dat u op dat moment met de Staat in gesprek gaat in de zin van: laten we die oorspronkelijke versie invoeren om het wat makkelijker te maken in plaats van dat we om nieuwe specificaties en een nieuwe versie vragen. Heeft dat gesprek plaatsgevonden?

De heer **Meerstadt**: Ja. Door mijn voorganger is regelmatig gevraagd om back-ups aan te leggen in de lijn. Wij waren namelijk heel beducht dat, als die lijn klaar zou zijn, er geen treinen zouden zijn die van het systeem gebruik konden maken. Dus door mijn voorganger is gevraagd om alsjeblieft zowel Belgische als Franse systemen als back-up in de lijn aan te leggen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik heb het over uw rol op dat moment. U stuurt een mail waarin u zegt: de Staat moet daar niet gemakkelijk afstand van nemen. Ik kan me voorstellen dat u dan tegen diezelfde Staat zegt: laten we het oplossen en misschien bespreken of we de oude versie kunnen invoeren.

De heer **Meerstadt**: Wij hebben gezegd: doe iets, maak niet uit wat, maar maak het stabiel.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Dus u hebt ook een gesprek met de Staat gehad waarin werd gezegd: laten we niet de nieuwste versie invoeren maar beginnen met de bestaande versie?

De heer **Meerstadt**: Ik heb die gesprekken niet gehad. Ik heb alleen gezegd: maak een keuze, want onze mensen wachten erop.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Wanneer was dat gesprek daarover ongeveer?

De heer **Meerstadt**: Dat kan ik niet goed reproduceren, maar dat kan ik wel voor u opzoeken. Als u dat naderhand nog wilt weten, kan ik kijken of ik dat kan vinden.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar u snapt dat zo'n mail niet de indruk wekt dat u er samen met de Staat uit zou gaan komen. Hij wekt de indruk dat u ERTMS als verdragingsreden opgeeft.

De heer **Meerstadt**: Zo was het volgens mij niet bedoeld. De bedoeling was om stabiliteit in de specificaties te krijgen. De Staat was er verantwoordelijk voor om aan te geven welke versie er moest komen. Er zweefden namelijk heel veel versies van ERTMS door het zwerk. De Staat was bij uitstek in de positie en er ook verantwoordelijk voor om die klaarheid te geven. Daar wilden wij de Staat aan houden.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Dat snap ik. Alleen, het rare blijft dat AnsaldoBreda op dat moment een andere reden aangaf voor vertraging, namelijk de botseisen.

De heer **Meerstadt**: En daarvan heb ik u gezegd: ik meen mij te herinneren dat er een veel bredere baaierd aan redenen was en dat deze voor ons op dat moment ook heel belangrijk was.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Die waaier van redenen staat niet in uw mail.

De heer **Meerstadt**: Dat kan goed zijn.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U geeft alleen aan: ERTMS als ...

De heer **Meerstadt**: Ik heb geschreven: «het lijkt mij wijs om ERTMS ...». Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Kwam het u in de communicatie richting de Staat beter uit om in gesprek te gaan met de Staat over het omlaag krijgen van de concessievergoeding? In de concessieovereenkomst stond immers dat er omstandigheden, onvoorziene omstandigheden kunnen zijn die buiten de invloedssfeer van HSA liggen.

De heer **Meerstadt**: Nee, die koppeling is niet te maken, want ook botseisen gaan totaal buiten onze verantwoordelijkheid om. Die had ik dus net zo goed als reden kunnen gebruiken. Ik denk dat het veelmeer bezorgdheid van mijn kant was: laten wij die alsjeblieft ook noemen, omdat de Staat daarover eindelijk klaarheid moet geven.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Dus voor u was er geen relatie tussen het aanvoeren van ERTMS om richting de Staat een argument te hebben met betrekking tot onvoorziene omstandigheden, en het hebben van een gesprek over het verlagen van de concessievergoeding?

De heer **Meerstadt**: Dat zou ook best een rol kunnen hebben gespeeld, maar daar had ik ook heel goed de botseisen voor kunnen gebruiken.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar u weet niet meer of dat een rol heeft gespeeld?

De heer **Meerstadt**: Ik kan me niet precies in die timing herinneren dat dat specifiek de bedoeling was.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U zegt dus dat het meer te maken had met uw zorgen en niet zozeer met de concessievergoeding ...

De heer **Meerstadt**: ERTMS was duidelijk iets waarbij we dringend zaten te wachten op een stabiele specificatie. Dat duurde eeuwen, echt veel te lang.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Realiseerde u zich op dat moment dat het misschien ook AnsaldoBreda goed uitkwam om ERTMS als argument te gebruiken? In de koopovereenkomst stond dat de ERTMS-apparatuur toegelaten, gecertificeerd moest zijn. In de nieuwe versie was dat niet zo.

De heer **Meerstadt**: In mijn herinnering hebben ze dat ook altijd als argument gebruikt. Daarom ben ik ook een beetje op het verkeerde been gezet door die specifieke botseisen, omdat ik het dan weer aan ERTMS koppel. Dat kan ik niet helemaal plaatsen. Ja, het is permanent hun strategie geweest om het zo te doen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar het is wel opvallend dat NS het als eerste aangaf als vertragingsoorzaak en dat daarna pas AnsaldoBreda het als een van de redenen meenam.

De heer **Meerstadt**: Nee, zo is het volgens mij niet geweest. We hebben vanaf het begin gezegd: wij willen alsjeblieft ...

Mevrouw **Bergkamp** (D66): De specificaties weten. Maar u koppelde daar dus niet al een concrete vertraging aan? Het startte met de botseisen. Toen kwam NS met ERTMS en vervolgens heeft AnsaldoBreda ook daar natuurlijk een vertraging aan gekoppeld.

De heer **Meerstadt**: Zo heb ik het niet beleefd, maar u hebt het goed bestudeerd. Ik neem aan dat u die conclusie kunt trekken. Ik kan het op dit moment gewoon niet onderbouwen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar u realiseerde zich wel dat ERTMS voor AnsaldoBreda ook een argument was om een vertraging aan te koppelen?

De heer **Meerstadt**: Ja, dat argument hebben ze permanent gebruikt.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Vond u dat ook terecht? U gebruikte dat argument immers zelf ook.

De heer **Meerstadt**: Eerlijk gezegd heeft dit veel te lang geduurd. Ik kan mij wel voorstellen dat ze daarom hebben gevraagd en dat ook bij ons benadrukt hebben. Ik denk dat de Staat eerder een knoop had moeten doorhakken over de stabiliteit van die versies.

Mevrouw **Vos**: Ik heb hier een e-mail over de communicatiestrategie met betrekking tot de vertraging. U overlegt hoe u gaat vertellen dat u vertraagd bent: «Er dient een duidelijke oorzaak aangegeven te worden en het lijkt mij wijs om daarbij het gebrek aan klaarheid over ERTMS-standaarden een grotere rol te laten spelen». U constateert met zijn allen dat er vertraging is en u zoekt naar een goede reden. Een duidelijke reden is, zoals u net hebt gezegd, ERTMS. Dat was allemaal onderdeel van een communicatiestrategie over de vertraging.

De heer **Meerstadt**: Nee. Ik vond het een wazig verhaal. Ik herinner me dat aan de eerste versie van het voorstel dat er lag – het waren ongeveer zeven regels – kop noch staart zat. Ik zei: het is wijs om op dat punt een heldere communicatieboodschap te hebben.

Mevrouw **Vos**: U kreeg misschien van de technici op de werkvloer een wazige mail over vertraging en de reden daarvoor, en u zei toen als directeur met ervaring in communicatie: dat doen we scherper, we zeggen gewoon dat het aan ERTMS ligt.

De heer **Meerstadt**: Nee, ik vond dat een herkenbare reden. Als ik die botseisen goed had gelezen – kennelijk zaten die er ook in – had ik dat een even goed argument gevonden.

Mevrouw **Vos**: Helder. Dat zijn allemaal argumenten die richting de Staat zijn gebruikt om uit te leggen dat er vertraging was. U kreeg daar uiteindelijk een vergoeding voor. Heeft NS bewust de afweging gemaakt dat bij de Staat meer te halen viel dan bij AnsaldoBreda in verband met de vertragingen?

De heer **Meerstadt**: Nee. Er waren ook penalties voor AnsaldoBreda. Daar zat dus ook druk op, want dat bedrag zouden ze gewoon kwijtraken als ze niet op tijd zouden leveren.

Mevrouw **Vos**: Wat was het maximale bedrag van die penalties?

De heer **Meerstadt**: Dat weet ik niet uit mijn hoofd.

Mevrouw **Vos**: Wij denken: ongeveer 60 miljoen. Hoeveel kreeg u uiteindelijk van de Staat als compensatie voor de ERTMS-standaarden?

De heer **Meerstadt**: Dat weet ik ook niet uit mijn hoofd.

Mevrouw **Vos**: Na de verdragingsmelding van 2005 heeft NS overwogen om het contract met AnsaldoBreda op te zeggen. Daar hebt u uiteindelijk echter niet voor gekozen. Waarom niet?

De heer **Meerstadt**: Uiteindelijk bleek ieder alternatief langer te duren en duurder te zijn. Onze drive was natuurlijk altijd om zo snel mogelijk te kunnen rijden voor onze reizigers; wij waren immers een treinbedrijf. Die afweging is meerdere keren gemaakt, maar was altijd slechter dan het alternatief.

Mevrouw **Vos**: In 2009, 2010 is ook weer overwogen om het contract op te zeggen. Was dat toen om precies dezelfde reden?

De heer **Meerstadt**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Voelde u zich toen een beetje als een kikker in steeds warmer wordend water?

De heer **Meerstadt**: We waren natuurlijk enorm teleurgesteld in de wanperformance van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: Toch kun je dan niet opzeggen?

De heer **Meerstadt**: De manier waarop het contract was opgesteld, bood zo'n uitweg, maar de taxatie was dat we dat op dat moment niet konden doen. Dat was de juridische mogelijkheid. Bovendien was het alternatief slechter. Het leek altijd de snellere weg om met AnsaldoBreda door te gaan. Uiteindelijk weten we wat ervan is terechtgekomen, maar op dat moment was het nog altijd verstandiger, wijzer om met AnsaldoBreda verder te gaan dan om het alternatief op te zetten, want dan hadden de reizigers nog veel langer moeten wachten.

Mevrouw **Vos**: Waarom kon u het contract in 2013 dan wel opzeggen?

De heer **Meerstadt**: Toen reden de treinen en werd middels inspecties bewezen dat er op allerlei verkeerde plekken leidingen waren aangelegd, en er een grote noodzaak tot herbouw van stukken van de constructie was. Toen was er een duidelijkere casus voor te maken dan op eerdere momenten. Op eerdere momenten was er natuurlijk nog geen tastbaar eindproduct.

Mevrouw **Vos**: Pas toen ontdekte u hoe slecht die trein eigenlijk in elkaar zat en kon u het contract opzeggen. Had dat er ook niet mee te maken dat inmiddels twee concessies in elkaar geschoven waren? Kon u na het onderhandelakkoord het contract met AnsaldoBreda wel opzeggen?

De heer **Meerstadt**: Die correlatie kan ik niet ... Wilt u het iets scherper maken? Ik snap niet helemaal wat u bedoelt.

Mevrouw **Vos**: Al die tijd kon het contract met AnsaldoBreda niet worden opgezegd, omdat het anders zo ontzettend lang zou duren. In 2013 kon het ineens wel worden opgezegd en moest u helemaal opnieuw ... Die treinen zijn er nog steeds niet. Die komen volgens mij pas in 2021. Waarom kon het toen wel? Waarom kon u het contract met de treinenbouwer toen wel opzeggen?

De heer **Meerstadt**: U legt een verband met het feit dat het wel kon omdat het één concessie was geworden. Dat kan ik niet meemaken. Nu was er tastbaar bewijs dat de treinen niet voldeden. Bovendien was er een veiligheidsincident geweest, en dan kun je zo'n besluit nemen. Op dat moment had het misschien in theorie wel gekund, maar daar zaten juridische haken en ogen aan én het alternatief was trager en duurder.

Mevrouw **Vos**: Nu hebben we ook een heel traag alternatief.

De heer **Meerstadt**: Ja, maar dat is met de kennis van nu. Dat ben ik helemaal met u eens. Daarin zijn we vreselijk teleurgesteld. We hebben niet het product gekregen dat we hadden willen hebben.

De heer **Elias** (VVD): We gaan naar een volgende fase. Begin 2008 dreigt er een acute liquiditeitscrisis bij High Speed Alliance, waarvan NS 95% eigenaar is, zo zeg ik er nog maar even bij. HSA kan simpelweg de rekeningen bijna niet meer betalen. In principe zijn er maar twee mogelijkheden: of de aandeelhouder, NS, stort extra kapitaal in de onderneming of de onderneming gaat failliet. Die twee mogelijkheden worden besproken op 9 juni 2008 in de raad van commissarissen; met uw raad van commissarissen zat u daar dus bij. Bij die gelegenheid zegt u iets heel interessants: het is zuiver om de concessie terug te geven. Waarom zei u dat?

De heer **Meerstadt**: Als je er alles aan doet, als je je best doet om het voor elkaar te krijgen – dat heeft HSA uiteindelijk gedaan – en de bodem van de schatkist komt in zicht, dan moet je natuurlijk beide zijden van het spectrum verkennen: ga je door met een volgende injectie of stop je ermee? Als je er niet in bent geslaagd om dit project tot een succes te maken, dan kun je ook de consequentie trekken om de concessie terug te geven.

De heer **Elias** (VVD): Als u dat zuiver noemt, was het dan dus onzuiver om door te gaan?

De heer **Meerstadt**: Nee. Ik vond dat je eerst de stap moest zetten om netjes de extremen te verkennen. Ik herinner me die discussie nog wel. Zo zit ik ook in elkaar: je moet niet, hop, doorgaan met het volgende onderwerp, maar even afstand nemen. Dit was een majeur evenement. We hadden bedacht dat het op dat moment zou rijden maar het reed niet; ook kwam de bodem van de schatkist in zicht. Dan moet je wel bekijken wat er gebeurt als je zou stoppen. Wat betekent het voor de reiziger, wat betekent het voor onze stakeholders, de aandeelhouder en de concessieverlener?

De heer **Elias** (VVD): Was het een losse flodder of is die mogelijkheid ook daadwerkelijk uitgewerkt?

De heer **Meerstadt**: Ik weet niet of zij is uitgewerkt, maar zij was zeker niet bedoeld als losse flodder maar als een aansporing in de zin van: denk eraan, we moeten echt even afstand nemen en bekijken wat we op dit moment moeten doen.

De heer **Elias** (VVD): Maar goed, die optie is het in ieder geval niet geworden, en diezelfde dag nog niet geworden.

De heer **Meerstadt**: Nee. Ik denk dat de strategische analyse die te allen tijde in dit proces is gemaakt toen ook bleef gelden, namelijk dat NS de logische exploitant van deze concessie is omdat er heel veel samenloop is met het hoofdrailnet, omdat er reizigersbehoeften zijn die over beide sporen gaan. Wij vonden zelf ook dat wij de juiste partij waren om ...

De heer **Elias** (VVD): Allemaal op zich ook betwistbaar, maar vanuit uw visie ... Zo keek u ertegen aan.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Elias** (VVD): Heeft NS Minister Eurlings en/of diens ambtenaren de optie van een faillissement voorgespiegeld?

De heer **Meerstadt**: Ja, volgens mij wel.

De heer **Elias** (VVD): Wanneer en jegens wie?

De heer **Meerstadt**: Dat weet ik niet precies, maar ik weet wel dat op het moment dat ik van HSA hoorde dat dit dreigde, ik een afspraak heb gemaakt met de toenmalige Minister. Ik heb gevraagd om ergens af te spreken. Ik vond het onze plicht om die situatie direct aan te geven. Ik heb toen ook gezegd: als wij samen niets doen, dan gaat dit gebeuren, dus we moeten wat.

De heer **Elias** (VVD): Sorry, ik bedoel niet dat het gebruikt werd als argument om bij de Staat inschikkelijkheid te bewerkstelligen.

De heer **Meerstadt**: Dat bedoel ik ook niet.

De heer **Elias** (VVD): Mijn vraag is er echt op gericht om te achterhalen of u toen het volgende hebt aangegeven of hebt laten aangeven: wij zijn serieus bereid, wij zijn serieus in overleg of wij denken er serieus over na om te stoppen, want het lukt niet.

De heer **Meerstadt**: Ik heb de Minister, zoals ik ook in de raad van commissarissen deed, de smaken aangegeven: er staan een paar mogelijkheden open, wat doen we? Ook zijn taxatie was dat het verstandig zou zijn om door te gaan op dit pad en een faillissement af te wenden.

De heer **Elias** (VVD): Weet u nog wanneer u dat tegen de Minister zei en onder welke omstandigheden?

De heer **Meerstadt**: Ik heb hem ontmoet, terwijl hij een bedrijfsbezoek in Amsterdam-Zuidoost aflegde. Ik kan de datum nazoeken als u daar prijs op stelt.

De heer **Elias** (VVD): Ja, dat stellen wij op prijs. Ik zal even wachten tot u klaar bent met het maken van die notitie. We zullen u er nog wel aan herinneren.

Is deze optie ook besproken met de aandeelhouder, het Ministerie van Financiën, eventueel bij de opening van een ander bedrijfspand?

De heer **Meerstadt**: Sorry, kunt u even wachten? Ik moet echt even opschrijven dat ik de datum van het gesprek met Camiel nazoek.

De heer **Elias** (VVD): Is deze optie ook besproken met de aandeelhouder van dat moment? Dat was eerst het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, maar sinds 2005 de Minister van Financiën. Is de optie om te stoppen en de boel failliet te laten gaan – het is niet gelukt, dat is vervelend – ook besproken met het Ministerie van Financiën en/of Minister Zalm?

De heer **Meerstadt**: Dat antwoord moet ik u schuldig blijven, want de dagelijkse relatie werd door de CFO onderhouden. Dat zou u dus aan hem moeten vragen.

De heer **Elias** (VVD): Vindt u dat dat had moeten?

De heer **Meerstadt**: Ik ben hierover niet geopinieerd. Het is niet aan de orde geweest. Ik weet het gewoon niet.

De heer **Elias** (VVD): In ieder geval gaat het verhaal verder. Bij de HSA was het geld bijna op. Er was sprake van grote politieke druk op de Minister van V en W – niet alleen vanuit NS maar ook vanuit de samenleving – om tot vervoer op de HSL-Zuid te komen. Zat de NS, HSA, daarmee niet in een heel prettige onderhandelingspositie ten opzichte van Minister Eurlings? Er moesten een paar problemen worden opgelost. Daarover gaan we zo praten. Zat u niet gewoon comfortabel in de stoel? De druk van de maatschappij werd steeds maar groter. Iedereen vroeg zich af waar die treinen bleven.

De heer **Meerstadt**: Zo heb ik het helemaal niet ervaren. Het was echt een noodsituatie en we moesten met zijn allen aan de slag om het probleem op te lossen. Er was ook bereidheid bij de Minister om dat te doen.

De heer **Elias** (VVD): Er is toen gewerkt aan een, zoals dat officieel heet «memorandum of understanding», een memorandum van overeenstemming. Dat was een soort totaaldeal, waarin allerlei problemen in één klap heetten te worden opgelost. Dat hebben we al met anderen besproken, maar ik heb er nog een paar vragen over aan u. Er kwam in ieder geval maximaal vier jaar uitstel van betaling voor de concessievergoeding. Ook zou de aanvangsdatum, waarop de boel moest gaan lopen en er voor het eerst treinen zouden gaan rijden en er wat verdiend kon worden, worden verschoven. Was bij beide partijen de indruk dat uitstel van betaling voldoende soelaas zou bieden om op korte termijn een faillissement te voorkomen?

De heer **Meerstadt**: Ja. Op dat moment, met de toen beschikbare informatie, was de cash die we niet hoefden te betalen ... Het was totaal geen reductie in de concessievergoeding; er was alleen een fasering in betaling afgesproken. We hebben geprobeerd om tot een structurele verlaging te komen. Daartoe was de Minister niet bereid, maar er was wel bereidheid om de concessiebetalingen later in de tijd te krijgen, waardoor het cashprobleem dat leidde tot een dreigend faillissement, werd opgelost.

De heer **Elias** (VVD): Daarmee kwam er dus een oplossing voor de korte termijn?

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Elias** (VVD): De commissie stelt zich de vraag of er op die manier niet ook voor de langere termijn een oplossing werd gekozen. Voordat ik dat toelicht, stel ik u eerst de volgende vraag. Was er, volgens uw inschatting destijds, op langere termijn ook steun van de Staat nodig? Op de korte termijn was het probleem van de cashflow opgelost, was de ergste nood gelenigd, maar het structurele probleem was natuurlijk niet opgelost.

De heer **Meerstadt**: Het was nog steeds een heel moeilijke businesscase, maar het zorgde er wel voor dat we niet te maken zouden krijgen met een faillissementsprobleem. Als zich dat al zou voordoen, zou NS extra geld in de kas storten om die periode te overbruggen; vervolgens zouden we het opnieuw bekijken. Op dat moment, met de toen beschikbare informatie, leek dit uitstel echter ook afstel te betekenen.

De heer **Elias** (VVD): Ik kom zo nog op de techniek, maar is er in dat MoU eigenlijk afgesproken dat de Staat de neerwaartse bijstelling van dat bod op een later tijdstip zou accepteren?

De heer **Meerstadt**: Ik heb het stuk bij de hand. Er staat een artikel in waarin onze vraag ...

De heer **Elias** (VVD): Daar kom ik zo op. Maar is het antwoord op mijn vraag: ja?

De heer **Meerstadt**: Volgens mij is dat zo. Als wij alle gegevens die de Staat maar wilde hebben, zouden verstrekken, ook zonder tussenkomst van een derde – dus hupsakee, alles – dan zou dat volgens mij gebeuren.

De heer **Elias** (VVD): Wij beschikken over interne memo's waarin dus ook wordt vastgesteld dat er bij een faillissement op een veel later tijdstip alsnog een lagere gebruiksvergoeding of tariefrestrictie zou komen.

De heer **Meerstadt**: Ja. Volgens mij is dat gewoon voorzien in een van de artikelen.

De heer **Elias** (VVD): In dat memorandum of understanding is een bepaling opgenomen, artikel 14, waarin vermeld staat dat bij dreiging van «discontinuïteit van de diensten», als het dus niet zou werken, de concessievergoeding wel degelijk zou worden aangepast. In die context staat er ook dat de Staat maatregelen zal nemen – ik benadruk: zal nemen – om dat te verzorgen. Dat betekent dat er een soort glasharde afspraak voor de langere termijn, voor de verdere toekomst, is gecreëerd. Klopt dat?

De heer **Meerstadt**: Er staat wat er staat.

De heer **Elias** (VVD): Wij hebben de indruk dat niet alle betrokkenen dat op dat moment zo hebben ervaren.

De heer **Meerstadt**: De stemming was er natuurlijk een van grote dreiging en druk. Je bent dus met z'n allen bezig om dat probleem op te lossen. Wij hadden heel graag een structurele verlaging van de concessiebetaling gezien. Uiteindelijk, in een later stadium, is dat ook gebeurd. De Minister was bereid om een faillissement te voorkomen, gewoon puur in cash. Dit artikel maakte dat twee problemen werden opgelost. Eén: het eindeloze gedoe van wat er wel en niet aan informatie beschikbaar was,

zou geen issue meer zijn, want alles wat er was, zou worden gegeven. Twee: als er een probleem was, zou er ook geacteerd worden. Onze ervaring was namelijk dat er, wat je ook gaf, niets gebeurde.

De heer **Elias** (VVD): In ieder geval is duidelijk dat de NS/HSA-kant van de tafel drommels goed doorhad dat er met het tekenen van dat memorandum ook voor de langere termijn een garantie van de kant van de Staat lag.

De heer **Meerstadt**: Zo is het door ons toen niet ervaren. U schetst het nu als: hoera, het is allemaal geregeld. Dat was helemaal niet onze ervaring.

De heer **Elias** (VVD): Ik stel vragen. Ik vroeg aan u of uw kant van de tafel zich realiseerde dat het ook voor de langere termijn goed geregeld was.

De heer **Meerstadt**: Nee, ik heb niet het idee dat dat de stemming was.

De heer **Elias** (VVD): Was de stemming, het gevoel, dat HSA niet failliet mocht gaan?

De heer **Meerstadt**: Nee. Het was meer: er wordt een oplossing gezocht voor het acute cashprobleem. That's it. Wij wilden eigenlijk meer. Wij waren eigenlijk ook niet superblij.

De heer **Elias** (VVD): De Staat had natuurlijk ook kunnen zeggen: NS, het is jullie dochter, zoek het uit, los het op. Dat is niet gebeurd.

De heer **Meerstadt**: Dat hebben ze niet gedaan, nee.

De heer **Elias** (VVD): U stond er natuurlijk niet op te wachten, maar had u dat niet logischer gevonden?

De heer **Meerstadt**: In dit geval eigenlijk niet, want toen speelde ook de hele discussie over ... Toen hadden we inmiddels al onze bedrijfsonderdelen in de positieve cijfers gekregen. We hadden dus meer geld verdiend. We hadden ook de punctualiteit verbeterd en de klanttevredenheid ongeveer verdubbeld. Er was dus heel veel gebeurd in die tijd. Toen begon de aandeelhouder te zeggen: wij willen eigenlijk ook een superdividend krijgen. Boven op wat er per jaar werd uitbetaald, wilde hij extra geld hebben. Die route is uiteindelijk gekozen en niet de route om NS te vragen om hier nu geld in te stoppen. Overigens zou je als directie van NS altijd hebben moeten kiezen voor de continuïteit en de financierbaarheid van het bedrijf. Dat is onze taak.

De heer **Elias** (VVD): Wat bedoelt u met dat laatste? Wanneer had u dat dan gedaan?

De heer **Meerstadt**: Altijd.

De heer **Elias** (VVD): Waarom had u dat dan niet eerder gedaan?

De heer **Meerstadt**: Dat doen we altijd. De eerste doelstelling voor iedere ondernemingsleider is: de continuïteit van het bedrijf, in het belang van alle stakeholders. Dat is ook precies waarop ik duidde. We hadden als stakeholder de reiziger. Die staat bovenaan. We hadden als stakeholder de Staat, als concessieverlener. We hadden als stakeholder Financiën, als dividendontvanger en uiteindelijk baas van het bedrijf.

De heer **Elias** (VVD): Maar het is toch wel een heel bijzondere ondernemingsfilosofie om dan te zeggen: we gaan zorgen voor de gezondheid van onze dochter HSA door het geld en de voorwaarden bij de Staat te halen?

De heer **Meerstadt**: Zo is het niet gegaan.

De heer **Elias** (VVD): Zo is het hier wél gegaan.

De heer **Meerstadt**: Nee. We hebben toen alleen maar met elkaar afgesproken om een cashtekort te voorkomen.

De heer **Elias** (VVD): Hoe dan ook, op enig moment verplicht NS zich ook om gelden beschikbaar te stellen voor HSA.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Elias** (VVD): Maar dat gebeurt – dat wil ik nog even vaststellen – niet dan nadat de Staat toezeggingen heeft gedaan om ook HSA te redden en beter in positie te brengen met de afspraken zoals die zijn gemaakt in dat fameuze memorandum.

De heer **Meerstadt**: We hebben allebei daar inbreng in geleverd: de Staat en NS als aandeelhouder.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb nog een paar vragen over de buitenlandplannen. Misschien is het echter verstandig om op dit punt eerst nog even naar collega Van Gerven te gaan.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik wil nog even naar het punt «de toekomst» in het memorandum van overeenstemming. In het memorandum zien we niet de harde toezegging staan dat HSA coûte que coûte gered zal worden. Tenminste, er zijn verschillende interpretaties van artikel 14. Laat ik het zo zeggen. Heeft het ministerie niet een mondelinge toezegging gedaan in de trant van: luister eens, wij gaan in de toekomst een faillissement voorkomen, mocht dat aan de orde zijn?

De heer **Meerstadt**: Nee. Wat op papier staat, is wat er is afgesproken. Er was ook niet de bereidheid om iets te doen aan de hoogte van de concessiebetaling. Men wilde alleen iets doen aan de timing. Dat is pas later gekomen, toen de volgende Minister kwam. Zij heeft direct aan het begin gezegd: ik weet dat dit een probleem is en ik weet dat ik daar mijn tanden in moet zetten, ik ga dit oppakken.

De heer **Van Gerven** (SP): Hoe kan het dan dat in een verslag van NS het volgende staat? Er zijn handtekeningen gezet onder het memorandum van overeenstemming. Een harde toezegging van de Staat om HSA te redden, kon niet vanwege regels van staatssteun en het aanbestedingsrecht. Dat konden we niet in het memorandum opnemen. Maar mondeling is door de Staat wel toegezegd dat men HSA niet failliet zal laten gaan, want daar heeft de Staat geen belang bij.

De heer **Meerstadt**: Ik ken het betreffende stuk niet. Misschien kunt u mij iets helpen. Wie heeft dat geschreven? En waar is dat ...

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is in de aandeelhoudersvergadering aan de orde geweest. NS constateert zelf het volgende. Een aantal dingen is opgeschreven, maar achter de schermen is ook gezegd: luister, het is niet

in het belang van de Staat dat HSA failliet gaat. Dat is ook gecommuni- ceerd aan NS. NS heeft dat ook zelf genoteerd.

De heer **Meerstadt**: Welke aandeelhoudersvergadering was dat?

De heer **Van Gerven** (SP): Dat was in het voorjaar van 2009.

De heer **Meerstadt**: Van wie, van welk bedrijf?

De heer **Van Gerven** (SP): Het was een algemene aandeelhoudersverga- dering van HSA.

De heer **Meerstadt**: Dat zou u aan de financieel directeur moeten vragen, want dat weet ik niet precies.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik vraag het u, omdat u bij het memorandum betrokken bent geweest. Toch?

De heer **Meerstadt**: Ik was zeker zo nu en dan bij de gesprekken betrokken, maar ik kan me dit specifieke punt niet herinneren.

De heer **Van Gerven** (SP): U kunt zich dat specifieke punt niet herinneren. Maar het was kennelijk wel bekend bij anderen.

De heer **Meerstadt**: Dat zou kunnen. Ja, kennelijk. U zegt het. U citeert ergens uit, maar ik ken dat stuk niet. De aandeelhoudersvergaderingen werden geleid door mijn collega, de directeur Financiën.

De heer **Van Gerven** (SP): We mogen dus constateren dat het wel bekend was bij de directeur Financiën ...

De heer **Meerstadt**: Dat lijkt me wel.

De heer **Van Gerven** (SP): ... maar niet bij u. Het was dus wel bij NS bekend dat de Staat ook in de toekomst een faillissement niet zou laten gebeuren.

De heer **Meerstadt**: Ik heb het zelf nooit zo beleefd. Ik heb het zelf zo beleefd: we vonden dat we niet hadden gekregen wat we wilden, namelijk een structurele aanpassing van ...

De heer **Van Gerven** (SP): U hebt gezegd dat u het zelf niet wist, maar dat de heer Niggebrugge, uw compagnon, de financiële man, het wel wist.

De heer **Meerstadt**: Ik heb gesuggereerd om het aan hem te vragen, want ik weet niet precies de context van die vergadering. Normaal gesproken zit hij dergelijke vergaderingen voor.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar het is zo'n majeure kwestie: het faillissement van HSA, dat als een molensteen om uw nek hangt, al jarenlang. Dan moet toch ook het langetermijnperspectief zijn gespiegeld?

De heer **Meerstadt**: Ik weet niet meer en niet minder dan wat er in de tekst van die overeenkomst staat.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik constateer dat u zich dat niet kunt herin- neren.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De **voorzitter**: U zegt dat u het niet weet. Ik wil u toch nog even die zinsnede voorhouden: «Een harde toezegging van de Staat om HSA te redden, kon om redenen van staatssteun en aanbiedingsrecht niet in het MoU worden opgenomen. Mondeling is echter door de Staat wel toegezegd dat men HSA niet failliet zal laten gaan. De Staat heeft daar geen belang bij.» Als u dat nu zo hoort, wat vindt u daar dan van?

De heer **Meerstadt**: Ik kan die redenering wel volgen. Ik heb zojuist ook al geprobeerd om u dat uit te leggen: er zijn verschillende stakeholders van NS en in the end wordt óf Financiën ergens beter van, óf de concessieverlener. Ik snap dus dat je als Staat die integrale afweging maakt. Ik vind dat logisch. Alleen die specifieke zinsnede herken ik niet zo goed.

De **voorzitter**: Snapt u ook dat de commissie, deze zinnen van de financiële man lezende, het idee kan krijgen dat HSA, NS comfort had?

De heer **Meerstadt**: Zo heb ik het niet ervaren. Het was een behoorlijk ingewikkelde onderhandeling.

De **voorzitter**: Ik vraag niet of u het zo ervaren hebt. Als ik het u nu zo voorhoud, snapt u de indruk bij de commissie dat hierdoor bij de financiële mensen en de andere mensen die daarbij aanwezig waren, comfort ontstond?

De heer **Meerstadt**: Ik kan me dat voorstellen op basis van die zinsnede. Ik kan het alleen niet bevestigen. Dat is echt aan hen.

De **voorzitter**: Dat zou een vraag zijn die u niet kunt beantwoorden op basis van feiten. Dat willen we ook niet van u. Ik wilde dit alleen even bevestigd zien.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb nog een paar vragen over de buitenlandplannen. De tijd schrijdt voort. Op 1 maart 2010 hebt u een gesprek met Minister Eurlings, dan inmiddels demissionair Minister Eurlings. In dat gesprek meldt u dat de businesscase, het ondernemingsplan, de positie van HSA nog weer veel slechter is dan voorzien. Dat is natuurlijk slecht nieuws. Daar kan ik me iets bij voorstellen. Eind september 2010 wordt duidelijk dat Abellio, het bedrijfsonderdeel van NS dat de buitenlandse activiteiten uitvoert, wellicht Arriva Duitsland wil overnemen. Daarover verschijnen berichten in de Duitse Financial Times. Ik kan me voorstellen dat dat politiek een beetje moeilijk lag: naar aanleiding van de problemen bij HSA doet u een beroep op de Staat, maar tegelijkertijd heeft het Nederlandse bedrijf NS grote buitenlandse investeringsplannen, met kennelijk een krachtige portemonnee daarvoor. Hoe keek u daar destijds tegen aan?

De heer **Meerstadt**: Uiteindelijk doe je wat het beste is voor de reizigers en handel je volgens je strategie. We hadden daar een heel beeld over, dat we overigens ook gedeeld hebben met de Staat als aandeelhouder. Ook de concessieverlener hebben we netjes op de hoogte gehouden. Ik zie het dus als een logische stap, die paste in de buitenlandse activiteiten van NS, die overigens niet in mijn portefeuille zaten.

De heer **Elias** (VVD): Nee, maar het gaat even over die, op zijn zachtst gezegd, problematische samenhang tussen die twee op zichzelf staande feiten.

De heer **Meerstadt**: Nogmaals, je bent er uiteindelijk voor om het bedrijf continuïteit te geven. NS had, zoals blijkt uit dit heel schrijnende voorbeeld, heel weinig ervaring in het bieden in concurrentie. Die ervaring is langzamerhand opgebouwd. Dat was een van de doelen om te bieden op buitenlandse, en overigens ook op binnenlandse, concessies. Die strategie stond als een paal boven water. Bovendien kon er ook geld mee worden verdiend. Ook dat was goed voor de aandeelhouders en stakeholders. Het was ook goed voor de reizigers, want dan konden we blijven investeren. Die twee dingen gaan dus hand in hand. Ze gaan ook niet ten koste van elkaar.

De heer **Elias** (VVD): In oktober 2010 neemt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat contact met u op over deze kwestie. Weet u nog wie dat was?

De heer **Meerstadt**: Was dat op het moment van overgang van het ene kabinet naar het andere?

De heer **Elias** (VVD): Nee, het gaat specifiek over deze zaak: de ambities van NS in Duitsland versus de wens om een beroep op de Staat te doen vanwege de problemen bij HSA.

De heer **Meerstadt**: Dat kan ik niet zo zeggen. Kunt u me iets helpen?

De heer **Elias** (VVD): Minister Eurlings wilde op dat moment alsnog garanties van NS voor HSA, nu NS kennelijk dergelijke grootse plannen in Duitsland had. Vond u dat een gerechtvaardigd verzoek?

De heer **Meerstadt**: Nee. Maar het ging wel degelijk over die overgang van het ene kabinet naar het andere kabinet. Het was op 13 oktober dat jaar. Ik weet het nog precies. Toen kreeg ik een telefoontje van de directeur Spoor, die zei: de Minister wil eigenlijk de erfenis die hij heeft, niet overdragen aan de volgende Minister; wij willen vandaag de toezegging dat NS een ongelimiteerde garantie geeft voor alle toekomstige problemen die er nog kunnen zijn in het HSA-dossier. Ik heb daarin de koppeling met buitenlandactiviteiten niet gehoord. Misschien is die genoemd. Ik weet echter wel wat de vraag was. Ik heb geantwoord dat het dwars door alle governance voor het leiden van een gewoon bedrijf heen gaat en ook dwars door onze onderlinge relaties. Als ik het al zou willen, zo zei ik ook, dan kan ik dat niet in één dag regelen, want dat vraagt goedkeuring van de hele directie en van de raad van commissarissen. Het is allemaal ook weer even snel verdwenen als het is opgekomen.

De heer **Elias** (VVD): Weet u wat de Minister van Financiën, de aandeelhouder, van dit idee vond?

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Elias** (VVD): Was het juridisch mogelijk dat de aandeelhouder, de concessieverlener of het beleidsdepartement een dergelijke voorwaarde zou stellen?

De heer **Meerstadt**: Ik weet het niet. Dat moet u echt aan hen vragen.

De heer **Elias** (VVD): Nee. Als NS bent u de baas van HSA. U zit in de directie van NS.

De heer **Meerstadt**: Wij waren een van de aandeelhouders.

De heer **Elias** (VVD): Vanuit uw perspectief hebt u moeten kunnen beoordelen of die vraag misschien wel buiten de orde was.

De heer **Meerstadt**: Ik snap niet precies waar u naartoe wilt.

De heer **Elias** (VVD): Naar een antwoord.

De heer **Meerstadt**: Volgens mij is dit iets wat tussen Financiën en Verkeer en Waterstaat, of I en M, speelde. Toch niet met ons?

De heer **Elias** (VVD): De vraag is: was de aandeelhouder of was het Ministerie van V en W – dat zijn twee verschillende – überhaupt gerechtigd om u de vraag te stellen: als u in Duitsland zo flink wilt gaan uitpakken, zou u dan eerst zelf ook wat meer uw best willen doen om HSA te redden?

De heer **Meerstadt**: Zij zijn de aandeelhouder. Zij kunnen iedere vraag aan ons stellen. Zij hebben die vraag niet gesteld.

De heer **Elias** (VVD): Welke afspraken hebt u uiteindelijk met de Staat gemaakt over deze buitenlandplannen?

De heer **Meerstadt**: Het was een investering van een zodanig niveau dat wij daarvoor geen goedkeuring hoefden te vragen. Wij hielden echter het Ministerie van Financiën, via onze directeur Financiën, op de hoogte van iedere stap die we zetten. Wij hebben overigens uiteindelijk niet geboden, omdat wij het veel te duur vonden.

De heer **Elias** (VVD): Het is weggeleden.

De heer **Meerstadt**: Het is actief niet vervolgd door ons, omdat wij het gewoon geen goede, attractieve transactie vonden.

Het verhoor wordt van 13.39 uur tot 13.53 uur geschorst.

De heer **Van Gerven** (SP): Een vraag die mij, gehoord dit verhoor tot nu toe, bezighoudt, is: waarom heeft NS HSA eigenlijk niet gered?

De heer **Meerstadt**: Als zoiets al zou spelen, dan doe je dat in goed overleg met de concessieverlener. Het is echter gewoon niet aan de orde geweest, omdat er heldere afspraken lagen over wat er zou gebeuren als het bedrijf in problemen zou komen. Het was de wens van de Staat om een apart bedrijf te maken. Zo is het ook telkens behandeld.

De heer **Van Gerven** (SP): Mijn vraag was: waarom heeft NS HSA niet gered?

De heer **Meerstadt**: Omdat het niet aan de orde was.

De heer **Van Gerven** (SP): HSA verkeerde in acute liquiditeitsproblemen. Er was de dreiging van per direct een faillissement. Dus nogmaals de vraag: waarom heeft NS HSA niet gered?

De heer **Meerstadt**: Omdat het niet aan de orde was.

De heer **Van Gerven** (SP): Het was wel aan de orde, die vraag.

De heer **Meerstadt**: Nee, want er waren heldere afspraken gemaakt over wat er moest gebeuren als het bedrijf in de problemen zou komen. Daarin hadden meerdere partijen een rol te spelen, dus ook NS. NS heeft logischerwijze ook bijgedragen, voor de continuïteit.

De heer **Van Gerven** (SP): Zou u zelf bijdragen in een bedrijf waarvan u de vooruitzichten niet kent? Waarom zou de Staat dat dan wel moeten doen?

De heer **Meerstadt**: Omdat bij dreigende discontinuïteit er reden is voor een gesprek en dan wordt bekeken hoe die kan worden afgewend.

De heer **Van Gerven** (SP): Had het er dan mee te maken dat het niet kon, in uw optiek? U zegt: de reden was dat we dan zouden investeren in een bedrijf dat niet levensvatbaar was.

De heer **Meerstadt**: Als statutaire directie van het moederbedrijf moet je altijd kijken of je geen goed geld naar kwaad geld gooit. Dat was hier zeker aan de orde. Daar moet je dus voorzichtig mee zijn. In een overleg kan echter alles tot stand komen, en dat is ook gebeurd.

De heer **Van Gerven** (SP): Dus u zegt: in het kader van good governance, om het maar met een duur woord te zeggen, was het voor ons als aandeelhouder niet verantwoord om op dat moment nog verder te investeren in HSA.

De heer **Meerstadt**: Nee. We hebben wel verder geïnvesteerd en we hebben ook gegarandeerd dat we het bedrijf in leven zouden houden als een nieuw probleem zich zou voordoen. Er is dus wel degelijk geïnvesteerd. Er is ook geïnvesteerd gebleven in bijvoorbeeld de materieelwerkplaats, die op dat moment werd gebouwd. In samenspraak met de concessieverlener is echter wel bekeken wie welk vraagstuk voor zijn rekening zou nemen. De Staat deed eigenlijk niets anders dan zeggen: wij willen precies dezelfde concessiebetaling hebben, maar later. Er is dus ook niet heel veel geld gevloeid.

De heer **Van Gerven** (SP): Het acute liquiditeitsprobleem was opgelost ...

De heer **Meerstadt**: Afgewend.

De heer **Van Gerven** (SP): ... en de betalingen waren naar achteren geschoven, met rente.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik wil met u door naar het onderhandelakkoord. Dan zijn we in een latere fase: 2010, 2011. Ik ga met u een aantal technische punten langs die voor ons als commissie van groot belang zijn, omdat we willen weten in hoeverre er een samenhang was tussen de financiële problemen van NS-dochter HSA enerzijds en de uiteindelijke concessie die moederbedrijf NS later, aan het eind van het traject, kreeg voor het gewone spoor in Nederland, het hoofdrailnet. Het is een hele

serie vragen. Ik verzoek u om zo kort, bondig en feitelijk mogelijk op deze reeks van vragen te antwoorden.

De heer **Meerstadt**: Ik zal het proberen.

De heer **Van Gerven** (SP): Ruim een jaar na ondertekening van het memorandum – dat was in januari 2009, als ik het mij goed herinner – zijn voor HSA de financiële vooruitzichten nog verder verslechterd. Tot welk bedrag was het verwachte verlies inmiddels opgelopen?

De heer **Meerstadt**: Dat weet ik niet uit mijn hoofd.

De heer **Van Gerven** (SP): U weet daar niets van?

De heer **Meerstadt**: Niet uit mijn hoofd.

De heer **Van Gerven** (SP): In welke orde van grootte was het? Het was substantieel hoger. Ik heb u zojuist de cijfers van McKinsey genoemd. Het was in de orde van grootte van maximaal bijna 1 miljard, in het negatiefste scenario. Werd dat scenario bewerkstelligd?

De heer **Meerstadt**: Het tekende zich af zoals verwacht. Dat klopt. Maar ik weet niet de precieze getallen uit mijn hoofd, zoals ik al zei.

De heer **Van Gerven** (SP): Mogen we toch concluderen dat het in de orde van grootte van ruim 1 miljard was?

De heer **Meerstadt**: Volgens mij weet u het. Ik weet het echt niet. Dan is het beter dat u mij zegt hoeveel het was.

De heer **Van Gerven** (SP): U gaat dan weer praten. U bent daar nadrukkelijk bij betrokken. Ik neem aan dat die bedragen toen over tafel zijn gegaan.

De heer **Meerstadt**: Ik weet ze niet exact.

De heer **Van Gerven** (SP): Hebt u ze wel geweten?

De heer **Meerstadt**: Ik was op dat moment geen portefeuillehouder. Ik was toen president-directeur. Ik stond dus iets meer op afstand. U zou me dus echt even helpen als u zegt hoe groot het ongeveer was.

De heer **Van Gerven** (SP): Toen werd gezegd: minimaal 100 miljoen tot maximaal 1.100 miljoen. Dat waren toen de vooruitzichten van de businesscase. Tussen het memorandum en die nieuwste cijfers zat eigenlijk maar één jaar. We zien dus een enorme duik in de financiële perspectieven, in negatieve zin. Was die duik in 2008, eind 2008 niet te voorzien geweest?

De heer **Meerstadt**: Nee. In 2008 hebben we gewerkt met de laatste beschikbare cijfers die HSA had. De nieuwe situatie ontstond op basis van een nieuwe ronde van verificatie van de businesscase die HSA had uitgevoerd.

De heer **Van Gerven** (SP): Wat waren de nieuwe feiten? Op basis waarvan is die businesscase zo verslechterd?

De heer **Meerstadt**: Ik heb het idee dat OC&C is gevraagd door de directie van HSA en dat die een businesscase hebben gemaakt, waarin het interne probleem van minder dan verwachte reizigersgroei en het probleem met het aantal mensen dat zou overgaan van de auto naar de trein stonden. Volgens mij waren dat de majeure componenten daarin. Verder waren er nog allerlei andere kosten die uit de hand liepen, althans die hoger waren dan gedacht in de opstelling van 2008.

De heer **Van Gerven** (SP): Dus de prognoses van de reizigersaantallen verslechterden en de kosten voor het materieel en andere zaken stegen.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar waardoor kwam dat? Waardoor kwam die acute verslechtering? In 2008 was er ook naar gekeken.

De heer **Meerstadt**: Ja, maar in 2008 – ik zei dat zonet al – vroegen we ook al om vermindering van de concessiebetaling. Het was voor ons duidelijk ...

De heer **Van Gerven** (SP): Het gaat me niet om waar u om vroeg. Mijn vraag was ... U hoorde mijn inleiding, met de vraag om kort en bondig te antwoorden. Mijn vraag was: wat waren de factoren waardoor die businesscase in één jaar zo verslechterde?

De heer **Meerstadt**: Die heb ik u net geschetst.

De heer **Van Gerven** (SP): Waarom daalden die reizigersprognoses ineens zo? Was dat al niet veel eerder voorzien?

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): Men ziet dat in 2010 wel, maar daarvoor had men nog niet in de gaten dat het zo dramatisch was.

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): Zo moet ik dan constateren dat u het meldt. Heeft NS in de aanloop naar het onderhandelakkoord opnieuw het faillissement aan de orde gesteld?

De heer **Meerstadt**: De berekeningen waren helder, dus: ja. Het zou uitlopen op een faillissement; dat kon niet anders. Dat moest je proberen te vermijden.

De heer **Van Gerven** (SP): Toen was al zonneklaar: als we niets doen, gaat de zaak failliet.

De heer **Meerstadt**: Daarvoor ook al. In 2008 ook al.

De heer **Van Gerven** (SP): Toen zou de zaak ook failliet gaan als er niet ...

De heer **Meerstadt**: Toen was er ook een dreigende discontinuïteit. Dus gingen we met elkaar spreken.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is dus gebeurd. Zat HSA wat betreft de onderhandelingen toch in een soort zetel? Er was dat memorandum van overeenstemming en daarin stond: bij een dreigend faillissement zal de Staat helpen.

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): Waarom niet?

De heer **Meerstadt**: U vroeg: zaten ze in een zetel? Ik weet niet waarom. Ze zaten er niet in.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar waarom zaten ze niet in die zetel?

De heer **Meerstadt**: Omdat ze er niet in zaten. Ik kan daar geen reden voor geven.

De heer **Van Gerven** (SP): Ze hadden toch een voorkeurspositie, een comfortpositie?

De heer **Meerstadt**: Zo is het niet gegaan. De toen aantredende Minister heeft meteen haar tanden in dit dossier gezet en gezegd: ik ga dit oplossen. Daarvoor was er sprake van uitstel.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat was Minister Schultz.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Zij zei: ik ga dit oplossen. Dus zat HSA in een zetel.

De heer **Meerstadt**: Nee. Oplossen betekent dat je met beide partijen kijkt hoe je uit het vraagstuk komt. U weet het eindplaatje ervan: NS investeert in totaal 7 miljard in deze hele onderneming. Het gaat dus over heel veel geld. Ook de Staat investeert er heel veel in. Dus beide partijen hebben hun verantwoordelijkheid genomen. Het was voor het eerst dat er kon worden gesproken over de hoogte van de concessiebetalingen.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat was op dat moment voor het eerst weer mogelijk, constateert u. Stelde de wijzigingsprocedure nog bepaalde beperkingen aan de mate waarin de overheid zou kunnen helpen?

De heer **Meerstadt**: Jazeker. Er moet permanent worden getoetst of het voldoet aan de regels voor staatssteun, aan die van normaal zakelijk verkeer en dat soort zaken.

De heer **Van Gerven** (SP): Dus die staatssteun was een belangrijke toetssteen. Waren er nog andere?

De heer **Meerstadt**: De regels van normaal economisch verkeer.

De heer **Van Gerven** (SP): De marktregels, zeg maar, dus aan de andere kant.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Bood de wijzigingsprocedure betreffende de concessieovereenkomst voldoende mogelijkheden om de zaak op te lossen?

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Hoe is het probleem dan opgelost?

De heer **Meerstadt**: Uiteindelijk is ervoor gekozen om de vraagstukken van het hogesnelheidsvervoer en het binnenlandse reizigersvervoer, dus de hoofdrailnetconcessie, samen te bekijken en daarover gezamenlijke nieuwe afspraken te maken.

De heer **Van Gerven** (SP): Daar gaan we zo nog op door. Kun je constateren dat de oplossing waar u zojuist over begon, niet binnen het raam van die concessieovereenkomst was?

De heer **Meerstadt**: Nee, dat kun je niet constateren.

De heer **Van Gerven** (SP): Waarom niet?

De heer **Meerstadt**: Er is netjes een ontvlechting gemaakt tot de afloop, in 2015, van het hoofdrailnetcontract en voor daarna zijn er nieuwe afspraken gemaakt. Datzelfde geldt voor het HSA-vraagstuk. Dus het kan ...

De heer **Van Gerven** (SP): Maar de concessieovereenkomst voor de hsl liep toch veel langer dan tot 2015?

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Is niet gewoon de concessieovereenkomst afgeschaft en vervangen door iets nieuws?

De heer **Meerstadt**: Er is precies recht gedaan aan alle stappen die nodig waren om die oplossing met elkaar te verkennen.

De heer **Van Gerven** (SP): Mijn vraag daarvoor was: had het binnen het kader van de concessieovereenkomst, namelijk via de wijzigingsprocedure, kunnen worden opgelost?

De heer **Meerstadt**: Je kunt tot iedere afspraak komen zolang je recht doet aan de vragen van mededinging, staatssteun en normaal zakelijk verkeer.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: er was een concessieovereenkomst, maar er zijn nog algemenere regels van staatssteun en mededingingsrecht, en vooral die zijn als toetssteen gebruikt om tot oplossingen te komen.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): En daarmee is de concessieovereenkomst uiteindelijk toch verdwenen.

De heer **Meerstadt**: Ja, die is opgegaan in een groter geheel.

De heer **Van Gerven** (SP): Van wie kwam eigenlijk dat idee om de concessieovereenkomst uit 2001 helemaal te veranderen of terzijde te schuiven en de concessie voor het hoofd railnet en die voor de hogesnelheidslijn in elkaar te schuiven?

De heer **Meerstadt**: Ik kan me dat niet precies herinneren. Het is in gezamenlijkheid tot stand gekomen. Er waren werkgroepen aan de slag. Ik heb er zo nu en dan, als mijn collega op vakantie was, ook zelf weleens in gezeten. Het was echt een kwestie van samen optrekken. Eigenlijk werd wat we altijd al hadden gewild, hier heel productief ...

De heer **Van Gerven** (SP): Wie was de eerste onderhandelaar, gesprekspartner vanuit NS? U was dat niet.

De heer **Meerstadt**: Nee. Mijn collega die op dat moment verantwoordelijk was voor HSA.

De heer **Van Gerven** (SP): Wie was dat?

De heer **Meerstadt**: Mevrouw Van Vroonhoven.

De heer **Van Gerven** (SP): In dat hele traject van het onderhandelakkoord was zij de eerstverantwoordelijke.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): En u was er, als primus inter pares, ...

De heer **Meerstadt**: ... zo nu en dan bij. Ik nam dan voor haar waar.

De heer **Van Gerven** (SP): Wat betreft dat onderhandelakkoord: klopt het dat NS aanvankelijk niet zo'n voorstander was van dat integreren, omdat NS dan weer verantwoordelijk zou worden voor de verliezen van HSA, voor de toekomstige verliezen op de hsl?

De heer **Meerstadt**: Ja. De eerste reflex bij ons was: oei, dat kan weleens een heel open einde worden. Dat herinner ik me nog wel.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar later is dat veranderd.

De heer **Meerstadt**: Ja. Misschien hebt u gezien dat in de aanloop naar 2008 eigenlijk precies dezelfde afweging speelde: moeten we alleen dit vraagstuk oplossen of moeten we het combineren met meerdere problemen? Toen was dat ingebracht door de Staat, omdat de Staat ertegen opzag om zuiver en alleen het HSA-vraagstuk op te lossen. Ook nu was dit aan de orde.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik citeer even mevrouw Van Vroonhoven, op 21 januari 2011: «De overheid lijkt de voorkeur te geven aan integreren in het hoofd railnet, omdat NS dan zelf verantwoordelijk is voor toekomstige verliezen en dit dus in de optiek van de Staat een finale oplossing is. Om dezelfde reden is dit voor NS geen nastrevenswaardig alternatief.» Herkent u dit? U hebt zojuist ...

De heer **Meerstadt**: Jazeker, want dit is aan de raad van commissarissen gestuurd en wij lezen alles wat aan de raad van commissarissen wordt gestuurd.

De heer **Van Gerven** (SP): Kijk, dat herinnert u zich heel goed.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is mooi.

De heer **Meerstadt**: Het is ook dichterbij. Het is wat korter geleden. Dan is herinneren dus wat makkelijker.

De heer **Van Gerven** (SP): Als u zich dingen herinnert, is dat heel goed.

De heer **Meerstadt**: Ik heb een vrij goed geheugen.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik herinner mij ook dat u zojuist zei: we waren in eerste instantie niet zo blij, want dan zouden alle risico's, de potentiële verliezen naar ons toe komen. U zei destijds: we gaan dat verknopen met een aantal andere zaken. Kunt u schetsen waarmee u het hebt verknoot?

De heer **Meerstadt**: Nee, ik schetste het juist andersom: ook, of juist, de Staat had de behoefte om het aan andere dossiers te koppelen, omdat er meerdere dingen lagen die dan tegelijkertijd konden worden opgelost. Ook voor de reiziger was het beter, want uiteindelijk ...

De heer **Van Gerven** (SP): Kunt u een paar van de opmerkelijkste zaken noemen die er ook bij betrokken werden, afgezien van het oplossen van de hogesnelheidslijnproblematiek? Waar moeten we aan denken?

De heer **Meerstadt**: Bijvoorbeeld de continuïteit van de hoofdtrainnetconcessie, dat andere grote item. Maar ook: wat is in het belang van de reizigers? Er lag bijvoorbeeld schaarse, heel dure infrastructuur. Als je dit zou doen, dan zou je die ook kunnen gebruiken, wat de facto nu ook gebeurt. Kunstwerken die je anders had moeten aanleggen – ProRail moet dat doen – hoeft je nu niet aan te leggen, omdat je voldoende capaciteit op de hogesnelheidslijn hebt om er treinen overheen te laten rijden. Dat is ook onderdeel van de uiteindelijke oplossing geworden.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: het kwam NS wel goed uit als we de hsl ook voor gewone intercity's zouden kunnen benutten.

De heer **Meerstadt**: Ja. En de Staat ook. Daardoor waren er geen investeringen nodig die anders wel nodig waren geweest. Die doen zij normaal.

De heer **Van Gerven** (SP): We kunnen zeggen dat u aanvankelijk wat gereserveerd was vanwege de mogelijke financiële consequenties.

De heer **Meerstadt**: Ik snap niet goed wat uw vraag is.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik heb zojuist het standpunt van Van Vroonhoven, van 21 januari, geciteerd.

De heer **Meerstadt**: Zou u het nog een keer willen zeggen? Ik snap namelijk niet precies wat u vraagt.

De heer **Van Gerven** (SP): U hebt toch net dat citaat gehoord?

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): U herinnert zich van de laatste jaren alles heel goed.

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

De heer **Van Gerven** (SP): Ik heb zojuist mevrouw Van Vroonhoven geciteerd. Zij zei: dat voorstel om tot integratie over te gaan, is niet nastrevenswaardig, omdat dat financieel slecht is voor NS.

De heer **Meerstadt**: En wat is uw vraag?

De heer **Van Gerven** (SP): Mijn vraag was: waarom neemt u niet toch dat verlies voor lief? Dat hebt u in 2001 wel gedaan.

De heer **Meerstadt**: Ik begrijp absoluut uw vraag niet.

De heer **Van Gerven** (SP): In 2001 hebt u dat verlies voor lief genomen en een hoog strategisch bod gedaan.

De heer **Meerstadt**: Ik heb dat verlies niet genomen. Ik was er niet bij in 2001.

De heer **Van Gerven** (SP): In 1999 heeft NS het IC Max-bod gedaan. Kunt u zich dat herinneren?

De heer **Meerstadt**: Ik weet dat dat bod is gedaan, maar ik was er niet bij.

De heer **Van Gerven** (SP): En u weet ook dat dat ging om integratie?

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat weet u. Weet u ook dat dat verlieslatend was voor het hsl-stuk?

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): Mijn vraag was de volgende. Toen, in 1999, was de hsl verlieslatend, maar dat was toen voor NS geen probleem. Kennelijk was het op 21 januari 2011 voor mevrouw Van Vroonhoven wel een probleem.

De heer **Meerstadt**: Ik kan uw redenering niet meemaken. Ik heb er ook geen mening over.

De heer **Van Gerven** (SP): Begrijpt u de redenering?

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): U begrijpt het niet? In 1999 neemt NS wel dat verlies. U zegt eigenlijk: dan hebben we het geïntegreerd en helemaal. In 2011 zegt u aanvankelijk: dat gaan we niet doen. En dat terwijl je eigenlijk zou kunnen zeggen: dat is binnen, we hebben het hoofdrailnet en de hsl allebei!

De heer **Meerstadt**: U vraagt mij te speculeren over iets wat ik gewoon niet weet.

De heer **Van Gerven** (SP): Nee, ik vraag u niet om te speculeren. Ik geef alleen aan: zo dacht NS er in 1999 over. Dan is het toch vreemd als NS begin 2011 een ander standpunt inneemt?

De heer **Meerstadt**: Ik vind dat niet vreemd. De situatie was totaal anders. U hebt zelf geschetst hoeveel jaar ertussen zit. Ik kan er niet meer van maken dan dat.

De heer **Van Gerven** (SP): U kunt dat niet volgen.

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): U kunt ook niet volgen waarom NS eerst het ene standpunt had en begin 2011 een ander standpunt.

De heer **Meerstadt**: U vraagt mij over iets te oordelen wat ik niet voldoende begrijp, dus kan ik überhaupt geen antwoord geven. Het gaat ook over een tijd dat ik daar niet was. Ik kan er dus echt niet meer over zeggen.

De heer **Van Gerven** (SP): We hebben dat in ieder geval geconstateerd. U zou kunnen zeggen: NS wil wel beide concessies, maar niet de verliezen.

De heer **Meerstadt**: U weet hoe het uiteindelijk is gelopen. Er is een geïntegreerde concessie gekomen. U hebt gelezen dat mijn collega, terecht, zegt: we moeten oppassen, want het kan weleens een openeindeverhaal worden. We zijn er met ons volle verstand in gestapt. In de loop van de onderhandelingen is gebleken dat dit een begaanbaar pad was.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: het is een begaanbaar pad. Kunt u de juridische risico's schetsen? Je stopt met een concessieovereenkomst. Van een aanbestedingstraject ga je als het ware weer naar een soort gunning. Kunt u de juridische risico's schetsen die toen speelden?

De heer **Meerstadt**: Die zijn dezelfde als die welke ik u zojuist aangaf: risico's op het gebied van mededinging, op het gebied van staatssteun en op het gebied van het normale zakelijke verkeer met elkaar. Die zaken moet je goed voor elkaar hebben, want anders houdt zo'n overeenkomst geen stand.

De heer **Van Gerven** (SP): Is het op die twee elementen getoetst?

De heer **Meerstadt**: Ja, permanent.

De heer **Van Gerven** (SP): Permanent. U zegt: dat is haalbaar. U hebt dat ook met uw eigen juridische afdeling getoetst?

De heer **Meerstadt**: Ja. Logischerwijze werkte die op dit punt samen met de landsadvocaat.

De heer **Van Gerven** (SP): De landsadvocaat heeft getoetst op de elementen van staatssteun en mededingingsrecht ...

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): ... en geoordeeld dat het kon.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: dat was in ieder geval een haalbare zaak.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Vanuit Europa is de integratie van de concessies kritisch gevolgd. De Europese Commissie keek met argusogen naar een concessie die lang was, die breed was en waar ook nog het internationale vervoer in zat, omdat daarmee concurrentie werd uitgesloten. Hebt u er ooit zorgen over gehad dat de Europese Commissie zou zeggen: die integratie kan helemaal niet?

De heer **Meerstadt**: Het was een vraagpunt. Maar kijk wat Frankrijk doet, kijk wat Duitsland doet. Deze veel grotere landen deden dat al vanaf het begin. Zij hebben nooit zo'n idiote toestand met een aanbesteding gedaan. Zij hebben al direct deze oplossing gekozen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Het was voor u dus geen zorgpunt, kijkend naar de ontwikkelingen in andere landen?

De heer **Meerstadt**: Je moest er rekening mee houden. En de ontwikkelingen in de andere landen zijn heel helder. Nederland loopt voorop in zijn pogingen om in concurrentie zaken aan te besteden en om zijn infrastructuur helemaal te scheiden. De Duitsers doen het heel anders, en de Fransen ook. Zij hebben een integraal treinbedrijf.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Hebt u daarover ook juridisch advies gevraagd, specifiek ook wat betreft het Europese aspect?

De heer **Meerstadt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Wat waren voor NS de doorslaggevende inhoudelijke gronden om te zeggen: het kan wel? Er zijn vanuit Europa namelijk ook gronden op basis waarvan je een concurrentiedeel kunt uitsluiten. Wat gaf de doorslag, wat waren de argumenten voor u om te zeggen: we hebben er vertrouwen in?

De heer **Meerstadt**: Precies hetzelfde als wat speelde aan het eind van de jaren negentig, zoals mij is verteld: ook toen kon de Staat gewoon kiezen om onderhands te gunnen of het via een aanbesteding te doen. In het kader van het marktdenken is toen gekozen voor een openbare aanbesteding, met alle resultaten die we hier goed hebben besproken. Nu werd gekozen voor een onderhandse gunning.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik hoor nog niet van u wat de concrete argumenten waren op basis waarvan, waarschijnlijk ook uit juridische hoek, het advies kwam dat het kon. Wat waren de argumenten op basis waarvan u zei: ik heb er vertrouwen in?

De heer **Meerstadt**: Er is geen sprake van staatssteun en NS rekent normale bedragen voor zakelijk verkeer.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Waarom zou er geen sprake zijn van staatssteun?

De heer **Meerstadt**: Dat is mij iets te juridisch. Dat weet ik niet precies. Dat moet u aan een aanbestedingsspecialist vragen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Het advies, in algemene zin, was dat er geen sprake zou zijn van staatssteun. Dat was een van de belangrijkste argumenten.

De heer **Meerstadt**: Dat was een permanente toetssteen. Ik ben ingenieur, dus ik ben niet helemaal top in juridische zaken.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): We gaan het straks nog hebben over de treinen, dus dat komt dan goed uit!

De heer **Meerstadt**: Goed.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U gaf ook nog een tweede argument. Welk argument was dat? U zei: het is geen staatssteun. Het tweede argument ...

De heer **Meerstadt**: Daar is permanent op getoetst, zei ik.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): En het tweede argument betrof het financiële gedeelte, zei u net.

De heer **Meerstadt**: Nee, het betrof het normale zakelijke verkeer. Je kunt niet opeens voor een totaal niet-reële prijs iets aanbieden. Je moet altijd toetsen of een ander bedrijf dat net zo zou hebben gedaan.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Dat waren dus de twee argumenten op basis waarvan u, als NS-directie, zei: we hebben er vertrouwen in dat de Europese Commissie niet moeilijk gaat doen.

De heer **Meerstadt**: Dat is permanent getoetst. Het wordt nu een heel groot punt. Zoals ik u al zei: ik weet niet anders dan dat dit de hoofdpunten waren.

De heer **Van Gerven** (SP): Minister Schultz van Hagen informeert op 18 november 2011 de Tweede Kamer. Ze stelt dan dat NS gemiddeld 101 miljoen per jaar voor de hogesnelheidslijn gaat betalen, maar ook dat HSA maar circa 60 miljoen per jaar voor de concessie kan betalen. Dat zijn de gegevens van toen. Waarom kan NS zoveel meer betalen dan HSA?

De heer **Meerstadt**: Omdat er sprake is van een geïntegreerde concessie en er geld wordt verdiend met «het totaal», wordt er ook naar «het totaal» gekeken. Dat is de reden waarom NS die bijdrage kon leveren, dus ook in termen van betaling voor het gebruik van het hoofdrailnet.

De heer **Van Gerven** (SP): Zegt u: er wordt dan bespaard op het hoofdrailnet?

De heer **Meerstadt**: Nee. Er is een mogelijkheid vanuit de opbrengsten van het hoofdrailnet om extra bij te dragen voor het totale vervoer dat wordt geleverd.

De heer **Van Gerven** (SP): Dus wat wordt verdiend op het hoofdrailnet, wordt eigenlijk ook gebruikt om te investeren in de hsl. Mag ik het zo samenvatten?

De heer **Meerstadt**: Nee. Je kunt niet naar de deeltjes kijken. Het totaal heeft een bepaald verdienvermogen en dat wordt betaald om gebruik te maken van beide concessies, die één totaalconcessie zijn geworden.

De heer **Van Gerven** (SP): Ja, er is er één. Maar goed, er wordt 101 miljoen betaald voor de hsl en naar ik meen 80 miljoen voor het hoofd-railnet. Kunnen we concluderen dat, terwijl de werkelijke verdien capaciteit 60 miljoen is – dat was toen de analyse – er 40 miljoen wordt opgebracht vanuit de opbrengsten van het hoofdrailnet?

De heer **Meerstadt**: Nee, want het is één integrale concessie. Ik kan die onderverdeling niet meemaken.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar die onderverdeling is in de betaling wel gemaakt.

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): Ja.

De heer **Meerstadt**: De betaling wordt door NS gedaan. Zo betalen wij niet. Wij betalen gewoon voor één groot geheel.

De heer **Van Gerven** (SP): U hebt één totaal, en dat is onderverdeeld in de twee elementen die ik u zojuist heb geschetst. Mijn vraag was ...

De heer **Meerstadt**: Volgens mij citeert u uit een brief van de Minister. Dat is niet onze brief.

De heer **Van Gerven** (SP): De verdeling van de betaling was glashelder afgesproken en is ook bekend bij NS. Mijn vraag was de volgende. Op de hsl is er een tekort van 40 miljoen. Kennelijk is het op de grote hoop gebracht en op die manier verrekend. Mogen we dat zo concluderen?

De heer **Meerstadt**: Die vraag moet u echt aan de Minister stellen, want die heeft die brief gestuurd.

De heer **Van Gerven** (SP): U was verantwoordelijk. U was toch voorzitter van de raad van bestuur?

De heer **Meerstadt**: Jazeker, ik was president-directeur. Dat klopt.

De heer **Van Gerven** (SP): President-directeur. Dan mag ik toch aannemen dat u ook op de hoogte bent van de financiële kant van de zaak?

De heer **Meerstadt**: Ik ben precies op de hoogte daarvan.

De heer **Van Gerven** (SP): U was daarvan niet precies op de hoogte.

De heer **Meerstadt**: Jawel, ik weet wat u zegt. Alleen, ik zeg: u citeert uit een brief van de Minister. Ik kan geen vragen beantwoorden over een brief van de Minister. Ik kan vragen beantwoorden over de wijze waarop de concessie uiteindelijk is vormgegeven.

De heer **Van Gerven** (SP): De Minister stelt in haar brief het volgende. Die brief is openbaar; daar is niks geheims aan.

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): Ze heeft het over 101 miljoen, terwijl de hsl feitelijk maar 60 miljoen kan opbrengen. Dan is de constatering dat die 40 miljoen ... Of eigenlijk is dat onze vraag: waar komt die 40 miljoen dan vandaan?

De heer **Meerstadt**: Die compartimentering komt voor rekening van de Minister. Ik schets u dat wij een totaalbedrag konden opbrengen voor het geheel. Die concessie bestaat namelijk gewoon niet uit twee concessies. Het is gewoon één concessie. Die onderverdeling is een correlatie die is gemaakt op basis van de oude situatie. De nieuwe situatie is echter dat je in zijn geheel een bepaald bedrag kunt betalen.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar je moest in die nieuwe situatie wel boven de 100 miljoen voor de hsl blijven, toch, in het kader van het oude contract uit 2001?

De heer **Meerstadt**: De interpretatie die wordt gegeven, staat verwoord in de brief van de Minister. Ik heb daar niets aan toe te voegen.

De heer **Van Gerven** (SP): Dus de ondergrens was 100 miljoen. U hebt in de verdeelsleutel gezegd: wij betalen 101 miljoen voor de hogesnelheidslijn. Dat is afgesproken in het onderhandelakkoord. We kunnen dus constateren dat u kennelijk wel 40 miljoen overhad voor de hsl, een bedrag dat werd opgebracht uit andere delen van de gehele concessie.

De heer **Meerstadt**: U kunt die conclusie trekken op basis van wat u van de Minister hebt gelezen. Verder investeert NS natuurlijk veel meer: uiteindelijk 7 miljard.

De heer **Van Gerven** (SP): Klopt het dat NS nu veel meer wilde betalen voor de hogesnelheidslijn dan toen men nog uitging van het voortbestaan van HSA?

De heer **Meerstadt**: Nee, want de bereidheid om te betalen is er gekomen doordat er sprake was van één, geïntegreerde concessie. Er was onzekerheid over of het hoofdrailnet opnieuw aan NS zou worden gegund. En omdat het opnieuw werd gegund, ...

De heer **Van Gerven** (SP): Maar, nogmaals: die hogesnelheidslijn is verlieslatend, die brengt maar 60 miljoen op.

De heer **Meerstadt**: Dan is die toch niet verlieslatend?

De heer **Van Gerven** (SP): Die brengt maar 60 miljoen op. Je moet het vergelijken met wat u bereid bent om te betalen, namelijk de 101 miljoen die was afgesproken in het onderhandelakkoord. Onze conclusie is dat NS bereid was om die 40 miljoen jaarlijks te betalen. Als we dan kijken naar het resultaat van dit alles, dan kunnen we zien dat NS niet de prestatie heeft geleverd die geleverd had moeten worden, namelijk het volwaardig laten functioneren van HSA, die het volwaardig vervoer moest realiseren op de hogesnelheidslijn. Dat is niet gebeurd. En wat komt daarvoor terug? Men krijgt wel de hogesnelheidslijn – die mag men exploiteren – en krijgt er ook nog eens een gunning voor het hoofdrailnet bij voor de komende tien jaar, vanaf 2015. Wordt dan slecht werk eigenlijk niet maximaal beloond?

De heer **Meerstadt**: Nee. Ik deel uw analyse hélemaal niet. Er is een goede, gebalanceerde oplossing gevonden, waaraan de Staat een bijdrage levert en waaraan NS een bijdrage levert. En 7 miljard is niet een bedrag waarvan je zegt: dat is even op een achternamiddag gedaan. Dat is de totale waarde.

De heer **Van Gerven** (SP): Hoe komt u aan die 7 miljard?

De heer **Meerstadt**: Dat is de totale waarde. Dat staat ook in alle persberichten die toen, bij de introductie van dit akkoord, verschenen.

De heer **Van Gerven** (SP): De totale waarde van wat?

De heer **Meerstadt**: De totale bijdrage die NS levert in investeringen, in treinen en weet ik wat allemaal, en in de voorzieningen voor reizigers en dat soort zaken. U kunt dat nalezen in het persbericht.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar dat gaat niet over de hogesnelheidslijn an sich.

De heer **Meerstadt**: Het gaat over allebei. Het gaat over het geïntegreerde product.

De heer **Van Gerven** (SP): Het uitgangspunt was natuurlijk de hogesnelheidslijn. Maar goed, u vindt dus niet dat slecht presteren – in dit geval: u levert niet wat u beloofde te leveren – maximaal beloond is.

De heer **Meerstadt**: U houdt van korte antwoorden. Twee woorden: helemaal niet!

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Zoals net aangekondigd maken we nu het bruggetje naar de treinen. In maart 2012 besluit de NS-directie dat in december 2012 zal worden gereden van Amsterdam naar Brussel. Op dat moment, dus maart 2012, is er nog geen proefbedrijf, een generale repetitie zonder reizigers, geweest. Er zijn dan ook nog geen treinen toegelaten. Op dat moment is de trein ook nog niet overgenomen; er zijn dan twee leentreinen. Toch wordt op dat moment het besluit genomen om in december van start te gaan. Welk beeld had u vlak voor de start van de dienst, in december, over de risico's van de dienst?

De heer **Meerstadt**: U bedoelt: december 2012?

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ja. Vlak voor de Fyra-dienst van Amsterdam naar Brussel.

De heer **Meerstadt**: Er reden toen treinen. Er was een binnenlandse treindienst gestart per september van dat jaar. Iedereen was met alle krachtsinspanning bezig om dat goed te laten verlopen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Was het beeld: op hoop van zegen? Of was het beeld: dit gaat makkelijk lukken? Probeert u voor ons eens een duiding te geven van de periode net voor aanvang van die Fyra-dienst in december.

De heer **Meerstadt**: Het was zwaar. Er was veel werk nodig om de treinen aan het rijden te houden, maar het risico werd beheersbaar geacht en er waren telkens fallbacks voor als er iets zou misgaan. Er waren dus altijd

mitigerende maatregelen voorzien voor de risico's. Wat in die periode veel meer speelde, was dat er nog steeds geen klaarheid was met de Belgen; er speelde op dat moment nog een discussie tussen de Staat en onze Belgische collega's. Wij wilden eigenlijk groter bij de reizigers aankondigen wat er zou gaan gebeuren, maar moesten in die discussie tussen de Staat en de Belgen wachten totdat de laatste vouwen uit het kleed waren weggestreken.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Uw beeld was dus: er waren nog geen goede afspraken met de Belgen. Het gevoel bij de dienst en bij de trein was: hard werken en risico's proberen te voorkomen door allerlei mitigerende maatregelen.

De heer **Meerstadt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Hoe hebt u zichzelf, als NS-directie, daarvan een beeld gevormd?

De heer **Meerstadt**: Er was een heel heldere voortgangsrapportage. Die behelsde ongeveer tien punten: het proefbedrijf, mensen, stabiliteit van de dienstverlening en dat soort zaken. Daarin stonden dan van die poppetjes die ook op de bretels van mijnheer Timmer stonden, die gingen lachen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Wat voor poppetjes waren dat?

De heer **Meerstadt**: U hebt gezien dat mevrouw Netelenbos dacht dat het doodshoofdjes waren, maar het waren van die smiley-faces, die óf lachten, óf streng keken, óf boos keken. Dus: groen, oranje, rood.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar, mijnheer Meerstadt, even serieus. We staan aan de vooravond van een heel complex traject: een nieuwe trein, een hogesnelheidstrein met nieuwe beveiliging tussen twee landen. U wilt toch niet in ieder geval deze commissie het beeld meegeven dat u dat aanstuurt op basis van een aantal poppetjes, een aantal smileys?

De heer **Meerstadt**: Dat betreft de grove status van een onderwerp. Per onderwerp wordt er iedere maand of eens in de drie weken een onderbouwing aan de directie gegeven: dit doen we, hier staan we en de eventuele vraagstukken lossen we zo en zo op.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U zegt dus dat uw informatiebron de kwartaalrapportage was. Die had smileys, maar – de commissie heeft die kwartaalrapportages natuurlijk doorgenomen – ook nog wel wat anders. Het beeld dat daaruit naar voren komt, is dat het wel een heel lastige situatie was.

De heer **Meerstadt**: Het was heel hard werken voor iedereen. Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Er waren behoorlijk wat problemen met het materieel. Er speelden allerlei issues. Ook speelde de vraag of de treinen wel op tijd zouden komen. Ik noem ook de samenwerkingsrelatie met AnsaldoBreda.

De heer **Meerstadt**: Die was heel moeilijk.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): En toch had u, op basis van de indruk vanuit de kwartaalrapportages, het idee dat het zou lukken.

De heer **Meerstadt**: Ik moet u even aanvullen. Die kwartaalrapportages kwamen per kwartaal. Dat is de aard van die rapportage. De rapportage met de samenvattende smiley-faces kwam om de drie weken of om de maand.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Mijn vraag was of dat u voldoende zekerheid gaf om over die trein met reizigers en uw eigen mensen, machinisten en conducteurs, aan boord te zeggen: we hebben er vertrouwen in dat de dienst van Amsterdam naar Brussel in december 2012 van start zal gaan.

De heer **Meerstadt**: Dan bouw je op je mensen, en die hadden dat vertrouwen. Zij hadden voldoende mitigerende maatregelen genomen om zelf dat besluit te nemen. Er was voor ons ook geen reden om in te grijpen. En er reden al vanaf september treinen, precies dezelfde treinen, tussen Amsterdam en Rotterdam. Er was dus ervaring.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): In die periode reden de treinen tussen Amsterdam en Rotterdam nog 160 km/u. Men was nog niet bezig met een hoge snelheid. Het waren ook treinen die één keer in de drie uur reden, omdat het materieel tegenviel. Ik kan me niet voorstellen dat dat het gevoel of de feiten gaf om te zeggen: we hebben er heel veel vertrouwen in om in december van start te gaan. Mijn vraag aan u is: had u op dat moment ook nog iets anders kunnen doen?

De heer **Meerstadt**: Ja, want er waren telkens mitigerende maatregelen voorzien. We hadden kunnen beslissen om een uitgedunde dienstregeling te rijden. De voorbereidende mensen hadden plannen gemaakt om de treindienst eventueel te versoberen en andere noodmaatregelen te nemen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Had u de Fyra-dienst ook kunnen uitstellen?

De heer **Meerstadt**: Dat had in theorie gekund. Het probleem was wel dat je dan geen werkende dienstregeling meer zou hebben. Deze beslissing is eigenlijk al in maart genomen, omdat maart het moment is waarop je bij ProRail moet aangeven welke dienst je wilt rijden.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Sorry dat ik u even onderbreek. Ik gaf net aan dat dat in maart is gebeurd. Maar in maart waren er nog geeneens treinen toegelaten. Er was ook nog geen proefbedrijf geweest. Mijn vraag gaat over het volgende. Misschien mag ik een privévergelijking maken. Als ik met mijn gezin op vakantie ga naar het buitenland, dan wil ik in ieder geval over één ding geen zorgen hebben en dat is over de betrouwbaarheid van de auto. U begint aan een veel complexer iets, met reizigers, dan die trip van mij naar het buitenland. Kijkend naar de kwartaalrapportages en terugkijkend naar het besluit dat toen is genomen, toen er nog helemaal geen treinen waren, vindt u dan niet dat u behoorlijk wat risico's hebt genomen gelet op de vereiste betrouwbaarheid van zo'n dienst?

De heer **Meerstadt**: Met de kennis van nu kun je vaststellen dat het enorm tegenviel. We waren ook enorm teleurgesteld, ook in het probleemoplossend vermogen van AnsaldoBreda toen zich problemen voordeden. Op dat moment was het een afweging die je moest maken, omdat je maar eens per jaar je dienstregelingswijziging kunt ingeven. Je

kunt er ook maar eentje vragen aan ProRail. Dat hebben we in goed overleg tussen alle onderdelen van het bedrijf gedaan. Dat moet je namelijk gezamenlijk doen. Er was ook nog een andere grote dienstregelingwijziging, met de Hanzelijn, die beschikbaar kwam. Dus daar hadden we ervaring in, ook vanaf 2007. Daar moest dus goed over nagedacht worden. De mensen die het voorstelden, hadden voldoende mitigerende maatregelen getroffen om, als er problemen zouden zijn, bijvoorbeeld niet eerst binnenlands te gaan rijden maar per december met de internationale lijn te beginnen en daarna binnenlands te gaan rijden.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik snap dat alles op alles is gezet om dat mogelijk te maken.

De heer **Meerstadt**: Ja, dat was het besluit.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Hebt u zelf ook de ingebruiknameadviezen gelezen? Dat zijn adviezen gemaakt door ProRail en HSA, die een soort voorspelling doen over hoe het zal gaan met de dienst en met de trein. Hebt u die ingebruiknameadviezen van tevoren gelezen?

De heer **Meerstadt**: Nee, die zijn niet aan ons ter beschikking gesteld. In mijn rol als president-directeur, primair verantwoordelijk voor het binnenlands reizigersbedrijf, stond ik een stap op afstand.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U hebt die adviezen dus niet gelezen?

De heer **Meerstadt**: Nee, ik heb ze niet gelezen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Hebt u ze achteraf gelezen?

De heer **Meerstadt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Was misschien toen niet uw eerste indruk: had ik dat maar eerder geweten, want ... Misschien kan ik het nog even toelichten. In al die ingebruiknameadviezen wordt eigenlijk gezegd: een nauwkeurige en realistische voorspelling over de vervoersprestatie kan niet worden gegeven, want er zijn te weinig testritten geweest en er zijn zorgen over het materieel. Wat was, toen u achteraf die ingebruiknameadviezen las, uw eerste indruk?

De heer **Meerstadt**: Er is hard gewerkt. Ik heb absoluut niet de pretentie dat ik de beslissing die daar is genomen om op basis van die rapporten uiteindelijk door te gaan, ...

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U dacht niet: had HSA of ProRail mij maar wat eerder geïnformeerd over de zorgen over de betrouwbaarheid van de dienst?

De heer **Meerstadt**: Ze hebben ons daarover geïnformeerd. Zoals u ook hebt kunnen lezen in die ingebruiknameadviezen, waren er telkens mitigerende maatregelen. Dus als het risico zich voordeed, wisten ze wat ze gingen doen. Ik snap ...

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U schrok dus niet van de ingebruiknameadviezen, toen u die achteraf las?

De heer **Meerstadt**: Ik vond het pittig toen ik het las. Ik dacht: nou, daar is hard gewerkt. Ik las telkens ook dat er een oplossing was voorzien. Ik heb dus niet de pretentie dat ik het beter zou hebben geweten dan onze mensen, die er van nabij aan hebben gewerkt. Dat zou ik ook veel te makkelijk vinden, zeker na het feit. Ik heb ze gewoon niet gekregen. Ik heb ze pas achteraf gezien.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U zegt dat, toen u de adviezen las, het enige wat u dacht, was: goh, wat is er hard gewerkt.

De heer **Meerstadt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U dacht niet: tjongetjongetjonge, wat zijn er grote twijfels over een betrouwbare dienst? En: wat hebben we onze reizigers, of onze eigen mensen, aangedaan terwijl er van tevoren al zo veel onzekerheid was over een betrouwbare dienst?

De heer **Meerstadt**: Ik vind het veel te gemakkelijk om dat na het feit te constateren. Op dat moment is het niet aan mij voorgelegd, en u vraagt mij wat ... Toen ik het las, dacht ik: zo! Er waren behoorlijke vraagstukken. Ik las ook dat er voor ieder vraagstuk een oplossing was bedacht.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Had u achteraf graag gewild dat deze adviezen u ter ore waren gekomen, dat u ze misschien zelfs had gekregen?

De heer **Meerstadt**: We hadden er een goed beeld van dat het heel ingewikkeld was. De taxatie was echter telkens: het is ingewikkeld, maar we gaan het voor elkaar krijgen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): We gaan het hebben over dat goede beeld van u. Op een gegeven moment blijkt dat er grote problemen zijn en dat de trein ook uitvalt.

De heer **Meerstadt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Wanneer kreeg u voor het eerst de indruk dat het niet goed ging met de trein?

De heer **Meerstadt**: Eigenlijk was er al vanaf het moment dat we de internationale treinen gingen rijden, twijfel over de performance. We hadden gerekend op een AnsaldoBreda die stand-by zou zijn zoals we gewend waren bij andere leveranciers, die op dat moment alles op alles zouden zetten om ieder vraagstuk direct op te pakken. Normaal gesproken is het zo dat dan ook de performance verbetert en dat een geïdentificeerd probleem niet terugkomt. Wat bij ons de alarmbellen deed afgaan, en overigens al eerder bij onze mensen die er dagelijks mee werkten, was dat een probleem dat opgelost leek, later weer terugkwam. Dat is heel atypisch. Dat speelde al voor kerst. Toen is er crisioverleg ingesteld, ook als directie.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U signaleerde dat er sprake was van meer dan alleen kinderziektes. Zegt u: er waren repeterende problemen, problemen die terugkwamen, en dus zagen we eigenlijk structurele problemen die nog niet eerder waren gesignaleerd?

De heer **Meerstadt**: Nee, dat juist niet. Het erge was dat AnsaldoBreda een probleem dat gesignaleerd, onderkend en verholpen was, niet definitief verhielp en dat dat terugkwam.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Dan heb je toch een structureel probleem? Of zegt u: AnsaldoBreda loste het niet snel genoeg op?

De heer **Meerstadt**: Ja. Het ging niet snel genoeg. En je behoort eigenlijk geen repeterende problemen te krijgen. Als het is opgelost, is het opgelost. Dan behoort je zo'n werkwijze te hebben dat je voorkomt dat het daarna nog een keer gebeurt. Dat waren de alarmbellen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U hebt toen een crisisteam opgericht.

De heer **Meerstadt**: Daarvoor hebben we een vast proces. Zodra er een groot vraagstuk als dit speelt, schalen we op en wordt ook de directie betrokken bij het managen van de crisis.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U zei net dat u ingenieur bent. We hadden een trein die was gecertificeerd. Het was een trein die was toegelaten. Het was ook een trein die voortijdig was overgenomen door NSFSC, de leasemaatschappij, zo moet ik formeel zeggen. Het is toch raar. Bij al die stappen waren NS en HSA erbij. Ze zeiden zelfs: we nemen die treinen voortijdig over. Die treinen gaan van start en dan wordt gesignaleerd: hé, dit is wel heel raar. Wat is uw reflectie daarop?

De heer **Meerstadt**: Dat ik teleurgesteld ben in het «scherp» analyseren door al die verschillende instanties die ernaar hebben gekeken.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Kunt u dit even voor ons concretiseren? Over welke instanties hebt u het?

De heer **Meerstadt**: Volgens mij hebben er meer dan tien verschillende instanties naar gekeken. Onze eigen mensen hebben ernaar gekeken, maar ook de inspectie, de ILT, en allerlei certificerende bedrijven, zoals Lloyd's.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U zegt dus eigenlijk: de analyse die van tevoren is gemaakt door alle partijen die bij het voortraject betrokken zijn geweest – we hebben het dan over de instantie die het certificaat heeft afgegeven, Lloyd's Nederland, over de ILT en over uw eigen mensen die ernaar hebben gekeken – is onvoldoende geweest. Dat is uw reflectie hierop.

De heer **Meerstadt**: U vroeg wat mijn analyse was. Met de kennis van nu kun je dat vaststellen. Op dat moment wist je dat natuurlijk niet. We hebben er ook nog wel een les uit getrokken. Kennelijk werkt het certificeringsproces zo dat er één trein wordt opgeleverd waarmee wordt getest en waarop wordt geanalyseerd. Later, toen we de treinen van de rails haalden omdat er een veiligheidsincident was geweest, vonden we uit dat die treinen er verschillend uitzagen: de leidingen voor persdruk zaten bij de ene trein aan de ene kant en bij de andere trein aan de andere kant. Dat waren we totaal niet gewend. Dat was ook een onderhoudbaarheidsprobleem.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Eén vraag daarover, tot slot. U zegt: er zijn verschillen in afwerkwaliteit gesignaleerd. Maar bent u niet verbaasd dat dat niet eerder is vastgesteld?

De heer **Meerstadt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Welke partij had dat nu moeten zien? Of zegt u: het zijn verschillende partijen geweest? We hebben het er net over gehad dat er ook een proefbedrijf is geweest, een soort generale repetitie zonder reizigers. Er is echter te weinig tijd geweest om dat proefbedrijf goed uit te voeren. Had daarin ook niet meer geconstateerd moeten worden?

De heer **Meerstadt**: Dat denk ik eigenlijk niet. Ik denk dat de les van dit proces is ... En waar het precies ligt, weet ik echt niet.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Waarom denkt u van niet? Tijdsdruk speelde namelijk een rol. Als gevolg van tijdgebrek is dat proefbedrijf niet helemaal uitgerold.

De heer **Meerstadt**: We hadden graag veel meer willen testen. We zijn ook teleurgesteld over het moment waarop de treinen ons uiteindelijk zijn aangeleverd. Daar hebben we ook een oplossing voor gevonden, namelijk: de treinen voorlopig afnemen met behoud van alle rechten en met een hele afwerklijst.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Sorry dat ik u onderbreek, maar komt het ook niet door de deadline die u zelf hebt vastgesteld: in december moeten die treinen rijden?

De heer **Meerstadt**: Nee, zo heb ik het niet ervaren. Als dat zo was geweest, waren we nooit begonnen met het rijden in het binnenland. Dat was namelijk de eerste mitigerende maatregel. Er was dus eigenlijk een relatief positieve blik over hoe het liep. Er waren grote problemen, maar de taxatie was dat het wel haalbaar was.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar u zegt ook: we hadden eigenlijk meer tijd moeten hebben om te testen.

De heer **Meerstadt**: Dat was gewoon afgesproken, maar die tijd hebben we niet gekregen. Dus ja, er was voorzien dat we meer zouden kunnen testen, maar je kunt geen ijzer met handen breken. Als het een echt probleem was geweest, dan waren we niet begonnen met het laten rijden van treinen in het binnenland. Het was in die zin een vraagstuk waar een oplossing voor was.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ook op het traject Amsterdam–Rotterdam waren er al behoorlijk wat signalen dat er problemen waren met het materieel. We hebben het met elkaar gehad over het proefbedrijf. Uw analyse, tot slot, is dat alle partijen die er van tevoren naar hebben gekeken – dat is inclusief uw eigen mensen, de ILT en de instantie die de certificaten heeft afgegeven – eigenlijk een betere analyse hadden moeten maken. Dat is achteraf uw analyse van het proces.

De heer **Meerstadt**: Ja. Ik zou het op prijs stellen om het zelf even af te maken. Ik denk dat de les is dat we niet een papieren exercitie met elkaar moeten doorlopen, maar veel meer dat er – zoals je mag verwachten, en

ik als ingenieur verwacht dat in ieder geval – echt een visuele inspectie wordt gedaan op alle treinen die worden afgeleverd. Kennelijk ligt dat niet vast in de processen. Dat is mijn waarneming, vanuit mijn rol als eindverantwoordelijke. Dat is zoals ik het kan overzien en zoals ik het zou doen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik hoor u er niet bij zeggen als een van de lessons learned: laten we, voordat we een deadline met elkaar afspreken, eerst veel meer zekerheid hebben over de nieuwe trein. Er was ook een vertraging van vijf jaar en er waren allerlei problemen. Dat zou je natuurlijk ook kunnen meenemen in die reflectie.

De heer **Meerstadt**: Natuurlijk. Achteraf kun je vaststellen dat het niet is gelukt. Alleen, we moesten een besluit nemen. Dat kan maar één keer per jaar, omdat je moet aansluiten met die trein; die kun je niet laten stilstaan bij de grens. Het moet dus allemaal netjes met de Belgen worden afgestemd. Eens per jaar kun je dat dus doen. In maart hadden we de informatie ter beschikking om dat besluit te nemen. Toen was het een verstandig besluit. En er waren voldoende mitigerende maatregelen. Die zijn niet ingeroepen. De grootste mitigerende maatregel, namelijk de maatregel om het binnenlands vervoer uit te stellen, is niet uitgevoerd. Eigenlijk vonden onze mensen, vonden wij met zijn allen dat het heel ingewikkeld was maar wel doenlijk.

De **voorzitter**: Een van de echt belangrijke aspecten van een parlementaire enquête is dat aan waarheidsvinding wordt gedaan en dat dat ook voor het publiek te volgen is. Daarom pak ik toch even zo'n ingebruiknameadvies erbij. Daarmee kan ik de mensen laten zien waarover we het hebben. Ik pak het ingebruiknameadvies van 8 augustus 2012 erbij. Daarin wordt geanalyseerd hoe de treinen erbij staan. Kunnen we daar straks mee gaan rijden? Dan lezen wij: «Op dit moment is een V250-treinstel gemiddeld tussen de 20% en 30% van de tijd inzetbaar. Dat is een te gering percentage om een commercieel acceptabele prestatie te leveren.» Dan wordt beschreven dat het hele voorbereidingsprogramma en het opleidingsprogramma voor het rijdend personeel in gevaar komen en dat er grote risico's zijn, zelfs bij de uitvoering van een gewenst proefbedrijf. Dan gaat het door over de impact en over de materieelproblemen en wordt gesteld dat verbetering niet wordt verwacht. Dan pak ik nu even het ingebruiknameadvies van november erbij. We hikken dan tegen die deadline van december aan. In dit advies staan vergelijkbare stukken. Voortgang wat betreft het structureel oplossen van materieelissues wordt sinds het ingebruiknameadvies van 8 augustus helemaal niet gezien. Als ik dat lees, denk ik: hoe kunnen we alle ballen op de Fyra zetten om in december te gaan rijden als dit voorligt?

De heer **Meerstadt**: Die vraag zult u moeten stellen aan de mensen die op dat moment die ingebruiknameadviezen lazen en daar ook maatregelen op namen. Het is voor mij niet fair om daar nu commentaar op te geven. Ik ken ze namelijk niet.

De **voorzitter**: Maar ik houd u deze adviezen nu voor. We lezen: 20% tot 30% van de tijd inzetbaar, grote risico's, ook voor het proefbedrijf, en het rijdend personeel is er niet klaar voor. U geeft een waardevolle analyse over hoe je moet kijken naar treinen. Daar komen we allemaal nog op. Maar kijk naar dit stukje. Is het dan niet tricky business om alle ballen op de Fyra te zetten en te denken: we gaan in december rijden?

De heer **Meerstadt**: Nogmaals, dat is echt een vraag die de mensen die het toen hebben afgewogen, moeten beantwoorden.

De **voorzitter**: Ik vraag het aan u. U had een verantwoordelijkheid bij de Nederlandse Spoorwegen. U had de verantwoordelijkheid om een trein in de dienst te zetten en u besloot: op een bepaald moment gaan we dat doen. Is er dus niet reden om te bedenken: als we met elkaar afspreken dat we een dienstregeling gaan doen, dan moeten we weten dat de treinen rijden? RandstadRail rings a bell, zou ik denken. Daarbij hebben we eerder toch gezien dat je risico's loopt als je te snel gaat rijden, het proefbedrijf bijna overslaat en er nog niet helemaal mee klaar bent?

De heer **Meerstadt**: Ik begrijp heel goed dat u dat vindt. Ik zeg u: ik had die informatie op dat moment niet. Ik heb de ingebruiknameadviezen achteraf kunnen lezen, toen we de evaluatie deden. U las er maar een stuk van voor. Onze mensen schrijven bij diezelfde problemen ook hoe ze die gaan oplossen. Het is unfair om, terwijl ik die dingen niet kende, aan mij te vragen om hier een uitleg voor te geven. Ik vind echt dat dat is aan de mensen die die adviezen hebben ontvangen en de afweging hebben gemaakt. Als ik die adviezen zo lees, dan zie ik dat ze voor al die vragen ook een oplossing hebben gevonden. Dus hebben ze gedaan wat ze hebben gedaan. Ik kan hun dat ook niet kwalijk nemen.

De **voorzitter**: Ik lees alleen dat in augustus geen verbetering wordt gezien. Later lees ik dat de definitieve ingebruiknameadviezen nog net zo zorgelijk zijn als in het begin. Dit wekt bij de commissie verbazing op: hoe kan het dat je zo'n analyse van je materiaal hebt en er uiteindelijk voor kiest om dat materiaal toch op de rails te zetten? En dan krijgen we later allerlei problemen. Het ziet er een beetje uit als: we wisten het wel, maar we keken er alleen naar.

De heer **Meerstadt**: Ik blijf u zeggen dat onze mensen analyses maakten en oplossingen aandroegen en dat het niet aan mij, die die stukken niet kende, is om daar een waardeoordeel over te hebben.

De **voorzitter**: Vindt u het dan verantwoord om tegelijkertijd de Benelux-trein er helemaal uit te schrappen als terugvaloptie?

De heer **Meerstadt**: Dat is natuurlijk één grote les voor ons. Wij hadden ervoor moeten zorgen dat de treinen klaarstonden op dat moment. We hebben eigenlijk nooit met het «black swan»-scenario rekening gehouden dat die treinen echt zouden moeten stoppen.

De **voorzitter**: Heeft HSA nooit tegen u gezegd: we moeten een terugval-optie hebben?

De heer **Meerstadt**: Jazeker, dat hebben ze zeker gezegd, maar toen ging het erover dat we moesten bekijken of het in de dienstregeling kon worden ingepland. Dat kon niet, want je kunt maar één aanvraag doen.

De **voorzitter**: Kon het niet of wilde u niet de analyse maken, omdat u vond dat het te veel tijd kostte om daarnaar te kijken?

De heer **Meerstadt**: Nee. Het was precies dat wat u zegt. Het was op dat moment niet mogelijk, want je kon maar één aanvraag doen. Ik bedoel met «kon niet»: je kunt bij ProRail niet twee aanvragen doen, het is of het een of het ander. Toen werd gevraagd om te rekenen aan het alternatief,

hebben wij inderdaad gezamenlijk besloten, overigens inclusief HSA, om de reken capaciteit volop te wijden aan het indienen van een zeer goede dienstregeling, die recht zou doen aan alle reizigers in Nederland. Het ging helemaal niet alleen over HSA. Het ging over de totale dienstregeling. Er kwam een nieuwe lijn bij, die een derde van de treinen raakte. Dus op dat moment was alle capaciteit nodig om die aanvraag goed te doen. We hebben in onze evaluatie zelf al aangegeven dat we zeker de treinen werkend achter de hand hadden moeten houden. Dat is gewoon een grote les. Ik trek me die ook zeer aan. Verder hadden ook alle andere faciliteiten – de mensen, de uniformen, alles – warm klaar moeten staan. Dit zal NS niet een tweede keer overkomen.

De **voorzitter**: Een derde keer, eigenlijk.

De heer **Meerstadt**: Wat is de tweede keer?

De **voorzitter**: RandstadRail. Het testbedrijf was nog niet klaar.

De heer **Meerstadt**: Maar mevrouw, dat was niet van NS!

De **voorzitter**: Nee, oké. Dat is waar. In het vervoer, precies.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Meerstadt, u bent nu al een tijdje weg bij NS. U werkt voor een wijnbedrijf. Waarschijnlijk hebt u op deze periode teruggekeken. Hoe kijkt u, terugkijkend, naar de relatie tussen NS en de Staat in uw periode als directeur?

De heer **Meerstadt**: Misschien moet ik eerst even het volgende aangeven. Het is voor mij een heel rare gewaarwording. Ik heb in mei 2012 in onze raad van commissarissen, dus dik anderhalf jaar voordat ik wegging, aangegeven dat ik graag mijn loopbaan elders zou vervolgen. Ze hebben mij toen gevraagd om voor continuïteit te zorgen. Uiteindelijk is dit dus in mijn reservetijd gebeurd. Er is in die tijd ook gezocht naar een opvolger. Terugkijkend naar mijn betrokkenheid bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, daarvoor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, kan ik zeggen dat ik heb er altijd aan heb gewerkt om gezamenlijk vraagstukken op te lossen. Dat is uiteindelijk op heel veel punten ook gelukt. Alle problemen die we hadden met het materieeltekort hebben we kunnen oplossen. De vraagstukken rond de contractsectorlijnen, die al in 2002, onder toenmalig directeur-generaal Van Eeghen, aan het hoofd-railnet werden toegevoegd, zijn allemaal goed in gezamenlijkheid opgelost. Het was ook voor mij persoonlijk een enorme tegenvaller dat het lang duurde voordat we uiteindelijk ook die modus vonden in het HSA-vraagstuk. Ik denk dat het te maken had met het rotsvaste geloof in marktwerking en met het feit dat de erbij betrokken mensen de keuze daarvoor hadden gemaakt. Het is mij opgevallen dat, toen uiteindelijk eigenlijk bijna iedereen op nieuwe posities kwam, er een veel constructievere houding kwam van eigenlijk alle partijen. Zo zie ik ook de relatie met de Staat. Ik vond het ook nodig. De relatie was verstoord toen ik kwam, omdat bij NS de hele raad van commissarissen en twee directeuren waren weggegaan. Mijn collega Niggebrugge en ik waren met z'n tweetjes over. We hebben even een interim-president-directeur gehad. Toen is Aad gekomen. We hebben in die periode eigenlijk alle vraagstukken samen kunnen oplossen. We hebben toen ook succes gehad. De klanttevredenheid is bijna verdubbeld.

Mevrouw **Vos**: U zegt: het was een verstoorde relatie toen ik kwam, maar in mijn tijd zijn er wel allerlei oplossingen gevonden en is de relatie genormaliseerd. Klopt dat?

De heer **Meerstadt**: Ja, eigenlijk voor alle vraagstukken, behalve voor het HSA-vraagstuk, dat veel langer heeft geduurd. Ik ben er meteen mee begonnen om deze problemen aan de orde te stellen, maar er was duidelijk geen vruchtbare bodem om op dat moment met elkaar tot oplossingen te komen.

Mevrouw **Vos**: Nee, want we hebben in de afgelopen dagen NS vaak de bal bij de Staat zien leggen, om het zo maar te zeggen. Bijvoorbeeld het probleem van de tariefrestringie werd bij de Staat gelegd. Verder noem ik het idee van opschorting van de materieelbestelling, waarover we het net hadden, en de terughoudendheid met betrekking tot het geven van de achterliggende cijfers van de businesscase. NS wilde het superdividend pas uitkeren als er een oplossing voor HSA zou zijn. Heel vaak legde NS als staatsbedrijf de bal bij de Staat. Vindt u dat een logische opstelling, geredeneerd vanuit het bedrijfsbelang van NS?

De heer **Meerstadt**: Ik kan uw conclusie niet delen. U zegt dat de tariefrestringie goed is voor NS. Dat was een half stuk van het verhaal. Het was ook goed voor de reizigers. Het was ook in het belang van de reizigers dat ze een minder duur prijskaartje kregen. Ik heb u ook aangegeven dat de bestemming van de trein niet in het kritieke pad van de aflevering kwam, dat HSA de taxatie had gemaakt dat het kon en dat het verstandig was om risico's te reduceren. Ik kan uw conclusie dus gewoon niet delen.

Mevrouw **Vos**: Ik zie dat in die relatie NS blijkbaar een totaal andere visie heeft op wat goed is voor het bedrijf en de reiziger dan de Staat. Daar hebt u constant verschil van mening over. Ik weet niet of u de scène «The Argument» uit Monty Python kent. Continu is er een «I'm not. – Yes, you are.» De hele tijd zijn mensen het niet met elkaar eens. Daar moet ik dan de hele tijd aan denken als ik de verhalen van de afgelopen tijd hoor. Moeten we de relatie tussen NS en de Staat als zo'n discussie zien? Of hebt u daar toch een ander beeld bij?

De heer **Meerstadt**: Ik ken het betreffende fragment niet, hoewel ik wel een liefhebber ben. Ik heb het zo samengevat: eigenlijk op alle fronten ging het goed en ging het ook echt goed voorwaarts voor de reiziger, maar hier duurde het heel lang voordat we echt wezenlijk met elkaar in gesprek kwamen.

Mevrouw **Vos**: Hoe kwam dat, volgens u? Op alle terreinen gaat het goed, maar niet als het gaat om het beoogde hogesnelheidsvervoer op de hsl. Waarom daar niet?

De heer **Meerstadt**: Ik denk dat de hele compartimentering, waarbij ook nog eens alles nieuw moest, ons geweldig in de weg heeft gezeten: nieuwe trein, nieuw beveiligingssysteem, nieuwe botseisen en een nieuwe manier van samenwerken. Er was ook een rotsvast geloof in marktdenken. Ik denk dat dat gewoon niet verstandig is bij een spoorbedrijf. Het was volgens mij een laatste vraagstuk en daarvoor was het nodig, zoals ik net al aangaf, dat er een nieuwe generatie aantrad, een generatie die zei: ja, wij willen dit vraagstuk met elkaar oplossen.

Mevrouw **Vos**: Uw verklaring voor de heel stroeve verstandhouding tussen de Staat en NS is dat bij de Staat tot een bepaalde tijd mensen zaten die heel erg geloofden in marktwerking, terwijl NS daar niet in geloofde. Moet ik het zo begrijpen?

De heer **Meerstadt**: Ja, en door die heel aparte aanbesteding kreeg je ook heel nieuwe contractvormen, met allerlei ingewikkelde regels daarin, met allemaal onderlinge afspraken en allemaal juridificering, en dat voor iets wat artificieel uit elkaar was getrokken maar bij elkaar hoorde. Je kunt infrastructuur niet goed testen als je geen treinen hebt. Je kunt niet goed hand in hand samenwerken als de Staat uiteindelijk de specificaties moet aanleveren maar dan afhankelijk is van vier of vijf partijen met wie ze allemaal een aparte relatie heeft. Zo hebben we het nooit gedaan en zo gaat het ook nooit lukken.

Mevrouw **Vos**: NS is een staatsbedrijf, 100% in eigendom van de Staat. Het blijft ons wel verbazen dat als je allemaal hetzelfde belang hebt, namelijk goed, snel en betaalbaar vervoer, toch zo veel tijd en energie kwijt bent met dit soort gedoe.

De heer **Meerstadt**: Ja. Ook ik heb dat als zeer frustrerend ervaren. Ik ben er ook zelf onderdeel van.

Mevrouw **Vos**: U bent er onderdeel van. U wijt het aan het marktwerkingsdenken en aan alle ingewikkelde constructies die daarop zijn bedacht om maar een markt te creëren. Dat is uw verklaring.

De heer **Meerstadt**: Ja. Geen enkel ander land heeft dat gedaan. Het is op dit punt een erg grote alleingang van Nederland geweest. Ik zou onze reizigers en Nederland toewensen dat we dit verstandiger doen in de toekomst. Het is ook een grote les voor ons. Ook wij hebben daarin onze rol. Althans, NS heeft haar rol daarin, want ik werk er niet meer.

Mevrouw **Vos**: Moeten NS en de Staat dan nog dichter op elkaar zitten? Ik heb de heer Zalm ooit ergens in de kantlijn zien schrijven: NS moet stoppen met bedrijfje spelen. Wat moet er anders?

De heer **Meerstadt**: Ik heb de heer Zalm horen spreken over de ivoren toren, maar hier is hij wel heel inconsistent. Vindt u ook niet? Hij was toch de grote gelover in bedrijf spelen?

Mevrouw **Vos**: Hij bedoelde daarmee volgens mij: NS moest een bedrijf zijn. Hij vond het niet zakelijk wat NS deed.

De heer **Meerstadt**: Dat zou u aan hem moeten vragen. Maar «bedrijfje spelen» is precies wat er werd gevraagd.

Mevrouw **Vos**: Bedrijf-je spelen.

De heer **Meerstadt**: Je bedrijfsmatig gedragen. Overigens is het voor NS heel goed om als bedrijf te worden aangestuurd, maar dit soort uit elkaar trekken van dingen die inherent bij elkaar horen, in een nieuw systeem, met een nieuwe trein ...

Mevrouw **Vos**: Dan zijn er dus twee verschillende belangen. U zegt: het is goed als NS zich als een bedrijf gedraagt en zich zo ook opstelt in alle onderhandelingen, die we in de afgelopen weken hebben gezien. Dat

klopt dus. U zegt: als we bedrijf moeten spelen, dan moeten we er ook zo hard ingaan, zoals bepaalde cijfers niet geven, en op die manier met de Staat omgaan.

De heer **Meerstadt**: Ik bestrijd uw conclusie dat we bepaalde cijfers niet hebben gegeven. De cijfers waren beschikbaar voor de Staat, maar de Staat heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om via een derde te toetsen. Dat is één. Dit antwoord geeft ook precies aan wat er gebeurt als je alles in subcontractjes probeert vast te leggen. Dan wordt het gewoon niet productief.

Mevrouw **Vos**: U zegt: de marktwerking is het begin van alle ellende, en vervolgens krijg je inderdaad die heel ingewikkelde zaken, waardoor je hoge transactiekosten krijgt. Maar in het buitenland wilt u wel marktwerking. In Nederland niet.

De heer **Meerstadt**: Nee. Ik heb u aangegeven dat dit een project was met heel veel nieuwe gegevens. Er was nog helemaal nergens een werkend ERTMS. Dat was er niet. De verwachting was dat het werkend zou worden. Dat is uiteindelijk gespecificeerd. Er was nergens de verplichting om dit aan te besteden. Er is voor gekozen om dat te gaan doen. Dat is naar mijn idee niet verstandig geweest. Ook voor ons, in ieder geval voor NS, geldt dat wij hiervan een grote les hebben geleerd: we moeten alles doen wat we kunnen om zo integraal mogelijk aan te besteden. Daar hoort bij dat je ook het gesprek voert over hoe je omgaat met schaarse infrastructuur en hoe je ervoor zorgt dat je voor reizigers met zo min mogelijk investeringen een zo groot mogelijke klanttevredenheid bereikt. Overigens lukte dat goed op het hoofdrailnet.

Mevrouw **Vos**: Had NS zich ook anders kunnen opstellen?

De heer **Meerstadt**: Zoals ik al zei: de contractvorm maakte het juridisch niet te doen om op een andere manier hiermee om te gaan.

Mevrouw **Vos**: U werd dus eigenlijk juridisch gedwongen om zich zo hard op te stellen als u zich hebt opgesteld, omdat het nu eenmaal in het contract stond? Wat toegeeflijker zijn of wat meer geld pompen in HSA kon dus juridisch niet, zegt u.

De heer **Meerstadt**: Nee. Je moest daarmee enorm oppassen omdat de Staat altijd aangaf: er staan nog twee partijen in de wachtkamer en die kijken met argusogen mee, dus moeten enorm oppassen met wat we doen. Dat is telkens ook de reden geweest waarom is gezegd: wij bewegen niet totdat we moeten.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus: NS had zich niet anders kunnen opstellen.

De heer **Meerstadt**: De randvoorwaarden van het contract waren zoals ze waren. Wij hebben ons daar precies aan gehouden. Dat is eigenlijk al het antwoord op uw vraag. Ik had dat liever niet zo gehad. Ik heb ook telkens aangegeven in de gesprekken die we hadden met de directeur Spoor, met de directeur-generaal en met de Minister: kunnen we niet met elkaar een weg vinden om dit productiever met elkaar te doen? Daar is ook bewijs voor. Daar zijn tien keer pogingen toe gedaan. Telkens is ook gezegd: kunt u ons dan deze informatie geven? En dan gaven we die ook. Ik noem maar de elasticiteitscijfers en een totaal nieuw opgebouwde businesscase op basis van de cijfers die in het originele bod waren gedaan. Al die dingen

zijn gegeven. Er was uiteindelijk gewoon geen mogelijkheid en kennelijk aan beide kanten ook onvoldoende wil om dat gezamenlijke bruggetje te vinden. Daar zijn heel veel pogingen toe gedaan.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus: NS had zich niet anders kunnen gedragen dan ze zich heeft gedragen.

De heer **Meerstadt**: Jawel. En dat heeft NS ook gedaan. We hebben namelijk telkens geprobeerd om met elkaar iets te vinden waarop dit mogelijk was. Dat is uiteindelijk niet gebeurd.

Mevrouw **Vos**: U zegt: wij hebben het wel geprobeerd maar het is niet gelukt, en dat ligt aan de opstelling van de Staat.

De heer **Meerstadt**: Nee. Je kunt het nooit eenduidig bij één partij neerleggen. Natuurlijk niet. Zoals ik zei: we hebben gezamenlijk die brug niet gevonden. Je hebt namelijk twee mensen nodig om een brug tussen twee walletjes te slaan. Dat is ons gezamenlijk niet gelukt. Ik snap het ook, want het was zo gejuridificeerd dat het ook heel ingewikkeld was om het te doen zonder dat die twee partijen die in de wachtkamer stonden, weer tekort zou worden gedaan. Er was voor gekozen om het in concurrentie aan te besteden en dit was de consequentie daarvan. Je wordt enorm op de vingers gekeken. Daarom zei de directeur Spoor ook wat hij zei.

Mevrouw **Vos**: De directeur Spoor ...

De heer **Meerstadt**: ... zei: ik ga niet bewegen totdat het moet.

Mevrouw **Vos**: Dat lag dus aan hen. De heer Veenman zei gisteren hier dat hij er niet in was geslaagd om de relatie te normaliseren. Vindt u dat u daarin wel bent geslaagd?

De heer **Meerstadt**: Op alle dossiers werkte dat en was het ook heel productief. Op dit punt ben ik het helemaal met mijn voorganger eens: hier is het ons niet gelukt. Waar er twee vechten, hebben er twee schuld. Wij dus ook.

De **voorzitter**: Dat zouden mooie slotwoorden zijn, maar ik heb toch nog twee vragen. We zoomden al even in op de positie van de Staat, die aan de ene kant de concessieverlener is en aan de andere kant de aandeelhouder. Kunt u uw licht ook over die rollen laten schijnen? Maakte dat het voor NS moeilijk of makkelijk om op zo'n manier bedrijf te zijn én de publieke nutsfunctie uit te voeren?

De heer **Meerstadt**: Ik heb meegemaakt dat het wisselde. Eerst lag het allebei bij het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Wij vonden het zuiver dat die rollen uit elkaar werden gehaald. Wij vonden ook dat het Ministerie van Financiën een goede aandeelhouder was. Die keek echt als een aandeelhouder: wat is het rendement dat ik krijg en welke investeringen doet het bedrijf? Het keurde ook grote zaken goed. Wij gingen dus bij de Minister van Financiën langs als we grote bestellingen deden. Er was zo'n enorm commitment dat je dat ook aan de aandeelhouder wilde laten weten, want het ging uiteindelijk om geld waarop de aandeelhouder recht had. De concessieverlening lag, heel zuiver, bij het huidige Ministerie van I en M. Die rollen zijn dus eigenlijk minder met elkaar vermengd geraakt. Wij hebben dat ervaren als een professionalisering.

De **voorzitter**: Kan daar het risico in sluipen van «verdeel en heers»? Want als voor de concessie meer moet worden betaald, is misschien het dividend wat minder en dan heeft de ander daar weer last van. Het kan ook een spel worden.

De heer **Meerstadt**: Wij hebben het niet zo ervaren, en als we het al ervaren zouden hebben, dan zou dat daarvoor zijn. Toen kon het Ministerie van Verkeer en Waterstaat namelijk de hoed van de concessieverlener opzetten. Als het dan niet lukte, zette het een ander hoedje op en zei: als aandeelhouder willen we dit. Eigenlijk vind ik de rolverdeling zoals die nu is, zuiverder.

De **voorzitter**: Mij rest nog één vraag. U hebt in dit dossier lange tijd een belangrijke rol vervuld. Zijn u berichten geworden of hebt u signalen gekregen van onregelmatigheden?

De heer **Meerstadt**: Nee, helemaal niet.

De **voorzitter**: Helemaal niet. Dat is een kernachtig antwoord. Daarmee kunnen we dit verhoor afsluiten. Dank u wel.

Sluiting: 15.04 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 28 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Eurlings (Minister van Verkeer en Waterstaat), die wordt bijgestaan door de heer De Beij.

Aanvang: 15.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

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

De **voorzitter**: Mijnheer Eurlings, u bent drieënhalf jaar Minister van Verkeer en Waterstaat geweest, van februari 2007 tot oktober 2010. U was Minister in het kabinet-Balkende IV, een kabinet van CDA, PvdA en ChristenUnie. Het vervoer over de HSL-Zuid was één van de dossiers in uw portefeuille. Ik denk dat de commissie kan zeggen dat het een belangrijk dossier was in uw portefeuille, want in uw periode werd u geconfronteerd met diverse problemen bij het gereedkomen van de infrastructuur en met de oplevering van het materieel, de V250-treinen. Er waren ook zorgen over de financiële vooruitzichten van HSA (High Speed Alliance), het bedrijf, dochter van de NS, dat speciaal was ingericht om het vervoer tot stand te brengen.

In dit verhoor hebben wij een aantal vragen voor u, over onder meer de contacten met de Belgische partners: de Belgische Staat en de Belgische spoorwegen, de NMBS. We zullen spreken over het materieel, over het dreigende faillissement van HSA, de NS-dochter verantwoordelijk in brede zin voor het vervoer over de hogesnelheidslijn van Amsterdam naar Antwerpen, en over de overeenkomst die u met de NS en HSA sluit om een faillissement van HSA te voorkomen. We gaan in op het memorandum van overeenstemming, afgekort MoU (memorandum of understanding) en op de internationale ambities van de Nederlandse Spoorwegen.

Laten we beginnen met de samenwerking tussen de Belgische Staat en Nederland, en tussen Nederland en de NMBS. Vrij snel na uw aantreden brengt u een kennismakingsbezoek aan onze Belgische bureaus, onze zuiderburen. U brengt een bezoek aan de Belgische Staatssecretaris. Ook daarna hebt u nog verschillende keren gesproken met uw Belgische ambtsgenoten over specifiek het vervoer over de HSL-Zuid. Schetst u de opstelling van de Belgische Staat en de Belgische vervoerder voor de commissie eens.

De heer **Eurlings**: Dank. Wat opviel in de relatie met de Belgen was dat de afspraken zoals die rond het hogesnelheidsvervoer waren gemaakt een duidelijk open eind toonden. Wat was er aan de hand, in mijn woorden gezegd? De NS had via HSA een bieding gedaan, ik geloof in de 170 miljoen per jaar, en probeerde in het begin al dat bedrag terug te snoeien, naar beneden te brengen. Zij deed dat door een aantal zaken. Ten eerste vergrootte men het garantievermogen en ten tweede werd besloten dat het nog regelen van het hogesnelheidsvervoer naar Breda en Den Haag niet in handen zou liggen van de regeringen van de twee landen, maar dat het een verantwoordelijkheid zou worden gemaakt van de twee

vervoerders, dus van de NS, via HSA, aan de Nederlandse kant en de NMBS aan de Belgische kant. Vervolgens mochten die twee vervoerders, als zij er niet uitkwamen, de assistentie invoeren van hun bewindspersonen. Dat is in mijn tijd gebeurd, maar ook in de tijd van Karla Peijs. Hoe ik het voor de rest zou willen omschrijven? Ik heb vier bewindspersonen gesproken over al die jaren heen. Het begon met Staatssecretaris Tuybens. Ik heb Minister Vervotte gesproken, Staatssecretaris Schouppe en vicepremier Vanackere. Alle vier moesten zij vroeg of laat erkennen dat Nederland het gelijk aan zijn kant had. België moest namelijk een extra treinstel bestellen om Breda en Den Haag aan te kunnen doen. Het heeft vervolgens heel lang geduurd voordat er echt een opdracht door de Belgische regering aan de NMBS werd gegeven.

De voorzitter: Dat is strikt genomen een inleiding op mijn vraag, namelijk wat u vond van de opstelling van de Belgen.

De heer Eurlings: Ik vond die weinig doorpakkend of in elk geval erg van de treuzel, als ik het zo mag zeggen. Ik heb mijn ongenoegen daarover ook publiekelijk geuit. Het saillante is dat in de tijd van mijn ambtsvoorganger, mevrouw Karla Peijs, de afspraak is gemaakt dat België, de Belgische spoorwegen, het extra treinstel zou bestellen.

De voorzitter: Hoe duidde u die afspraak?

De heer Eurlings: Dat was een soort van ministeriële overeenkomst die niet afdwingbaar was. Dat was het probleem. Je had geen stok in handen. Je kon alleen met kracht van argument zeggen dat we hadden afgesproken dat België het zou doen. Dat moeten we erkennen, zei men dan en vervolgens gebeurde heel lang niets. Ik heb het publiekelijk zelfs zeer opgespeeld. Op dezelfde dag dat Karla Peijs het er met haar Belgische collega over eens werd dat België, de NMBS, het extra treinstel moest bestellen, werd nóg een overeenkomst gesloten, namelijk dat Nederland de Hedwigepolder zou ontpolderen. We weten allemaal wat voor een emotionele discussie die Hedwigepolder heeft veroorzaakt, maar Nederland heeft zich uiteindelijk, hoe moeilijk dat ook was, aan zijn afspraak gehouden. Ik heb de Belgische bewindspersonen, vier op rij, iedere keer voorgehouden: goede burens verwachten dat nu ook u zich aan uw afspraak houdt. Ik heb wel eens gekscherend gezegd: we kwamen vaak terug naar Nederland met een volle maag – er werd altijd met lunch vergaderd – maar wel met lege handen. Pas op het allerlaatst heeft Minister Vervotte mij een brief laten zien waarin zwart-op-wit stond dat haar opdracht als Minister aan de NMBS was om het treinstel te bestellen. Toen dachten wij dat drieënhalf jaar moeite uiteindelijk wel resultaat had gehad, maar tot mijn grote teleurstelling blijkt ook dat niet geleid te hebben tot het bestellen van een trein.

De voorzitter: Nee. De conclusies zijn uiteindelijk ook helemaal niet uitgevoerd, hè? Hoe vindt u dat nu, als voormalig bewindspersoon en als Europeaan zoals wij u kennen? Wat vindt u daar nu van?

De heer Eurlings: Ik vind dat je je in het bestuur – dat geldt denk ik in het algemeen in het leven – aan afspraken moet houden. Ik heb mijn teleurstelling over de langzame reactie uit België niet onder stoelen of banken gestoken. Het was mijn inschatting dat de Belgische bewindspersonen echt wel wisten hoe het zat. Vroeg of laat erkenden zij allemaal dat wij het gelijk aan onze kant hadden, maar dat leidde niet direct tot actie. Aan de kant van de NMBS werd veel minder enthousiasme getoond. De

heer Descheemaecker van de NMBS heeft zelfs een keer gemeld, in mijn woorden gezegd, dat hij het aanrijden van Breda en Den Haag verlieslatend vond en eigenlijk meer een soort prestigeproject, waarmee hij aangaf er niet enthousiast over te zijn.

De **voorzitter**: Dat is het onderwerp verlieslatendheid. Heeft de Belgische Staat, bij monde van de bewindspersonen met wie u sprak, u wel eens een reden genoemd waarom de afspraken niet werden uitgevoerd?

De heer **Eurlings**: Nee. Men moest het nog doen, zei men. Er waren technische moeilijkheden en die werden dan later weer opgelost. Meer kun je toch niet verwachten als je als een soort scheidsrechter erbij wordt gehaald, zonder dat je de macht hebt het af te dwingen? Als jouw collega gewoon laat zien dat zij de opdracht zwart-op-wit heeft gegeven, mag je er toch in goed fatsoen van uitgaan dat dat dan ook leidt tot een besteld treinstel?

De **voorzitter**: U verwijst naar het document. Laat mij dan ook het eerste document van deze hele analyse erbij pakken, namelijk de concessie. Eigenlijk bleek ten tijde van de concessie al – we hebben er met diverse personen over gesproken – dat er een heleboel losse eindjes waren. Hoe beoordeelt u het, als latere Minister op dit dossier, dat er zo veel eigenlijk gewoon niet geregeld was?

De heer **Eurlings**: Ik denk dat het design van de hele hogesnelheidslijn tot heel veel problemen heeft geleid. Het aanleggen van een hogesnelheidslijn, het spoor en de bovenleiding, grensoverschrijdend en met een beveiligingssysteem dat veilig moet zijn met 300 km/u en dat nog nooit zo heeft gefunctioneerd, is heel complex. Dan zou je eigenlijk niet alleen heel dichte afspraken met elkaar moeten hebben, maar ook afspraken die de partijen, toch zeker binnen één land, heel dicht tegen elkaar zetten. Ik trof toen ik Minister werd een landschap aan van veel open eindjes, maar ook van heel veel belangentegenstellingen. Toen ik aantrad – ik herinner het me nog als de dag van gisteren – ben ik begonnen met het doorlezen van allemaal debatten en brieven van mijn voorganger, Karla Peijs, om me echt in te lezen. Ik schrok heel erg, onder andere van het feit dat de verhoudingen zo gejuridiseerd waren. Op een gegeven moment werd zelfs een of twee maanden niet meer gesproken door de NS/HSA en het ministerie. Dat zijn dingen die je je niet kunt permitteren als je die trein zo snel als dat kan op de rails wilt hebben.

De **voorzitter**: Had men het zich eigenlijk niet kunnen permitteren om dit soort zaken niet gewoon helemaal af te hechten met de Belgen? Het werd uiteindelijk bij de vervoerders neergelegd, die de ruimte kregen om elkaar de kiet uit te vechten, bij wijze van spreken.

De heer **Eurlings**: Ik denk dat het veel beter was geweest als dit aan het begin geregeld was. Ik vind het sowieso vreemd dat het bij de vervoerders leggen van het regelen van het extra treinstel waar Den Haag en Breda mee aangehecht moesten worden, waarmee het behoorlijk onzeker werd gemaakt, werd gekoppeld aan het verlagen van de gebruiksvergoeding. Er was vanaf het begin, zo is mijn inschatting, druk vanuit NS en HSA om die gebruiksvergoeding naar beneden te krijgen. Dit is dan een los eindje dat daar – gek, maar waar – een onderdeel van vormt. Mijn antwoord is – ik heb te lang gesproken, waarvoor mijn excuses – dat ik het met u eens ben.

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

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het grote probleem met het rijden op de lijn Den Haag–Breda–Brussel – die lijn was niet geregeld – tussen de landen, tussen België en Nederland, in een verdrag of in een hard document geregeld had moeten worden dat afdwingbaar was?

De heer **Eurlings**: Ik kan me uit mijn tijd als Kamerlid nog herinneren, toen ik onderdeel van uw parlement mocht zijn, dat de discussie over de noodzaak van het aanhechten van Den Haag, als regeringsstad, en Breda, als belangrijke zuidelijke stad, aan de hogesnelheidslijn belangrijk was. Als je die discussie zo belangrijk vindt, was het veel simpeler geweest als je dat helemaal had afgehecht in de beginafpraak.

De heer **Van Gerven**: Het heeft uiteindelijk heel lang geduurd. Waarom heeft het bij de Belgen zo lang geduurd? Was dat puur het feit dat het voor de Belgische spoorwegen een verlieslatend traject was? U hebt dat natuurlijk bestudeerd.

De heer **Eurlings**: Ik probeer heel precies te zijn. U zult dat echt aan de Belgen moeten vragen. Ik constateer dat de bewindspersonen, de een sneller dan de ander, stuk voor stuk toegaven dat ik het gelijk aan mijn kant had, dat zij aan de lat stonden om dat extra treinstel te bestellen, maar dat er volgens heel lang niets gebeurde. Ik had geen manier om het af te dwingen. Dat was het probleem. Wij konden puur assistentie verlenen aan de Nederlandse Spoorwegen/HSA en de NMBS, die het moesten regelen. Ik heb hier één zaak opgeschreven. Op 28 oktober 2009, zo heb ik in elk geval kunnen achterhalen in de stukken, wijst de heer Descheemaecker van de NMBS op een ander argument, namelijk de verlieslatendheid en de symbolische waarde van de bediening van Den Haag en Breda. Daar spreekt in elk geval niet heel veel enthousiasme vanuit de NMBS uit. Maar goed, daarom kwam de NS natuurlijk ook bij de regering, om te vragen om hulp. Men kwam er met de NMBS niet uit.

De heer **Van Gerven**: U is later geworden dat het argument van Descheemaecker was dat het voor hen een verlieslatende lijn was en dat NMBS er daarom niet voor was. Dat was geen achterliggende analyse die u hebt gemaakt toen u met de Belgen aan het lunchen was?

De heer **Eurlings**: Er was eerder onenigheid over de vraag wie het moest doen, de NS/HSA – ik moet eigenlijk zeggen HSA – of de NMBS. Men kwam er niet uit. Toen is Karla Peijs erbij geroepen en de toenmalige Belgische bewindspersoon. Die hebben gezegd dat de NMBS de trein zou gaan bestellen, maar die afspraak was niet afdwingbaar. Vervolgens werd die bestelling maar niet gedaan. Tot het eind van mijn ministerschap, toen Minister Vervotte mij een brief liet zien waarin de opdracht aan de NMBS stond: ik, Minister Vervotte, geef nu de opdracht om die trein te bestellen. Toen dachten wij: het heeft veel energie gekost, maar met veel praten hebben we uiteindelijk toch de Belgen, de NMBS, zover gekregen. Dat was de inschatting. Des de teleurstellender is het dan dat het dan toch niet gebeurt. Meer dan dat kun je echter als Minister niet binnenhalen.

De heer **Van Gerven**: De trein van de NMBS is er niet gekomen. Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: We gaan het inderdaad over de trein hebben en ook over de vraag wat uw rol kon zijn bij die materieelbestelling. In april 2007 meldt u de Tweede Kamer dat HSA heeft laten weten dat er opnieuw sprake is van vertraging van de levering van wat toen nog de V250-trein heette, dus de Fyra. Eerdere vertraging had er al toe geleid dat uw voorganger, Minister Peijs, afspraken had gemaakt over het starten van vervoer op die lijn met ander materieel, de zogeheten «TRAXX-locomotieven». U spreekt een aantal keer met de Tweede Kamer over de vertraging van het materieel. Maakte u zich zorgen over de uiteindelijke levering van die V250-treinen? En als dat het geval was, waarover maakte u zich dan precies zorgen?

De heer **Eurlings**: We maakten ons natuurlijk zorgen over de vraag wanneer het materieel er zou zijn. U ziet dat in mijn tijd, net als bij mijn voorgangers, dat beeld steeds verder verschoof. Ik heb in het begin gemeld dat Karla Peijs de aanvangsdatum vervoer op 1 oktober 2008 had gezet. In normalemensentaal: «aanvangsdatum vervoer» betekent dat het spoor gereed is. Wij dachten dat vanaf dat moment ook de eerste Italiaanse treinen zouden gaan binnenrollen. Dat was ons gemeld door HSA. Dat was het beeld. Later zie je dat dat steeds verder naar achteren glijdt. Wat wij zijn gaan doen – dat heb ik zo krachtig als mogelijk doorgezet – is voor the time being een terugvaltrein op de rails krijgen. Dat was de TRAXX. Het was een wat ouderwetser locomotief die met 160 km/u over het traject moest gaan rijden.

Mevrouw **Vos**: Hebt u wel eens overwogen om zelf in overleg te treden met de leverancier AnsaldoBreda over die Italiaanse treinen?

De heer **Eurlings**: Het saillante is dat het de overheid op grond van, uit mijn hoofd, artikel 30, punt 1, van de concessieovereenkomst niet was toegestaan om rechtstreeks met de leverancier van de vervoerder te praten. Ik heb me wel heel actief bemoeid met de leverancier van de vervangende trein, want daar had ik die restrictie niet.

Mevrouw **Vos**: Met AnsaldoBreda mocht u dus niet praten. Weet u wat de achtergrond was van artikel 30, punt 1?

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

Mevrouw **Vos**: U mocht dus niet met AnsaldoBreda praten?

De heer **Eurlings**: Ik kan nog wel iets vertellen. In de voorbereiding, in de weken hieraan voorafgaand, ben ik nog eens door al die momenten heen gegaan. Toen de Europese ministers bij de informele Transportraad waren in La Rochelle, dat is in Zuid-Frankrijk, onder het Franse voorzitterschap, brachten wij een werkbezoek aan Alstom, aan de fabriek aldaar. Ik heb toen tegen de president van Alstom gezegd: ik ga er niet over en ik mag er niet eens over gaan, maar zou u in staat zijn om, als de NS of HSA alsnog zou switchen, snel treinen te leveren? Hij zei mij helaas dat het orderboek vol zat. Dat heb ik nog wel een keer gecheckt.

Mevrouw **Vos**: Goed, bij de Fransen kon u het ook niet krijgen. U had het net al over de TRAXX-locomotieven van Bombardier. Kon u zich daar wel mee bemoeien?

De heer **Eurlings**: Zeer zeker. Die zouden worden ingezet in een tijdelijke concessie. Ik heb de heer Navarri, dat was de eerste man van Bombardier, in elk geval twee keer aan mijn tafel gehad en ik heb hem, geloof ik, ook nog een keer gesproken samen met de NS en HSA. Zeker.

Mevrouw **Vos**: Waarom kon u zich wel met Bombardier bemoeien, ten aanzien van de levering van die TRAXX-locomotieven?

De heer **Eurlings**: Omdat dat een tijdelijke concessie was waarin die gekke bepaling niet stond.

Mevrouw **Vos**: Is dat nu totaal arbitrair, of je je als staat wel of niet mag bemoeien met het materieel?

De heer **Eurlings**: Ik heb net tegen uw voorzitter gezegd dat ik, alles overziend, echt vind dat je je de vraag moet stellen of je, als je zo'n complex product op de rails wilt zetten – een hogesnelheidslijn waarop je met 300 km/u met een nieuwe beveiligingstechniek over de grens gaat – niet veel meer een construct moet kiezen waarin de partijen heel innig samen proberen om dat zo snel mogelijk te doen. Ik constateer dat in het conceptproduct dat is gekozen heel veel paaltjes en hekjes stonden waarvan ik zelf weinig enthousiast werd. Ik heb zelf vanaf het begin geprobeerd – dat kunt u zien en de Kamer stond daarachter – om te ontjuridiseren. Ik heb gezegd: we moeten uit die loopgraven. Voor mij was het meest prangende, slechte beeld van het feit dat de loopgraven zo betrokken waren, dat er een of twee maanden zelfs geen contact meer was tussen het spoor en het ministeriële bestuur.

Mevrouw **Vos**: Ja, dat hebt u net gezegd. Nog even over die V250-treinen, die later Fyra-treinen worden. U krijgt in de zomer van 2008 een advies, op het moment dat dat ding eigenlijk al had moeten rijden. In dat advies wordt het volgende geschreven: «Die V250-treinen van AnsaldoBreda worden officieel nog steeds eind 2009 verwacht, maar informeel geeft HSA aan dat de treinen niet voor 2010 zullen instromen. De werkelijke datum waarop deze treinen inzetbaar zijn, is niet te voorspellen. Daarvoor ontbreekt, ook bij HSA, voldoende inzicht in de voortgang bij de bouw van deze treinen. Ervaringen met AnsaldoBreda in Denemarken wijzen uit dat na aflevering van de treinen nog aanpassingen nodig zijn voor de treinen inzetbaar zijn.» Dat klonk dus best zorgelijk. U zei net al dat u niet meteen bij AnsaldoBreda kon ingrijpen. Hebt u wel eens met HSA gesproken over de mogelijkheid om de overeenkomst met AnsaldoBreda te ontbinden? U kon immers wel HSA aanspreken.

De heer **Eurlings**: Ik heb allereerst altijd heel open gecommuniceerd over hoe het met het materieel stond en ik heb hard gewerkt om in elk geval een vervangende 160 km/u-trein te realiseren. Ten tweede heb ik – nu moet ik echt gaan gissen – voor zover ik me herinner wel eens gevraagd: hebben jullie geen keihard contract met resultaatafspraken? Dat bleek nogal tegen te vallen. Daar komt bij dat je dit met het gebruik van nieuwe technieken – dit was een nieuwe trein – niet mag onderschatten. Ik heb heel bewust gezegd dat ik als Minister in alle openheid alle risico's zou aangeven zoals ik ze zag, in een integrale risicoanalyse. Dat is ook wat de Tweede Kamer in het rapport van Sharon Dijksma had gevraagd. Ik meen dat ook de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) daarop heeft gedrukt. In een integrale risicoanalyse pak je niet meer je deelterreintje, je eigen risico's, maar zeg je: ik zie nog een risico, want ik krijg gemeld dat

die trein nog later komt en hoe kunnen we dat opvangen, zo reëel als mogelijk.

Mevrouw **Vos**: U hebt veel gecommuniceerd. U zegt net dat het contract tegenviel. Waarop viel het tegen?

De heer **Eurlings**: Dat weet ik niet. Dat zou u aan de NS moeten vragen. Het bleek dat die bouwer minder snel leverde dan men had gedacht. Wat daarbij in het begin nog speelde, was een dispuut tussen NS/HSA aan de ene kant en het ministerie aan de andere kant. De NS stelde zich op het standpunt dat de treinen veel later kwamen doordat de politiek te laat kwam met de definitie van het veiligheidssysteem, dat daar alles op was gestokt. Ik zeg het nu op mijn manier. Dat was de zogenaamde TSI-claim.

Mevrouw **Vos**: ERTMS.

De heer **Eurlings**: De ERTMS-claim. Dat was een substantiële claim. Volgens schattingen kon dat – het was risicovol hoe die afliep – een schadepost zijn voor de overheid van om en nabij de 200 miljoen, en sommige mensen noemden zelfs 250 miljoen. De landsadvocaat wist ook niet zeker wie er ging winnen. Vervolgens hebben wij later – daar zullen we straks wel op terugkomen, in het gesprek over het MoU – die claim kunnen doorstrepen. Vanaf het moment dat die claim was doorgestreept, was het helder dat de vertraging van die Italiaanse treinen echt zat bij de treinbouw as such.

Mevrouw **Vos**: Wist u of HSA en NSFSC, de daadwerkelijke kopers van de treinen, hebben overwogen om dat contract op te zeggen? Is dat u nog geworden?

De heer **Eurlings**: Kunt u die vraag herhalen?

Mevrouw **Vos**: Ik doel op HSA en NSFSC, de partijen die de treinen kopen.

De heer **Eurlings**: De NMBS?

Mevrouw **Vos**: De NMBS ook. Ik doel op de Nederlandse partijen waar u als Minister over gaat.

De heer **Eurlings**: Oké. Sorry.

Mevrouw **Vos**: Weet u of zij nog serieus hebben overwogen om dat contract op te zeggen?

De heer **Eurlings**: Daar staat me niets van bij. Nee. Ik kan zeggen dat geduld niet mijn schoonste kenmerk is. Ik baalde nogal van dat steeds weer verder uitstellen. Toen ik bij Alstom kwam, heb ik zelf, voor mezelf, nog een keer gecheckt of er überhaupt nog mogelijkheden waren: het is niet mijn ding, maar zou het kunnen? Daar kreeg ik het signaal dat het op dat moment niet meer zou gaan, omdat het daar vol zat.

Mevrouw **Vos**: Hebt u met de Kamer gedeeld of het ontbinden van het contract met AnsaldoBreda mogelijk was?

De heer **Eurlings**: Niet dat ik me herinner, maar dat zult u beter weten dan ik. U zult de stukken goed bestudeerd hebben. Ik kan me wel herinneren dat de vraag aan de orde is geweest of zij geen afdwingmogelijkheid

hadden. Dat bleek niet mee te vallen, herinner ik me. Daarbij moet de trein wel gebouwd worden en dat kunnen wij hier in Den Haag niet doen.

Mevrouw **Vos**: Het is wel gedeeld met de Kamer, die mogelijkheid. Het was een uiterste mogelijkheid, dat scenario. Waarom hebt u dat dan met de Kamer gedeeld, denkt u?

De heer **Eurlings**: Ik heb me aan het begin van mijn ministerschap voorgenomen om alles te delen wat op mijn pad kwam, omdat ik daar echt in geloof. Het was een moeilijk proces dat een heel moeilijke start had en een moeilijk construct met allemaal belangentegenstellingen, terwijl we toch samen voor die trein en voor die reiziger in die trein zouden moeten gaan. Ik wilde alles gewoon open wisselen. Ik kan me niet meer alle details herinneren. Als er meldingen waren, zal ik die zeker doorgegeven hebben. Rekent u erop dat ik zelf zeker heb gevraagd of er echt geen alternatieven meer waren. Men heeft gekozen voor een trein die nog ontwikkeld moest worden. Dat is wat ik aantrof. De ontwikkelingstijd daarvan is altijd veel onzekerder dan die van een trein die allang rijdt en die van bewezen techniek is.

Mevrouw **Vos**: Als ik het zo samenvat, was het een ingewikkelde opdracht. U zegt dat u als Minister alles hebt gedaan wat u zou kunnen doen, maar dat u eigenlijk behoorlijk weinig kon waar het ging om het contract met AnsaldoBreda.

De heer **Eurlings**: Het contract van AnsaldoBreda was geen contract dat de overheid had. Het was een contract van de Nederlandse Spoorwegen.

Mevrouw **Vos**: U mocht dat ook niet vanwege de concessieovereenkomst.

De heer **Eurlings**: Los daarvan. Het is gewoon een feit dat die treinen steeds later kwamen. Met de wijsheid van nu – dat is toen ook gewisseld, volgens mij – neem je gewoon extra risico als je een trein koopt die nog nooit is gebouwd, in plaats van een trein die al sinds jaar en dag in Frankrijk met topsnelheden over de rails gaat. Die keuze was gemaakt. Er was geen snel alternatief meer voorhanden, even los van de hele contractvraag. De orderboeken zaten vol, was het beeld.

Mevrouw **Vos**: Bij Alstom, ja.

De heer **Eurlings**: Dus moesten wij ons – dat was wat ik kon doen – zo goed en zo kwaad als het ging inzetten voor een tussentijds alternatief.

Mevrouw **Vos**: Dat hebt u gedaan.

De heer **Eurlings**: Ja, zodat zodra de rails beschikbaar waren in elk geval reizigers al van enige tijdwinst zouden kunnen profiteren.

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

De **voorzitter**: Het misschien goed om even één punt te markeren. Wij stellen veel vragen, ook vragen over wat u met de Kamer hebt gedeeld. Dat doen we omdat we ons realiseren – dat is ook in eerdere verhoren aan de orde geweest – dat er heel veel vertrouwelijk is geïnformeerd. Als wij u op een aantal momenten vragen of u dat hebt gedeeld, is dat niet omdat wij dat niet zouden weten. Het is echter belangrijk om hier bepaalde zaken

te adresseren, juist gelet op het feit dat op dit dossier opvallend veel vertrouwelijk is gecommuniceerd.
Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Mijnheer Eurlings. Een grote uitdaging in uw bewindsperiode is het dreigende faillissement van High Speed Alliance. Dan zitten we in de zomer van 2007. Uw departement is dan met HSA in discussie over het mogen inzetten van het garantievermogen van 200 miljoen euro door HSA. Daar kun je verschillend tegenaan kijken. Er zijn mensen die zeggen dat het garantievermogen bedoeld was als buffer voor de exploitatieperiode, vanaf het moment dat die treinen gingen rijden en er eindelijk wat verdiend zou worden. HSA zei niettemin dat haar werkkapitaal van 44 miljoen euro inmiddels was uitgeput en dat zij graag dat garantievermogen wilde aanspreken. De Staat stelt zich dan op het standpunt dat dat garantievermogen beschikbaar moet blijven voor die exploitatiefase, waarover ik het net al had. Was u op de hoogte van die discussie, die op het departement liep?

De heer **Eurlings**: Ik was op de hoogte van de discussie over de vraag of het garantievermogen niet vergroot zou kunnen worden. Die discussie hebben wij nadrukkelijk gevoerd en daar hebben het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ikzelf ons voor ingezet.

De heer **Elias**: Hoe werd die discussie uiteindelijk beslecht?

De heer **Eurlings**: Die discussie werd beslecht. Ik ben de laatste tijd echt nog gaan zoeken naar wat ik aan documenten kon vinden. Mijn ambtenaren hebben gemeld, op verschillende momenten, dat de aandeelhouder – die zou dat moeten regelen – de NS niet wilde of kon dwingen om dat garantievermogen te vergroten. Er werden verschillende argumenten van Financiën bij ons genoemd. Die argumenten waren ten eerste dat men zich niet in zo'n actieve aandeelhoudersrol zag. Ten tweede stelde men dat men de NS niet wilde pushen om haar dochter te steunen, terwijl die dochter een slechte businesscase had – ik zeg het op mijn manier – die er niet goed uitzag. Ten derde wilde men de discussie niet vertroebelen met de dividenddiscussie, waar men ook mee bezig was met de NS.

De heer **Elias**: Daar komen we allemaal nog op. Om een paar dingen niet te vertroebelen voor degenen die dit gesprek volgen: er zijn twee soorten aandeelhouders. Het Ministerie van Financiën is aandeelhouder van de NS en de NS is aandeelhouder, voor 95% zelfs op het moment waarop we nu zitten, van HSA.

De heer **Eurlings**: Zeker. Dus Financiën wilde niet zijn dochter NS dwingen om haar dochter een extra garantievermogen ter beschikking te stellen.

De heer **Elias**: We stellen vast dat het garantievermogen op dat moment niet kon worden ingezet door HSA.

De heer **Eurlings**: Wij wilden het verruimd hebben, omdat de insteek van Verkeer en Waterstaat was dat iedereen stappen moest zetten om een faillissement af te wenden. Dat faillissement dreigde omdat de rails wel klaar kwamen, maar de treinen er nog niet waren. In die tussenperiode wilden wij HSA niet failliet laten gaan. Vervolgens hebben wij HSA daar op andere manieren wel stappen in laten zetten, bijvoorbeeld door het laten vervallen van die ERTMS-claim.

De heer **Elias**: Ja, ook daar komen we nog op. Er dreigen acute liquiditeitsproblemen bij High Speed Alliance. Daar is uw departement van op de hoogte. HSA kan simpel gezegd de rekeningen bijna niet meer betalen. Het werkkapitaal is op. Dat vormt voor HSA de aanleiding voor een discussie over het inzetten van het garantievermogen. Hield u in die periode rekening met het scenario dat HSA daadwerkelijk failliet zou gaan?

De heer **Eurlings**: Ik heb uit nota's teruggelezen – dat is ook mijn eigen herinnering – dat er wel eens werd bedreigd met het failliet laten gaan van HSA, vanuit de NS. Ik heb zojuist het gesprek gevolgd dat oud-president-directeur de heer Meerstadt met uw commissie had. Daarin zei hij dat hij mij dat ook ergens tijdens een werkbezoek gezegd zou hebben. Wat ik zwart-op-wit kan achterhalen is dat de directeur-generaal van Rijkswaterstaat in een nota aan mij voor één van gesprekken schrijft dat wij niet willen accepteren dat met faillissement wordt bedreigd. Daar staat dan wel nog onder dat wij ervan uitgaan dat het slechts een dreigement is. Waarom maak ik die opmerking? Ik maak die opmerking omdat het in ons belang was dat HSA door de vertraging van de treinen in die paar jaar, in die tussenfase, niet zou omvallen. Als HSA zou omvallen, zouden de treinen nog veel later op de rails staan. Dat is niet alleen de stellingname van mij en mijn ministerie. Dat is geverifieerd door de landsadvocaat. Dat ziet u heel nadrukkelijk in het tweede advies van de landsadvocaat, in heel duidelijke termen. Tegelijkertijd zou het ook financieel een grote aderlating betekenen. Je merkte bij de Nederlandse Spoorwegen eigenlijk continu de druk om de gebruiksvergoeding naar beneden te krijgen. Dat was het echte verhaal. Eén van de mogelijkheden – dat was een paardenmiddel – had natuurlijk kunnen zijn dat men de concessie teruggaf, waarmee HSA buiten werking werd gesteld. Dan waren wij zowel qua vervoer als qua financiën slechter af dan wanneer we HSA op dat moment niet failliet lieten gaan.

De heer **Elias**: U bent nu doorgeschakeld naar 2008. Daar komen we nog op. We hebben het nu over 2007. Er wordt bij u op het departement gemeld door HSA c.q. NS dat het er slecht uitziet, dat er problemen zijn en dat HSA dreigt failliet te gaan. Daar was u van op de hoogte. Dat wist u op dat moment.

De heer **Eurlings**: Dat zal mij zeker gemeld zijn.

De heer **Elias**: Hoe schatte u de gevolgen van een eventueel faillissement van HSA in voor de Staat?

De heer **Eurlings**: Toen dat gemeld werd, hadden wij geen informatie. Daar begint het mee. Als u de stukken erop naleest, ziet u dat ik zelf in 2008 zeker zeven gesprekken heb gevoerd met de directie van NS/HSA. En nog hadden we niet alle informatie die we moesten hebben. Dat vind ik echt slecht. Als je samen die trein op de rails wilt krijgen, vind ik dat zelfs onacceptabel en maatschappelijk onverantwoord. De schatting van de gevolgen voor de Staat als HSA zou omvallen, staat heel nadrukkelijk vermeld in het advies van de landsadvocaat, het tweede advies. Daarin staan heel duidelijke teksten over wat dat zou betekenen. Ik kan u er een paar ...

De heer **Elias**: Ik vraag u nu naar de politieke inschatting die u als Minister maakte: wat zou het voor mij, voor ons, voor ons departement, voor Nederland betekenen als de club die het hogesnelheidsvervoer gaat exploiteren omvalt?

De heer **Eurlings**: Als het omvallen van HSA ertoe had geleid dat er sneller treinen op de rails reden, had ik HSA met alle liefde laten omvallen. Het was slechts door de constatering, gevalideerd door de landsadvocaat, dat het omvallen van HSA tot nog veel grotere problemen zou leiden, vooral voor de treinreiziger, doordat er nog later treinen zouden zijn, en ook voor de Staat, voor de financiën, een nog onaantrekkelijkere situatie, dat ik er in alle openheid voor heb gekozen om HSA, binnen de nauwe marges die er waren – dat waren heel nauwe marges – overeind te houden. Dat is een voorkeur die niet alleen ik heb geuit, maar die ik ook met het parlement heb gedeeld en waar een meerderheid van het parlement mij in is gevolgd.

De heer **Elias**: Too big to fail.

De heer **Eurlings**: Het alternatief was slechter dan het overeind houden van HSA. Daarmee was het de minst slechte oplossing in een heel erg moeilijke situatie.

De heer **Elias**: Even een tussenvraag. Uit allerlei stukken die wij hebben en ook uit wat u nu vertelt, blijkt dat allerlei informatie niet beschikbaar kwam van de kant van NS en HSA over die businesscase, zoals de onderliggende cijfers van HSA. De heer Meerstadt heeft hier vandaag verklaard dat u alles kreeg wat u wilde hebben, als u er maar om vroeg. Was dat destijds ook uw ervaring?

De heer **Eurlings**: Nee, dat herken ik echt niet.

De heer **Elias**: Wat bedoelt u met «dat herken ik niet»? Was dat feitelijk onjuist?

De heer **Eurlings**: Dat herken ik echt niet. Ik voelde meer thuis bij hetgeen de heer Veenman hierover zei. Die had een wat andere smaak gisteren.

De heer **Elias**: Ik vraag u wat u toen als feit ervoer.

De heer **Eurlings**: Ik ben het zeker niet met hem eens. Ik zal het u precies uitleggen. Ik heb zelf op 21 maart 2008 mijn eerste gesprek gehad met de top van de NS en HSA waarin men zei dat men echt financiële problemen had. Waar kwam dat door? Wat triggerde dat? Dat was natuurlijk het feit dat de rails bijna klaar waren en de rekening zou gaan lopen, maar men nog geen of niet voldoende treinen had om inkomsten te krijgen. In die tussenfase dreigde men dus om te vallen. Vervolgens heb ik een tweede gesprek gepland voor 18 augustus. Ik heb dat gesprek vlak van tevoren geannuleerd, omdat ik echt de lijn heb getrokken: als ik geen informatie krijg, ga ik niet eens meer spreken. Ik denk dat dat genoeg zegt. Vervolgens is er iets van informatie gekomen en hebben we op 20 augustus toch gesproken. We hebben op 3 september gesproken, op 10 september en op 6 oktober.

De heer **Elias**: Dat is allemaal 2008, hè?

De heer **Eurlings**: Ja, 2008. Ik moet constateren dat in al die gesprekken uiteindelijk iets van informatie kwam, na jaren. Karla Peijs zei ook al dat zij de informatie niet had en die graag wilde hebben. In mijn tijd als Kamerlid, in 2002, zei Minister De Boer toen het over tariefrestructie ging: ik krijg geen inzicht en daarmee wordt die tariefrestructie misschien gebruikt voor vet op de botten in plaats van voor ...

De heer **Elias**: Kort en goed. U zegt feitelijk dat u wel degelijk om informatie en cijfers vroeg, maar dat u die niet kreeg.

De heer **Eurlings**: Absoluut. We hebben dus uiteindelijk, om heel precies te zijn – dat kun u ook teruglezen in de PwC-rapportage – na lange druk in 2008 informatie gekregen over de acute liquiditeitsproblematiek in 2008 zelf en over de slechte vooruitzichten voor 2009 en 2010, toen er weinig treinen zouden zijn en de rekening wel betaald zou moeten worden. Dat hebben we door PwC laten checken en daar hebben we op kunnen ingrijpen.

De heer **Elias**: We hebben ook al die verzuchtingen in interne stukken van het Ministerie van Financiën gezien, over dat het eens tijd zou worden en al dat soort dingen.

De heer **Eurlings**: Ik zal het precies stellen, mijnheer Elias. In de businesscase voor het moment dat de treinen vol zouden rijden – dat is waar de bieding in 2001 op gebaseerd was, of wanneer was het, en de hele businesscase van NS/HSA – kregen wij ook in 2008 geen inzicht. Wij konden daar dus ook geen conclusies over trekken. Leest u wat dat betreft de rapportage van PwC, waarin heldere taal wordt gesproken.

De heer **Elias**: Zeker. Dat hebben we ook allemaal gedaan. In juli 2007 – ik ga toch nog even terug naar die periode – spreekt u met de Kamer over de HSL-Zuid. Een aantal fracties stelt vragen over de financiële situatie van HSA. Daar was de Kamer van op de hoogte. Dat was overigens een openbare bijeenkomst, een algemeen overleg noemen we dat hier. In reactie op die vragen, zegt u – ik citeer – dat er geen enkele aanwijzing is dat HSA failliet zal gaan. Vanwaar deed u die mededeling?

De heer **Eurlings**: Ik weet niet precies hoe ik dat gezegd heb.

De heer **Elias**: Precies zoals ik het nu citeer.

De heer **Eurlings**: Het kan zijn dat HSA aangaf problemen te hebben, maar ik had geen enkel cijfer om wat dan ook te staven, echt niets. Als u de geschiedenis terugleest, ziet u dat HSA zich ook heeft gemeld bij Karla Peijs in 2004. Men probeerde eigenlijk over de jaren heen – dat is een constante – te heronderhandelen over de gebruiksvergoeding die men had afgesproken. Het beeld drong zich op dat men knel zat met die veel te hoge bieding en dat men op tal van momenten probeerde om alsnog die prijs naar beneden te krijgen. Ik geloof ook dat de heer Meerstadt in het gesprek eerder vandaag ruitelijk heeft toegegeven dat hij eigenlijk niet zo heel tevreden was met het MoU, omdat hij de gebruiksvergoeding naar beneden had willen hebben.

De heer **Elias**: Dat komt allemaal later. Mijn vraag gaat over «geen enkele aanwijzing dat HSA failliet gaat». Dat is heel stellig. Die mededeling van u in de Kamer laat zich moeilijk rijmen met het feit dat er door een adviseur aangetrokken door Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de heer Van

Krieken, in 2001 berekeningen waren gemaakt waarin tot op het jaar nauwkeurig was uitgerekend wanneer HSA failliet zou gaan, namelijk in 2011. In 2004 stuurt de heer Döbken een brandbrief aan mevrouw Peijs, waarin hij schrijft: we gaan failliet, het gaat niet goed. Er is discussie geweest met mevrouw Peijs en de heer Zalm over het signaal dat het mis zou gaan. De vraag is dus of u op dat moment de Kamer wel naar waarheid informeerde.

De heer **Eurlings**: Ik zal de Kamer altijd naar waarheid hebben geïnformeerd. Ik heb zelf onderdeel uitgemaakt van de Kamer. Ik weet niet hoe ik het toen precies heb gezegd.

De heer **Elias**: Dat citeer ik net.

De heer **Eurlings**: Nou ja, goed. Ik kan me het moment niet herinneren dat ik dat gezegd heb. Ik constateer dat ik altijd in alle openheid met de Kamer heb gecommuniceerd. Daar heeft de Kamer ook vaak waardering voor uitgesproken. Ik had ook geen enkele reden om dit onder de pet te houden. Het enige wat ik me kan voorstellen, als u me hier zo mee confronteert, is dat ik zelf pas enig inzicht begon te krijgen in wat er waar was van al die tijdingen – men probeerde continu die gebruiksvergoeding naar beneden te praten – in 2008, toen wij tenminste over 2008, 2009 en 2010 ietsjepietsje informatie kregen.

De heer **Elias**: Ik stel u gewoon een vraag. Ik begrijp wat u zegt. U geeft er een verklaring voor. U had die cijfers niet en dus wist u dat niet, zei u. Dat is echter iets anders dan meedelen dat er geen enkele aanwijzing voor is. U had wel degelijk aanwijzingen dat er wat loos was. Sterker nog, in 2001 en 2004 al en we zitten nu in 2007. Dat is dus een heel sterke uitdrukking, «geen enkele aanwijzing».

De heer **Eurlings**: Ik weet niet hoe ik het letterlijk gezegd heb.

De heer **Elias**: Ik citeer u letterlijk.

De heer **Eurlings**: Ik kan niet anders dan me voorstellen dat ik daar bedoeld heb te zeggen dat ik geen cijfers had die een dreigend faillissement van HSA zouden aangeven. Dat was precies de kern van het probleem. Vanaf 2002 is er de discussie over de tariefrestructie. In 2004 zei Karla Peijs dat ze geen informatie had. Iedere keer werd gezegd dat men om dreigde te vallen, maar nooit kwam men met cijfers.

De heer **Elias**: Het blijft toch een merkwaardige situatie, ook voor de commissie. Op 4 juli 2007 doet u zo stellig die uitspraak in de Kamer en op 13 september, dat is twee maanden later, keert u een voorschot van 10 miljoen uit omdat HSA zo in de problemen zit. Dat laat zich moeilijk rijmen.

De heer **Eurlings**: We kunnen over die ene zin blijven praten. Ik kan hem mij niet herinneren, zeg ik net.

De heer **Elias**: Ik stel u gewoon een vraag.

De heer **Eurlings**: Ik zeg u dat ik geen enkele reden had om het anders voor te stellen dan het was. Ik was wel zeer geïrriteerd over het feit dat iedere keer van alles werd gezegd, maar dat ik zelf geen enkele informatie had waaruit bleek dat HSA failliet zou gaan of niet. Ik kan me niet anders

dan voorstellen dat ik het toen zo bedoeld heb. U zegt dat wij een voorschot hebben gegeven op een schadevergoeding die men toch zou krijgen. Toen men in 2008 bij mij kwam en zei dat men een liquiditeitsprobleem had, hebben we uiteindelijk iets van informatie gekregen en kon ik op dat vlak heel open en stellig zijn.

De heer **Elias**: Over die liquiditeitsproblemen heb ik nog vragen, maar ik geloof dat de heer Van Gerven iets wil vragen op dit punt.

De heer **Van Gerven**: Ik wil toch nog even stilstaan bij het commissiedebat op 4 juli 2007. Ik citeer. De VVD-fractie vindt de dreiging van een eventueel faillissement zeer ernstig. Het CDA eigenlijk idem dito. GroenLinks zegt: «Het grootste risico is evenwel het dreigende faillissement van de HSA. Sinds 2003 is daarover discussie geweest. De HSA heeft er zelf voor gewaarschuwd en McKinsey heeft gewezen op het risico van een tekort oplopend tot 800 miljoen in de concessieperiode. Ook de landsadvocaat heeft op het grote risico van een faillissement gewezen. Wat is het oordeel van de Minister op dit punt?» Dat wordt dus gevraagd en dan zegt de Minister dat er geen enkele aanwijzing is dat HSA failliet zal gaan. Dat zegt het verslag.

De heer **Eurlings**: Daarmee zal ik bedoeld hebben dat wij geen enkele informatie hadden om dat te staven.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u kent het rapport van McKinsey uit 2004.

De heer **Eurlings**: Ja, natuurlijk ken ik dat.

De heer **Van Gerven**: Daarin zijn de onheilspellende wolken al zichtbaar. U hebt ook het advies van de landsadvocaat. Daar wordt in het commissiedebat over gerept. Hoe kunt u dan op dat moment stellen dat er geen aanwijzingen zijn dat HSA failliet zal gaan?

De heer **Eurlings**: Nogmaals, ik weet niet hoe ik het letterlijk gezegd heb. Ik blijf u zeggen dat wij geen informatie hadden. McKinsey zei dat HSA, als ik het in mijn termen mag zeggen, zo had geboden dat echt alles, alles, alles mee moest zitten om het goed te laten komen. Vervolgens zei men ook dat die bieding misschien tientallen procenten lager had moeten zijn. Wij hadden geen enkele informatie om wat dan ook te staven.

De heer **Van Gerven**: Maar ...

De heer **Eurlings**: Als ik nog één zin uit mag spreken. U ziet dat ook bij mijn voorganger de druk werd opgevoerd om die gebruiksvergoeding naar beneden te krijgen.

De heer **Van Gerven**: Het gaat niet om de druk.

De heer **Eurlings**: Ik had geen informatie waarmee ik wat dan ook kon staven, anders dan van horen zeggen van hun kant. Ik had werkelijk geen enkele reden om niet heel open te zijn op het moment dat die informatie er wel was. Sterker nog, in 2008 vroegen dezelfde mensen, althans sommige ervan, of ik niet te ver ging met het MoU.

De heer **Van Gerven**: Het gaat om het feit dat wordt gesproken over een groot risico dat HSA failliet gaat, in het debat op 4 juli 2007. Daarin wordt daar door allerlei partijen op gewezen. Het rapport van McKinsey wordt

aangehaald, waarin in alle scenario's de seinen op rood staan voor HSA. U hebt die informatie en toch spreekt u de geruststellende woorden dat u niet verwacht dat HSA failliet gaat. Dat is toch vreemd?

De heer **Eurlings**: Mijnheer Van Gerven, het rapport van McKinsey is uit 2004. Dat is drie jaar daarvoor. In 2005 is een gesprek geweest van Karla Peijs en Minister Zalm met de NS/HSA en dat heeft niet geleid tot aanpassing, omdat men, zo zeg ik Karla Peijs na, geen informatie kreeg. Ik had ook nog geen informatie. Ik kan niet anders dan bedoeld hebben dat ik geen enkele informatie had die dat jarenlang genoemde beeld van «wij gaan failliet, wij gaan failliet» kon staven. Mijn ambtenaren en ikzelf hebben jaren geprobeerd om die informatie te krijgen.

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u even. Dan kunt u toch niet zeggen dat u geen aanwijzingen hebt dat HSA failliet gaat, als u die informatie niet hebt? Er waren wel heel duidelijke signalen. Het McKinsey-rapport is gemaakt in opdracht van de overheid zelf. De landsadvocaat heeft ook die duiding gegeven.

De heer **Eurlings**: Ik had de informatie niet en zo zal ik het ook hebben willen zeggen. Ik had die informatie niet. Een van de moeilijkste onderdelen van dit hele problematische onderwerp was het niet-krijgen van de informatie. We hebben dat keer op keer gevraagd. In die zin zal ik het gezegd hebben. Nogmaals, toen wij eenmaal onder heel grote druk ietsje van informatie gekregen, heb ik die niet alleen direct gewisseld, maar heb ik ook maatregelen genomen om daarmee om te gaan. Ik begon u net te zeggen dat het onze conclusie was dat het failliet laten gaan van HSA omdat men nog geen treinen had en wel de rekening moest gaan betalen, een heel slecht scenario was, het slechtste voor de treinreizigers en voor de belastingbetaler.

De heer **Van Gerven**: We kunnen dan constateren dat u zegt dat u die informatie op 4 juli 2007 niet had, maar dat u heel kort daarna, een maand later, HSA de helpende hand biedt in verband met acute liquiditeitsproblemen.

De heer **Eurlings**: Toch even heel precies. Daarom interrumpeerde ik net de heer Elias. Ook in 2008, toen wij in zeven gesprekken uiteindelijk ietsje van informatie kregen, na al die jaren waarin het Karla Peijs niet was gelukt om informatie te krijgen – u weet dat zij daar niet blij mee was – was dat informatie over 2008 zelf, het acute liquiditeitsprobleem, en over de problemen in 2009 en 2010 doordat men op dat moment weinig treinen had. Ook toen kregen wij nog steeds geen inzicht in de businesscase voor het moment dat de treinen allemaal zouden rijden. Ook in 2008 hadden wij de grote informatie niet over de vraag of HSA overeind kon blijven. Ik begrijp het werkelijk tot de dag van vandaag niet. Als je als HSA zelf in de problemen zit – misschien heb je veel te hoog geboden, waar het nu zeer sterk op lijkt om het voorzichtig te zeggen – waarom komt er dan geen moment dat je de handschoen oppakt, de uitgestoken hand pakt, en alles op tafel legt en gaat kijken hoe die treinen zo snel als mogelijk aan het rijden komen? Ik vind het zware woorden, maar ik vind het onacceptabel en maatschappelijk onverantwoord dat die informatie er al die jaren niet kwam.

De heer **Van Gerven**: Het gaat natuurlijk vooral over uw handelen, over uw kijk op wat u zelf gedaan hebt en u rol daarin. Ik geef het woord weer aan de heer Elias.

De heer **Elias**: We stellen in elk geval vast dat die signalen absoluut bekend waren op het departement.

De heer **Eurlings**: Dat waren ze al jarenlang.

De heer **Elias**: Om een liquiditeitsprobleem te voorkomen, komt, zoals ik net al zei, het departement overeen om een voorschot van 10 miljoen euro te betalen op een schadevergoeding die nog moest worden vastgesteld. Hebt u aan NS gevraagd of zij niet zelf die 10 miljoen voor HSA beschikbaar wilde stellen? NS was 95% moeder van HSA.

De heer **Eurlings**: Die 10 miljoen moesten wij sowieso betalen, vanwege de vertraging van de oplevering van het spoor, het uitstel van 1 april 2007 naar 1 oktober 2008. Dat was de laatste brief van Karla Peijs.

De heer **Elias**: Maar daar was nog geen financieel ei over gelegd.

De heer **Eurlings**: Nee, maar die moesten wij sowieso betalen. Dat dat een rekening zou zijn die veel hoger zou zijn dan 10 miljoen, was ook helder.

De heer **Elias**: De nood was dus zo hoog bij HSA dat u zei dat vervroegd en versneld die eerste 10 miljoen er maar naartoe moesten.

De heer **Eurlings**: Ja, maar wij vroegen heel wat van onze kant. Wij vroegen meer dan we gekregen hebben, moet ik ruiterlijk erkennen. Wij vroegen een verruiming van het garanti kapitaal. Helaas zijn we met de aandeelhouder Financiën niet tot dat resultaat gekomen. Later, toen NS in Duitsland wilde gaan ondernemen, hebben we het nogmaals geprobeerd. Toen hebben we een verruiming van het garanti kapitaal gevraagd van 300 of 400 miljoen. Wij wilden ook van die akelige ERTMS-claim af, die de overheid met minstens 200 miljoen bedreigde. Wij vroegen dus ook heel wat aan de andere kant en hebben een deel daarvan, die ERTMS-claim, binnengehaald. Die 10 miljoen moesten we sowieso betalen. Of die dan een maand eerder of later komt, maakt ook geen verschil meer.

De heer **Elias**: De nood bij HSA was kennelijk zo hoog dat u dat voorschot begin september al verleende.

De heer **Eurlings**: Het was ook een geste naar goede verhoudingen. Ik heb al gezegd dat ik aan het begin van mijn ministerschap heb gezegd dat wij uit die loopgraven moesten, dat het niet zo kan zijn dat iedereen deelbelangen heeft, juridisch naar elkaar dreigt en die trein uiteindelijk nog veel later komt. Als je toch al weet dat je iets moet betalen, kan het helemaal geen kwaad om een klein deel daarvan eerder te betalen.

De heer **Elias**: U was er heel boos over dat u die onderliggende gegevens en die businesscase niet kreeg. Dat zei u net ook weer. Dit was toch een prachtig moment geweest om te zeggen: nu wil ik die stukken en eerder wordt er geen kwartje overgemaakt?

De heer **Eurlings**: We hebben dat continu geprobeerd. Tegenover deze financiële deal stond een ERTMS-claim van om en nabij de 200 miljoen.

De heer **Elias**: Dat kwam allemaal later. Ze hadden dat geld hard nodig. U had toch op dat moment kunnen zeggen: je krijgt die 10 miljoen die je dringend nodig hebt pas als je mij eerst de cijfers levert?

De heer **Eurlings**: Zo draait iedereen natuurlijk weer om elkaar heen. We wisten dat we iets moesten betalen en toen heb ik gezegd: goed dat betalen wij. Vervolgens voerden wij de druk weer op. Dat hebben wij in zeven gesprekken in 2008 gedaan.

De heer **Elias**: Uw departement verstrekt in elk geval die eerste 10 miljoen alvast. Dan zitten we volgens mij bij het volgende onderwerp. Daartoe geef ik weer het woord aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Ik wil toch nog even doorgaan op de schadevergoeding die u hebt verstrekt. Dat was omdat de overheid niet aan haar verplichting voldeed, omdat de hsl nog niet was afgebouwd. Mag ik dat zo samenvatten?

De heer **Eurlings**: In het contract stond een soort bepaling, dat de overheid als zij de rails later klaar had een boete moest betalen aan de vervoerder. Dit ging natuurlijk uit van een feitelijkheid waarin de vervoerder de treinen klaar zou hebben staan en daardoor inkomsten zou missen. Het werd natuurlijk een beetje gek, want men had nog helemaal geen treinen en toch moesten wij een schadevergoeding betalen. Zo waren de afspraken. Die afspraken waren hard. Ik heb de landsadvocaat dit soort dingen laten controleren. Dat was gewoon het zwart-wit opvolgen van de concessieovereenkomst zoals die was gesloten.

De heer **Van Gerven**: U hebt de verhoren gevolgd de afgelopen dagen. We hebben onder andere de heer Timmer horen zeggen dat een strategisch gedeelte in het bod van HSA was verwerkt van in de orde van grootte van 28 miljoen. We hebben vanochtend natuurlijk van mevrouw Peijs gehoord dat zij grote zorgen had over de financiële vooruitzichten. Ik kom toch nog eens terug op de vraag of u de Kamer wel of niet te rooskleurig hebt geïnformeerd op 4 juli 2007. Als u daarop terugkijkt, bent u achteraf nog steeds die mening toegedaan?

De heer **Eurlings**: U blijft die ene zin herhalen. Ik vind dat oncomfortabel, want ik heb dat stuk niet bij me en ik kan me dat debat ook niet herinneren. Ik kan u alleen maar mijn inschatting geven. Ik heb net de totale openheid naar de Kamer vanaf het begin als één van de uitgangspunten genoemd. Openheid moet sowieso, maar ik heb de Kamer ook echt meegenomen in de risico's, de overschrijdingen en hoe het precies zat. Dat heb ik uit en te na gedaan en daar heeft de Kamer mij vaak voor gecompliceerd. Dat is niet om mezelf een klopje op de schouder te geven, dat kunt u gewoon teruglezen. Als ik dat zo heb gezegd, is daarmee waarschijnlijk bedoeld – dat is puur mijn inschatting van dit moment – dat ik geen nieuwe informatie had, anders dan de jarenlange opmerking van HSA: we redden het niet, jullie moeten bijspringen. Wij konden niet bijspringen en wij wilden niet bijspringen voordat wij informatie hadden. In die zin was er tot wij dat hele kleine beetje informatie kregen in 2008 niets nieuws onder de zon ten opzichte van al die jaren ervoor in het weten hoe het met HSA zou gaan.

De heer **Van Gerven**: Goed.

De heer **Eurlings**: Het is ook nog allemaal voordat de treinen rijden, hè. Het zijn allemaal schattingen die wij vervolgens niet kregen.

De heer **Van Gerven**: Zeker. Hoewel die treinen niet reden, hebt u toch een voorschot gegeven. Dat kunnen we constateren. Er was kennelijk wel wat aan de hand.

De heer **Eurlings**: Ik heb u zojuist gezegd dat dat puur een geste van mij was om een deel van wat wij toch moesten betalen gewoon uit te betalen. Wij probeerden tot betere verhoudingen te komen. Dat is deels gelukt. Er is iets van informatie gekomen en we hebben allebei wat toegegeven. NS/HSA gaf na jaren die grote ERTMS-claim toe, die 200 miljoen of meer had kunnen bedragen. We zijn echter niet geheel geslaagd, dat zeg ik eerlijk.

De heer **Van Gerven**: We moeten niet in herhaling vervallen. Dit hebben we zojuist besproken, uw punt. Ik wil naar het memorandum van overeenstemming. In maart 2008 spreekt u met de directeurs van NS en HSA en die geven aan dat de financiële situatie van HSA zorgelijk is. Op dat moment hebt u eigenlijk geen inzicht in de omvang van de financiële problemen. Is dat gesprek met de directies het startsein voor het gezamenlijk zoeken naar mogelijkheden om een faillissement te voorkomen?

De heer **Eurlings**: Sorry, kunt u de datum herhalen?

De heer **Van Gerven**: Dat is in maart 2008.

De heer **Eurlings**: In maart 2008 komt inderdaad het signaal in mijn richting dat er problemen zouden zijn. Ik pak de informatie er even bij, want ik wil precies zijn. Op 21 maart 2008 wordt ik door de top van HSA ingelicht over de financiële problemen, maar er was geen informatie. Ook nu was weer, net als heel veel jaren daarvoor, de opmerking dat men problemen had en het niet redde, maar was er geen onderbouwing waarmee dat hard gemaakt kon maken. Dat is waar ook mijn voorganger en Minister De Boer tegenaan liepen zo veel jaar eerder. Vervolgens hebben wij een werkgroep ingesteld, de werkgroep continuïteit, waarin ook ambtenaren van Financiën zaten, die de informatie boven tafel moest krijgen. Er kwam een tweede gesprek, op 9 juli. Toen heb ik tegen de heer Meerstadt gezegd: ik wil echt de cijfers krijgen, want anders kunnen we niets; de cijfers moeten nu eindelijk op tafel. Vervolgens zou er een derde gesprek zijn, op 18 augustus. Dat heb ik geannuleerd omdat er nog geen cijfers waren. Ik heb gezegd dat ik niet eens meer zou gaan praten als wij geen cijfers zouden krijgen. Vervolgens is er iets gekomen en hebben we op 20 augustus een gesprek gehad. Daarna is nog een aantal gesprekken gevolgd. Uiteindelijk heeft dat geleid tot de constatering van PwC dat er op dat moment een acuut liquiditeitsprobleem was en dat HSA in 2009 en 2010 naar alle waarschijnlijkheid door het garantievermogen heen zou gaan. Daarom hebben we uitstel van betaling kunnen afspreken. Dat is ook gecheckt door de landsadvocaat. We hebben echter niet het grote verhaal kunnen aanpakken, dat van de businesscase, omdat daar toen nog steeds geen informatie over kwam.

De heer **Van Gerven**: Over de langere termijn waren er niet voldoende cijfers. Ik wil even toe naar de discussie over de aanvangsdatum. De bedoeling was dat op 1 oktober 2008 de treinen zouden gaan rijden, dat de concessie van start zou gaan. U beslist uiteindelijk om daar 1 juli 2009 van te maken. Waarom hebt u dat gedaan?

De heer **Eurlings**: Er speelde een aantal dingen. Ik heb er lang aan vastgehouden, ook om de druk hoog te houden, dat er op 1 april kon worden gestart met tests. Volgens de landsadvocaat, die het heeft gecheckt, is er een cruciale periode van zes weken testen met beperking voor de vervoerder – dan kun je aan de baan werken en toch de treinen testen – maar moeten er vervolgens twintig weken zijn waarin de vervoerder geheel vrij en ongeremd kan testen. Pas dan kun je zeggen dat het vervoer kan aanvangen. Dan is de baan klaar en uitgetest en begint de rekening voor HSA te lopen. Vervolgens bleek dat er – ik zeg het uit mijn hoofd – in mei 2008 een treinpad was aangevraagd door HSA en dat dat geweigerd was. Men kon dus niet testen. Daarmee kon de datum van 1 oktober 2008 niet meer gehaald worden. Dat was een constatering van de landsadvocaat. De landsadvocaat zei vervolgens dat je pas met die twintig weken van totaal vrij testen kunt beginnen als alle certificaten binnen zijn die de baan helemaal vrijgeven. Dan heb je het over een aantal certificaten, waaronder een certificaat voor gemengd gebruik. Dat is een certificaat voor situaties waarin het hogesnelheidsnet het gewone net kruist. Er is ook nog een certificaat voor de grens.

De heer **Van Gerven**: Ik begrijp dat het ingewikkeld was, dat de baan eigenlijk helemaal klaar was en dat er niet aan de vraag om te testen voldaan kon worden, en dat dat de reden was dat u de datum verschoven hebt.

De heer **Eurlings**: Wij moesten de datum verschuiven, kijkend naar de uitspraak van de landsadvocaat.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar er was speelruimte.

De heer **Eurlings**: Er was speelruimte, ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt de meeste ruimte genomen die mogelijk was om het naar achteren te schuiven.

De heer **Eurlings**: Nee. We hebben één keuze gemaakt die niet had gehoeven. Als wij na de uitspraak van de landsadvocaat de snelste aanvangsdatum hadden gepakt op de meest minimalistische definitie van al die certificaten die je moet hebben om de baan vrij te verklaren, de rails klaar te verklaren, hadden wij op 1 maart 2009 kunnen gaan zitten. Er was echter iets geks aan de hand. De grens zelf zou dan wel vrijgegeven zijn, maar lijn vier, het stuk direct na de grens aan de Belgische kant, niet. Dat heeft tot discussie geleid. Wij hebben het redelijk gevonden – dat vond ik zelf ook en heb ik alle openheid met de Kamer besproken – om, omdat het over een grensoverschrijdende verbinding gaat waarop een behoorlijk deel van het geld grensoverschrijdend moet worden verdiend – daar heb je een hogesnelheidslijn toch voor een behoorlijk gedeelte voor – niet alleen de millimeter van de grens mee te nemen, maar ook het stuk Belgische spoorrails erna. Wij schatten in dat dat om en nabij december zou komen. Dat heeft geleid tot uitstel tot 1 juli. We hebben daarbij wel gezegd dat dat hem dan was: als België nog langer wacht met dat vrijgeven – dat was een risico – krijgen jullie een stuk korting op de gebruiksvergoeding, maar gaat de kassa wel lopen.

De heer **Van Gerven**: Het uitstel van die baan had te maken met het veiligheidssysteem, het ERTMS. Dat hebt u geschetst. Wist u dat dat ook AnsaldoBreda goed zou uitkomen?

De heer **Eurlings**: Dat kan ik niet inschatten. Dat zou kunnen.

De heer **Van Gerven**: Dat wist u, hè?

De heer **Eurlings**: Nee. Ik heb, zoals u in de stukken kunt zien, de druk heel hoog gehouden en zo lang als het kon 1 oktober 2008 overeind gehouden als aanvangsdatum vervoer. De landsadvocaat heeft zich erover gebogen en heeft heel duidelijke uitspraken gedaan, namelijk dat 1 oktober niet haalbaar was omdat in mei de rails niet vrij waren om te testen en dat bij het vrijgeven van de rails aan aantal vinkjes, een aantal certificaten, leidend moesten zijn. Die moesten binnen zijn. Dat is de lijn die wij vervolgens gekozen hebben.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar mijn vraag was een andere. Mijn vraag betrof AnsaldoBreda.

De heer **Eurlings**: Dat was niet mijn afweging.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, u hebt daar geen zicht op gehad.

De heer **Eurlings**: Het was niet mijn afweging.

De heer **Van Gerven**: U hebt daar dus geen zicht op gehad.

De heer **Eurlings**: Het was ook niet mijn afweging. Mijn verantwoordelijkheid was om me aan de wet te houden op dat vlak. Die luistert nauw. We hebben ons laten leiden door hetgeen de landsadvocaat heeft besloten. Ik had de aanvangsdatum eerst echt vroeger gewild, maar de landsadvocaat heeft duidelijke taal gesproken, namelijk dat het niet kon.

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

De heer **Elias**: Een paar dingen zijn al langsgesproken, dus ik ga even een beetje comprimeren. Ik vat het even huiselijk samen: het gesteggel over die cijfers blijft maar doorgaan. Dan geeft u met het Ministerie van Financiën aan dat het buitengewoon nodig is dat er meer transparantie en inzicht in de businesscase komt. U trekt toch gelijk op met Financiën op, op dit punt?

De heer **Eurlings**: Ja. Zeker.

De heer **Elias**: Vanuit de optiek van Financiën was het natuurlijk lastig om als Staat bij te dragen aan het voorkomen van een faillissement als de langetermijnvooruitzichten niet goed zouden zijn. In de optiek van Financiën is het dus van belang om eerst zicht te hebben op die langetermijnperspectieven. Was u dat ook met Financiën eens?

De heer **Eurlings**: Ik heb in alle gesprekken die ik zelf heb gevoerd aangedrongen op duidelijkheid, niet alleen voor de korte termijn. Ik wilde ook duidelijkheid over de businesscase voor het moment dat de treinen eenmaal zouden rijden. Het was teleurstellend dat na heel veel druk, ook vanuit Financiën, slechts informatie kwam over de jaren 2008, 2009 en 2010, over de aanloop, maar niet vanaf 2011, als, volgens de verwachting van toen, de treinen vol zouden rijden.

De heer **Elias**: Was u ervan op de hoogte dat de NS in 2007/2008 ook leningen heeft verstrekt aan HSA, zodat HSA de kosten die zij moest maken voor bijvoorbeeld het leasen van tijdelijk materieel kon betalen?

De heer **Eurlings**: Ik hoorde dat in een eerder verhoor van u. Ik heb het mijn ambtenaren gevraagd. Die konden zich wel herinneren dat er iets van leningen was, maar het was iets tussen de NS en HSA.

De heer **Elias**: Nou, niet helemaal. Die leningen betreffen bijna 150 miljoen euro en moeten daags na de aanvangsdatum, dus de dag dat de treinen beginnen te rijden en de exploitatie begint, worden terugbetaald aan de NS door HSA, hoewel NS 95% eigenaar is. Daarmee – zo lijkt het, althans – zou in één keer een groot deel van het garantievermogen waar HSA over beschikte conform de concessie en nadere afspraken die later zijn gemaakt, en dat bedoeld was voor tijdens de exploitatie, in de praktijk al besteed zijn. Waren uw ambtenaren, was u departement en was u zelf zich daarvan bewust?

De heer **Eurlings**: Dat beeld herken ik niet. Het beeld dat wij hadden – dat is door PwC bevestigd – is dat er de eerste twee jaar, in 2009 en 2010 – dat heb ik ook in Kamerdebatten genoemd, ten minste in één en waarschijnlijk in meerdere – als eenmaal de kassa zou gaan lopen om en nabij de 150 miljoen zou moeten worden betaald aan gebruiksvergoeding. Dat is een ingroei. HSA zou veel meer kosten maken dan er inkomsten waren. PricewaterhouseCoopers heeft gezegd dat die kosten redelijk realistisch leken. De inkomsten waren met dat gebrekkige product moeilijk in te schatten. Op basis van die twee constatering was het beeld dat er meer dan 200 miljoen zou worden opgesoupeerd in 2009 en 2010 en dat we dus door het garantievermogen heen zouden gaan. Dat is mijn herinnering van hoe het was. Dat is ook zoals ik het bij PricewaterhouseCoopers heb teruggelezen en overigens ook in de financiële notitie van de NS zelf, die men ons aanleverde en die wij naar PricewaterhouseCoopers hebben doorgespeeld om te verifiëren.

De heer **Elias**: U weet niet precies of uw departement ervan op de hoogte was dat NS die leningen ging verstrekken en onder welke voorwaarden dat gebeurde?

De heer **Eurlings**: Nee, dat weet ik niet precies. Misschien weet men dat bij Financiën preciezer. Onze informatie was dat in de eerste twee jaar het garantievermogen van 200 miljoen, dat zou gelden vanaf dag één, zou worden opgesoupeerd. Vanuit de simpele rekensom dat men 150 miljoen gebruiksvergoeding moest betalen, veel kosten moest maken en nauwelijks inkomsten had, zei PricewaterhouseCoopers het beeld redelijk te kunnen billijken. De kans was inderdaad heel groot dat de HSA door het garantievermogen zou gaan. Dat was onze afweging.

De heer **Elias**: Dit gaat specifiek over dat relatief kleine onderwerp. Door de vorm waarin die leningen waren gegoten, en vooral de terugbetalingsregeling, zou in één keer een beroep worden gedaan op de buffer die het garantiekapitaal toch zou moeten zijn.

De heer **Eurlings**: Ik heb hier een staatje. Die stukken hebt u zonder enige twijfel in uw bezit. Op slide 10 van PricewaterhouseCoopers staat de financiële inschatting. Dan ziet u dat er in 2009 60 miljoen gebruiksvergoeding moest worden betaald en in 2010 90 miljoen. Er zouden verdere kosten zijn van 50 miljoen en 10 miljoen. Van die plaat is Pricewaterhouse-

Coopers uitgegaan. Dat heeft men in grote lijnen als realistisch onderschreven, in mijn woorden. Dat was ons uitgangspunt. Ik kan me niet herinneren dat een lening die op dag één moest worden terugbetaald daar die rol in speelde. Wat ik zei, was al erg genoeg.

De heer **Elias**: In die hele periode is uw inzet in eerste instantie ook dat de NS het garantiekapitaal verhoogt en de NS – het is een relatief rijke moeder – weigert dat. Waarom weigerde zij dat?

De heer **Eurlings**: Ik heb van mijn ambtenaren begrepen, toen ik het daar in de voorbereiding over had, dat men de businesscase van HSA niet zo aantrekkelijk vond dat men daar extra geld in wilde stoppen. Ik heb me op het standpunt gesteld dat wij iets wilden doen, maar dat HSA dan ook iets moest doen. Een onderdeel van het mandje, zoals wij dat noemden, was een vergroting van het garantievermogen en, voor mij heel belangrijk, het schrappen van die ERTMS-claim. Het tweede hebben we wel binnengehaald en tot mijn spijt het eerste niet.

De heer **Elias**: In eerdere verhoren is naar voren gekomen – ik zal het zo weinig mogelijk technisch proberen te doen – dat de hoogte van het bod van NS en KLM in 2001 voor een deel was ingegeven door de strategische waarde, zeg maar even voor het behoud van de monopoliepositie van de NS. We hebben onder meer een verhoor met de heer Timmer gehad. Hij vertelde dat zij er op het laatste moment 28 miljoen bovenop hadden gezet om ten minste zeker te weten dat zij de concessie hadden, omdat ze wilden vermijden dat ze op enigerlei wijze in de problemen zouden raken. Een van de allereerste verhoren was met iemand die ons heeft uitgelegd wat het boktoreffect was: zoals de boktor zich invreet in de balken in grachtenhuizen, was de angst dat als een buitenlandse vervoerder op de hsl zou komen, die zich zou invreten in het vaste kernnet van de NS. Dat was de redenering en dat was wel een prijs waard. Dat was, hoe je het ook wendt of keert, een strategische waarde voor de NS, niet voor HSA. Als dat bod zo verschrikkelijk hoog was dat HSA in de problemen kwam, zou je zeggen dat NS die strategische waarde maar moest betalen en ervoor moest zorgen dat dat deel er voor haar rekening bij HSA uitgehaald zou kunnen worden. Was dat ook de redenering die u en uw departement aanhingen?

De heer **Eurlings**: Onze redenering was dat het goed zou zijn als ook de Nederlandse Spoorwegen zelf een behoorlijke geste zouden doen om HSA overeind te houden. Daarin hebben wij, zo zeg ik eerlijk, maar ten dele resultaat behaald. De ERTMS-claim van 200 miljoen ging na veel jaren gesteggel van tafel. Wij als Verkeer en Waterstaat wilden dat het garantievermogen werd verhoogd, maar dat is niet bereikt. Wat er precies achter zit bij de NS dat kan ik niet inschatten. Dat zult u met NS en HSA zelf moeten bespreken. Ik vond het alleen al voor het beeld goed als van twee kanten een extra inspanning werd gedaan. U kunt ook in veel notities teruglezen dat ik op dat spoor zat en op dat spoor werd gezet vanuit mijn ministerie.

De heer **Elias**: Je zou ook kunnen zeggen dat de NS haar maatschappelijke verantwoordelijkheid moet nemen. Zij heeft destijds een ontzettend hoog bod neergelegd, zit zelf redelijk goed in de slappe was en moet dus dat probleem van HSA oplossen. Die positie had u ook kunnen innemen.

De heer **Eurlings**: Ik heb vanuit Verkeer en Waterstaat de positie ingenomen dat een onderdeel van het verhaal een verdere vergroting van het garantievermogen moest zijn. Ik kan alleen maar constateren dat ik dat via de aandeelhouder Financiën niet heb bereikt. Daarmee was mijn speelveld dat ik maar een gedeelte van wat ik wilde binnenhaalde bij de NS. Binnen die werkelijkheid heb ik vervolgens wel – dat was toch mijn opdracht als Minister van Verkeer en Waterstaat – het maximale gedaan om zo snel als mogelijk reizigers in die trein te krijgen.

De heer **Elias**: Hebt u wel eens overwogen om in die periode het vertrouwen in de directie van de NS op te zeggen, om te zeggen: ik ga helemaal geen zaken meer doen met deze lui op deze manier?

De heer **Eurlings**: Er zijn vast wel eens emoties geweest, ook op het ministerie. Dat lees je in sommige nota's ook terug. Ik heb net al een paar stevige woorden gebruikt rond het gebrek aan openheid. Ik vind het niet acceptabel en maatschappelijk niet erg verantwoord als je wel jarenlang klaagt dat je failliet zou kunnen gaan, maar dat je geen informatie op tafel wilt leggen, terwijl het in je gezamenlijke belang is – hoe het verleden ook is en ook al heb je te veel geboden – om gewoon de werkelijkheid onder ogen te zien.

De heer **Elias**: Waarom hebt u die drastische stap niet gezet?

De heer **Eurlings**: Vanaf het begin van mijn ministerschap tot de laatste dag was bij mij leidend dat de beslissingen die ik zou nemen beslissingen waren die in dit moeilijke dossier de treinen zo snel als mogelijk op de rails zouden krijgen en ook – dat was een afgeleid belang – de staatsfinanciën zo weinig als mogelijk zouden raken. Dat eerste belang en dat tweede belang heb ik continu voor ogen gehouden. Die waren voor mij leidend. Allemaal draconische maatregelen over en weer hadden daarbij risicovoller kunnen zijn dan op deze manier de zaak op koers houden. Hoe moeilijk het ook was.

De heer **Elias**: U herinnert zich wel dat u ambtelijk wel werd geadviseerd of – ik zeg het niet goed – in overweging werd gegeven om die drastische stap te zetten?

De heer **Eurlings**: Ja, er werd een keer gezegd dat de maatschappelijke onderneming eraan gehouden moest worden. U weet dat het heel draconische maatregelen zijn.

Er is wel iets waar ik tegenaan ben gelopen. Ook als ik nu terugkijk, vind ik dat vanuit mijn oude rol nog wel een overdenking. Er is veel gesproken over de maatschappelijke onderneming. Dat vind ik een belangrijke discussie. In het kabinet waar ik in zat, zag je eigenlijk dat het pendulum van marktwerking echt begon terug te zwaaien richting maatschappelijke verantwoording: de maatschappelijke onderneming en actief aandeelhouderschap van de Staat bij staatsdeelnemingen. Als je op je laat inwerken hoe het allemaal gegaan is – dat is een discussie die u veel beter met Financiën als aandeelhouder kunt hebben dan met mij – en wat echt de aangrijpingsmogelijkheden zijn, dringt zich toch het beeld op dat de aandeelhouder in elk geval op dat moment heel weinig fijnmazige mogelijkheden had, zoals instructierecht, ingrijpen en opdrachten geven, en eigenlijk alleen maar een paar paardenmiddelen had als ultimum remedium, zoals het verwijderen van de hele raad van bestuur of van een voorzitter, wat ooit is gebeurd. Met zo'n paardenmiddel heb je niet altijd de beste oplossing voor de treinreizigers. Ik vind het dus wel een

overdenking. Ik hoorde ook iets over een rapport van de Algemene Rekenkamer van een maand geleden waarin nog steeds zoiets werd aangegeven. Als je het hebt over de maatschappelijke onderneming, de vervoersmaatschappij, en over actief aandeelhouderschap, moet je jezelf ook de vraag stellen met welke fijnmazige instrumenten je kunt bijsturen zonder dat je een megapaardenmiddel moet inzetten, wat heel veel schade met zich meebrengt.

De heer **Elias**: Is het een feit dat als die High Speed Alliance failliet was gegaan, u als Minister groot politiek gezichtsverlies geleden zou hebben?

De heer **Eurlings**: Nee, nul. Helemaal niet.

De heer **Elias**: Waarom niet?

De heer **Eurlings**: Omdat ik daar totaal niet bang voor zou zijn geweest, als dat de treinen eerder op de rails had gebracht. U kunt veel van mij zeggen en er wordt vast veel gezegd en geschreven ...

De heer **Elias**: Ik stel u alleen maar vragen.

De heer **Eurlings**: Ik stond niet echt te boek als een bange Minister. Ik heb heel onpopulaire maatregelen genomen. Als het over openbaar vervoer gaat: ik heb de Zuiderzeelijn geschrapt na heel veel jaren discussie, omdat ik vond dat dat, hoe moeilijk het ook was, de beste beslissing was. Kort antwoord: als het voor de treinreiziger het beste was geweest om de HSA failliet te laten gaan, als we dan via een andere maatschappij of een andere route de treinen sneller op de rails hadden gehad, had ik er enkele moeite mee gehad om die keuze te maken.

De heer **Elias**: Het blijft speculeren, maar als u dat in 2007 had gedaan dan hadden we misschien nu gereden.

De heer **Eurlings**: Dat is dan wel echt met de wijsheid van nu. Wij gingen uit van de situatie van toen. Ik wil u toch nog een keer wijzen op het advies van de landsadvocaat, dat hier heel duidelijke taal spreekt. De landsadvocaat geeft nadrukkelijk aan dat het kiezen voor een andere maatschappij, dus het overgaan van maatschappij, tot heel veel risico's zou leiden. Ik zal daar heel snel in vogelvlucht iets van noemen. In paragraaf 26 op pagina 7 staat: een faillissement van HSA betekent een bedreiging voor de continuïteit van de vervoersoperatie. Er staat bijvoorbeeld paragraaf 19 op pagina 6 van dat advies: vrijwel iedere nieuwe vervoerder – ik moet een beetje parafraseren, sorry – zou grote en wellicht onoverbrugbare problemen ondervinden om het vervoer op korte termijn te gaan verrichten. In een andere paragraaf, in paragraaf 20, zegt de landsadvocaat: als je HSA failliet laat gaan – ik zeg het op mijn manier, want ik moet parafraseren – is de enige optie die nog enigszins te doen is, de NS het zelf laten doen of het via een nieuwe dochtermaatschappij doen, maar dan heb je eigenlijk hetzelfde met wel heel veel minder geld voor de overheid. Dan was men immers onder de concessie uit, dus ook onder het minimumbedrag dat de concessie verplichtte.

De heer **Elias**: Wij hebben die adviezen. Voor de zekerheid: welke datum heeft dit advies?

De heer **Eurlings**: Het tweede advies van de landsadvocaat is van 19 september 2008.

De heer **Elias**: Prima. Maar goed, we gaan niet lang met u in discussie over juridische stukken ...

De heer **Eurlings**: Het is wel heel belangrijk, mijnheer Elias. Het is belangrijk omdat het voor mij leidend was bij het innemen van mijn positie.

De heer **Elias**: Het probleem met grote juridische stukken, zeker die van de landsadvocaat – ik heb ze ook gelezen – dat je er van alles en nog wat in kunt lezen en van alles en nog wat uit kunt citeren.

De heer **Eurlings**: Maar hier niet.

De heer **Elias**: Velen vinden er wel iets van hun gading in.

De heer **Eurlings**: Maar dit is heel helder. We hebben op het ministerie tal van alternatieven overwogen. Wat daarbij als heel duidelijk beeld naar voren kwam, was dat je als je de HSA failliet zou laten gaan – dat had echt gekund en ik heb zelf intern vaker de vraag «what if?» gesteld – de treinen nog later op de rails had, want een andere vervoerder had nog geen treinen besteld en moest vanaf nul beginnen. Of je deed met de NS zelf, maar dan had je hetzelfde voor heel veel minder geld. Dan had men zonder informatie te geven, inzicht in de cijfers, het doel bereikt dat men minder hoefde te betalen. Je had daarbij als Staat dus ook een grote financiële aderlating. Reizigers verliezer en de Staat verliezer. Louter daarom – dat is geverifieerd door de landsadvocaat – heb ik de positie ingenomen dat het – ik zeg het nu voorzichtig – de minst slechte optie was om HSA niet failliet te laten gaan. Ik constateer dat mijn opvolgster ook niet heeft gekozen voor een faillissement van HSA.

De **voorzitter**: De heer Van Gerven heeft nog één vraag op dit punt en dan schorsen we tien minuten.

De heer **Van Gerven**: In de zomer van 2008 bent u bezig met het zoeken naar oplossingen voor de acute problematiek met betrekking tot HSA. Er is een nota van de heer Keyts, de directeur-generaal van Rijkswaterstaat. Hij heeft u een brief gestuurd, op 7 augustus 2008, waarin mogelijke oplossingen worden geschetst. Hij stuurt die brief aan u, want u bent zelf betrokken bij die onderhandelingen. Dan gaat het weer over die financiële buffer. Ik lees even het voorstel voor dat de heer Keyts aan u doet om mee te nemen in de onderhandelingen. Dat luidt als volgt: «NS dient de voorwaarden voor aflossing van de HSA-leningen zodanig aan te passen dat HSA de leningen gedurende de gehele concessieperiode aflost in plaats van alles aflossen op aanvangsdatum. Dat levert HSA ongeveer 100 miljoen extra financiële buffer op. Daarenboven dient NS een additionele 100 miljoen ter beschikking te stellen als extra garantievermogen.» Het gaat mij om dat eerste stuk, dat NS direct die lening opeist, terwijl het logisch zou zijn om die over de gehele concessieperiode terug te laten betalen. Wat is er gebeurd met dat voorstel van Keyts?

De heer **Eurlings**: Ik kan me de gesprekken die ik heb gevoerd niet precies herinneren. Ik kan me echter niet anders voorstellen dan dat ik dat zo heb meegenomen, net zoals een ander onderdeel van zijn voorstel: het verruimen van het garantievermogen. We hebben sommige dingen wel binnengehaald, maar, zo zeg ik eerlijk, andere dingen gewoon niet.

De heer **Van Gerven**: We mogen dan constateren dat dat is ingebracht, maar niet is binnengehaald.

De heer **Eurlings**: Ik kan me dat niet anders voorstellen, maar ik kan me na al die jaren niet alle gesprekken meer helemaal voor de geest halen. Daar vraag ik uw begrip voor. Het was in het belang van Verkeer en Waterstaat om HSA en de NS zo ver als mogelijk te krijgen in het ook doen van financiële bijdrages. Dat ziet u tot het eind van mijn periode. Toen de NS Arriva Duitsland wilde overnemen, waren wij er als Verkeer en Waterstaat als de kippen bij om te zeggen dat dat alleen kon – dat was onze positie – als een zeker zo groot bedrag als in Duitsland zou worden geïnvesteerd, zou worden ingezet voor het vergroten van het garantievermogen. Dan had je het over 300 tot 400 miljoen. We zullen dat dus zeker geprobeerd hebben. Ik kan me alleen die gesprekken niet meer letterlijk voor de geest halen. Dat is enige en eerlijke antwoord.

De heer **Van Gerven**: Goed.

Het verhoor wordt geschorst van 16.54 tot 17.06 uur.

De **voorzitter**: De heer Van Gerven vervolgt het verhoor.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Eurlings, ik wil verder met het memorandum van overeenstemming. In november 2008 komt u met NS en HSA tot een akkoord, het memorandum of understanding of MoU. Waar zaten wat u betreft de grootste winstpunten?

De heer **Eurlings**: Het grootste winstpunt was er voor de reiziger, een tweede winstpunt was er voor de staatskas en een derde winstpunt was dat in de praktijk duidelijkheid getoond zou moeten worden over wat er echt aan de hand was met de businesscase van HSA.

De heer **Van Gerven**: In het memorandum staat een bepaling dat als zich in de toekomst een reële faillissementsdreiging voordoet, de Staat onder bepaalde voorwaarden maatregelen zal treffen om dat faillissement te voorkomen. Waarom kwam deze bepaling in de overeenkomst?

De heer **Eurlings**: De overeenkomst heeft eigenlijk twee hoofdlijnen. De eerste gaat over dat kleine gedeelte in de tijd waar wij wel informatie over hadden gekregen, namelijk 2008, 2009 en 2010. In die tijd waren er nog nauwelijks treinen. Er waren wel heel veel kosten voor HSA, maar nauwelijks inkomsten. Wij hebben er bewust voor gekozen om te voorkomen dat HSA in die tussenfase failliet zou gaan. Dat zou voor de treinreiziger nog veel later een product hebben opgeleverd, nog jaren later, en voor de staatskas ook veel ellende. Vervolgens was er de grote vraag wat nu echt het realiteitsgehalte was van de businesscase, die wij nog steeds niet kenden. Ook toen wij het memorandum sloten, kenden wij als overheid nog steeds de aannames niet waarop HSA haar businesscase stelde en waarover men al die jaren bij momenten men had beweerd, zonder onderbouwing, dat men het niet trok. Wij hebben gezegd dat wij, binnen de grote beperkingen die de Concessiewet personenvervoer per trein stelt na een aantal jaren zouden evalueren hoe het in de praktijk ging als de treinen reden. The proof of the pudding is in the eating. Dan zouden we gewoon zien hoeveel inkomsten er komen, hoe duur de kaartjes zijn en hoeveel kosten er zijn. Mocht in de praktijk dan blijken dat HSA dreigde om te vallen, zouden wij ervoor

kiezen om de beperkte ruimte die concessieovereenkomst uit 2001 bood te gebruiken.

De heer **Van Gerven**: Mocht uit artikel 14 worden afgeleid dat de Staat als het ware de verplichting, weliswaar in de toekomst, op zich had genomen om HSA te redden of om een faillissement te voorkomen?

De heer **Eurlings**: De Staat heeft er vanuit het belang van de reiziger, het belang dat de trein niet nog veel later op de rails zou komen, en het belang van de staatskas bewust voor gekozen – dat is een keuze die bewust met het parlement is besproken – om binnen wat de concessie toeliet HSA overeind te houden. Dat was echter veel minder dan wat de NS en HSA op dat moment verlangden. Ik denk dat de heer Meerstadt heel helder was. Hij zei: wij wilden meer, wij waren niet superblij. De NS wilde in 2008 al komen tot een verlaging van de gebruiksvergoeding. Wat hebben wij vervolgens afgesproken? In artikel 14 staat een keiharde verwijzing naar artikel 15 van de concessieovereenkomst. Het is in deze zin relevant om de juridische gronding daarvan op waarde te schatten. Het advies van de landsadvocaat van 19 november 2008 – dat is het derde advies van de landsadvocaat – is hier heel helder over. Een ondernemingsrisico konden wij als Staat nooit overnemen, want dat zou als staatssteun worden gezien. Artikel 14 is voor de landsadvocaat acceptabel – «behoorlijk verdedigbaar», wordt gesteld – juist omdat het heel helder is dat maatregelen binnen de grenzen van artikel 15 van de concessieovereenkomst dienen te vallen en ook binnen de eis van een onvoorziene omstandigheid. Sorry voor mijn lange antwoord.

Wat betekent dit in normalemensentaal? Het enige dat dit artikel toelaat, artikel 15 van de concessie, betreft het geval dat in de praktijk blijkt dat er een externe oorzaak is waardoor HSA het niet trekt. Kijk bijvoorbeeld naar de ERTMS-problematiek. Het gaat dan dus niet om fouten van de HSA zelf, maar om een externe oorzaak die ook voor concurrenten gegolden zou hebben. Als men het door die externe oorzaak het niet kan redden met die businesscase, mag je bijspringen als anders een faillissement dreigt. De vergoeding mag niet lager zijn dan die uit de tweede bieding in de concessie, die om en nabij de 100 miljoen was. Dat is wat wij hebben toegegeven. Dat was een beperkte toegift. Die hebben wij bewust gedaan. Als het binnen die voorwaarden kon – dat is wat de concessie toelaat – was het voor de treinreiziger de minst slechte optie om HSA niet failliet te laten gaan.

De heer **Van Gerven**: We hebben de heer Veenman gehoord. Hij zegt dat het memorandum door hem is beleefd als een keiharde toezegging van de Staat dat die, mocht HSA in de toekomst failliet gaan, een oplossing zou bieden. U hebt de voorwaarden geschetst. Herkent u zich in de beleving van NS?

De heer **Eurlings**: Ik herken mij louter in datgene wat zwart-op-wit staat en wat ik ook in alle openheid met de Tweede Kamer heb besproken. Dat is dat wij voor de korte termijn voorkwamen dat HSA omviel in de paar jaar dat zij geen of nauwelijks treinen had door uitstel van betaling te geven, terug te betalen met rente, en de afspraak dat wij vervolgens in de praktijk zouden kijken of de businesscase voldoende was om het te redden of niet. Alleen als er een externe oorzaak was, konden we de gebruiksvergoeding beperkt verlagen. Dat is wat is afgesproken. Ik ben nog een keer door de Kamerstukken gegaan. Kijk naar een overleg met de Kamer van 4 februari 2009. Daar heb ik bijvoorbeeld heel duidelijk gezegd dat het binnen de ruimte in de concessie nooit mogelijk is om tot een

lagere gebruiksvergoeding voor HSA te komen, zelfs als aan al die voorwaarden zou worden voldaan, dan destijds de nummer twee.

De heer **Van Gerven**: Zeker. Dat betekent dus dat u wel ruimte zag om de vergoeding die op 148 miljoen was vastgesteld eventueel in de toekomst te verlagen naar 101 miljoen?

De heer **Eurlings**: Dat was de ruimte die er juridisch was vanuit de concessie en ook juridisch vanuit het niet-overgaan tot ongeoorloofde staatssteun. Dat is ook wat de landsadvocaat zei. Wij hebben er bewust voor gekozen die beperkte ruimte wel in het vooruitzicht te stellen, omdat het voor de reiziger slechter was als HSA zou omkiepen.

De heer **Van Gerven**: Dat punt is duidelijk. U zat erin met: we zijn niet gediend bij een faillissement, want die trein moet rijden; de reiziger moet bediend worden. Ik citeer toch nog even de heer Veenman. Hij zei gisteren dat hij het had beleefd als een keiharde verplichting voor de Staat om HSA te redden.

De heer **Eurlings**: Ik kan alleen maar constateren dat dat er niet staat. In die zin voel ik me meer thuis bij de opmerkingen die de heer Meerstadt vandaag op dit punt heeft gemaakt.

De heer **Van Gerven**: Soms staat niet alles in een memorandum, in dit geval, en zit daar nog ook een kleuring en een situatie omheen waarin dat is geschetst.

De heer **Eurlings**: De voorwaarden zijn heel helder, ten aanzien van wat kan en wat niet kan. Kijkt u naar het derde advies van de landsadvocaat, van november 2008. Dat is heel helder. Nogmaals, ik heb – daarom haalde ik dat citaat uit de Tweede Kamer aan – heel helder gezegd dat wij, om maar een voorbeeld te noemen, nooit lager konden gaan dan wat nummer twee had geboden.

De heer **Van Gerven**: Dat klopt. Die grens van 101 miljoen hebt u aangegeven. Er is in de aandeelhoudersvergadering van HSA gezegd dat men een mondelinge toezegging had dat als zij bijvoorbeeld over twee jaar of later in de problemen zou komen, HSA linksom of rechtsom in de benen gehouden zou worden en dat men haar niet failliet zou laten gaan.

De heer **Eurlings**: Ik herken me daar niet in. Ik ben heel helder geweest over wat we hebben afgesproken. Daar hebben we veel discussies over gehad. Ik wil nog een keer zeggen dat de ruimte die wij konden bieden beperkt was. Die hebben wij ook geboden. We wilden niet anders, want we wilden eerst de trein aan het rijden zien. We hadden immers geen informatie, dus we konden niet anders vanuit het staatsrecht en het concessierecht. Onze inschatting was toen dat we, als we het opnieuw in de markt moesten zetten, maximaal 50 miljoen per jaar zouden krijgen. Later in de tijd is mijn opvolger mevrouw Schultz op rond de 60 miljoen uitgekomen, als ik het goed heb gehoord. Dan kunt u ook begrijpen waarom ik zojuist tegen de heer Elias zei dat het zowel voor de treinreiziger belangrijk was dat HSA niet failliet zou gaan, dat we dat op zijn minst zouden proberen te voorkomen binnen die beperkte grenzen, als voor de staatsfinanciën. 100 miljoen, if worse comes to worse, is nog altijd heel wat meer dan 50 miljoen of 60 miljoen per jaar.

De heer **Van Gerven**: Zeker. In november 2008 was er ook vanuit het Ministerie van Financiën kritiek. Dat maakte zich zorgen over de budgettaire gevolgen van het memorandum van overeenstemming. Hoe zat dat precies?

De heer **Eurlings**: Mijn herinnering gaat niet zozeer over zorgen van het Ministerie van Financiën, maar over een heel begrijpelijke en zeer terechte vraag van mijn toenmalige ambtsgenoot van Financiën: wat betekent deze afspraak financieel in het slechtste geval? Dat is een vraag die de Minister van Financiën niet alleen kan stellen, maar, in mijn beleving, ook moet stellen.

De heer **Van Gerven**: Om het nog wat te preciseren: Minister Bos ziet een groot budgettair risico in de toezegging om maatregelen te treffen als de continuïteit van HSA wordt bedreigd, dus wanneer HSA failliet dreigt te gaan. Wat vond u van die kritiek van Financiën?

De heer **Eurlings**: Daar heb ik op gereageerd. Op 3 december komt de brief van Wouter Bos in mijn richting, toen ik toestemming vroeg voor het memorandum of understanding. Hij geeft daarin zijn steun, maar vraagt wel informatie over wat het in het slechtste geval kan kosten. Ik heb daarop gereageerd op 16 maart 2009. Ik heb aangegeven dat wij in het slechtste geval, als al die stringente voorwaarden van de concessie zouden gelden, tot 100 miljoen mochten zakken. Op pagina 2 van die brief heb ik nog eens nadrukkelijk geschreven dat de verwachting was dat een nieuwe aanbesteding niet meer dan maximaal 50 miljoen, prijspeil 2000, zou opleveren en dat de werkelijke opbrengst niet helemaal te voorspellen was, maar dat deze substantieel lager zou liggen dan de opbrengsten die in de begroting waren opgenomen, dus substantieel lager dan de 100 miljoen, de bodem, die wij met HSA konden bereiken. Ik denk dat dat voor iedereen evident was.

De heer **Van Gerven**: Op 3 december 2008 stuurt Minister Bos die brief. Van welke datum was uw antwoordbrief?

De heer **Eurlings**: Die is van een tijdje later. Het memorandum was al gesloten, dus ik weet niet waarom daar tijd tussen heeft gezeten. Ik sprak Wouter Bos bijna elke week. We zaten twee of drie stoeltjes bij elkaar vandaan in de ministerraad.

De heer **Van Gerven**: Na het sluiten van het akkoord, van het memorandum, hebt u de heer Bos in een brief antwoord gegeven?

De heer **Eurlings**: Ja, omdat zijn reactie op 3 december positief was en ik dus voort kon gaan.

De heer **Van Gerven**: Minister Bos heeft wel kritiek, maar gaat tussen 3 en 10 december toch akkoord met dat memorandum. Welke rol speelt de discussie over het superdividend daarin?

De heer **Eurlings**: Die heeft daar in mijn herinnering geen rol in gespeeld. Ik heb dit op eigen merites beoordeeld, net als Financiën vanuit zijn positie in de werkgroep continuïteit. Zo herinner ik me dat. De discussie zat veel meer in de vraag of we ze failliet wilden laten gaan of niet omdat HSA nog geen treinen had, maar wel al de rekening moest betalen, en wat je op termijn moest doen. De NS heeft bij momenten gewoon – ik zeg het

wat onvriendelijk – gedreigd om de concessie terug te geven of HSA failliet te laten gaan.

De heer **Van Gerven**: Maar mijn vraag ging over het superdividend. Welke rol speelt de discussie over het superdividend bij het komen tot het memorandum?

De heer **Eurlings**: In mijn herinnering geen.

De heer **Van Gerven**: Geen?

De heer **Eurlings**: Ik zie ook niets terug over het superdividend in deze brieven. Als ik me niet vergis, is de discussie over het superdividend – die is op veel momenten gevoerd – heel lang na dit moment beslecht. Dat was ver in 2009, dacht ik.

De heer **Van Gerven**: Hebt u over dat superdividend gesproken met de heer Meijer, die toen voorzitter van de raad van commissarissen van NS was, en Minister Bos?

De heer **Eurlings**: Niet dat ik me kan herinneren. Het kan zijn. Ik probeer echt mijn geheugen te pijnigen. Het kan zijn, maar dat is echt puur gissen. Het kan best zijn dat men een keer heeft gezegd dat men ook nog met Minister Bos bezig was over een superdividend. Dat staat mij echter niet meer bij. Mijn enige reactie kan geweest zijn: dat moet je dan maar met hem regelen. Het speelde voor ons in deze discussie geen rol. Het ging hier om de vraag of wij, binnen de grenzen die waren toegelaten, de HSA overeind wilden houden of niet. Dat was ook de discussie met de Tweede Kamer.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich dus geen gesprek herinneren tussen de heer Meijer, uw collega Bos en u zelf?

De heer **Eurlings**: Ik kan me geen gesprek met de heer Meijer herinneren, zo zeg ik eerlijk. U stelt mij een heel specifieke vraag, namelijk of dit het grote verhaal achter het memorandum of understanding was. Ik kan me niet herinneren dat dit bij de vormgeving van het MoU een rol speelde.

De heer **Van Gerven**: De president-directeur en de president-commissaris van NS, dus Veenman en Meijer, sturen op 10 december 2008 een brief aan de aandeelhouder, Minister Bos, over het superdividend. Daarin stelt NS een aantal voorwaarden om tot afspraken over dat superdividend te komen. Eén van die voorwaarden is de oplossing die NS en Verkeer en Waterstaat hebben bereikt voor de HSA-problematiek.

De heer **Eurlings**: Ik ken die brief niet, eerlijk gezegd.

De heer **Van Gerven**: Was dit drukmiddel nodig om instemming van de Minister van Financiën te krijgen?

De heer **Eurlings**: Dat lijkt mij niet, alleen al simpelweg vanwege de datering. Ik begreep gisteren uit uw verhoor – ik kende die brief niet – dat er een brief gestuurd zou zijn op 10 december. Wat u mij vraagt, kan alleen al niet gezien de datering, want de heer Wouter Bos heeft mij precies een week daarvoor, op 3 december, geantwoord dat hij zich kon vinden in de aanpak zoals die in het MoU was neergelegd.

De heer **Van Gerven**: Zeker. Maar de brief van 10 december is een weergave van een gesprek daarvoor.

De heer **Eurlings**: Ik ken die brief niet.

De heer **Van Gerven**: Dat gesprek kunt u zich niet herinneren? U herinnert zich niet dat dat geweest is? In die brief wordt een heel duidelijke koppeling gelegd tussen het superdividend, dat in twee tranches van 700 miljoen uitgekeerd zou kunnen worden, en een oplossing die er voor de HSA-problematiek moet komen.

De heer **Eurlings**: Ik hoop dat u het begrijpt als ik u zeg dat ik hier onder ede sta en dat ik het niet comfortabel vind om over een brief van iemand anders aan iemand anders te spreken die ik niet eens ken. Dat vind ik moeilijk. Ik kan puur afgaan op wat u zegt. Wat ik zelf weet – dan moet ik het heel dicht bij mezelf gaan zoeken – op grond van mijn herinnering en de stukken die ik heb, is dat de koppeling met het superdividend geen rol speelde bij het memorandum dat wij hebben gesloten. Ik wil er nog één zin aan toevoegen. Dit is mijn eerlijke herinnering aan de discussies met de NS en HSA over dat memorandum. Ik herkende zeer wat de heer Meerstadt zei vandaag, dat hij – ik zeg het in mijn woorden – niet echt tevreden was, dat hij in 2008 die gebruiksvergoeding naar beneden wilde hebben. Ook in die zin kan ik die brief niet plaatsen. Ik ken de brief niet, dus ik heb die kennis ook niet.

De heer **Van Gerven**: Wij hebben informatie dat er gesproken is door de directie van NS, de heer Meijer, met u en de heer Bos en dat in dat gesprek is gezegd: luister, jullie willen een superdividend – dat was een verzoek vanuit Financiën – dat kan, maar dan moet er wel een oplossing komen voor een aantal zaken, waaronder de HSA-problematiek.

De heer **Eurlings**: Ik kan u alleen maar zeggen dat ik me dat gesprek niet kan herinneren. Als u informatie hebt, hebt u informatie. Ik kan me niet alles herinneren. Mijn eerlijke herinnering van wat er gebeurd is, is dat dat geen rol speelde bij het memorandum zoals dat is afgesloten. Het memorandum was ook – daarom vond ik de heer Meerstadt heel eerlijk – heel beperkt, want het betrof uitstel van betaling, die met rente moest worden terugbetaald. Als het echt in de praktijk na een aantal jaar niet zou blijken te werken, kon daarnaast de kleine ruimte worden gebruikt die de concessieovereenkomst bood. Meer was het niet. Het was wat dat betreft uitstel van de echte discussie die later door Minister Schultz is opgepakt.

De heer **Van Gerven**: Om het even heel scherp te vragen: u hebt niet met NS afgestemd dat er een koppeling zou worden gelegd met het superdividend als Financiën zou dreigen niet akkoord te gaan met het memorandum van overeenstemming?

De heer **Eurlings**: Ik kan me dat niet herinneren.

De heer **Van Gerven**: U hebt dus geen afspraak gemaakt met NS: luister eens, op die manier kunnen wij Financiën onder druk zetten; als je de superdividenddiscussie inbrengt, komen wij tot een memorandum?

De heer **Eurlings**: Ik kan me niet herinneren. Ik vind het ook heel gek, gezien de datering. De NS had al toestemming gegeven voor het memorandum. De heer Bos had al goedkeuring gegeven.

De heer **Van Gerven**: Voor alle duidelijkheid: de brief van 10 december 2008 van NS aan de Minister van Financiën is van ruim een week voor de handtekening onder het memorandum werd gezet. Ik meen dat dat op 18 december is getekend.

De heer **Eurlings**: Dat is na het principeakkoord. Ik heb veel gesprekken gehad over dividenden, van Schiphol en van de NS. Ik had daar echt wel rechtstreekse methoden voor dan via een driehoekje. Ik ken die brief niet. Ik zeg u eerlijk dat bij mij het memorandum of understanding zijn ontstaansgeschiedenis heeft in de drive om er binnen de beperkte mogelijkheden voor te zorgen dat HSA niet failliet ging, omdat dat voor de reiziger en de staatsfinanciën een nog slechtere deal was.

De heer **Van Gerven**: Acht u het niet aannemelijk dat gesprekken over het superdividend en zaken als de HSA niet alleen met Minister Bos zijn gevoerd, maar ook met u?

De heer **Eurlings**: Ik zeg u eerlijk dat ik het niet weet. Het zou zomaar kunnen dat als je met mensen samen zit, ze zeggen dat ze ook nog een ander akkefietje hebben met de overheid. Wat ik weet, is dat Financiën vanuit zijn aandeelhoudersrol eerder in het traject zei als aandeelhouder een discussie over dividenden, whatever that may be, niet te willen vertroebelen door een discussie over garantievermogen. Daar heeft de landsadvocaat ook voor gewaarschuwd. Die zei: pas nu op ...

De heer **Van Gerven**: Dat was het uitgangspunt. Dat klopt, maar NS wilde die verknoping wel.

De heer **Eurlings**: Dat moet u dan met NS bespreken.

De heer **Van Gerven**: Dat is ook met u besproken.

De heer **Eurlings**: Het memorandum of understanding en de insteek die ik heb gekozen, staan voor mij los van superdividenden. Zo herinner ik me dat en ik heb er ook niets van teruggelezen. Nogmaals, het betrof uitstel van betaling dat de Staat nauwelijks wat kostte. Het was wat dat betreft een uitstel van de echte oplossing. Zo herinner ik het me.

De heer **Van Gerven**: De heer Elias gaat nog even verder op dit punt.

De heer **Elias**: Het kan natuurlijk zo zijn dat uw herinnering u op een bepaald punt in de steek laat. Dat kan. Het is een feit dat er een gesprek is geweest met de NS-top, de heer Bos en u. Dat is gevolgd door een brief. Die brief is van 10 december. Daarin wordt – ik moet dat parafraseren, gelet op gemaakte afspraken – een koppeling gemaakt met een aantal hangpunten, problemen die er nog zijn tussen de Staat en de NS. Een van die hangpunten is de oplossing van het HSA-dossier. Er wordt een werkelijk voor geen enkele andere uitleg vatbare koppeling gelegd tussen het verstrekken van het superdividend door NS en het oplossen van een aantal andere problemen. Zoals overigens de heer Veenman, meen ik, hier gisteren ook heeft bevestigd.

De heer **Eurlings**: Ik ken die brief niet. Als u hier zou zitten in mijn positie, zou u het op zijn minst oncomfortabel vinden om met een brief geconfronteerd te worden ...

De heer **Elias**: Ik zou het sowieso zeer oncomfortabel vinden daar ooit terecht te komen.

De heer **Eurlings**: Nou, houdt u maar op dan.

De heer **Elias**: Als ik dat geciteerd of geparafraseerd zou krijgen vanuit een enquêtecommissie die over de stukken beschikt, zou ik daar wel een oordeel over kunnen geven.

De heer **Eurlings**: Ik heb het memorandum afgesloten, nadat een werkgroep met Financiën daaraan gewerkt had, omdat de schade als HSA failliet zou gaan heel erg groot zou zijn voor de treinreiziger en voor de belastingbetaler. Ik weet niet welke discussies op dat moment speelden rond het dividend. Ik weet wel dat op het moment dat die brief werd gestuurd, de NS zich al in principe akkoord had verklaard met het memorandum en de Minister ook. Ik vind het oncomfortabel dat ik maar moet gissen wat u daar voor zich hebt liggen. Ik ken die hele brief niet. Ik heb begrepen uit uw verhoren dat er verschillende zaken waren die NS wilde oplossen en wilde aankaarten. Het is ook maar de vraag dat men dit memorandum, dat uitstel van de echte discussie was, zag als de grote oplossing van het HSA-dossier, daar waar u zelf de heer Meerstadt hier op deze stoel zojuist hebt horen zeggen dat hij eigenlijk niet zo tevreden was, omdat hij als grote oplossing die gebruiksvergoeding naar beneden wilde hebben. Dat is weer gissen van mij, omdat ik, nogmaals, die brief niet ken.

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

De heer **Van Gerven**: Het concept van het memorandum van overeenstemming is klaar, maar dat wordt niet naar de ministerraad gestuurd. Waarom eigenlijk niet?

De heer **Eurlings**: Omdat het maar zo'n klein ding was, heel simpel gezegd. Het was maar een klein ding, want het had geen financiële gevolgen voor een ander ministerie dan voor dat van Verkeer en Waterstaat en zelfs daarvoor maar heel beperkt. Het ging om de beleidsruimte en een aanvangsdatum vervoer van een paar maanden later. Het was 10 miljoen of 19 miljoen, zo je wilt. Daar kon je tussen kiezen. Het was ook geen aanpassing van de concessieovereenkomst, omdat we aan de echte discussie niet toe kwamen. We kwamen niet toe ...

De heer **Van Gerven**: Het was toch zo dat je een latere verplichting had, in dat beroemde artikel 14, die later ook werkelijkheid is geworden, met grote potentiële financiële consequenties? U hebt zelf gesproken over de bandbreedte voor de vergoeding, die was gebaseerd op 148 miljoen en die in het uiterste geval naar 101 miljoen zou kunnen worden teruggebracht, mits er zou kunnen worden voldaan aan de voorwaarden, zoals externe omstandigheden, enzovoorts. Dat zijn toch majeure financiële gevolgen? Het heeft ons bevreed dat dat niet gedeeld is met de ministerraad.

De heer **Eurlings**: Het is niet geagendeerd in de ministerraad. De Minister van Financiën, die de eerst aangesproken persoon is in het kabinet om dat met mij te bespreken, heeft dat onderling met mij afgehandeld, omdat het geen financiële gevolgen had voor andere ministeries op dat moment en omdat elk alternatief ook financieel, los van het vervoer, slechter zou zijn. U hebt de briefwisseling met de heer Bos gekregen. Dat wil overigens niet zeggen dat er niet op heel veel momenten ...

(Telefoon gaat)

Excuseert u mij. Dit is heel verschrikkelijk. Belt mijn broer. Ik had hem uit staan. Maar ja, dat krijg je met die pauzes. Sorry.

We hebben vast op heel veel momenten in alle openheid gesproken over het HSA-dossier. Ik herinner me nog mijn gesprek, toen ik Minister mocht worden, met de formateur, de heer Balkenende. Dan heb je het ook direct over hoofdpijndossiers. Daar heb je er een aantal van als Minister van Verkeer en Waterstaat. Dat hoort erbij. Toen ik naar buiten kwam, zei ik nog tegen journalisten, met een knipoog: ik heb maar een goede doos Panadol gekocht. Dit is op heel veel momenten besproken. Dit memorandum als such is, vanwege zijn kleine aard, in onderling verkeer met Financiën afgehandeld.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat noch Minister Bos noch uzelf het aan de orde vond om hem in de ministerraad te agenderen?

De heer **Eurlings**: Sorry. Ik spreek misschien iets te veel. Daar excuseer ik me voor. Het is ook de drive om gewoon zo veel mogelijk informatie over te brengen. Ik ben ervan overtuigd dat als wij hadden kunnen doorpakken en als NS/HSA na al die gesprekken wél met de grote informatie op tafel was gekomen die nodig was voor het bekijken van het echte grote verhaal, of de gebruiksvergoeding naar beneden kon of niet, er waarschijnlijk een discussie was gekomen over de aanpassing van de concessieovereenkomst en die was naar mijn inschatting zeer zeker geagendeerd.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat u als er in 2008 volledige openheid van zaken was gegeven, misschien toen al de discussie had gevoerd die later door uw opvolger, Minister Schultz, is gevoerd.

De heer **Eurlings**: Wij konden en wilden niet verder gaan met dat memorandum dan uitstel van betaling en een procesafpraak over de manier waarop je, in lijn van de concessie, zou omgaan met een mogelijk faillissement, binnen beperkingen. Wij konden en wilden niet verder gaan omdat wij niet de informatie hadden, en ook niet kregen, waarop wij een verdere discussie konden baseren.

De heer **Van Gerven**: Waarom hebt u het niet failliet laten gaan?

De heer **Eurlings**: Wij hebben er bewust voor gekozen HSA niet failliet te laten gaan, binnen beperkingen. Ik kon het immers niet voorkomen. Het had zo kunnen zijn dat zij failliet was gegaan. We hebben ervoor gekozen om ze, binnen wat wij daar realiter aan konden doen, niet failliet te laten gaan, omdat dat dat voor de treinreiziger een treinproduct zou opleveren dat nog veel later op de rails zou komen en voor de belastingbetaler een nog zwaardere aderlating had betekend dan het maximale gevolg van het memorandum of understanding. Dat is in alle openheid afgewogen, ook door de landsadvocaat, en met de Tweede Kamer besproken. Een meerderheid van de Kamer steunde die lijn.

De heer **Van Gerven**: U hebt gezegd dat het eigenlijk een bron van ergernis was, en eigenlijk veel meer, dat NS of HSA die cijfers niet leverde over hoe het nu werkelijk zat met de businesscase, met het financiële ondernemingsplan, en wat de werkelijke vooruitzichten waren. Je zou ook

kunnen zeggen: het komt ons eigenlijk ook wel goed uit als ministerie, want wat niet weet, wat niet deert.

De heer **Eurlings**: Dat is niet mijn lijn, kan ik u zeggen. Ik heb zeven gesprekken op rij gevoerd in 2008 en ik heb zelfs een gesprek vlak van tevoren geannuleerd. Ik heb zwart-op-wit gezegd: geen cijfers, ik praat niet eens meer. Dat geeft wel wat aan. Ik vond overigens hetgeen op dat vlak in uw gesprek met de heer Döbken naar voren kwam, heftig. Dat gezegd hebbende, probeerden wij te doen wat wij konden met de informatie die wij hadden. Dat was in 2008, 2009 en 2010 voorkomen dat door het feit dat de treinen te laat kwamen, in die tussenfase de boel zou omvallen. Dan was namelijk de treinreiziger het grootste slachtoffer geweest.

De heer **Van Gerven**: U zei: wat Döbken heeft gezegd, was heftig.

De heer **Eurlings**: Als ik het op mijn manier paraphraseer, kwam uit dat gesprek naar voren dat er een soort bewuste strategie was om sommige informatie wel en andere niet te delen. Als ik me niet vergis – corrigeert u mij als ik het verkeerd begrepen heb – leek het ook zo te zijn dat er bewust via een tariefrestrictie vanaf het begin van de concessie, vanaf het moment dat de concessie gesloten was, is geprobeerd om niet zozeer de prijs van de treinkaartjes te verlagen om meer mensen in de trein te krijgen, maar bovenal om gewoon zelf vet op de botten te krijgen en dus terug te onderhandelen op het te hoge bod. Dat raakt mij. Niet zozeer alleen als Minister, maar ook als Kamerlid.

Wij hebben in 2002 een heel intensieve discussie gehad over de vraag of wij die tariefrestrictie niet moesten invoeren. Ik vond dat een belangrijke discussie. Sommige mensen verkneukelden zich bij die 148 miljoen, maar je moet ervoor oppassen dat goedkoop, van het geld komt binnen, niet duurkoop wordt. «Penny wise, pound foolish» heb ik toen gezegd. De infrastructuur van de hsl kost heel veel miljard. Het bedrag is genoemd. Als je met belastinggeld zo'n dure infrastructuur aanlegt, moet je er maximaal voor zorgen dat zo veel als mogelijk treinreizigers onder een zo gunstig als mogelijke conditie, dus een laag tarief, van die heel dure infra gebruik kunnen maken. Daarom hadden we de discussie over de tariefrestrictie in 2002: zouden we niet het bedrag per jaar verlagen, omdat dan de kaartjes goedkoper worden en we veel meer mensen in die trein krijgen? Dat hebben we uiteindelijk om maar één reden niet doorgezet: omdat Minister De Boer, die zelf tegen een tariefrestrictie was ...

De heer **Van Gerven**: U was ervoor, hè?

De heer **Eurlings**: Ja, ik was ervoor. Naar mijn inschatting – mevrouw Dijkema van de PvdA was ook voor – was een meerderheid van de Kamer ervoor. Dat was mijn inschatting in die discussies. Er is maar één reden waarom wij dat toen niet hebben doorgezet, namelijk dat Minister De Boer het gelijk aan zijn zijde had toen hij zei dat hij geen achtergrondinformatie over de businesscase kreeg en dat hij dus niet kon uitsluiten – dat was een verdenking – dat NS of HSA niet bezig was om de kaartjes goedkoper maken met die tariefrestrictie om meer mensen in de trein te krijgen, maar vooral om vet op de botten te krijgen. Als je dan achteraf dat gesprek tot je neemt, is dat heftig.

De heer **Van Gerven**: Even afrondend. Dat is een verklaring voor het feit dat u destijds de ingediende motie over de tariefrestructie niet hebt gesteund: dat de businesscase, de feiten van de zijde van NS, niet op tafel kwamen.

De heer **Eurlings**: Dan snapt u mijn harde woorden over het gebrek aan inzicht in cijfers, als vanaf het begin van die discussie in pakweg 2002, toen ik nog Kamerlid was, tot in 2008 na zeven intensieve gesprekken op rij nog geen openheid is over de aannames van de businesscase.

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

De heer **Elias**: Ik heb nog één vraag over het voorgaande punt. We zijn het allemaal heel erg in detail en heel precies doorgegaan. Als je er nu van een wat grotere afstand naar kijkt, zie je dat u een aantal problemen tegelijk probeerde op te lossen. Dat gebeurt dan wel op een manier die later nog verregaande financiële gevolgen heeft. Was dat niet toch veel te riskant, als je erop terugkijkt? Later moest het probleem immers alsnog worden opgelost.

De heer **Eurlings**: Het is mijn inschatting dat het probleem sowieso linksom of rechtsom moest worden opgelost. Je ziet ook dat de landsadvocaat in zijn advies, ik meen het tweede van de drie, verschillende opties naloopt, inclusief de optie die mijn opvolgster, Minister Schultz, uiteindelijk heeft gekozen, namelijk het oplossen van de HSA-problematiek en het vervolgens onderbrengen in de hoofdconcessie. Ook die optie wordt heel nadrukkelijk genoemd. Ik heb van mijn oud-ambtenaren begrepen dat in de discussie die is gevolgd, Minister Schultz in alle openheid – dat kan zij beter zelf met u bespreken – verschillende varianten met de Kamer heeft besproken. Dat probleem kwam er dus sowieso. Ik had liever gehad dat we die discussie al in 2008 hadden gevoerd en misschien nog veel eerder, misschien wel in de tijd van mijn voorganger. Als je gewoon te veel hebt geboden – wat nu toch het beeld lijkt te zijn – leg dan liever alles open op tafel, want je hebt elkaar hard nodig om die trein zo snel als mogelijk op de rails te krijgen. Het heeft mij teleurgesteld dat het zo lang heeft geduurd.

De heer **Elias**: U zegt dat het varianten waren die de landsadvocaat noemde, maar die draagt geen politieke verantwoordelijkheid. U had ook die andere variant al eerder kunnen inzetten, als u dat had gewild.

De heer **Eurlings**: Ik wilde die niet inzetten, de grote oplossingsdiscussie, voordat ik inzage kreeg in de cijfers. Dat vond ik onverantwoord. De gesprekken, in deze zaal opgenomen, die ik als televisiekijker heb mogen volgen, hebben mij alleen maar gesterkt in het beeld dat het verstandig was om echt openheid over de cijfers te eisen en maximale druk uit te oefenen. Het is heel teleurstellend dat het zo lang heeft geduurd.

De heer **Elias**: Zeker. Wij kunnen bevestigen dat uit de stukken blijkt dat u op enig moment een gesprek hebt geweigerd omdat u die cijfers niet had. Dat is correct.

In maart 2008 wordt de 22ste voortgangsrapportage HSL-Zuid – ik herhaal, de 22ste – voorbereid. Dat is periodieke verslaglegging van het ministerie aan de Tweede Kamer over de hsl. Uit de voorbereiding blijkt ons dat ervoor is gekozen om in de aanbiedingsbrief daarvan alle verwijzingen naar de financiële positie van HSA en een mogelijk faillis-

sement weg te laten. Waarom wordt de financiële situatie van HSA op dat moment niet met de Kamer gedeeld?

De heer **Eurlings**: Dat kan ik me niet herinneren. Ik stond grote openheid voor, van mijn kant. Ik vind het gevaarlijk om op deze stoel te gokken of te raden. Ik weet wel uit die tijd, die tijdspanne, dat we geen informatie hadden en dat dus het enige dat wij iedere keer hadden, was dat hun reactie op onze vragen was: wij gaan failliet, wij dreigen om te vallen. Dat zei men in 2004 en dat zei men in mijn tijd. Vervolgens weigerde men echter om informatie te geven. Dat was dus precies de problematiek waar we in die periode helaas in zaten.

De heer **Elias**: Uit stukken die in ons bezit zijn, blijkt een iets ander beeld. Daaruit blijkt dat die voortgangsrapportage samen met HSA wordt voorbereid. Was dat overigens gebruikelijk?

De heer **Eurlings**: Het zal zijn dat je daar contact over had. Ik nam gewoon de beslissing over wat daarin kwam te staan. Ik denk dat er in die voortgangsrapportages ook heel wat informatie zat die voor HSA niet prettig was. Ik probeerde echter wel – dat heb ik aan het begin van mijn ministerschap nadrukkelijk gezegd – zo goed en zo kwaad als het ging uit die juridische loopgraven te komen. Ik trof dus de situatie aan dat mensen maanden niet met elkaar praatten, allemaal vanuit deelbelangetjes, en de treinreiziger de grote verliezer was.

De heer **Elias**: Dat hebt u al eerder gezegd. Wij treffen in de stukken aan – dat verbaast ons – dat van de kant van HSA aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, aan de topambtenaren die die voortgangsrapportage moeten maken, wordt gesuggereerd om het alleen maar over ERTMS te hebben, dat probleem met dat veiligheidssysteem, als reden waarom iedere keer de boel vertraagd is en nergens te praten over financiële problemen, om die maar weg te laten. Dat suggereert HSA aan topambtenaren van uw departement. Daar hebben wij stukken van. Weet u daarvan?

De heer **Eurlings**: Nee. Ik kan me dat niet herinneren. Als u die stukken zo leest, zoals u het zegt, kan ik mij uw vraag zeer wel voorstellen. Ik bied u aan om deze vraag aan mijn toenmalige ambtenaren voor te leggen en u daar nadere informatie over te geven. Ik kan me het gewoon niet herinneren. Ik weet alleen van mijn kant dat ik de relaties goed probeerde te houden, maar dat ik echt geen schroom had om daar waar dat nodig was stevige dingen te zeggen. Dat is mijn aard niet zo.

De heer **Elias**: U moet gewoon van mij aannemen dat ik hier geen dingen zit te verzinnen. Wij beschikken over die mails en over die stukken. Er is dus verkeer waarin wordt gezegd, wordt geschreven: «Doe dat nou zo, dat is de beste manier. Heb het nou maar alleen over die ERTMS en laat alles weg wat te maken heeft met het proces van specificeren, certificeren en toelaten ... Sorry, laat alles weg wat over de financiële positie van HSA gaat, een eventueel faillissement, en heb het alleen maar over de problemen rond ERTMS.» De vraag die zich dan serieus aandient, is of hier de Kamer geen zand in de ogen wordt gestrooid of wordt misleid.

De heer **Eurlings**: U zegt nu iets. De vraag is echter of als – dat weet ik nu ook niet – al die onderwerpen niet in die voortgangsrapportage zijn gekomen, waarom dat het geval is en waarom die keuze is gemaakt. Dat weet ik niet meer. We hebben altijd geprobeerd om in alle openheid en

heel uitvoerig de Kamer te informeren, zelfs veel uitvoeriger dan tevoren gebruikelijk was. Dat waren lessen die ook Karla Peijs aan het eind van haar ministerschap heel duidelijk heeft getrokken. Daarom bied ik u aan om mijn toenmalige ambtenaren te vragen of zij zich herinneren waarom wij bepaalde keuzes hebben gemaakt in de rapportage. Ik kan me dat niet herinneren. Nogmaals, ik heb er geen enkele herinnering aan dat ik mij beperkt voelde om te zeggen wat ik moest zeggen. Ik heb ook geen herinnering aan verkeer met de Kamer over dat men daar vond dat men heel veel informatie niet zou hebben.

De heer **Elias**: Het probleem is dat in die interne mails wordt aangegeven dat een topambtenaar van uw departement die lijn zelf onderstreept.

De heer **Eurlings**: Ik ken ook die mails niet. Ik bied nogmaals aan – dat is een geste van mij, omdat ik ook vind dat er sprake moet zijn van waarheidsvinding – om dat na te zoeken en na te vragen, en u daarna te informeren. Ik weet het gewoon niet.

De **voorzitter**: Ik schors tien minuten.

Het verhoor wordt geschorst van 17.48 tot 18.00 uur.

De **voorzitter**: Welkom terug, mijnheer Eurlings. Laat ik beginnen met iets uitleggen wat ook voor de mensen die dit verhoor volgen van belang is om goed te begrijpen. De commissie heeft veel informatie gevorderd van diverse partijen. Om begrijpelijke redenen – de wet biedt daar ook een mogelijkheid voor – doen partijen soms het verzoek aan de Kamer om zaken vertrouwelijk in behandeling te nemen. De commissie hecht eraan om daar heel zorgvuldig mee om te gaan, eenvoudigweg omdat onze wet – die heeft de basis dat er informatie kan worden uitgewisseld, maar soms op basis van vertrouwelijkheid – ons instrument is als enquêtecommissie. In dit geval hebben wij een stuk gekregen van de NS met een beroep op blijvende vertrouwelijkheid. De commissie neemt altijd een besluit om dat te honoreren of niet. Dat maakt dat wij uit sommige stukken parafaseren of ze in een sfeer zetten, maar niet letterlijk citeren. Er zijn ook stukken die de commissie ofwel later besluit om te gebruiken ofwel meteen in een verhoor noodzakelijk vindt om op tafel te leggen. Dit was zo'n voorbeeld. Dit stuk hebben wij gekregen van de NS, niet van de Staat. Het gaat meer over de infrastructuur en daarover was hen deze vraag niet gesteld, maar wij hebben de mail wel gekregen. Daarom hebben wij net in de schorsing u deze mail ook gegeven, mijnheer Eurlings. Ik denk dat u zult begrijpen waarom. Het is namelijk een mail die in essentie gaat over de medewerking vanuit HSA aan informatieverstrekking aan de Kamer, waarin een verwijzing in staat naar een medewerker van Verkeer en Waterstaat.

De commissie wil graag van de getuige een reactie op deze mail, in het licht van de vragen die zij net heeft gesteld over de wijze waarop NS meewerkt aan voortgangsrapportages of informatieverstrekking aan de Kamer. Daar hebt u al iets over gezegd. De commissie hoort vooral graag een reactie op de verwijzing naar het weglaten van informatie over de financiële positie en een mogelijk faillissement, waarbij zij overigens heeft gecheckt of dat is gebeurd. Wij hebben moeten constateren dat dit daadwerkelijk voornamelijk is gebeurd. Wilt u daarop reageren, mijnheer Eurlings?

De heer **Eurlings**: Ik ben u er allereerst dankbaar voor dat u mij de mail in vertrouwelijkheid hebt gegeven. Die geeft een hoop duidelijkheid. Ik zal

hem niet letterlijk voorlezen, maar het is een mail van 26 maart 2008 over het al dan niet ingaan op de financiële positie van de HSA. Ik kan alleen maar gissen, want ik heb niet alle informatie over allemaal mails tussen apparaten voor mijn geest. Misschien en waarschijnlijk heb ik deze niet eens gezien. Ik maak toch even een aantal opmerkingen.

Allereerst gaat de voortgangsrapportage 22 niet over de periode maart 2008, maar ongeveer over het najaar van 2007. Dat is een periode die wat verder terug ligt. Het is een feitelijke rapportage, over gecheckte en gevalideerde feiten. De mail van 26 maart is bovendien van slechts een kleine vijf dagen na het allereerste signaal dat ik als Minister kreeg van NS en HSA – dat was op 21 maart – dat er toen toch echt acuut problemen zouden zijn. In het gesprek met de heer Elias heb ik net nog een keer gewag gemaakt van het feit – dat erkende hij – dat ik heel veel later, in augustus, nog een keer een gesprek vlak van tevoren heb geannuleerd, waarbij ik zei: als ik nu geen informatie krijg, weiger ik nog te spreken. Zo hoog liep dat op.

Ik als Minister had dus een eerste signaal op 21 maart. We hadden nog geen te valideren informatie en hadden die informatie nog allerminst gevalideerd. De voortgangsrapportage ging dus niet over maart 2008. Dat zijn zomaar gedachten die ik daarbij heb. Ik voel me daar in die zin comfortabel mee, dat u als u de tijdlijn verder doorkijkt, ziet dat ik op 14 mei 2008 in een groot algemeen overleg met de Tweede Kamer in alle openheid heb besproken dat HSA aangaf in een lastige financiële positie terecht te komen door het ontbreken van locomotieven. Ik heb toen ook toegezegd dat nadere informatie zou volgen, zodra er meer duidelijkheid was over mogelijkheden en onmogelijkheden. Als mijn tijdlijn correct is, heb ik dit op mijn eerste contactmoment met de Kamer direct gewisseld en heb ik ook aangegeven wat het vervolg zou zijn.

Een andere vraag is of een onderbouwing die er niet is, en die dus nog niet gevalideerd is in een tijdspanne die niet thuishoort in VGR 22, vier of vijf dagen na het eerste signaal in die voortgangsrapportage moet komen. Ik zeg dit vers van de lever, maar vanuit het echte vertrouwen bij mij zelf – ik weet hoe ik daarop zat, als oud-Kamerlid – dat ik alles gewoon naar buiten heb gegooid en alles op straat heb gelegd. Ik heb daar in mijn eerste debat een speerpunt van gemaakt en heb daar ook regelmatig positieve opmerkingen van de Kamer over teruggekregen. Dat is nog iets anders dan iets dat zo maar weer een signaal is en dat op geen enkele manier te valideren is, in een voortgangsrapportage zetten.

Mijn inschatting is – dat vind ik overigens weinig comfortabel in het gesprek dat wij hebben – dat het zoiets moet zijn, ook omdat ik direct daarna, op 14 mei, in het eerste overleg met de Kamer daar een heel groot punt van heb gemaakt, dat in openheid heb benoemd en de Kamer erbij heb gehouden gedurende de maanden die volgden.

De voorzitter: In de mail staat expliciet dat het gaat om de conceptaanbiedingsbrief van die 22ste voortgangsrapportage. Kunt u zich voorstellen dat toen wij het voorstel lazen om overal die verwijzingen weg te halen, wat het ministerie eigenlijk al had aangegeven te doen, en gewoon te vermelden dat het niet kunnen rijden een probleem was met de ERTMS, dat ons als commissie verbaasde?

De heer Eurlings: Zeker. Daarom zei ik net al tegen de heer Elias dat ik mij die vraag zeer wel kan voorstellen, na het lezen daarvan. Ik probeer u mijn inkleuring te geven. Er was werkelijk geen enkele reden om niet alles direct neer te schrijven. De vraag is echter wel in welk document dat moet gebeuren. Ik had natuurlijk wel intussen – staat u mij dat toe – heel vaak gehoord dat van alles en nog wat niet zou werken en dat de zaak failliet

zou gaan. Ik had tegelijkertijd heel vaak gehoord dat ik geen informatie zou krijgen.

De **voorzitter**: Dat hebt u helder gemaakt.

De heer **Eurlings**: Dit is net na dat eerste gesprek. Zodra ik een overleg had met de Kamer, op 14 mei, heb ik het proces dat net was begonnen benoemd en met haar bediscussieerd.

De **voorzitter**: Ik zeg u dat in die 22ste voortgangsrapportage die verwijzingen niet zijn opgenomen, hoewel er signalen waren. Ik neem aan dat u zich kunt voorstellen dat dat de verbazing van de commissie vergrootte, dat het een bevestiging was van wat hier staat.

De heer **Eurlings**: Tegelijkertijd kan ik me voorstellen dat u begrijpt dat voortgangsrapportage 22 een zeer feitelijke rapportage is met gevalideerde feiten over hoe wij stonden en dat het bovendien over een andere periode ging dan die waarin de melding werd gedaan. Een paar dagen voor de rapportage definitief gedrukt zou worden, is er ineens toch een acuut probleem waarover ik verder nog niet eens iets van informatie heb gekregen, behalve dat signaal. Een halfjaar later zit ik nog te hengelen naar informatie.

De **voorzitter**: Ja, maar deze mail gaat over de conceptaanbiedingsbrief. Er is een uitwisseling over de vraag wat aan de Kamer toegestuurd moet worden, over de aanbiedingsbrief die daarbij hoort. Dat doet een ministerie altijd. Dat stuurt een pakket met een brief erbij. Dat daar zo over van gedachten wordt gewisseld, is op zijn minst bijzonder.

De heer **Eurlings**: Ik weet niet wat erachter zat. Ik kan alleen zeggen dat ik er zelf op stond dat alles heel open werd gewisseld. De Kamer was daar ook positief over, in heel veel bewoordingen en heel veel debatten. Ik kan me dus – dat is gissen – alleen maar voorstellen dat het ofwel inhoudelijk was van «daar komen jullie weer met zo'n signaal, net als in 2004 bij Karla Peijs, met nul onderbouwing» ofwel dat het gewoon niet in de voortgangsrapportage paste, maar ik het zou melden aan de Kamer zodra ik haar zou spreken. Dat laatste heb ik gedaan. Ik zou ook werkelijk niet weten – daarom voel ik me er comfortabel bij – wat er tegen zou zijn om dat in alle openheid te bespreken. Waarschijnlijk ook omdat ik er altijd aan toevoegde dat ik informatie nodig had, dat ik de businesscase nodig had.

De **voorzitter**: Dat hebt u helder gemaakt.

De heer **Eurlings**: Ik kon dus de druk opvoeren, ook via het debat met de Kamer.

De **voorzitter**: De heer Elias vervolgt het verhoor.

De heer **Elias**: Ik stel hier nog één vraag over, met uw goedvinden.

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Elias**: Ik houd het gewoon heel feitelijk. Wat vindt u ervan dat uw topambtenaren worden geadviseerd over de beste manier waarop ze de Kamer in een bepaalde richting kunnen sturen door een kleur te geven aan een voortgangsrapportage? Wat vindt u van dat feit? Dat blijkt immers zonneklaar uit de mail die u voor u hebt liggen.

De heer **Eurlings**: Dat ben ik niet met u eens. Ik heb de mail hier voor me liggen. Daar blijkt niet uit dat de Kamer een richting op wordt geduwd of dat er kleuring wordt gegeven. Daar blijkt heel feitelijk uit dat een aantal verwijzingen wordt weggelaten. De reden waarom dat is – daarom zei ik dat ik het ministerie daar nog wel naar wil vragen, omdat ik het zo niet kan achterhalen – kan heel goed gelegen zijn in het feit dat er onenigheid was, van «daar komt HSA weer en we hebben nog niet eens de eerste check kunnen doen of deze informatie ook iets van waarheid in zich heeft». Een voortgangsrapportage is een feitelijke rapportage, waarbij ik als Minister moest staan voor de waarheid en de feitelijkheid. Dat is iets anders dan in een debat over zo'n rapportage te zeggen: by the way, er is nu een heel andere discussie op gang gekomen, namelijk die rond een mogelijk faillissement; weet dat wij zo en zo doen, ik houd u op de hoogte. Dan is wat anders dan het ongevalideerd zwart-op-wit opschrijven. Dat kan dus heel goed de reden zijn waarom dit zo is gedaan, dat er tweespalt over was, dat het niet gevalideerd was en dat het zeker niet in de termijn van die voortgangsrapportage hoorde. Dat is wat ik in deze mail lees, gewoon sec, en zeker niet dat er een bewuste doelstelling zou zijn om te kleuren. Ik zou zelf in de hoogste boom zitten als dat zo zou zijn.

De heer **Elias**: Wij nemen kennis van uw interpretatie. In de commissievergadering van 20 november 2008 meldt u aan de Kamer dat u er op hoofdlijnen uit bent met HSA. We zijn nu weer wat verder. Vanwege het bedrijfsvertrouwelijke karakter van de deal, kunt u niet op alle details ingaan. U zegt dan toe de Kamer spoedig met een vertrouwelijke brief en briefing nader te informeren. Die brief verstuurt u op 10 december 2008. In die brief aan de Kamer gaat u in op de opbrengsten van de HSL-Zuidconcessie wanneer deze opnieuw aanbesteed zou worden: stel dat we zouden stoppen, wat gebeurt er dan? De inkomsten zouden dan aanmerkelijk lager zijn dan die uit de al overeengekomen overeenkomst. U schetst daarbij een hypothetische opbrengst van een bepaald bedrag, een stuk lager dan het uiteindelijk via het vehikel HSA beoogd was te worden. Welk bedrag was dat? Wat was het bedrag waar u op uitkwam, als er een alternatief zou worden gevonden?

De heer **Eurlings**: Wij liepen ertegenaan dat we als HSA zou omvallen – u weet dat de NS daar soms op zinspeelde of negatief gezegd wat mee dreigde: misschien geven we het wel terug en stoppen we ermee – het binnenlandse gedeelte van die hogesnelheidslijn niet meer exclusief zouden kunnen aanbesteden. Daar kwam bij dat de economie anders was et cetera. Wij schatten, zo zeg ik uit mijn hoofd, in dat de waarde eerder om en nabij de 50 miljoen zou liggen dan om en nabij de 100 miljoen gebruiksvergoeding, die wij minimaal moesten blijven vragen aan HSA. Daar zit dus het verschil in voor de staatskas. Als de HSA in de concessie zou blijven, zou je in het allerslechtste geval nog minimaal 100 of 101 miljoen per jaar hebben. Als je het zou teruggeven aan de markt dan zou je niet alleen veel later treinen hebben, maar ook nog maar om en nabij de 50 miljoen hebben en zou er dus sprake zijn van een stevige financiële aderlating.

De heer **Elias**: Welke onderzoeken hebt u laten uitvoeren om dat bedrag van 50 miljoen te valideren?

De heer **Eurlings**: Dat kan ik zo niet zeggen. Ik kan alleen constateren dat mij opvolgster uiteindelijk dit pad is opgegaan. Als ik goed ben geïnformeerd, kwam zij uiteindelijk uit op een waarde van om en nabij de 60

miljoen. Dan zit je toch ongeveer in dezelfde bandbreedte en dus aanmerkelijk lager dan de 100 miljoen die je minimaal moest vragen.

De heer **Elias**: Zeker. Wij kunnen echter niet vaststellen waar dat bedrag vandaan kwam en of het geen slag in de lucht is geweest. Hoe kwam u aan dat cijfer?

De heer **Eurlings**: Ik kan dat nu niet reproduceren. Nogmaals, in de praktijk is onder mijn opvolgers gebleken dat het misschien geen 50 miljoen was, maar 60 miljoen. Het was dus om en nabij die grootte. U moet daarbij ook in ogenschouw nemen dat als we iets hebben geleerd van die bieding uit het begin van de nieuwe eeuw, het is dat iedereen ernaast zat wat betreft de precieze hoogte. Het blijft gokken. Dat de waarde aanmerkelijk lager zou zijn, omdat HSA nog wel het exclusieve recht had en je dat in de toekomst niet meer zou kunnen gunnen – de zogenaamde Dutch way for the Dutch, de Nederlandse uitzondering, was vervallen – was boven elke twijfel verheven. Dat je aanmerkelijk lager uit zou komen dan de tweede bieding in de oude situatie, was daarmee ook boven twijfel verheven.

De heer **Elias**: Het was in elk geval vanuit u gezien een sterk argument om de Kamer ervan te overtuigen om het pad dat u voor zich zag, namelijk doorgaan met HSA, te blijven volgen.

De heer **Eurlings**: Het voornaamste argument voor mij was en is dat ik alles op alles wilde zitten, met wie dan ook, om die treinen zo snel als het kon op de rails te krijgen. Als uit onze interne onderzoek was gebleken dat dat sneller had gekund zonder HSA, had ik er geen enkele moeite mee gehad om HSA te laten afzinken. Omdat uit ons onderzoek, gesteund door de landsadvocaat, bleek dat het veel erger zou worden voor de treinreiziger als HSA failliet zou gaan, nog veel erger, hebben wij er binnen de beperkingen die golden voor gekozen om HSA overeind te houden. Dat was de hoofdreden. Daarbij vormden de financiën natuurlijk een tweede reden. De Minister van Financiën keek ook mee, ook naar de staatskas. Ik vond het bovendien, ook vanwege alle ergernis over het niet uitwisselen van informatie, wel fijn aan het memorandum dat het nadeel in die zin een voordeel werd: omdat wij geen informatie kregen, hebben wij de lijn gekozen dat pas na drie of vier jaar te evalueren op basis van echte, daadwerkelijke cijfers in plaats van op basis van allemaal estimates en informatie die wij nog niet gekregen hadden.

De heer **Elias**: U laat aan de Kamer weten dat HSA de beschikking heeft over een garantiëkapitaal van 200 miljoen euro. Dat is vaker besproken. Eerder vandaag hadden we het met u over het feit dat er leningen waren verstrekt door de NS aan HSA op zodanige condities dat met terugbetaling eigenlijk dat garantiëkapitaal zou verdampen. U zei toen dat u daar in elk geval niet van wist. Daaruit moet ik afleiden dat de Kamer daar dus ook niet van wist, want u hebt de Kamer daar in elk geval niet over kunnen informeren.

De heer **Eurlings**: Kunt die vraag herhalen?

De heer **Elias**: Er was een garantiëkapitaal van 200 miljoen bij HSA. We bespraken eerder dat de NS op bepaalde voorwaarden leningen heeft verstrekt aan HSA, om ervoor te zorgen dat zij voort kon, maar dat die op een zodanige manier waren vormgegeven dat die op de eerste dag van de exploitatie moesten worden terugbetaald. Dat kon natuurlijk alleen met

het vigerende garantiekapitaal. Wij hebben eerder in het verhoor vastgesteld dat u niet wist van die voorwaarden waaronder die leningen ter beschikking werden gesteld die ik net noemde, de voorwaarden die NS aan HSA stelde. De Kamer wist dus ook niet van die leningen, van de voorwaarden, en wist dus ook niet dat het garantiekapitaal al heel snel verdampt zou zijn als het zou moeten worden aangesproken.

De heer **Eurlings**: De Kamer wist absoluut dat het garantiekapitaal snel verdampt zou zijn als het moest worden aangesproken. Ik heb u zojuist, in een eerdere discussie, heel nadrukkelijk het onderzoek van PwC laten zien, dat een validatie was van de kostenstaat van de NS, van de gegevens die men uiteindelijk leverde. Ik heb ook gezegd dat de discussie in de Kamer erover ging dat van die 200 miljoen in 2009 en 2010 al 150 miljoen, dus drie kwart, puur zou verdwijnen door de rekening die HSA aan de Staat zou moeten betalen. Dat was 150 miljoen.

De heer **Elias**: Het was dus eigenlijk nog erger, omdat, wat velen niet wisten, de NS die leningen op die merkwaardige voorwaarden had verstrekt, waardoor meteen zodra er verdiend zou worden de terugbetaling plaats zou moeten vinden en dus dat garantiekapitaal in nog sterkere mate zou moeten worden aangesproken.

De heer **Eurlings**: Dat kan. Als u de stukken goed hebt bekeken – dat hebt u zeker gedaan – hebt u gezien dat het vertragen van de terugbetaling van die lening op een gegeven moment door ons is geopperd als een van de onderdelen van het totaalconcept. Ik constateer dat wij daar niet in zijn geslaagd, net zo min als wij geslaagd zijn in het vergroten van het garantievermogen. In de ERTMS-claim zijn we wel geslaagd. Dat is het reële verhaal. We hebben dat via de aandeelhouder proberen te spelen. Ik constateer dat hier voor de kosten aan de kant van HSA zelf min 50 miljoen en min 10 miljoen cashflow, exclusief gebruiksvergoeding, staan. Ik kan hier nu niet schatten hoe verschillend het was geweest als die leningen later waren terugbetaald. Ik ben het met u eens, mijnheer Elias, dat het niet heeft geholpen dat de NS haar dochter die leningen direct wou laten terugbetalen.

De heer **Elias**: Na uw brief van 10 december, waarover wij het net hadden, volgt op 17 december 2008 een vertrouwelijke briefing aan de Kamer. U acht het wenselijk dat de Kamer nog voor het reces, het kerstreces, instemt met dat veelbesproken memorandum. Waarom die haast?

De heer **Eurlings**: Er was een acuut probleem. Dat was gebleken. Ik vond het goed om dat snel en intensief met elkaar te bediscussiëren. Als er geen acuut probleem was gebleken door de screening van PwC, hadden wij de noodzaak tot een memorandum op dat moment veel minder gevoeld.

De heer **Elias**: Op 20 november – u zegt dat u haast had – gaf u aan dat u er op hoofdlijnen uit was en dat u het snel in een vertrouwelijke brief aan de Kamer zou toelichten. Waarom heeft het dan tot 10 december geduurd totdat die vertrouwelijke brief aan de Kamer werd gestuurd, dus twintig dagen?

De heer **Eurlings**: U ziet hier – dat vind ik wel grappig – dat ik gewend was om de Kamer altijd onmiddellijk te informeren als er iets gebeurde. Als het is zoals u zegt, heb ik de Kamer er dus over geïnformeerd dat er een conceptmemorandum was waarover overeenstemming was nog

voordat alles formeel was afgehecht. Dat is precies zoals ik het zelf voelde. Ik probeerde de Kamer altijd volledig deelgenoot te maken van de dingen die gebeurden. Op 3 december is het akkoord gekomen van de Minister van Financiën. Nadat ik hem daar eind november over heb gesproken, is hij daar op 3 december op teruggekomen. Dat is in elk geval een van de dingen die nog formeel moest worden. U weet dat het Ministerie van Financiën via de ambtenaren in de werkgroep continuïteit van het begin tot het eind mede aan dit proces heeft gesjord.

De heer **Elias**: Was de reden niet dat u moest wachten op het akkoord van Minister Bos en daarmee ook op de brief over het superdividend van de NS?

De heer **Eurlings**: Daar staat me echt niets van bij. Nee.

De heer **Elias**: Ik vraag het u omdat dat ook weer in relatie staat tot de eerder besproken brief van 10 december van de president-commissaris en de president-directeur van de NS, waarin heel nadrukkelijk door hen in de richting van Financiën een koppeling werd gelegd tussen oplossing van het HSA-dossier en het superdividend.

De heer **Eurlings**: Toch even, met de tijd en de feiten in de hand: op 20 november is er een principeakkoord over het memorandum, ook met de directie van de spoorbedrijven en op 3 december geeft Wouter Bos zijn fiat. Ik heb de data van de superdividenddiscussies niet meer helemaal helder. Ik constateer overigens dat er meer eisen waren van de NS, zoals verlaging van de concessietarieven en weet ik niet wat. Men probeerde van alles te verbinden aan onder andere een oplossing van de HSA-problematiek. Ik weet niet of de MoU de oplossing was. De heer Meerstadt zei zojuist dat hij niet tevreden was en graag meer had gewild. Het was geen eindoplossing. Dat alles gezegd hebbende, heeft dat dividend volgens mij pas ergens in 2009 zijn beslag gekregen. Ik herken dat dus niet.

De heer **Elias**: De koppelingen die in de brief van de NS aan de aandeelhouder, aan Minister Bos, worden gelegd, kunt u niet aan de Kamer gemeld hebben, want u was van die kwestie niet op de hoogte. U zegt dat Minister Bos bij brief van 3 december al heeft ingestemd, dus dat het moeilijk waar kan zijn dat er daarna nog een soort koppeling wordt gemaakt door de NS. Toch? Dat is uw antwoord tot nu toe een paar keer geweest.

De heer **Eurlings**: Ik heb u gezegd dat ik gewoon niet weet of de NS ooit een keer in een gesprek heeft gezegd: weet dat we ook nog met de overheid bezig zijn met een superdividend. Ik weet dat Financiën aan Verkeer en Waterstaat heeft gemeld dat hij de discussie over dividend, of het nu superdividend of dividend was, niet wilde verklutsen met een mogelijke vergroting van het garantievermogen. Voor mij is het MoU op zijn eigen merites opgesteld en beoordeeld. Het was een klein MoU, omdat we het grote verhaal niet konden aanpakken. Ik kreeg immers in 2008 nog steeds geen informatie over het grote verhaal. De heer Meerstadt zei zojuist heel helder dat hij niet heel tevreden was en dat hij verder had willen gaan. Dat is zoals ik het MoU beleefd heb.

De heer **Elias**: Op zijn minst is er ruimte voor de interpretatie dat er wel degelijk verbanden liggen bij de totstandkoming van dat memorandum met het superdividend.

De heer **Eurlings**: Nee, mijnheer Elias. Dat vind ik toch een erg vrije interpretatie. Ik probeer u naar eer en geweten te antwoorden op basis van mijn herinnering.

De heer **Elias**: Zeker.

De heer **Eurlings**: Ik kan mij op geen enkele manier herinneren dat er een verband is gelegd tussen dat MoU en de hoogte van een superdividend of wat dan ook, dat dat voor mij als Minister van Verkeer en Waterstaat een rol speelde bij de totstandkoming van het MoU. Ik heb het MoU gesloten omdat het vallen van HSA voor de treinreiziger het slechtste scenario zou zijn en voor de belastingbetaler ook een heel slecht scenario zou zijn. Dus is uitstel van betaling verleend en is een procesafpraak gemaakt voor het geval later in de tijd bleek dat de problemen echt onoverkomelijk waren.

De heer **Elias**: Het is goed dat we uw kant van de zaak hier aan de orde hebben en uw verklaring tot ons kunnen nemen.

De heer **Eurlings**: Dat is zoals ik het me eerlijk herinner.

De heer **Elias**: Dat is dan vermoedelijk de reden waarom u als Kamerlid Roemer u in een besloten briefing vraagt of u een gentlemen's agreement heeft afgesproken over een koppeling tussen dit dossier en het superdividend, hem antwoord: nee, absoluut niet.

De heer **Eurlings**: Ik kan toch niet duidelijker zijn?

De heer **Elias**: Dan had misschien de heer Roemer de vraag aan de heer Bos moeten stellen, maar die zat er niet bij op dat moment.

De heer **Eurlings**: (knikt)

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

De heer **Van Gerven**: Uw punt is helder.

De heer **Eurlings**: Ik wil nog in die zin constateren dat ook de heer Bos in elk geval in de brief die ik heb gezien geen enkele referentie maakt aan een superdividend. Dat is de informatie die ik hier heb liggen en ik kan het me ook niet herinneren. Sorry, voorzitter.

De heer **Van Gerven**: We gaan naar de start van het vervoer. Uiteindelijk wordt er toch gereden. Ik wil het hebben over de kwestie van de niet-handhavingsbrief. Op 1 juli 2009 is het zover, dan is die vervoersconcessie van kracht en een paar maanden later, in september, gaan de treinen rijden. Er wordt met tijdelijk materieel gereden, niet met de V250. Eindelijk is er toch vervoer over de HSL-Zuid. Hoe was dat voor u?

De heer **Eurlings**: Ik had een heel erg dubbel gevoel. Aan de ene kant ben je gewoon blij dat er eindelijk een trein over dat spoor rijdt. Zelfs die tijdelijke trein ging met veel hoofdbreken gepaard. Daar kon ik zelf bovenop zitten. Ik heb vele keren met president Navarri van Bombardier gesproken. Ook die trein kwam maar later en later en ook daar had men de ERTMS niet onder controle. Dan ben je blij als dat in elk geval lukt. Als je heel eerlijk bent en kijkt naar wat de bedoeling in het begin was ten aanzien van hoe snel daar heel veel treinen zouden rijden, niet alleen

tussen Amsterdam en Rotterdam, maar ook de grens over en naar Breda en Den Haag, is het natuurlijk zwaar teleurstellend dat er zo weinig zo laat is.

De heer **Van Gerven**: U had daar dus een dubbel gevoel bij.

De heer **Eurlings**: Heel dubbel.

De heer **Van Gerven**: Heel dubbel zelfs. Rond 1 juli stuurt u een zogenaamde niet-handhavingsbrief. Wat houdt dat in, een niet-handhavingsbrief?

De heer **Eurlings**: Daar schiet mij de kennis even tekort. Dat is erg, hè? Kunt u mij even helpen, misschien herinner ik het me dan. Mijn excuses.

De heer **Van Gerven**: U hebt een brief gestuurd waarin u schrijft dat u HSA er niet aan houdt om aan de afspraken uit de concessieovereenkomst te voldoen.

De heer **Eurlings**: Oké, goed. Het is gek dat ik u die vraag moet stellen, maar zou dat niet te maken hebben met de minimumbediening die HSA had afgesproken? In normale woorden: het minimum aantal treinen per tracédeel? Zou dat het niet zijn? Als het dat is, kan ik me dat natuurlijk heel goed voorstellen. Als je de treinen niet hebt, kun je immers ook die bediening niet realiseren en kun je er dus niet voor gestraft worden dat je niet zo veel treinen laat rijden als je had afgesproken.

De heer **Van Gerven**: HSA was toch verantwoordelijk? Het was de afspraak dat die treinen medio 2009 zouden gaan rijden, in 93 minuten van Amsterdam naar Brussel enzovoorts. Dat maken ze niet waar. Dan had de overheid kunnen besluiten om HSA daar toch aan te houden, om ervoor te zorgen dat die afspraak wel zou worden nagekomen. U stuurt echter een brief waarin u schrijft dat zij die afspraak niet na hoeft te komen.

De heer **Eurlings**: Dat vond en vind ik reëel. Ik zou ook de «à contrario»-opstelling een heel verkeerde vinden. Dan had ik namelijk willens en wetens HSA aangepakt op wat men niet kón leveren en had ik dus het risico gehad weer terecht te komen in het scenario dat ik met het MoU net probeerde te voorkomen, namelijk dat men in die ingroei dreigde om te vallen en het niet zou redden. Ik heb gezegd dat het binnen alle beperkingen een bewuste politieke keuze is geweest om HSA niet om te laten vallen in die eerste jaren, binnen het beperkte wat wij konden doen, omdat dan gewoon de negatieve gevolgen voor de treinreiziger veel groter waren geweest.

De heer **Van Gerven**: Wat was er gebeurd als u wel een handhavingsbrief had gestuurd?

De heer **Eurlings**: Dan had ik moeten handhaven, als het inderdaad hierop slaat. Ik zie u knikken, dus daar ga ik vanuit.

De heer **Van Gerven**: Zeker.

De heer **Eurlings**: Ik sta onder ede, dus ik moet precies zijn. Dat wil ik altijd zijn. Als het gaat om het aantal treinen dat per uur moest rijden, weet je van tevoren dat men het niet kan waarmaken en verval je dus

precies in de situatie waar ik uit heb proberen te komen: die juridische loopgraven waarin je elkaar vanuit deelbelangetjes bevecht en soms maanden niet met elkaar praat. Uiteindelijk zijn de treinreiziger en de belastingbetaler de grootste verliezers. Ik heb geprobeerd om binnen hetgeen wat mogelijk was op het gebied van staatssteun – die was niet mogelijk – en wat mogelijk was binnen het concessierecht en aanbestedingsrecht uit die loopgraven te komen.

Ik keek ook naar mijn collega in België. Met de NMBS zullen vast problemen zijn geweest. Als ik collega's in andere landen zag, bekwam mij wel het gevoel dat wij er in Nederland een heel groot juridisch instrumentarium van hadden gemaakt, waarin iedereen met deelbelangen en juridische posities ten opzichte van elkaar stond. Soms heb je het gevoel dat er vanuit de toenmalige drive om vooral marktwerking heel sterk neer te zetten, de NS als een marktpartij moest en zou worden neergezet terwijl zij vervolgens die rol niet speelde of niet kon spelen. Ik heb geprobeerd om daaruit te komen. Ik heb gezegd dat het in het gezamenlijk belang was dat wij samenwerkten en om binnen de grenzen van het mogelijke te kijken en reëel te zijn.

De heer **Van Gerven**: U hebt op basis van de realiteit – laat ik het zo concluderen – gezegd dat HSA die treinen niet kon leveren, omdat ze er niet waren en HSA dus maar den dele aan de concessievoorwaarden kon voldoen, maar dat u daarmee akkoord ging, omdat handhaven geen enkel doel had gediend dan verdere juristerij en verdere loopgraven.

De heer **Eurlings**: Ik vind het heel logisch dat je als je aan de ene kant door het verlenen van uitstel van betaling voorkomt dat HSA failliet gaat als het aan ons de rekening moet betalen, maar nog geen inkomsten kan krijgen omdat er geen treinen zijn, maar ook niet aan de andere kant als een politieagent gaat bestraffen omdat die treinen er niet zijn. Dan voorkom je dat handhaven, omdat je ook voorkomt dat men failliet gaat omdat men geen inkomsten heeft. Je probeert gewoon die tussenperiode te overbruggen. Ik vond het volstrekt logisch dat dat een onderdeel was van die aanpak.

De heer **Van Gerven**: Goed. Het woord is aan de heer Elias.

De heer **Elias**: We gaan naar het einde van dit verhoor, mijnheer Eurlings. We zitten in maart 2010. U bent inmiddels demissionair Minister. NS en HSA presenteren een businesscase van HSA die nog weer veel slechter is dan voorzien. Verbaasde u dat in maart 2010 de boel zo snel weer zo veel slechter was geworden?

De heer **Eurlings**: Ja, en ik baalde daar ook wel een beetje van. Ik vond nu het charmante van de afspraken uit het memorandum of understanding dat wij eerst in de praktijk, in zijn volheid, zouden gaan zien wat het product zou gaan opleveren voordat we conclusies zouden trekken. Toen kwam men met het signaal dat het toch helemaal misging. Daar zag je direct wel de meerwaarde van het memorandum of understanding.

De heer **Elias**: U wist het tenminste.

De heer **Eurlings**: Ja, Het ministerie heeft terecht gezegd: sorry, u hebt nu zelf keihard ondertekend dat we pas verder gaan praten als u informatie op tafel legt, dus eerst informatie en dan praten wij verder. Dat hielp dus in die zin wel.

De heer **Elias**: Eind september 2010 verschijnt er een bericht in de Duitse Financial Times – we hadden het er eerder in het verhoor al heel even over – over het overnameproces van Arriva Duitsland. Abellio, dat is het bedrijfsonderdeel van NS dat de buitenlandse activiteiten uitvoert, zou een van de potentiële kopers zijn. Dat is nogal een opvallende situatie, om het neutraal te formuleren. Aan de ene kant doet de NS een beroep op u, op de Staat, waar het gaat om de problemen bij HSA. Aan de andere kant heeft het Nederlandse staatsbedrijf NS grote buitenlandse investeringsplannen. Hoe keek u daartegenaan?

De heer **Eurlings**: Ik vond het heel moeilijk. Volgens mij heb ik op een notitie die ik ergens 's ochtends vroeg tegenkwam ook de nodige stevige taal geklad, waarmee ik mij ongenoegen liet merken. Ik vond het niet geloofwaardig dat je aan de ene kant niet extra wilde investeren in je dochteronderneming die het moeilijk heeft en die voor je eigen land zo belangrijk is, met die hogesnelheidsverbinding die op gang moet komen, en dat je aan de andere kant honderden miljoenen lijkt te gaan investeren in een buitenlandse deelneming.

De heer **Elias**: En toen?

De heer **Eurlings**: Toen zijn we met Financiën in gesprek gekomen over de manier waarop hiermee moest worden omgegaan. Wij hebben ons als Verkeer en Waterstaat op het standpunt gesteld dat wij hier slechts mee akkoord wilden gaan als de Nederlandse Spoorwegen minstens het bedrag dat zij in Abellio, in het Duitse Arriva dat het wilde overnemen, wilde stoppen – dat was volgens mij 300 of 400 miljoen – zou stoppen in extra garantiekapitaal voor HSA. Dat was onze stellingname.

De heer **Elias**: Dat vond u natuurlijk een gerechtvaardigd verzoek. Was het ook juridisch en technisch houdbaar?

De heer **Eurlings**: Ik weet niet, moet ik u eerlijk zeggen, of we dat helemaal hadden kunnen tegenhouden. Ik constateer ook dat Financiën meedacht, maar een iets minder harde tekst voorstelde, namelijk dat NS alles binnen het redelijke moest doen richting HSA. Daar zat iets meer ruimte in. Dat was de discussie die wij met Financiën hadden. Ik was wel klaar voor die discussie. Juridisch of niet, ik wou de discussie wel aan over de vraag of hier nog maatschappelijk draagvlak voor was. Dat komt ook voort uit jarenlang weinig informatie krijgen en bij het MoU wel een aantal dingen halen, maar niet de verruiming van het garantievermogen. Het was wel een moeilijk moment, wat dat betreft. We hebben toen echt gezegd: als jullie dit doen, vinden wij dat dat alleen kan als je ook dat garantievermogen vergroot.

De heer **Elias**: Die overname is later niet doorgegaan, maar was het ook niet een moeilijk moment omdat u er toen mee werd geconfronteerd dat de NS u weer te snel af was geweest met dat hele MoU?

De heer **Eurlings**: Nee. We hebben er nooit aan getwijfeld dat de Nederlandse Spoorwegen in staat zouden zijn om het garantievermogen voor HSA verder te vergroten. Wij constateerden dat de Nederlandse Spoorwegen er niet toe bereid waren. Ik heb daarbij al gezegd dat ik op dat punt, ook via de lijn met Financiën, niet ben geslaagd. Ik heb wel het punt van de ERTMS-claim gehaald van zeker 200 miljoen. You win some, you lose some. Ik vond dat wel moeilijk. We hebben immers er niet voor niets bij de NS voor gepleit om het garantievermogen te vergroten. Als er

dan uiteindelijk wel de bereidwilligheid is om honderden miljoenen in het buitenland te steken en je sowieso in een tijdspanne zit – gelukkig, zo is mijn waardeoordeel – waarin de NS weer meer een maatschappelijke organisatie aan het worden is met een focus op haar maatschappelijke hoofdtak, vind ik het onverkoopbaar dat je tegelijkertijd niet extra wilt investeren in HSA.

De heer **Elias**: Als die plannen waren doorggegaan, had de NS wat u betreft ongeveer hetzelfde bedrag in HSA moeten stoppen.

De heer **Eurlings**: Ja, dat was mijn stellingname.

De heer **Elias**: Kon u daarover afspraken maken met uw collega De Jager, die in dat demissionaire kabinet inmiddels Minister Bos als Minister van Financiën was opgevolgd?

De heer **Eurlings**: Zover als ik in mijn stukken heb kunnen achterhalen, gingen de teksten op en neer. Er was een zogenaamde «letter of intent», over de manier waarop daarmee zou worden omgegaan. Het ging op en neer, waarbij Verkeer en Waterstaat zich op het standpunt stelde dat het garantiekapitaal met minstens het bedrag van Abellio moest worden verhoogd, dus met 300 tot 400 miljoen. Financiën dacht wel mee, maar liet de zinsnede wat ruimer, namelijk dat NS richting HSA het redelijke zou doen in de vorm van bijspringen wanneer nodig. Het is nooit tot een definitieve tekst gekomen, omdat die investering niet is doorggegaan.

De heer **Elias**: Was u er terugkijkend blij mee dat u zelf het NS-dossier bent gaan doen en het niet aan uw Staatssecretaris hebt overgelaten? U kreeg een Staatssecretaris. Voor het eerst sinds lange tijd kwam er weer een Staatssecretaris op het departement. Bent u blij dat u het zelf bent gaan doen?

De heer **Eurlings**: Er was al een Staatssecretaris voor mij, namelijk Staatssecretaris Schultz onder Minister Peijs. Er was een Staatssecretaris, maar de NS viel nu aan de Minister toe. Die was ook wel eens aan de Staatssecretaris toegefallen. Ik was daar zeer blij mee. Je wordt immers niet alleen Minister voor gemakkelijke opdrachten, maar juist ook om je rug te rechten en in moeilijke dossiers altijd het maatschappelijke belang voorop te houden. Ik realiseer mij zeer dat in dit soort discussies weinig prijzen worden verdiend en dat er heel veel redenen is om kritiek te hebben op en vragen te stellen over wat er gebeurde. Ik ben er wel van overtuigd – in die zin kan ik mezelf recht in de ogen kijken – dat wij binnen alle moeilijke keuzes het minst slechte pad hebben bewandeld, hoe onvolkomen en onbevredigend sommige dingen ook nu nog aanvoelen en blijven.

De **voorzitter**: Daarmee zijn we aan het eind gekomen van dit verhoor, waarin we elkaar langdurig recht in de ogen hebben gekeken. Het komt dan nu toch tot een einde.

Sluiting: 18.39 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 29 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Raab (directeur Financieringen en Deelnemingen, Ministerie van Financiën), die wordt bijgestaan door de heer A. van Boxtel.

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Raab de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Raab. U bent sinds 2007 directeur Financiën en Deelnemingen op het Ministerie van Financiën. U vertegenwoordigt de Staat als aandeelhouder in de NS. We gaan twee verhoren met u houden. Dat doen we omdat we het belangrijk vinden om het proces enigszins chronologisch af te pellen. Daarom hebben we een onderdeel dat we vandaag met u willen bespreken en spreken we elkaar op een later tijdstip over een andere fase waarbij u betrokken bent geweest.

In dit verhoor willen we het met u in het bijzonder hebben over de periode 2007–2009. Daarin komen een aantal zaken aan de orde: de betrokkenheid van het Ministerie van Financiën bij de HSL-Zuid en het memorandum van overeenstemming, ook wel bekend als het MoU, tussen de Staat en de NS/HSA; de HSA is het speciale bedrijf dat was ingericht om het vervoer tot stand te brengen over de HSL-Zuid. Wij komen ook te spreken over het uitstel van betaling van dat special purpose vehicle, dus dat speciale bedrijfje voor het vervoer, en over de garanties die voor een toekomstige redding van HSA waren bedacht.

Allereerst wil ik met u spreken over het aandeelhouderschap van de Nederlandse Spoorwegen. Als u directeur Financiën wordt en u de Staat als aandeelhouder vertegenwoordigt, dan komt u op een bepaald moment in aanraking met het hele hsl-dossier. Kunt u de commissie schetsen wanneer dat was en wat uw eerste beeld was?

De heer **Raab**: Allereerst: de functie is directeur Financieringen, niet Financiën. Ik werd in 2007 inderdaad directeur Financieringen. U vraagt naar mijn persoonlijke betrokkenheid bij dat dossier; dat was op dat moment niet aan de orde. Ik had met mijn plaatsvervanger een taakverdeling afgesproken, zoals dat gebruikelijk was op het ministerie, waarbij hij de verantwoordelijkheid had om het dossier NS te behandelen; hij had ook een eigen rapportagelijijn naar de Minister, zodat de notities en de adviezen die hij stuurde niet via mij hoefden te gaan. Dat neemt niet weg dat ik natuurlijk wel een eindverantwoordelijkheid had en dat ik ook op de hoogte was van wat er zich afspeelde, omdat wij daar natuurlijk met elkaar over spraken. Mijn persoonlijke betrokkenheid op dat moment was er echter niet.

De **voorzitter**: Maar de charme van een eindverantwoordelijke is altijd dat die verantwoordelijk is voor wat die weet maar ook voor wat die niet

weet. Zo werkt verantwoordelijkheid altijd. Laten we dat even met elkaar schetsen.

Het Ministerie van Financiën heeft verschillende rollen wanneer het gaat om deelnemingen. Dat geldt zeker wanneer het om Financiën gaat in brede zin. Aan de ene kant is daar natuurlijk het aandeelhouderschap belegd maar aan de andere kant is het ook de hoeder van de schatkist. Dat wordt belegd bij de inspectie Rijksfinanciën. Die wordt vaak ook wel aangeduid als de IRF; zo komen we die zelfs tegen in de kranten. Dat is dus de andere kant van Financiën: hoeder van de schatkist. Daarnaast is er, zoals gezegd, het aandeelhouderschap. Hoe verliep nou de samenwerking op uw departement tussen deze twee diensten of afdelingen?

De heer **Raab**: Ja, directies. Voor zover ik heb kunnen nagaan, verliep dat goed. U hebt ook de stukken gezien. Dan ziet u vaak dat er gezamenlijke notities aan de Minister worden gestuurd. Mijn beeld was dat de samenwerking daar goed was. Er zijn natuurlijk weleens accentverschillen. Er zijn ook verschillen in perspectief.

De **voorzitter**: Kunt u daar eens op ingaan? Het is ons namelijk opgevallen dat er weleens wat over geschreven is. Wat waren dan soms de verschillen in perspectief?

De heer **Raab**: Mijn club, de directie Financieringen, kijkt natuurlijk meer naar de langetermijnlevensvatbaarheid, de rentabiliteit van projecten. Bij de inspectie kijken ze natuurlijk vooral of de sommetjes kloppen voor de begroting. Dat hoeft niet hetzelfde te zijn. Soms moet je op dit moment een uitgave doen om in de toekomst een grotere baat te verzekeren. Dat kan verstandig zijn, maar het kan dan toch budgettair-technisch gezien niet passen en dan doe je dat niet. Ook het omgekeerde is mogelijk, dat het op dit moment goed is om de sommetjes voor de begroting kloppend te krijgen; dat hoeft niet een verstandige economische beslissing op langere termijn te zijn als je kijkt naar de bedrijfseconomische realiteit.

De **voorzitter**: Herken ik dat nou ook als de klacht die weleens in het algemeen wordt geuit, in de zin dat het soms heel lastig is om als overheid op de lange termijn te denken omdat er op de korte termijn dan misschien investeringen worden gedaan die dan weer ingewikkeld zijn weg te schrijven? Het gaat dan dus om het verschil tussen een boekhoudkundige insteek en een economische langetermijninsteek. Moet ik het zo begrijpen?

De heer **Raab**: Ik weet niet precies waar u op doelt. Ik denk dat we het binnen het Ministerie van Financiën goed belegd hebben. Aan de ene kant is er een club die erop let dat de rijksbegroting goed draait en voldoet aan de internationale normen en de normen die we zelf hebben gesteld daaraan. Aan de andere kant zijn er natuurlijk ook directies, zoals de mijne, die de langetermijninsteek hebben. Door goede samenwerking, naar elkaar te luisteren en de Minister vanuit beide perspectieven te informeren komt er, denk ik, een goed beleid tot stand.

De **voorzitter**: Oké. Gewoon twee verschillende invalshoeken die uiteindelijk toch weer samenkomen.

De heer **Raab**: Ja. Er wordt in Nederland ook behoorlijk veel geïnvesteerd, ook door de overheid. Daar zijn we in Europees verband vrij goed in. Het is dus niet zo dat je kunt zeggen dat er in Nederland, doordat er een te

sterke boekhoudkundige inslag zou zijn, te weinig geïnvesteerd zou worden.

De **voorzitter**: Nee, zo breed bedoelde ik het niet. Het ging mij erom even helder te krijgen hoe soms invalshoeken kunnen schuren. Maar u zegt: het komt samen waardoor er een evenwichtig beleid wordt gevoerd.

De heer **Raab**: Ja.

De **voorzitter**: Hoe wordt er binnen het Ministerie van Financiën eigenlijk gekeken naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, later I en M?

De heer **Raab**: Op dat moment had ik daar zelf niet veel directe betrokkenheid bij.

De **voorzitter**: Weet u hoe er werd gedacht? Wij hebben er natuurlijk ook wel notities over gelezen.

De heer **Raab**: Ik heb het verhoor van Minister Zalm gelezen in de krant. Die schreef dan af en toe dingen in de kantlijn, zoals «schandelijk amateurisme», wat hier, geloof ik, ook over het voetlicht is gekomen. Als je kijkt naar hoe de aanbesteding is verlopen, kun je er inderdaad wel wat vraagtekens bij plaatsen, maar dat was allemaal nog voor de tijd dat ik erbij betrokken was. Dus ik heb zelf eigenlijk niet zo'n opvatting over die tijd. U vraagt naar mijn opvattingen en ik had geen directe blootstelling aan het departement op dat gebied.

De **voorzitter**: Dat snap ik en we gaan u daarom ook niet vragen om oordelen en inzichten. We vragen u naar feiten. Terecht dat u ons daarop wijst. Maar toch even: herkent u het als ik u zeg dat er af en toe bij Financiën het beeld ontstaat dat sommige departementen niet heel goed letten op de financiële consequenties van besluiten die misschien qua vakdepartement interessant lijken maar waarvan de financiële consequenties soms onvoldoende worden gezien? Ik bedoel dat dan niet in de terminologieën die misschien de Minister van Financiën af en toe op zijn stukken schreef, maar meer in de zin dat men er binnen Financiën wel zorgen over had hoe andere ministeries zich over de financiële consequenties bekommerden.

De heer **Raab**: Ik heb nooit echt verantwoordelijkheid gedragen binnen het ministerie voor de begrotingskant. Ik heb altijd aan meer algemene economische dossiers gewerkt. Dus dan is het allemaal weer van horen zeggen.

De **voorzitter**: Maar hebt u dat horen zeggen?

De heer **Raab**: Ja, ik denk dat een vakministerie en de ambtenaren die daar zitten eerst en vooral worden afgerekend op het realiseren van beleidsdoelstellingen. Als je dat voor elkaar krijgt en je nieuw geld bij de Minister van Financiën kunt lospeuteren, openlijk of door slimme trucjes, dan is de verleiding soms weleens te groot, denk ik.

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

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Raab, ik ga met u verder over het fenomeen gezamenlijke werkgroep Verkeer en Waterstaat en Financiën. Dat gaat dan om de periode maart 2008. Dan spreekt Minister Eurlings met de directie van NS en HSA over de problemen van de infrastructuur, maar ook over de financiële problemen bij HSA. Afgesproken wordt dat er dan een werkgroep wordt geformeerd met NS en HSA aan de ene kant en de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Financiën aan de andere kant. Die gezamenlijke werkgroep moet kijken naar mogelijkheden om de HSA tegemoet te komen binnen de kaders van de Europese wet- en regelgeving. Resultaten van die werkgroep blijven eigenlijk uit en die werkgroep heft zich uiteindelijk ook op. Waarom lukte het niet om vooruitgang te boeken?

De heer **Raab**: Dat weet ik niet. Ik heb in de stukken niet kunnen aantreffen wie er in die werkgroep zaten en hoe het verloop van de werkzaamheden in die werkgroep is geweest. Ik ben er zelf niet bij betrokken geweest. Dus, het spijt mij, maar daar kan ik u geen antwoord op geven.

De heer **Van Gerven**: U weet dat de werkgroep zich heeft opgeheven?

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

De heer **Van Gerven**: Dat is u niet bekend?

De heer **Raab**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Welke rol speelt de informatieverschaffing van NS in die werkgroep of wellicht het gebrek aan informatieverschaffing, bij het gegeven dat die werkgroep zich na enige tijd weer heeft opgeheven zonder resultaat?

De heer **Raab**: Ik weet niet of ik de vraagstelling helemaal begrijp.

De heer **Van Gerven**: Die werkgroep is ingesteld om te kijken naar de problemen bij HSA, de dochter van NS die het vervoer op de hsl moest regelen. Die werkgroep stopt omdat ze geen resultaten kan boeken.

De heer **Raab**: Dat lijkt mij dan op dat moment een verstandige keuze. Als je geen resultaten kunt boeken, moet je niet doorgaan. Ik heb daar overigens geen eigen herinnering aan. U bent op zoek naar iets, maar als u misschien ...

De heer **Van Gerven**: Nee, maar wij hebben geconstateerd dat die werkgroep onverrichterzake is gestopt en dat een element daarbij is geweest de informatieverschaffing van NS, want die informatie kwam almaar niet. Maar daar hebt u dus geen herinneringen aan?

De heer **Raab**: Als u het zo vraagt, kan ik daar wel iets over zeggen. Ik heb in de stukken gezien – dat is, denk ik, wel interessant – dat de mensen van mijn directie die erbij betrokken waren, niet de mensen waren van de deelnemingenkant, dus niet de mensen die verantwoordelijk zijn voor de invulling van het aandeelhouderschap, maar de mensen van de pps-kant.

De heer **Van Gerven**: En pps staat voor?

De heer **Raab**: Publiek-private samenwerking. Het contract dat met de NS is afgesloten kun je zien als een soort van pps. De hsl-infrastructuur is ook via een pps-contract, althans waar het gaat om de bovenleiding, aangelegd. Dus wij hebben dit gezien als een probleem in de uitvoering van het contract. Daar hebben we dus onze mensen die daar verstand van hebben, voor ingezet. We zagen het op dat moment dus niet als een probleem van het aandeelhouderschap. Er is dus een andere club van mij daarbij betrokken geweest. Wij waren van mening, als ik het zo in de stukken zie, dat er een liquiditeitsprobleem was. Daar is een discussie over geweest tussen met name I en M en NS. Wij vonden ook dat dat de partijen waren die met elkaar aan tafel moesten zitten, dus de concessieverlener, zijnde V en W op dat moment, en de NS. Die hebben met elkaar een contract afgesloten. Daar ontstaan problemen. Dan moeten die twee partijen met elkaar in de slag om tot een oplossing te komen. Wij hebben vanuit onze rol als expertisepartij op het gebied van contracten, onze expertise aangeboden. Vanuit de rijksbegroting is er natuurlijk ook meegekeken in de zin van: dat moet allemaal wel worden opgelost binnen de budgettaire grenzen. Maar we hebben het op dat moment niet gepercipieerd als een zaak waar de aandeelhouder heel actief op moest sturen. Een raad van bestuur sluit een contract en is ook leidend in het bedrijf, heeft het initiatief binnen het bedrijf. Die heeft een contract getekend en is ook verantwoordelijk voor de oplossing ervan.

De heer **Van Gerven**: U hebt gezegd: het zijn de pps-deskundigen binnen het Ministerie van Financiën die zijn aangeschoven.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Wat was het resultaat van dat overleg van die werkgroep?

De heer **Raab**: Nogmaals, ik heb in de stukken niet herkenbaar aangetroffen dat er een werkgroep was, wat de opdracht was, wanneer die was begonnen en wanneer die is geëindigd. Ik heb in mijn dossier wel aangetroffen een reeks notities met adviezen aan de Minister van Financiën. Daarin zie je dus inderdaad dat wij het neerzetten als: dit moeten I en M en NS met elkaar oplossen; er is een liquiditeitsprobleem dat moet worden opgelost. Op een gegeven moment zie je ook dat er over de contouren van een oplossing wordt gesproken. Dat heeft inderdaad een zekere aanlooptijd nodig. NS vraagt op een zeker moment: kunnen we een structurele verlaging van de concessieprijs krijgen? Dan zegt I en M, op zich terecht, van: nou, dan willen wij wel wat meer gegevens hebben van jullie. Dat vinden wij ook. Vanuit Financiën vinden wij dat als je wilt praten over een structurele tegemoetkoming, je ook moet kunnen constateren hoe de businesscase ervoor staat en of je met aanpassingen die businesscase weer solide kunt maken, want alleen dan heeft het zin om met extra geld over de brug te komen. De NS vroeg dat dus, maar wilde niet de gegevens leveren. Toen hebben wij gezegd: dan staat die structurele tegemoetkoming natuurlijk niet op de agenda. Je kunt niet aan de ene kant vragen en aan de andere kant niet leveren. Dat is, denk ik, vooral onze rol geweest, in de zin van: als de NS die informatie niet willen leveren, dan krijgen ze ook niet waar ze om vragen.

De heer **Van Gerven**: Vanuit Financiën was het van: je moet wel openheid van zaken geven, anders kunnen we niets bespreken?

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dan wil ik met u gaan naar een fase iets later in de tijd, te weten de aanloop naar het memorandum van overeenstemming, de totale deal die gesloten wordt in 2008 tussen de NS en de overheid. Verkeer en Waterstaat gaat dan zelfstandig door met het zoeken naar oplossingen, nadat die werkgroep gestopt is. In september 2008 meldt Verkeer en Waterstaat zich toch weer bij Financiën om hulp in de onderhandelingen met HSA. Aan Financiën werd in zijn rol van aandeelhouder – dus dat was uw positie – gevraagd om NS aan te sporen meer te bewegen. Hoe reageerde Financiën op dat verzoek?

De heer **Raab**: Dat kan ik mij niet zo ... Nogmaals, ik ben er niet bij betrokken geweest, dus ik moet het doen met de informatie die ik in de dossiers heb aangetroffen. Onze algemene lijn was: I en M en NS moeten dat oplossen. Ik neem aan dat er best een keer een signaal vanuit het ministerie als aandeelhouder is gegaan in de zin van: NS, jullie moeten je wel constructief opstellen, los dit op.

De heer **Van Gerven**: U was er niet persoonlijk bij betrokken, begrijp ik. Wie vulde binnen uw organisatie feitelijk het aandeelhouderschap in?

De heer **Raab**: Dat was mijn plaatsvervanger destijds.

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

De heer **Raab**: De heer Schaaïj.

De heer **Van Gerven**: De heer Schaaïj vervulde die rol.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hij of het ministerie heeft zich in de rol van aandeelhouder toen niet geroepen gevoeld om op verzoek van Verkeer en Waterstaat tegen NS te zeggen: luister eens, u moet toch wat meer doen voor HSA, in de zin van het verschaffen van wat extra kapitaal of het meer bereid zijn om gegevens te overleggen? Dat is niet gebeurd?

De heer **Raab**: Dat weet ik niet. Het kan best zijn dat dit wel gebeurd is, maar in het algemeen vonden wij wel dat dit een zaak was tussen V en W en NS en dat zij er met z'n tweeën uit moesten zien te komen; dat zijn de twee partijen die bij het contract betrokken zijn. Je moet als aandeelhouder erg oppassen dat je dan aan de onderhandelingstafel plaats gaat nemen en daarmee het evenwicht tussen die twee partijen, vraag en aanbod als het ware, gaat verstoren. Je kiest dan eigenlijk altijd verkeerd. Dus je moet het echt aan de twee contractpartijen overlaten. Er zit in zo'n contract een bepaald evenwicht. Dat is tot stand gekomen. Dat is een evenwicht van rechten en plichten, want anders komt de overeenkomst ook niet tot stand. Als er een probleem is, moet je proberen tot een nieuw evenwicht te komen. Als je daar als aandeelhouder plompverloren mee omgaat, verstoor je altijd de balans en komt er dus nooit een goede overeenkomst tot stand. We hebben gezegd: vanuit de filosofie rond dat contract is het niet passend dat we over de raad van bestuur heen heel actief een rol gaan spelen in dat overleg; het is echt aan die twee contractsluitende partijen om dat op te lossen. Of er informele aansporingen zijn gedaan naar de NS-top, kan ik niet beoordelen, dat weet ik niet.

De heer **Van Gerven**: Wat nou als I en M had gezegd: de concessievergoeding moet worden verlaagd, dat is ons voorstel om uit de problemen te komen? De concessievergoeding van 148 miljoen was namelijk enorm hoog voor HSA. Had u dan wel bewogen in de rol van aandeelhouder?

De heer **Raab**: Als I en M had aangeboden om de concessieprijs te verlagen?

De heer **Van Gerven**: Ja. Stel dat I en M gezegd had: er gaat een derde van de concessieprijs af? Dat was ook de discussie die jarenlang gespeeld heeft. Stel dat I en M dat voorstel had gedaan, had dan het Ministerie van Financiën in de rol van aandeelhouder wel bewogen?

De heer **Raab**: Dat hangt ervan af. Ik denk dat wij als aandeelhouder dan de vlag hadden uitgehangen. Een derde van de concessieprijs eraf, dat is alvast een flinke verbetering voor de businesscase. Maar ik denk dat mijn budgettaire collega's, mijn begrotingscollega's dan zouden zeggen: hé, hoe wordt dat gat van pakweg 10 maal 50 gedekt? Je slaat dan meteen een groot gat in de begroting van I en M. Dus ik denk dat dan meer de begrotingskant in het geweer was gekomen dan de aandeelhouderskant.

De heer **Van Gerven**: Begin oktober 2008 staat er een overleg gepland tussen Minister Eurlings en Minister Bos. Als er geen oplossing komt voor de HSA dan ligt een faillissement op de loer of is dat aan de orde. De gedeelde concessie-inkomsten zouden een aanzienlijke klap opleveren voor de rijksbegroting. De vraag is nu: was het in het belang van de Staat dat HSA gered zou worden of moest worden, ondanks dat onrealistische bod uit 2001 en de weigering van NS/HSA om open kaart te spelen?

De heer **Raab**: Vanuit mijn aandeelhoudersrol, met die pet op, was onze positie nou niet bepaald dat HSA tegen iedere prijs moest worden gered. Onze mening was: NS, raad van bestuur en de commissarissen zijn akkoord gegaan met een contract en daar zijn ze voor verantwoordelijk en ze moeten dat oplossen; als dat niet kan en de zaak niet te redden is, dan is de oplossing niet om dan maar oneindig veel geld in die bodemloze put te stoppen, maar dan is een ordelijke afwikkeling, lees faillissement, voor ons een reële optie, plus een nieuwe aanbesteding. Zo zaten we daar als aandeelhouder in, niet alleen toen maar ook later, in 2010, 2011.

De heer **Van Gerven**: Begrijpelijk, want dan verbetert eigenlijk de financiële positie van NS of HSA. Of: HSA stopt dan en dan wordt de positie van de NS beter. Maar hoe zat het bij de begrotingskant van Financiën?

De heer **Raab**: Nou ja, die maakte zich bij een faillissement natuurlijk zorgen over het gat in de begroting van I en M. De positie is dan natuurlijk: I en M, als er gaten in jullie begroting ontstaan, dan zijn jullie verantwoordelijk. Er moet dan dus specifieke dekking komen vanuit het departement van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: Als er dan een groot gat valt in de begroting, moet Verkeer en Waterstaat dat oplossen?

De heer **Raab**: Ja, dat zijn de spelregels.

De heer **Van Gerven**: In het oplossen van die financiële problematiek speelt het Ministerie van Financiën geen rol?

De heer **Raab**: Nee. I en M heeft ook geprofiteerd van de ingeboekte opbrengsten van de concessie. Die sloegen neer op de begroting van Verkeer en Waterstaat. Daar zijn ook uitgaven tegenover gepland in de sfeer van investeringen in infrastructuur, met name spoorinfrastructuur. Als dat geld er niet komt, moet je natuurlijk kijken hoe je die begroting weer kloppend kunt krijgen. Dan is het Ministerie van Financiën ook wel bereid om af en toe een suggestie te doen hoe je die bezuiniging kunt invullen maar de verantwoordelijkheid ligt bij het vakdepartement.

De heer **Van Gerven**: Het vakdepartement moet de zaak dan oplossen.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: In eerdere verhoren is al aan de orde geweest dat de concessie die in 2001 is verleend, waarbij de hoogte van het bedrag toen is vastgesteld, eigenlijk niet reëel is gebleken in latere tijd. Had NS in een nieuwe aanbesteding een veel lagere concessievergoeding kunnen gaan betalen?

De heer **Raab**: Dat weet ik niet. Dat is natuurlijk niet echt aan de orde geweest, een nieuwe aanbesteding.

De heer **Van Gerven**: Maar er waren natuurlijk wel gedachten over wat een nieuwe aanbesteding zou kunnen genereren.

De heer **Raab**: Ik heb begrepen uit het dossier en dus niet uit eigen waarneming, dat inmiddels Europese wet- en regelgeving was veranderd waardoor je bij een nieuwe aanbesteding het exclusieve recht op rijden over die hsl niet meer kon gunnen aan de HSA, de dochter van de NS. Dat had betekend dat er een veel mindere opbrengst zou zijn gerealiseerd.

De heer **Van Gerven**: Is er een afweging gemaakt tussen bedrijfseconomische overwegingen? Zoals u aangeeft, zou een faillissement van HSA eigenlijk de beste oplossing zijn, puur financieel geredeneerd, maar dat betekent natuurlijk wel gezichtsverlies voor NS maar ook zeker voor de verantwoordelijke politici en Minister Eurlings. Heeft dat ook een rol gespeeld in de discussie over wel of niet failliet laten gaan?

De heer **Raab**: Niet zozeer bij ons. Onze taak is het toch vooral om de cijfers en de alternatieven op te stellen en die inzichtelijk te maken voor de ministers zodat zij optimale besluiten kunnen nemen. In onze advisering heeft dat geen rol gespeeld. Wel wijs je er natuurlijk op dat een faillissement van HSA tot reputatieverlies kan leiden voor de NS. Dat hebben wij natuurlijk wel in notities benoemd.

De heer **Van Gerven**: U hebt het benoemd. U hebt er zelf niet beleid op ontwikkeld. U hebt het in meer signalerende zin aangegeven.

De heer **Raab**: Het alternatief faillissement en ordelijke afwikkeling moet je natuurlijk meenemen omdat dit als het ware een soort basisvariant is in een bedrijf dat niet goed rendeert. Dan moet je altijd even kijken: wat gebeurt er als we niet ingrijpen, wat zijn dan de consequenties, financieel en qua reputatie, en hoe weeg je dat dan af tegen de alternatieven van wel ingrijpen, wat dan meestal ergens pijn gaat doen, hetzij bij de NS, hetzij bij I en M? Je moet die alternatieven dus goed tegen elkaar afwegen.

De heer **Van Gerven**: Wat waren naar uw oordeel de consequenties van een faillissement?

De heer **Raab**: Dan had je in ieder geval een stop gezet op het potentiële lek van geld. NS was natuurlijk verplicht om een bepaalde hoeveelheid garantiekapitaal beschikbaar te stellen. Dat hadden ze dan moeten doen maar dan stopt het ook. Het had dus in ieder geval een stop gegeven aan het financiële weglekeffect. Dan zit je natuurlijk nog wel met het probleem: er rijden geen treinen. Dat is dus heel vervelend voor de reiziger. En je hebt dan het probleem dat er gigantische hoeveelheden concessieopbrengsten wegvallen op de begroting van I en M. Dus dat is niet een heel aantrekkelijke optie, maar wij adviseren vanuit onze rol als aandeelhouder. Vanuit de aandeelhouder bezien is faillissement een serieuze optie.

De heer **Van Gerven**: Dus dat hebt u geschetst.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dan zou er opnieuw aanbesteed moeten worden?

De heer **Raab**: Dan zou er opnieuw aanbesteed moeten worden, ja, maar onder de randvoorwaarde dat door de veranderde Europese regelgeving er dan geen exclusief recht meer aan de nieuwe exploitant kon worden gegeven zodat bij voorbaat duidelijk was dat de opbrengsten niet in verhouding zouden staan tot de oorspronkelijk geraamde opbrengsten op de begroting van I en M. Daar speelt ook nog een ander feit. Het is niet alleen maar dat Europese recht. De tijd waarin de aanbesteding tot stand kwam – we praten dan over eind jaren negentig, begin 2000 – was de tijd van de dotcombubble, de enorme stijging van aandelenkoersen. Aan geld was geen gebrek. Er was een hoge economische groei. Dus ook de reizigersaantallen, de projecties daarvan waren heel hoog. Bedrijven werden op heel hoge niveaus gewaardeerd. Dat betekent ook dat de waarde van zo'n concessie daarin meegaat. Hoewel in 2008 de echte klap van de financiële crisis nog moest komen, was er, kijkend ook naar de economische ontwikkelingen en de beurskoersen, zeker in Amerika al een flinke klap geweest. Er werd ook gespeculeerd over wat dat zou betekenen voor Europese banken. Niet heel veel later is die klap ook gekomen. In die context speelt dan ook het verslechterde economische klimaat mee in wat een exploitant dan bereid is te bieden en wat hij kan bieden.

De heer **Van Gerven**: Het is duidelijk hoe uw rol was. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Ik heb nog een heel korte vraag op dat laatste punt. Vanuit uw rol binnen Financiën was het de meest rationele bedrijfseconomische beslissing om in ieder geval serieus te overwegen de HSA failliet te laten gaan dan wel gecontroleerd te laten afwikkelen vanwege de reputatieschade of wat dan ook, maar in ieder geval te stoppen. Dat was ook meegenomen in uw advies. Dus de reden om HSA niet failliet te laten gaan, was gebaseerd op een politieke beslissing?

De heer **Raab**: Het is niet zo dat we hebben geadviseerd: laat het maar failliet gaan. We hebben wel gezegd dat dit een van de opties is waarnaar je moet kijken.

De heer **Elias**: En om die optie niet te kiezen, was dus een politieke beslissing? Politiek-maatschappelijk, de reizigers, noem maar op.

De heer **Raab**: Nee, ik zou het niet zo willen formuleren dat ambtenaren hebben geformuleerd: laat maar failliet gaan.

De heer **Elias**: Dat zei ik niet. U gaf aan dat het een van de opties was en voor die optie is op politiek-maatschappelijke gronden door de politici – u adviseert alleen maar – niet gekozen.

De heer **Raab**: We hebben de verschillende opties geschetst en een van de opties was kijken of je de pijn op een nette manier kan verdelen; dat heb ik ook uit een van onze notities gehaald. Er staat: het lijkt ons dat je moet overwegen de zaak failliet te laten gaan tenzij de pijn zo kan worden verdeeld, dat het een betere uitkomst oplevert, ook al omdat er dan treinen kunnen blijven rijden.

De heer **Elias**: Die adviezen hebben we allemaal gelezen en die zijn heel genuanceerd; daar kun je uit kiezen, zal ik maar zeggen.

De heer **Raab**: Maar zo is het ook gebeurd. We hebben niet geadviseerd: laat maar failliet gaan.

De heer **Elias**: Maar het was wel een van de opties.

De heer **Raab**: Het was wel een van de opties, natuurlijk.

De heer **Elias**: Eind november 2008 komt er een conceptmemorandum of understanding, een eerste en nog niet getekende versie, tot stand tussen de NS, HSA en Minister Eurlings. Er wordt een startdatum voor het vervoer afgesproken. HSA krijgt uitstel van betaling en de Staat zal maatregelen nemen als HSA failliet zou gaan. Wat vonden de ambtenaren van Financiën van dat concept, van die eerste versie van het memorandum van overeenstemming? Hoe keek u daartegen aan?

De heer **Raab**: U suggereert dat ik daar op dat moment een opvatting over had en die had ik dus niet. Ik kende het stuk op dat moment niet, want ik was er niet bij betrokken. Uit wat ik in de stukken lees, komt bij mij het beeld naar voren dat we blij waren dat er een oplossing was, dat de pijn inderdaad min of meer verdeeld was en dat in ieder geval het liquiditeitsprobleem opgelost was.

De heer **Elias**: U weet dus ook niet, zo begrijp ik uit uw antwoord, wat Minister Bos van dat conceptmemorandum van overeenstemming vond?

De heer **Raab**: Nee

De heer **Elias**: En ook dat haalt u niet uit de stukken?

De heer **Raab**: Nee. Ik heb dat allemaal bekeken en aantekeningen gemaakt.

De heer **Elias**: Financiën had steeds gehamerd op meer transparantie vanuit HSA. U hebt dat net nog gezegd. Je kunt niet aan de ene kant vragen en aan de andere kant niet leveren. Komt de NS/HSA de Staat met dat conceptmemorandum van overeenstemming wel voldoende tegemoet

als het erom gaat, eindelijk eens de stukken en de onderliggende gegevens op tafel te krijgen?

De heer **Raab**: Nee, naar mijn idee niet. Er is wel wat informatie geleverd door de NS; dat heb ik ook gezien en dat is wat schetsmatige informatie over cashflows en vermogenstekorten, maar dat is nog niet een integrale businesscase. In die zin was die informatie illustratief, dat je ziet dat er een probleem is maar dat die informatie geen inzicht geeft in de businesscase als such. Het is een keuze van de NS geweest om dat zo te doen. Dat betekent dus dat je geen structurele tegemoetkoming kunt geven. En er was dus het liquiditeitsprobleem dat de NS wel geschetst had. Dat is opgelost door dat memorandum of understanding. Dat betekent dat HSA vooruit kan tot het moment dat er treinen gaan rijden, zo was op dat moment de verwachting, en tot het moment dat er inkomsten worden gegenereerd. Dus die tijd kon overbrugd worden. Dat was het idee. Het memorandum of understanding was een akkoord om tot een overbrugging te komen van de tijd waarin we zaten, 2008, dat er wel uitgaven waren maar geen inkomsten, naar de tijd dat de treinen zouden gaan rijden en er inkomsten zouden zijn.

De heer **Elias**: In precies dezelfde tijd vindt een discussie plaats tussen NS en het Ministerie van Financiën over een, wat wij dan zijn gaan noemen, superdividend en wat u in die tijd ook zo noemde.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Elias**: Vanwege de riant vermogenspositie van NS op dat moment was een eenmalige uitkering van extra dividend van de NS aan de aandeelhouder aan de orde en de hoogte van dat superdividend wordt dan uiteindelijk in oktober 2009 afgerond op 1,4 miljard euro. Dus enerzijds vinden er gesprekken plaats over het afkomen van overtollige middelen van de NS in de vorm van een superdividend en anderzijds dreigt de NS-dochter HSA failliet te gaan en heeft HSA een acute behoefte aan middelen. Lag het dan toch niet voor de hand om een deel van dat kapitaaloverschot van de NS rechtstreeks aan te laten wenden door NS om HSA te redden? Had NS niet gewoon uit zichzelf of onder druk van Financiën moeten bijstorten bij HSA? Wat was destijds daarop uw visie?

De heer **Raab**: Destijds was de visie dat we dat niet moesten doen en dat is de visie nog steeds. U zegt «bijstorten om te redden», maar je redt het daarmee niet. Het probleem van een slechte businesscase en van een bijna failliete HSA is dat er dus geen inkomsten staan tegenover de uitgaven. Als je er dan kapitaal in stort, los je aan dat probleem niets op. Er zijn geen inkomsten. Wat je dan ieder jaar doet, is de verliezen wegfinancieren via een kapitaalstorting. Dat is verliesfinanciering. Je verbrandt geld. Je stopt er geld in dat eigenlijk meteen alweer weg is. Europees-technisch mag dat waarschijnlijk ook niet; we hebben het niet eens getoetst omdat we het ook niet gedaan hebben, maar ik denk dat het vanuit Europese staatssteunregels ook niet kan. Bovendien is het buitengewoon onverstandig omdat de gelden van het superdividend zijn aangewend om investeringen in de spoorsector te doen; die zijn nuttig en leveren maatschappelijk nut op en die zou je dan in deze visie storten in een onderneming die geen enkele kans op rendement heeft. Dat lost dus niets op. Dat is geld verbranden. Dat gaat tegen het belang van de belastingbetaler in en tegen het belang van de reiziger in, want die wordt er ook niet door geholpen, denk ik. Daarom hebben we het ook nooit overwogen. Wat je in zo'n situatie moet doen, is kijken of je de busines-

scase kunt verbeteren, zodat het gat tussen inkomsten en uitgaven wordt verminderd. Als dat het geval is en je dan nog steeds behoefte hebt aan kapitaal, dan zou je een kapitaalstorting kunnen overwegen. Dan kun je bekijken of de NS dat moet doen of dat de Staat dat moet doen of I en M. Dat was dus niet aan de orde. Verliesfinanciering zonder dat je iets doet aan het gat tussen inkomsten en uitgaven is een buitengewoon Nou ja, ik zit er als aandeelhouder met name om de belangen van de belastingbetaler te vertegenwoordigen. Dat zou dat in het nadeel zijn van de belastingbetaler.

De heer **Elias**: U legt het glashelder uit. De NS heeft dat enorm hoge bedrag geboden om die concessie binnen te krijgen eind 2001 en verder is het het probleem van de NS: los het maar op. De positie van de Staat is dus op enig moment drastisch gewijzigd.

De heer **Raab**: Nee, nee, nee. Dat moet inderdaad opgelost worden in onderling overleg. Niet alleen de NS heeft daarbij een rol; ook het Ministerie van I en M of V en W heeft dat contract afgesloten. Beide zijn dus verantwoordelijk. Dus dat moet in onderling overleg worden opgelost. Dat was onze positie. Wat je dan niet moet doen in zo'n situatie is als aandeelhouder met de geldbuidel gaan rammelen, want dan doet niemand meer iets.

De heer **Elias**: Eigenlijk legde u zo-even uit dat het een bewuste keuze was om niet tegen de NS te zeggen: ga dat probleem bij HSA maar oplossen ...

De heer **Raab**: Dat zeiden we dus wel. Alleen, we zeiden niet: stop er maar meer geld in.

De heer **Elias**: Sorry, door er meer geld in te stoppen, want dat is geld verbranden dat deels ook bij de Staat terecht zou kunnen komen in de vorm van superdividend. Stel dat men dat wel gewild had, waren daar dan ook allerlei technische bezwaren tegen? Of zegt u: daar zijn we eigenlijk niet eens aan toegekomen want we wilden het gewoon niet?

De heer **Raab**: Nee, wij vonden het uiterst onverstandig om eigen vermogen te storten in een tent die dus bijna geen inkomsten genereerde.

De heer **Elias**: En als je het gewild had, zouden er problemen rond mededingingsregels, staatssteunproblematiek et cetera zijn opgetreden, maar aan die fase kwam u eigenlijk niet eens toe.

De heer **Raab**: Nee, we vonden het eigenlijk economisch al onverstandig.

De heer **Elias**: De onderhandelingen over dat superdividend verliepen moeizaam in 2008 en daar was u wel bij betrokken.

De heer **Raab**: Nee, helaas voor u niet, maar ik kan er wel wat over zeggen.

De heer **Elias**: Wat was het probleem? Ten eerste dat er nog steeds geen gegevens waren. Dat is de constante. De heer Meerstadt vertelde hier gisteren: ze kregen alles wat ze hebben wilden, wat ze vroegen, kregen ze. Hoe moet ik dat zien?

De heer **Raab**: Nou, de heer Meerstadt heeft er wel iets bij gezegd.

De heer **Elias**: Ja, binnen de randvoorwaarden van het toenmalige contract uit 2004.

De heer **Raab**: Ik heb het verhoor niet gezien; ik heb het in de krant gelezen: via een derde kon men alle informatie krijgen die nodig was. Nou, dat vinden wij vanuit Financiën in ieder geval niet voldoende. Bij een discussie over superdividend wil je ook gewoon echt toegang hebben tot alle informatie.

De heer **Elias**: Hebt u of heeft Financiën op een bepaalde manier naar gegevens gevraagd die ook in die businesscase moeten hebben gezeten en hebt u toen te horen gekregen: nee, dat kan alleen via een derde en onder bepaalde condities?

De heer **Raab**: U praat nu over de discussie over het superdividend?

De heer **Elias**: Ja, of in eerdere stadia waar u weet van heeft.

De heer **Raab**: Ik kan het ook uit de stukken lezen en mijn plaatsvervanger heeft toen ook wel met mij gedeeld dat het ongelofelijk moeilijk was om toegang te krijgen tot die informatie.

De heer **Elias**: Ongelofelijk moeilijk. Betekent dat dat het uiteindelijk wel gelukt is?

De heer **Raab**: Uiteindelijk heeft men een modus gevonden. Er is toen een adviseur ingehuurd. Dat was ING. NS en het Ministerie van Financiën als aandeelhouder waren daarbij gezamenlijk opdrachtgever.

De heer **Elias**: Maar als u vroeg om specifieke gegevens rechtstreeks uit het ondernemingsplan of om de onderliggende cijfers, kreeg u die niet?

De heer **Raab**: Dat liep dan via die adviseur. Zo heb ik het begrepen in het kader van die discussie. Wij konden alle vragen stellen aan die adviseur. Die heeft vragen beantwoord. Dus aan het eind van de rit zie je dan ook dat in de adviezen aan de Minister staat: we hebben echt wel het gevoel dat dit een goed gezamenlijk proces was. De uitkomst was natuurlijk ook zeer tevredenstellend met die 1,4 miljard en de eerdere kansberekeningen; je schetst bepaalde opties. We hebben weleens eerder aan de Minister geschetst dat er rekening mee moest worden gehouden dat er 1 miljard uitkwam. Er kwam 1,4 miljard uit, dus we waren eigenlijk buitengewoon tevreden met het resultaat.

De heer **Elias**: Wat ik nog steeds niet begrijp is het volgende. U bent aandeelhouder. Als aandeelhouder kun je dan toch zeggen: ik wil die gegevens nu hebben van de NS?

De heer **Raab**: Zeker, dat ben ik helemaal met u eens. Ik was daar niet bij betrokken, maar dit is wel mijn modus operandi vandaag de dag. Als wij informatie willen, dan vind ik ook dat de onderneming die moet verschaffen. Dat is ook op dit moment de praktijk met de NS. Er is in de loop van de tijd dus wel wat veranderd in de samenwerking. Er zitten ook andere mensen. Er is nu een andere manier van werken met de NS en trouwens ook met een heleboel andere deelnemingen. Inderdaad zou ik op dit moment dat gedrag niet accepteren.

De heer **Elias**: Maar waarom heeft Financiën niet gewoon vanaf dag één ...?

De heer **Raab**: Dat weet ik niet.

De heer **Elias**: Waarom heeft Financiën niet vanaf dag één in 2005 toen het dat aandeelhouderschap verwierf gezegd: wij willen die stukken op tafel, linksom of rechtsom, boven- of onderlangs?

De heer **Raab**: Eerst moeten we zelf de noodzaak inzien om die gegevens te hebben. Dat deed zich dus voor in de situatie rond het superdividend. Daar is lang touwtrekken aan voorafgegaan. Wil je dat bekorten, dan kun je natuurlijk op een gegeven moment tegen bijvoorbeeld de raad van bestuur zeggen: als het niet goedschiks kan, dan maar kwaadschiks. Maar daar moet je natuurlijk wel altijd voorzichtig mee zijn, want je moet wel met die mensen verder. Je komt ze niet alleen dan tegen maar ook op andere momenten. U weet zelf dat je met het stellen van de vertrouwenskwestie voorzichtig moet zijn, maar dat komt op zeker moment wel in beeld. Als je terugkijkt op die periode – nogmaals, ik ben er niet bij betrokken geweest – dan is er veel tijd verloren gegaan met gesteggel over informatievoorziening. Dat zouden wij vandaag de dag hopelijk sneller voor elkaar kunnen krijgen met de huidige manier van werken met staatsdeelnemingen, zonder dat we dan zouden behoeven te dreigen met ontslag van mensen of het stellen van de vertrouwenskwestie.

De heer **Elias**: Een ander belangrijk punt voor Financiën in die voorbereiding was dat in dat memorandum aanvullende garanties van de NS voor HSA zouden moeten komen te staan. Maar die komen er niet. Ze staan in ieder geval niet in dat conceptmemorandum. Waarom eigenlijk niet? Weet u dat ?

De heer **Raab**: Nee, dat weet ik niet. Dus ik zou dan moeten gaan speculeren, wat mij eigenlijk niet zo verstandig lijkt.

De heer **Elias**: Dan laten we dat even.
In november 2008 richt de kritiek vanuit Financiën zich op de mogelijke budgettaire gevolgen van dat memorandum van overeenstemming. Het gaat dan met name om de bepaling in dat memorandum van overeenstemming dat als HSA vaststelt dat ze om dreigt te vallen, de Staat onder bepaalde voorwaarden maatregelen zal treffen om een faillissement te voorkomen. Dat staat in artikel 14 van dat memorandum van overeenstemming. Volgens onze gegevens zag Minister Bos in dat memorandum een stevig budgettair risico. Weet u of hij aanvankelijk van plan was om niet akkoord te gaan met dat memorandum zoals dat er toen lag, vanwege specifiek dit risico?

De heer **Raab**: Nee, dat weet ik niet. Ik heb ook niet teruggevonden, eerlijk gezegd, dat daar een bepaald risico aan zit. Deze vraag is ook aan de orde geweest in het besloten voorgesprek.

De heer **Elias**: Daar was ik niet bij.

De heer **Raab**: Nee, maar uw voorganger wel; die heeft dat punt toen ook genoemd en daar heb ik toen ook op geantwoord. Er staat ook nog iets belangrijks in dat artikel 14. Er staat, waarbij ik een beetje paraphraseer: binnen de grenzen van de concessievoorwaarden of binnen de grenzen

van de concessieovereenkomst. Dan moet je weer kijken naar artikel 15 van de overeenkomst ...

De heer **Elias**: Uit die van 5 december 2001 ...

De heer **Raab**: Nou ja, de precieze datum weet ik niet, maar wat daarin staat, komt erop neer dat een structurele tegemoetkoming alleen mogelijk is als er externe oorzaken zijn, dus oorzaken die niet aan de NS zijn toe te schrijven en dat andere verlagingen alleen maar tijdelijk of van beperkte aard kunnen zijn. Dan heb je het dus over uitstel van betalen. In die zin valt het budgettaire risico natuurlijk nog wel mee.

De heer **Elias**: Even voor mijn begrip: u zegt dus eigenlijk dat die bepaling dat de Staat het zal regelen, wat in feite een garantie is, teniet werd gedaan op grond van een andere bepaling in het eerdere contract met de NS, namelijk datgene wat in artikel 15 stond, wat u zo-even aanhaalde; in feite kon je dat daarmee een beetje wegfietsen.

De heer **Raab**: Niet helemaal, want er staan natuurlijk wel mogelijkheden in genoemd, maar dat beperkt wel het risico.

De heer **Elias**: Dus zegt u nu dat u toen vond: het stond mooi op papier en het leek ook heel wat, maar we hadden wel een achterdeurtje waardoor we er van af konden?

De heer **Raab**: Ja, in de stukken wordt het vooral beschreven als een procesafspraken, in de zin van: als er problemen zijn, gaan we met elkaar aan tafel om die op te lossen. Dat was ook mijn insteek toen in dat besloten voorgesprek. Toen werd het een beetje gebracht van «hier werd de deur wel wagenwijd opengezet» en was ik daardoor een beetje in verwarring gebracht. Eenmaal thuisgekomen heb ik gecheckt dat het gelukkig toch wel behoorlijk was afgekaderd door die verwijzing naar de grenzen van de concessieovereenkomst. Daarmee wordt onze interpretatie dat het vooral ging om een procesafspraken, ondersteund.

De heer **Elias**: Maar voor de NS stond dat er natuurlijk wel mooi: de Staat gaat het oplossen.

De heer **Raab**: Zo stond het er niet. Alleen bij een externe oorzaak, maar niet als de NS zelf de zaakjes niet op orde heeft.

De heer **Elias**: Dan wil ik met u een paar data langslopen. Op 3 december schrijft Minister Bos een brief aan Minister Eurlings die door Minister Eurlings wordt gedeut als: Bos is akkoord met het concept van het memorandum of understanding. Als je die brief leest, dan is dat zo in de kern, maar zijn er ook enorm veel mitsen en maren die hij in die brief formuleert. Vat ik dat goed samen?

De heer **Raab**: Ik ken die brief niet. We praten nu over een precieze procesmatige stap in dat dossier waar ik op dat moment geen actieve betrokkenheid bij had. Dus dat kan ik mij niet zo voor de geest halen.

De heer **Elias**: Dan wordt op een gegeven moment de Kamer geïnformeerd per vertrouwelijke brief dat het memorandum eraan komt. Dat is gelijktijdig met een brief die de raad van commissarissen van de NS schrijft aan de Minister van Financiën over het superdividend, waarin zij zeggen: er zijn nog een paar hangpunten en een van de problemen die

moeten worden opgelost, is het HSA-dossier in het kader van de discussie over het superdividend. Herkent u dat?

De heer **Raab**: Ja, ik heb die brief toevallig gisteravond nog voorbij zien komen, mede naar aanleiding van het verhoor van de heer Veenman en de krantenberichten daarover, waardoor ik werd getriggerd. Ik heb die brief dus gezien en die link is daarin gelegd. Mijn interpretatie daarvan is: die link is afgewezen en is niet tot stand gebracht.

De heer **Elias**: Door wie?

De heer **Raab**: In ieder geval niet door de aandeelhouder. Wij hebben nooit een toezegging gedaan richting de NS dat dit zou worden opgelost als dat superdividend er maar kwam. Wat de heer Veenman met het Ministerie van I en M of V en W op dat moment heeft besproken, weet ik natuurlijk niet. Er is mij ook niets bekend van welke tegemoetkoming op papier dan ook van V en W, maar ik weet in ieder geval zeker dat er vanuit Financiën nooit welke tegemoetkoming dan ook op dit punt gedaan is.

De heer **Elias**: Dat staat u nog heel levendig bij?

De heer **Raab**: Dat staat mij niet levendig voor de geest, want ik was daar niet bij betrokken. Alleen, in het dossier zie je er op geen enkele manier iets van terug. Niet in de advisering aan de Minister en ook niet in de afspraken zoals ze uiteindelijk tot stand zijn gekomen. Wij werken zo ook niet. Het is niet zo van: kom maar over de brug met dat superdividend en dan gaan wij in de toekomst alle problemen voor de HSA oplossen. Zo werken wij gewoon niet bij Financiën. Dat is ook niet gebeurd. In de dossiers en de advisering aan de Minister vind je dat ook niet terug. Mijn interpretatie van die brief is: het was een inzet ...

De heer **Elias**: Destijds

De heer **Raab**: Destijds, het was een inzet van de raad van commissarissen en de raad van bestuur voor de gesprekken die toen in een afrondende fase waren. Daar is natuurlijk over gesproken, maar dat is niet gehonoreerd.

De heer **Elias**: Beschouwde u dat als een onoorbare insteek?

De heer **Raab**: Op dat moment was ik er niet bij betrokken. Als ik nu terugkijk, is het op zich niet ongebruikelijk dat een raad van bestuur, een raad van commissarissen zijn positie markeert om in het onderhandelingsspel een duidelijke positie in te nemen. Hoe dat op dat moment werd ontvangen door mijn mensen, door mijn plaatsvervanger, durf ik niet te zeggen. Ik was niet betrokken bij die gesprekken.

De heer **Elias**: In dat memorandum werden uiteindelijk een aantal dingen aan elkaar gekoppeld, waar Financiën eerder helemaal geen voorstander van was. Niettemin ging Minister Bos dus kennelijk toch akkoord.

De heer **Raab**: Kunt u dan voorbeelden geven van de dingen waar wij eerder helemaal niet mee akkoord gingen?

De heer **Elias**: Bijvoorbeeld dat het leek dat de Staat een groter risico op zich nam om financieel bij te springen bij HSA.

De heer **Raab**: Ik heb net uitgelegd wat onze interpretatie is en waarop die gestoeld is, namelijk dat het met name een procesafsprak was en dat dit dus niet de deur openzette van: wij gaan dat eventjes voor jullie oplossen. Dat is trouwens ook niet wat er gebeurd is.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Raab, ik wil even door op dit punt, namelijk over het verknopen van bepaalde vraagstukken die de NS op het bord van de overheid wilde leggen. U zegt: wij hebben dat niet gedaan met betrekking tot de oplossing van de problematiek van de HSA. Er is volgens mij wel een koppeling gelegd met de tarieven voor het hoofd-railnet. Kunt u schetsen hoe dat is gegaan?

De heer **Raab**: Ja. Als je kijkt naar een superdividend en naar de vraag hoeveel vermogen je uit de reserves van de NS kunt trekken, dan moet je natuurlijk ook een langeretermijnprojectie maken van de inkomsten en de uitgaven. Een relevante categorie is dan natuurlijk wat de NS moet betalen voor het gebruik van de concessie van het hoofdrailnet en voor het gebruik van het spoor aan ProRail. Als er naar de bovenkant grote schokken in gaan ontstaan, belemmert dat natuurlijk de hoeveelheid vermogen die je uit de NS kunt trekken. Dus dat is een volstrekt logische link die wordt gelegd. Anders zou het heel onverantwoordelijk zijn wat we zouden hebben gedaan.

De heer **Van Gerven**: Die afspraak is wel gemaakt.

De heer **Raab**: Ja, dat zie je ook terug in de brieven.

De heer **Van Gerven**: Is het dan niet logisch om toch wat af te spreken over de HSA die ook voor de continuïteit op langere termijn en voor de al of niet winstgevendheid van NS als geheel relevant is?

De heer **Raab**: Nou nee, dat vonden wij dus niet. Ik heb net ook uitgelegd waarom wij dat niet verstandig vonden op dat moment. Het zou namelijk betekenen dat we geld dat rendeert, gaan aanwenden in een richting die niet rendeert. Daar doen we én de belastingbetaler én de treinreiziger geen plezier mee. Dus daarom hebben we dat niet gedaan.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus: op die twee andere punten wel en op het HSA-dossier hebben we die verknoping niet gemaakt?

De heer **Raab**: We hebben rekening gehouden met de verplichtingen die de NS contractueel had richting HSA. Die zitten natuurlijk in die raming van hoeveel geld je uit NS kunt trekken. Dus die werden volledig gehonoreerd, maar we hebben er natuurlijk niet op geanticipeerd in de zin van: nou, de NS moet er maar meer geld in stoppen. Dat had namelijk effectief betekend dat dan de belastingbetaler de problemen bij de HSA oplost. Het is niet de NS maar de belastingbetaler die het dan oplost en dan waarschijnlijk op zo'n manier dat we over vijf jaar weer een discussie krijgen dat er geldtekort is, want op die manier is aan de businesscase niets opgelost. Economisch gezien en vanuit onze fiduciaire plicht richting de volksvertegenwoordiging en de belastingbetaler vind ik dat niet een te verdedigen positie. Dus dat hebben we ook niet gedaan en daar sta ik nog steeds achter.

De heer **Van Gerven**: Waarom is NS destijds akkoord gegaan met dat memorandum van overeenstemming?

De heer **Raab**: Omdat ze in ieder geval hun liquiditeitsprobleem opgelost zagen en ze in ieder geval weer eventjes voorwaarts konden tot het moment dat de treinen gingen rijden. Dat is dan natuurlijk het moment van de waarheid. Dat was ook voor ons het moment van de waarheid. Ik heb eerder al gezegd dat je als aandeelhouder, als Rijk moet oppassen om als een bedrijf een contract sluit en het dan niet goed uitpakt, dan al te gauw klaar te staan met de helpende hand omdat dat bedrijf zelf verantwoordelijk is en je de organisatie ook onder een zekere druk moet plaatsen om het maximale eruit te halen en maximaal efficiënt te gaan opereren en keihard te gaan werken om nog zo veel mogelijk geld uit de concessie te halen. Als we bij voorbaat zeggen «wij gaan het allemaal wel oplossen voor jullie» dan zet niemand meer een extra stap. En het is juist wel de bedoeling in dat model aandeelhouder/bedrijf dat je ook de prikkels geeft waardoor iedereen zich bovenmatig inspant.

De heer **Van Gerven**: In artikel 14 van dat memorandum van overeenstemming staat dat als er sprake is van discontinuïteit en een mogelijk faillissement, de Staat zal kijken wat er mogelijk is. Is dat toch niet een soort vangnet voor HSA?

De heer **Raab**: Nee. Ik heb net al uitgelegd wat onze visie daarop is. We hebben dat altijd geïnterpreteerd als een procesafpraak die heel duidelijk beperkt was door de verwijzing naar de grenzen van de concessieovereenkomst en dan met name artikel 15 van die overeenkomst, waarin staat dat je dat in een heel beperkt aantal situaties kan doen.

De heer **Van Gerven**: Zeker, en dat zou dan alleen voor die onvoorziene externe omstandigheden gelden?

De heer **Raab**: Ja, anders loop je aan tegen de grenzen van Europees aanbestedingsrecht en staatssteun. Sowieso langs die wegen heb je al natuurlijke begrenzingsen aan wat je kunt doen. Artikel 15 perkt dat nog verder in.

De heer **Van Gerven**: Weet u of Verkeer en Waterstaat een soort mondelinge toezegging heeft gedaan – die hebben we niet kunnen lezen in het memorandum van overeenstemming – in de trant van: we gaan echt helpen als de nood aan de man is bij HSA?

De heer **Raab**: Dat is mij niet bekend, niet uit de stukken.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat nergens gehoord of gelezen?

De heer **Raab**: Nee, ik heb het ook niet horen zeggen. Het was ook niet onze insteek, niet op dat moment en ook niet toen de discussie later over dat onderhandelakkoord begon. Onze insteek was toen niet: oh, we hebben een toezegging gedaan of er is een toezegging, dus we moeten wel te hulp schieten. Dat was onze insteek helemaal niet. Dus dat herken ik niet, nee.

De heer **Elias**: Hoe verklaart u dan dat in de notulen van de algemene vergadering van aandeelhouders van HSA Beheer terechtkomt de tekst: «De harde toezegging van de Staat om HSA te redden, kon om redenen van staatssteun- en aanbestedingsrecht niet in het memorandum of understanding worden opgenomen. Mondeling is echter door de Staat wel toegezegd dat men HSA niet failliet zal laten gaan. De Staat heeft daar geen belang bij.»?

De heer **Raab**: Dat laat ik dan voor rekening van degene die dat gezegd heeft. Het is de aandeelhoudersvergadering van HSA en daar zaten volgens mijn informatie NS en KLM in; ik geloof dat KLM er inderdaad toen ook nog in zat. Degene die dat toen gezegd heeft, heeft blijkbaar een heel goede bron, maar dan moet u dat aan die persoon vragen. U vraagt het nu aan mij en mij is zo'n toezegging niet bekend, niet mondeling en niet op papier.

De heer **Elias**: En vanuit uw positie als eindverantwoordelijke zou het u bekend moeten zijn als iemand van Financiën zo'n toezegging zou hebben gedaan?

De heer **Raab**: Als Financiën dat zou hebben gedaan, dan zou ik het weten.

De heer **Elias**: Zijn dat memorandum van overeenstemming en het superdividend in de ministerraad aan de orde geweest?

De heer **Raab**: Dat weet ik niet.

De heer **Elias**: U zou het toch weten als dat zo zou zijn?

De heer **Raab**: Ik ben procesmatig niet bij dat proces betrokken geweest. Dus ik weet niet of dat in de ministerraad aan de orde is geweest.

De heer **Elias**: Zou het gelet op de verstrekkendheid van de gemaakte afspraken en de latere repercussies en consequenties voor de hand gelegen hebben om beide punten of een van beide punten in de ministerraad aan de orde te hebben?

De heer **Raab**: Laat ik dan vanuit mijn eigen huidige praktijk antwoorden ...

De heer **Elias**: Nee, ik vraag het vanuit uw positie destijds.

De heer **Raab**: Die positie had ik dus niet, want ik was er niet bij betrokken op dat moment. Ik kan alleen zeggen: als wij vandaag de dag dit soort zaken zouden hebben, dan denk ik dat dit wel aan de orde zou zijn in de ministerraad.

De heer **Elias**: Beide punten?

De heer **Raab**: Ja, dat denk ik wel, omdat er toch wel vrij grote financiële gevolgen aan zitten. Het memorandum of understanding misschien niet omdat het gaat over iets wat twee partijen onderling hebben opgelost, maar ik vind dat superdividend ...

De heer **Elias**: En omdat u nog dat uitweggetje van artikel 15 van het oude contract had?

De heer **Raab**: Dat was volgens mij volstrekt helder op dat moment.

De heer **Elias**: Dus daarom die niet wellicht ...

De heer **Raab**: Omdat het toch grote issues zijn. Vandaag de dag vanuit mijn huidige ervaring zeg ik dat er nu in de ministerraad, zeker voor informatiedoeleinden, door de Minister van I en M of door de Minister van Financiën een toelichting gegeven zou worden.

De heer **Elias**: Is dat indirect dan ook het antwoord dat het destijds ook had gemoeten?

De heer **Raab**: Dat weet ik niet. Ik weet niet of het gemoeten had. Dat vind ik heel erg moeilijk. Ik kan u vertellen hoe we het nu zouden doen. En of dat toen had gemoeten, kan ik niet beoordelen.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog een vraag over de relatie tussen de Staat als aandeelhouder en een van de deelnemingen van de NS. Toen we het hadden over de moeilijke relatie en de informatiepositie van de Staat en soms de weigerachtigheid van de NS, zei u op een gegeven moment: dat werd beter. Mijn vraag is dan of dat dan aan de mensen ligt – we hebben gisteren met de heer Meerstadt uitgebreid gesproken over die relatie – of aan het actievere deelnemingenbeleid dat in 2007 was ingezet, waardoor men zich ermee mocht bemoeien.

De heer **Raab**: Misschien beide wel. Aan de ene kant hebben we een actiever aandeelhouderschap opgetuigd ...

Mevrouw **Vos**: Mocht u zich ermee bemoeien?

De heer **Raab**: Nou, mocht, we gingen het in ieder geval doen. Volgens mij hadden we in het verleden die bevoegdheden ook wel, maar de insteek in het verleden was natuurlijk: staatsdeelnemingen gaan we in beginsel privatiseren. Daar hoort dan ook wel een wat terughoudende rol bij als aandeelhouder; als je een bedrijf klaar wilt maken voor privatisering moet je ook een zekere terughoudendheid betrachten. Met de nota Deelnemingen in 2007 is ervoor gekozen om de huidige portefeuille in principe in beheer te laten bij de overheid, tenzij ...

Mevrouw **Vos**: En ook het publieke belang; dat stond er volgens mij ook in.

De heer **Raab**: Ja. Als je voor de voorzienbare toekomst een permanent aandeelhouder bent bij deelnemingen, ook vanuit het publieke belang, betekent dit ook dat je je er actiever in gaat opstellen en dat je ook gaat kijken hoe je dat publieke belang vorm kunt geven.

Mevrouw **Vos**: En u zei: het lag ook aan de mensen.

De heer **Raab**: Ja, dat denk ik ook. Dat speelt altijd mee. Als je elkaar vaker ziet, ga je ook wat meer wennen aan elkaar en ga je ook wat meer begrip voor elkaar krijgen. Dus dat helpt in de eerste plaats. Er kwamen ook een aantal andere mensen in de raad van bestuur van de NS. Ik heb niet zozeer met hun voorgangers gewerkt, maar met die nieuwe mensen heb ik wel gewerkt, met name vanaf medio 2010, toen ik zelf echt ...

Mevrouw **Vos**: Wie waren dat?

De heer **Raab**: Dat waren mevrouw Van Vroonhoven en de heer Robbe. Daar hadden we op dat moment vanuit onze rol de meeste contacten mee. Als ik het dan vergelijk met de verhalen van mijn voorganger, was dat wel een hele verandering.

De **voorzitter**: We komen tot een afronding van dit gesprek. Als jurist heb ik goed zitten luisteren. Juristen zijn altijd heel erg geboeid als Financiën spreekt. De juristen en de sommenmakers zijn twee werelden, als ik nu even chargeer. Als ik u zo beluister, zijn het écht twee werelden. Niet voor niets begon ik dit verhoor met de opmerking: u was de directeur Financieringen en Deelnemingen. Ik heb u echter heel vaak horen zeggen vandaag «daar was ik niet bij betrokken» of «ik heb het uit de stukken». Maar u bent toch gewoon de verantwoordelijke voor datgene wat er allemaal onder u gebeurt? Ik snap dat niet.

De heer **Raab**: Dat wil ik dan nog wel even uitleggen. Ik had destijds een vrijgestelde plaatsvervangend directeur die geen eigen takengebied had. In zo'n geval verdelen de directeur en de plaatsvervangend directeur het takengebied onder elkaar: jij doet de NS, ik doe dit en jij doet dat. Hij had ook een eigen tekenbevoegdheid, een eigen mandaat. Dus hij kon ook zelf de stukken, de adviezen naar de Minister sturen, zonder die aan mij voor te leggen. Kijkend naar de stukken, zie je ook dat op de meeste stukken zijn paraaf staat. Natuurlijk hebben we dan wel gesprekken over hoe het gaat op de verschillende dossiers en natuurlijk ben ik verantwoordelijk dat er dingen gebeuren die in lijn zijn met het algehele deelnemingenbeleid en dat er verstandige economische beslissingen worden genomen. Ik denk ook dat ik vandaag op dat soort punten heel veel toelichting heb gegeven, maar als u mij vraagt «wat gebeurde er op dat moment, wie schreef welke brief op welk moment en wat staat erin?», dan moet ik zeggen dat ik dat soort informatie natuurlijk niet paraaf heb omdat ik er niet bij betrokken was.

De **voorzitter**: Dat snap ik wel. Alleen, het bijzondere is dat het gaat om miljardenbedrijven waar de Staat aandeelhouder van is en dat het er nu een beetje op lijkt alsof één iemand dat doet; er is dan een directeur, het is zijn pakkie-an, hij zet zijn handtekening en het zal wel. Dit is het beeld bij mij als jurist.

De heer **Raab**: Dan moet ik dat toch even corrigeren.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij heel fijn. U bent de directeur Financieringen en Deelnemingen. Dus wat wij vandaag hebben besproken vindt – zo kijkt deze jurist ernaar – onder uw verantwoordelijkheid plaats.

De heer **Raab**: Ik heb ook toegelicht dat ik sta achter iedere beslissing die door Financiën is genomen en ik heb ook toegelicht wat de gronden zijn waarop we die beslissingen hebben genomen. En daar sta ik ook achter. Dus ik loop ook niet weg voor mijn verantwoordelijkheid. Waar ik kon, heb ik antwoord gegeven op de vragen. Als mij ten aanzien van een aantal zaken waar ik niet bij betrokken ben geweest, gegeven de taakverdeling, gevraagd wordt wie wat zei op welk moment, moet u het mij niet euvel duiden dat ik dat niet weet. Ik heb iedere beslissing, iedere positie die we innemen, kunnen onderbouwen met redenen waarom we dat gedaan hebben. Daar sta ik achter. Dat zijn verstandige besluiten geweest in het belang van de belastingbetaler en ook in het belang van de schatkist. En daar sta ik nog steeds achter. Dus ik denk niet dat het een kwestie is van dat er een lacune was. Ten eerste was mijn plaatsvervanger een buiten-

gewoon capabel figuur. Er zijn bovendien dg's, sg's en de Minister zelf die meekijken. Het was dus niet zo dat er een gezagsvacuüm was. Hij had alleen een eigen lijn. Nogmaals, de beslissingen waren volkomen goed onderbouwd. Daar sta ik nog steeds achter. Daar loop ik niet van weg. Ik heb ook geprobeerd zo goed mogelijk inhoudelijk antwoord te geven op de vragen die u mij gesteld hebt.

De **voorzitter**: Helder. De heer Elias vroeg zo-even of een bepaald besluit naar de ministerraad ging. U zei daarop: dan gaat er wel een brief naartoe maar dat is niet iets waar ik mij mee bemoei. Dan mag ik toch wel vaststellen dat dat onder uw verantwoordelijkheid wel of niet is gewisseld, want dat zijn toch wel de stukken die vanuit uw directie komen.

De heer **Raab**: Eerlijk gezegd: als je kijkt naar wie op dat moment in de lead was, was dat het Ministerie van I en M ofwel V en W. Ik denk dat ze daar primair moeten nadenken over hun verantwoordelijkheid, ook richting de collega-ministers. Ik heb ook aangegeven dat vanuit de deelnemingenkant, de aandeelhouderskant, wij niet direct betrokken waren bij het MoU, maar dat dat onze contractspecialisten waren.

De **voorzitter**: Dan onderbreek ik u even. Dat zegt u omdat u aan ons vandaag duidelijk heeft gemaakt dat die koppeling met het superdividend in de oplossing van HSA vanuit de beleving van Financiën wel op tafel is geweest. U zei letterlijk: er is over gesproken maar het is niet gehonoreerd. Dat maakt dat u vanuit uw positie een stap terug deed en wat u betreft I en M in de lead was; u bent namelijk niet in die verzoekstroom meegegaan vanuit Financiën. Dat hebben we toch goed begrepen?

De heer **Raab**: Nee, die link is niet gelegd en ook niet gehonoreerd vanuit Financiën. Het was op dat moment dus ook geen budgettair probleem.

De **voorzitter**: U hebt gezegd: het is wel besproken maar het is niet gehonoreerd?

De heer **Raab**: Ja.

De **voorzitter**: Oké. Wij sluiten dit verhoor maar wij zien elkaar terug.

De heer **Raab**: Ja, oké.

Sluiting: 10.45 uur.

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 29 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Meijer (voorzitter raad van commissarissen NS), die wordt bijgestaan door mevrouw Schumacher.

Aanvang: 11.00 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 Meijer de belofte af.

De **voorzitter**: Mijnheer Meijer, u was vanaf 2002 elf jaar president-commissaris van de Nederlandse Spoorwegen en bent als zodanig bij een belangrijk deel van het totale Fyra-dossier betrokken geweest. U hebt maar liefst zes bewindspersonen meegemaakt op Verkeer en Waterstaat, later Infrastructuur en Milieu (I en M). In dit verhoor heeft de commissie diverse vragen aan u over de rol in en de bemoeienis van de raad van commissarissen in het HSL-Zuiddossier, dus het dossier over de hogesnelheidstrein en -lijn naar het zuiden, de verhouding tussen de Nederlandse Spoorwegen en de Nederlandse Staat en over de verhouding tussen de Nederlandse Spoorwegen en HSA, het speciale bedrijf dat was ingericht om het vervoer over de hogesnelheidslijn tot stand te brengen.

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

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Meijer, ik wil het graag met u hebben over uw begintijd als president-commissaris en over uw rol. In 2002 vroeg Minister Netelenbos u om het roer over te nemen van de heer Timmer als president-commissaris. Welke opdracht kreeg u mee bij uw benoeming?

De heer **Meijer**: De opdracht was eigenlijk om, gegeven de crisissituatie in het bedrijf en ook in de verhouding tussen het bedrijf en de Staat, het departement, de goede verhoudingen te herstellen en ervoor te zorgen dat er op korte termijn een nieuwe raad van commissarissen zou komen – die was vertrokken – alsmede een nieuwe president-directeur en in feite een aanvulling op de directie.

Mevrouw **Vos**: Kunt u iets meer zeggen over die verstoorde verhoudingen?

De heer **Meijer**: Daar zitten eigenlijk twee kanten aan. Aan de ene kant – dat hebben we de afgelopen weken kunnen horen en zien – waren de verhoudingen tussen het bedrijf en het departement in een moeilijk vaarwater terechtgekomen. Aan de andere kant verkeerde het bedrijf zelf ook in grote moeilijkheden. De splitsing van 1995, vijf jaar ervoor, had toch een heel aantal gevolgen voor de prestaties van de NS. Die uitten zich in een minder goede punctualiteit, in minder goede prestaties van onderdelen van het bedrijf en ook in verslechterde onderlinge verhoudingen. De sfeer tussen de leiding en de ondernemingsraad was niet goed meer op dat moment. Kortom, het was een bedrijf dat door allerlei

omstandigheden in moeilijkheden was gekomen en dat daar duidelijk doorheen moest worden geholpen.

Mevrouw **Vos**: Dat is nogal een pittige klus, want het was een bedrijf waarin men intern met elkaar overhoop lag en dat vervolgens ook overhoop lag met de Staat.

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Uw taak was het normaliseren van het bedrijf en de verhoudingen met de Staat. Een andere taak was het vinden van een andere raad van commissarissen. Uw eerste raad van commissarissen bestond alleen uit topambtenaren. Dat was misschien wat vreemd, want nog twee jaar daarvoor werd gesproken over de privatisering van de NS. Hoe kwam dat? Hoe kwamen er allemaal topambtenaren in die raad van commissarissen?

De heer **Meijer**: Van de ene dag op de andere moest er een voorziening komen. Eind 2001 ontstond de situatie dat de raad van commissarissen vertrok en in de governance-opbouw moet er natuurlijk een toezicht-houdend orgaan zijn, ook om allerlei beslissingen voor te kunnen bereiden voor onder andere de benoeming van een nieuwe raad van commissarissen en van nieuwe directieleden. Daar is toen de oplossing voor gekozen – die trof ik aan toen ik kwam, ik ben verder niet bij betrokken geweest bij het uitdenken van die formule – om de beide departementen die het meest bij de NS betrokken waren die raad van commissarissen te laten dragen in de vorm van de secretarissen-generaal en twee directeuren-generaal.

Mevrouw **Vos**: Dat waren de secretaris-generaal van het Ministerie van V en W de heer Pans, de heer Van Maanen van Financiën en de heer Van Eeghen, de directeur-generaal.

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Vos**: De verzelfstandiging was in 1995 en er waren privatiseringsplannen, maar het was dus heel logisch dat er uiteindelijk topambtenaren in die tijdelijke raad van commissarissen kwamen?

De heer **Meijer**: Nee, logisch was het niet. Het was kennelijk de enige voor de hand liggende oplossing op dat moment in de opvatting van de Minister. Het heeft kort geduurd en die raad heeft zich eigenlijk vooral beziggehouden met lopende zaken en de voorbereiding van de komst van de nieuwe raad.

Mevrouw **Vos**: U had het net over die twee grote problemen bij de NS. Als u erop terugkijkt, was die beroering bij NS dan een interne kwestie? In hoeverre had die te maken met die moeizame verhouding met het kabinet? Het kabinet heeft immers in 1995 behoorlijk veel gevraagd, met die verzelfstandiging en die splitsing.

De heer **Meijer**: U moet zich voorstellen dat de NS tot 1995 eigenlijk een tak van de rijksdienst was. De risico's lagen ook niet bij de NS. Als er exploitatieverliezen waren, schoot het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uiteindelijk te hulp.

Mevrouw **Vos**: Het was niet eens vestzak-broekzak, maar gewoon één broekzak?

De heer **Meijer**: Het was één broekzak. Vanaf 1995 is de verzelfstandiging ingeleid. Dat was één, op zichzelf al ingewikkeld, proces. Alle risico's sloegen vanaf dat moment neer in het bedrijf NS. Er gebeurde echter ook iets anders. Er vond ook een afsplitsing plaats. De belangrijkste afsplitsing was die van ProRail. Dat bedrijf moest dus op een heel andere manier leren opereren, op concessievoorwaarden. Daarbij moest NS zodanige concessievoorwaarden bedingen dat zij daarmee ook een lopende exploitatie kon maken. Dat is een heel grote oefening geweest die niet altijd even gemakkelijk is verlopen. Datzelfde moest ook aan de kant van het departement plaatsvinden, dat leren omgaan met concessies, met een andere vorm van afspraken en een andere manier van communicatie. De conclusie is ons allemaal bekend en die is hier ook voldoende toegelicht de afgelopen weken: dat is die eerste paar jaar moeizaam verlopen.

Mevrouw **Vos**: Tot en met discussies over wat er op hun bretels stond. Alles is dus behoorlijk in beweging en dan speelt ook die concessie voor de hsl. Wat kreeg u toen u aantrad in 2002 mee over die vervoersconcessie voor de HSL-Zuid? Die was een paar weken daarvoor, op 5 december, ondertekend in Madurodam. Wat kreeg u daar toen precies over mee?

De heer **Meijer**: Ik denk dat ik in dat eerste gesprek, dat ik met de toenmalige Minister Netelenbos had, niet zozeer over dit onderwerp heb gesproken. De aandacht was op dat moment veel meer gericht op de vraag hoe de acute situatie bij de spoorwegen moest worden aangepakt. Dat had betrekking op de prestaties, op de interne verhoudingen en op de verhouding tussen het departement en het bedrijf. Ik denk dat dat gesprek vooral daarover ging. Ik weet zeker dat het ook betrekking had op een procedure voor het vinden van een nieuwe president-directeur. We hebben toen een halfjaar lang een president-directeur ad interim gehad, de heer Noordzij. Het staat mij niet meer bij dat wij veel aandacht hebben gegeven aan de concessie voor de hogesnelheidslijn die net was afgesloten. In elk geval zijn daar geen specifieke dingen over meegedeeld.

Mevrouw **Vos**: Op dat moment niet, want u was aan het crisismanagen op die andere kwesties.

De heer **Meijer**: Juist.

Mevrouw **Vos**: Uiteindelijk kwam dat natuurlijk wel op uw bordje en op uw agenda als president-commissaris. Wanneer was dat ongeveer? Toen men treinen moest gaan kopen? Wat weet u daar nog van?

De heer **Meijer**: Ik denk dat de eerste discussie die we gehad hebben over de uitwerking van de concessie plaatsvond in juni/juli 2002. Toen werden we geïnformeerd over de concessievoorwaarden, over de wijze waarop daaraan vorm werd gegeven met de oprichting van HSA en over de voorbereiding van de bestelling van het materieel. Intussen kwam er ook nader inzicht in een aantal open einden dat aan de concessie verbonden was.

Mevrouw **Vos**: Wat waren die open einden?

De heer **Meijer**: Ik zal er een paar noemen. Er bleken toch niet-sluitende afspraken met de Belgen te zijn, onder andere ten aanzien van de vraag of het traject Den Haag–Brussel en het traject Breda–Brussel gereden zouden moeten worden. De NMBS had daar een andere visie op dan de veronderstelling op grond waarvan door NS bij het afsluiten van de concessie werd gehandeld. Dat is een heel belangrijk aspect. Er kwam ook meer inzicht in het materieel dat nodig was om de diensten te rijden. Waar aanvankelijk werd gedacht dat te kunnen doen met wat minder materieel, kwam naar voren dat het keren van de treinen de noodzaak met zich meebracht om extra materieel in te zetten. Er kwam ook naar boven – ik weet niet of dat in juni/juli was of iets later – dat de opgegeven rijtijd in België langer zou zijn dan waarmee was gerekend. Kortom, een aantal factoren die bij het afsluiten van de concessie niet bekend of niet zo bekend waren, kwamen toen in beeld.

Mevrouw **Vos**: Daar moest u als raad van commissarissen over besluiten. U hebt het over de kwestie van de aantallen treinen. Er was nog wel meer aan de hand, zoals met het concessiebedrag. Waar ging de discussie in de raad van commissarissen toen over?

De heer **Meijer**: U kunt het zo zien dat we tussen eind 2002, de herfst van 2002, en de herfst van 2003, dus in dat jaar, in verschillende stadia de uitwerking, het omzetten, van die concessievoorwaarden in een aanbestedingsprocedure voor de bouw van de trein hebben doorgemaakt. Naast de factoren die ik zojuist noemde, dus de losse einden van de concessie, speelde intussen nog een paar andere dingen. De prognose voor het aantal reizigers moest naar beneden worden bijgesteld, door een aantal oorzaken. De kosten van de treinen vielen toch hoger uit. Ik gaf daar net al een voorbeeld van. Aan het eind van 2003 maakten wij de balans op, voordat we tot de bestelling van een aantal treinen overgingen, en kwamen wij tot de conclusie dat de oorspronkelijke businesscase, het oorspronkelijke ondernemingsplan dat verbonden was aan de concessieverlening, op deze manier niet houdbaar was en dat we daar dus linksom of rechtsom een oplossing voor moesten zoeken.

Mevrouw **Vos**: Dat leidde uiteindelijk tot het bestellen van minder treinen, hebben we afgelopen week gehoord. Er was ook enige druk om later te bestellen. Dat klopt, hè? De raad van commissarissen heeft toch uiteindelijk besloten om minder treinen te bestellen?

De heer **Meijer**: Ja, dat is met ons overlegd. Dat voorstel is ons gedaan en daar hebben we mee ingestemd.

Mevrouw **Vos**: Nog even voor ons begrip. We hebben net even gememooreerd dat de heer Pans, die die concessie had ondertekend, in de raad van commissarissen zat. Was hij erbij toen de raad van commissarissen uiteindelijk besloot om de concessievoorwaarden toch anders te interpreteren?

De heer **Meijer**: Nee, toen had hij alweer afscheid genomen.

Mevrouw **Vos**: Is dat niet een beetje raar?

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

Mevrouw **Vos**: Eerst zit dus de ambtenaar die de concessie heeft afgesproken van de andere kant in de raad van commissarissen en diezelfde raad van commissarissen besluit dan uiteindelijk om die concessie anders in te vullen.

De heer **Meijer**: Ja, maar toen was hij alweer vertrokken. Hij heeft maar heel kort, ik meen tot 1 juni of 1 juli, deel uitgemaakt van de raad van commissarissen. Dit speelt eind 2002 en 2003.

Mevrouw **Vos**: Die scheiding van rollen, die zelfgekozen oogkleppen, was dus heel scherp?

De heer **Meijer**: Dat zijn uw woorden.

Mevrouw **Vos**: De uitvoering van de concessie was een zware opgave. Zag u die opgave als een opdracht aan de NS zelf of primair als een verantwoordelijkheid van HSA, dat special purpose vehicle?

De heer **Meijer**: Het was in het bijzonder natuurlijk een opdracht aan HSA. Die moest in die formule, in die vorm, inhoud geven aan het ondernemingsplan.

Mevrouw **Vos**: U was wel grootaandeelhouder, voor 95%.

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Vos**: U zegt vanuit uw rol als president-commissaris dat u dat echt zag als de verantwoordelijkheid van HSA?

De heer **Meijer**: Ja, die had de verantwoordelijkheid om het ondernemingsplan voor te bereiden en de aanbesteding voor te bereiden.

Mevrouw **Vos**: Hoe woog u nu de belangen waar u als president-commissaris mee te maken had? U moest de publieke functie, de nutsfunctie, van goed openbaar vervoer invullen, dus de belangen van de reiziger. U moest echter ook een bedrijf zijn, u moest de bedrijfseconomische belangen van de NS als bedrijf behartigen. Hoe weeg je zo iets?

De heer **Meijer**: Dat is een heel lastige in deze situatie. De primaire opdracht, de missie, van de NS is zorgen voor goed openbaar vervoer tegen een redelijke prijs en van een goede kwaliteit. De uitkomsten van onze studies, in de vorm van de uitwerking van het ondernemingsplan, gingen toch steeds meer in de richting van het beperken van de kosten, wat weer tot een lager aantal treinen leidde, en van het berekenen, toepassen, van prijzen die aan de hoge kant waren. Dat was dus. We konden daar ook weinig ruimte in vinden, want het was per saldo een concessie die over een periode van vijftien jaar zou lopen, en de opbrengsten moesten in elk geval de kosten dekken.

Mevrouw **Vos**: U hebt het hier nu toch over de hsl-concessie, over de moeilijkheid met de prijzen voor de klant enerzijds en het aantal treinen anderzijds?

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Begrijp ik goed dat u zegt dat u uiteindelijk voor de bedrijfsbelangen moest kiezen?

De heer **Meijer**: Niet uiteindelijk, want je moet voor beide belangen kiezen. We konden ons – laat ik het negatief formuleren – ook geen keuze permitteren waarbij het bedrijfsbelang uit het zicht zou raken.

Mevrouw **Vos**: Een lastige afweging in dit geval lijkt me ook die tussen het in stand houden van de Benelux-trein, geliefd bij de reizigers, aan de ene kant en de belangen van HSA aan de andere kant. Was dat ook zo'n moeilijk moment?

De heer **Meijer**: Ja, maar dan zijn we dus jaren verder.

Mevrouw **Vos**: Daar komen we straks nog op.

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Vos**: We hoorden mevrouw Netelenbos zeggen dat ze direct in 2002 een batterij juristen van NS langs kreeg. Ging dat toen over die open eindjes in de concessieovereenkomst of over iets anders?

De heer **Meijer**: Dat zal ongetwijfeld ook daarmee te maken hebben gehad. De situatie was eigenlijk deze: in de afspraken met de Belgische staat, en via de Belgische staat ook met de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS, waren geen regelingen getroffen voor de trajecten Den Haag–Brussel en Breda–Brussel. In de concessie die de NS had gekregen, waren die echter wel opgenomen. We stonden eigenlijk al aan het begin voor de vraag wat er was geregeld en wat onze positie hierin was. Dat heeft dus ongetwijfeld vrijwel vanaf het begin dit type overleg opgeleverd.

Mevrouw **Vos**: NS is uiteindelijk een grote paddenstoel geworden van allerlei bedrijven, allerlei bv's. Er zijn dan verschillende deelbelangen, van NS Reizigers, van NSFSC (NS Financial Services Company), het bedrijf in Ierland dat de treinen koopt, en van de NS Groep. Dat zijn allemaal deelbelangen die niet noodzakelijkerwijs congruent zijn, dezelfde richting op gaan. Hoe woog u die?

De heer **Meijer**: Uiteindelijk had ieder onderdeel van het bedrijf de opdracht om zo te presteren dat de reiziger, de klant van de NS, het beste product, de beste dienstverlening, kreeg. Of het nu ging om het materieelonderhoud, om de stations of om het onroerendgoedbedrijf dat de zorg had voor de bouw van nieuwe stations of de vernieuwing van de stations, allemaal hadden ze een bijdrage te leveren aan die centrale missie.

Mevrouw **Vos**: Dan klinkt volgens mij makkelijker dan het is. HSA heeft bijvoorbeeld belang bij heel snelle levering van treinen en NSFSC bij wat langer wachten om goede treinen te krijgen. Hoe ga je om met dat soort belangentegenstellingen?

De heer **Meijer**: Ik denk dat NS Financial Services ook gehouden was aan de contractuele verplichting om, aanvankelijk, in april 2007 die treinen gereed te hebben. Er kan geen sprake van geweest zijn dat die daar een eigen lijn, een eigen koers, in ging varen.

Mevrouw **Vos**: In hoeverre voelde u zich als president-commissaris verantwoordelijk voor HSA?

De heer **Meijer**: Zoals je als president-commissaris van zo'n groep van bedrijven verantwoordelijk bent voor het geheel, dus ook voor alle onderdelen.

Mevrouw **Vos**: Als er dan toch een conflict was tussen bijvoorbeeld NSFSC en HSA, wie hakte dan de knoop door?

De heer **Meijer**: De directie.

Mevrouw **Vos**: De directie?

De heer **Meijer**: De directie van de groep.

Mevrouw **Vos**: Van de NS Groep?

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dus niet u als president-commissaris?

De heer **Meijer**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Oké. Dank u wel.

De **voorzitter**: Mijnheer Meijer, u geeft zelf al aan dat er vrij snel na het tekenen van de concessie toch wat donkere wolken aankwamen. Er zat niet alleen een nieuw team, maar er werd ook echt heel kritisch gekeken waar HSA voor stond en de vooruitzichten waren vrij snel heel somber. Ik wil even naar de governance, naar de manier waarop daarop is geacteerd. Wat hebben HSA en NS bijvoorbeeld zelf ondernomen om die problematiek het hoofd te kunnen bieden?

De heer **Meijer**: Ik sluit even aan bij het antwoord dat ik zojuist heb gegeven. In de tweede helft van 2002, doorlopend in 2003, krijgen we een steeds helderder beeld van wat wel en wat niet kan op basis van de concessie-uitgangspunten. We zien dan dat de inkomsten lager uitvallen dan waarvan aanvankelijk werd uitgegaan. Dat had vooral te maken met een lagere prognose van het aantal reizigers. Het rekeningrijden ging niet door en Schiphol zat toch even in een dal, waardoor ook de reizigersaanvoer daarvandaan terugliep. We praten dan echt over een behoorlijke omvang. Op dat moment werd geschat dat 20% tot 30% minder reizigers gebruik zouden maken van deze lijn.

Dan doen we, terugkomend op uw vraag, eigenlijk twee dingen. We proberen daarover in gesprek te komen met de concessieverlener. Dat is hier de afgelopen dagen uitvoerig aan de orde geweest. Daarnaast werken we intern aan een uitkomst die zich aanpast aan de nieuwe omstandigheden. In die nieuwe omstandigheden – ik heb ze net al geschetst – zien we lagere inkomsten en hogere kosten. Dat vindt uiteindelijk zijn uitwerking, eind 2003, in het voorstel om met minder treinen met een minder hoge frequentie te gaan rijden.

De **voorzitter**: Wat we tot nu toe in de verhoren vooral hebben gehoord, is dat de NS naar de Staat gaat. U zegt dat er ook een interne lijn is geweest om dit probleem het hoofd te bieden en dat er is gekeken of u minder treinen kon kopen of ze wellicht later kon bestellen, zodat u dat aan zou kunnen.

De heer **Meijer**: Ja.

De **voorzitter**: In hoeverre was bij u voldoende scherp dat die hoge reizigersprognoses met een zekere bewustheid zijn gemaakt ten tijde van de concessie? We hebben verschillende mensen gesproken. Ook uit onze stukken blijkt dat er toch wel met een heel zonnige invalshoek is gekeken naar de vraag hoeveel mensen men in de trein zou krijgen. Het woord «lucht» is genoemd, en de term «gestretcht». Dat had ook te maken met de prognose van het aantal reizigers. In hoeverre voelde u zich daar zelf verantwoordelijk voor?

De heer **Meijer**: Ik kan me moeilijk verantwoordelijk voelen voor prognoses waar ik niet bij betrokken ben geweest en die van voor mijn tijd zijn. Ik ga er toch vanuit dat ook toen met een zakelijk oog naar de inzet is gekeken en ook naar de prognose van het aantal reizigers. Ik heb geen reden om aan te nemen dat dat anders is geweest.

De **voorzitter**: Het zou ook een erezaak kunnen zijn. U komt daar als commissaris binnen, als president-commissaris. U hebt gezien wat er is gebeurd. U weet op dat moment dat het allemaal erg opgepompt is. Vervolgens valt het tegen. Yeah right. Natuurlijk valt het tegen, maar dat wisten ze al. In hoeverre is dat nu iets waarvan u wellicht in uw rol als commissaris, als toezichthouder, hebt gezegd: jongens, we gaan echt eerst intern kijken?

De heer **Meijer**: Maar dat deden we. Vanaf 2002 zijn al die nieuwe inzichten en die nieuwe informatie verwerkt in de uitwerking van de plannen. Daar waren we volop mee bezig.

De **voorzitter**: Ja, maar de vraag is even in hoeverre dat nieuwe inzichten waren of inzichten die men al kende, maar die werden versterkt doordat de situatie wellicht wat wijzigde.

De heer **Meijer**: Ik heb niet de indruk dat wat wij aantreffen al bekend kon zijn in 2000 of 2001. Ik noem nog eens de bijstelling van de prognose van het aantal reizigers. Dat is toch vooral een inzicht dat in de jaren daarna kwam, om redenen die daar sterk mee verbonden waren. Ik noemde ze zojuist: Schiphol en rekeningrijden. De gevolgen van de opkomende crisis leidden ook tot minder reizigers. Wat ook niet bekend was bij de ondertekening van de concessie, was het feit dat er toch wat meer materieel nodig was dan waarover men toen dacht te hoeven beschikken. Kortom, ik denk dat we hier echt te maken hebben met gewijzigde omstandigheden en nieuwe inzichten.

De **voorzitter**: Ik hoor het u zeggen. U hebt mij ook horen zeggen dat de commissie in elk geval een beeld heeft gekregen uit de stukken en uit de eerdere verhoren dat het niet allemaal nieuw was, maar dat een deel daarvan is gelegen in het feit dat de prognoses heel rooskleurig werden gebracht en echt zijn opgepompt bij de aanbidding die de NS indertijd heeft gedaan voor de concessie.

De heer **Meijer**: Dat is de conclusie van de commissie, begrijp ik.

De **voorzitter**: Het is in ieder geval wat wij hebben horen zeggen de afgelopen week. Ik zei al even dat we naar de governance moeten kijken. Hoe vond u dat NS zich moest opstellen richting HSA, als moederbedrijf of als aandeelhouder?

De heer **Meijer**: Wij waren primair aandeelhouder in de formele vennootschappelijke verhoudingen, maar wel van een zodanige omvang, 95% uiteindelijk, dat wij wel een bijzondere zorgplicht hadden. Als u dat zou willen kenschetsen als een moederbedrijfverhouding, kan ik dat niet ontkennen.

De **voorzitter**: Dus aandeelhouder-moederbedrijf en het zwaartepunt lag bij het aandeelhouderschap?

De heer **Meijer**: Formeel, ja.

De **voorzitter**: Welke mogelijkheden had de NS in uw beleving om het faillissement van HSA te voorkomen toen het moeilijk werd?

De heer **Meijer**: Nou ja uiteindelijk en uitiem door te gaan rijden, reizigers te vervoeren en inkomsten te genereren. Maar ja, hoe kom je daar? Dat was de grote opgave. Dat was de oefening. Daarmee moest uiteindelijk het faillissement, zo dat al dreigde, worden afgewend. Daar was de hele operatie ook op gericht.

De **voorzitter**: Uw eerste insteek was dus: we moeten ervoor zorgen dat we de inkomsten gaan binnenhalen. De nog niet bereikte inkomsten zouden echter ook kunnen worden bijgeplust door het moederbedrijf, financieel.

De heer **Meijer**: Dat gebeurde ook. Van stond af aan, door aandelenkapitaal te storten en door een garantiekapitaal beschikbaar stellen. Verderop in de procedure – daar komen we misschien nog op – zijn er nog een paar momenten geweest waarop het moederbedrijf heeft bijgeplust.

De **voorzitter**: Dan komen we nog even terug op iets waar we eerder aan het verhoor al even aandacht hebben besteed, namelijk dat beginbod. Uw voorganger heeft hier in deze zaal onder ede gezegd dat het een slag in de lucht was en dat er een enorme strategische waarde op is gezet. Feitelijk is dat de lucht. Is dat niet typisch een waarde die zou moeten worden opgebracht door NS als moederbedrijf en niet zozeer door HSA, omdat daar al helemaal geen inkomsten tegenover konden staan?

De heer **Meijer**: Met dat begrip «strategische waarde» kom ik niet ver vooruit.

De **voorzitter**: Daar is uw voorganger ver mee vooruitgekomen.

De heer **Meijer**: Oké, dat was de getuigenis van mijn voorganger. Ik zou u willen vertellen hoe ik erin zit. Naar mijn gevoel gaat het in zo'n procedure om het volgende: je brengt een bod uit, waar dat ook uit bestaat – in dit geval was het 148 miljoen – het eerste en het laatste miljoen moeten worden terugverdiend en je ziet met je bod een kans om dat te doen. Hoe dat verder is samengesteld, is volgens mij irrelevant. De NS was kennelijk in de positie om dat bod te doen, zag dat als een mogelijkheid en heeft dat gedaan. Het moest inderdaad terugverdiend worden uit de opbrengsten van HSA.

De **voorzitter**: Vond u dat realistisch, als nieuwe president-commissaris? Uw voorganger heeft het – ik herhaal het – als «een slag in de lucht» neergezet. Er was heel duidelijk een strategische waarde, waarvoor onderbouwingen zijn geweest, al heeft niemand ze nog gevonden. Hoe

kan dat dan worden terugverdiend door een bedrijf dat gewoon treinen moet gaan rijden en mensen moet gaan vervoeren? Hoe kan zo'n bedrijf nou de strategische waarde, die de NS zo belangrijk vond, terugverdienen?

De heer **Meijer**: Dat was natuurlijk wat ik u net probeerde uit te leggen. Bij het opbouwen van het ondernemingsplan op basis van de voorwaarden uit de concessie werd ons gaandeweg duidelijk dat dat niet kon. Daar kwam intussen ook een aantal nieuwe ontwikkelingen bij. Dat maakt het zo lastig om een zuiver oordeel te geven over wat er precies is gebeurd. Je kunt een betoog houden dat het bod te hoog was. Je kunt een betoog houden dat allerlei omstandigheden zich gingen wijzigen, wat toen ook verwerkt moest worden in het ondernemingsplan. Laten we het er maar op houden dat het uiteindelijk een combinatie was van beide. Het bod – dat is hier toegelicht door een aantal mensen die erbij betrokken waren – was gestretcht, dat wil zeggen dat men tot het uiterste ging. Ik voeg eraan toe dat toen wij het moesten gaan uitvoeren eigenlijk alle dingen tegenvielen, zowel aan de inkomsten- als aan de kostenkant.

De **voorzitter**: Had u op dat moment de concessie terug kunnen geven en kunnen zeggen: jongens, dit wordt hem gewoon niet? Dat is hoe mevrouw Netelenbos dat zo mooi omschreef. Of nee, het was mevrouw Peijs die die terminologie gebruikte: dit wordt «m niet.

De heer **Meijer**: Ik weet niet of wij die concessie terug konden geven. Je kunt alles teruggeven natuurlijk, dus ook een concessie.

De **voorzitter**: Had dat moeten gebeuren, eigenlijk?

De heer **Meijer**: We hebben daarover gesproken met elkaar. Het was immers een van de alternatieven, daar hebt u volkomen gelijk in. De kans was toch heel groot – althans, dat bleek uit de juridische adviezen die wij kregen op dat moment – ... Om het verhaal kort te maken: het was niet onze intentie. We zaten daar niet om iets wat we verworven hadden weer terug te geven. De opzet was: we willen door. In dat raamwerk is echter wel bekeken wat het zou betekenen als we de concessie zouden inleveren. Het risico was toch groot dat ons een onrechtmatige daad, een wanprestatie of wat de juridische termen ook precies zijn, zou worden voorgelaten, met alle gevolgen van dien.

De **voorzitter**: Als ik het goed begrijp, was uw zorg niet alleen dat het teleurstellend is om iets wat je net met een hoop moeite hebt binnengehaald weer terug te geven, dat hele idee, maar daarnaast ook het idee dat het misschien wel veel erger zou worden, omdat u aansprakelijk zou zijn voor gevolgschade op enige manier. Dat heeft bij u een rol gespeeld?

De heer **Meijer**: Ja, correct. Maar beide factoren, dus ook de eerste.

De **voorzitter**: Juist. Ik snap het. Dan hebben we dat helder. Er is lange tijd – u hebt dat ongetwijfeld gevolgd – veel gesproken over inzicht in businesscase. Wij noemen het voor de duidelijkheid businesscase, maar het ging natuurlijk met name over de onderliggende stukken: de aannames die daarbij hoorden. Men wilde daar zicht op krijgen. Zowel vanuit het vakdepartement – V en W, later I en M – als vanuit Financiën waren heel veel vragen over die onderliggende cijfers. Wat was in uw beleving nou hét probleem waardoor die cijfers niet op tafel kwamen, in elk geval in de perceptie van de ministeries?

De heer **Meijer**: Zal ik u eens wat vertellen?

De **voorzitter**: Ja!

De heer **Meijer**: Ik hoorde pas dat het een probleem was in de afgelopen veertien dagen in de hoorzitting.

De **voorzitter**: Kijk aan!

De heer **Meijer**: Ik heb natuurlijk wel kennis gehad van het overleg dat tussen de departementen en de leiding van NS en HSA speelde, maar ik heb nooit meegekregen dat het zo'n moeilijk onderwerp was in de onderlinge verhoudingen. Er is ook nooit, door wie dan ook, bij de raad van commissarissen melding gemaakt van het feit dat het overleg stagneerde of de medewerking van de departementen stagneerde omdat de informatie onvoldoende was.

De **voorzitter**: Het klinkt een beetje alsof u zegt: was nou bij ons langsgekomen! Mag ik dat zo duiden?

De heer **Meijer**: Nou nee, dat bedoel ik niet. Ik bedoel het anders: was nou de voorwaarden van de concessieovereenkomst nagekomen. Die luiden eigenlijk als volgt: als de omstandigheden wijzigen – ik heb u zojuist al gezegd dat die in dit geval wijzigden, stevig – is er een procedure waarmee de concessieverlener ...

De **voorzitter**: Ja, de wijzigingsprocedure in artikel 14 of 15.

De heer **Meijer**: Ja. Had die toegepast. Daar was die voor. Het probleem was nu juist dat dat niet van de grond kwam, omdat men – Minister Peijs heeft dat hier gisteren nog eens gezegd en vorige week heeft de oud-minister van Financiën dat ook gezegd – er helemaal niets voor voelde: het is klaar.

De **voorzitter**: Ja. De bewindspersonen hebben hier verklaard dat zij in elk geval ook hebben gezegd: ga eerst maar eens rijden en dan praten we verder; het probleem kan nooit zo groot zijn, want u bent nog niet begonnen; waar zijn de kosten dan? U hebt echter de afgelopen veertien dagen ook heel duidelijk kunnen horen dat er herhaaldelijk is gevraagd om informatie. Bevreemdt het u ook dat u dat nu pas hoort?

De heer **Meijer**: Ja. Mag ik op een van uw opmerkingen kort reageren: ga eerst maar eens rijden. Ja, maar zo was de werkelijkheid niet. Wij konden vooruitkijken met de nieuwe gegevens, die we ook beschikbaar hebben gesteld. We hebben ook met het departement gesproken over de vraag wat de gevolgen daarvan zouden zijn voor het ondernemingsplan van HSA. Het argument «ga eerst maar eens rijden» was naar mijn gevoel niet ter zake, omdat we het toen al wisten en het ook onze verantwoordelijkheid was om de departementen in die discussie te betrekken. Ik denk dat het op dat moment, in 2004/2005, zeer aangelegen was om de situatie te herbezielen en tot nieuwe afspraken te komen.

De **voorzitter**: Dat werd niet gehonoreerd. Dat is iets wat u dan waarschijnlijk betreurd hebt. U hebt uw argumenten gegeven waarom u vond dat die wijzigingsprocedure wel zou moeten worden ingeroepen. U kreeg geen gehoor bij de ministeries op basis van het feit dat zij zeiden: ga eerst maar rijden. Dan kom ik toch nog even terug op die toch vrij

duidelijke uitspraken die wij hebben gehoord van de verschillende bewindspersonen. Ik zei al dat u er zes langs hebt gehad. Zij gaven toch wel heel duidelijk aan – dat blijkt ook uit de stukken – dat ze die stukken niet kregen. Zij kregen gewoon de informatie niet, de onderliggende stukken. We hebben de NS horen zeggen dat ze er dan maar goed om hadden moeten vragen, dat ze maar de juiste vraag hadden moeten stellen. We hebben hier ook de toenmalige Minister Eurlings langs gehad. Hij zei dat hij op een bepaald moment zelfs zijn afspraken met de NS heeft afgezegd – dat hebben wij ook in stukken gelezen – omdat die stukken gewoon niet kwamen. Neemt u nu hier vandaag echt afstand van dat beeld?

De heer **Meijer**: Vooropgesteld: ik ben het eens met het uitgangspunt dat als je gewijzigde omstandigheden aanvoert, je daarvoor alle informatie moet leveren die nodig is. Daarover kan geen twijfel zijn. Dan heb je alle transparantie te leveren om de partij waarvan je medewerking vraagt te overtuigen. Dan komt vervolgens de vraag hoe je dat doet.

De **voorzitter**: Via een derde, wellicht.

De heer **Meijer**: Ja. Dat had dus in ieder stadium gekund.

De **voorzitter**: Dat is ook gedaan. In verschillende stadia kwamen zelfs deze deskundigen, gerenommeerde bureaus, terug bij de opdrachtgevers en zeiden dat zij de stukken niet kregen. Zij zeiden dat zij een beetje een beeld hadden – dat is in verschillende fases gebeurd – en dat zij inmiddels wel voldoende in de gaten hadden dat HSA een groot probleem had, maar dat zij de stukken niet hadden en dat zij daardoor onvoldoende beeld hadden. Hebt u dat soort stukken nooit gekregen?

De heer **Meijer**: U zegt dat zij dat hebben gedaan via derden.

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Meijer**: Dat was geen derde die was overeengekomen.

De **voorzitter**: Het was niet uw derde?

De heer **Meijer**: Nee. In de concessievoorwaarden staat duidelijk dat je dat dus samen doet. Wat er gebeurde, was dat het departement een adviseur inhuurde die naar beste weten trachtte een advies uit te brengen. Dat was echter niet de procedure van de concessieovereenkomst. Ik denk dat we hier zuiver in moeten opereren, om daar geen misverstand over te krijgen.

De **voorzitter**: Het klinkt een beetje – ik zeg het gewoon zoals het overkomt op de commissie – als: het is allemaal prima, we hebben een groot probleem, een deel komt door onszelf en een deel komt door de gewijzigde omstandigheden, help ons, help ons ... maar wel op onze voorwaarden, en als onze voorwaarden niet worden nageleefd, nou ja, dan niet. Zo klinkt het een beetje. Geen informatie geven, de derde is niet mijn derde, dat spelletje ...

De heer **Meijer**: Als dat het beeld is, betreur ik dat zeer. Dat is natuurlijk absoluut niet effectief in zo'n omstandigheid.

De **voorzitter**: Nee, maar misschien is dat ook wat wij hebben gezien de afgelopen twee weken.

De heer **Meijer**: Dat zou kunnen. Ik weet niet wat u precies hebt gezien, maar ik accepteer dat. Wat ik er wel nog aan toe wil voegen, betreft wat u vaststelde over die eerste periode. Dat wordt natuurlijk heel anders in 2008/2009. Wat ik een beetje een raadsel vind, is dat wat toen dus wel werd gedeeld en waar gezamenlijk aan werd gewerkt, op de een of andere manier niet te bereiken was in die eerste fase.

De **voorzitter**: Dus dat herkent u wel, dat het eigenlijk toen, in 2008/2009, pas echt allemaal helder was?

De heer **Meijer**: Ik zei u al eerder vanmorgen dat mij in de verhoren die ik heb gevolgd, opviel dat dit zo'n groot probleem is geweest, die informatie-uitwisseling in de eerste fase. Dat had ik zo nooit gezien. Als ik kijk naar die twee periodes, 2002–2007 en daarna, zie ik dat daar wel een grote verandering in zit, die in die laatste periode wel weer iets gemeenschappelijks brengt.

De **voorzitter**: Daar komen we nog op. U zegt dat u nooit benaderd bent om te bekijken of er meer informatie kon komen. Is er vanuit uw contacten met het ministerie weleens gesproken over het ontbinden van de concessie omdat het allemaal te complex werd? Is dat ooit gedaan in het begin, door met name Peijs en Zalm?

De heer **Meijer**: U bedoelt?

De **voorzitter**: Aan u.

De heer **Meijer**: Persoonlijk? Nee. Ik herinner me niet dat we dat ooit zo hebben besproken.

De **voorzitter**: Is in de raad van commissarissen zelf weleens de vraag besproken of het moment om de concessieovereenkomst terug te geven misschien daar was?

De heer **Meijer**: Ik zei u zojuist dat eind 2003, toen we voor die bestelling van die treinen stonden en dus grote verplichtingen aangingen, dat punt is gepasseerd. Verderop is het, geloof ik, ook nog weleens ter sprake gekomen, maar meer als vraag of die weg te bewandelen zou zijn, als dat nodig was, dan dat het onze intentie was om het te doen.

De **voorzitter**: Had u er een idee van hoe de Staat eraan gehecht was dat HSA overeind bleef? Of had u misschien het idee – ik leg het u voor – dat de Staat er ook veel aan gelegen was om HSA overeind te houden? Wat was uw beeld?

De heer **Meijer**: Dat denk ik wel. Ik denk dat de Staat deze operatie niet begon met als uiteindelijke insteek: hoe komen we er weer vanaf. Integendeel. Ik heb de indruk dat dit voor de Staat heel belangrijk was. Dat zal ook blijken in latere jaren, waar we nog wel op komen. Dat was echter ook het geval in die eerste fase. Het was heel moeilijk om het schip van wal te krijgen. Ieder zat er met zijn eigen belangen en met zijn eigen inzicht in. Ik denk dat we hier te maken hebben met die nieuwe concessieverhoudingen, die gewijzigde verhoudingen tussen partijen. Wat vroeger in een soort gemeenschappelijke aanpak werd opgelost, was nu allemaal

opgedeeld. Ieder moest zijn aandeel leveren en bewaakte ook zijn eigen belangen.

De **voorzitter**: Wat u nu zegt, herkennen we uit het verhoor van voormalig Minister Eurlings.

De heer **Meijer**: Ja.

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

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Meijer, ik wil met u dit verhoor voortzetten. We zitten in de periode 2007/2008. Dat is eigenlijk de aanloop naar het memorandum van overeenstemming dat eind 2008 is gesloten. We beginnen met 2007. Dan blijven de vooruitzichten voor HSA slecht. In de zomer van 2008 voeren de NS en de Staat gesprekken over een oplossing. Er is dan discussie. HSA wil geen inzicht geven in de oorspronkelijke businesscase, het oorspronkelijke ondernemingsplan, en de achterliggende cijfers. Wat was eigenlijk de reden om die achterliggende cijfers niet te verschaffen?

De heer **Meijer**: Ik kan u geen antwoord geven op de vraag wat daar gebeurde op dat moment.

De heer **Van Gerven**: U bent dan al een jaar of vijf voorzitter van de raad van commissarissen, maar u hebt die hele discussie, ook toen, niet meegekregen?

De heer **Meijer**: Jazeker.

De heer **Van Gerven**: Ik bedoel de discussie over het openbaar aanleveren van gegevens, van het feitenmateriaal, waarover de voorzitter u zojuist ook bevraagd heeft.

De heer **Meijer**: Ja, maar daar zegt u nogal wat: het openbaar aanleveren van gegevens. Vrij veel daarvan betrof bedrijfsinformatie, die bij uitstek niet geschikt was om daar openbaar ...

De heer **Van Gerven**: Ik bedoel het verstrekken van alle gegevens aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dat is iets anders dan volledig openbaar, maar u begrijpt wel wat ik bedoel.

De heer **Meijer**: Ik hoop dat inderdaad gezien wordt dat dat iets anders is. In de aanloop naar het memorandum of understanding dat in 2008/2009 tot stand komt, zou er een moment geweest kunnen zijn waarop er behoefte aan meer informatie was dan de gegevens die er waren. Dat sluit ik niet uit. Uiteindelijk is alle informatie echter op tafel gekomen, want er is ook een memorandum tot stand gekomen.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar niet in 2008. Mijn vraag was of u die discussie hebt meegekregen. Hebt u de twist, het dispuut, meegekregen tussen Verkeer en Waterstaat, dat vraagt om een aantal gegevens, ook achterliggende gegevens met betrekking tot de oorspronkelijke businesscase, en NS/HSA, dat die gegevens niet wil leveren?

De heer **Meijer**: Nee, dat heb ik zo niet meegekregen.

De heer **Van Gerven**: Dus we mogen concluderen dat in die discussie de raad van commissarissen ook in 2007 nog op afstand stond?

De heer **Meijer**: Ja. Wij waren betrokken bij de discussie over de vraag hoe wij met het departement tot een andere koers zouden kunnen komen, maar niet specifiek op dit punt.

De heer **Van Gerven**: Hebt u als voorzitter van de raad van commissarissen eigenlijk de oorspronkelijke businesscase ooit gezien?

De heer **Meijer**: En dan bedoelt u de businesscase ...

De heer **Van Gerven**: Van 2001, plus de achterliggende aannames.

De heer **Meijer**: Wij hebben daar informatie over gehad in 2002. Wij hebben in algemene zin gehoord wat er was afgesproken en waar het ondernemingsplan op gebaseerd moest worden. Ik ben niet in onderliggende stukken gedoken, de vraag daargelaten of je die gemakkelijk kunt doorzien. Dat is het werk van deskundigen, dat uiteindelijk uitmondt in een bepaald uitgangspunt.

De heer **Van Gerven**: Inmiddels is in eerdere verhoren aan de orde geweest dat de oorspronkelijke businesscase er niet meer is. Wat vindt u daarvan, vanuit uw hoedanigheid als hoogste interne toezichthouder bij NS?

De heer **Meijer**: Dat is curieus, maar ook buitengewoon jammer. Zo'n document hoort er natuurlijk te zijn. Ik begrijp het ook niet.

De heer **Van Gerven**: Hoe komt het dat die er niet meer is?

De heer **Meijer**: Ik zou het niet weten. Ik heb hem in elk geval niet, kan ik u zeggen.

De heer **Van Gerven**: Is er ooit een cijfermatige onderbouwing geweest van het met de strategische waarde opgepluste bod dat NS en KLM in 2001 hebben gedaan?

De heer **Meijer**: Nee. Die kan er geweest zijn, maar is niet met mij gedeeld.

De heer **Van Gerven**: U weet het niet, of die er überhaupt geweest is?

De heer **Meijer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Ik ga weer terug naar de discussie rond het memorandum van overeenstemming. Tegelijkertijd loopt de discussie over de uitkering van een superdividend door NS aan de overheid. Uiteindelijk is die bepaald op 1,4 miljard, in oktober 2009. Welke rol speelde die discussie over het superdividend bij het redden van HSA?

De heer **Meijer**: Het zijn twee gescheiden circuits, maar ze komen uiteindelijk wel bij elkaar. Laat me het heel kort toelichten. De toenmalige Minister van Financiën, de heer Bos, zette op een gegeven moment een beleidsontwikkeling in bij alle staatsdeelnemingen, waarbij hij ging kijken naar de vermogenspositie. Hij ging het overtollige vermogen – zoals hij dat zag, dus het vermogen dat je ter beschikking hebt en eigenlijk niet

nodig hebt³⁵ – afromen, onder het motto: als jullie er geen bestemming voor hebben, weet ik er wel een. Die discussie hebben we vrij fundamenteel met hem gevoerd. Ik geloof dat er aanvankelijk 2 miljard werd gevraagd. We zijn uiteindelijk tot de conclusie gekomen dat het verantwoord zou zijn – ik zal u de uitgangspunten verder besparen, ten aanzien van het in stand houden van een gezonde onderneming en het behouden van een bepaalde kapitaalsbasis – om 1,4 miljard uit te keren plus de opbrengsten van de verkoop van Strukton.

Door dat te doen, was de NS echter tegelijkertijd een flinke buffer kwijt. Die buffer, die 1,4 miljard, was niet uit de opbrengsten van het reizigersvervoer ontstaan, maar vooral door het afstoten van activiteiten. Het waren middelen waar geen nieuwe bestemming aan gegeven was. We moesten dus wel rekening houden, ook met het oog op de toekomst, met de smalle marges die een bedrijf als NS maakt op haar exploitatie en met de verplichtingen die zij heeft richting de aandeelhouder. Bovendien moest ruimte worden gemaakt voor nieuwe investeringen in materieel. We moesten er dus wel rekening mee houden dat we daar dan niet weer bovenop extra risico's zouden krijgen. Een van de potentiële risico's was de uitkomst van HSA. We hebben op een gegeven moment in het overleg met Minister Bos gezegd: akkoord, dit zijn we bereid te doen, maar we moeten dan wel de zekerheid hebben dat we de HSA-problematiek tot een oplossing brengen. Dat heeft hij geaccepteerd. Dat heeft de heer Eurlings bij mijn weten ook geaccepteerd, als Minister van Verkeer en Waterstaat. Zo is het gelopen.

De heer **Van Gerven**: Ik kom daar zo dadelijk verder op terug. Aan de ene kant vinden er dus discussies plaats over het afromen van overtollig vermogen of overtollige middelen van NS en aan de andere kant dreigt HSA failliet te gaan. Dat vindt eigenlijk tegelijkertijd plaats in 2008. HSA heeft acuut behoefte aan middelen. Lag het nu niet voor de hand om een deel van dat kapitaaloverschot aan te wenden om de acute problematiek bij HSA op te lossen?

De heer **Meijer**: Nou, dat vond de Minister van Financiën van die dagen dus niet.

De heer **Van Gerven**: De vraag is wat u ervan vond.

De heer **Meijer**: Ik denk dat ik de lijn van de Minister van Financiën wel begreep. Hij wilde niet de lijn volgen van het bestemmen van vermogensbestanddelen van de NS voor duurzame verliesgevende activiteiten. Ik kon zijn lijn wel volgen en ik heb ook nooit een pleidooi gehouden of ondersteund dat op dit punt tot een andere uitkomst zou leiden.

De heer **Van Gerven**: U hebt daar ongetwijfeld ook zelf over gesproken met de directie in de raad van commissarissen, over de vraag of u als moederbedrijf HSA niet zelf de helpende hand moest bieden in de wetenschap dat u ruim in de middelen zat.

De heer **Meijer**: Ja, maar dus niet meer na 2008.

De heer **Van Gerven**: We krijgen nu de discussie in 2008. Er is nog geen dividend uitgekeerd. De discussie daarover loopt nog. Die liep tot ver in 2009. In 2008 is er een acuut liquiditeitsprobleem bij HSA. Daar is over gesproken in de raad van commissarissen, neem ik aan.

³⁵ Precisering van de heer Meijer: «vermogen waarvoor je geen bestemming hebt».

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: En wat hebt u toen besloten?

De heer **Meijer**: We hebben de route gevolgd die uiteindelijk bewandeld is en die tot het memorandum of understanding heeft geleid, namelijk om met de Minister van Verkeer en Waterstaat naar een oplossing te zoeken.

De heer **Van Gerven**: Maar u hebt niet zelf die liquiditeitsproblemen, die behoefte aan liquiditeit, aangezuiverd vanuit het moederbedrijf?

De heer **Meijer**: Een van de afspraken die we in 2008 met de heer Eurlings hebben gemaakt, is dat we 50 miljoen kredietrisico's voor onze rekening zouden nemen. In die zin dus wel. In de uitkomst is dat wel gebeurd. Het overleg met de Minister van Financiën als aandeelhouder en het overleg met de Minister van Verkeer en Waterstaat als concessieverlener liepen langs de eigen agenda. Die liepen niet door elkaar heen. Wij waren ook niet in de positie om tegen de Minister van Financiën te zeggen: je moet met minder genoeg nemen, want we gaan kapitaal aanwenden voor HSA. Tot die discussie was hij niet bereid. Dat heb ik u net uitgelegd.

De heer **Van Gerven**: U had betrekkelijk eenvoudig de acute liquiditeitsproblemen bij HSA kunnen oplossen.

De heer **Meijer**: Ja, maar die zijn dus opgelost.

De heer **Van Gerven**: Het ging om enkele tientallen miljoenen, op dat moment.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Meijer**: Die zijn dus ook opgelost, in diezelfde fase.

De heer **Van Gerven**: Die zijn niet opgelost door u, maar door het Rijk.

De heer **Meijer**: Ook door de NS.

De heer **Van Gerven**: De heer Eurlings, de overheid, heeft die acute liquiditeitsproblemen toen opgelost. U zegt dat u ook uw deel daarin hebt gehad.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Waarom hebt u ze niet volledig zelf opgelost, maar toch een beroep gedaan op de Staat, in de wetenschap dat u op dat moment ruim bij kas zat?

De heer **Meijer**: Voor dat moment – we komen later, in 2010 en 2011, voor een heel nieuwe situatie te staan – heeft ook de NS, NS Reizigers, 50 miljoen beschikbaar gesteld voor eventuele risico's die zouden kunnen ontstaan en waarvoor de kredietverlening beschikbaar was. De heer Eurlings heeft een bijdrage geleverd in de vorm van uitstel van betaling, uitstel van concessiebetalingen. Je zou dus kunnen zeggen dat we daar hebben gedeald.

Ik begrijp echter de achtergrond van uw vraag. Die is ook op andere momenten aan de orde gekomen. Had de NS meer kapitaal beschikbaar kunnen stellen voor HSA? Ja, op basis van een ondernemingsplan dat

zichtbaar zou hebben gemaakt dat je een sluitende exploitatie kreeg, zou dat misschien best te overwegen zijn geweest, zou dat bespreekbaar zijn geweest. Zo'n ondernemingsplan hebben wij echter niet gezien. Dus moest je iedere keer weer praten over de uitgangspunten van dat ondernemingsplan. Daarin vormde de concessievergoeding – ik kan niet nalaten dat te benadrukken – een heel belangrijk punt. Die was zo hoog: die was 45% en misschien wel 50% van het totale jaarlijkse budget. Je kunt op allerlei dingen bezuinigen en allerlei dingen aanpassen, maar dit dus niet. Om het ondernemingsplan rond te krijgen, kon je dat niet buiten beschouwing laten.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat die concessievergoeding zo idioot hoog was, 45% van de totale kosten, en dat die omlaag zou moeten om een sluitend ondernemingsplan te krijgen.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat was voor u ook de reden om te zeggen, als voorzitter van de raad van commissarissen: daar gaan we geen extra geld in stoppen, omdat het gewoon geen sluitend plan is, er geen sluitende businesscase ligt.

De heer **Meijer**: Ja, dat is correct.

De heer **Van Gerven**: U bent betrokken geweest bij de totstandkoming van het memorandum van overeenstemming eind 2008, tussen NS en Minister Eurlings. Hoe bent u daarbij betrokken geweest?

De heer **Meijer**: Via rapportages van de directie. Die heeft ons periodiek over dat overleg geïnformeerd en uiteindelijk natuurlijk over de uitkomsten ervan.

De heer **Van Gerven**: U hebt gesproken met Minister Eurlings daarover?

De heer **Meijer**: Persoonlijk niet, nee.

De heer **Van Gerven**: U hebt niet gesproken met de heer Eurlings over het memorandum van overeenstemming?

De heer **Meijer**: Niet als persoon, nee.

De heer **Van Gerven**: Als Minister?

De heer **Meijer**: Pardon?

De heer **Van Gerven**: U zegt: niet als persoon.

De heer **Meijer**: Nee, dus niet als president-commissaris. Het overleg over het memorandum of understanding, en eigenlijk al het overleg dat met de overheid werd gevoerd, werd geleid door de directie. Die rapporteerde ons. Als het nodig was dat wij met iets instemden, werden ons daartoe voorstellen voorgelegd. Het was niet zo dat er nog een aparte lijn liep vanuit de raad van commissarissen richting de ministeries.

De heer **Van Gerven**: U hebt dus niet gesproken met Minister Eurlings en met Minister Bos over dat memorandum van overeenstemming?

De heer **Meijer**: Het zou kunnen zijn we het daarover hebben gehad in een overleg dat we, meen ik, eind 2008 hebben gevoerd. Toen hebben we op het Ministerie van Financiën gesproken over dat superdividend. Daarin zal ongetwijfeld iets zijn gezegd over het stadium waarin dat overleg over het memorandum verkeerde, want dat speelde in diezelfde tijd. Dat is dan meer informatief geweest. Bij dat overleg was ik wel betrokken, bij hoge uitzondering.

De heer **Van Gerven**: Daar was u zelf bij aanwezig?

De heer **Meijer**: Ja, ik was daar met de president-directeur. Bij hoge uitzondering.

De heer **Van Gerven**: Was ook Minister Eurlings aanwezig bij dat overleg?

De heer **Meijer**: Ja. In mijn herinnering was ook Minister Eurlings daarbij aanwezig. Dit ging over, om het vriendelijk te zeggen, een ernstige aantasting van de vermogenspositie van het bedrijf. Daar was ik dus bij betrokken, omdat de raad van commissarissen daarbij natuurlijk ook een grote verantwoordelijkheid droeg om te beoordelen of dat met het oog op de continuïteit van de onderneming een aanvaardbare oplossing zou bieden.

De heer **Van Gerven**: Daar is gesproken over enerzijds het superdividend en anderzijds de oplossing van de HSA-problematiek?

De heer **Meijer**: Daar is gesproken over het superdividend. Er is vastgesteld, van onze kant, dat we om eruit te komen ook een oplossing zouden moeten vinden voor de HSA-problematiek. Daar is op dat moment niet inhoudelijk gesproken over de HSA-problematiek.

De heer **Van Gerven**: Er moet een oplossing komen. Hoe is daarop gereageerd door Minister Eurlings?

De heer **Meijer**: Die was daar volop mee bezig op dat moment. Ik denk dat hij daar de houding heeft aangenomen van: dat gaan we doen, daar zijn we mee bezig en dat moeten we afronden. Dat vormde daar geen bijzonder aandachtspunt.

De heer **Van Gerven**: En wat was de reactie van Minister Bos?

De heer **Meijer**: Die bleef daarbuiten. Die nam daar kennis van. Hij heeft uiteindelijk ook onze brief geaccepteerd in een stadium waarop volgens mij de oplossing compleet was en hij de 1,4 miljard kon incasseren.

De heer **Van Gerven**: Wat voor oplossing is er afgesproken met betrekking tot de HSA-problematiek?

De heer **Meijer**: In dát gesprek, bedoelt u? Dat de beschikbaarheid van die extra middelen van onze kant voor de aandeelhouder zou kunnen worden afgerond als de procedure met betrekking tot HSA ook was afgerond. Dat is het enige dat daar van onze kant is ingebracht.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat de discussie over het superdividend kon worden afgewikkeld als er ook een oplossing was voor de HSA-problematiek.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Welke oplossing is er gekomen voor de HSA-problematiek?

De heer **Meijer**: Het memorandum.

De heer **Van Gerven**: Dat memorandum?

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoe duidt u de oplossing die in het memorandum is opgeschreven?

De heer **Meijer**: Ja, ik denk dat je op zijn best zou kunnen zeggen dat die het bedrijf stabiliseerde en dat het memorandum een oplossing bood voor de liquiditeitsproblemen die op dat moment en beeld waren, maar dat het nog geen oplossing gaf voor de meer structurele oorzaken en problemen. Die komen een paar jaar later aan de orde.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het alleen maar een oplossing is voor the time being, geen structurele oplossing.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: In artikel 14 van het memorandum staat een heel duidelijke bepaling, namelijk dat de Staat bij faillissementsproblemen gegeven een aantal omstandigheden het faillissement zal proberen te voorkomen, dat het daaraan zal werken. Had u het idee dat er met dat artikel 14 weliswaar niet op het moment zelf, maar in de toekomst wel een voldoende vangnet zou zijn voor HSA?

De heer **Meijer**: Kijk, we waren met man en macht bezig om dat bedrijf overeind te houden en op gang te krijgen. Het was, geloof ik, niemands bedoeling dat dat zou vastlopen of mislukken. Ik heb dat memorandum en ook dit bewuste onderdeel ervan gezien als een intentie van de Staat om te helpen als dat nodig zou zijn, als er onverwachts weer grote problemen zouden komen. Ik heb het niet geïnterpreteerd als een concrete toezegging, dat dan dit of dat beschikbaar zou worden gesteld, maar als een begin van openheid waarin op een reële basis over en weer gesproken kon worden over wat kon en wat moest. Zoals ik al zei, was het memorandum niet de oplossing voor alle problemen. Het gaf echter wel lucht. We konden verder. Soms moet je het daarmee doen. Zo complex was die situatie.

De heer **Van Gerven**: Had u de indruk dat als er in de toekomst weer een faillissement zou dreigen, de Staat – Verkeer en Waterstaat, uiteindelijk gesteund door het Ministerie van Financiën – zou werken aan een oplossing om het faillissement te voorkomen?

De heer **Meijer**: Dat laatste heb ik er niet zo definitief uit begrepen, dat de Staat het zou voorkomen. Ik heb het altijd gezien als een intentie, als de bereidheid om, mocht die situatie weer verslechteren, beschikbaar te zijn om daar weer met ons naar te kijken. Daar hadden ze natuurlijk ook wel een goede reden voor. Zo langzamerhand werd de situatie urgenter voor de Staat, de twee betrokken ministeries, omdat in de oorspronkelijke opzet er rond die tijd, 2008/2009, gereden had moeten worden en er

concessie-inkomsten hadden moeten worden gerealiseerd, die al weer onderdeel gingen uitmaken van de meerjarenbegroting van de departementen. Het was zo langzamerhand niet meer alleen een probleem van HSA. Het werd ook gaandeweg een probleem van de betrokken departementen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het wel enig comfort bood, maar dat je eigenlijk niet helemaal kon concluderen dat de Staat sowieso in de toekomst HSA zou redden. Dat zegt u?

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Ik lees in de stukken van NS zelf dat het weliswaar niet keihard in dat memorandum van overeenstemming staat, maar dat zij wel de mondelinge toezegging heeft dat men HSA niet failliet zal laten gaan.

De heer **Meijer**: Die heb ik niet gehoord.

De heer **Van Gerven**: «We hebben de mondelinge toezegging dat ze HSA niet failliet zullen laten gaan.»

De heer **Meijer**: Dat is mooi.

De heer **Van Gerven**: Dat is een prachtige zin.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat nooit gehoord?

De heer **Meijer**: Ik herinner me dat niet.

De heer **Van Gerven**: De gedachte die dus kennelijk leeft binnen uw organisatie – binnen de NS, binnen HSA – is u dus nooit geworden?

De heer **Meijer**: Ik heb het nooit zo begrepen dat onder alle omstandigheden het departement faillissement zou voorkomen. Ik kan me ook niet voorstellen dat zo'n uitspraak is gedaan, want je moet wel zo ongeveer een waarzegger zijn om dat te kunnen doen.

De heer **Van Gerven**: Er zijn natuurlijk wetten en regels en die pas je toe. In het toepassen daarvan is natuurlijk toch een zekere ruimte.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: En als het doel is het voorkomen van het faillissement van HSA, kun je heel ver komen.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat hebben we later gezien.

De heer **Meijer**: Zeker.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat u dat niet zo hebt begrepen?

De heer **Meijer**: Ik heb deze fase beleefd – zo kijk ik er ook op terug – dat we voor het eerst op basis van gemeenschappelijke termen naar een probleem keken waarin we allebei een aandeel hadden, zowel in de oorzaak als in de oplossing. Ik heb de opmerking of het betrokken artikel in het memorandum waarin de toezegging wordt gedaan dat wij, mochten er in de toekomst ernstige problemen komen, daarover konden komen praten, zoals ik al eerder zei, beschouwd als een intentie, maar niet als een blanco cheque.

De heer **Van Gerven**: U stuurt een brief naar Minister Bos, naar de aandeelhouder, naar aanleiding van het gesprek dat u zojuist hebt geschetst, tussen Minister Eurlings, Minister Bos, de heer Veenman en u. In die brief stelt u een aantal voorwaarden. U zegt dat u wilt overgaan tot uitkering van een dividend. Er wordt gesproken over 1,4 miljard, maar daar wordt een knip in aangebracht. U bent bereid om 700 miljoen uit te keren en u parkeert 700 miljoen. U zegt dat die 700 miljoen wordt uitgekeerd als de HSA-problematiek wordt opgelost. Klopt dat?

De heer **Meijer**: Zo hadden wij het gedacht, ja.

De heer **Van Gerven**: En zo is het ook geworden.

De heer **Meijer**: Nou, het is iets anders gegaan. Na die brief – december 2008 was dat, geloof ik – startte er een overleg tussen het departement van Financiën, dan ook de aandeelhouder, het departement van Verkeer en Waterstaat en de NS. Dat leidde een aantal maanden later tot een overeenstemming. In de tussentijd was dat memorandum of understanding gereedgekomen, dus dat probleem was opgelost. Het departement van Financiën stelde het op prijs om niet in twee gedeelten te worden uitbetaald, maar in één keer. Ik geloof dat dat ook zo gegaan is. Maar er was toen ook geen enkele belemmering meer voor ons om dat bedrag te betalen.

De heer **Van Gerven**: Ik snap het niet helemaal.

De heer **Meijer**: Nee?

De heer **Van Gerven**: U zei: wij keren pas uit als de HSA-problematiek is opgelost. En u zei zojuist: de HSA-problematiek is niet opgelost met het memorandum of understanding, maar geparkeerd. Of tijdelijk opgelost.

De heer **Meijer**: Oké. Dan moet ik even preciezer zijn; ik begrijp uw punt. «De HSA-problematiek moet worden opgelost» had in die fase betrekking op het overleg dat we toen met Minister Eurlings voerden. De inzet daarvan was: voorkom nu, op dit moment, een dreigende liquiditeitscrisis. Daar ging dat overleg over. Het ging nog niet over de veel dieper liggende oorzaken van de problemen bij de HSA.

Wat er na onze brief gebeurt, is dat we die overeenstemming bereiken met Minister Eurlings. Hij schuift betalingsverplichtingen op, wij doen wat; afijn, het schip kan drijven en kan voorlopig voort. Dan worden al die zaken afgerond in een akkoord tussen de ministeries en de NS en hebben wij het geld overgemaakt.

De heer **Van Gerven**: Toch begrijp ik het nog steeds niet, want de problemen zijn helemaal niet opgelost.

De heer **Meijer**: Nee, dat ben ik met u eens.

De heer **Van Gerven**: Hoe kunt u in een brief schrijven «wij keren 700 miljoen extra aan dividend uit» als u niet de relatieve zekerheid hebt dat mochten er in de toekomst weer faillissementsproblemen zijn bij HSA, die financieel zijn afgedekt en opgelost?

De heer **Meijer**: Nee, daar hebt u gelijk in, die zekerheid was er niet.

De heer **Van Gerven**: Of was die zekerheid er toch?

De heer **Meijer**: Pardon?

De heer **Van Gerven**: Of was die zekerheid er toch? Ik memoreer aan het gevoel dat er was in de boezem van uw bedrijf: linksom of rechtsom, in de toekomst gaat de Staat ons helpen om het probleem op te lossen.

De heer **Meijer**: Dat is dan kennelijk een mededeling geweest die in bepaalde kring is gewisseld. Maar dat was niet ...

De heer **Van Gerven**: Dat was in de top van het bedrijf.

De heer **Meijer**: Dat zou kunnen. Het stond niet in de contracten. Het stond niet in de formele afspraken en die geven wel een richting aan. Ik heb u zojuist uitgelegd hoe ik dat zag. We stonden er niet meer alleen voor. In geval van onvoorziene omstandigheden en moeilijkheden konden we daar met de Minister verder over spreken. In die zin denk ik dus dat we het memorandum moeten zien als een overbrugging en nog niet als een definitieve oplossing van de HSA-problematiek.

De heer **Van Gerven**: Maar dan begrijp ik nog steeds niet waarom u in 2009 toch het volledige dividend hebt uitgekeerd.

De heer **Meijer**: Omdat, zoals ik u zojuist zei, het overleg dat we hadden met de Minister van Verkeer en Waterstaat tot een oplossing had geleid.

De heer **Van Gerven**: En dat leidde tot een memorandum van overeenstemming, maar niet tot een definitieve oplossing voor HSA.

De heer **Meijer**: Nee, daar hebt u gelijk in. Echter, in onze voorwaarden ten aanzien van de betaling in de brief aan de Minister van Financiën hadden we ook niet opgenomen dat alle problemen opgelost moesten worden op dat moment, maar wel dat de agenda die aan de orde was voor het memorandum of understanding moest zijn afgewikkeld. Zo konden we op dat moment overzien welke risico's de NS liep in dit hoofdstuk.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik kijk even naar de voorzitter.

De **voorzitter**: Ja, want ook ik snap het nog niet helemaal. En ik heb één stelregel: als ik het niet snap, vraag ik net zolang door totdat ik het wel snap. Dus we gaan er toch nog even op door. Wat ik wil weten, is het volgende. Op een bepaald moment wordt vanuit de NS een koppeling gemaakt: wij maken ons grote zorgen over de overdracht van het superdividend, want we hebben nog een probleem; wij willen dat superdividend pas volledig afstaan als wij weten dat het financieel ook in orde komt met HSA. Ik zeg het even in algemene termen. Dat was vanuit uw verantwoordelijkheid de stelling. Wat wist Minister Eurlings toen van

die koppeling? Was hij bij dat gesprek? Wat was de datum van dat gesprek? Hoe is dat afgehecht?

De heer **Meijer**: U bedoelt het gesprek met de Minister van Financiën over ...

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Meijer**: De datum weet ik niet precies, maar de brief van onze kant, van de heer Veenman en mij, aan de Minister van Financiën is begin december 2008 verschenen. Het overleg zal een of twee maanden daarvoor hebben plaatsgevonden, dus in oktober of november. Dat was een overleg – ik put nu uit mijn herinnering – waarbij de Minister van Financiën aanwezig was. De inzet was dat hij met ons een extra dividend-uitkering wilde afspreken. We hadden daar een jaar lang over onderhandeld. Naar mijn beste herinnering was ook de Minister van Verkeer en Waterstaat erbij.

De **voorzitter**: Dat is mij toch echt iets te vaag, uw «beste herinnering». Was die Minister erbij of was hij er niet bij? Dit is een belangrijk, aangelegen punt.

De heer **Meijer**: «In mijn beste herinnering»: dan is hij er dus bij.

De **voorzitter**: Oké. Hij was erbij.

De heer **Meijer**: Ja.

De **voorzitter**: En wat is daar toen besproken?

De heer **Meijer**: Het superdividend.

De **voorzitter**: Ik maak het heel scherp. Is daar expliciet aan de orde geweest: wij gaan pas akkoord met 1,4 miljard afdracht als wij, kijkend naar de Minister van Verkeer en Waterstaat, van u de garantie hebben dat HSA niet omkukelt?

De heer **Meijer**: Ik denk dat we het niet helemaal gedaan hebben zoals u dat nu stelt.

De **voorzitter**: Oké. Dat was ook niet de herinnering van de Minister van Verkeer en Waterstaat die wij van de week hebben gesproken. Daarom wil ik precies weten wat in uw beleving bekend is geweest bij de Minister van Verkeer en Waterstaat over de koppeling tussen het redden van HSA en het dan pas betalen van die 1,4 miljard.

De heer **Meijer**: In mijn beleving was het zo dat we al heel ver waren met de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het moest nog gefinaliseerd worden en tijdens dat gesprek heeft hij het beeld overgebracht: we komen er wel uit; het is nog niet rond, maar we komen hier uit. Wij hebben dit met twee andere voorwaarden, want dit was niet het enige punt, in een brief samengevat aan ...

De **voorzitter**: De Minister van Financiën?

De heer **Meijer**: Ja.

De **voorzitter**: Dus als de toenmalig Minister van Verkeer en Waterstaat hier onder ede verklaard dat in zijn herinnering er niet een directe koppeling was, is dat mogelijk?

De heer **Meijer**: Dat is mogelijk, ja. Het was onze koppeling. Het was onze inzet in het bereiken van een akkoord; het was niet de koppeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat en al helemaal niet van de Minister van Financiën.

De **voorzitter**: Maar de heer Raab heeft hier vanochtend gezegd dat de koppeling is besproken, maar dat Financiën daar niet op is ingegaan.

De heer **Meijer**: Nee, dat kan ik mij voorstellen.

De **voorzitter**: Dat herkent u?

De heer **Meijer**: Dat herken ik wel. Die hadden helemaal geen behoefte aan die koppeling. Nee, dat is duidelijk.

De **voorzitter**: Dit zijn belangrijke verklaringen, die onder ede worden gedaan, over nogal wat bedragen. 1,4 miljard is niet iets waarvan we zeggen: nou, we denken dat we het ongeveer scherp hebben. Ik wil het écht scherp hebben. Er is een discussie. Het gaat slecht met HSA. Op dat moment komt Financiën bij u met de gedachte: we willen 1,4 miljard van u. Vanuit uw verantwoordelijkheid geeft u aan: ja, maar dat bedrag gaan we niet zomaar geven, want we willen HSA op orde hebben. Er komt een gesprek. Daar zijn beide bewindspersonen bij aanwezig. Dat gesprek gaat over het superdividend, niet zozeer over een keiharde koppeling, maar u bent wel in gesprek met Verkeer en Waterstaat. Daarna scheiden de wegen zich. U komt er bij V en W uit en u komt er bij Financiën ook uit. Uiteindelijk hebt u, in uw beleving, de betaling kunnen doen, omdat u voldoende zekerheid had op het HSA-dossier.

De heer **Meijer**: Dat is correct.

De **voorzitter**: En in die beleving is het mogelijk dat de Minister van Verkeer en Waterstaat dat niet herkend heeft als een echte koppeling. Ik zeg dit omdat wij Veenman hier hebben gehad, die het toch een beetje heeft neergezet – dat is misschien mijn herinnering – als een soort «voor wat, hoort wat»: we doen nu 700; dan eerst HSA en vervolgens doen we de andere 700. Maar aan dat traject heeft Financiën niet meegedaan.

De heer **Meijer**: Nee, die dachten er anders over.

De **voorzitter**: Oké. Dan hebben we het helder. Ik stel voor dat we tien minuten pauzeren.

Het verhoor wordt van 12.18 tot 12.32 uur geschorst.

De **voorzitter**: Mijnheer Meijer, we gaan zo door naar de volgende vraagsteller, maar er zoekt nog één vraag door mijn hoofd. Als de oplossing voor HSA, het memorandum van overeenstemming, niet zou zijn gesloten, was de NS dan niet akkoord gegaan met de afdracht van het superdividend?

De heer **Meijer**: Dat hadden we dan misschien wel gewild, maar uiteindelijk, als de aandeelhouder doorzet in zo'n 100%-verhouding, wordt het uitgekeerd. Dus we hadden geen keuze. Wij hebben van onze kant die drie voorwaarden gesteld, omdat die op dat moment de risico's reflecteerden waarin we inzicht zouden moeten hebben om het verantwoord te maken om het te doen. Als die deal niet tot stand was gekomen voor wat betreft het memorandum, zouden we ongetwijfeld hebben vastgehouden aan die uitgangspunten, maar ik denk dat we dat niet tot het einde toe hadden kunnen volhouden.

De **voorzitter**: Helder. Dank u wel.

De heer **Van Gerven**: We zijn nu in een verdere fase, ruim een jaar na het ondertekenen van het memorandum van overeenstemming. Dan, in 2010, zijn de vooruitzichten voor HSA nog verder verslechterd en komt de continuïteit wederom in gevaar. Zeker voor een deel van de raad van commissarissen lijkt dit als een verrassing te komen, zo lezen we in de vergadernotulen van 6 oktober 2010. Was het voor u ook een verrassing?

De heer **Meijer**: Misschien op dat moment en dat tijdstip. Hoe kan het dat zo kort na die liquiditeitshulp en -ondersteuning de bodem alweer in zicht komt? Maar ik moet erbij zeggen dat we wisten dat we het echte probleem, het krijgen van een sluitend ondernemingsplan, nog niet hadden opgelost.

De heer **Van Gerven**: Was dit aanleiding voor de raad van commissarissen om zich intensiever met de problematiek van het HSA-dossier te bemoeien?

De heer **Meijer**: Naar wat ik mij herinner, hebben we ons vanaf 2008–2009 vrij intensief met deze situatie bemoeid. Zeker in 2010–2011, als mevrouw Schultz komt, wordt dat nog opgevoerd.

De heer **Van Gerven**: Binnen de raad van commissarissen wordt erover gesproken om de zogenaamde discontinuïteitsbrief te sturen naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarmee zou HSA formeel aangeven op korte termijn failliet te gaan. Als gevolg van artikel 14 van het memorandum van overeenstemming zou de Staat, na verificatie van de cijfers, binnen zes maanden maatregelen moeten treffen. Wat waren de voors en tegens van het versturen van een dergelijke brief?

De heer **Meijer**: Zoals u aangeeft, waren daar procedureafspraken over, omdat de concessieverlener tijdig op de hoogte moest zijn van zo'n situatie, opdat hij maatregelen kon nemen. Van onze kant – zo is er toen ook over gesproken – moesten wij goed in de gaten houden wat het uiterste moment was waarop we moesten vaststellen dat het niet meer ging. Van daaruit moesten we dan terugrekenen hoeveel maanden daarvoor wij de concessieverlener moesten hebben ingelicht. Ik weet niet of het moment waarop zichtbaar werd dat HSA in de loop van 2012 door haar reserves heen zou raken in 2010 was of iets later. Bij die gelegenheid hebben wij een verkenning gedaan: stel dat er voor die tijd geen oplossing is en die situatie doet zich voor, wat is dan het moment waarop wij de concessieverlener, de Staat, moeten informeren? Toen hebben we ook vastgesteld dat we in dat geval niet de uiterste termijn moesten nemen, maar ruim van tevoren moesten aankondigen dat die situatie aanstaande was.

De heer **Van Gerven**: Is de brief ook verzonden?

De heer **Meijer**: Bij mijn weten niet, nee.³⁶

De heer **Van Gerven**: Waarom niet?

De heer **Meijer**: Omdat wij, aansluitend op dat moment, eind 2010 en in de loop van 2011 in een heel intensief gesprek terechtkwamen met de dan aangetreden Minister van Verkeer en Waterstaat. Nee, «van Infrastructuur en Milieu», moet ik zeggen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat Verkeer en Waterstaat en NS opnieuw met elkaar om tafel gingen zitten. Dat resulteerde uiteindelijk in het zogeheten onderhandelakkoord. Dit is uiteindelijk in 2012 getekend. Hoe bent u betrokken geweest bij dat onderhandelakkoord?

De heer **Meijer**: Over een vrij lange periode heeft de directie met ons haar zienswijze besproken, evenals de initiatieven die zij wilde ondernemen richting het ministerie en zijn wij op de hoogte gehouden van de verschillende stadia van het overleg. Uiteindelijk moesten wij onze goedkeuring geven aan het definitieve akkoord.

De heer **Van Gerven**: Hebt u daar ook zelf daarover gesproken met Minister Schultz?

De heer **Meijer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Dat niet?

De heer **Meijer**: Pardon?

De heer **Van Gerven**: Dat niet?

De heer **Meijer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Goed.

De oplossing in het onderhandelakkoord werd gevonden in het integreren van de hsl-concessie en de hoofdrailnetconcessie. Van wie was dat idee afkomstig?

De heer **Meijer**: Ik heb geen kennis van de bedenker van deze oplossing. Maar het zou best denkbaar zijn dat dit als de meest aangelegen oplossing naar voren kwam uit de werkgroepen die de verkenningen deden en de scenario's doornamen.

De heer **Van Gerven**: Ja, dat is het resultaat geworden. Maar u weet niet van wie het idee was?

De heer **Meijer**: Nee.

³⁶ Opmerking van de heer Meijer: «Op bladzijde 43 is vermeld dat de zogenaamde discontinuïteitsbrief bij mijn weten niet verzonden is. Ik heb dit voor de zekerheid nagevraagd bij NS en gebleken is dat deze brief wel verzonden is. NS heeft deze brief aan u (de enquêtecommissie) verstrekt.»

De heer **Van Gerven**: Klopt het dat NS meer kon en wilde betalen om HSA te redden, als ook de hoofdrailnetconcessie na 2015 aan NS gegund zou worden?

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

De heer **Van Gerven**: Kunt u dat toelichten?

De heer **Meijer**: Het klopt in de context dat er in de verkenning die we dan doen, plannen op tafel komen die uitzicht bieden op een rendabele operatie. Dat is wanneer HSA en het hoofdrailnet in samenhang worden gebracht. Het waren tot dan toe twee gescheiden concessies en twee gescheiden operaties. Uit het beeld dat dan ontstaat, zien we ook een exploitatievorm komen die het rechtvaardigt om voor de nieuw te bedenken en te ontwikkelen concessie vanuit de HSA-NS-combinatie een extra bijdrage te leveren aan de oplossing van het probleem.

De heer **Van Gerven**: We kunnen concluderen dat door de integratie NS in staat was om zelfstandig als bedrijf bij te dragen aan de oplossing van de hsl-problematiek.

De heer **Meijer**: Een deel. Een deel van de oplossing te bieden. Het ministerie bood ook een deel.

De heer **Van Gerven**: En dat deel werd opgebracht vanuit de opbrengsten van de hoofdrailnetconcessie?

De heer **Meijer**: De gezamenlijke concessie.

De heer **Van Gerven**: Maar ook die was natuurlijk deels uit ... De hsl had natuurlijk opbrengsten, maar er waren ook opbrengsten uit de hoofdrailnetconcessie. Die combinatie loste uiteindelijk het probleem op.

De heer **Meijer**: Ja. We hebben dan één ondernemingsplan over tien jaar. Aan de ene kant staan daarin de te verwachten opbrengsten en aan de andere kant de te verwachten kosten. Daarvan maakt de concessieprijs onderdeel uit.

De heer **Van Gerven**: Kreeg NS door dat onderhandelakkoord wat ze al jaren wilde? NS wilde de hogesnelheidslijnconcessie en de concessie van het hoofdrailnet. NS wilde bovendien geen concurrentie en een korting van tientallen miljoenen per jaar op de concessie. Bent u er tevreden over dat NS dat allemaal gekregen heeft, alles wat ze wilde?

De heer **Meijer**: Kijk, de NS wilde uiteindelijk zicht op een goede kwaliteit van de treindienstverlening aan de klanten. Daar ben ik mijn bijdrage ook mee begonnen. Die wens werd helder in beeld gebracht met de constructie die u net schetste. Zowel het hoofdrailnet als het internationale vervoer werd er het meest optimaal mee gediend. Dus ja, hoewel we ook zelf een forse bijdrage moesten leveren aan de oplossing van de ontstane problemen, waren we er in die zin mee akkoord om het zo te doen.

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

De **voorzitter**: Kunt u voorbeelden geven van wat de voordelen zouden kunnen zijn van de integratie van de concessies?

De heer **Meijer**: Eén van de voordelen was als volgt. Waar de concessie op de hsl over één lijn ging, van Amsterdam naar Brussel, kwam er in de gecombineerde scenario's een veel betere aansluitingsmogelijkheid op bijvoorbeeld Zuid-Nederland. Ik noem de verbinding Eindhoven–Den Haag. Je zag dus dat het internationale vervoer en het binnenlandse vervoer op het hoofdrailnet veel beter op elkaar werden aangesloten. Dat vond ik zelf een heel creatieve oplossing. Die werd mogelijk door die ene concessie en dat ene ondernemingsplan; in de voorgaande situaties werden die zaken apart gehouden.

De **voorzitter**: Hebt u het verhoor met mevrouw Netelenbos gehoord?

De heer **Meijer**: Ja.

De **voorzitter**: Zij had daar wel een oordeel over. Zij zei: straks gaan we boemelen over de hogesnelheidslijn. Haar visie was juist: vooral gescheiden houden, want dit is iets waarbij we een ander prestige hebben: hogesnelheidslijn, snel naar het zuiden. Ze zei dat ze zelfs al geconstateerd had dat er wordt geboemeld over de hogesnelheidslijn. Hoe oordeelt u daarover?

De heer **Meijer**: Ik heb daar ook naar geluisterd en me bedacht dat ik het anders zie. Naar mijn gevoel heeft het vervoer over de hogesnelheidslijn, voor zover we dat nu kennen, helemaal niet het karakter van een boemeltrein. Het gaat in een behoorlijk tempo. In de toekomst zullen we daar, denk ik, alleen maar meer initiatieven krijgen. Ik kon het dus niet plaatsen.

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

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Meijer, ik ga u een aantal vragen stellen over de trein zelf, over de Fyra-dienst. In maart 2012 besluit de NS-directie om in december 2012 van start te gaan met de dienst Amsterdam–Brussel. Op dat moment waren de treinen nog niet toegelaten en was er ook nog geen proefbedrijf geweest. Er waren twee leentreinen, dus er was nog niet veel bekend over de treinen in Nederland. Bent u als raad van commissarissen gekend in het besluit om in december van start te gaan met de dienst naar Brussel?

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was de reactie van de raad van commissarissen daarop?

De heer **Meijer**: «Als we zo ver zijn, heel graag, want het heeft wel erg lang geduurd.» Er was vanuit de raad van commissarissen ook wel aandrang om die operaties snel op gang te krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: U was blij dat duidelijk werd wanneer de Fyra van start zou gaan.

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Tegelijkertijd besloot de directie dat er geen alternatief was voor de Fyra. Op het moment dat de Fyra het niet zou doen, was er geen alternatief. De Benelux-trein was er niet meer, de treinpaden waren er niet meer en er was ook geen vervangend materieel

voor de Fyra. Alle kaarten stonden dus op de Fyra. Is vanuit de raad van commissarissen nog meegegeven dat er gezorgd moest worden voor een terugvaloptie?

De heer **Meijer**: Ik herinner ik mij niet dat wij zo'n indringend advies hebben gegeven, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: En achteraf? In januari? Op een gegeven moment wordt de trein uit de roulatie gehaald. Is er toen vanuit de raad van commissarissen nog de vraag gesteld waarom er geen alternatief was, een back-up?

De heer **Meijer**: Ja, maar toen waren we te laat. De situatie die zich voordeed in de loop van 2012, was dat er een nieuw dienstrooster werd voorbereid. U kent die geschiedenis ongetwijfeld. In dat verband moest kennelijk de Benelux-trein verdwijnen, ook vanwege het in gebruik nemen van de Hanzelijn. Afijn, dat was een hele complicatie. Men neemt dat risico. Ik denk dat wij als raad van commissarissen dat gehoord en gezien hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Op welk moment dacht u: hier is een risico genomen?

De heer **Meijer**: Ik weet niet of het ons als «risico» gepresenteerd is, maar ze zullen ons ongetwijfeld geïnformeerd hebben hoe zou worden omgegaan met dat nieuwe rooster. Ik kan niet precies terughalen hoe dat in detail verlopen is.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het is dus niet ook aan u voorgelegd als een risico? In maart 2012 wordt het besluit genomen om in december van start te gaan en om geen back-up te hebben. Daar is in de raad van commissarissen niet over gesproken?

De heer **Meijer**: Nee. Nou ... Nee. Kijk, dit behoorde niet tot de verantwoordelijkheden die aan de agenda van de raad van commissarissen onderworpen worden. We kregen het wel te horen in de sfeer van mededelingen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is wel aan u medegedeeld dat er geen back-up was?

De heer **Meijer**: Ik weet niet meer of ons dat van tevoren is medegedeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat het even samen. «Is er een back-up?» is niet een vraag die de raad van commissarissen zelf heeft gesteld aan de NS-directie. De NS-directie heeft het op dat moment ook niet als risico aangedragen bij de raad van commissarissen.

De heer **Meijer**: Nee, dat denk ik niet, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: En achteraf, toen de trein uitviel, is er toen nog over gesproken binnen de raad van commissarissen?

De heer **Meijer**: Toen de trein uitviel, in januari 2012 ...

Mevrouw **Bergkamp**: 17 januari 2012.

De heer **Meijer**: Voor zover ik daar nog bij betrokken ben geweest ...

Mevrouw **Bergkamp**: 2013, moet ik trouwens zeggen.

De heer **Meijer**: Ja. Vrij snel daarna was het einde van mijn termijn. Ik heb dus eigenlijk alleen maar de discussie meegemaakt over het beëindigen van de treinloop in januari vanwege dat veiligheidsprobleem. Daarna zijn er tal van discussies geweest over de vraag «hoe nu verder?». Daarbij is ongetwijfeld ook een keer de vraag aan de orde geweest waarom we die Benelux-trein eigenlijk niet toch ook ...

Mevrouw **Bergkamp**: Even feitelijk. U zegt dat dat onderwerp waarschijnlijk ook besproken is. Maar weet u dat nog vanuit uw herinnering?

De heer **Meijer**: Nee. Ik was er niet meer bij.

Mevrouw **Bergkamp**: U was er niet meer bij. De vraag «goh, waarom is er geen back-up?», is in uw tijd niet als zodanig besproken.

De heer **Meijer**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment worden de treinen voortijdig overgenomen. We hebben het dan over mei 2012. Men wil namelijk gaan rijden en het materieel uitproberen. Daarvoor worden de treinen voortijdig overgenomen. We noemen dat een APTO-constructie. Dat is een technisch begrip dat eigenlijk wil zeggen dat de treinen voortijdig worden overgenomen, dat ze nog niet voldoen aan de koopovereenkomst, dat ze nog niet zijn toegelaten en dat er ook nog een behoorlijke lijst met openstaande punten is. Bent u als raad van commissarissen gekend in dat besluit om de treinen voortijdig over te nemen, treinen die dus nog niet voldeden aan de koopovereenkomst?

De heer **Meijer**: Ja. Zeker. Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was uw reactie daarop, als raad van commissarissen? Vond u het verstandig?

De heer **Meijer**: We hebben dat eigenlijk beschouwd in de context van de oplevering van andere treinen, namelijk dat dit aanloopproblemen waren die zouden worden opgelost terwijl de testen begonnen. Zo hebben wij dat gezien. Zo hebben wij dat begrepen. Zo werd het ook vertaald. Wij hebben als raad van commissarissen daar geen bijzondere betekenis aan toegekend.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het is aan u medegedeeld, maar het is niet zo dat de raad van commissarissen het als een besluit voorgelegd heeft gekregen?

De heer **Meijer**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is medegedeeld en de raad van commissarissen heeft op dat moment geen verdere vragen daarover gesteld?

De heer **Meijer**: Het kan zijn dat er vragen over zijn gesteld, maar, nogmaals, de raad van commissarissen van de NS gaat niet over de dienstregeling en gaat ook niet over de vraag of een trein ingezet wordt of

niet. Die afweging is aan de directie. Die kan dat beoordelen met de medewerkers die ze om zich heen heeft. Het werd in mededelende zin aan de raad van commissarissen meegedeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Meegedeeld en niet voorgelegd.

De heer **Meijer**: Het was geen beslissing van ons, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is gebeurd. Er zijn treinen overgenomen van een fabrikant waarmee de samenwerkingsrelatie al moeilijk lag. Er waren nog behoorlijk wat openstaande punten. Vond u het verantwoord dat er treinen voortijdig zijn overgenomen? U zei dat u er zich in het licht van de tijd iets bij kon voorstellen. Maar vond u het verantwoord?

De heer **Meijer**: Ja. In de testen, de certificering, was het veiligheidsvraagstuk in positieve zin afgehandeld. De conclusie was dat de treinen veilig waren. Dat bleek later niet zo te zijn, maar dat was wel de kennis die wij uit die procedure kregen. We wisten dat er bij de bedrijfszekerheid een aantal problemen waren die moesten worden opgelost. Die zaten voor een deel in de trein, maar voor een deel ook in de infrastructuur en met name in de communicatie tussen de treinen en de infrastructuur. U herinnert zich dat. Er kwamen bijvoorbeeld treinen voor de grens stil te staan omdat er nog een softwareprobleem was; afijn, allemaal van dat soort zaken. Maar wij hebben steeds begrepen, en zo zijn we ook voorgelicht, dat die problemen er wel waren, maar dat ze die gingen oplossen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus voordat de trein van start ging, was uw indruk dat de treinen veilig waren, maar u was als raad van commissarissen er wel van op de hoogte dat er betrouwbaarheidsproblemen speelden.

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er werd in ieder geval aan u gecommuniceerd dat die op te lossen waren.

De heer **Meijer**: Ja. En ik kan u verzekeren dat er bij iedere nieuwe trein die je in gebruik neemt, in het begin een fase ontstaat waarin dit zich voordoet. Ik ben geen specialist op dat gebied, maar kennelijk is het zo dat je een trein heel ver kunt brengen in zijn ontwikkeling, maar dat de laatste fase van de afwerking toch moet gebeuren terwijl de trein al rijdt.

Mevrouw **Bergkamp**: Is er te vroeg gestart met de Fyra? We hebben gisteren met de heer Meerstadt gesproken over het proefbedrijf. Het proefbedrijf is de generale repetitie van de trein, zonder dat er reizigers in zitten. Dat proefbedrijf is niet volledig uitgevoerd. Kun je achteraf zeggen dat er te snel van start is gegaan? Ervoer u als raad van commissarissen druk om van start te gaan in december?

De heer **Meijer**: We waren vijf jaar te laat, hè. Dat had allerlei oorzaken, die niet allemaal toe te schrijven zijn aan HSA of aan de treinenbouwer. Meerdere partijen hebben een bijdrage aan die vertraging geleverd. Maar het was zo langzamerhand wel zo dat ook in de zittingen van de raad van commissarissen van alle kanten de druk gevoeld werd.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u dat wat meer concretiseren? Waar kwam die druk vandaan?

De heer **Meijer**: Het zou me niet verbazen dat die bijvoorbeeld ook uit discussies in de Tweede Kamer en uit de media kwam. Ik zou de documentatie moeten nakijken om te weten waar het precies plaatsvond, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dus uit de media en de Tweede Kamer. U had ook uw eigen sense of urgency, want u zei al: we waren feitelijk te laat. Maar was er ook druk vanuit het ministerie?

De heer **Meijer**: Ja, ik denk wel dat ook het ministerie vond dat er opgeschoten moest worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe kwamen die berichten bij u, als raad van commissarissen?

De heer **Meijer**: Dat weet ik zo niet meer, hoe dat aangeleverd werd.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet dat er druk kwam vanuit het ministerie, maar niet hoe die druk bij u kwam.

De heer **Meijer**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Kwam de druk ook vanuit de NS-directie?

De heer **Meijer**: Zeker. Die wilde de operatie op gang hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat het even samen. Vijf jaar te laat van start, dus zelf ook een sense of urgency om van start te gaan. Druk vanuit de Tweede Kamer en de media, maar ook vanuit het departement. Denkt u ...

De heer **Meijer**: Misschien, als dat mag, nog het volgende. We waren intussen natuurlijk al wel bezig op het traject Amsterdam–Rotterdam. Weliswaar was dat met ander materieel, maar dat werd gaandeweg toch een succesvolle operatie, wat betreft de opbrengsten en de waardering van de reizigers.

Mevrouw **Bergkamp**: Over welke periode hebt u het dan?

De heer **Meijer**: Dan heb ik het over de periode 2009–2012, als het V160-materiaal daar rijdt. Er was dus vanuit het bedrijf, ook vanuit HSA zelf, de behoefte om een vervolg tot stand te brengen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar denkt u dat de druk ertoe heeft geleid dat er misschien toch te snel van start is gegaan? Er was ook geen back-up. Er was geen alternatief.

De heer **Meijer**: Met de inzichten van dat moment, denk ik dat niet, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 17 januari 2013 wordt besloten om tijdelijk te stoppen met de Fyra. Er was ontdekt dat er een afdekrooster van een Fyra-trein was gevallen. Bent u gekend in dat besluit? Hoe ging dat dan?

De heer **Meijer**: Ja. We hebben daar zelfs een speciale bijeenkomst van de raad van commissarissen over gehad. Althans, een speciaal overleg waarin dat besluit is toegelicht. De aanleiding en de voorgestelde maatregelen zijn uiteengezet. Daar zijn we dus zeer uitvoerig in gekend.

Het was natuurlijk ook een heel ernstige beslissing met een heel ernstige aanleiding, want de trein bleek onder die omstandigheden dus niet veilig.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog even over de communicatie naar de raad van commissarissen toe. Werd er een extra vergadering belegd? Hoe gaat zoiets? Het was immers een crisissituatie.

De heer **Meijer**: Ja. Regelmatig hadden we daarvoor de formules van de telefonische vergadering. Maar ik denk dat we dit keer toch bij elkaar zijn gekomen, want iedereen wist natuurlijk wel dat dit besluit ingrijpende gevolgen had.

Mevrouw **Bergkamp**: Weet u nog wanneer dat was, in de tijd? 17 januari was het moment van de tijdelijke stopzetting.

De heer **Meijer**: Ik dacht twee of drie dagen later. Zoiets.

Mevrouw **Bergkamp**: Toen bent u bij elkaar gekomen?

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U was daar zelf ook bij, als voorzitter?

De heer **Meijer**: Jazeker. Het was mijn laatste vergadering als voorzitter van de raad van commissarissen, dus ik heb er een herinnering aan. Ik denk dat we vrij direct, of op de zeventiende of direct daarna, ook telefonisch geïnformeerd zijn, maar dat laat ik even in het midden.

Mevrouw **Bergkamp**: Kan het zijn dat die vergadering op 22 januari was?

De heer **Meijer**: Dat zou best kunnen, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: In ieder geval zo rond die tijd is er dus een extra vergadering belegd door de raad van commissarissen. Wat was uw indruk van dat gesprek? U zei zelf al dat wat er gebeurd was, een enorme teleurstelling was. Hoe werd daarop gereageerd? Welke analyse werd er meegegeven?

De heer **Meijer**: U vat het terecht samen als een «enorme teleurstelling». Dat is natuurlijk eerst gedeeld. Het was ook niet verwacht, want ons was meegedeeld dat de trein onder winterse omstandigheden was getest. Het was dus niet verwacht. Het uit dienst nemen van een trein die vier weken gereden had, was natuurlijk een enorme teleurstelling.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke stappen hebt u zelf ondernomen als raad van commissarissen?

De heer **Meijer**: Wij hebben de beslissing van de directie met elkaar besproken en uiteindelijk ingestemd met wat ze voorstelden.

Mevrouw **Bergkamp**: Gaf u ook adviezen mee?

De heer **Meijer**: Waarschijnlijk is er in die vergadering ook een procedure uitgezet, in twee richtingen. Wat kunnen we inbrengen aan vervanging voor deze lijn en deze trein? Ik denk dat er ook al een begin is gemaakt met de vraag hoe we een vervolgonderzoek konden instellen naar de kwaliteit van de treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het gisteren met de heer Meerstadt ook nog gehad over het proefbedrijf, over dat er toch te kort getest is in die periode. Er is natuurlijk wel heel veel op andere momenten getest, maar de generale repetitie, het integrale proefbedrijf, is niet volledig uitgevoerd. Op dat moment lagen er ook adviezen waarin stond dat er moeilijk een voorspelling gedaan kon worden over de betrouwbaarheid van de dienst. Hebt u het verhoor van gisteren met de heer Meerstadt gezien?

De heer **Meijer**: Een stuk. Dit gedeelte heb ik niet gezien.

Mevrouw **Bergkamp**: Als ik u voorhoud dat er op dat moment adviezen lagen, bijvoorbeeld van ProRail en HSA, waarin stond dat ze op dat moment geen voorspelling konden doen over de betrouwbaarheid van de dienst, en dat men toch van start is gegaan, wat vindt u daar dan van?

De heer **Meijer**: Ik ken de adviezen niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar als ik u voorhoud dat de uitkomst van al die adviezen was: we kunnen geen voorspelling doen over een betrouwbare exploitatie en de start van de dienstregeling, want er zijn te weinig testritten gereden en er zijn bovendien onzekerheden met het materieel?

De heer **Meijer**: Ja, maar toch: ik ken de adviezen niet en ik ken ook de overwegingen niet die geleid hebben tot een andere conclusie.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap dat u ze niet kent en daarom vat ik ze heel kort voor u samen. Als u hoort dat er op dat moment signalen en adviezen waren gegeven door mensen die er dichtbij waren en die zeiden «als we de dienstregeling bekijken, kunnen we niet met veel zekerheid zeggen of deze betrouwbaar is», wat is dan uw reactie?

De heer **Meijer**: Het wemelt natuurlijk van adviezen bij dit soort zaken. Mijn reactie in algemene zin is dat het niet zozeer gaat over het signaleren van het probleem. Ik ben meer geïnteresseerd in de vraag hoe je het probleem kunt oplossen, in wat op dat punt de conclusie is. Als die conclusie is dat het niet oplosbaar is of dat degene die het moet oplossen, dat niet doet of niet goed doet, zou ik zeggen: neem je verantwoordelijkheid. Maar als het adviezen zijn waarin iets gesignaleerd wordt dat nog mankeert aan de trein ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap wat u zegt. Maar denkt u niet de druk ervoor zorgde dat er geen alternatief was dan om van start te gaan, dus ondanks de adviezen die wezen op een aantal risico's? We hebben net aangegeven dat er druk was vanuit de media, het ministerie en de Tweede Kamer en dat er geen alternatief was voor de Fyra.

De heer **Meijer**: Ja, maar wat ik u eerder in dit gesprek al zei: er was geen veiligheidsprobleem gesignaleerd. Het deed zich wel voor, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar een betrouwbare dienstregeling is natuurlijk ook belangrijk. Sorry dat ik u onderbreek.

De heer **Meijer**: Die is ook belangrijk. Maar juist voor dat hoofdstuk ... Voor het eerste hoofdstuk gold de regel: de NS of de HSA rijdt veilig of rijdt niet. Daar waren dus geen dubbele antwoorden mogelijk. We rijden niet als de veiligheidssituatie niet zeker is. Het tweede onderdeel ...

Mevrouw **Bergkamp**: Even tussendoor. Sorry, maakt u uw punt af.

De heer **Meijer**: Voor het tweede onderdeel gold dat de gesignaleerde problemen oplosbaar werden geacht. Het zal ongetwijfeld zo zijn dat de rapporten die u citeerde, er waren, maar het kan niet anders dan dat daar ook altijd iemand op gereageerd heeft in de trant van: ik neem hier kennis van en we gaan dat en dat doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u was als raad van commissarissen eigenlijk verrast door wat er gebeurde?

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Want u had geen signalen of informatie ontvangen, behalve dan over een aantal betrouwbaarheidsproblemen, maar die zouden opgelost kunnen worden.

De heer **Meijer**: Bij de introductie kregen we wel van week tot week een overzicht van het soort problemen dat zich had voorgedaan en wat men daaraan deed. Dus we zagen natuurlijk wel dat het met horten en stoten verliep.

Mevrouw **Bergkamp**: U werd op detailniveau geïnformeerd.

De heer **Meijer**: Ja, dat klopt. Dat hing samen met het belang dat wij hieraan hechtten. We wilden het heel goed volgen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zat er dus dichtbij wat betreft informatie.

De heer **Meijer**: Zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: De ingebruiknameadviezen kreeg u waarschijnlijk wel? Of niet?

De heer **Meijer**: Niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Die niet?

De heer **Meijer**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Want daar stonden risico's in betreffende een betrouwbare dienst.

We hebben het gehad over 17 januari 2013, het moment van de tijdelijke stopzetting. Hebt u in die periode nog contact gehad met het Ministerie van I en M of het Ministerie van Financiën?

De heer **Meijer**: Over deze zaak, bedoelt u?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

De heer **Meijer**: Niet persoonlijk, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Niet persoonlijk.

De heer **Meijer**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Niet met ambtenaren maar ook niet met de bewindspersonen.

De heer **Meijer**: Nee, niet over deze zaak.

Mevrouw **Bergkamp**: En collega's van u in de raad van commissarissen? Ik neem aan dat u dat met elkaar bespreekt.

De heer **Meijer**: Ik denk het niet. Niet gemeld. Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Dus die contacten verliepen via de NS.

De heer **Meijer**: Ja. Via de directie.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben in de stukken gelezen dat de NS in die periode actief gelobbyd heeft in Den Haag om een parlementaire enquête te voorkomen. Dat zou ook medegedeeld zijn in de raad van commissarissen, waar u ook bij was. Wat was uw reactie toen de heer Meerstadt aangaf dat er een actieve lobby was in Den Haag om een parlementaire enquête te voorkomen?

De heer **Meijer**: Achteraf zou ik zeggen dat dat niet is gelukt. Maar op dat moment ... De mededeling zal ongetwijfeld gedaan zijn, als u daar kennis van hebt, maar er staat mij verder niets bij over hoe we daarop gereageerd hebben en wat we daarvan vonden. We hebben er, denk ik, kennis van genomen.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt niet gezegd: goh, is het wel verstandig dat een staatsbedrijf een hoog parlementair instrument probeert te voorkomen? Dat was niet de reactie van de raad van commissarissen op dat moment?

De heer **Meijer**: Als u die opmerking niet hebt aangetroffen in de verslaggeving, is die niet gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt er geen herinneringen aan?

De heer **Meijer**: Nee. Eigenlijk niet. Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: En als ik het u zo voorleg? Wat vindt u daar dan naderhand van? Op 17 januari is er een crisissituatie; we hebben het er net over gehad. Wat vindt u ervan dat de NS op dat moment tijd en energie stopt in een lobby om een parlementaire enquête te voorkomen? Als u dat nu zo van mij hoort, wat is dan uw reactie?

De heer **Meijer**: Ik zou heel precies willen weten wat er toen gebeurd is en gezegd is voordat ik daar commentaar op geef.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het dan handig dat ik dit document via de bode aan u doe toekomen?

De heer **Meijer**: Ja.

(De bode overhandigt het document aan de heer Meijer.)

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het voor u gearceerd in lichtgevende pen. U kunt het eventueel voorlezen, als u dat wilt.

De heer **Meijer**: Ja. Ik zie het hier. Ik ben ook bij die vergadering aanwezig geweest. Ik herinner mij dat niet meer. Maar het is in de sfeer van de mededelingen gedaan. dus dat klopt.

(De bode geeft het document terug aan de commissie.)

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag aan u was wat u ervan vindt. U hebt er geen herinnering aan, daarom vroeg u om het document te lezen. Als u dat nu leest, wat vindt u er dan van?

De heer **Meijer**: Ik kan mij voorstellen dat je in de fase waarin wij toen verkeerden, waarin kennelijk dat punt al aan de orde was gesteld, je probeerde om je positie te verdedigen. Dat kan ik mij voorstellen. Maar het kan natuurlijk nooit zo zijn dat een bedrijf zich actief bemoeit met de vraag of u een enquête instelt of niet. Dat is mijn mening. Uiteindelijk gaat u daarover.

Mevrouw **Bergkamp**: Dank u wel. Ik geef het woord weer aan de voorzitter ..

De **voorzitter**: Ik kom nog terug op één klein onderdeel van het verhoor. U gaf aan dat u niet ging over de trein zelf en over de dienstregeling. Ik denk dat dat te begrijpen is; u bent toezichthouder op het totale bedrijf. Maar u gaat wel over het resultaat, over de vraag: kunnen we ons houden aan een concessie? Het is al een beetje aan de orde geweest, maar ik stel het nu iets scherper. Ik roep in herinnering dat de volledige vorige raad van commissarissen uiteindelijk is weggegaan op een afwijking van punctualiteitseis van 0,1%. Het is dus nogal een ding binnen de NS als je je niet aan de afspraken gehouden hebt. Ik kan mij dan voorstellen dat het voor een raad van commissarissen interessant is om te weten: kunnen we straks voldoen aan de concessieverplichtingen, met treinen die met zo'n risicoprofiel in de dienst worden gezet? Sterker nog, er wordt besloten om ze in de dienst te zetten terwijl er nog niet eens een proefbedrijf is en er nog geen trein is toegelaten. Kunt u vanuit uw toezichthoudende rol daar nog op reflecteren?

De heer **Meijer**: Ja. Wij hebben in 2012, eigenlijk het hele jaar door, de informatie die kwam uit de testen die gedaan werden op binnenkomende treinen gewogen met het oog op de vraag: kunnen we met deze trein datgene doen wat van ons wordt gevraagd in het kader van de concessieverlening? Eigenlijk tot het einde van dat jaar, begin 2013, stelden we vast: ja, dit kan. Dus inderdaad, wij hebben die afweging gemaakt.

De **voorzitter**: Maar ook met de ingebruiknameadviezen die mevrouw Bergkamp aan u voorhield, waaruit echt zorgen spraken? In een eerder verhoor heb ik aangegeven dat er een betrouwbaarheid van zo'n 20% tot 30% was. En in november was er nog geen verbetering zichtbaar. Dat zijn behoorlijk ingrijpende signalen. En dan toch de verwachting hebben dat de trein in de dienst kan worden gezet en dat daarmee aan de concessieverplichtingen kan worden voldaan ... Hoe duidt u dat nu?

De heer **Meijer**: Ik heb zojuist op eerdere vragen geantwoord dat die adviezen en documenten niet in de raad van commissarissen kwamen en naar ik gisteren begreep ook niet in de directie. Wat wel doorkwam – ik verval ik herhaling – was dat er problemen waren bij de introductie, maar dat die werden opgelost. Het zou een aantal maanden vergen voordat het goed verliep. Dat week ook niet af van de introductie van andere treinen,

bijvoorbeeld de sprinter, die één of twee jaar eerder met soortgelijke problemen begon en die na een paar maanden gestabiliseerd was. U moet het, denk ik, zo zien dat wij wel begrepen dat er veel viel op te lossen, maar niet dat ons gezegd werd: je moet er niet aan beginnen.

De **voorzitter**: Hebt u het gezien als een probleem van de treinen en de dienstregelingen waarvan u op de hoogte was? Of kijkt u naar zo'n dossier vanuit de vraag: kunnen wij straks de concessieverplichting nakomen? Hoe wordt zoiets opgepakt in een raad van commissarissen?

De heer **Meijer**: Vanuit de afweging van het eerste punt dat u maakte, beantwoord je in feite de vraag in het tweede punt. Gaan wij na ommekomst van een aantal maanden voldoen aan de concessieverplichting, zowel wat betreft de punctualiteit als de bedrijfszekerheid als het klantencomfort? Misschien moet ik er het volgende aan toevoegen. Gedurende 2012 hadden wij natuurlijk de verwachting dat AnsaldoBreda de nodige capaciteit zou inzetten om de aanloopproblemen snel en effectief op te lossen.

De **voorzitter**: Ja, maar dat was daarna pas. Dit zijn nog vooral problemen van de ingebruiknameadviezen, waarvan u zegt: ik snap het. U kende ze niet, maar dat waren de signalen. Dat ademt voor ons het dossier uit.

Daarom stellen wij u de vraag: als u dat ziet, hoe kijkt u daar dan naar, als toezichthouder?

Ik heb nog één vraag daarover. Als ik u, net zo indringend als mevrouw Bergkamp dat zojuist heeft gedaan, vraag of u eigenlijk niet vindt dat ... Nee, ik moet de vraag open stellen. Vindt u dat u volledig en voldoende geïnformeerd bent? Hebt u een afweging kunnen maken op basis van de juiste informatie op dat moment, als ik u zeg wat de informatie is die de commissie tot zich heeft kunnen nemen?

De heer **Meijer**: Ja. Ja, ik denk het wel. Ik denk dat wij er als raad van commissarissen op konden en mochten vertrouwen dat als degenen die in de testfase de kennis hebben om te beoordelen of een trein veilig en bedrijfszeker is, uiteindelijk niet tot een negatieve conclusie kwamen, wij die moesten volgen.

De **voorzitter**: We gaan naar het laatste onderdeel. Dat is wat meer beschouwend. Als ik u heel concreet de vraag stel wat er volgens u is misgegaan bij het realiseren van het vervoer over de HSL-Zuid, wat is dan uw antwoord?

De heer **Meijer**: «Veel». Als je uiteindelijk en over zo veel jaren niet slaagt in je doel om een werkende trein te krijgen, is er veel misgegaan waar je je ook voor moet schamen dat het zo is gebeurd. Het is natuurlijk een ongelofelijk negatieve uitkomst van een proces waar ontzettend veel mensen zich voor hebben ingespannen, allemaal met goede bedoelingen, maar met een negatieve uitkomst. Ik voel mij daarvoor verantwoordelijk. In die zin, als algemeen gevoel, mijn antwoord op uw vraag wat er is misgegaan.

Ik denk dat een paar dingen heel belangrijk zijn, ook voor de toekomst. Eén. Als je aan zoiets begint, maak dan aan de voorkant heel heldere, duidelijke afspraken. Begin niet aan iets waar je gaandeweg nog onderdelen van moet regelen. Dat was wat er in 2001 gebeurde. We zijn jaren bezig geweest om dat soort vraagstukken op te lossen. Dat is één ding: maak goede afspraken.

Twee. Kijk hoe de belangen van de verschillende deelnemers aan het geheel zich verhouden. Een van de problemen in de samenwerking tussen de NMBS, de Belgische spoorwegen, en de NS was dat ze er met verschillende belangen in zaten. Dat wreekt zich op enig moment.

De **voorzitter**: En intern, waar mevrouw Vos u naar vroeg? U hebt het nu over de verschillende belangen van de Nederlandse Spoorwegen en de Belgische Spoorwegen. Mevrouw Vos vroeg u eerder naar de interne belangen: HSA, NSFSC, de Ierse dochter en de andere bedrijfsonderdelen.

De heer **Meijer**: Ik denk dat je kunt vaststellen dat intern binnen NS ook nog wel wat meer samenwerking geboden is. Maar dat vind ik eigenlijk van ondergeschikt belang ten opzichte van die samenwerking over de grens, met de Belgen. Want die was gewoon van meet af aan niet goed geregeld.

Drie. Het geheel overziend, denk ik dat er in dat omvangrijke project – een nieuwe baan, een nieuwe trein, nieuwe concessieverhoudingen, nieuwe veiligheidsspecificaties die nog nergens uitgetoet waren – geen regisseur was. Dan zie je in de aanloop dat ieder van de partijen in feite bezig is om zijn eigen rol in te vullen en zijn eigen belang te dienen. Dat kan ook niet anders, denk ik. Er is geen alles overkoepelende partij, een regisseur die uiteindelijk al die belangen aan elkaar knoopt.

De **voorzitter**: Waar zou die rol hebben moeten liggen, denkt u?

De heer **Meijer**: In de publieke sfeer, denk ik. Dit is alleen maar in te vullen vanuit een publieke verantwoordelijkheid. Ik zie het althans niet bij een van de commerciële partijen liggen.

Dan een vierde punt. Ik denk dat de conclusie achteraf moet zijn – we hebben het er net uitvoerig over gehad – dat je bij de introductie van nieuwe zaken, of dat nou ERTMS is of een nieuwe trein, iets achter de hand moet hebben voor een situatie waarin je niet bereikt wat je eigenlijk nodig hebt en verwacht hebt. Dat is een les die je uit dit uitvoerige traject moet trekken.

De **voorzitter**: Dat laatste zou dan de NS-les moeten zijn.

De heer **Meijer**: Dat zou de NS-les moeten zijn, maar misschien toch ook wel een les voor de politiek. Door de procedure van aanbesteding zijn we in heel andere verhoudingen met elkaar gekomen; we hebben daar eerder over gesproken. Daarbij is als het ware die regisseur uit beeld geraakt. In de verhoudingen zoals we die oorspronkelijk kenden tussen de Staat en de NS, was het heel duidelijk dat voor dit soort situaties de leiding en het initiatief bij de Minister van Verkeer en Waterstaat lag. Maar in deze procedure ging die in een andere rol de concessievoorwaarden en -uitgangspunten beschermen. Ik begrijp dat volkomen, maar zeker tot 2008 werd er geen gemeenschappelijk probleem gevoeld tussen de Staat en de NS en de HSA. Dat veranderde pas toen Minister Schultz kwam, die zei: «we hebben samen een probleem». Het was intussen in haar begroting ook volstrekt duidelijk geworden dat als de HSA niet op gang kwam, zij voor een heel groot probleem zou komen te staan. Toen zijn we stapsgewijs gaan werken aan een gemeenschappelijke invulling van de oplossing.

De **voorzitter**: En was dat misschien ook omdat deze Minister voor het eerst de stukken van de NS kreeg en doorhad wat het echte probleem was?

De heer **Meijer**: Dat heeft ongetwijfeld een rol gespeeld, maar ook dat is weer verbonden met wat ik zojuist concludeerde. Op het moment dat je uit de fase treedt waarin iedereen opkomt voor zijn eigen belang en je bereid bent om een gemeenschappelijk probleem gemeenschappelijk op te lossen, krijg je heel andere processen in beweging.

De **voorzitter**: Dan toch een misschien flauwe vraag. Wat vindt u ervan dat er na zo veel jaren geen hogesnelheidslijnbenutting is op de manier die ons voor ogen stond, maar dat de vervoersrechten nog steeds bij de NS liggen en dat er wel over de lijn gereden wordt, hoewel niet door materiaal van de NS zelf? Er zijn allerlei samenwerkingsverbanden om toch iets te doen met die waardevolle lijn. Wat vindt u ervan dat de NS in die zin niet haar deel heeft gekregen van het nadeel dat het niet is uitgekomen zoals het was bedacht?

De heer **Meijer**: Pardon?

De **voorzitter**: Het nadeel heeft de NS nu niet gevoeld. U zegt dat ze een deelverantwoordelijkheid had, maar ze heeft wel alles binnen.

De heer **Meijer**: Ja, maar daar wordt ook een prijs voor betaald.

De **voorzitter**: Die is?

De heer **Meijer**: De huidige concessieprijs. De NS moet de komende tien jaar 2,4 miljard opbrengen voor de gecombineerde concessie. Dat vraagt om een heel forse inspanning. De NS heeft zich gecommitteerd aan een groot bedrag aan investeringen, zo rond de 7 miljard, voor allerlei nieuwe activiteiten: beter rijden, meer comfort, verbetering van stations, vult u maar in. Het is juist dat er een probleem voor de NS is opgelost. Er is ook een probleem voor de Staat opgelost, want er zou een groot tekort ontstaan zijn als deze oplossing niet was bereikt. Dat tekort gaat in de richting van bijna 2,5 miljard. Dat zou het de Staat gekost hebben als we deze oplossing niet hadden bereikt. Ik denk dus dat er ergens de middenweg gevonden is tussen zowel de voordelen als de nadelen.

De **voorzitter**: Als Verkeer en Waterstaat eerder bij u als raad van commissarissen op de deur had geklopt voor informatie, had u die informatie dan gegeven, waardoor misschien eerder een oplossing was gevonden?

De heer **Meijer**: Ja, want ik zou wel tegen ze gezegd hebben: dan moeten we ook samen praten; niet alleen over wat in de boeken van de NS staat, maar ook over wat de oplossingen zijn die we moeten bereiken.

De **voorzitter**: Dus toch weer dat «maar op onze voorwaarden». Dat hoor ik u eigenlijk gewoon zeggen. Die zin komt er meteen na, bijna een reflex.

De heer **Meijer**: Nee, dat is niet «op onze voorwaarden», want de oplossingen zouden niet op onze voorwaarden zijn.

De **voorzitter**: Maar zo klinkt het toch? Als de overheid, ofwel in de figuur van de Minister van Verkeer en Waterstaat dan wel I en M, ofwel in de figuur van de Minister van Financiën op de deur van de raad van commissarissen had geklopt en gevraagd «geef ons de informatie, want we zien een groot probleem, jullie vragen ons om probleem dat op te

lossen, maar geef ons dan informatie», had u die deur dan opengedaan en een pakket gegeven of niet?

De heer **Meijer**: Mevrouw, ik heb u aan het begin van de zitting gezegd dat ik vind dat in dit soort verhoudingen volkomen transparantie geldt. Dus: ja.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **Meijer**: Maar mag ik daar misschien toch een bijzin aan toevoegen? Maar niet om allerlei bedrijfsgevoelige informatie te laten circuleren en passeren, dus wel binnen een afspraak dat we dan ook over de consequenties van het verstrekken van die informatie met elkaar een gesprek krijgen.

De **voorzitter**: Ik ben zo opgevoed dat als ik «ja maar» tegen mijn moeder zei, mijn moeder zei: dat is nee. Ja maar is nee.

De heer **Meijer**: Nee, nee, nee. Niet in dit geval.

De **voorzitter**: Oh, in dit geval is het anders.

De heer **Meijer**: Als je de geschiedenis goed bekijkt, zie je dat het is gekanteld in 2010. We hebben dat zojuist vastgesteld. Toen bleek er een situatie bereikt dat de Staat en HSA over alle informatie konden beschikken. Maar dat was binnen een agenda waarin we naar oplossingen zochten.

De **voorzitter**: We hebben nog even teruggekeken naar de notulen van de raad van commissarissen. We zien in ieder geval in 2010 wat citaten waarin u zich afvraagt wat uw voorgangers toch bewogen heeft, omdat de gegevens niet helemaal juist waren en de biedingen niet helemaal klopten. Over de informatie hebt u ook het een en ander gezegd. Dat zag u dus op dat moment wel. En u zegt nu: op zo'n moment is volledige transparantie nodig, dan kom je tot een oplossing. En dat werd heel helder in 2010.

De heer **Meijer**: Ja.

De **voorzitter**: U zei net het een en ander over de financiën. Wat de commissie af en toe gevoeld heeft in de verhoren de afgelopen dagen, is dat het soms bijna een verdelingskwestie werd. Of de concessie gaat naar beneden, en wat betekent dat dan voor het dividend, of de andere kant op. Eigenlijk is het iedere keer een soort verdeling geweest van het geld. In de kern is het bijna een verdelingsissue. Mevrouw Vos gaf een heel mooi voorbeeld: het ging van broekzak naar vestzak-broekzak. Die opmerking gaan we onthouden. Maar is het in de kern niet gewoon één grote verdelingssessie geweest?

De heer **Meijer**: Ja, uiteindelijk wel. Wat aan de een werd toegekend, kon niet naar de ander gaan. Dat is juist. De druk voor de HSA en de NS is in die situatie dat we zowel naar de aandeelhouder als naar de concessieverlener een faire verhouding hebben. En we kunnen maar één keer uit opbrengsten betalen. Wat we aan concessiemiddelen betalen, kunnen we dus niet als dividend uitkeren.

De **voorzitter**: En wie is daar uiteindelijk de dupe van? Zou ik mogen zeggen dat de reiziger de dupe is van deze verdelingskwestie?

De heer **Meijer**: Nee, dat geloof ik niet. Dat zou het geval zijn geweest als er een onmatig groot bedrag op de concessie of voor het dividend werd uitgekeerd. Maar dat is niet zo. De NS is een scherp gepositioneerd bedrijf, dat na de afdrachten die ze moet doen voor concessie en de gebruiksvergoeding nog net een marge overhoudt waaruit dividend kan worden betaald en waarmee nieuwe investeringen kunnen worden gedaan. Het is een heel transparant proces. Ik geloof dat de reiziger recht heeft op goed georganiseerd en veilig openbaar vervoer tegen een betaalbare prijs. Daar is de hele operatie op gericht.

De **voorzitter**: Maar de reiziger is op dat punt wel echt tekortgekomen, gelet op de vertragingen en op het beoogde vervoer dat niet tot stand is gekomen. Kunt u daar een slotwoord aan wijden?

De heer **Meijer**: Wat betreft het deel van de internationale verbindingen is de reiziger tekortgekomen. We zijn er, denk ik, wel redelijk in geslaagd om het binnenlandse deel van de hsl op gang te krijgen. Er zijn allerlei initiatieven in voorbereiding om dat uit te breiden. Mijn slotwoord op dit punt zou zijn dat we met elkaar ernstig tekortgeschoten zijn – dit heb ik al eerder gezegd – om datgene te realiseren wat in het vooruitzicht was gesteld. Ik kan daar maar één ding op zeggen: er passen verontschuldigungen voor dat dit gebeurd is. Dat was niet goed. Daar moeten we van leren.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Sluiting: 13.25 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 29 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: mevrouw Schultz van Haegen (Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat/Minister van Infrastructuur en Milieu), die wordt bijgestaan door de heer Strelczyk.

Aanvang: 14.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt mevrouw Schultz van Haegen de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mevrouw Schultz van Haegen. Nadat u al in de periode 2002–2007 Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat was geweest – de aanleg van de HSL-Zuid-infrastructuur hoorde toen nog niet tot uw portefeuille – werd u in 2010 Minister van Infrastructuur en Milieu. Toen is er een omslag gemaakt, met een nieuwe naamgeving en ook een nieuwe inhoud voor het ministerie. Van 2010 tot november 2012 had u het spoordossier in uw portefeuille. Na de kabinetswissel droeg u het

spoordossier over aan Staatssecretaris Mansveld.

In dit verhoor stellen wij u een aantal vragen over de volgende onderwerpen: het onderhandelakkoord, de toelating van de Fyra, de samenwerking met de Belgische staat en de Belgische spoorwegen, de NMBS, de start van de commerciële dienst van de Fyra en het alternatieve vervoer dat uiteindelijk is beoogd. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Op 14 oktober 2010 nam u de portefeuille over van uw voorganger, Minister Eurlings. Waarschuwde hij u nog ergens specifiek voor, bij een overdrachtsmoment of zo?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Bij zo'n overdrachtsmoment krijg je altijd het officiële overdrachtdossier. Daarin was niets opgenomen over HSA-problematiek. Er is dan ook altijd nog een persoonlijk gesprek, maar dat is zeer beperkt. Ik heb nog eens teruggedacht, maar met 99% zekerheid kan ik zeggen dat we het niet over dit onderwerp hebben gehad.

De heer **Elias**: Over die overdracht gesproken, u wordt Minister in het tweede kabinet-Rutte. Dan is er ook een moment van het verdelen van de portefeuilles. Staatssecretaris Mansveld gaat het spoor doen. Wat was daarvoor eigenlijk de reden?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Er was geen specifieke reden, anders dan dat ikzelf zowel als Staatssecretaris als in mijn hoedanigheid van Minister deze portefeuille een tijdlang had gehad. Op een gegeven moment bekijk je waar je hart het meeste ligt. Wat wil je het liefste doen? Ik had de behoefte om de waterportefeuille weer te krijgen. Dat heeft erin geresulteerd dat de spoorportefeuille naar de Staatssecretaris ging.

De heer **Elias**: Ik vraag het omdat in de pers wel gesuggereerd is dat u zag dat het, op zijn zachtst gezegd, een naar en ingewikkeld dossier was en dat dat de reden was dat het ineens bij de Staatssecretaris in de portefeuille zat.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik hoop dat deze enquête zal bewijzen dat ik op dat moment niet wist wat er zou gaan gebeuren met het materieel en dat dat dus niet de reden was. Misschien is het daarom ook wel mooi dat deze enquête er is. Een spoordossier is altijd een ingewikkeld dossier, maar als Staatssecretaris heb ik het ook gehad en als Minister eveneens. Maar dit geldt voor veel meer van onze dossiers. We zijn er ook om problemen op te lossen.

De heer **Elias**: Snel na de overdracht, we zitten dan na oktober 2010, kreeg u het bericht dat de financiële situatie van High Speed Alliance (HSA) was verslechterd. Dat was een dochteronderneming van NS. NS was voor 95% eigenaar. HSA was verantwoordelijk voor het vervoer over de hogesnelheidslijn. Waar zag u de grootste risico's?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ongeveer twee weken na mijn aantreden kreeg ik het bericht dat HSA als organisatie op omvallen stond omdat de businesscase die ooit gemaakt was, niet overeenkwam met de realiteit van die tijd en dat NS als organisatie op hetzelfde moment investeringen wilde doen. Voor mij was dat een reden om meteen alert te worden en vooral angst te hebben voor discontinuïteit van het reizigersvervoer en een financieel probleem voor het infrafonds.

De heer **Elias**: Was u duidelijk hoe diep en zwaar die problemen waren?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, dat werd mij meteen duidelijk.

De heer **Elias**: En waarom konden of wilden de NS en HSA zelf niet met een oplossing voor hun financiële problemen komen? De NS was de moeder van HSA.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: U moet het als volgt zien. NS heeft als aandeelhouder het Ministerie van Financiën. Er waren ook afspraken over hoeveel NS garant mocht staan voor de organisatie HSA. Dat was niet voor een oneindig bedrag. Ik denk dan ook dat NS niet alleen kon beslissen dat zij de HSA-organisatie financieel in stand zou houden.

De heer **Elias**: Waarom denkt u dat? Het bedrijf zat op zich redelijk goed in de slappe was. Er werd verdiend; op dat moment althans. Zo'n bedrijf moet zijn eigen dochter maar zien te redden. Dat zou je ook kunnen denken.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nu ja, dat was ook mijn houding. Ze kwamen bij ons om te zeggen dat ze een probleem hadden en dat de businesscase die ooit was gemaakt, niet meer overeenkwam met de werkelijkheid. Mijn idee was ook: dan los je dat zelf maar op.

De heer **Elias**: En toen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Zoals u weet, heb ik gezegd: dan gaan we er onmiddellijk mee aan de slag. Het is natuurlijk niet zomaar een boodschap die je te horen krijgt, namelijk dat zo'n organisatie – het was toen oktober 2010 – medio 2012 zou komen om te vallen. We hebben

gezegd: jullie moeten ons alle gegevens geven over de oorspronkelijke businesscase en de huidige businesscase; vervolgens gaan we met elkaar in gesprek over de manier waarop we het gaan oplossen, maar u staat wel aan de lat.

De heer **Elias**: Maar in eerdere stadia had bijvoorbeeld Minister Zalm bij soortgelijke verzoeken gezegd: nee, wij bewegen niet, het is het probleem van de NS en van HSA; ze lossen het zelf maar op.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik heb toen ook gereageerd dat HSA al vele jaren had aangegeven dat de businesscase waarschijnlijk niet haalbaar was en dat in de jaren daarvoor ervoor gekozen was om daar geen definitieve oplossing voor te verzinnen. Dat had natuurlijk wel gekund. Er is of niet op gereageerd, of er is uitstel van betaling gegeven. Mijn inschatting op dat moment in oktober 2010 was dat het onvoldoende zou zijn om het probleem te negeren, om het terug te duwen, maar dat er echt een reële oplossing gezocht moest worden voor een vraagstuk dat er al heel lang zat aan te komen.

De heer **Elias**: U kreeg dat probleem op tafel. Wat was toen uw reactie op wat uw voorgangers hadden gedaan, op hoofdlijnen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Mijn primaire reactie was: als dit al zo lang bekend is, waarom is er dan niet eerder tot een oplossing gekomen?

De heer **Elias**: En wat was het antwoord op die zelf gestelde vraag?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het antwoord vanuit de organisatie was dat er door de NS nooit gegevens beschikbaar waren gesteld over de zwaarte van de problematiek.

De heer **Elias**: Vond u dat geen raar antwoord?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik zou zelf zeggen dat je bij een uitstel van betaling kunt zeggen: ik doe dat alleen als ik volledig inzicht in de gegevens krijg.

De heer **Elias**: Uw voorganger had eind 2008 een memorandum van overeenstemming, zoals we het maar zullen noemen – kort gezegd: memorandum – gemaakt. Dat was samen met de NS en HSA afgesproken. Artikel 14 van dat memorandum bevat een bepaling die hier al een paar keer is besproken, namelijk dat HSA, als er opnieuw discontinuïteit dreigt en het dus fout dreigt te gaan met HSA en dat – gelet op wat u hiervoor zei, is dat niet onbelangrijk – op basis van geverifieerde cijfers ook daadwerkelijk komt vast te staan, een brief schrijft waarin zij dat aangeeft en dat de Staat dan binnen de kaders van de wijzigingsprocedure de concessievergoeding zal verlagen. Dat werd gezien als een vrij harde afspraak. Speelde dat memorandum, en met name dat artikel, een rol in het feit dat NS en HSA zich tot de Staat wendden voor een oplossing?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat zou u aan hen zelf moeten vragen. Voor mij speelde het artikel geen rol. Ik kende het artikel niet en in de gesprekken die ik ben aangegaan met HSA en daarna met NS, heb ik dit artikel ook nooit onder ogen gekregen van hen. Ik heb het dus ook niet meegenomen in de gesprekken die ik met hen heb gevoerd.

De heer **Elias**: Voor u was het zeker geen leidend uitgangspunt, zo van «we moeten straks allerlei financiële problemen oplossen en dan kan ik beter nu een deal sluiten»?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, integendeel. Mijn eerste reactie was: jullie hebben ooit een deal afgesproken in het verleden en dan moeten jullie het ook zelf zien op te lossen. Zo zijn we onze gesprekken begonnen en niet met de gedachte dat de oplossing aan onze kant zou moeten liggen.

De heer **Elias**: Maar u begon wel enigszins te schuiven en mee te denken aan een oplossing. Welke oplossingsrichtingen werden toen overwogen? Welke richting ging het op?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik zou het niet «schuiven» willen noemen. Uiteindelijk moet je natuurlijk reëel zijn. Als een organisatie op omvallen staat omdat zij financieel het bedrag niet binnen kan krijgen dat zij ooit geraamd heeft, en je tegelijkertijd wilt zorgen voor continuïteit zodat het door jou geplande reizigersvervoer niet in gevaar komt, dan zul je toch moeten meedenken. Toen hebben we gedacht: welke oplossingen zijn er nu? Volgens mij was dat ook uw vraag. Toen zijn we met een zestal potentiële oplossingen gekomen die we vervolgens zijn gaan verkennen.

De heer **Elias**: Kunt u ze kort noemen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja. De eerste is helemaal niets doen en het gewoon failliet laten gaan en vervolgens met andere partijen in zee gaan of misschien maar niets meer doen op het spoor. De tweede oplossing bestaat eigenlijk uit twee delen. Je komt gedeeltelijk tegemoet aan de wens om de gebruiksvergoeding te verlagen door bepaalde omstandigheden in aanmerking te nemen, bijvoorbeeld de invoering van het ERTMS. Dat moet je doen binnen de eisen van de Europese Unie met betrekking tot staatssteun. Er waren twee varianten waarmee je meer dan wel minder kon doen en meer of minder zaken kon meenemen. De derde is het toevoegen van de hsl aan het hoofdrailnet, de integratie dus, die uiteindelijk deel van de oplossing is geweest. De vierde is alsnog weer onderhands aanbesteden, aan de NS, de dochter van de NS of misschien aan een derde partij. Dan zou Deutsche Bahn het meeste voor de hand liggen. De vijfde is überhaupt concurrentie op het spoor mogelijk maken. Ik zei net dat er zes opties waren, maar zoals ik ze nu noem, in delen opgedeeld, waren het er vijf.

De heer **Elias**: En wat werd het?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Uiteindelijk is het een combinatie geworden van een gedeeltelijke verlaging van de gebruiksvergoeding en een samenvoeging van de hsl-concessie en de hoofdrailnetconcessie.

De heer **Elias**: Want alleen de concessievergoeding verlagen was onvoldoende.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat was, zoals ik het inschatte, onvoldoende, want dan zou je misschien op 20 of 30 miljoen verlaging kunnen zitten en zat er nog een groot gat tussen de businesscase die in 2001 was gemaakt en de businesscase die in 2010 is gemaakt. Zoals u weet, heeft de Boston Consulting Group (BCG) ook een inschatting gemaakt van wat een reële opbrengst was voor het vervoer over de hsl-lijn. Er zat gewoon

een heel groot verschil tussen die inschatting en de eerdere inschatting die was gemaakt.

De heer **Elias**: En er waren ook nog allerlei verder niet en detail uit te werken juridische problemen, want je ging al snel in de richting van staatssteun.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat klopt, ja.

De heer **Elias**: Dan wordt er een oplossing gevonden. De hsl-concessie, dus het recht van HSA om die hogesnelheidslijn te mogen exploiteren, wordt geïntegreerd in het kernnet. NS mag dus beide belangrijke dingen exploiteren, in elkaar schuiven. Voor hen heeft dat ook synergetische voordelen, zoals dat dan zo mooi heet. Was de NS door deze oplossing wel bereid om tot 2015 garant te staan voor HSA?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Onder andere door deze oplossing.

De heer **Elias**: En zonder die integratie niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Zo hebben we het niet bekeken. Ik heb vooral gekeken vanuit het belang van de belastingbetaler en dat van de reiziger. Met welke van die verschillende varianten zorg je voor continuïteit van het reizigersvervoer? Als je bijvoorbeeld opnieuw moet gaan aanbesteden, kun je zomaar twee jaar lang zonder reizigersvervoer zitten. Een andere vraag, met het oog op de belastingbetaler, is hoe je ervoor zorgt dat het Rijk zo min mogelijk geld hoeft bij te leggen, geld dat weer ergens anders geschrapt moet worden. Dat was het uitgangspunt. Het integreren van het hooftrailnet met het hsl-net betekent voor NS dat zij hiermee voordeel kan behalen. Je kunt je dienstverlening immers beter organiseren als je met beide lijnen aan de slag bent. Door dat voordeel konden ze meer bijdragen.

De heer **Elias**: Maar bij die gekozen oplossing – ik zeg het een beetje ruw – werd bijna tussen neus en lippen door de concessie voor het hoofdrailnet tot 2025 in één moeite door onderhands aan de NS gegund.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Er stond ook in het regeerakkoord dat een onderhandse aanbesteding zou moeten plaatsvinden van het hoofdrailnet. Dat zou dus sowieso al plaatsvinden. De vraag is alleen of dat op dat moment moest gebeuren of in een aparte discussie. We hebben het erbij betrokken en we hebben toen ook gezegd: dan bent u nu als NS verder ook verantwoordelijk voor alle andere vraagstukken die zich nog gaan voordoen, financieel.

De heer **Elias**: Weet u nog wanneer de integratie van beide concessies als oplossing op tafel kwam?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik denk ergens in de zomer ... Even kijken ... Ik ben hiermee in oktober geconfronteerd. Vervolgens ben ik naar de Kamer gegaan. Verschillende oplossingsrichtingen zijn ergens in mei of juni of misschien al wat eerder met mij besproken. In de tussentijd zijn we steeds gaan verkennen welke oplossing het beste zou uitwerken. Ze hebben allemaal een rol gespeeld in de onderhandelingen, maar uiteindelijk kwam voor de zomer de integratie met het hoofdrailnet als meest wenselijke naar voren. Vanaf dat moment zijn we daar verder naar gaan kijken. Uiteindelijk moesten we ook rekening houden met Europa. Er

waren immers discussies over de vraag of je spoor nu wel of niet moet aanbesteden. Dat speelde allemaal tegelijkertijd.

De heer **Elias**: Maar er was al zo'n driekwart jaar verstreken sedert de dag dat u het departement binnenstapte. Dat rechtvaardigt de vraag of u aanvankelijk wellicht geen voorstander was van integratie. Het duurde immers even voordat het zover was.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik ben een liberaal. Ik vond het heel mooi dat de hsl gewoon was aanbesteed. Het kan dat het dan wordt gewonnen door een staatsbedrijf, maar het was wel een aanbesteding geweest. Iedereen op de markt had de mogelijkheid gehad om te bieden. Om een lijn die ooit is aanbesteed dan toch weer samen te voegen met een hoofd railnet, waardoor van aanbesteding geen sprake meer is, doet een liberaal natuurlijk wel eventjes pijn. Het was dan ook niet mijn eerste voorkeursoplossing. Tegelijkertijd moest ik ook verstandig nadenken over de vraag wat goed is voor de belastingbetaler en voor de reiziger. Deze optie was toch de beste oplossing voor de reiziger en de belastingbetaler, financieel en qua continuïteit. Daarom heb ik ervoor gekozen. Ik heb het ook zo gezegd in de Tweede Kamer: eigenlijk past het niet echt in mijn streven om dit soort lijnen aan te besteden, maar dit is toch de beste oplossing.

De heer **Elias**: U noemde de reiziger en de belastingbetaler, maar de heer Meijer zei net in zijn verhoor: mevrouw Schultz kwam in haar begroting ook voor een enorm probleem te staan als HSA zou omvallen, want jarenlang vielen de inkomsten weg. Dat liep op tot, wat was het, 500 of 600 miljoen. U zou dan aanlopen tegen een leeg infrafonds, waar u wellicht allerlei asfaltdingen mee zou willen doen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, maar degene die ervoor zorgt dat de begroting wordt gevuld, is de belastingbetaler. Als het Rijk 2,4 miljard heeft ingeboekt aan opbrengsten uit gebruiksvergoedingen voor de hsl, waarvan vervolgens projecten worden gerealiseerd – andere spoorprojecten en andere projecten binnen het infrafonds – zou het tragisch zijn als dat zomaar moet worden geschrapt vanwege het sluiten van een verkeerde deal. Ik heb dan ook geprobeerd om dat bedrag zo veel mogelijk te minimaliseren.

De heer **Elias**: U zei: ik was liberaal. In 1999 had het toenmalige kabinet er bewust voor gekozen om de hogesnelheidslijn en het hoofd railnet niet te integreren, maar de hsl als een aparte concessie aan te besteden, onder meer vanwege die ingezette liberalisering. En dan kwam u als liberale Minister dat liberale gedachtegoed even de nek omdraaien!

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, ik heb net gezegd: geheel contre coeur. Maar uiteindelijk ben je als Minister niet alleen een liberaal, je moet ook nadenken over het algemeen belang, het brede belang, en daarbij alle aspecten betrekken. Voor mij gold dat het minimaliseren van de financiële schade voor het Rijk en het maximaliseren van de dienst die je de reiziger kunt leveren, vooropstonden.

De heer **Elias**: We mogen dus vaststellen dat u zich ervan bewust was dat u met die integratie van de hsl en het hoofd railnet afstand nam van eerder ingezette beleidslijnen om dat juist niet te doen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, al was ik me er op dat moment niet van bewust dat dat ook in 1999 zo specifiek aan de orde was geweest. Ik wist dat het ooit was aanbesteed. De discussie over de relatie met het verleden is later op gang gekomen.

De heer **Elias**: Over dat onderhandelakkoord en de precieze inhoud komen we nog te spreken, maar ik spring nu even naar het einde daarvan. Kreeg de NS met dat onderhandelakkoord niet alsnog hetgeen zij al jaren wilde, namelijk het vervoersrecht op de hogesnelheidslijn én het hoofdrailnet, geen concurrentie en korting op de concessie c.q. de gebruiksvergoeding? Waren ze uiteindelijk niet spekkoper?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Wat mij betreft niet. Ze moesten nog steeds dezelfde diensten leveren als in 2001. We zijn uiteindelijk van vijf Fyra-treinen naar vier gegaan, een minder dus. Maar dat is nog hetzelfde gebleven. Ik heb het dan over het onderhandelakkoord, hè. Later is dat natuurlijk veranderd. Financieel gezien droegen ze ook nog steeds meer bij dan ze oorspronkelijk hadden gewenst. Maar de integratie is inderdaad een onderdeel dat, als je terugkijkt, hetzelfde is als in het verleden.

De heer **Elias**: Vond u niet dat ze daarmee werden beloond voor het slechte gedrag van al die jaren? Ik doel op de cijfers die ze niet geleverd hadden, waarmee de businesscase, dat ondernemingsplan, niet goed genoeg kon worden behandeld. Ik bedoel dan met name de onderliggende cijfers bij dat ondernemingsplan. Jarenlang hebben ze niet gedaan wat de overheid, de Staat, wilde en dan gaan ze er toch met de hoofdprijs vandoor.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik zou het geen beloning willen noemen. Misschien hebben ze op dit punt gekregen wat ze toen ook hadden voorgesteld, maar ik kan me niet voorstellen dat dit een geregisseerde strategie is geweest. Voor mijzelf gold op dat moment ... Ik werd geconfronteerd met een probleem dat er al jarenlang lag. Dat moest worden opgelost, en wel zodanig dat de continuïteit van het reizigersvervoer niet in gevaar kwam. De beste oplossing was integratie. Voor mij zat daar geen enkele beloningsgedachte achter, daar zat voornamelijk de gedachte achter dat dit financieel het Rijk het minst zou schaden en de reiziger het beste zou uitkomen.

De heer **Elias**: Beseftte u wel dat als HSA de verplichtingen niet zou nakomen – wat uiteindelijk ook gebeurde – de handhaving op de hsl-concessie problematisch zou worden omdat daarmee ook de geïntegreerde concessie, dus het totaal, onder druk zou komen te staan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Kunt u nog een keer zeggen wat u bedoelt?

De heer **Elias**: Het werd aan elkaar geknoopt. Als het fout zou gaan of moeilijk zou gaan op die hogesnelheidslijn, kwam ook het totaal onder druk te staan.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Oké, zo. Bij de integratie van het hoofdrailnet en het hsl-net is gewoon afgesproken wat er bediend zou moeten worden en met welke punctualiteit dat zou moeten gebeuren. Je kunt daar gewoon op toezien en handhaven.

De heer **Elias**: Waren er juridische risico's verbonden aan het integreren van beide concessies en het onderhands gunnen van die vervolgens geïntegreerde concessie?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: We hebben heel veel juridisch onderzoek moeten doen, om meerdere redenen. We hebben eerst gekeken of er een langere termijn was waarop de hoofdrailnetconcessie onderhands gegund zou kunnen worden. We hebben daarover ook informeel gesproken met de Europese Commissie. Immers, hoe langer je het doet, hoe gunstiger de voorwaarden voor NS kunnen zijn.

De heer **Elias**: Informeel met de Europese Commissie?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

De heer **Elias**: Wie deed dat?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat is gewoon ambtelijk gebeurd. In Europees verband speelde op dat moment juist liberalisatie van de markt. Daar is ook het signaal gekomen dat een vijftienjarige concessie gewoon geen haalbare kaart zou zijn, maar een tienjarige wel. De discussie in Europa was toen immers nog niet afgerond. Dat loopt een beetje op met de invoering, waarschijnlijk, van liberalisatie ergens in 2023.

De heer **Elias**: U won toen ook adviezen van de landsadvocaat in.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ook dat, over staatssteun bijvoorbeeld.

De heer **Elias**: Als ik ze ruw samenvat, zeg ik als juridische leek dat er allemaal mitsen en maren waren en juridische plussen en minnen. Maar diepgaande juridische adviezen leidden uiteindelijk tot de conclusie: het kan. En: elk scenario heeft lelijke risico's, dit ook. Het kon dus, het was een heel smal paadje.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik heb het niet als een heel smal paadje ervaren. We hebben inderdaad veel advies moeten inwinnen over staatssteun en over beëindiging van concessies. Er waren natuurlijk nog andere partijen die ook een bod hadden gedaan. Je wilt het op zo'n moment ook fair doen en anderen niet in het nadeel brengen. Je moet je daarover dus laten adviseren. De variant die we uiteindelijk gekozen hebben, had de steun van de landsadvocaat.

De heer **Elias**: Kan een aantal van de juridische risico's zoals die werden geschetst, zich op dit moment nog steeds verwezenlijken?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik weet dat de Europese Commissie nog brieven over en weer heeft geschreven over de onderhandse aanbesteding, maar ik weet niet in welke fase dit nu zit.

De heer **Elias**: Ik doel meer op het feit dat er op dit moment nog een procedure loopt die is aangespannen door de Federatie Modaliteitsbedrijven Nederland, een concurrent van de NS. Die betwist dat het kernnet zonder aanbesteding naar de NS kon.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik ken die zelf niet, maar die zal misschien in de periode na mij zijn aangespannen. Maar je loopt altijd een risico als je besluit om iets anders in te richten dan het voorheen was.

Nogmaals, we hebben advies ingewonnen en ik denk ook dat we een open en transparant proces hebben gevolgd. Ik heb ook in de Kamer uitgelegd hoe alles is gelopen. Het is, denk ik, aan anderen om te bekijken of ze wel of niet hierop juridisch nog willen terugkomen.

De heer **Elias**: Ik kijk even naar mijn collega Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Ik ga nog even op dit laatste door. Ging u met het onderhandelakkoord niet tegen de ontwikkelingen van de Europese spoormarkt in?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, dat heb ik net eigenlijk ook al gezegd. In Europa was sprake van verdere liberalisering. Er was discussie of in de toekomst niet alle spoorvervoer moest worden aanbesteed. Ondertussen deden wij een onderhandse aanbesteding. Daarover voert mijn opvolgster nu ook veel gesprekken in Europa, met de Commissie. Is dat te allen tijde verstandig?

De heer **Van Gerven**: Wat was nu vanuit Europeesrechtelijk perspectief het doorslaggevende argument om daar toch van af te wijken?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Voor ons was het argument dat je afhankelijk wordt van allerlei andere aanbieders, internationaal, als je gaat aanbesteden. Hoeveel zijn dat er eigenlijk? In eigen land zijn er niet veel partijen die die marktrollen kunnen vervullen. Ik denk zelfs dat je kunt zeggen dat daar geen partijen zijn. Immers, wie anders dan de NS zou die rol kunnen vervullen? Er zijn natuurlijk wel aanbieders die kleine stukjes kunnen doen. Daar is ook over gesproken bij de decentralisatie van het spoor, maar het hele hoofdrailnet is een enorme klus. Dan kom je al snel in de situatie terecht dat Deutsche Bahn of de Fransen hier in Nederland de treindienst gaan runnen. Ik vind dat je je moet afvragen of je niet eerst meer markt moet hebben voordat je overgaat tot het openen van de markt. Maar voor mij was dat niet de reden. De reden om te integreren had veel meer te maken met de baten die we als land daarbij hadden.

De heer **Van Gerven**: Zeker, dat hebt u geschetst. Wat u zojuist schetste was de motivatie van de landsadvocaat.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nou, dat is wat wij in Europees verband steeds aangeven, nu nog.

De heer **Van Gerven**: Er is onvoldoende markt, dus beschouwen we het als het ware als een openbare dienst die voorlopig op deze manier ...

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Je moet eerst een andere markt creëren voordat ...

De heer **Van Gerven**: Voordat je dat doet. U hebt net zes opties geschetst. Er lag ook een optie voor dat HSA zelf de broek zou moeten ophouden, uiteraard gesteund door NS. Waarom kon dat eigenlijk niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Als ze zelf de broek hadden kunnen ophouden, hadden ze uiteindelijk niet bij ons hoeven aankloppen.

De heer **Van Gerven**: Nee, ik bedoel ... HSA was op zichzelf verlieslijdend, maar er stond een moederconcern achter. Had NS HSA niet kunnen steunen, zodat HSA overeind bleef? U hebt die conclusie niet getrokken. Waarom niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Zoals ik in het begin al zei tegen de heer Elias, lag er ook een beperking voor NS om financieel te participeren in de HSA. Ze mochten niet zomaar iedere keer nieuw garantiekapitaal erin stoppen. Dat leidde ertoe dat de HSA-organisatie op omvallen stond. Ik betwijfel dat, want als je als NS HSA belangrijk vindt, net als het opereren op het hsl-net, moet je ervoor zorgen dat je investeert en verliezen compenseert. Maar goed, als belanghebbende, dus als beleidsmaker die wil dat reizigers over dat hsl-net gaan, zit ik er anders in dan bijvoorbeeld het Ministerie van Financiën.

De heer **Van Gerven**: Maar heeft het Ministerie van Financiën, dat aandeelhouder was, die oplossing geblokkeerd?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: In het begin wel en ik vind het ook logisch dat je als aandeelhouder zegt: ik ben aandeelhouder van een organisatie die in allerlei subonderdelen participeert en ik wil daar wel zicht op houden; ze mogen dat niet zomaar in verlieslatende organisaties doen. Vrij snel nadat HSA verlieslatend bleek te zijn heb ik een gesprek gevoerd met mijn collega van Financiën, toen nog Jan-Kees de Jager. Ik heb hem gezegd: je hebt het aandeelhoudersbelang van Financiën en je hebt het brede belang van de Staat en als je kijkt naar het brede belang van de Staat, zou je toch tot een andere afweging moeten komen.

De heer **Van Gerven**: Begrijp ik het goed dat de aandeelhouder, de heer De Jager, niet achter de oplossing stond dat NS zelf HSA overeind hield?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kan het nog steviger zeggen: voor de aandeelhouder zou een faillissement van HSA aantrekkelijker zijn dan het moeten investeren in het in stand houden van de HSA-organisatie. Maar daar heeft de aandeelhouder uiteindelijk niet voor gekozen, omdat de aandeelhouder ook nog Minister van Financiën in brede zin is en dus ook het bredere staatsbelang moet regardereren. Vanuit dat belang heeft hij er uiteindelijk voor gekozen om mee te werken aan een oplossing.

De heer **Van Gerven**: Er was nog een ander punt dat mij triggerde. U zei in het begin: een eerdere oplossing had gekund. Hoe?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat is mijn mening. Als er al sinds 2002 signalen worden afgegeven dat de businesscase zoals die is afgesproken, niet wordt gehaald omdat de geraamde opbrengsten en de uitgaven niet met elkaar in overeenstemming zijn, moet je eerder met elkaar om tafel gaan om te zien hoe je dat gaat oplossen. Het zit aan beide kanten. De NS-organisatie of, beter gezegd, HSA had eerder moeten zeggen: dit is het moment om echt met elkaar om de tafel te gaan. Maar ook het ministerie had moeten zeggen: dit is het moment dat we tot een oplossing moeten komen.

De heer **Van Gerven**: Zegt u hiermee dat het al in 2004 of bijvoorbeeld 2008 opgepakt had kunnen worden?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik zou ... Maar er zijn andere keuzes gemaakt. Men heeft ervoor gekozen om te komen tot uitstelling van betaling. Dat was in 2008 of 2009, geloof ik. Dat is ook zo met de Kamer gedeeld en besproken. Het werd toen als beste oplossing geacht.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar ik vraag uw mening.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: U hebt mijn mening net gehoord. Als je dit soort zaken hoort, is het slim om zo snel mogelijk een realistische oplossing te bedenken.

De heer **Van Gerven**: Ik concludeer dat u datgene wat u als realistisch beschouwde in 2010, eerder had ingezet.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, dat heb ik toen ook in de Kamer gezegd.

De heer **Elias**: Ik heb nog een vraag tussendoor. Dat betekent dus dat u vindt dat uw drie voorgangers alle drie het probleem eerder hadden kunnen oplossen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kan dat alleen maar doen met de informatie die ik nu heb. Toen ik het dossier op dat moment aantrof, dacht ik: goh, had dat niet eerder opgelost kunnen worden? Het betoog was dat de gegevens, de cijfers, er niet waren. Maar volgens mij kun je daar wel eisen aan stellen, ook als ministerie.

De heer **Elias**: U noemde 2002, 2004 en 2008. Dat betreft drie van uw voorgangers.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: 2004 noemde ik niet, dat werd door een van de commissieleden genoemd. In 2002 werd het probleem voor het eerst onderkend. Dat was misschien nog heel vroeg om te zien of het echt een probleem was. Maar het is een steeds terugkerend probleem geweest, niet alleen voor de voorgangers. Ook de Kamer is er steeds bij betrokken geweest. Er moest uitstel van betaling komen, de businesscase leek niet te kloppen. Ik kan alleen maar zeggen dat ik het heb opgepakt en ermee aan de slag ben gegaan. Ik wil ook niet veroordelen wat daarvoor is gebeurd, ik denk alleen: het had misschien eerder gekund.

De heer **Elias**: Ik wil u nadrukkelijk geen woorden in de mond leggen, maar ik wil het wel precies weten. Ik krijg de indruk dat u daarmee net zei dat u vond dat uw drie voorgangers het ook zelf eerder hadden kunnen oplossen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik probeerde dat een beetje te vermijden als conclusie van mijzelf. Als je zo'n probleem tegenkomt, kun je sneller zeggen: ik wil alle gegevens hebben. Daarmee kun je sneller tot een definitieve oplossing komen in plaats van tot een uitstel. Ik wil er geen personen aan hechten, daarom zeg ik het zo.

De heer **Van Gerven**: We gaan naar het onderhandelakkoord. De Staat en NS hebben van juni 2010 tot november 2011 met elkaar onderhandeld. Het duurt tot april 2011 voordat er duidelijkheid is over de cijfers. Het is dan de verwachting dat u en NS er in de zomer van 2011 uit kunnen zijn. Maar dat wordt uiteindelijk toch pas november 2011. Waarom duurt het zo lang om tot een akkoord te komen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het begon met een organisatie die dreigde om te vallen op een specifiek punt: de bediening van de hsl. In het kader van een oplossingsrichting gingen we nadenken over de integratie met het hoofdrailnet. Toen werd de discussie ineens veel groter en complexer. Aan de onderhandse aanbesteding van het hoofdrailnet zaten ook heel veel politieke vraagstukken. Wat zou er allemaal gaan vallen onder de afspraken rondom dat hoofdrailnet? Dat moesten we er nu ineens allemaal bij gaan betrekken. Er waren ook heel veel wensen van de Kamer op dat vlak. Die moesten we er ook meteen in betrekken. Dat maakte de discussie complex, waardoor het veel langer duurde.

De heer **Van Gerven**: Ging die discussie met de Kamer ook over de manier waarop het moest worden ingericht? U hebt het proces gedeeld met de Kamer.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik heb het proces ook gedeeld met de Kamer. Ik moet even nadenken over de wijze waarop. Ik heb de Kamer de eerste keer vertrouwelijk geïnformeerd en ook aangegeven dat ik de Kamer wilde meenemen, nog vertrouwelijk. Halverwege heeft de Kamer gezegd: dat willen we eigenlijk niet meer, we willen dat u ons pas informeert als u het helemaal in openheid kunt doen. Ik heb de Kamer in discussies en debatten wel aangegeven dat ik voornemens was om te kiezen voor integratie met het hoofdrailnet en dat ik daarbij de diverse wensen zou meenemen die de Kamer in de voorgaande periode ten aanzien van het hoofdrailnet had gedeeld.

De heer **Van Gerven**: Dat eerste vertrouwelijke overleg met de Kamer, wanneer is dat geweest?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het eerste vertrouwelijke overleg met de Kamer was in januari 2011.

De heer **Van Gerven**: En hebt u toen het integratievoorstel al voorgelegd?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. Net nadat ik aantrad kreeg ik deze casus op mijn bord. Vervolgens had ik in december een algemeen overleg met de Kamer over winterweer en de voortgang van de HSL-Zuid. Toen heb ik gezegd: ik maak me zorgen, want dit is de boodschap die ik net heb gekregen; ik zou hierover graag met u willen doorpraten, maar aangezien het om een businesscase gaat, ga ik ervan uit dat dit vertrouwelijk moet. Ik heb de Kamer toen vertrouwelijk geïnformeerd in een briefing over de problematiek op dat moment. Dat ging nog niet over oplossingsrichtingen.

De heer **Van Gerven**: Hebt u de oplossingsrichting ook vertrouwelijk met de Kamer gedeeld?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Volgens mij heb ik daarna geen vertrouwelijke sessies meer gehad. Ik kan even kijken ... (bladert in haar stukken). We hebben een vertrouwelijke brief gestuurd over de stand van zaken van de businesscase. In mei is er een vertrouwelijke brief gestuurd over onderzoeksrapportages, maar dat is het ook niet ... Nee, ik denk dat de oplossingsrichting in een algemene brief aan de Kamer is gedeeld, in een openbaar stuk.

De heer **Van Gerven**: Hebt u voordat u verder ging met dat traject, wel met de Kamer afgestemd of dat een begaanbaar pad was?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik heb met diverse partijen afgestemd of het een begaanbaar pad was.

De heer **Van Gerven**: Was dat met de coalitie of de oppositie?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het was breder dan dat. Later heb ik geprobeerd te achterhalen – ik schrijf dat niet op – met wie dat was, maar ik heb mezelf er in ieder geval van vergewist dat het wel een door de Kamer mogelijk gewenste oplossingsrichting was. Maar met welke partijen precies, weet ik niet meer.

De heer **Van Gerven**: En dat is allemaal gebeurd in 2011.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Had die vertraging in de zomer te maken met discussies in de Kamer, of had die alleen te maken met de technische complexiteit om het uit te werken met de NS?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, dat ging ook over onderwerpen waarover discussie was in de Kamer. Zoals u zich misschien kunt herinneren, waren er discussies over wel of geen toiletten in de trein, de toegankelijkheid van de treinen en de bediening in de nachtelijke uren. Al dat soort discussies speelden mee, al bij de vorige concessie. De wensenlijst van de Kamer was groot. We hadden niet gezegd dat we alles gingen realiseren, maar bij een volgende concessie moesten we wel rekening houden met dit soort wensen. Aan de ene kant maak je financieel afspraken met HSA over de vraag «wat zou jullie bijdrage moeten zijn om de problematiek rondom het hsl-net op te lossen?» en aan de andere kant krijg je, doordat je kiest voor een integratie met het hoofdrailnet, een heleboel nieuwe dingen op tafel die ook een waarde hebben en die moeten worden meegenomen in de onderhandelingen. Dat maakt het extra complex en ook interessant.

De heer **Van Gerven**: Daarom duurde het tot december 2011.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, en die ruimte kreeg ik gelukkig ook van de Kamer. Ik gaf de Kamer aan dat die complexiteit meer tijd vergde.

De heer **Van Gerven**: Ja. Maar het lag niet aan weerspanning van de NS?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ongetwijfeld zijn er momenten geweest – volgens mij was dat ook in de zomer – dat we er gewoon niet uitkwamen en beide partijen zeiden: zo zijn we niet met elkaar getrouwd.

De heer **Van Gerven**: Zijn er nog concrete twistpunten die u zo ...

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Bijvoorbeeld de verantwoordelijkheid die we uiteindelijk hebben neergelegd bij hen voor het geval zich in de toekomst nog andere zaken zouden voordoen die ook weer de financiële situatie van de HSA zouden regardereren. We hebben gezegd: als zich nu nog iets voordoet, zijn jullie daarvoor zelf helemaal aan de bak.

De heer **Van Gerven**: Dat was een belangrijk discussiepunt?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het was niet iets waar je aan de andere kant meteen ja op zegt.

De heer **Van Gerven**: Goed. Met het onderhandelakkoord in november 2011 is de opbrengst die het departement uit de concessievergoeding ontvangt, verlaagd van 2,4 miljard naar 1,4 miljard euro. Er ontstaat dus een gat van 1 miljard. Wat vindt u ervan dat de Staat een groot deel van de consequenties van de problemen bij HSA op zich neemt, terwijl NS zelf eerder zo'n hoog strategisch bod heeft gedaan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het is natuurlijk ernstig dat je daardoor zo'n gat in je begroting krijgt en dat je als Rijk daarvoor aan de lat staat. Had je het er volledig uit kunnen krijgen? Nee, anders waren al die onderhandelingen niet nodig geweest. Het betekent dus dat er in het verleden een irreëel bod is gedaan.

De heer **Van Gerven**: Zeker. En dat moet je oplossen, zegt u.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Uiteindelijk moet je het oplossen. Kijk, het alternatief is dat je zegt: wij doen helemaal niets als Staat. Maar als de HSA-organisatie vervolgens omvalt, failliet gaat, er geen reizigersvervoer meer is, je alsnog opnieuw moet gaan aanbesteden en er een BCG-rapport ligt met een veel lagere inschatting van de waarde van de potentiële nieuwe opbrengst, dan ben je nog veel verder van huis. Je kiest dus eigenlijk uit twee kwaden.

De heer **Van Gerven**: Wat was de potentiële nieuwe opbrengst volgens BCG?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: 60 miljoen per jaar in plaats van de 148 miljoen die door de NS geboden was.

De heer **Van Gerven**: Dat alternatief was voor u geen lonkend perspectief, begrijp ik.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee.

De heer **Van Gerven**: En het bod van KLM en NS destijds was irrealistisch.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Met de kennis van toen hebben ze een bod gedaan. Vrij snel daarna – niet pas tien jaar later – hebben ze aangegeven dat een tariefrestrictie wenselijk was om het bod wat haalbaarder te maken. Dan zou je dus denken dat je op dat moment geen goede inschatting hebt gedaan.

De heer **Van Gerven**: Een volledig inzicht in de cijfers is voor u van groot belang om tot een akkoord te komen. Dat inzicht is er gekomen, maar ook werd duidelijk dat belangrijke onderliggende gegevens niet meer beschikbaar waren. U wilde die businesscase in 2010 natuurlijk vergelijken met de oorspronkelijke businesscase van het bod uit 2001. De businesscase is gereconstrueerd, maar hebt u in die zoektocht kunnen achterhalen waarom de oorspronkelijke businesscase niet meer beschikbaar was?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. Ik weet wel dat daarnaar echt intensief is gezocht. Ik weet dat de NS – althans daar vertrouw ik haar op – haar uiterste best heeft gedaan om alle gegevens boven tafel te krijgen. Vanaf het moment dat we gingen samenwerken, is de samenwerking gewoon goed geweest. Maar ze hebben het gewoon niet meer ter beschikking. Ik weet niet hoe het toen gegaan is en wat er toen allemaal wel of niet op papier heeft gestaan, maar de directie waar ik op dat moment mee te maken had, heeft alles op alles gezet om een en ander boven tafel te proberen te krijgen.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar het was er niet meer.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het was er niet meer.

De heer **Van Gerven**: Wel vreemd, toch?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, aan de ene kant zou je zeggen «waarom bewaar je dat soort dingen niet?», maar aan de andere kant zien we dat bij onze ministeries soms ook als we materie van lang geleden moeten ophalen. Door een wisseling van archiefsysteem, computers enzovoorts kunnen dingen verdwenen zijn.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar dit is toch wel een heel belangrijke businesscase.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, maar ik ben nooit zo van de complottheorieën. Ik vertrouw ze hier werkelijk. Ik heb in de Kamer nog gezegd dat ik desnoods zelf in de lades moest komen kijken, maar ik geloof dat ze echt alles op alles hebben gezet om het boven tafel te krijgen. Het was er gewoon niet meer.

De heer **Van Gerven**: Wanneer was u bekend dat die businesscase er helemaal niet meer was?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat is gebeurd in de maanden nadat ik had gehoord van die problematiek met HSA. Toen hebben we gezegd: laat alle cijfers zien, dan laten we ook de Boston Consulting Group ernaar kijken en ...

De heer **Van Gerven**: Dat was begin 2011?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, begin 2011.

De heer **Van Gerven**: Uw departement heeft ook in 2004 en 2008 gevraagd om een nadere onderbouwing. Heeft NS of HSA uw departement toen laten weten: we hebben die businesscase niet meer?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat weet ik niet, dat zou u moeten vragen aan mijn voorgangers. Ik weet niet of ze toen ook om de businesscase gevraagd hebben. Ik weet dat ze hebben gevraagd om gegevens waarom het niet haalbaar was. Het ging echter niet zozeer om de businesscase maar om alle achterliggende cijfers, dus het rekenwerk achter de businesscase. Dat is kwijt, om het zo te zeggen.

De heer **Van Gerven**: Jaja, het rekenwerk achter de businesscase was kwijt. En u weet niet of dat in 2004 of in 2008 ook kwijt was?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik weet niet op welk detailniveau men op mijn ministerie, om het zo maar te zeggen, om gegevens heeft gevraagd. Dat weet ik niet, dat zou u elders moeten uitzoeken.

De heer **Van Gerven**: U schrijft op 18 november 2011 aan de Tweede Kamer dat NS gemiddeld 101 miljoen per jaar voor de hogesnelheidslijn betaalt. Stelt u met die brief aan de Tweede Kamer dat NS meer betaalt dan de gevraagde 100 miljoen ten tijde van de aanbesteding?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Je kunt die 100 miljoen en die 101 miljoen niet echt vergelijken. Het ging toen om prijspeil 2001 en bij die 101 miljoen ging het om prijspeil 2010 en daar zaten ook weer andere dingen in. Eigenlijk is er geen link tussen die twee bedragen.

De heer **Van Gerven**: Tussen die twee niet, maar was het aanbestedingsrechtelijk niet van belang om boven die ondergrens van 100 miljoen van 2001 uit te komen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Eerlijk gezegd heb ik het daar nooit over gehad. Ik weet niet in hoeverre daar juridisch door ons naar gekeken is, maar ik heb er nooit zo naar gekeken. Ik vond dat NS minstens 51% van de problematiek moest betalen. Ze mochten er niet mee weg komen dat de Staat het merendeel van het probleem moest oplossen. Het liefst zo veel mogelijk dat haalbaar was en dat je ook kon onderbouwen.

De heer **Van Gerven**: Ik geloof ook niet in complottheorieën, maar 101 miljoen is net 1 miljoen meer dan 100 miljoen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, maar zoals ik net zei, hebben die twee bedragen niets met elkaar te maken. Ze zijn van een heel ander prijspeil.

De heer **Van Gerven**: Dat kunnen we niet vergelijken. Die ondergrens van 100 miljoen uit 2001 speelt dus geen rol bij de oplossing?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kan u hier helpen: er was geen complot.

De heer **Van Gerven**: Ik had er nog wat extra vragen over, maar het is duidelijk: er is geen verband tussen die ondergrens van toen en de 101 miljoen die is afgesproken in het onderhandelakkoord voor de hsl. Om tot een onderhandelakkoord te komen wordt er niet alleen stevig onderhandeld tussen uw departement en NS, maar ook met uw vrienden op het Ministerie van Financiën. Hoe zijn de financiële consequenties van het onderhandelakkoord verdeeld over beide ministeries?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Aan die 2,4 miljard heeft NS uiteindelijk 1,4 miljard bijgedragen. Daarvan zou Financiën problemen kunnen ondervinden doordat het bijvoorbeeld minder dividend kreeg. Het heeft een deel van zijn potentiële dividendwinst ingezet; ik weet niet meer precies voor welk bedrag. Van de 1 miljard die overbleef, is 390 miljoen, laten we zeggen 400 miljoen, geboekt ten laste van het infrafonds. Verder is met Financiën afgesproken dat we 400 miljoen zouden krijgen als gebruiksvergoedingsinkomsten in de toekomst, in de periode tussen 2024 en 2028. Die waren nog niet ingeraamd. Tot slot stond er bij Financiën nog 200 miljoen op de post «algemeen», als een soort risicoreservering voor dit dossier.

De heer **Van Gerven**: Dat is verdeeld over beide ministeries. 400 miljoen is verschoven naar de periode 2024–2028, zegt u. Of was dat 200 miljoen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, 400 miljoen.

De heer **Van Gerven**: 400 miljoen is naar de verre toekomst verschoven om het op die manier op te vangen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Ik kom even terug op een brief van Minister Bos aan Minister Eurlings, uw voorganger. Daarin staat dat de budgettaire consequenties van de afspraken die in 2008 zijn gemaakt in het memorandum van overeenstemming, eigenlijk voor rekening van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zouden komen. Dat is bij het onderhandelakkoord niet gebeurd, zo kan ik constateren.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het Ministerie van Financiën vindt standaard dat alle budgettaire consequenties bij de vakministeries moeten komen. Ik denk ook dat ze een goede rol spelen om zo onze wensen in bedwang te houden. Maar in dit geval zat in 2001, toen dit contract gesloten werd, zowel het Ministerie van Financiën als het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan tafel. Samen uit, samen thuis, vind ik. Dat heb ik ook van begin af aan meegegeven: jullie zijn medeverantwoordelijk voor het oplossen van de problematiek, dus moeten we dit samen doen.

De heer **Van Gerven**: Daar zijn ze in meegegaan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Bij het tot stand komen van het onderhandelakkoord heeft de Tweede Kamer ook een rol gespeeld; u zei het al. Die had een aantal eisen ten aanzien van het hoofdrailnet, bijvoorbeeld wc's in sprinters. U hebt dat voorbeeld ook genoemd, geloof ik. Waren er nog andere punten die nadrukkelijk op verzoek van de Kamer in het onderhandelakkoord terecht zijn gekomen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, bijvoorbeeld betere bedieningstijden in de nachtelijke uren, dus de uren laat in de avond en het begin van de nacht en in de ochtend. Er zijn afspraken gemaakt over toegankelijkheid, over de dienstregeling, de bediening, op bepaalde trajecten. Veel wensen van de Kamer die ook een materiële waarde hebben zijn meegenomen in het contract. Dat, zo zou je kunnen zeggen, is een extra bijdrage van NS om deze problematiek op te lossen.

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

De heer **Elias**: Nog een vraagje over die 101 miljoen. Oud-minister Eurlings meldde ons gisteren dat dit bedrag natuurlijk wel boven dat van de tweede bidder uit 2001 moest uitkomen. Hing die 101 miljoen daar wellicht mee samen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, nogmaals, die 101 miljoen is niet te vergelijken met de 100 miljoen die de heer Van Gerven net noemde. Het gaat immers om heel andere bedragen als je het doorrekent op basis van

het huidige prijspeil. Wat de tweede of de derde bieder heeft geboden, weet ik niet.

De heer **Elias**: 60 respectievelijk 100.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat kan. Nogmaals, in de onderhandelingen heeft de andere bieder voor mij geen rol gespeeld. Misschien heeft het voor de landsadvocaat, die juridisch onderzoek deed, nog wel een rol gespeeld, maar wat voor mij een rol heeft gespeeld, is de vraag: wat kan de HSA-organisatie nog bijdragen, wat kan NS bijdragen, wat kunnen we rekenen voor de integratie van het hoofdrailnet en dergelijke? Dus: de schade voor het Rijk zo veel mogelijk proberen te beperken.

De heer **Elias**: Maar u moest boven een bepaald bedrag blijven omwille van het aanbestedingsrecht?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nogmaals, ik heb daar niet bij stilgestaan. U kunt het nu aan mij vragen, maar ik kan daarover alleen maar gokken.

De heer **Elias**: Wij vragen van alles!

We zitten in 2011, in een periode dat u met NS aan het onderhandelen bent. Hebt u toen overwogen om ook met andere vervoerders in gesprek te gaan om te zien wat zij zouden kunnen bieden? Iemand anders had tenslotte toch ook gewoon die rails kunnen gaan exploiteren.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, en met een is ook ambtelijk gesproken. Die heeft gezegd: we zijn best bereid om de ellende over te nemen. De suggestie was dat ze daarvoor ook wel betaald wilden worden. Dat zou het probleem dus niet echt oplossen maar het nog iets groter maken. Als je met anderen in zee gaat, moet je ook stoppen met de treinen die je besteld hebt en ...

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

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Virgin.

De heer **Elias**: Waren er nog anderen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Niet dat ik weet.

De heer **Elias**: Uit ons onderzoek is duidelijk geworden dat Arriva, Veolia en Virgin – die laatste noemde u wel – interesse hebben getoond. Wist u dat niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Arriva en Veolia hebben natuurlijk ook altijd hardop gezegd «goh, dat is wel interessant», maar ze zijn geen bod bij ons komen doen, voor zover ik weet. Ik heb alleen te horen gekregen dat Virgin bij ons is langgekomen.

De heer **Elias**: Ze waren toch ... We hebben wat stukken erover. Kijk, ze kwamen niet met een kant-en-klaar bod aanzetten, maar ze waren serieus geïnteresseerd. Tenminste, dat lijkt zo. Het zijn niet de minste namen. Dan verbaast het toch dat u ook op ministerieel niveau niet zou hebben gepraat met hen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik denk dat je andersom moet kijken. Je moet eerst kijken wat je potentiële oplossingsrichtingen zijn. De oplossingsrichting die je uiteindelijk kiest om als eerste te gaan verkennen, is de integratie van het hoofdrailnet met het hsl-net. Op basis van het BCG-rapport kun je immers zien dat opnieuw aanbesteden een veel lager bedrag oplevert. Ook weet je dat je dan vervolgens met je materieel blijft zitten en waarschijnlijk weer nieuw materieel moet bestellen. Bovendien kun je de reiziger dan ook niks bieden. In eerste instantie zijn we dan ook aan de slag gegaan met dit voorstel.

De heer **Elias**: Stel dat een van die drie, Virgin of zo, gezegd zou hebben – ik weet dat het een beetje een wild schot is – we doen het voor 110 en dan nemen we het oude materieel op en kalefateren dat snel op. Dat is dan toch ten minste iets om serieus te overwegen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Men had geen oud materieel kunnen opnemen, want dat was in bezit van de HSA-organisatie. De vervoerder heeft dus het materieel besteld. Ze zouden dus in ieder geval met eigen materieel moeten komen. Dat moet je dan maar net hebben. Dat heeft verder ook niemand, dus je weet al dat het tijd kost. Een heeft zich echt bij ons gemeld, namelijk Virgin. Die had wel interesse. Zoals ik begreep, zouden ze ons wel van het probleem willen verlossen, maar wel tegen een vergoeding in plaats van dat ze ervoor gingen betalen. In de meeste landen worden de vervoerders ook betaald, maar in Nederland betaalt men een gebruiksvergoeding.

De heer **Elias**: Hebt u ook aan de Kamer gemeld dat u eigenlijk niet serieus met de andere vervoerders in gesprek bent geweest?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik heb met de Kamer dezelfde discussie gehad: met wie bent u in gesprek geweest? Ik heb aangegeven dat er met Virgin gesproken is en ook wat de strekking daarvan was. Ik heb ook van tevoren tegen de Kamer gezegd dat ik natuurlijk ook andere aanbieders serieus zou nemen, maar dat ik op een gegeven moment wel een van de zes of vijf varianten ging verkennen. Als je daarmee begint, kun je niet tegelijkertijd ook met anderen in gesprek zijn.

De heer **Elias**: Toch staat dat een beetje haaks op wat u in het Kamerdebat zegt. U zegt daar: «Er is niet één oplossingsrichting, er zijn vele oplossingsrichtingen die allemaal uitentreuren moeten worden verkend om ervoor te zorgen dat de reiziger en de belastingbetaler er zo goed mogelijk van af komen. Dat betekent dat ik ook met andere vervoerders zal spreken over mogelijkheden en onmogelijkheden. Er is geen oplossing die niet besproken kan worden.» Dat klinkt anders dan wat u net zei.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat klopt, zo heb ik het precies gezegd. Ik heb ook tegen de Kamer gezegd dat ik ook met anderen zou spreken en dat alle oplossingsrichtingen verkend zouden worden. We hebben ze ook allemaal verkend, vooral in plussen en minnen: wat betekent dit financieel, wat betekent het juridisch en wat betekent het voor de continuïteit van het reizigersvervoer? Vervolgens moet je toch ergens beginnen met het verkennen van een oplossingsrichting. Je kunt niet een aanbestedingstraject starten en gesprekken beginnen over een onderhandse aanbesteding, en tegelijkertijd zeggen: ik doe helemaal niets. Dat was de optie nul. Je moet ergens mee beginnen. Als dat niet lukt, kom je bij de eerstvolgende meest wenselijke optie. Wat mij betreft was niets van tevoren uitgesloten. Ik vind het ook belangrijk om dat te zeggen. Immers,

als je al bij voorbaat zegt «ik ga integreren», is de druk al van een eventuele onderhandeling af. Dat is de reden dat ik dit expliciet heb genoemd. Ik sta daar ook nog steeds achter. Alleen, je kunt niet alles tegelijk doen en dat is de reden dat je met één begint. Daar zijn we uitgekomen. Uiteindelijk hebben we dat ook met goedkeuring van de Kamer vastgesteld.

De heer **Elias**: Nog even over dat algemeen overleg van 1 februari. Dat is een debat met de Kamer. Als dat niet in de grote zaal plaatsvindt, noemen we dat een algemeen overleg. Uit interne stukken die in ons bezit zijn, blijkt dat de NS het departement heeft ondersteund bij het beantwoorden van 232 vragen die de Kamer had gesteld ter voorbereiding van dat algemeen overleg. Nu ging dat algemeen overleg onder meer over eventuele concurrentie voor de NS. Is het dan niet heel raar dat de NS uw ambtenaren helpt bij het formuleren van de antwoorden aan de Kamer, terwijl het mede gaat over potentiële concurrenten van hen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik weet niet welke vragen ze mede hebben ondersteund en of dat ook vragen zijn die betrekking hadden op die concurrentie. Maar dat in de beantwoording van de vragen over het spoor NS of ProRail vaak betrokken wordt omdat zij de kennis hebben van bijvoorbeeld de uitvoering, de exploitatie of de aanleg, is op zich normaal. Normaal gesproken worden ze ook betrokken bij antwoorden op vragen als we hun informatie nodig hebben. Ik ken het stuk dat u hebt niet, dus ik weet niet of ze specifiek bij die elementen betrokken zijn en of zich daarbij een ongemakkelijke situatie heeft voorgedaan.

De heer **Elias**: Nee, maar goed, alleen al het feit dat uit die stukken blijkt ... Natuurlijk staat niet in interne stukken van de NS «bij vraag 17 t/m 23 hebben we wel en vraag 143 t/m 155 hebben we niet ondersteund».

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Maar dat is natuurlijk wel relevant.

De heer **Elias**: Vindt u het niettemin opvallend dat de NS meehelpt om uw departement van informatie te voorzien hoe die vragen aan de Kamer moeten worden beantwoord in het kader van een overleg dat nota bene onder meer over concurrentie gaat voor die NS?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik vind het op zich logisch dat de NS meehelpt bij de beantwoording van vragen, voor zover de vragen van dien aard zijn dat alleen NS het kan weten. Dat gebeurt natuurlijk veel vaker. Er worden vaker door de Kamer vragen gesteld die te maken hebben met uitvoering binnen een organisatie. Als Ministerie van I en M moet je goed onderscheid maken tussen dingen die je daar wel en dingen die je daar niet neerlegt.

De heer **Elias**: U ziet er in zijn algemeenheid geen been in?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: (schudt ontkennend).

De heer **Elias**: In dezelfde periode is een aantal vervoerders gezamenlijk bezig met een plan voor de exploitatie van het hoofd railnet. Uw ministerie is met die vervoerders in gesprek. Met «uw ministerie» bedoel ik uw ambtenaren. Het plan wordt uiteindelijk afgewezen. Weet u waarom dat plan werd afgewezen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat weet ik niet meer, maar ik weet wel dat het toen speelde, ja. In het kader hiervan heb ik het echter niet meer opnieuw bekeken. Het is ook alweer een tijdje terug.

De heer **Elias**: Weet u ook of het klopt dat NS-concurrent Arriva de dag voor het onderhandelakkoord waarin de NS de hoofdprijs binnenhaalt, nog in gesprek was met uw departement en een dag later op een persconferentie ziet dat het in ieder geval niet naar Arriva gaat?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. Ik weet wel – volgens mij hebben we daarover ook gesproken met de Kamer, maar ik heb het niet meer opnieuw bekeken – dat er een goede reden was om daar niet verder mee in zee te gaan.

De heer **Elias**: Vermoedelijk op het financiële vlak liggend?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Daar zou ik naar moeten gissen. Ik zou u graag willen helpen, maar het moet wel kloppen.

De heer **Elias**: Dat moeten we niet doen. Als je er gewoon sec naar kijkt, heeft het belang van de schatkist bij het sluiten van dat onderhandelakkoord dan geprevaleerd boven het belang van de reiziger?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, ik denk dat het belang van de reiziger het allerbelangrijkst was. Je wilt gewoon continuïteit van het reizigersvervoer en dat dwingt je bijna altijd om met dezelfde partij verder te gaan, omdat die het materieel al besteld heeft en je eigenlijk zo min mogelijk tijdverlies wilt hebben. Als er alleen een financieel belang was, had je de onderhandelingen misschien nog weer op andere manieren kunnen doen. Dus nee, dat zou ik niet willen stellen.

De heer **Elias**: Omdat de reiziger anders helemaal in de kou zou hebben gestaan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, daar gaat het uiteindelijk om.

De heer **Elias**: Maar het schatkistbelang ...

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Speelde zeker mee. Ik heb steeds beide genoemd: het belang van de reiziger én het belang van de belastingbetaler.

De heer **Elias**: Een verdraaid belangrijke rol speelde het.

De **voorzitter**: Ik kom nog even terug op de andere vervoerders. Is, toen u de Kamer had gemeld dat u niet alleen met HSA in gesprek zou gaan maar ook met anderen, op uw ministerie met andere vervoerders gesproken of niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Wat mij bekend is, is dat Virgin zich als organisatie gemeld heeft: wij willen een rol spelen in de overname van dat hsl-net. Andere organisaties zoals Arriva gaven vaak in het openbaar ook wel aan: goh, interessant als de markt weer open is. Maar ik weet niet – dat is mij in ieder geval niet gemeld – of zij zich ook gemeld hebben met de mededeling: wij zijn nu een serieuze gesprekspartner om dat over te nemen.

De **voorzitter**: Er kan wat onduidelijkheid zijn. Op een bepaald moment gaat het ook over het hoofdrailnet. Dan melden zich een aantal aanbieders. Maar u herhaalt hier dat er op uw ministerie geen gesprekken zijn gevoerd met anderen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik geef aan dat mij alleen Virgin is gemeld. Ik kan niet zeggen dat er geen gesprekken zijn gevoerd, dat weet ik niet. Ik ga ervan uit dat het ook aan mij gemeld wordt als het van belang is, ambtelijk.

De **voorzitter**: Nog even terug naar dat bedrag van 101 miljoen. Complotten zijn niet zo interessant. Wel interessant is het aanbestedingsrecht en ook de adviezen van de landsadvocaat. Er zijn verschillende adviezen langs gekomen, de afgelopen twee weken. Bent u bekend met een advies van de landsadvocaat over het bedrag dat het minimaal zou moeten blijven, het minimumbedrag?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, dat zei ik net eigenlijk ook al in antwoord op de vragen van de heer Van Gerven en de heer Elias. Voor mij is dat in de onderhandelingen nooit een uitgangspunt geweest. Maar misschien is het wel onderzocht door de landsadvocaat en heeft het een rol gespeeld, maar niet zozeer bij mij. Ik ken dat specifieke advies niet.

De **voorzitter**: Stel dat dit een alarmerend bericht is, komt dat dan tot u of niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Zeker. Stel dat we bij onderhandelingen op iets zouden uitkomen wat strijdig zou zijn met, zoals u dat noemt, een minimumbod. Dan zou er onmiddellijk een alarm afgaan en worden gezegd: dat kan niet, op die manier.

De **voorzitter**: In bewoordingen van «het kan absoluut niet». Maar in bewoordingen van «goh, dat zou heel kwetsbaar zijn, pas op»?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het zou eerder andersom zijn. Op een gegeven moment kom je tot een onderhandelingsbedrag. De landsadvocaat toetst dat. Als hij zegt «het levert geen probleem op, want het zit boven het minimale bod», is het dus geen probleem.

De **voorzitter**: Oké.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Schultz, ik wil met u naar een ander onderwerp, namelijk de toelating van de Fyra. U was niet alleen concessieverlener, maar had ook nog een andere rol. Toen spoor nog onder uw verantwoordelijkheid viel, is de Fyra toegelaten door de inspectie. Op 21 mei 2012 krijgt u een nota van de hoogste ambtenaar, inspecteur-generaal Thunnissen. Het doel van deze nota is om u te informeren over de toelating. In die nota staat dat half juni 2012, dus een paar weken daarna, de inspectie, de ILT, een vergunning afgeeft omdat de trein voldoet aan de wettelijke eisen. Was u blij met dit bericht?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat kan ik zo niet zeggen. Voor mij was het vooral een feitelijk bericht dat niet zozeer ging over de toelating. Er stond een vraag in van de inspecteur-generaal, namelijk of het akkoord was om toe te laten zonder dat er een ATB-Vv-systeem in de treinen zat. Er zat alleen een ATB-systeem in. De inspecteur-generaal was voornemens om dat zo te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Even voor de mensen, «ATB» is: een automatische treinbeïnvloeding. Die waarschuwt machinisten voor snelheidsbeperkingen en grijpt ook in als er te laat wordt geremd. Dat stond inderdaad in de nota, maar er stond ook in dat er een vergunning afgegeven zou worden omdat de trein zou voldoen aan de wettelijke eisen. De nota had dus eigenlijk twee boodschappen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja. Normaal gesproken zou ik die boodschap helemaal niet krijgen, want dat is gemandateerd aan de ILT. Maar omdat er werd afgeweken van de spelregels, heeft de inspecteur-generaal gevonden dat ik daarvan op de hoogte gesteld moest worden, vanwege de afwijking.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het is eigenlijk niet gebruikelijk dat u wordt geïnformeerd over de toelating van treinmaterieel. Dat gebeurt alleen bij problemen of afwijkingen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat klopt. Materieel is de verantwoordelijkheid van de vervoerder. Daarnaast heeft onze inspectie de rol om toe te zien op de veiligheid van het materieel. Daartoe zijn de rollen verdeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: En u hebt zelf de inspectie nooit om informatie gevraagd over de toelating van de Fyra?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, want de inspectie ziet toe op de toelating van de types als er een nieuw type vervoermiddel op de markt komt, of dat nu een trein is of een boot of een speed pedelec. Dat gebeurt heel veel. Daar vraag ik niet specifiek om, om typegoedkeuringen. Wel hebben we voortgangsverslagen over de hsl, over de stand van zaken. Daarin werd wel gerapporteerd over «wanneer komt het materieel?», maar dat is meer een algemene voortgang.

Mevrouw **Bergkamp**: Zelf hebt u dus niet expliciet gevraagd hoe het stond met de vergunningverlening voor de Fyra.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, daarvan werd ik regulier op de hoogte gehouden via de voortgangsrapportages.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke verwachtingen had u zo rond die tijd ten aanzien van de Fyra? U zei net: ik vatte het bericht op als een feitelijk bericht, ik had er geen emotie bij. Welk beeld had u op dat moment, op basis van de voortgangsrapportages of andere informatie?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat het materieel eraan ging komen en dat het vanaf het najaar zou gaan rijden. Dat de ingebruikname van het hsl-net dichtbij was.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u kreeg geen zorgen mee? U kreeg niet te horen dat het moeizaam was of dat er twijfels waren over de betrouwbaarheid van het materieel?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: De enige boodschap was, kort samengevat: we gaan rijden in het najaar.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, de boodschap was dat men voornemens was om in juni of juli een toelatingsvergunning te geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat staat trouwens niet in de nota, dat men «voornemens» is. In de nota staat: de trein wordt toegelaten omdat hij voldoet aan de wetgeving. Het was dus geen voornemen, het was al duidelijk dat de trein zou worden toegelaten. Dan vindt er toch wel iets bijzonders plaats. Op het moment dat u die nota krijgt waarin staat dat de trein wordt toegelaten en voldoet aan de regelgeving, heeft de desbetreffende inspecteur die verantwoordelijk is voor het klaarmaken van de vergunning en het beoordelen van de stukken, heel veel relevante stukken nog niet. Dan heb ik het over certificaten en een inspectierapport. In feite bent u voorbarig geïnformeerd. Wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nogmaals, de inspecteur-generaal heeft mij, denk ik, niet geïnformeerd over de toelatingsvergunning, maar over het feit dat men voornemens was om de toelatingsvergunning te geven, waarbij men afwijkt van de spelregels. De trein hoeft namelijk geen ATB-Vv te hebben, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik wil het wel graag feitelijk houden, mevrouw Schultz. In de nota staat niet dat men voornemens is om de trein toe te laten, er staat echt in: de trein wordt half juni toegelaten omdat hij voldoet aan de wetgeving. De desbetreffende inspecteur heeft op dat moment nog niet alle documenten, maar u wordt behalve over de automatische treinbeïnvloeding ook geïnformeerd over het moment waarop de trein wordt toegelaten. Alleen, de relevante stukken zijn er nog helemaal niet.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat klopt, maar ik heb alleen gekeken naar het feit dat men mij vroeg om kennis te nemen van een afwijking van de spelregels. Daarvan dacht ik: dat ziet er op zich goed uit, want in Europees verband is er geen ATB-Vv-type vereist. Wat er toen al dan niet bekend was in het kader van de zinsnede dat men een toelatingsvergunning wilde gaan geven, wist ik zelf ook niet. Op zich is dat ook niet iets waar je als Minister een rol in hebt.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt de nota op dat moment alleen geïnterpreteerd als: het is een afwijking van de automatische treinbeïnvloeding ...

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Precies, moet ik daar politiek op ingrijpen of niet?

Mevrouw **Bergkamp**: Een ander onderdeel van die nota is dat de trein voldoet aan de wetgeving. Als ik u voorhoud dat de desbetreffende inspecteur op dat moment nog niet alle relevante stukken had, vindt u dan niet dat u voorbarig geïnformeerd bent? Vindt u niet dat de nota in ieder geval anders geformuleerd had moeten worden, dus: we zijn voornemens als hij voldoet aan de wetgeving?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja. Daarom gebruikte ik zelf het woord «voornemens», want zo heb ik het geïnterpreteerd. Maar als dat er niet in staat, zou het beter zijn om zo'n woord te gebruiken.

Mevrouw **Bergkamp**: Er was natuurlijk veel belang bij dat de trein zou gaan rijden. U bent ook concessieverlener. Hebt u zelf ooit gesprekken gehad met de inspectie over het belang dat de trein zou rijden?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. Nogmaals, materieel is een verantwoordelijkheid van de vervoerder en wij zien daar weer op toe door in onze concessies afspraken te maken over het vervoer. Als de vervoerder daar niet aan voldoet, moet hij gewoon betalen.

Mevrouw **Bergkamp**: Weet u of mensen van uw ministerie ooit gesprekken hebben gehad met de inspectie over het belang dat de trein op tijd zou gaan rijden?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, maar het is ook niet de rol van de inspectie om op dat belang toe te zien. De rol van de inspectie is toe te zien op typegoedkeuring, of het type veilig is ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was: heeft het ministerie ooit gesprekken gehad met de inspectie om het belang aan te geven dat de trein op tijd zou rijden? Afgesproken was: december 2012, het traject Amsterdam–Brussel. Zijn over dat belang ooit gesprekken geweest tussen uw departement en de inspectie? Dat is mijn vraag.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Daar probeerde ik op te antwoorden met mijn opmerking dat zij geen rol spelen bij het op tijd op de rails krijgen van het materieel. Behalve als u zou suggereren dat ze sneller hun goedkeuring zouden kunnen geven dan wenselijk is, maar dat doen ze natuurlijk niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap dat dit voor de inspectie geen belang is, maar ik kan me voorstellen dat het departement, de concessieverlener, er belang bij heeft dat er uiteindelijk wordt gereden op die hogesnelheidslijn.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, maar voordat we bij een volgende complottheorie komen: dat hebben wij niet gedaan. Ik zou die pressie er nooit op zetten. Materieel moet veilig en betrouwbaar zijn. Je zou jezelf wel heel erg in de voet schieten als je omwille van de snelheid van de introductie van het materieel, je inspectie onder druk zet om wat anders te besluiten.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw antwoord is helder, er hebben geen gesprekken plaatsgevonden, iedereen heeft zijn eigen rol daarin. Hebt u zelf weleens overwogen dat het misschien goed zou zijn als de inspectie onafhankelijk van het ministerie stond? De inspectie verleent een vergunning, eigenlijk in naam van de Minister, want het is gemandateerd. Aan de ene kant bent u concessieverlener en hebt u er belang bij dat er gereden wordt op die hogesnelheidslijn en dat er reizigers worden vervoerd. Aan de andere kant wilt u ook dat die trein er klaar voor is. Er is ook weleens gezegd dat het misschien een idee is om de inspectie onafhankelijk van het ministerie te positioneren.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik zie de inspectie als een onafhankelijk opererend orgaan. U hebt ook nog een gesprek met onze inspecteur-generaal. Die zult u ook herkennen als iemand die onafhankelijk opereert. Ik denk dat u ook zo naar de inspectie moet kijken. Dat die toevallig is ondergebracht bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, is maar een ophanging. De inspectie doet bijvoorbeeld ook zaken voor het Ministerie van EZ of voor de Minister voor Wonen en Rijksdienst. Dat is eenzelfde type rol. Ze zijn onafhankelijk.

Mevrouw **Bergkamp**: U ziet zelf geen reden om haar anders te positioneren?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, het belangrijkste is, denk ik, dat je intern die functiescheiding goed organiseert. Dat is het allerbelangrijkste.

Mevrouw **Bergkamp**: Vlak na uw aantreden als Minister op 13 december 2010 is er een algemeen overleg met de Tweede Kamer. Dat gaat over de Derde Kadernota Railveiligheid. Daarin is vastgelegd dat er toezicht wordt gehouden vanuit het beginsel «vertrouwen, tenzij». Met andere woorden, als er grote risico's worden gezien, ga je er wat meer bovenop zitten, maar als je geen reden hebt om te twijfelen, ga je terug en ga je uit van vertrouwen. Waarom is voor dat beginsel gekozen? Het is uw beleid.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik ben sowieso een voorstander van «vertrouwen, tenzij». Als je heel veel organisaties moet controleren en je de goede net zo veel controleert als de kwade, is het de vraag of je effectief bent. Je kunt ook zeggen: bij partijen die bewezen goed gedrag vertonen doe ik af en toe een steekproef en bij partijen die bewezen slecht gedrag vertonen kom ik eens wat vaker binnen.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar hoort ook een andere kant bij, namelijk dat je er wat meer bovenop gaat zitten als je risico's verwacht. Dat is de andere kant. Het beginsel is dus «vertrouwen, tenzij». Ik maak uit uw woorden op dat u daar nog steeds achter staat. In het najaar van 2013 heeft uw ministerie opdracht verleend om een onderzoek te doen naar de vergunningverlening voor de Fyra, het rapport Horvat. Een van de conclusies was dat de vergunningverlening door de inspectie niet risicogestuurd was. De inspectie heeft het project Fyra, dus het afgeven van een vergunning, niet gezien als een risicovol project. Kunt u daarop reflecteren?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het rapport Horvat is van na mijn periode. Als u vraagt of ik ernaar kan gissen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, mijn vraag is als volgt. Onder uw verantwoordelijkheid is de Fyra toegelaten. Het rapport is een evaluatie en bevat ook een aantal verbeterpunten. Omdat de vergunningverlening zich onder uw verantwoordelijkheid heeft afgespeeld, stel ik de vraag ook aan u. In het rapport wordt geconcludeerd dat de inspectie niet risicogestuurd was. Zou de inspectie in zo'n situatie niet wat opgeschaald moeten worden? Zou zij er niet wat meer bovenop moeten zitten?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: De vraag is of dit een risicovol project moest zijn. Omdat inspecties dit soort nieuw materieel maar heel weinig toelaten, wordt er gebruikgemaakt van een notified body. Dat is in Europees verband afgesproken. Dat is dan een partij die dit soort toelatingen veel vaker doet. In dit geval is dat Lloyd's Register geweest. Zo'n partij doet onderzoek naar de toelating van de treinen. De inspectie doet vervolgens weer onderzoek naar Lloyd's om te kijken of die dat onderzoek goed heeft gedaan. De vraag is dus of je dit van tevoren als een risicovol project moet definiëren als je er zelfs nog een expert tussen hebt zitten.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u stelt de vraag. Vond u het zelf geen risicovol project? Vijf jaar vertraging, voor het eerst een hogesnelheidstrein, twee landen, een nieuwe beveiliging.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: De risico-aanpak van de ILT waar u in het begin naar verwees, het beleid, gaat vooral over bewezen goed gedrag en bewezen slecht gedrag. Hier heb je te maken met een heel nieuw project. Ik kan alleen maar zeggen dat er op dat moment niet voor gekozen is om dit als een risicovol project te identificeren, maar vooral ...

Mevrouw **Bergkamp**: Had u zich wel kunnen voorstellen dat het in die tijd zou worden gezien als een risicovol project?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Eerlijk gezegd niet, want er zijn veel spelregels voor de toelating van materieel. Dat is in Europees verband ook vastgelegd. Op die manier heeft het ook zijn invulling gekregen. Lloyd's heeft die toets gedaan, de toelating. De ILT heeft weer getoetst of Lloyd's dat project op de goede manier heeft gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het is in feite zo'n uniek project dat je op basis daarvan en ook kijkend naar de ontstaansgeschiedenis – het heeft lang geduurd – en het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS, ook had kunnen zeggen, vanuit die complexiteit: nou, we kiezen hier toch niet voor onze standaardaanpak maar gaan iets extra's doen. Zo hebt u het in ieder geval niet gezien op dat moment en zo ziet nu het nu ook niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. De ILT is hiermee gewoon bezig geweest. Risicobeleid gaat over «doe je wel of niet controles?» of «zit je wel of niet bovenop een organisatie waar je vaker controles doet?». In dit geval hebben ze gewoon het proces doorlopen dat ze moesten doorlopen. In het rapport van Horvat, zo heb ik begrepen, is ook geconcludeerd dat ze dat in principe op de goede manier gedaan hebben, op twee kleinere punten na.

Mevrouw **Bergkamp**: Een andere conclusie van het rapport Horvat – u gaf dat zelf ook aan – is dat de ILT onvoldoende toezicht heeft gehouden op de keuringsinstantie, de notified body. Voor de mensen: keuringsinstanties geven certificaten af voor de treinen. Ze kijken of het ontwerp goed is, of de productie goed is gegaan en of wordt voldaan aan allerlei eisen, technische en functionele, met name op het gebied van veiligheid. Maar in het rapport wordt geconcludeerd dat de ILT onvoldoende toezicht heeft gehouden op die keuringsinstanties. De inspectie komt tot een oordeel hoofdzakelijk op basis van de informatie van de keuringsinstanties. Hebt u zelf eigenlijk ook met de inspectie gesproken over dat toezicht op die keuringsinstanties, in dit geval Lloyd's Nederland?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, dat heb ik niet, want het rapport is van na mijn tijd. Ik ga ervan uit dat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag is of u dat ooit in die tijd hebt gedaan toen u ...

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, nee, dat speelde toen niet. Volgens het rapport van Horvat is het toezicht van de ILT op die goedkeuringsprocedure goed verlopen, dus ook het toezicht op het proces door Lloyd's. De ILT had daarnaast nog een rol, namelijk toezien op Lloyd's als certificeringsinstituut. Dus: is Lloyd's nog onafhankelijk genoeg? Of: doen ze het goed genoeg als certificeringsinstituut? Daarover schrijft Horvat in het rapport: u moet dat eens in de zoveel jaar doen en u hebt dat gedurende een paar jaar niet gedaan.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, en dat is ook zo. Dat had de ILT wel moeten doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u onderkent de conclusie en zegt: dat had wel moeten gebeuren?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja. De Staatssecretaris heeft dat ook aangegeven in haar reactie. Maar Horvat zegt ook dat dit niet van invloed is geweest op de goedkeuring. Het goedkeuringsproces is op zich goed verlopen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat het even samen. Over «vertrouwen, tenzij» zegt u dat dit het beginsel van uw beleid is. Ten aanzien van projecten zoals de Fyra zegt u, ook met de wetenschap van nu, dat het logisch is dat het op dat moment niet door de inspectie werd gezien als een risicovol project. U geeft wel aan dat u het eens bent met een andere conclusie uit het rapport van Horvat, namelijk dat het toezicht van de inspectie op de keuringsinstantie die de certificaten afgeeft voor de treinen, onvoldoende is geweest en beter had moeten zijn. Zijn dit de conclusies die ik op basis van dit gedeelte kan trekken?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, alleen kan ik zelf geen link leggen tussen het «vertrouwen, tenzij»-beleid en de rol van de inspectie. De inspectie heeft hier gewoon haar werk gedaan. Zij heeft niet gezegd: we gaan niet inspecteren omdat we er vertrouwen in hebben dat het wel goed komt. Ze hebben hun werk gedaan, ze hebben ook toezicht gehouden op het toelatingsproces en Horvat heeft ook gezegd dat ze dat goed hebben gedaan. Er was hier dus geen sprake van een inspectievakantie, zoals dat dan heet. Dan zeg je: dat bedrijf hebben we zo vaak gezien, daar hoeven we niet meer op toe te zien.

Mevrouw **Bergkamp**: Om even precies te zijn, Horvat heeft geconcludeerd dat het vergunningsproces voldeed aan de wet- en regelgeving, maar dat staat nog los van de vraag of het resultaat goed is geweest en of in het proces de juiste keuzes zijn gemaakt. Dat even als nuancering, anders ontstaat er een ander beeld.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik heb aangegeven dat het niet-toezien op de certificeringsrol niet van invloed zou zijn geweest op de conclusies die uiteindelijk zijn getrokken.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb een paar keer aangegeven dat er een onderzoek is geweest van het ministerie om dat vergunningsproces helemaal te analyseren. We noemen dat het onderzoek van Horvat. Het is goed om even te benadrukken dat dit een onderzoek is dat vanuit het ministerie zelf heeft plaatsgevonden. We hebben net twee conclusies daaruit doorgenomen met elkaar.

In september 2014 reageert Minister Blok namens het kabinet op het rapport van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid over toezicht. Hij schrijft: als zich situaties voordoen die weliswaar legaal maar toch onwenselijk zijn voor publieke belangen, moeten de toezichthouders dat signaleren en zaken melden aan de Minister. Als we kijken naar het project Fyra, heeft de inspectie dan gefunctioneerd conform de manier die Minister Blok wenselijk acht voor inspecties, dus wat meer reflectief?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dan zou u mij moeten zeggen welk deel onwenselijk was bij ...

Mevrouw **Bergkamp**: We horen graag uw input in dit verhoor.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Jaja. U zegt dat de heer Blok aangeeft dat je een situatie die legaal maar toch onwenselijk is, actief zou moeten signaleren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat je meer van een inspectie mag verwachten dan alleen functioneren volgens wet- en regelgeving.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, en ik vraag me af – dat is dan mijn mening – of hier sprake was van een situatie die onwenselijk was. De rol van de inspectie is heel duidelijk. Er komt nieuw materieel op de markt. De inspectie moet een typegoedkeuring afgeven voor dat materieel. Zij heeft die rol ook met verve vervuld. Volgens Horvat zijn er twee elementen die de volgende keer anders of beter moeten. Dat heeft te maken met functiescheiding intern en met het toezicht op het certificerende orgaan. Ik vind ook dat dit voor een volgende keer verbeterd moet worden, maar dat heeft eigenlijk met interne processen van de ILT te maken en niet met een bevinding dat er iets aan de hand zou zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Minister Blok reageerde namens het kabinet over de rol van de inspectie. U ziet niet in dat er wat de vergunningverlening voor de Fyra betreft iets anders had moeten gebeuren, dat de inspectie zich anders had moeten gedragen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: In die periode zelf – we hebben het over mei 2012 – waren er best veel berichten in de media, ook naar aanleiding van een eerder rapport van de Deense rekenkamer, dat er zorgen waren over het materieel dat AnsaldoBreda had ontwikkeld voor Denemarken. Hebt u ooit zelf dergelijke berichten vernomen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kan me wel herinneren dat er berichten waren over Denen en volgens mij later – maar dat is alweer na mijn periode – ook over Zweden, die weer met een ander bedrijf zaten, dus niet met AnsaldoBreda. Elke keer als er nieuw materieel op de rails komt – dat gold ook voor de Thalys en de Benelux-trein ...

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry, mevrouw Schultz, mijn vraag was of u überhaupt bekend was met dergelijke problemen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Heeft dat ook nog geleid tot extra alertheid? Of dacht u: waarvan akte?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: De alertheid is er altijd. Je kunt pas goedkeuren als de benodigde testen en toetsen gedaan zijn. Je moet afwachten wat je krijgt, dus kun je niet bij voorbaat zeggen: dan zal het bij ons ook wel misgaan. Dat was op dat moment natuurlijk niet bekend.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt zelf niets met die informatie gedaan? U hebt niet gedacht: ik ga extra informatie vragen en ik vraag mijn mensen op het ministerie om wat meer op te letten?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. Nogmaals, het is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de vervoerder om goed materieel te leveren. Gedurende die periode werd het materieel getest. Er werd ook gekeken naar kinderziektes en hoe je die er weer uit moest halen. Het materieel kwam toen ook voor het eerst op de rails, vanaf september tot december. Wat dat betreft ging er geen alarmbel rinkelen dat er iets mis zou gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Van Toorenborg.

De **voorzitter**: Ik wil toch nog even doorgaan op dit punt. De vraag rijst wat er dan wel nodig is om die stap extra te zetten bij een eerste project. Ik begrijp u goed, ten aanzien van een bedrijf dat altijd bewijst zich goed te gedragen, is er Kamerbreed voor gekozen om wat meer ruimte te geven. Dat noemt u terecht inspectievakantie. Maar dit is een nieuw traject, een nieuwe baan, grensoverschrijdend, met een hoge snelheid, met jarenlang discussie over de beveiliging, compleet nieuwe technieken, grote zorgen, signalen uit het buitenland dat het niet loopt en vijf jaar vertraging. Dan rijst natuurlijk de vraag wat er dan nodig is voordat een inspectie denkt: ik ga toch een stap extra zetten, ik zie dit als een risico-traject en daarnaast ga ik de Minister informeren over dit toch wel unieke project.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Maar dan redeneert u dat aan de voorkant duidelijk is dat het weleens mis zou kunnen gaan. Maar aan die voorkant is er gewoon een Europees vastgesteld traject. Dat geldt niet alleen voor onze hogesnelheidslijn maar ook voor andere vormen van vervoer. In dit soort bijzondere gevallen waarin er weinig ervaring is, worden er notifiëe bodies ingezet die heel deskundig toetsen uitvoeren op die trein en die ook bepalen of de trein kan worden toegelaten. Een eigen inspectie van een land gaat daar nog overheen door weer naar dat proces te kijken. Ongeacht het feit dat er altijd kinderziektes zijn bij de introductie van nieuw materieel, leek het in principe goed te gaan. De eerste ervaringen in september, toen het commerciële traject gereden ging worden, waren bovendien zo slecht nog niet. En ook begin december was dat het geval. Pas later kwamen de grote vraagstukken en problemen, toen het al reed.

De **voorzitter**: De trein is aangekondigd. Besloten is om hem in dienst te nemen toen het proefbedrijf nog niet geweest was. De trein moest ook in de dienst worden gezet, want er was geen enkel alternatief meer. In die periode, zo blijkt ook uit talloze stukken, waren er grote zorgen. Grote zorgen over met name de betrouwbaarheid. Maar we weten ook, als iets maar lang genoeg onbetrouwbaar is, schuif je op naar een veiligheidsrisico. Als je zo'n spannend traject met elkaar ingaat ... We hebben verschillende deskundigen gesproken en ook in de openbare verhoren hebben mensen aangegeven dat het toch wel heel bijzonder was, met heel veel eisen: eisen in de concessie, eisen die werden opgelegd omdat het een hogesnelheidstrein was, TSI's, ERTMS; allemaal woorden die we tot ons hebben kunnen nemen en die allemaal gaan over de ingewikkeldheid van een hogesnelheidstrein. Ik vraag me dan af of er binnen het ministerie niet een extra stapje wordt gezet. Dus: ik ga toch eens even met die inspectie praten, in de zin van «jongens, zitten jullie hier goed, straks rijdt die trein met een bloedvaart over een nieuw spoor met systemen erin waarvan we weten dat ze risico's in zich dragen, dus vandaar iedere keer die ingewikkelde versies». Wanneer zou je wel hebben gezegd: nu wil ik op de hoogte gesteld worden? Dat zie ik nog even niet.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het belangrijkste is de rol die je hebt. De rol van de vervoerder is: ervoor zorgen dat het materieel betrouwbaar is. De rol van de inspectie is: erop toezien dat het materieel veilig is. Dat zijn twee verschillende rollen. De vervoerder heeft gedurende het traject informatie gekregen. Dat heb ik achteraf gezien, naar aanleiding van deze enquête. De vervoerder heeft informatie gekregen over de eerste testen en wat er wel en wat er niet goed ging. Op basis daarvan moet zo'n vervoerder in eerste instantie ervoor zorgen dat problemen worden opgelost. In hun ingebruiknameadviezen – zo heten die adviezen – stond ook steeds wat er misging en wat een potentiële oplossing zou zijn. Op een gegeven moment hadden wij daarvan ook kennis kunnen nemen, want die ingebruiknameadviezen waren weleens meegezonden met stukken voor een stuurgroepvergadering. Maar dan is het nog steeds de vraag of je als ministerie de rol van de vervoerder moet overnemen, of je het naar je toe moet trekken en zelf ...

De **voorzitter**: Nou, misschien geen rol overnemen, maar net even een stap extra. Ik vraag me af of die ooit is gezet. Of is dat helemaal niet gebeurd?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Niet op basis van de ingebruiknameadviezen, want die ...

De **voorzitter**: En niet op basis van signalen uit de Scandinavische landen? Niet op basis van vijf jaar vertraging? Niet op basis van ERTMS-perikelen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: De vertragingen bij AnsaldoBreda hadden te maken met allerlei uitstel in tijd, met technische specificaties, met het feit dat ze ...

De **voorzitter**: Ingewikkelde eisen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: ... het ingewikkeld vonden. Uiteindelijk zijn zij de eersten – we hebben hen nog helemaal niet genoemd – die testen doen om te zien of het materieel betrouwbaar en veilig genoeg is om af te leveren. Vervolgens komt de notified body die zich daarmee bezighoudt en daarna de ILT, die een specifieke rol heeft om toe te zien op de veiligheid, om een toelatingsvergunning te geven en, later, om treinstellen in te schrijven in het register. Er zit dus een heel proces voor. De indruk mag niet ontstaan dat niemand ernaar keek. Nee, er was een heel uitgeschreven en beschreven proces, waarvan Horvat achteraf ook gezegd heeft: op een paar kleine dingen na is het goed verlopen. Ingrijpen terwijl zaken nog in de testfase zitten – tijdens een testfase lopen dingen soms niet goed – zou geen logische rol voor het ministerie zijn. Als u mij vraagt of ik dan niets zou willen veranderen naar aanleiding van de ervaringen die zijn opgedaan, is mijn antwoord dat er wel twee dingen zijn die ik zou willen veranderen voor de toekomst. Maar dat is iets anders dan denken dat het toen niet goed is gegaan.

De **voorzitter**: Oké. Nog even iets over de onafhankelijkheid. Wij hebben uit de kabinetsreactie van Minister Kamp naar aanleiding van de aardbeving in Groningen vernomen dat er toch wordt gekeken naar de vraag hoe we bepaalde onafhankelijkheden wat beter wettelijk kunnen vastleggen. Kunt u daar nog iets over zeggen? Bent u daarbij betrokken? Speelt dat ook een rol voor de ILT? Of is dat niet iets wat daarvoor consequenties zou kunnen hebben?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik ken de nota van de heer Kamp wel, maar ...

De **voorzitter**: Misschien moet ik u een beetje helpen en daarmee ook ons publiek. Er wordt gekeken of de spelregels wat meer kunnen worden geëxpliciteerd en verduidelijkt en of de positionering van de inspectie wettelijk wat beter kan. Dus wat is de betrokkenheid van uw ministerie, specifiek de ILT misschien?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik ben zelf altijd groot voorstander van een zo onafhankelijk mogelijke inspectie. Dat is ook een van de redenen waarom het toezicht op bijvoorbeeld kernenergie naar de inspectie van de ILT gaat. Dan heb je immers een goede scheiding tussen beleid en uitvoering. Nogmaals, de inspectie is organisatorisch bij ons opgehangen, maar vervult inhoudelijk wel een onafhankelijke rol. Daar waar er enige zorg zou bestaan of die onafhankelijkheid er is en het zou helpen om het nog eens extra wettelijk vast te leggen, vind ik dat prima. Wat mij betreft bemoeien we ons op generlei wijze met hun toezicht.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb nog een vraag over die ingebruiknameadviezen. In de stuurgroep van de HSL-Zuid zat ook een hoge ambtenaar. Deze ambtenaar zat daar, naar ik aanneem, namens uw ministerie om goed te kijken hoe dat allemaal ging. Hij kreeg wel de ingebruiknameadviezen en ik denk dat mevrouw Van Toorenborg dat ook bedoelt. Mensen zitten niet voor niets in zo'n stuurgroep. Ze krijgen signalen mee en twijfels of er überhaupt sprake zou kunnen zijn van een betrouwbare dienst en dan heb ik het nog niet over het materieel. Wat gebeurt er dan met zo'n signaal? Het wordt besproken in de stuurgroep. Zijn dat signalen die ook u hebben bereikt?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. Het is ook niet besproken in de stuurgroep. Bij de stukken voor de stuurgroep is twee keer een ingebruiknameadvies meegestuurd. Bij twee stuurgroepen is dat volgens mij achteraf gebeurd. Het is meegestuurd, maar niet geagendeerd en dus ook niet besproken. Maar het zit wel bij de stukken, dus je had ervan kennis kunnen nemen, laat ik het zo zeggen. Daar stond in tegen welke vraagstukken men aanliep en welke oplossingen men daarvoor wilde realiseren. Die adviezen zijn niet bewust door ons behandeld. Die zijn zeker ook niet aan mij teruggekoppeld. Mevrouw Van Toorenborg vroeg of er dingen zijn die je leert van zo'n proces. Misschien ben ik te vroeg in deze enquête, maar een van de dingen die volgens mij van belang zijn, is dat je in de toekomst dit soort ingebruiknameadviezen gewoon actief agendeert en dus ook bespreekt. Dan blijft de verantwoordelijkheid voor de problematiek nog steeds liggen bij de vervoerder, want die wil ik niet overnemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Een belangrijke conclusie die u de enquêtecommissie meegeeft, is: als er ingebruiknameadviezen zijn – in dit geval is duidelijk geworden dat de lichten op oranje/rood stonden als het gaat om een betrouwbare dienst – moet je die veel actiever bespreken en naar aanleiding daarvan ook handelen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, je moet ze in ieder geval actief bespreken. Het hoeft niet altijd een probleem te zijn. Als je met iets nieuws start en je een en ander nog moet uitproberen, is het niet zo gek dat het niet meteen werkt. Dat hoeft geen probleem te zijn voor de

toekomst. Uiteindelijk zag je bij de invoering van de Thalys of de Benelux-trein nog meer kinderziektes dan bij de invoering van de Fyra.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft dit mee als aanbeveling. Hebt u enig idee waarom dit niet is gebeurd? Er was een stuurgroep. Daar zat een hoge ambtenaar in en daar zaten de betrokkenen bij elkaar om regelmatig met elkaar te overleggen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik denk omdat het op dat moment als niet-relevant werd geacht. Anders zou het natuurlijk wel geagendeerd zijn. Het is ook niet zo gek dat zich in de beginfase allerlei vraagstukken voordoen waarvoor je oplossingen moet bedenken. Je hebt niet voor niets proefbedrijven en toetsperiodes om te zien hoe het moet werken.

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

De **voorzitter**: Ik denk dat het goed is als we even schorsen.

Het verhoor wordt geschorst van 16.14 tot 16.25 uur.

De **voorzitter**: Mevrouw Bergkamp vervolgt het verhoor.

Mevrouw **Bergkamp**: In maart 2012 neemt de NS-directie het besluit om in december 2012 van start te gaan op het traject Amsterdam–Brussel, een commerciële dienst. Hoe zag uw rol als concessieverlener bij het starten van deze nieuwe dienstregeling eruit?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: We moesten de nieuwe dienstregeling goedkeuren. We moesten er samen met andere partijen voor zorgen dat werd besproken welke treinen over de paden gingen rijden en hoe de samenloop daarvan zou zijn. Het is altijd heel belangrijk om dat vroegtijdig te doen. De dienstregeling wisselt in december.

Mevrouw **Bergkamp**: Ze wordt aan u als het ware ter goedkeuring voorgelegd?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u als concessieverlener ook een rol om van te voren te kijken naar de betrouwbaarheid van de dienstregeling?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Eigenlijk doe je dat achteraf. In je concessie toets je achteraf op betrouwbaarheid via afspraken over punctualiteit en dergelijke. Ongetwijfeld zullen we ons er van tevoren ook van vergewissen of het past. Je hebt dan discussie met diverse andere partijen. Je toetst echter vooral achteraf.

Mevrouw **Bergkamp**: Over toetsing of een dienstregeling betrouwbaar is, zegt u dus: mijn rol is toetsen achteraf. Bij de introductie van nieuwe treinen is, zoals u zelf al aangaf, vaak sprake van kinderziektes en opstartproblemen. Op 30 oktober 2012 schrijft u aan de Tweede Kamer dat indien de Fyra niet zal rijden, de NS alleen een intercity inzet op het traject Roosendaal–Brussel. Hebt u de NS ooit aangespoord om een terugval-optie beschikbaar te hebben?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Niet persoonlijk, omdat eigenlijk altijd is gezegd dat het op het HSA-traject niet mogelijk was om de Benelux-trein, die eerst reed, en de Fyra gelijktijdig te laten rijden. Het was duidelijk dat het een van de twee was. Net hadden we het over de vraag wat je leert van dit soort trajecten. Achteraf gezien moet je altijd zorgen voor een back-up. Dat is in eerste instantie weer een verantwoordelijkheid van de vervoerder, maar ik vind het voor een Minister wel interessant om hierin een rol te spelen en te vragen aan de vervoerder: hoe is je back-up geregeld?

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dat is wijsheid achteraf, op dat moment hebt u niet vanuit uw verantwoordelijkheid gevraagd om een terugvaloptie?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: achteraf had ik dat moeten doen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja. Er waren geen signalen dat het mis zou gaan, en het was duidelijk dat en-en niet kon. Ik heb me toen wel ingezet voor een extra verbinding tussen Breda en Roosendaal. Dat speelde tegelijkertijd. De Benelux-trein kon echter niet blijven bestaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Op dat moment waren er geen signalen dat het niet goed zou gaan, zegt u. Maar er waren toen ook nog maar twee treinen in Nederland. Die werden gehoord. Er was nog geen proefbedrijf geweest en de treinen waren ook nog niet toegelaten. Veel was dus eigenlijk nog onbekend.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat klopt. Tegelijkertijd moet je al heel vroeg tot een besluit over een nieuwe dienstregeling komen. Dat is een vaste procedure, met vaste momenten waarop bekend wordt gemaakt hoe de dienstregeling in december eruit gaat zien. Belanghebbenden kunnen dan bezwaar maken en reizigersorganisaties worden erbij betrokken. Dat is gewoon een standaardproces. Aangezien je de Benelux-trein niet in leven kon houden ... In de Kamer is veel gedebatteerd over de vraag of je niet en-en kon doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom kan dat eigenlijk niet? De Benelux-trein rijdt toch over een ander treinpad? U had dat toch kunnen reserveren als back-up?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Technisch gezien kan ik u dat niet uitleggen, maar mij is altijd verteld dat het niet mogelijk was om beide tegelijkertijd te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: En als achteraf blijkt dat het wel kan, zegt u dan dat NS dat had moeten doen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Wat NS volgens mij had moeten doen, was het achter de hand houden van het materieel, zodat dat oude materieel alsnog had kunnen worden ingezet als het HSA-traject niet bereden had kunnen worden met de Fyra.

Mevrouw **Bergkamp**: Vervangend materieel voor de Fyra had wat u betreft moeten blijven bestaan.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat is eigenlijk de discussie: wat zou je er als dubbelcheck voor de toekomst in stoppen, naast die ingebruiknameadviezen? Bij zo'n grote wisseling moet je ook afspraken maken over het alternatief voor het geval er iets misgaat.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft aan dat u is geadviseerd dat beide niet kon, dus de Fyra én de Benelux-trein. Waren dat adviezen van de NS of van uw ambtenaren?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kreeg alleen advies van mijn ambtenaren, ik kreeg geen advies van de NS.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zou zomaar kunnen. Maar voor u was in ieder geval duidelijk dat beide niet kon. U gaf ook aan dat het een les is om bij dit soort trajecten van tevoren wel een terugvaloptie te hebben. Met de wijsheid van nu zegt u: dat had op dat moment ook moeten gebeuren.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: De Fyra was niet het eerste nieuwe materieel in Nederland. In 2006 is RandstadRail van start gegaan. RandstadRail is maar liefst negen keer ontspoord. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid heeft hier onderzoek naar gedaan. Een van de conclusies was dat het proefbedrijf te kort was geweest. Onder «proefbedrijf» versta ik: een generale repetitie van de commerciële dienst, maar dan zonder reizigers. Staatssecretaris Huizinga meldde hierop in mei 2007 aan de Kamer dat de inspectie bezig was om criteria te ontwikkelen voor de goedkeuring van de overgang van proefbedrijf naar exploitatie. Als je afgaat op wat de Staatssecretaris meldde, lijkt het alsof de inspectie zich een rol toe-eigende op het gebied van het proefbedrijf. Heeft uw ministerie of de inspectie een rol gespeeld met betrekking tot het proefbedrijf van de Fyra?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Wij zitten niet in het proefbedrijf, maar zien wel toe op zo'n proefbedrijf om te zien of ze die proef wel op een veilige manier organiseren. Op die manier spelen wij dus een rol.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar niet qua duur van een proefbedrijf of ten aanzien van de vraag of een proefbedrijf wel volledig is uitgevoerd?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat zou u aan onze inspecteur-generaal moeten vragen die hierna nog wordt verhoord.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik citeerde net Staatssecretaris Huizinga, die op basis van een advies van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid zei: als je van een proefbedrijf naar exploitatie gaat, moet daarover beter worden nagedacht. Een van de aanbevelingen was ook dat een proefbedrijf voldoende lang is. We hebben met elkaar geconcludeerd dat het proefbedrijf van de Fyra niet volledig is geweest. Er waren te weinig testritten en er waren zorgen over het materieel. Hebt u iets gedaan met de aanbevelingen van het drama van de RandstadRail?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik herken het niet, maar u noemt het nu. Ik ben er in ieder geval niet bewust mee bezig geweest, op politiek niveau. Of dat op inspectieniveau wel is gebeurd, kan ik niet zeggen. Misschien zijn alle aanbevelingen verwerkt, maar dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U kent het rapport even niet en u kunt het ook niet vertalen naar de situatie van de Fyra. We kunnen op dit moment dus ook niet concluderen dat er lessen zijn getrokken uit de RandstadRail, wat het proefbedrijf betreft?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Niet op politiek niveau, door mij. Ik kan natuurlijk niet zien wat mijn voorgangers hebben gedaan en ik kan ook niet zien wat daarop is gedaan in de organisatie. Daar heb ik me nu niet in verdiept, maar die vraag zou u eventueel nog kunnen stellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Zoals gezegd, heeft uw ministerie onderzoek laten doen naar de vergunningverlening van de Fyra: het rapport Horvat. In dat onderzoeksrapport staat ook dat uw ministerie systeemverantwoordelijk is en daarom van tevoren moet controleren of een nieuwe dienstregeling wel voldoende betrouwbaar is. Dat is niet gebeurd bij de Fyra. Waarom eigenlijk niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Omdat wij ons voornamelijk hebben gericht op het veiligheidsaspect, dus de inspectie die toeziet op een veilige toelating. Ik heb natuurlijk ook kennisgenomen van de conclusies van Horvat. Daarin wordt gesteld: u bent systeemverantwoordelijk voor het hele openbare vervoer, dus u had ook die rol aan de voorkant actief op u kunnen nemen. Daarover heb ik nagedacht. Op welke momenten zou je dat kunnen doen? Bij de toetsing van het materieel is dat nog niet aan de orde, maar bij het proefbedrijf zou je die rol kunnen vervullen omdat de integraliteit dan voor het eerst aan de orde komt. Vandaar mijn gedachte dat je op zo'n moment die ingebruiknameadviezen actief zou moeten agenderen, waardoor je een extra moment hebt om te bespreken of alles wel goed genoeg op elkaar aansluit. Later zou je kunnen zeggen: hoe kun je de systeemverantwoordelijkheid waarmaken als je de dienstregeling gaat doen? Niet alleen controle achteraf van de betrouwbaarheid op basis van punctualiteit, maar ook aan de voorkant. Dus vragen naar alternatieven.

Mevrouw **Bergkamp**: De Fyra is wel gecheckt op veiligheid, maar u zegt dat u als aanbeveling meeneemt – voor de pauze hebben we het daarover gehad – dat betrouwbaarheid als specifiek aandachtspunt moet worden meegenomen en dat de ingebruiknameadviezen voortaan moeten worden besproken.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, en dan is er een onderscheid tussen betrouwbaarheid van materieel – dat hoort nog steeds bij de vervoerder – en betrouwbaarheid van het totale systeem.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, daar heb ik het over. Ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: En die geeft het woord weer aan de heer Van Gerven, over de samenwerking met de Belgen.

De heer **Van Gerven**: Om het internationale vervoer over de hogesnelheidslijn mogelijk te maken, moeten er afspraken worden gemaakt tussen de Nederlandse en de Belgische vervoerder. In de loop van de tijd zijn daartoe verschillende pogingen gedaan, maar HSA en de Belgische spoorwegen komen niet tot overeenstemming. Uw voorgangers doen verschillende pogingen om te bemiddelen, maar als u aantreedt kunt u constateren dat dat nog niet tot het gewenste resultaat heeft geleid. Ik wil

u een aantal vragen stellen over de onderhandelingen met de Belgische staat en de Belgische spoorwegen. In juli 2011 spreekt u met uw Belgische ambtsgenoot Vervotte. Zij wordt in december 2011 opgevolgd door Minister Magonne. Het contact met Minister Magonne verliep minder soepel. Wat was volgens u de reden voor dat moeizame contact?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Met mevrouw Vervotte verliep het overigens ook al niet soepel, want die was ook niet echt genegen om het twintigste treinstel waarover we een discussie hadden, snel te bestellen.

De heer **Van Gerven**: Moment, mevrouw Schultz. We hebben de heer Eurlings gehoord. Die had ook contact gehad met mevrouw Vervotte, die zei: het wordt geregeld in de begroting. Dat hebt u ook gehoord? Dat was een positief signaal.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Toen ik bij mevrouw Vervotte kwam, zei ze: nou, we zijn er nog niet uit en willen nog nader onderzoek doen – dat was in de zomer – en ik kom er in november wel op terug. In november bleek het kabinet te wisselen en kwam er een opvolger. In de tussenperiode waren de signalen eigenlijk alleen dat men het wilde verbinden met allerlei andere dossiers. Ik had geen enkel gevoel dat het snel zou worden geregeld bij de begroting. Toen kwam de heer Magonne als opvolger. Uw vraag was of het contact moeizaam verliep. Ja, het verliep heel moeizaam. Ik heb van begin af aan geprobeerd om contact met hem te krijgen over de bestelling van het twintigste treinstel. Het was immers belangrijk om dat te verkrijgen om daarmee de verbinding Den Haag–Brussel te kunnen realiseren. Het lukte gewoon niet om tot een afspraak te komen.

De heer **Van Gerven**: Waarom lukte dat niet? Waarom was dat zo moeizaam?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Van de zijde van de heer Magonne werd er gewoon geen ingang gegeven, totdat het zo hoog opliep dat ik in de Kamer een keer heb gedreigd dat ik met een matras voor zijn deur zou gaan liggen. Uiteindelijk heb ik Minister-President Di Rupo, toen die op bezoek kwam, gevraagd om contact te leggen met de heer Magonne, omdat het toch niet zo kan zijn dat je, als je als Minister van het ene land belet vraagt bij de Minister van het andere land, gewoon niet binnenkomt. Toen is het gebeurd.

De heer **Van Gerven**: U hebt hem uiteindelijk ontmoet. Wat is er toen afgesproken of gebeurd?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Toen zei ik: ik kom hier om van u te horen dat het twintigste treinstel inmiddels is besteld door België en ook spoedig geleverd zal worden. Toen heeft hij aangegeven dat hij zich niet gebonden voelde aan het contract uit 2001. Hij zei: inmiddels is er heel veel veranderd; ik vind niet dat ik dat treinstel moet bestellen, want het gaat om onrendabele lijnen. Het antwoord was eigenlijk gewoon «nee». Eindelijk een goed nee, want daarvoor was het steeds uitstel, uitstel en uitstel. Nu was het gewoon duidelijk.

De heer **Van Gerven**: In plaats van uitstel was het antwoord van Magonne: nee.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, en toen heb ik geantwoord: dan rest mij niets anders dan het aanspannen van een procedure, want we hebben gewoon afspraken met elkaar; als ik aan alle afspraken die we in het verleden met uw land hebben gemaakt ook ineens geen waarde meer hecht, zouden we een heel ander gesprek hebben.

De heer **Van Gerven**: Het liep moeizaam, dat is duidelijk. In juni 2012 lag er een conceptsamenwerkingsovereenkomst tussen de Belgische spoorwegen en HSA. Die werd voorgelegd aan de Nederlandse Staat. U wees die overeenkomst af in oktober 2012. Wat was de reden daarvoor?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dit speelt naast dat twintigste treinstel, maar heeft er ook weer mee te maken. De dienstverlening die werd voorgesteld in die conceptsamenwerkingsovereenkomst, leek niet op de afspraken uit 2001, namelijk 32 keer bediening Amsterdam–Brussel, heen en terug, en ook niet op de afspraken uit 2005 of 2009 – ik weet het niet uit mijn hoofd – waarin Den Haag–Brussel was toegevoegd en het aantal keren Amsterdam–Brussel was verminderd. Het leek dus op geen van beide afspraken. Ik heb geen behoefte gevoeld om daar goedkeuring aan te geven, want het leverde ons niet op wat we ooit hadden afgesproken.

De heer **Van Gerven**: De nieuwe dienstregeling zou in december 2012 moeten ingaan. Daarin was de Benelux-trein niet opgenomen. De dienstregeling met de Fyra zou dus de enige verbinding tussen Amsterdam en Brussel worden. Voelde u niet de druk om die conceptovereenkomst dan toch maar te accepteren?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, ik vond dat de druk andersom moest liggen. Het is natuurlijk een overeenkomst tussen NS en NMBS, maar in ieder geval had NMBS de Belgische regering nodig om tot bestelling van een twintigste treinstel te komen en de paden vrij te geven. Ik vond dat de druk andersom moest liggen, dus nu niet goedkeuren, want dan zouden we een stap achteruit doen ten opzichte van wat we in 2001 wilden of ten opzichte van het contract daarna. Dus: «zo kunnen we het niet goedkeuren» en desnoods een bindende adviesprocedure laten plaatsvinden.

De heer **Van Gerven**: Sta je dan niet voor het blok? Je hebt immers geen alternatief. De Benelux-trein was er niet meer, die zou stoppen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Uiteindelijk heeft zowel de NS als de NMBS er baat bij om wel reizigersvervoer te organiseren. Ik vind dan ook dat je bij dit soort zaken niet als eerste moet zeggen: laten we het dan toch maar doen omdat we anders in de problemen komen. Nee, degene die verantwoordelijk was voor goed vervoer, moest dat ook doen, vond ik. In de contracten staat ook dat ze de gebruiksvergoeding moeten afdragen. Dus ook als ze niet rijden, moeten ze toch betalen. Dat maakt hun financiële positie alleen maar slechter.

De heer **Van Gerven**: U vond dat uw positie sterk genoeg was, op basis van de contracten die er lagen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

De heer **Van Gerven**: De heer Maignette legt u in oktober 2012 een compromisvoorstel voor. Waaruit bestond dat?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Daarin werd voorgesteld om Breda vaker te bedienen, dus om Breda–Brussel te organiseren, in plaats van de variant Den Haag–Brussel. Ik doe het even uit mijn hoofd, ik weet niet meer precies welke paden er allemaal in zaten.

De heer **Van Gerven**: Dat was een belangrijk element. Breda–Antwerpen via de hsl ...

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat was het, Breda–Antwerpen.

De heer **Van Gerven**: ... moest goed worden georganiseerd. Uw voorstel is door de Belgische staat afgewezen, begrijp ik. Waarom?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Varianten die voor ons aantrekkelijk waren, waren voor hen niet aantrekkelijk. Dat was denk ik ook de reden dat zij het twintigste treinstel uiteindelijk nooit hebben willen bestellen. Voor hen leverde het niet genoeg op. Sterker nog, het zou hun businesscase slechter maken.

Voor hen gold natuurlijk hetzelfde. In de begintijd heeft iedereen zijn handtekening eronder gezet en ook zij hadden moeten weten waar ze aan begonnen. Ik vond dat geleverd moest worden wat wij graag wilden. Uit het overleg met de Kamer bleek dat Breda–Antwerpen een gewenst onderdeel was. Daar hebben we met hen over gesproken.

De heer **Van Gerven**: Hebben andere bewindspersonen, bijvoorbeeld Minister-President Rutte, nog een poging ondernomen om tot overeenstemming te komen? Ik begrijp dat hij als een postillon d'amour heeft geopereerd.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Niet inhoudelijk, in mijn periode in ieder geval. Vrij snel daarna is de portefeuille overgaan naar de Staatssecretaris. Ik weet niet of hij toen nog een rol heeft vervuld, maar in mijn periode heeft hij een rol vervuld in de bemiddeling voor een gesprek.

De heer **Van Gerven**: Maar hij heeft niet tegen Di Rupo gezegd: we moeten dit zelf maar even oplossen, op het aller-, allerhoogste niveau?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee. Het speelde allemaal in een heel korte tijd. Ik sprak met Magnette. Die gaf aan dat hij het twintigste treinstel niet wilde bestellen. Daarop heb ik gezegd: see you in court. Dan was er de conceptsamenwerkingsovereenkomst tussen NS en NMBS waar ik mijn goedkeuring niet aan kon geven. Daarover wilden we een bindend adviesprocedure starten. Vrij snel daarna ging de portefeuille over. Ik geloof dat dat een of twee maanden daarna was.

De heer **Van Gerven**: Den Haag–Breda–Brussel liet u los. Uw voorganger, mevrouw Peijs, had juist in de gezamenlijke conclusies uit 2005 bedongen dat er acht keer een trein zou rijden van Den Haag naar Brussel. Daarnaast was er ook nog een rijtjedenclaim, omdat het vervoer in België langer zou duren dan oorspronkelijk was berekend. Die claim is losgelaten in de afspraken tussen Peijs en Minister Vande Lanotte destijds. Was u zich daarvan bewust?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Je hebt twee soorten afspraken. Over de afspraken uit 2001 zijn de afspraken van mevrouw Peijs heen gekomen, volgens mij ook na lobby uit Den Haag om de verbinding Den Haag–Brussel. Voor mij gold eigenlijk: het wordt óf het een óf het ander,

maar in ieder geval een van de twee varianten moet geleverd worden en daar moet de samenwerkingsovereenkomst aan voldoen. Of er bij Vande Lanotte al is losgelaten, weet ik niet. Ik weet wel dat er afspraken zijn gemaakt tussen Peijs en haar Belgische collega en dat die vervolgens nooit zijn waargemaakt. Je kon dat immers alleen maar waarmaken door een twintigste treinstel te bestellen.

De heer **Van Gerven**: Maar kunt u zich die discussie over de rijtijdenclaim nog herinneren?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik weet dat mevrouw Peijs die heeft gehad.

De heer **Van Gerven**: Vervolgens leveren de Belgen niet. Dan zou je zeggen dat die rijtijdenclaim ook weer tevoorschijn komt.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Die hebben we ook aan de orde gehad toen ik zei: dan hebben we nog wel een en ander met elkaar te bespreken.

De heer **Van Gerven**: Dat werd ook weer in de strijd geworpen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt dus wel overwogen om die schadevergoeding ... U wilde toch weer een procedure starten?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Als je het niet met elkaar eens bent en een deel van het contract niet wordt nageleefd, kun je alle onderdelen van het contract weer ter discussie stellen. Zeker als buurlanden probeer je er uiteindelijk altijd in goed overleg uit te komen, maar dit was niet de eerste keer, dit was een opeenvolging.

De heer **Van Gerven**: Geld speelde daar natuurlijk een rol bij. De Belgen zeiden immers: het is verlieslatend. Als je de buidel trekt, gaan deuren vaak open. De Staat had HSA in 2008 met het memorandum van overeenstemming eigenlijk al gecompenseerd voor de lange rijtijden in België. Als compensatie krijgt men een korting van 13 miljoen, vanwege die langere rijtijden. Was u zich daarvan bewust?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Had NS het dan niet kunnen oplossen? Dat is dan de vervolgvraag.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: In eerste instantie is het ook een zaak tussen NS en NMBS. Uiteindelijk ben ik mee gevraagd naar het gesprek, omdat de Belgische regering een rol speelde in het bestellen van het materieel en het toewijzen van de treinpaden. Ik ben met mevrouw Van Vroonhoven van NS meegegaan naar dat gesprek met Magnette. Het is dus een andere constructie dan die van een directe onderhandeling tussen Nederland en België. Vervolgens zie je dat de afspraken die tussen jouw voorganger en die van Magnette zijn gemaakt, niet worden nagekomen. Dan vind ik dat ik een rol heb om ervoor te zorgen dat ze wel worden nagekomen.

De heer **Van Gerven**: U overwoog een bindend-adviesprocedure om de afspraken af te dwingen. Maar had u eigenlijk wel voldoende tijd voor een juridische procedure? We spreken over oktober 2012 en in december moet de trein gaan rijden. Zou je dan niet het traject Amsterdam–Brussel in gevaar brengen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, maar op dat moment zou je dan misschien niet precies hebben wat je zou willen hebben, maar je zou wel alternatief vervoer kunnen organiseren. Dat is altijd te doen. Nogmaals, ik vind gewoon dat je de druk erop moet houden. Immers, degenen die de pijn voelen, zijn de vervoersbedrijven die natuurlijk wel een gebruiksvergoeding moeten betalen en geen inkomsten binnen krijgen.

De heer **Van Gerven**: Maar wordt NS niet voor het blok gezet om te komen tot een samenwerkingsovereenkomst omdat anders de verbinding naar Brussel in gevaar komt? NS had wel de Benelux-trein als alternatief geschrappt. Stond u niet met de rug tegen de muur?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Zo voelde het niet. U vraagt mij eigenlijk: stel dat u een slechter bod had gekregen, had u daar dan niet beter akkoord mee kunnen gaan omdat u wilde dat alles in december ging rijden? Maar dan was er in december ook een onvolledig aanbod geweest. Dan kun je beter zeggen: ik keur de samenwerkingsovereenkomst zoals die er nu ligt niet goed; ga het huiswerk maar over doen en zorg ervoor dat er in december wel een volwaardig aanbod is.

De heer **Van Gerven**: U hebt dus toch een streep getrokken en gezegd: tot hier en niet verder. Op 5 november 2012 hebt u het hsl-dossier overgedragen aan Staatssecretaris Mansveld. Zij was uiteindelijk degene die een maand later, op 3 december, toch overeenstemming bereikte met de Belgische spoorwegen. Dat was zes dagen voor de start van de nieuwe dienstregeling. Had de Staatssecretaris eigenlijk nog ruimte om verschillende opties te verkennen? Of was er uiteindelijk maar één optie mogelijk, namelijk een samenwerkingsovereenkomst accepteren, een beetje op voorwaarde van wat de Belgen wilden?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik geloofde wel dat er meer opties waren, anders zou ik niet zeggen: ga het huiswerk maar opnieuw doen en kom met een betere samenwerkingsovereenkomst. Ik geloofde zeker dat die opties er waren.

De heer **Van Gerven**: Had u een andere optie gekozen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Volgens mij heeft dat langer geduurd dan alleen die periode, want daarna, in de tijd van de Staatssecretaris, zijn er volgens mij nog meer varianten gekomen. Ik weet niet welke zij uiteindelijk gekozen heeft en waarom. Ik weet wel dat zij – we hebben daar natuurlijk met elkaar over gesproken – heeft gezegd: ik vind het belangrijk om opnieuw onderhandelingen aan te gaan in plaats van in een procedure te blijven zitten. Toen heb ik gezegd: dat lijkt me prima, want er zitten aan twee kanten nieuwe gezichten. De heer Magnette was volgens mij inmiddels burgemeester van Charleroi geworden en onze Staatssecretaris was ook nieuw. Het was haar verantwoordelijkheid, dus als zij het liever via onderhandelingen wilde doen, was dat prima. Dat heeft ze ook gedaan en daar is ze ook uitgekomen. Ze heeft de Kamer daar bij betrokken, maar ik heb verder niet gekeken – ik zat immers ook in een andere rol – of dat ook was wat ik zelf gedaan zou hebben.

De heer **Van Gerven**: Nieuwe mensen die dan hun eigen beleid weer uitzetten.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Soms helpt dat.

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

De heer **Elias**: Ik blijf nog heel even hangen bij dat toch wat merkwaardige hoofdstuk van het zoeken naar contact met de heer Magnette, de Belgische Minister. U zei net: uiteindelijk probeer je er als buurlanden uit te komen. U bent Minister en Magnette wordt dan Minister in België. Het is dan december 2011. Hoelang hebt u geprobeerd om hem te bereiken? Hoe werkt zo iets? Doet uw secretariaat dat, doet u dat zelf?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Maanden heb ik geprobeerd hem te bereiken. Ik heb hem eerst langs de formele wegen verzocht om een gesprek. Toen dat niet lukte en ik van mijn ambtelijke organisatie signalen kreeg dat de behoefte niet bestond, heb ik zijn 06-nummer ingesproken.

De heer **Elias**: En de ambassadeur ingeschakeld? Daar hebben we die mensen voor.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik heb inderdaad de ambassadeur van België ingeschakeld om daar ook nog een rol in te spelen. Ik ben geëindigd bij onze Minister-President. Ik ben niet met een matras voor de deur gaan liggen, maar het had ...

De heer **Elias**: Wat vond u daarvan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat is natuurlijk niet goed. Ik heb dat nooit eerder meegemaakt en ik hoop dat ook niet meer mee te maken. Zo ga je niet met elkaar om. Als je iets niet meer wilt, een andere mening hebt of een financieel probleem hebt, moet je dat gewoon op tafel leggen.

De heer **Elias**: Speelde de ruzie over de Hedwigepolder – u hintte daar in een bijzin op – daar nog een rol in?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik hintte eigenlijk op andere dossiers, zoals de IJzeren Rijn en dergelijke.

De heer **Elias**: Zaken op uw beleidsterrein.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, die werden nog door mevrouw Vervotte genoemd. Zelf ben ik altijd tegenstander van het verbinden van allerlei dossiers.

De heer **Elias**: Maar dat gebeurde aan de andere kant dus wel?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat gebeurde bij mevrouw Vervotte, maar bij de heer Magnette speelde dat niet zozeer een rol. Die zei gewoon: ik voel me niet meer gebonden aan het contract uit 2001.

De heer **Elias**: Kan het zijn dat ook de eerdere, wellicht onhandige omgang van de Nederlanders met de Belgen over de invulling van de vraag hoe het na 2001 verder zou moeten, nog steeds na-ijlde in 2011?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Welke onhandige invulling?

De heer **Elias**: Dat er allerlei losse eindjes waren die de NS maar moest gaan oplossen en die de Staat had overgedaan. De NS kreeg korting op de concessievergoeding als ze zelf de losse eindjes met de NMBS zou oplossen. Ik bedoel eigenlijk dat daar nog steeds ergernis over was bij de Belgen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik zie eigenlijk niet in waarom de Belgen daarover geërgerd zouden moeten zijn. Dat zou dan eerder NS zelf moeten zijn. Ik denk dat het gewoon een unieke situatie was. Ik kan niet inzien waardoor die was ingegeven. Ik weet niet of de heer Magnette het zelf bedacht of dat hij hierover was geadviseerd. Al mijn relaties met Belgen zijn hartstikke goed. Ook met Vlaanderen kunnen we goed samenwerken, transparant. Hier liep het gewoon helemaal vast. Het is heel lastig om zaken te doen als je niet eens een stap over de drempel kunt zetten.

De heer **Elias**: Werd u eigenlijk niet ontzettend nijdig?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, en eerlijk gezegd is dat voor mij heel bijzonder, want dat word ik bijna nooit. U ziet, denk ik, wel dat er enige ergernis naar buiten komt. Ik vind het gewoon onbestaanbaar dat er geen mogelijkheid is om te spreken tussen buurlanden.

De **voorzitter**: We gaan naar het laatste hoofdstuk: het alternatieve vervoer. Er zijn veel problemen langs gekomen, maar er komt nog een probleem. Op 17 januari 2013 wordt de Fyra uit de dienst genomen. Op 3 juni 2013 maakt de NS-directie bekend te stoppen met de Fyra. De ministerraad besluit op 7 juni 2013 de NS toch een kans te geven om binnen drie maanden met een volwaardig alternatief te komen. Vond u het nu logisch dat de NS die kans kreeg, terwijl zo zichtbaar was dat de NS niet zou kunnen voldoen aan de afspraken in de concessieovereenkomst? Zonder de Fyra konden ze dat ook niet doen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: U stelt mij nu een vraag in mijn hoedanigheid van lid van de ministerraad, want ik was toen niet meer bezig met dat dossier. Ik had vernomen – ik spreek de Staatssecretaris natuurlijk weleens op ons ministerie – dat ze voornemens waren om te stoppen met de Fyra. De vervoerder heeft zijn eigen verantwoordelijkheid om die keuze te maken; doet hij dat wel of niet? Wij hebben de concessie vooral verstrekt met het oog op naleving. Op zo'n moment zul je toch iets moeten als je reizigersvervoer wilt bieden. Ik vind het dan ook niet gek dat de Staatssecretaris zegt: dan moet u ook heel snel komen met een alternatief dat net zo goed of nog beter is dan hetgeen we hebben afgesproken; we hebben niet voor niets een contract met elkaar.

De **voorzitter**: De constatering is toch wel dat ze zich niet hadden gehouden aan afspraken en dat het zonder de Fyra ook niet zou lukken. Toch wordt er een nieuwe kans gegeven.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, dat klopt. Maar je zult ook iets moeten bieden, want anders komen we terecht in dezelfde discussie die ik had in 2010. Je kunt ook zeggen: dan had u die afspraak nooit moeten maken; gaat u maar failliet, dan doen we niets meer met die lijn. Maar vervolgens heb je dan geen product, maar wel schade.

De **voorzitter**: In hoeverre speelden de afspraken uit het onderhandelakkoord een rol?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: De afspraken uit het onderhandelakkoord lagen er en waren het uitgangspunt. Dat was de laatste afspraak die was gemaakt met de NS.

De **voorzitter**: Waren er, behalve de reizigersoverwegingen die u net noemde, ook financiële overwegingen om NS nog een kans te geven?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat denk ik niet, maar dat zou u aan de Staatssecretaris moeten vragen. Ik ga ervan uit dat ze gewoon moeten leveren wat in het contract staat, namelijk een gebruiksvergoeding. Ik denk dat het reizigersbelang ertoe leidt dat je probeert om tot een volwaardig alternatief te komen.

De **voorzitter**: Op 27 september 2013 komt het voorstel van de NS voor dat alternatieve vervoer voor besluitvorming in de ministerraad. Nu spreken we u dus weer aan als Minister die deel uitmaakt van de ministerraad. Dat alternatieve vervoer voldoet niet aan de afspraken zoals die waren opgenomen in de concessie. Kunnen we daarmee concluderen dat de concessieafspraken uit 2001 en de voorwaarden waaronder HSA in 2012 met het vervoer startte, in de prullenbak zijn beland bij het alternatief dat uiteindelijk is gepresenteerd?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het alternatief voldoet niet aan de eisen uit 2001 en ook niet aan de eisen die uiteindelijk uit het onderhandelingscontract gekomen zijn. Daar was het vervoer min of meer hetzelfde als in 2001, behalve dat er één Fyra-trein per uur minder reed, dus van vijf naar vier. Het voldeed daar niet aan.

De **voorzitter**: Wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Jammer, als je terugkijkt naar zo'n heel traject. Je maakt in 2001 afspraken die in 2010 worden aangepast op basis van de financiële situatie. Dan krijg je al minder binnen dan je had gewild, maar je krijgt nog wel het product geleverd dat je had gewild, misschien zelfs nog wel beter op een aantal punten door de aanpassingen op het hoofdrailnet. Maar even later, als gevolg van andere problematiek, namelijk het materieel, krijg je minder product, minder dienst.

De **voorzitter**: Ik heb een beetje het volgende beeld. Een tegenvaller? Nu ja, we gaan maar door. Nog een tegenvaller? Oké, we gaan door. Geen trein? Oké, ga maar door. Begrijpt u dat beeld?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat snap ik heel goed. Je kunt de vraag ook andersom stellen. Wat kun je anders op zo'n moment? Bij een faillissement kun je zeggen: we doen niets en laten de organisatie failliet gaan; dat is dan fair omdat ze geen goed bod gedaan hebben. Maar als Rijk heb je dan vervolgens ook niets en als reiziger ook niet. Hetzelfde geldt natuurlijk voor mijn opvolgster. Als het materieel volgens de vervoerder zelf niet voldoet, zul je toch moeten bekijken wat je dan doet. Zeg je dan: dan rijdt u niet meer, maar betaalt u wel de gebruiksvergoeding en heb ik als Rijk in ieder geval geen financieel probleem? Maar dan heb je nog steeds het probleem van de reiziger. Je zult dus toch iets moeten.

De **voorzitter**: In hoeverre was het voor alle partijen – de NS, uw ministerie en Financiën – van belang dat NS toch gewoon die concessie hield? Iedere keer presteert men niet, gedurende een heel lange periode.

Het vervoer wordt niet wat we hadden afgesproken, maar de concessie gaat gewoon door.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Voor mij is nooit een reden geweest dat de NS de concessie moest hebben. De NS had de concessie, zowel ...

De **voorzitter**: En wat ze ook deden, ze behielden die.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: ... voor de hsl als het hrn. Volgens mij waren er ten aanzien van het hrn afspraken gemaakt dat dat bij NS terecht zou komen. Over de hsl kon je discussie hebben. Het is mijn keuze geweest om die bij NS te laten, om financiële redenen en om redenen van betrouwbaarheid. Dat kan ik ook motiveren, ondanks het feit dat dat politiek gezien helemaal geen aantrekkelijke keuze was. Verstandig gezien was dat voor het Rijk en de Staat uiteindelijk wel het beste.

De **voorzitter**: Maar we mogen wel vaststellen dat hoewel de NS/HSA nooit aan de concessie heeft voldaan, die niet in gevaar is gekomen.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: De hsl-concessie?

De **voorzitter**: Ja, en uiteindelijk zelfs de hele concessie, met het hoofdrailnet erbij.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nu ja, dat kunt u niet zo stellen. Bij het onderhandelakkoord, waarbij de hsl-concessie is opgebroken – die is gestopt en is vervolgens in 2015 met de hrn-concessie geïntegreerd – hebben ze daar wel een prijs voor moeten betalen door allerlei extra activiteiten te leveren in het hoofdrailnet. Ze hebben nog steeds een bedrag moeten betalen dat flink hoger lag dan wat de marktwaarde voor de hsl op dat moment was, namelijk 101 in plaats van 60 miljoen. Ik zou niet willen zeggen dat we ze iets cadeau hebben gegeven. Maar ze hebben inderdaad wel minder geleverd dan ze ooit beloofd hadden.

De **voorzitter**: Hoe lag het alternatief vervoer in het kabinet? Er komt een plan: dit wordt geleverd. Was iedereen daar gelukkig mee?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kan mij niet meer herinneren of alle collega's daar tevreden over waren. Volgens mij zijn er wel veel debatten over geweest, eigenlijk hetzelfde soort debat als het debat dat wij nu hier met elkaar ...

De **voorzitter**: Kunt u wat meer inkleuring geven? Het is immers niet zo heel lang geleden.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat probeer ik te doen. Het was hetzelfde soort debat als het debat wij nu hier met elkaar hebben. Collega's – maar ik weet niet meer welke collega's – ...

De **voorzitter**: Wij hebben een verhoor; wij hebben geen debat.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat klopt, maar dezelfde discussie die we nu hier in dit verhoor hebben, hadden we ook met collega's: is het wel fair dat zij de mogelijkheid krijgen om met een alternatief te komen en is het alternatief wel volwaardig? Het ging om dat soort discussies.

De **voorzitter**: Waren er bewindspersonen die het alternatief niet volwaardig vonden?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dat weet ik echt niet meer. Ik weet niet welke collega's daar wel of niet iets over hebben gezegd. Ik weet dat er discussie was. Ik kan ook niet feitelijk citeren uit de ministerraad.

De **voorzitter**: Nee, dat doen we ook niet.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik weet het gewoon niet. Ik weet wel dat er discussie is geweest. De discussie die wij uiteindelijk natuurlijk hebben gevoerd was: wat is het beste om te doen? Wij hebben gezegd dat het accepteren van dit volwaardige alternatief uiteindelijk het beste om te doen was.

De **voorzitter**: En uiteindelijk was iedereen het ermee eens om het «een volwaardig alternatief» te blijven noemen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kan me niet herinneren dat we een discussie over de naam hebben gehad.

De **voorzitter**: Maar vonden uw collega's het een volwaardig alternatief?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ongetwijfeld zullen er mensen zijn geweest die hebben gezegd: het is een gok en het is nooit zo goed als in het verleden. Dat is hetzelfde als wat ik nu ook zeg: het is niet zo mooi als wat in 2001 was afgesproken.

De **voorzitter**: In hoeverre hebben de coalitiebelangen daarbij een rol gespeeld?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Niet, denk ik. Wat bedoelt u?

De **voorzitter**: U gaf aan dat er een discussie was, omdat het alternatief misschien niet voor iedereen meteen volwaardig was. Daar had u een debat over. De vraag is of de coalitiebelangen daarbij een rol speelden. Of werd er misschien gesteld: jongens, moet het allemaal met stoom en kokend water of kunnen we dit uitstellen om het beter te kunnen wegen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Volgens mij is het echt een inhoudelijke discussie geweest. Ik weet ook niet of je moet zeggen dat het alternatief niet volwaardig was; het voldoet gewoon niet aan de eisen uit 2001. Er is dus gewoon een verschil met wat er geboden wordt.

De **voorzitter**: Het was niet het beoogde vervoer.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Precies. Ik weet alleen dat door mijn opvolger hard is onderhandeld over het volwaardige alternatief. Ik weet ook wat ik zelf heb gedaan toen HSA op omvallen stond, maar er is geen discussie geweest in de zin van: zou het kabinet wel of niet vallen over een al dan niet volwaardig alternatief?

De **voorzitter**: Dat is misschien een grote stap, maar wat was de positie van de Staatssecretaris in dit debat?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Daar is geen twijfel over mogelijk: zij had de verantwoordelijkheid. Zij is bezig geweest met het oplossen van de problemen.

De **voorzitter**: Was haar positie in het geding?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, absoluut niet.

De **voorzitter**: Helemaal niet?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee.

De **voorzitter**: In het regeerakkoord was opgenomen dat de hoofdrailnetconcessie onderhands aan NS zou worden gegund. Heeft dat nog een rol gespeeld in het debat over de vraag wat er zou worden gedaan met de concessie en de invulling met het alternatieve vervoer?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Zeker, niet zozeer bij het alternatieve vervoer – dat weet ik niet, want dat was in de periode waarin de Staatssecretaris hiermee aan de slag was – maar wel in mijn onderhandelingen. Het was de bedoeling dat het hoofdrailnet in de volgende periode onderhands weer naar de NS zou gaan. Gelet op de Europese regelgeving die er op dat vlak gaat komen, is het waarschijnlijk de laatste keer dat dat zo kan. Bij mij heeft dus zeker een rol gespeeld dat je bij de discussie niet ook kon betrekken dat je het hoofdrailnet bijvoorbeeld nog aan anderen kon aanbesteden en met hen nog een nieuwe deal kon maken.

De **voorzitter**: Voor het alternatieve vervoer geef ik het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Ik heb een vraag vanuit het perspectief van de reiziger: wanneer krijgt de reiziger wat hem of haar beloofd was, dus 32 keer per dag vervoer naar Brussel in 93 minuten zonder reservering en voor een betaalbare prijs?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Als er een andere invulling aan wordt gegeven die daarmee vergelijkbaar is ... Ik zei zojuist al dat ik niet weet welke variant uiteindelijk is gekozen, maar ik weet dat de Staatssecretaris uitgebreid met reizigersorganisaties maar ook met de Kamer heeft gesproken over de vraag wat dan volwaardig zou zijn.

Mevrouw **Vos**: We constateren dat het in ieder geval ver weg ligt van wat de afspraken waren. Met de nieuwe Benelux-plus, die er veel langer over doet, kost het veel meer tijd en met de Thalys is het veel duurder. Dat is echt heel anders dan wat in 2001 was afgesproken.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik weet dat het heel anders is dan in 2001, maar ik heb zojuist aangegeven dat ik niet weet welk alternatief er uiteindelijk uit is gekomen. Dat heb ik gewoon niet gevolgd. Ik zit nu in een andere rol. Ik heb het spoor niet meer in mijn portefeuille. Ik weet alleen dat er een volwaardig alternatief is. Dat is toen besproken, ook met de Kamer, en dat is ook geaccordeerd. Volgens mij is er ook gesproken met de reizigersorganisaties. Dat kun je inderdaad niet een-op-een op elkaar leggen, maar dit is wel wat eindelijk is goedgekeurd.

Mevrouw **Vos**: U noemt het «een volwaardig alternatief», maar bezien vanuit de reiziger zou je het misschien anders noemen, hooguit «acceptabel».

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja, dat kan. Je kunt er allerlei namen aan geven. Ik heb al eerder gezegd dat het niet overeenkomt met wat het was. Je kunt er een oordeel over hebben of je het beter of slechter vindt, maar nogmaals: ik wil daar eigenlijk niet in treden, want ik vind dat u die vragen aan mijn opvolgster moet stellen.

Mevrouw **Vos**: Maar kunnen we wel constateren dat NS/HSA nooit aan de concessie heeft voldaan?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Heeft de reden waarom zij de concessie ondanks alles uiteindelijk mochten behouden, te maken met het feit dat zij uiteindelijk meer konden of moesten betalen dan de marktwaarde?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Met het feit dat zij meer konden betalen dan de marktwaarde. De marktwaarde was ongeveer 60 miljoen. Zij waren in staat om door integratie met het hoofdrailnet uiteindelijk tot een hoger bedrag te komen, 101 miljoen. Dat is het eerste element. Het tweede element is dat zij materieel hadden besteld en dat dus ook op korte termijn konden laten rijden en daarmee het reizigersvervoer konden bieden. Op dat moment wisten we natuurlijk nog niet dat zich daarbij uiteindelijk ook een probleem zou voordoen. De continuïteit was dus het tweede element dat heel belangrijk was: een ander had dat niet kunnen bieden.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus: een andere vervoerder had dit nooit kunnen bieden; we zaten dus gewoon vastgeklonken aan NS/HSA en bovendien konden zij meer betalen dan het eigenlijk waard was.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Zij konden meer betalen doordat zij gebruik konden maken van de integratie met het hoofdrailnet, waardoor je – meer dan een ander dat zou kunnen doen – voordelen kunt behalen. Een ander bedrijf had niet ook het hoofdrailnet kunnen berijden en zij konden continuïteit bieden voor het reizigersvervoer. Dat waren voor mij de twee hoofdredenen. Dat maakte inderdaad dat voortgaan met hen, hoewel het een aanbestede lijn was en ik daar ook graag anderen op zou zien acteren, toch aantrekkelijker was dan met anderen in zee gaan.

Mevrouw **Vos**: U zat vast aan de NS.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nou, je zit nooit vast. Het is gewoon een keuze van mij geweest, een welbewuste keuze, die ik ook heb verdedigd in de Kamer.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Vos sloeg aan op het woordje «volwaardig»; ik ook. «Volwaardig» klinkt zo rijk; dat is een verkoopwoord. Als datgene wat er nu ligt, in de ministerraad wordt besproken, kan dat toch in de verste verte niet als een volwaardig alternatief worden gezien? Dat is toch een gek woordje daarvoor?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Laten we zeggen dat er een oplossing is bedacht voor het feit dat het Fyra-materieel door de vervoerder werd teruggetrokken, terwijl er toch treindiensten geboden moesten worden die zo veel mogelijk leken op het oorspronkelijke product. Of je dat «volwaardig» noemt of niet, is in ieder geval voor mij niet zo relevant. Er moet gereden worden; er moet iets geboden worden. Zowel de ministerraad als de Kamer moet daar ook mee akkoord gaan. Dat hebben wij allebei gedaan.

De **voorzitter**: Misschien is het woordje voor u niet zo interessant, maar als in het vooruitzicht werd gesteld dat een Thalys zestien keer op en neer vliegt naar Parijs, naar Brussel gaat en alle kanten opgaat, dat we daarnaast nog een internationale/nationale lijn hebben en dat er vervolgens nog alternatieven zijn, terwijl we nu uiteindelijk zitten met een Thalys die voor veel mensen behoorlijk prijzig is of met een heel lange omweg, waarmee je meer stations aandoet dan ooit voordat we überhaupt met die hele concessie bezig waren, is het toch een beetje gek als mensen enthousiast zeggen dat er een volwaardig alternatief is? Dan zitten we de boel toch een beetje voor de gek te houden?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Als u daarop doelt, zeg ik nogmaals dat het natuurlijk gewoon niet voldeed aan wat er oorspronkelijk was afgesproken.

De **voorzitter**: Vindt u het woord «volwaardig» dan nog steeds passend?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Het woord «volwaardig» is gekozen om NS ertoe te dwingen om een zo goed mogelijk alternatief te bieden.

De **voorzitter**: Om uiteindelijk, in 2021, wellicht een keer met een snelle trein van haarzelf ...

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Precies, want de toekomst biedt natuurlijk ook mogelijkheden om nog verbeteringen aan te brengen. Het woord «volwaardig» is dus niet als verkoopwoord bedoeld. Maar goed, u zou dat aan mijn opvolgers moeten vragen. Het is vooral bedoeld als een dwangmiddel jegens NS om ervoor te zorgen dat zij een zo goed mogelijk product levert, aangezien het ene product niet wordt geleverd.

De **voorzitter**: U gaf terecht aan dat wij niet gaan citeren uit minister-raadsstukken. Dat is een begrijpelijke redenering, maar tegelijkertijd kijken wij ook naar de rollen van de verschillende bewindspersonen. Zo kennen we bijvoorbeeld de rol van de Minister van Economische Zaken, die heel kritisch kijkt naar mededinging en aanbestedingsrechtelijke aspecten. Kunt u zich herinneren of hij misschien bezwaren zag tegen het tempo waarin het ging, of anderszins?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik kan me dat wel herinneren uit de periode waarin ik bezig was met het faillissement van HSA, want toen was ik natuurlijk zelf actief op dat dossier. Toen heeft de Minister van Economische Zaken kritische opmerkingen gemaakt, bijvoorbeeld over aanbesteding, marktprincipes en dergelijke, maar uiteindelijk heeft wel de hele ministerraad besloten om het zo te doen.

De **voorzitter**: Hebt u het verhoor met de heer Timmer meegekregen?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee.

De **voorzitter**: Hebt u helemaal niets meegekregen van de heer Timmer?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, behalve zijn Bretels.

De **voorzitter**: Hij had ook andere aspecten die wellicht opmerkelijk waren. Hij zei bijvoorbeeld: aan het eind van het liedje is gewoon heel duidelijk dat de rekening linksom of rechtsom bij de Staat komt. U kent Timmer; u kunt zich dus wel voorstellen hoe hij dat zei. Ik parafraseer een beetje wat hij zei: in de kern is het altijd een verdelingskwestie. At the end of the day is het gewoon één groot spelletje met het verdelen van geld, of er nou sprake is van een concessie die omlaaggaat, zodat de begroting van V en W of van I en M wordt geraakt, of van minder winst voor de NS, waardoor de Staat als aandeelhouder minder dividend krijgt en de begroting wordt geraakt. Wat vindt u van zijn analyse?

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Als het gaat om de vraag waar de financiële gevolgen komen te liggen, klopt dat voor een groot deel. Er is natuurlijk ook gewoon nog het commerciële deel van NS, dat vaak ook bijdraagt aan de niet-rendabele delen. Inderdaad komt de rest dan op de een of andere manier terecht bij Financiën of I en M, maar uiteindelijk moet je volgens mij niet op die manier naar zo'n zaak kijken. Uiteindelijk gaat het om de vraag wat je de reiziger biedt en welke mogelijkheden je hebt om verschillende producten te bieden. Je hebt weinig mogelijkheden in Nederland, want er is maar één bedrijf dat dit vervoer over het hoofdrailnet kan doen. Wat dat betreft, moet je vooral bekijken hoe je dat gezamenlijk zo goed mogelijk doet, tegen zo laag mogelijke kosten en met een zo goed mogelijk product voor de reiziger.

De **voorzitter**: Maar ik hoor u zeggen dat de heer Timmer strikt genomen gelijk heeft. Dan zou je je kunnen afvragen of de reiziger de dupe is geworden van dat verdelingsspelletje, want het ging eindeloos lang over geld: minder concessie, superdividend. Iedere keer, jarenlang, ging het om de vraag waar de financiële druk zou worden neergelegd.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Nee, ik heb niet het gevoel dat de reiziger de dupe is geworden van het financiële spel. Ik denk dat er bij de aanbesteding vanaf het begin een bod is gedaan dat niet gedaan had moeten worden en dat gewoon niet reëel was en dat het vervolgens lang heeft geduurd voordat het wat ontrafeld werd en goed werd bekeken hoe de puzzel eigenlijk in elkaar zat. Daarbij is het belang van de reiziger steeds juist wel voorop blijven staan, want vanuit financieel belang had je misschien wel tot andere oplossingen kunnen komen, die voor de reiziger niet aantrekkelijk waren.

De **voorzitter**: Maar u blijft bij uw idee dat de reiziger misschien ooit een volwaardig alternatief krijgt.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Ik hoop eigenlijk dat het alleen maar mooier en mooier wordt. We hebben de afgelopen jaren natuurlijk in vele vervoersvormen kunnen zien dat nieuwe technologie en nieuwe mogelijkheden ons uiteindelijk verder helpen, maar daar gaat het nu niet om. Het gaat erom wat wij ooit hebben afgesproken en het gaat om de vraag of we hebben gekregen wat we wilden hebben. Dat is gewoon niet het geval.

De **voorzitter**: Nee. We hebben vandaag ook een aantal duidelijke lessen gehoord die u hebt getrokken, met name een aantal punten ten aanzien van de inspectie. Daar komen we ongetwijfeld nog over te spreken. Ik denk dat wij hiermee dit verhoor kunnen sluiten.

Mevrouw **Schultz van Haegen**: Dank u wel.

Sluiting: 17.19 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 1 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Jonkers (kwaliteitsinspecteur bij Lloyd's Register Rail Europe).

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Jonkers de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Jonkers. Ik heet ook de aanwezigen in de zaal en degenen die dit verhoor op een andere plaats volgen welkom. Het is misschien goed als we een kleine inleiding houden op dit verhoor, want de afgelopen twee weken hebben wij ons met name geconcentreerd op de concessie, het recht om te mogen rijden over de hogesnelheidslijn. We maken nu een stap en gaan echt kijken naar de trein. Daarover spreken wij met u als kwaliteitsinspecteur, straks met de projectleider en daarna, nog een stap verder, met de opdrachtgever. Wij maken nu echt de overstap naar de Fyra, de V250 zelf.

U was vanaf 2005 acht jaar lang betrokken bij het bouwproces van de Fyra-trein als kwaliteitsinspecteur van Lloyd's Register Rail Europe, dat werd ingehuurd door NS Financial Services Company (NSFSC), die de trein kocht, vanwege de specifieke kennis, ervaring en expertise met betrekking tot de treinenbouw. U en uw collega's kregen de opdracht om een deel van het beheer van de koopovereenkomst tussen NSFSC en AnsaldoBreda uit te voeren, namelijk het controleren in hoeverre AnsaldoBreda de trein bouwde volgens de kwaliteitseisen uit de koopovereenkomst. Daarvoor was u zeer regelmatig in de fabriek van AnsaldoBreda in Italië. U was daar om de zoveel tijd een periode van ongeveer twee weken lang enkele dagen per week. U deed dat in een wisseldienst. In de andere weken waren uw collega's aanwezig. U hebt het bouwproces van de Fyra, de V250, van heel dichtbij meegemaakt. Wij willen een goed beeld krijgen van het bouwproces en van hoe u toen daarnaar keek. Wat beleefde u? Wat waren uw ervaringen? Wij gaan u vragen stellen over de inspecties die u hield bij AnsaldoBreda en wat u daarbij opviel. Voor een goed begrip is het misschien ook verstandig om aan te geven dat wij op enig moment ook zullen spreken over Lloyd's Register Nederland. Dan hebben we het meer over de keuring, die gebeurde in opdracht van de fabrikant. We gaan u in dit verhoor verschillende vragen stellen over uw bevindingen tijdens het bouwproces van de V250 in Italië. Daarvoor geef ik als eerste het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Jonkers, we willen graag inzicht krijgen in de wijze waarop u de controles deed. U controleerde of AnsaldoBreda de trein bouwde volgens de kwaliteitseisen in de koopovereenkomst. Hoe precies voerde u die controles uit? Kunt u ons vertellen hoe die in hun werk gaan?

De heer **Jonkers**: De eisen zijn omgezet in de werktekeningen die door de leverancier gebruikt worden, op basis waarvan het materieel gebouwd wordt. Daarbij zijn er procedures geschreven voor de leverancier en de fabrikant zelf over de wijze waarop bepaalde processen moeten worden ingericht en uitgevoerd. Die tekeningen en procedures zijn de basis geweest voor onze inspecties.

Mevrouw **Vos**: Hoe gaat het in zijn werk? U hebt een tekening en gaat naar de fabriek. Hoe ziet vervolgens de dag eruit?

De heer **Jonkers**: De productie is opgebouwd uit verschillende fases. Voor elke fase heeft de fabrikant een manufacturing and inspection plan (MIP) opgesteld.

Mevrouw **Vos**: Wat betekent dat?

De heer **Jonkers**: Dat is een fabricage- en inspectieplan. Een bepaald deel uit het proces wordt beschreven. Wat voor tekeningen zijn daarvoor geldig? Wat voor hulpmiddelen moeten ervoor gebruikt worden? Wat voor werkinstructies moeten daarvoor gebruikt worden? Ook staat erin welke inspecties de leverancier zelf op zijn product moet uitvoeren tijdens die deelprocessen.

Mevrouw **Vos**: Moet ik het mij zo voorstellen dat AnsaldoBreda een deel van de treinenbouw zelf inspecteert?

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Wat is uw rol?

De heer **Jonkers**: Mijn rol is om daaroverheen een controle uit te voeren of het hele proces zoals het ingericht is door AnsaldoBreda, door de fabrikant, aangehouden wordt.

Mevrouw **Vos**: Dat gaat over het proces. Ik probeer het beeldend te krijgen. AnsaldoBreda heeft bijvoorbeeld een draaistel gebouwd. De eigen kwaliteitsinspecteurs checken hoe dat draaistel in elkaar zit. Kijkt u er dan ook nog naar? Wat is uw precieze rol?

De heer **Jonkers**: In eerste instantie bekijken we hoe AnsaldoBreda het heeft ingericht om te waarborgen dat het product gebouwd en gecontroleerd wordt zoals bedoeld en vereist.

Mevrouw **Vos**: Wat is dat dan precies? Wat is er ingericht?

De heer **Jonkers**: De processen. Welke processen zijn beschreven?

Mevrouw **Vos**: Is bijvoorbeeld voorgeschreven «u moet eerst dit doen, dan dat en dan zus en dan zo»?

De heer **Jonkers**: Ja, inderdaad. Er staat ook in volgens welke interne procedure en volgens welke tekeningen. Vooraf wordt helemaal op papier het proces uitgeschreven hoe een product gebouwd gaat worden.

Mevrouw **Vos**: Bekijkt u dan of de Italiaanse monteur met die papieren in de hand precies de voorschriften uitvoert?

De heer **Jonkers**: Inderdaad. Wij bekijken of de monteur, de uitvoerende, weet van die processen en of die aangehouden worden. Er zijn bepaalde werkdocumenten die de monteurs moeten gebruiken, bijvoorbeeld voor het uitvoeren van lassen, waarvoor speciale procedures zijn, voor het uitvoeren van metingen, van samen bouwen en dergelijke. Alles wat zich voordoet, is vastgelegd in werkinstructies. Wij controleren of die werkinstructies ter plekke aanwezig zijn, of die toegepast worden en of die begrepen worden door de monteurs.

Mevrouw **Vos**: Wat doet u nadat u dat hebt gecontroleerd: zet u dan bijvoorbeeld een vinkje?

De heer **Jonkers**: Dan bekijken we ook of het product zelf aan de tekening voldoet. Dat doen we steekproefsgewijs. We lopen niet het hele product van a tot z na, maar halen er een aantal belangrijke punten uit. Als dat voldoet, zetten we daar inderdaad een vinkje voor en een krabbeltje dat we het vrijgeven voor verdere productie. Onze controles gingen niet over alle producten. Vooraf werd bepaald en afgesproken waarvoor wij uitgenodigd moesten worden en waarop wij onze inspecties uitvoerden.

Mevrouw **Vos**: Is het dan een steekproef? Hoe wordt bepaald waarop je controleert?

De heer **Jonkers**: Het is inderdaad een steekproef. Aan de hand van ervaring is vooraf bepaald welke punten belangrijk zijn voor inspectie. Gaandeweg de inspecties breidt zich dat uit of wordt dat minder; de steekproef wordt verhoogd of verlaagd.

Mevrouw **Vos**: Hoe ziet zo'n dag dat u in Italië aanwezig bent eruit?

De heer **Jonkers**: We zijn overeengekomen met de leverancier dat we dagelijks uitgenodigd wilden worden voor de producten die klaar waren voor inspectie en voor verdere productie. Daarvoor kregen we 's morgens en 's middags een uitnodiging. Op basis daarvan gingen we onze inspecties uitvoeren. Onze «contactpersoon» was de kwaliteitsafdeling. Daar gingen we naartoe. Met een kwaliteitsmedewerker van Ansaldo-Breda voerden wij inspecties uit.

Mevrouw **Vos**: Wat deed u als bleek dat AnsaldoBreda afweek van de kwaliteitseisen die in de koopovereenkomst stonden?

De heer **Jonkers**: De afwijking moest vastgelegd worden door de leverancier. Daarvoor heeft men een systeem: het non-conformitystelsel. Voor elke non-conformity, een afwijking, moest een non-conformity report opgesteld worden.

Mevrouw **Vos**: Kunt u een voorbeeld geven van zo'n non-conformity en waarom die zich kan voordoen?

De heer **Jonkers**: Als bijvoorbeeld een lasuitvoering foutief is uitgevoerd en die las niet te repareren is volgens de specificaties van de tekeningen, wijkt die af van de tekening en moet er een non-conformity report geschreven worden. Daarin staat de omschrijving van de afwijking. Daarbij moet door de leverancier de oorzaak van de afwijking vastgesteld en vastgelegd worden. Verder moeten er corrigerende maatregelen worden genomen, ten eerste om de fout op te heffen en ten tweede ter voorkoming dat deze fout zich herhaalt.

Mevrouw **Vos**: Is dat normaal? Mag je dat soort fouten maken?

De heer **Jonkers**: Je gaat ervan uit dat niemand fouten maakt, maar dat is natuurlijk de werkelijkheid niet; iedereen maakt fouten. Het gaat erom dat dezelfde fout maar één keer voorkomt.

Mevrouw **Vos**: Er is een procedure voor.

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Maar u en uw collega's waren niet altijd in Italië aanwezig. Hoe wist u zeker dat de treinen volgens alle kwaliteitseisen gebouwd waren en dat er niet misschien non-conformities in zaten die niet gerapporteerd waren?

De heer **Jonkers**: De leverancier is verplicht om eigen controles uit te voeren. Dat gebeurt op basis van self-control, dus door de monteur of de mensen die het werk uitvoeren. Daarnaast gebeurt dat door de eigen interne kwaliteitsafdeling. Als er een afwijking vastgesteld wordt, is men verplicht om die vast te leggen.

Mevrouw **Vos**: Het is allemaal verplicht, maar je moet erop vertrouwen dat men dat doet.

De heer **Jonkers**: Ja, dat is wel op basis van vertrouwen.

Mevrouw **Vos**: In hoeverre is het in theorie mogelijk dat AnsaldoBreda bepaalde zaken in het productieproces verborgen zou houden?

De heer **Jonkers**: Dat is altijd mogelijk.

Mevrouw **Vos**: U schreef elke week een rapportage. Op basis van zo'n weekrapportage kregen wij de indruk dat u heel weinig uitnodigingen voor inspecties kreeg als u in Italië was en juist heel veel als u afwezig was of als u net vrijdagmiddag weer het vliegtuig in moest terug naar Nederland.

De heer **Jonkers**: Dat is inderdaad voorgekomen. Dat was opvallend. Het gebeurde niet iedere keer. Het was opvallend dat er meer aanbiedingen waren wanneer we wat langere periodes er niet waren dan wanneer we er wel waren.

Mevrouw **Vos**: Dan komt er een aanbieding, maar de Nederlandse kwaliteitsinspecteur kan er niet zijn. Wat gebeurt er dan? Mag men door of moet men wachten tot u een vinkje hebt gezet?

De heer **Jonkers**: Daar zaten geen hold points, haltepunten, in verwerkt. Wij hadden niet de mogelijkheid om de productie stil te leggen of tegen te houden. Het enige haltepunt dat er was, was de uitlevering van de trein naar Nederland.

Mevrouw **Vos**: Kunt u uitleggen wat een haltepunt is?

De heer **Jonkers**: Een haltepunt, een hold point, is een melding die op twee manieren gedaan kan worden. De eerste manier is een witness point, waarbij je getuigt bij een inspectie. De tweede manier is een haltepunt. Bij een witness point is er de afspraak dat het tijdstip van de

uitnodiging met vijftien minuten overschreden mag worden. Als de inspecteur dan niet aanwezig is, gaat de productie gewoon verder. Bij een haltepunt moet de inspecteur per se vrijgave geven van dat punt voordat het product verder mag gaan.

Mevrouw **Vos**: Dan schoof het dus op. Dan moest men wachten met doorgaan ...

De heer **Jonkers**: Totdat de inspecteur geweest was voor de controles. Maar omdat wij daar geen continuïteit hadden in onze aanwezigheid, konden we geen haltepunten inbouwen.

Mevrouw **Vos**: Bent u dan wel in staat om uw werk goed te doen? Als u goed wilt controleren en moet controleren of alle afspraken in de koopovereenkomst goed uitgevoerd worden, maar er een aantal gaten in de aanwezigheid zitten of er bijvoorbeeld uitnodigingen op vrijdagmiddag komen, vraag ik mij af of u uw werk goed kunt doen.

De heer **Jonkers**: Als we daar volcontinu gezeten hadden met misschien nog meer collega's tegelijkertijd, waren er misschien nog andere zaken en afwijkingen boven water gekomen dan we nu vastgesteld hebben.

Mevrouw **Vos**: Het kan zijn dat u wat gemist hebt door de procedures.

De heer **Jonkers**: Ja, dat kan zeker.

Mevrouw **Vos**: Even voor mijn begrip: waarom werden die inspecties op uitnodiging gedaan? Waarom kon u niet onaangekondigd naar binnen wandelen?

De heer **Jonkers**: Wij konden onaangekondigd naar binnen wandelen, maar als je een inspectie uitvoert op een onderdeel dat nog niet door de leverancier zelf vrijgegeven is, kan de leverancier altijd zeggen dat hij nog niet klaar is en dat hij dat nog wel gaat repareren.

Mevrouw **Vos**: Je kunt dus wel zomaar binnenlopen, maar je kunt dan niet de dingen controleren die je volgens het contract moet controleren.

De heer **Jonkers**: Je kunt ze wel volgens contract controleren, maar pas wanneer de leverancier ze vrijgegeven heeft. Het gebeurde dat we, als er in een bepaalde periode een inspectie was geweest die was «doorgegaan», nadien toch die inspectie uitvoerden als dat nog mogelijk was. Dat deden we wel.

Mevrouw **Vos**: Dan kon u dat alsnog inspecteren. Ik vat het punt samen: omdat er niet altijd iemand rondliep omdat er misschien te weinig mensen waren, kunt u dingen gemist hebben.

De heer **Jonkers**: Ja, dat kan zo zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: U kon in ieder geval altijd vrij rondkijken. Daarvoor waren geen belemmeringen.

De heer **Jonkers**: We mochten alles zien. Er waren geen restricties van het magazijn tot aan de uitloop van het materieel als dat gereed was. Het hele proces was voor ons toegankelijk.

Mevrouw **Bergkamp**: AnsaldoBreda had een kwaliteitsmanagementsysteem. Dat klinkt heel technisch. Kunt u toelichten wat dat is en wat het belang ervan is?

De heer **Jonkers**: Een goedlopend kwaliteitsmanagementsysteem draagt er zorg voor dat het product dat gevraagd wordt, geleverd wordt. Het systeem controleert de werkzaamheden van de uitvoerende en daarmee wordt gegarandeerd dat het gevraagde product geleverd wordt.

Mevrouw **Bergkamp**: Je hebt een kwaliteitsmanagementsysteem dus nodig om een kwalitatief goed product te maken.

De heer **Jonkers**: Om te borgen dat je een kwalitatief goed product hebt.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat zegt zo'n systeem over de kwaliteit van het productieproces? Is het een borging omdat het zich vertaalt in werkinstructies?

De heer **Jonkers**: Als een kwaliteitssysteem gehanteerd wordt zoals voorgeschreven, borgt dat niet een goed product, maar het product dat gevraagd wordt.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ook een goed proces?

De heer **Jonkers**: Ja, ook een goed proces, mits het proces goedgekeurd is.

Mevrouw **Bergkamp**: In hoeverre garandeert het kwaliteitsmanagementsysteem in het geval van AnsaldoBreda dat een goede trein wordt gebouwd?

De heer **Jonkers**: Een goede trein hangt af van het ontwerp, en niet van het kwaliteitsproces.

Mevrouw **Bergkamp**: Je hebt een goed ontwerp nodig en je hebt een kwaliteitsmanagementsysteem nodig om een goede kwalitatieve werkwijze te borgen. Wat heb je nog meer nodig om een goede trein te maken?

De heer **Jonkers**: Goede mensen die het systeem aanhouden, zodat het daadwerkelijk geborgd wordt. Een kwaliteitssysteem moet allereerst gedragen worden door het management van het bedrijf zelf. Dat moet geïmplementeerd worden in het bedrijf. Er moet op toegezien worden dat het aangehouden wordt. Dat geheel bepaalt of je een goed kwaliteitsborgingssysteem hebt.

Mevrouw **Bergkamp**: Om een goede trein te bouwen heb je een goed ontwerp nodig, een kwaliteitsmanagementsysteem om het te borgen, maar ook mensen om dat als zodanig uit te voeren. Het moet dus geborgd zijn bij de leiding en bij de mensen.

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben naar uw weekrapportages gekeken. Op een aantal momenten was u zeer kritisch over de wijze waarop AnsaldoBreda het kwaliteitsmanagementsysteem toepaste. Wat is uw oordeel

over de wijze waarop AnsaldoBreda het kwaliteitsmanagementsysteem toepaste, dus in de praktijk bracht?

De heer **Jonkers**: In veel gevallen werd het kwaliteitsmanagementsysteem of het borgingssysteem niet nagekomen zoals het bedoeld was. Het was voorhanden en het was gecertificeerd, maar dat was op papier. Op papier klopte het perfect en was het heel goed ingericht. Alleen, de uitvoering valt of staat met de mensen die het moeten doen. In veel gevallen was het zichtbaar dat dit niet nagekomen werd.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is zorgwekkend.

De heer **Jonkers**: Inderdaad.

Mevrouw **Bergkamp**: Je hebt een systeem, maar dat wordt niet toegepast. U was de kwaliteitsinspecteur. Kwam dit vaak voor?

De heer **Jonkers**: Dat kwam regelmatig voor, ja. De fouten die geconstateerd worden door ons als inspecteurs, hadden al door de fabrikant zelf vastgesteld moeten worden door hun kwaliteitsborgingssysteem.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zit nog een laag tussen. Zoals u in gesprek met mijn collega zei: AnsaldoBreda heeft eigen inspecteurs die toezien op de kwaliteit. U bent een stap daarboven.

De heer **Jonkers**: Wij zijn de derde persoon die daarnaar kijkt.

Mevrouw **Bergkamp**: We hadden het net over wat een kwaliteitsmanagementsysteem is. Dat klinkt heel technisch. Dat zijn allerlei dingen op papier. Hoe zorg je ervoor dat zo'n systeem op de werkvloer komt? Hoe vertaalt zich dat?

De heer **Jonkers**: Dat moet door het management en de kwaliteitsdienst geïmplementeerd worden in de productie. De mensen moeten erop gewezen worden. Ze moeten er vertrouwd mee raken. Het moet gecontroleerd worden of ze dat ook gebruiken en toepassen.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u daarvan een concreet voorbeeld geven?

De heer **Jonkers**: Dan ga ik weer terug naar het lassen. Voor het lassen zijn bepaalde procedures vereist. Dat heet een procedure specification. Dat is een recept op basis waarvan een las gemaakt moet worden. Dat moet geïmplementeerd worden. Daarvoor is een speciale afdeling verantwoordelijk. De lasser moet die specificatie gebruiken om de las uit te voeren. In die specificatie staan alle gegevens die de lasser nodig heeft om zijn apparatuur in te stellen, welke apparatuur hij nodig heeft, welke materialen hij moet gebruiken enzovoorts. Hij voert de las uit. Iemand van de kwaliteitsafdeling komt vervolgens kijken of de las uitgevoerd is volgens de specificaties. Is dat niet het geval, dan moet er een reparatie plaatsvinden. Dat moet vastgelegd worden door de kwaliteitsafdeling, net als de wijze waarop die las gerepareerd moet worden. Als een las niet te repareren is volgens de geldende specificaties, moet er een vervangende reparatie voor uitgevoerd worden. Ook dat moet vastgelegd en nagekomen worden. Dat hele proces staat op papier. Ook afwijkingen en uitgevoerde controles staan op papier; controlesheets moeten zijn ingevuld. Dat geheel borgt dat er aan het eind een kwalitatief goede las gelegd is.

Mevrouw **Bergkamp**: Zit de crux dan in het hebben van werkinstructies, dat mensen weten wat ze moeten doen?

De heer **Jonkers**: Nee, want die werkinstructies zijn er wel. Het gaat om de uitvoering. De mensen moeten die werkinstructie volgen. Mocht daarin iets staan wat niet mogelijk is, dan moet de uitvoerende bij zijn verantwoordelijke melden dat hij zijn werk niet kan verrichten zoals vastgelegd is in de procedures. Daar schortte het nogal aan. Mensen nemen niet hun verantwoordelijkheid om te melden dat een bepaald werk niet uit te voeren is zoals het bedoeld is.

Mevrouw **Bergkamp**: Je hebt een systeem en je hebt werkinstructies, maar het probleem zat in de uitvoering van de werkinstructies en in het feit dat mensen niet hun verantwoordelijkheid namen en er niet over communiceerden als de uitvoering niet lukte.

De heer **Jonkers**: Inderdaad.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat dit regelmatig voorkwam. Wat deed u met dat soort signalen?

De heer **Jonkers**: De afwijkingen die we geconstateerd hadden, werden vastgelegd in non-conformity reports. Grote fouten werden besproken met de kwaliteitsafdeling. Er werd direct gevraagd wat de oorzaak daarvan was en wat men eraan ging doen om die in de toekomst te voorkomen. Verder hadden wij een wekelijkse kwaliteitsmeeting met het hoofd kwaliteit. In zo'n meeting kwamen dergelijke gevallen terug en werden die besproken. Dit gebeurde om zo snel mogelijk actie te krijgen van de leverancier om corrigerende maatregelen te nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik gaf al aan dat u in de weekrapportages regelmatig zeer kritisch was over de toepassing van het kwaliteitsmanagementsysteem. Lloyd's Register Nederland, de keuringsinstantie die de certificaten afgeeft, die later input zijn voor de inspectie om de trein toe te laten, heeft het kwaliteitsmanagementsysteem gecertificeerd. Wat is dan de waarde van zo'n certificaat?

De heer **Jonkers**: Het certificaat op zich toont aan dat het kwaliteitsstelsel is ingericht volgens de normen en dat alles wat daartoe behoort en daarin verplicht en vereist is, aanwezig is. Maar dan komen we weer terug bij de uitvoering. Het valt of staat bij de mensen die het moeten uitvoeren of het kwaliteitssysteem aangehouden wordt.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat de waarde van zo'n certificaat is dat het aangeeft dat er een goed kwaliteitsmanagementsysteem is, maar dat het niet zozeer zegt hoe dat in de praktijk wordt toegepast.

De heer **Jonkers**: Bij het auditeren van een kwaliteitsmanagementsysteem hoort ook toetsing in de praktijk, maar zo'n toetsing duurt een halfuur of een uur. Die geeft niet weer wat wij daar in zeven of acht jaar vastgesteld hebben. Dat is niet met elkaar te vergelijken.

Mevrouw **Bergkamp**: We begrijpen ook dat de keuringsinstantie één keer per jaar een audit doet. Is dat voldoende om goed zicht te krijgen op de praktijk?

De heer **Jonkers**: Het is de verplichte audit die zij uitvoeren. Dat is één keer per jaar.

Mevrouw **Bergkamp**: Heb je met één keer per jaar zicht op de praktijk?

De heer **Jonkers**: Zicht op de praktijk? Ja, je zou inzicht kunnen krijgen door wat meer tijd daaraan te besteden. Die tijd moet wel beschikbaar zijn en betaald worden, want de opdrachtgever moet dat ook betalen. Daar hangt het dan meestal aan. Als je langduriger in een productie kunt rondlopen en wat meer toetsen kunt uitvoeren, zal het meer duidelijk worden hoe de praktijk zich gedraagt. Meestal is dat maar heel kort, maar een halfuurtje of een uurtje, omdat er niet meer tijd beschikbaar gesteld wordt voor een audit.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat dit te weinig tijd is om goed zicht te hebben op de praktijk. U hebt veel meer ervaring omdat u daar veel langer rondloopt en veel intensiever kijkt.

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat het even samen. Om een goede trein te maken moeten er een goed ontwerp en een kwaliteitsmanagement-systeem zijn. Het blijft echter mensenwerk, dus het moet wel goed worden toegepast. U had regelmatig zorgen over de wijze waarop AnsaldoBreda in de praktijk omging met het systeem. Werkinstructies waren er, maar die werden niet toegepast: er werd niet conform de werkinstructies gewerkt. Het systeem is gecertificeerd door de keuringsinstantie. U zegt dat als die één keer per jaar daarnaar kijkt, dat te weinig is om goed zicht te krijgen op de praktijk.

De heer **Jonkers**: Correct.

Mevrouw **Vos**: Nog even over het lassen. Ik vind dat een fijn voorbeeld. U lichtte dat systeem toe. De medewerker heeft wel een werkinstructie, wat klopt volgens het systeem, maar hij gebruikt die vervolgens niet om te lassen. Is het de verantwoordelijkheid van de medewerker of die van de kwaliteitsinspecteur van AnsaldoBreda om die medewerker erop te wijzen dat hij het volgens het systeem moet gaan doen?

De heer **Jonkers**: De kwaliteitsinspecteur is niet verantwoordelijk voor de werknemer. De productiemanager is ervoor verantwoordelijk dat zijn mensen de aangereikte documenten toepassen.

Mevrouw **Vos**: Je hebt de werknemer, in dit geval de lasser, en de productiemanager. De kwaliteitsmanager van AnsaldoBreda moet de productiemanager aanspreken.

De heer **Jonkers**: Inderdaad.

Mevrouw **Vos**: En de productiemanager had zijn medewerker moeten aanspreken op het feit dat.

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: En de productiemanager weet van het systeem dat hij dat moet gaan doen, dat hij die mensen moet volgen om te zien of ze de lasinstructies opvolgen.

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: We hebben net al gesproken over de non-conformities, die moesten worden opgeschreven. Hoe pakte AnsaldoBreda de afwijkingen die u constateerde in het algemeen op?

De heer **Jonkers**: Bij diverse afwijkingen werd direct actie ondernomen en werden corrigerende maatregelen getroffen. Die vond je dan ook niet meer terug. Sommige afwijkingen hebben geresulteerd in een ontwerp-wijziging. Dat kan ook gebeuren.

Mevrouw **Vos**: Kunt u daarvan een voorbeeld geven?

De heer **Jonkers**: Het is lastig om zo eventjes een voorbeeld te noemen. Denk bijvoorbeeld weer aan het lassen. Een bepaalde las is slecht bereikbaar vanuit de werkpositie, wat kan resulteren in een slechte las. Dat hoeft niet altijd, maar het kan wel. Er moet dan een andere manier gekozen worden, een andere las gemaakt worden of een constructie veranderd worden om toch een goede las te garanderen.

Mevrouw **Vos**: Ik ga naar het volgende thema. U hebt jarenlange ervaring – we zagen die in uw cv – met het controleren van verschillende treinfabrikanten. U bent volgens mij overal in Europa geweest. Hoe was de situatie bij AnsaldoBreda anders?

De heer **Jonkers**: Ik begrijp uw vraag niet helemaal goed. Sorry.

Mevrouw **Vos**: U hebt in uw werk ervaring met veel treinfabrikanten. U hebt die fabriek in Pistoia gezien. Daar liep u vaak rond. Was die fabriek anders dan de andere fabrieken die u hebt gezien in Europa? Verschillen bijvoorbeeld de productielijn en de wijze waarop die opgebouwd was?

De heer **Jonkers**: Nee. In principe hanteren alle leveranciers, in elk geval de meeste leveranciers, dezelfde wijze van produceren. Veel leveranciers werken met een systeem waarin de productielijn uit fases is opgebouwd en het product in de lijn verschuift. In elke fase wordt er iets uitgevoerd, wordt een trein completer gemaakt.

Mevrouw **Vos**: Het is een soort langzame lopende band.

De heer **Jonkers**: Inderdaad. Dat was bij AnsaldoBreda niet anders dan bij andere leveranciers, maar het moet gezegd worden dat zij het voor ons project op een nieuwe manier wilden inrichten, met name wat betreft de materiaalbevoorrading. Het doel was om een meer vloeiend proces te kunnen waarborgen.

Mevrouw **Vos**: Wat was het grote verschil tussen de nieuwe manier en de manieren die u gewend was?

De heer **Jonkers**: Niet wat ik gewend was, maar wat zij gewend waren. Voorheen werd de materiaaltoelevering direct vanuit het magazijn gedaan. Dat werd omgezet naar een magazijn nabij de productieplaats. Daar werden de materialen eerst naartoe gebracht. Het was een tussenmagazijn. Van daaruit werden de materialen betrokken voor het monteren van deze materialen.

Mevrouw **Vos**: Hoe was het voorheen? Stonden de materialen dan in de hal?

De heer **Jonkers**: Dan stonden die los in de hal of werd het op afroep gedaan. In zo'n productielijn is dat wat rommeliger. Het geeft bovendien wat meer risico op fouten, bijvoorbeeld dat er verkeerde of te weinig materialen geleverd worden.

Mevrouw **Vos**: Dat nieuwe systeem bracht meer zekerheid in de beschikbaarheid van de materialen.

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dat was een positieve afwijking.

De heer **Jonkers**: Dat was geen afwijking.

Mevrouw **Vos**: Nee, ik bedoel een verschil met hoe het voorheen was.

De heer **Jonkers**: Ja, met de wijze waarop zij voorheen produceerden.

Mevrouw **Vos**: En als ik u nu een overall oordeel vraag over de fabriek van AnsaldoBreda in vergelijking met de fabrieken die u kende?

De heer **Jonkers**: De fabriek en de inrichting waren goed, of er was weinig op aan te merken.

Mevrouw **Vos**: U en uw collega's stelden wekelijks rapportages op, de zogenoemde wekrapporthages. U was al heel vroeg in het project behoorlijk kritisch over AnsaldoBreda. Klopt dat?

De heer **Jonkers**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: U schrijft bijvoorbeeld dat medewerkers bouwen zonder tekeningen, waar we het net over hadden, dat openstaande punten niet goed worden opgelost en dat er heel weinig voortgang te zien is. Klopt het dat u dat hebt geschreven?

De heer **Jonkers**: Dat heb ik ook geschreven, ja.

Mevrouw **Vos**: Welke invloed had u om dat te verbeteren?

De heer **Jonkers**: Onze taak als inspecteur was inspecteren, constateren en rapporteren. Meer hadden wij niet in te brengen. Wij hadden verder geen invloed op het verloop van de productie en het proces.

Mevrouw **Vos**: Dat moet behoorlijk frustrerend zijn geweest voor u. U constateert elke week afwijkingen, dingen die niet goed gaan volgens uw kwaliteitsstandaarden. Maar u kunt er alleen over rapporteren.

De heer **Jonkers**: We hadden zeker momenten waarop het frustrerend was. We hadden graag gezien dat heel veel zaken beter en zeker sneller opgepakt zouden worden. Dat was in veel gevallen een probleem: als er een afwijking was, ging er veel tijd overheen voordat er uiteindelijk corrigerende maatregelen getroffen werden.

Mevrouw **Vos**: Kunt u voorbeelden geven van wat u in de rapportage schreef?

De heer **Jonkers**: O, dat zijn er zo veel. Algemeen genomen: als je een fout constateert in een product, verwacht je een corrigerende maatregel daarop. Maar bij de volgende inspectie op hetzelfde onderdeel vind je dezelfde fout weer terug en de keer daarop weer. Dat is frustrerend. Dit betekent dat hun kwaliteitssysteem, dat zo mooi opgezet is, niet gehanteerd wordt. Een goed kwaliteitssysteem zorgt ervoor dat dezelfde fout maar één keer voorkomt. Dat is frustrerend. Daarnaast wijs ik op de tijd die daaroverheen gaat. Je moest elke keer weer dezelfde controles gaan uitvoeren omdat wat ze uitvoerden, niet vertrouwd was.

Mevrouw **Vos**: Dat schreef u dan in de weekrapportages.

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Ook schreef u daarin over de frustratie over de vertraging. Zag u in de loop van de jaren wel verbetering bij AnsaldoBreda?

De heer **Jonkers**: Over de hele periode dat we daar gezeten hebben, zagen we wel verbetering.

Mevrouw **Vos**: Ik noem het voorbeeld van de tekeningen. We hebben net over het lassen gesproken: dat moet je met een bepaalde instructie en tekening doen.

De heer **Jonkers**: In het begin van het project is een prototypetrein gebouwd.

Mevrouw **Vos**: Dat heet toch een mock-up?

De heer **Jonkers**: Nee, dat is geen mock-up. Een mock-up is een onderdeel van de trein in hout uitgevoerd. Dat is bedoeld om inzicht te krijgen in ruimte.

Mevrouw **Vos**: Sorry. Gaat u verder.

De heer **Jonkers**: Dat prototype is gebouwd. Dat is gebruikt voor het testen. De typetesten zijn daarop uitgevoerd. Daarna, of tegelijk, is het begin van de serie gestart. Tijdens het testen is de serieproductie gestart. In de testperiode zijn nog niet alle tekeningen op detail gereed, omdat de tijd daar nog niet voor is geweest, maar ook omdat nog niet alles bekend is. Er is gebouwd zonder dat er daadwerkelijk een goedgekeurde tekening voor lag.

Mevrouw **Vos**: Hoe kun je bouwen zonder tekening?

De heer **Jonkers**: Dat is een risico voor de fabrikant zelf. Die heeft inzicht daarin. Hij weet wat hij wil gaan maken en hoe hij dat gaat maken. Maar uit de testresultaten zou moeten komen dat ze achteraf gezien gelijk hadden dat het zo is. De bouw van de trein en de tekeningen die daarvoor gebruikt zijn, zijn vastgelegd in een configuratielijst. Die lijst laat zien voor iedere trein of voor ieder rijtuig volgens welke tekening en welke uitgave van de tekening de trein gebouwd is. Men is bijvoorbeeld bij trein 5. De testen zijn voorbij. En dan blijkt toch dat er een aantal aanpassingen zijn doorgevoerd in de tekeningen. Die liggen vast in de configuratielijst. Een

trein moet gebouwd worden volgens de laatste stand van de tekeningen. De treinen die al gebouwd zijn, moeten alsnog aangepast worden. Daar is dus nog nawerk op. Met de configuratielijst wordt beheerst en geborgd dat de trein aan het eind volgens de laatst geldende tekening gebouwd is.

Mevrouw **Vos**: Even over het belang van de tekening: gebeurt het ook bij andere producenten dat er treinen worden gebouwd zonder tekeningen? Of is dat heel exceptioneel?

De heer **Jonkers**: Het bouwen zonder tekeningen is natuurlijk heel grof genomen. Het is voorgekomen dat een tekening er nog niet was. Je moet dat natuurlijk een beetje nuanceren.

Mevrouw **Vos**: Oké, maar het is gebeurd in het begin. Het belang van de tekening is bijvoorbeeld wel dat alle treinen op dezelfde manier worden gebouwd.

De heer **Jonkers**: Ja, absoluut. Aan het eind, als de trein gereed is, zijn ze allemaal gelijk aan elkaar. Aan de hand van de configuratielijst wordt dat gecontroleerd en geborgd.

Mevrouw **Vos**: We hebben het nog even over de wekrapportages. Kunt u nog meer voorbeelden geven? U zei dat het allemaal zo langzaam ging. Werd er voldoende prioriteit gegeven aan dit project? Hebt u daar nog iets over geschreven?

De heer **Jonkers**: Over prioriteit kan ik niets zeggen, want daar heb ik geen inzicht in. Het tempo lag wel lager dan wij gewend waren bij andere leveranciers. Waaraan dat ligt, weet ik niet. We hebben het ook regelmatig genoemd. Een voorbeeld daarvan is dat er inspecties gemeld zijn, terwijl dan bleek dat het op dat moment nog niet gereed was. Dagen, soms weken later was dat gemelde punt uiteindelijk gereed. Daar stelden wij wel vragen over.

Mevrouw **Vos**: Waren ze dan nog druk met een andere trein of met andere projecten?

De heer **Jonkers**: Ja, er was nog een ander project gaande.

Mevrouw **Vos**: Welk project was dat?

De heer **Jonkers**: Voor Denemarken waren ze aan het bouwen. Ook waren er projecten voor trams en metro's voor Metro Madrid en nog wat andere projecten. Ik weet niet exact welke andere projecten dat waren.

Mevrouw **Vos**: U constateerde in uw wekrapportages dat het op onverklaarbare wijze en soms op verklaarbare wijze behoorlijk langzaam ging.

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Met wie deelde u die wekrapportages?

De heer **Jonkers**: Onze wekrapportages waren in eerste instantie voor collega's voor overdracht en in tweede instantie als informatie voor onze opdrachtgever NSFSC.

Mevrouw **Vos**: Aan wie stuurde u die?

De heer **Jonkers**: Aan NSFSC.

Mevrouw **Vos**: Wie was dat?

De heer **Jonkers**: Dat ging via onze projectleider. Die rapportages werden gestuurd aan Richard de Leeuw en Hans de Jong. NSFSC in Ierland kreeg die ook.

Mevrouw **Vos**: De leasemaatschappij die de trein daadwerkelijk kocht, kreeg direct uw wekrapportages met alle uitroeptekens, verzuchtingen en kritiek. NSFSC kreeg die.

De heer **Jonkers**: Ja. Er zat een managementsamenvatting in, dus die konden ze ook lezen.

Mevrouw **Vos**: Hoeveel pagina's is zo'n wekrapportage? Hoeveel moesten zij lezen?

De heer **Jonkers**: Soms waren het 30, 40 pagina's per week.

Mevrouw **Vos**: Maar behoorlijk nauwgezet stuurde u uw bevindingen plus een managementsamenvatting via de projectmanager naar NSFSC.

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: De heer De Leeuw was projectmanager namens NSFSC, ook richting AnsaldoBreda. Deelde hij uw zorgen over de gang van zaken met AnsaldoBreda?

De heer **Jonkers**: Jazeker. NSFSC en de projectleiders kwamen zeer regelmatig naar AnsaldoBreda in Pistoia voor managementmeetings. Er was veel overleg, ook over punten die we vastgesteld hadden vanuit de rapportages die gelezen werden. Er werd ook navraag gedaan door de projectleiders, bijvoorbeeld over het verloop en waar de problemen zaten. Dat werd meegenomen naar de projectleiding van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: Wie was dat?

De heer **Jonkers**: Fanucci. Dan gingen de projectleiders ook nog regelmatig mee in de fabriek om te laten zien welke problemen er op dat moment heersten.

Mevrouw **Vos**: U hebt het over projectleiders. Dat was de heer De Leeuw, maar wie nog meer?

De heer **Jonkers**: Hans de Jong.

Mevrouw **Vos**: Hij was van NSFSC. Hij kwam uit Ierland overvliegen om in de fabriek ...

De heer **Jonkers**: Excuseer, ik bedoel Hans Wareman.

Mevrouw **Vos**: Hij was de opvolger van de heer De Leeuw.

De heer **Jonkers**: Dat klopt. Hans de Jong heb ik daar niet gezien.

Mevrouw **Vos**: Er wordt dan overleg gevoerd, maar dat is praten. Er moet overleg gevoerd worden over oplossingen. Ging dat naar tevredenheid? U rapporteert. Vervolgens bespreekt de heer De Leeuw dat met de heer Fanucci. Wat was het resultaat daarvan?

De heer **Jonkers**: Een aantal zaken resulteerden in een oplossing. Andere zaken resulteerden in beloften, die na heel lange tijd resulteerden in een oplossing. Een aantal zaken hebben tot de dag van vandaag geen oplossing gekregen.

Mevrouw **Vos**: Dat is behoorlijk frustrerend. U schrijft af en toe wel 40 pagina's. Vervolgens wordt erover gesproken, en dat leidt tot nog meer tekst, maar dan op een niveautje hoger.

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Hebt u af en toe uw haren uit uw hoofd getrokken?

De heer **Jonkers**: Dat valt niet mee in mijn geval! Maar dat is inderdaad frustrerend. Door ons is ook uitgesproken dat we graag zouden zien dat er accurater gereageerd zou worden door AnsaldoBreda op onze aantijgingen en opmerkingen. Er werd heel veel beloofd: we werken eraan, we gaan eraan werken.

Mevrouw **Vos**: Maar dat werd niet waargemaakt.

De heer **Jonkers**: Het duurde allemaal heel lang voordat er uiteindelijk daadwerkelijk zichtbaar iets gedaan werd.

Mevrouw **Vos**: En als u dat vergelijkt met andere leveranciers?

De heer **Jonkers**: Andere leveranciers reageerden accurater op kwaliteitssituaties. Dat is ook in hun eigen voordeel, want de productie gaat toch verder. Alle afwijkingen die in het product blijven zitten, moeten later toch nog gerepareerd worden.

Mevrouw **Vos**: U bent kwaliteitsmanager. Was u uiteindelijk bezorgd over de kwaliteit van de trein?

De heer **Jonkers**: Of ik bezorgd was?

Mevrouw **Vos**: Bezorgd over de kwaliteit van de trein. Uit uw weekrapportages zou je kunnen opmaken dat u daar bezorgd over was.

De heer **Jonkers**: Ik zie dat niet zozeer als bezorgd zijn. Alle afwijkingen die wij geconstateerd hebben en die ook door AnsaldoBreda zelf geconstateerd zijn, werden vastgelegd in open item lists en non-conformities enzovoorts. Dat gaf wel meer rust en zekerheid dat je als je de trein uiteindelijk vrij zou geven, in ieder geval een controlemiddel had om te bekijken of de kwaliteit nagekomen was en voldeed aan de specificaties.

Mevrouw **Vos**: We komen zo nog te spreken over de lijsten. U hebt de mensen bij AnsaldoBreda zien werken. Is zo'n lijst met alles wat er nog openstaat, voldoende voor uw gemoedsrust wanneer u ook weet hoe AnsaldoBreda problemen oplost?

De heer **Jonkers**: Als een trein gebouwd is, wordt hij aan een testprogramma onderworpen. Dat testprogramma en de resultaten van de testen laten zien hoe de trein functioneert. Als alle testen positief uitvallen, geeft mij dat voldoende gemoedsrust dat die trein inderdaad in dienst gesteld kan worden.

Mevrouw **Vos**: Voor u waren de testen uiteindelijk the proof of the pudding. Gedurende de tijd dat u daar was, hebt u veel zorgen geuit over de kwaliteit. Maar u dacht: dat is allemaal keurig gedocumenteerd; bij het testen zal blijken of de trein goed genoeg is. U moest uiteindelijk vertrouwen op de testresultaten.

De heer **Jonkers**: Voor het functioneren van de trein, ja.

Mevrouw **Vos**: Nog even over alle zorgen die u deelde. De heer De Leeuw, bij wie dat terecht kwam, besprak die vervolgens. Hebt u het idee dat NSFSC, de leasemaatschappij die de treinen kocht, voldoende ingegrepen heeft om AnsaldoBreda bij te sturen?

De heer **Jonkers**: Ik heb niet overal inzage in gekregen of gehad. Ik heb niet helemaal bijgehouden welke punten allemaal behandeld werden door het management en in hoeverre het AnsaldoBreda onder druk gezet heeft om resultaten te leveren. Ik weet niet of wat ik ervan gezien heb, voldoende is geweest, maar het heeft wel druk gezet op AnsaldoBreda om in ieder geval de kwaliteit te verbeteren en het productietempo te verhogen. Voor NSFSC kostte dat alleen maar ontzettend veel geld, dus dat was voor hen een grote noodzaak.

Mevrouw **Vos**: Een grote noodzaak om bij te sturen omdat NSFSC eigenaar zou worden van die trein, die in principe 30 jaar mee moest kunnen.

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: U hebt het niet helemaal scherp kunnen zien, maar u zegt wel dat NSFSC druk heeft uitgeoefend.

De heer **Jonkers**: Ja, zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Gingen de weekrapportages die u maakte direct naar Ierland, naar NSFSC, of werd er een samenvatting van gemaakt door de projectleider?

De heer **Jonkers**: Nee, die gingen een-op-een naar NSFSC. Wij maakten zelf een managementsamenvatting. Die was onderdeel van het rapport.

Mevrouw **Bergkamp**: NSFSC, het Ierse bedrijf, de leasemaatschappij, was dus helemaal op de hoogte van uw weekrapportages.

De heer **Jonkers**: Ja, inderdaad.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf aan dat de fabriek van AnsaldoBreda te vergelijken was met andere fabrieken waar u weleens bent geweest. Maar geldt dat ook voor de mensen die er werken en het proces? U zei iets over adequaatheid en zorgvuldigheid. Kunt u dat iets meer toelichten?

De heer **Jonkers**: De processen waren ook vergelijkbaar, want die zijn meestal beschreven in ISO-processen. Die processen worden door bijna alle leveranciers toegepast. In de uitvoering – dat zijn de mensen – zie je verschillen bij de verschillende leveranciers. Bij AnsaldoBreda was de instelling van de mensen, hun inzet, anders dan ik bij veel andere leveranciers heb gezien. Ik bedoel dan het verantwoordelijkheidsgevoel en zelfcontrole op het eigen werk.

Mevrouw **Bergkamp**: De processen in de fabriek waren hetzelfde omdat er een kwaliteitsmanagementsysteem is, maar de instelling en het verantwoordelijkheidsgevoel van de mensen verschilden met andere mensen in de uitvoering.

De heer **Jonkers**: Je praat dan niet per se over de mensen die het uitvoeren, maar ook over hun managers en over de aansturing van die mensen. Dat zou veel beter gekund hebben. Ook bij andere fabrikanten zag je dat het anders kan. Mensen worden dan ook op een andere manier aangestuurd, meer op hun verantwoordelijkheden gewezen enzovoorts.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat betekende ook dat u er nog meer bovenop moest zitten waarschijnlijk.

De heer **Jonkers**: Om er zeker van te zijn dat de vereiste kwaliteit geleverd werd, ja.

Mevrouw **Vos**: We gaan verder over de fabriek. We spraken net al over de afwijkingen, die u de non-conformities noemde. AnsaldoBreda pakte die op, maar in hoeverre leerden ze van de afwijkingen die u vond?

De heer **Jonkers**: Ik vind dat ze er te weinig van geleerd hebben en dat hun reactie erop te langzaam was. Die was te traag. Het duurde te lang. Dat baseer ik op het feit dat dezelfde afwijkingen telkens weer terugkwamen.

Mevrouw **Vos**: U doelt op wat u net zei over de wekrapportage en uw frustratie daarover.

De heer **Jonkers**: Ja. Je zag dat er maatregelen genomen worden op bepaalde afwijkingen. Je zag die afwijkingen niet terug. Maar ineens, in de loop van het project, kwamen dezelfde afwijkingen een jaar later weer voor.

Mevrouw **Vos**: Kunt u een voorbeeld geven daarvan?

De heer **Jonkers**: Bijvoorbeeld het leggen van bekabeling. Bekabeling moet op een solide manier gelegd en bevestigd worden. Wij hebben erop aangestuurd om het ook zo uit te laten voeren. Dan zag je daar verbetering in. De mensen werkten daar daadwerkelijk aan. Dan ging het een poosje goed, maar opeens zag je weer dat de kabels onvoldoende gefixeerd waren aangebracht. Wij vroegen natuurlijk hoe dat kon. Je moet je proces zo ingericht hebben dat je dat continueert. Maar dan bleek bijvoorbeeld dat er nieuwe medewerkers waren ingezet.

Mevrouw **Vos**: Die niet dezelfde instructies kregen als de vorige medewerkers over hoe je kabels moet leggen.

De heer **Jonkers**: Ja. Dan moest je weer van voren af aan beginnen om het weer op te bouwen.

Mevrouw **Vos**: Maar in principe zegt zo'n kwaliteitsmanagementsysteem toch dat kennis doorgegeven wordt?

De heer **Jonkers**: Juist.

Mevrouw **Vos**: Dat werd door de mensen weer niet gedaan.

De heer **Jonkers**: Dat werd niet gehanteerd.

Mevrouw **Vos**: Wat gebeurde er als u AnsaldoBreda aansprak op het achterblijven van verbeteringen, bijvoorbeeld wat betreft deze kabels? Wat gebeurde er als u dat zei, als u dat na een jaar weer zag opkomen?

De heer **Jonkers**: Als er geen oplossing of verbetering zichtbaar was, herhaalden wij zeer regelmatig in de kwaliteitsmeetings, maar ook bij de kwaliteitsafdeling en bij de uitvoerenden, de vraag waarom wij nog geen resultaat zagen. Dan werd er een belofte gedaan, bijvoorbeeld: volgende week zijn er resultaten. Maar die volgende week waren er nog geen resultaten. Het werd dan de daarop volgende week. Zo werd het vooruitgeschoven. We hebben er nooit een vinger achter kunnen krijgen wat daarvan precies de oorzaak geweest is.

Mevrouw **Vos**: Je bent gewend dat als iemand een belofte doet, hij dat ook doet, zeker in dit soort processen. Als ik beloof om de afwas te doen en ik doe die niet, dan begrijpen ze dat thuis, maar dit was: beloftes, beloftes, beloftes, maar er gebeurde niks.

De heer **Jonkers**: In veel gevallen ging dat zo, ja.

Mevrouw **Vos**: Dat is dan toch een onwerkbaar situatie? Zo kun je toch niet werken?

De heer **Jonkers**: Nee, maar goed, wij moesten toch ons werk verrichten. Wij deden dat naar ons ...

Mevrouw **Vos**: Hoe kun je als inspecteur werken als je beloftes krijgt dat iets gaat gebeuren, terwijl het niet gebeurt? Op een gegeven moment sleep je een hele zak met onvervulde beloftes achter je aan.

De heer **Jonkers**: Inderdaad. Dat was ook zo. In onze eigen rapportages hielden we open punten bij. Dat waren geen non-conformities, maar meer procesmatige zaken. Bepaalde punten komen meer dan een jaar wekelijks voor in ons rapport. Daarvoor werd geen oplossing gegeven, maar toch werd er telkens om gevraagd en werd er gepusht om er een oplossing voor te geven. We kregen die echter niet.

Mevrouw **Vos**: Maar toch, er was die zak met onvervulde beloftes. Maar omdat u het opgeschreven had, had u toch het idee dat het aan het eind wel goed zou komen bij het testen en het moment waarop die trein de fabriek zou verlaten. Dat was uw laatste zekerheid als inspecteur.

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Vos**: We hebben in een weekrapportage van een van uw collega's gelezen dat er op een bepaald moment heel veel bedrijvigheid in de fabriek is en dat werknemers opeens helmen en witte handschoentjes gaan dragen. Dat gebeurde toen een delegatie van de opdrachtgever kwam. Zodra de delegatie weg was, gebeurde er helemaal niks meer in de fabriek. Hebt u de indruk dat AnsaldoBreda u aan het lijntje heeft gehouden?

De heer **Jonkers**: In sommige gevallen wel, denk ik. Als je dingen belooft, maar die niet nakomt, denk ik dat je aan het lijntje wordt gehouden.

Mevrouw **Vos**: Hoe verklaart u het voorval met de helmen en de witte handschoenen?

De heer **Jonkers**: Een showtje opvoeren. Men wilde laten zien: wij kunnen het en hebben alles ... Als je iets belooft en de klant komt kijken en die ziet dat er niks gebeurt, dan bevreedt dat hem natuurlijk. Als je dan een showtje opvoert met witte handschoentjes, laat je zien dat je toch heel druk bezig bent voor de klant.

Mevrouw **Vos**: Weet u nog wie er in die delegatie zaten?

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

Mevrouw **Vos**: Waarom zou je als treinenbouwer een showtje opvoeren? Je moet uiteindelijk toch een goede trein bouwen.

De heer **Jonkers**: Dat moet u aan de treinenbouwer vragen.

Mevrouw **Bergkamp**: Er stond veel tijdsdruk op het project. Kon u dat merken in de praktijk?

De heer **Jonkers**: Ja, zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat merkte u daarvan?

De heer **Jonkers**: Vanuit de klant, onze opdrachtgever, werd die tijdsdruk inderdaad gezien. Je hoorde regelmatig: er moeten toch treinen geleverd aan Nederland, want het kost zoveel miljoen per maand; er moet een trein komen. Ik denk dat dit erin resulteerde dat er treinen uitgeleverd zijn met nog een heel grote lijst aan openstaande punten. Maar de trein ging toch naar Nederland.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar ga ik straks nog een aantal vragen over stellen. Het gevolg van de tijdsdruk was dat de treinen de fabriek verlieten toen ze nog niet helemaal klaar waren. Merkte u ook aan AnsaldoBreda dat die druk wat met de mensen daar deed?

De heer **Jonkers**: Met de uitvoerende mensen niet. Zij voelden die tijdsdruk niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het normaal dat je niks merkt aan de mensen wanneer er tijdsdruk is?

De heer **Jonkers**: Ik denk het niet, nee. Ik denk dat hun managers moeten laten merken hoe belangrijk het is voor de klant dat de trein uitgeleverd wordt. Die druk heb ik niet gemerkt.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij de mensen niet, en bij de managers?

De heer **Jonkers**: Bij de managers ook niet zo, denk ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Was u daar niet verbaasd over? Zij moeten uiteindelijk een trein gereedmaken.

De heer **Jonkers**: Ja, we hebben ze regelmatig op het hart gedrukt hoe belangrijk het was om de trein uit te leveren in een goede kwaliteit. Dan werd er «ja, natuurlijk» gezegd. Er werd gezegd dat ze het begrepen en dat eraan gewerkt werd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dat was het?

De heer **Jonkers**: Ja, dat was het.

Mevrouw **Bergkamp**: U kon niet echt merken dat ze onder tijdsdruk stonden.

Voordat een opdrachtgever een trein overneemt, vindt er een inspectie plaats. Dat is een zogenoemde permission to leave factory (PTLF). Daarbij wordt er gekeken of de trein voldoende af is, of de bouw klaar is en of er voldoende getest is, zodat de trein de fabriek kan verlaten. Bij die inspectie wordt er gekeken of er afwijkingen zijn ten opzichte van de kwaliteitseisen. Was het aantal afwijkingen vergelijkbaar met andere projecten die u hebt gedaan?

De heer **Jonkers**: Het aantal geconstateerde afwijkingen was hoger dan wij gewend waren bij andere leveranciers. Het aantal afwijkingen waarmee een trein uitgeleverd werd naar Nederland, was ook hoger dan wij gewend waren. Het streven is nul afwijkingen, waarbij de trein volledig voldoet aan de specificaties. Dat gaat natuurlijk niet altijd. Er kan altijd een onderdeel ontbreken dat later ingebouwd wordt of er kunnen andere zaken zijn die wat meer tijd kosten om er een oplossing voor te vinden. Dan kan toch besloten worden om een trein uit te leveren. Maar deze hoeveelheid afwijkingen waren wij niet gewend.

Mevrouw **Bergkamp**: Het doel is nul. Dat komt in de praktijk misschien weinig voor, maar om hoeveel afwijkingen per trein ging het gemiddeld?

De heer **Jonkers**: Dat begon met 400 à 500 afwijkingen. Aan het eind van het project werd dat gereduceerd naar 200 à 250.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is nog steeds veel als je als doelstelling nul afwijkingen hebt.

De heer **Jonkers**: Ja, en daarbij werd een afwijking die zich herhaalde in dezelfde trein, als één afwijking gezien.

Mevrouw **Bergkamp**: Over wat voor afwijkingen hebben we het dan? Kunt u een paar voorbeelden geven?

De heer **Jonkers**: Ik noemde al eerder het fixeren van bekabeling en het verleggen van bekabeling, waardoor die tijdens bedrijf ergens tegenaan kan schuren en kabels beschadigd raken. Ook bestaat het risico dat een kabel losschiet. Andere voorbeelden zijn het leggen van leidingen en het fixeren van componenten. Dat laatste wil zeggen dat bouten met een bepaald aanhaalmoment, met een bepaalde kracht, moeten zijn aange-

draaid. Het wordt ook zo aangetekend dat die momenten aangebracht zijn. In sommige gevallen waren de bouten echter niet aangedraaid.

Mevrouw **Bergkamp**: Als ik u zo beluister, heeft dat met name te maken met vakmanschap.

De heer **Jonkers**: Ja, dat is allemaal vakmanschap.

Mevrouw **Bergkamp**: Het zijn niet zozeer technische problemen, maar meer het vastmaken van zaken en dergelijke.

De heer **Jonkers**: Het is niet het ontwerp, maar de uitvoering.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat het aantal van 500 afwijkingen heel veel is ten opzichte van andere treinen.

De heer **Jonkers**: Dat is heel veel, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Je doet niet voor niks zo'n inspectie. Daar komen vrij veel afwijkingen uit. Kun je dan stellen dat de treinen te snel de fabriek hebben verlaten, dat ze nog eigenlijk niet helemaal klaar waren?

De heer **Jonkers**: Mijns inziens is het antwoord daarop: ja, de treinen hadden nog in de fabriek moeten blijven en hadden niet uitgeleverd mogen worden naar Nederland. Het argument van AnsaldoBreda voor uitlevering van de trein was dat de trein nog steeds van hen was en dat hun werkplek in Pistoia kon liggen, maar ook in Amsterdam of elders. Daarmee kon de trein dus toch vervoerd worden en verplaatst worden naar een andere werkplek. Mijns inziens is het beter om de trein op de locatie te laten waar die gebouwd is. Dan wordt de druk om te presteren en om te verbeteren hoger dan wanneer je het probleem verplaatst naar elders.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt heel duidelijk dat de trein nog niet gereed was om de fabriek te verlaten. Er waren nog te veel openstaande punten, te veel afwijkingen. U had het goed gevonden als dat werk nog in de fabriek zelf had plaatsgevonden.

De heer **Jonkers**: Inderdaad.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom hebben de treinen dan toch de fabriek verlaten? Was dat echt de wens van AnsaldoBreda of kwam er druk van NSFSC zelf?

De heer **Jonkers**: Dat weet ik niet. Dat is buiten mij omgegaan. Het is aan de projectleider om die vraag te beantwoorden.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u wel uw zorgen kenbaar gemaakt aan de projectleider dat volgens u de treinen nog helemaal niet klaar waren om de fabriek te verlaten?

De heer **Jonkers**: Jazeker. Wij hebben natuurlijk gezegd dat wij niet gewend waren om een trein zo de fabriek te laten verlaten. De projectleider was het daarmee eens en deelde die zorg. Ik weet echter niet op basis waarvan die beslissing is genomen om de treinen naar Nederland te sturen.

Mevrouw **Bergkamp**: De treinen hebben in ieder geval de fabriek verlaten. Ik vat dit onderdeel samen. Het aantal afwijkingen, 500, was groter dan u bij andere projecten gewend was. U geeft aan dat dit met name te maken had met vakmanschap, zoals het bevestigen van zaken en het lassen. U hebt dit zelf kenbaar gemaakt aan de projectleider, die zei dat te herkennen. De treinen hebben vervolgens wel de fabriek in Italië verlaten en zijn naar Nederland gegaan. Kun je stellen dat de trein conform de koopovereenkomst gebouwd en geleverd is?

De heer **Jonkers**: De trein is nog niet geleverd. De trein was nog niet gereed, want er hing nog een open item list aan met punten die nog afgewerkt moesten worden. Volgens de configuratielijsten moesten er nog wijzigingen aangebracht worden. Er waren nog non-conformities die nog niet afgesloten waren. Dat alles bij elkaar betekende dat de trein nog niet gereed en nog niet afgeleverd was.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het is vanuit uw oogpunt, vanuit uw functie als kwaliteitsinspecteur toch vreselijk? U hebt toezicht gehouden op de kwaliteit. U ziet dat die treinen nog niet klaar zijn om de fabriek te verlaten, maar toch gebeurt dat.

De heer **Jonkers**: Ons product was het rapport dat uit onze inspecties rolde. Dat rapport was ons product om de trein over te dragen aan onze opdrachtgever. Daar hield het voor ons bij op.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt op dat moment nooit gedacht: dit is mijn eer te na, ik kan hier niet meer de verantwoordelijkheid voor nemen.

De heer **Jonkers**: Ik heb ooit natuurlijk wel met de gedachte gespeeld of ik hiermee verder moest gaan, maar onze opdrachtgever was heel duidelijk daarin: zij constateren en rapporteren. Het oordeel en het besluit om de trein een volgende fase in te sturen, lag bij de opdrachtgever.

Mevrouw **Bergkamp**: Als u het hebt over uw opdrachtgever, bedoelt u dan de projectleider?

De heer **Jonkers**: NSFSC of de projectleider.

Mevrouw **Bergkamp**: NSFSC, projectleider de heer De Leeuw.

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan naar het laatste deel van dit verhoor. De trein heeft uiteindelijk maar een aantal weken gereden. Er zijn een aantal onderzoeksrapporten over verschenen. Daaruit bleek dat de kwaliteit van de treinen verschilde en dat de afwerkqualiteit op een aantal plaatsen onder de maat was. Waren dit ook de punten die u al eerder had geconstateerd?

De heer **Jonkers**: Ik heb zo'n inspectierapport mogen inzien. Het grote merendeel van de geconstateerde afwijkingen stond ook al in onze open item list. Dat zijn dezelfde als die wij geconstateerd hebben. Een aantal afwijkingen kenden wij niet omdat die ontstaan zijn na de ritten met de trein. Die ontstonden tijdens een testrit.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt het over een onderzoeksrapport dat u gezien hebt. Welk rapport is dat?

De heer **Jonkers**: Dat is een onderzoeksrapport van NedTrain.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarin stond een analyse waarom het mis was gegaan met de trein.

De heer **Jonkers**: Het ging om geconstateerde afwijkingen.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarin stond een opsomming van geconstateerde afwijkingen. U zegt: die hadden we zelf al in Italië voor een groot gedeelte geconstateerd.

De heer **Jonkers**: Ja. Die lijsten lagen er al van ons.

Mevrouw **Bergkamp**: Die waren vergelijkbaar.

De heer **Jonkers**: Voor een heel groot deel wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Mag ik daaruit de conclusie trekken dat u op een lijst allerlei afwijkingen hebt genoteerd en dat de treinen de fabriek hebben verlaten terwijl die problemen niet waren opgelost?

De heer **Jonkers**: Veel problemen waren toen inderdaad nog niet opgelost.

Mevrouw **Bergkamp**: Als u naderhand ziet dat diezelfde problemen weer genoteerd worden, zit daar een tijd tussen, een aantal jaren. Maar die problemen zijn blijkbaar niet opgelost.

De heer **Jonkers**: Onze lijsten met openstaande punten bestonden dus nog steeds.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat waren gewoon uw lijsten?

De heer **Jonkers**: Ja. Dezelfde lijst werd in Amsterdam gebruikt. Wij werden op uitnodiging van AnsaldoBreda gevraagd om een inspectie uit te voeren aan de hand van de lijst die wij in Pistoia opgesteld hadden. Vanuit die lijst zijn een aantal punten opgelost. Daar voerden wij een inspectie op uit. Dat heb ik zelf nooit gedaan; dat zijn mijn collega's geweest. Ik heb met Amsterdam na de uitlevering van de trein eigenlijk geen bemoeienis gehad.

Mevrouw **Bergkamp**: U zag in het rapport van NedTrain eigenlijk uw lijst met afwijkingen weer terug. Wat is uw verklaring ervoor dat die problemen in de tussentijd niet zijn opgelost? Waar ligt dat aan?

De heer **Jonkers**: Daar kan ik geen antwoord op geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u daar wel met collega's over gesproken? «Joh, wat ik nu zie; dit zijn gewoon mijn lijsten uit die tijd. Er is niks gebeurd in de tussentijd.»

De heer **Jonkers**: Mijn collega's zagen hetzelfde. Het waren dezelfde collega's met wie ik in Italië afwisselde. Een aantal collega's deden het nazorgwerk in Amsterdam. Zij zagen dezelfde punten. Voor hen was er ook niks nieuws aan de hemel. «We weten dat de treinen die problemen hebben.»

Mevrouw **Bergkamp**: Toen vorige week de heer Meerstadt zei dat de kwaliteit van de treinen verschilde, dacht u: dat wisten we toen al?

De heer **Jonkers**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was geen nieuws.

De heer **Jonkers**: Sowieso zat er een kwaliteitsverschil tussen de eerst uitgeleverde treinen en de laatst uitgeleverde treinen. De laatst uitgeleverde treinen waren toch beter. Ik zeg niet dat ze goed waren op dat moment, maar je zag verbeteringen. Het aantal open punten was beduidend lager.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net ook dat u een aantal nieuwe dingen zag in het rapport van NedTrain. Kunt u voor ons schetsen wat de nieuwe punten waren waarvan u dacht: hé, die hadden wij nog niet gezien, maar die zie je waarschijnlijk alleen wanneer je met de trein gaat rijden?

De heer **Jonkers**: Een olielekkage of een luchtlekkage kan ontstaan door beweging van de trein of doordat mensen eraan gesleuteld hebben, waarbij er dingen aangepast zijn. Daarna moet je eigenlijk weer een nieuwe inspectie uitvoeren. Dan kun je weer fouten vaststellen die ontstaan zijn doordat er aan de trein gewerkt is of er met de trein gereden is. Een lekkage zou daardoor kunnen optreden.

Mevrouw **Bergkamp**: En problemen met de accu's? De laagspanning?

De heer **Jonkers**: Ik heb gelezen dat er een brand is geweest, maar wat daarvan de oorzaak was, weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: We kunnen wel met elkaar vaststellen dat NSFSC met een bovengemiddelde lijst van openstaande punten toch ervoor gekozen heeft om met de permission to leave factory, die inspectie, te zeggen: deze trein verlaat de fabriek. We kunnen ook met elkaar constateren, als ik uw woorden zo beluister, dat een heel groot gedeelte van de punten die u signaleerde, niet is opgelost. Was het mogelijk geweest om de trein wel goed te laten functioneren?

De heer **Jonkers**: Mijn oordeel is dat dit wel mogelijk is. Alle punten die we vastgesteld hebben, alle afwijkingen, zijn of waren te repareren, waardoor de trein aan het einde zou voldoen aan de vereiste specificaties en het ontwerp.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat de trein te repareren was. Dat is uw analyse. Hoe zou je dit soort dingen kunnen voorkomen? Heeft dat te maken met tijdsdruk? Wat is uw analyse?

De heer **Jonkers**: Je moet voorkomen dat zo veel afwijkingen nog bestaan in de trein als die ...

Mevrouw **Bergkamp**: Gaat rijden.

De heer **Jonkers**: Dat is moeilijk te zeggen. Ik heb al verteld wat de oorzaak ervan is dat er zo veel afwijkingen waren. De uitvoerenden bepalen de kwaliteit. Je moet voorkomen dat de trein gaat rijden met die afwijkingen. Een trein kan rijden met afwijkingen, mits die niet gerelateerd zijn aan de veiligheid of de functionaliteit. Als er bijvoorbeeld een stoel of

een bankje losstaat of trilt, dan kan de trein nog steeds gewoon rijden, maar er moet wel iets aan gedaan worden. Voor de reiziger is het irriterend. Zo zijn er heel veel voorbeelden te noemen. Ik denk dat er ook tijdsdruk achter gezeten heeft. Je moet gewoon de lijsten waarmee de treinen afgeleverd zijn, afwerken en tot nul reduceren. Je moet controleren of het opgelost is. Daarop moet je een of meerdere testritten houden om te valideren dat de trein functioneert. Daarna kun je zeggen dat de trein de dienst in kan.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt in feite: het gaat om de mensen die de zaken in de praktijk brengen. U zegt dat de openstaande punten opgelost hadden moeten worden voordat er door werd gegaan naar de volgende fase. Tijdsdruk heeft daar volgens u een rol in gespeeld.

De heer **Jonkers**: Mijn vermoeden is dat het tijdsdruk is geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt acht jaar gewerkt aan dit project. Dat is best een lange periode. U hebt ook veel in het buitenland gezeten. Hoe kijkt u terug op dit project?

De heer **Jonkers**: Ik vind het jammer dat de trein niet rijdt, dat hij teruggestuurd is naar de leverancier en dat hij niet door het Nederlandse landschap mag rijden. Het is inderdaad acht jaar van mijn leven. Ik kijk toch met weemoed terug dat dit zo heeft moeten lopen. Uit technisch oogpunt denk ik dat dit niet had hoeven.

Mevrouw **Bergkamp**: U denkt nog steeds ...

De heer **Jonkers**: Dat we, als alle punten opgelost zouden zijn, een trein zouden hebben die voldoet aan de gestelde specificaties. Dat zou overigens wel heel veel tijd kosten.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog een paar vragen. Ik kom nog even terug op de PTLF-fase. Hebben u en uw collega's die treinen nog helemaal geïnspecteerd op de openstaande punten voordat deze de fabriek verlieten?

De heer **Jonkers**: De openstaande punten zijn ontstaan uit die inspectie.

Mevrouw **Vos**: U inspecteert, en daar komt die lijst met openstaande punten uit.

De heer **Jonkers**: Ja, daar komt de lijst met openstaande punten uit plus de punten die nog openstonden vanuit de productie.

Mevrouw **Vos**: Daar hebt u specifiek naar gekeken. We hadden het net even over die zak met onvervulde beloftes. Daar hebt u ook nog specifiek naar gekeken. U hebt geconstateerd dat die beloftes nog allemaal openstonden.

De heer **Jonkers**: Ja, die stonden nog allemaal open.

Mevrouw **Vos**: Vond u het verstandig dat NSFSC op dat moment die treinen overnam?

De heer **Jonkers**: Nee. Dat heb ik al verwoord.

Mevrouw **Vos**: Ja, u hebt al gezegd dat u dit niet verstandig vond. U hebt ergens ook gedacht: stop er maar mee. Of niet?

De heer **Jonkers**: Voor mij persoonlijk?

Mevrouw **Vos**: Hebt u weleens gedacht dat NSFSC moest stoppen met het bestellen van deze trein bij AnsaldoBreda?

De heer **Jonkers**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Dat niet.

De heer **Jonkers**: Nee, dat heb ik nooit zo verwoord jegens onze opdrachtgever.

Mevrouw **Vos**: U hebt het ook niet zo gevoeld?

De heer **Jonkers**: Ik heb ooit wel het gevoel gehad: dit moet heel snel veranderen, want anders leidt dit tot grote vertragingen.

Mevrouw **Vos**: Wat het ook gedaan heeft.

De heer **Jonkers**: Inderdaad.

Mevrouw **Vos**: Maar dan vooral vertragingen. U hebt niet het idee gehad dat deze treinenbouwer niet in staat was om een goede trein af te leveren.

De heer **Jonkers**: Nee, dat heb ik niet gedacht.

Mevrouw **Vos**: In het gesprek met collega Bergkamp ging het over die enorme lijst. U had het idee dat de trein goed had kunnen worden. Hadden ze meer tijd moeten nemen?

De heer **Jonkers**: Ze hadden meer tijd moeten krijgen.

Mevrouw **Vos**: Gezien uw ervaring met andere projecten: gebeurt dat in andere projecten wel? Als er wordt geconstateerd dat er nog veel openstaat, wordt er dan wat meer tijd gegeven? Is dat anders geweest in dit project?

De heer **Jonkers**: Dat is een vraag die ik niet kan beantwoorden. Als er een technisch item openstaat of opgelost moet worden, moet daarvoor zo snel mogelijk een oplossing gevonden worden. Het heeft voor iedereen alleen maar nadelen als die punten open blijven staan. Daarop moet zo accuraat en zo snel mogelijk gereageerd worden. In de meeste gevallen bij andere leveranciers gebeurt dat ook. Maar het gebeurt ook dat bepaalde punten zo moeilijk op te lossen zijn, om er een goede oplossing voor te vinden, dat men meer tijd nodig heeft. Dan praat je ook weleens over een jaar voordat er een oplossing voor een bepaald probleem gevonden is. Dit betekent niet dat de trein niet kan rijden of dat een trein onveilig is. Maar er zijn items die gewoon wat meer tijd kosten. Dan praat je over een aantal zaken, en niet over honderden.

Mevrouw **Vos**: We hebben het net gehad over het incident met de witte handschoentjes. Hebt u het idee gehad dat AnsaldoBreda de opdrachtgevers misleid heeft?

De heer **Jonkers**: Daar kan ik geen antwoord op geven. Dat zult u de opdrachtgever zelf moeten vragen. Ik weet niet of dat zo is. Ik weet niet of ze geprobeerd hebben om iemand te misleiden of dat het zo gevoeld is.

Mevrouw **Vos**: Ik vraag het anders. U bent kwaliteitsinspecteur. U hebt een aantal zaken geconstateerd in uw weekrapportages. Er kwamen uitnodigingen voor inspecties als u net wegging. U hebt dat showtje gezien. Zijn dat geen voortekenen van een misleiding?

De heer **Jonkers**: Ik weet niet of je dat onder het begrip «misleiden» kunt samenvatten. Ik vind dat nogal zwaar.

Mevrouw **Vos**: Het is zwaar. Hebt u iets dergelijks meegemaakt bij andere projecten die u hebt begeleid?

De heer **Jonkers**: Het gebeurt overal wel een keer dat de leverancier iets probeert te verkopen wat niet helemaal voldoet aan de specificaties, maar wat naar zijn mening toch acceptabel is. Dat zal hij zeker voorleggen aan de klant. Hij zal proberen de klant te overtuigen om het toch te accepteren. Dat is ook bij AnsaldoBreda gebeurd. Ze hebben zeker in heel veel gevallen geprobeerd ons als inspecteurs, maar ook de klant, ervan te overtuigen dat bepaalde dingen toch acceptabel waren hoewel ze niet helemaal aan het contract voldeden. Het zwarte en het witte is heel makkelijk te beoordelen. Over het grijze gebied zijn nogal wat discussies. Maar dat is bij alle projecten zo.

De **voorzitter**: U hebt veel technische problemen gezien. U zat erbovenop. U hebt daarover verschillende keren gerapporteerd. We horen u vandaag als technische man. U zegt dat in de techniek alles uiteindelijk wellicht is op te lossen. Het doet uw hart een beetje zeer – u hebt acht jaar aan zo'n trein gewerkt – dat dit laatste, die techniek, niet is opgelost. Blijkbaar zijn er keuzes gemaakt om dat niet te doen. Vanuit uw technische achtergrond zegt u: een onvolkomenheid is ergens wel te repareren.

De heer **Jonkers**: Een onvolkomenheid is te repareren, ja.

De **voorzitter**: Het was veel en het was te laat, maar ...

De heer **Jonkers**: De onvolkomenheid zelf is te repareren. Je zou eventueel voor een aantal zaken het ontwerp kunnen aanpassen. Dat is ook gebeurd. Dat is altijd mogelijk, maar dat kost meer tijd en meer geld.

De **voorzitter**: We komen tot een afronding van het verhoor. Hebt u gedurende de periode waarin u hier zo nauw bij betrokken was, signalen gekregen van echte onregelmatigheden, fraudes of andere zaken waarvan u dacht dat die niet door de beugel konden?

De heer **Jonkers**: Nee, ik heb niet het gevoel gehad dat er ergens gefraudeerd werd of dat er dingen onder de tafel gebeurden.

De **voorzitter**: U had louter zorgen om de techniek, maar u had niet in juridische zin zorgen.

De heer **Jonkers**: Nee, in juridische zin heb ik geen negatieve ervaringen ondervonden.

De **voorzitter**: Mijnheer Jonkers, wij sluiten dit verhoor.

Sluiting: 10.53 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 1 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Roelofs (projectleider Lloyd's Register Rail Europe).

Aanvang: 11.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Roelofs de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Roelofs. Ik heet ook eenieder in de zaal welkom, evenals de mensen die dit verhoor op een andere wijze volgen. Mijnheer Roelofs, u was vanaf september 2004 twee jaar betrokken bij het Fyra-project als projectleider van Lloyd's Register Rail Europe. In die tijd heette dat nog NedTrain Consulting. Voor het gemak spreken we in dit verhoor van Lloyd's Europe. In opdracht van NS Financial Services, het bedrijf dat de treinen kocht, de Ierse dochter van NS, de leasemaatschappij in Ierland, controleerden u en uw team of AnsaldoBreda de trein bouwde volgens de specificaties uit de koopovereenkomst. Een van uw teamleden, de heer Jonkers, was hier vanmorgen al. Daarnaast was u onderdeel van de projectorganisatie onder leiding van de heer De Leeuw. Binnen die projectorganisatie was u samen met een collega van de Belgische spoorwegen verantwoordelijk voor een specifiek onderdeel van het project, namelijk de techniek: het controleren van het ontwerp van de trein. In dit verhoor heeft de commissie vragen voor u over uw bevindingen tijdens uw werkzaamheden. Wij realiseren ons dat we best wel wat technische dingen met elkaar zullen wisselen. Wij zullen proberen ons publiek niet te verliezen. Af en toe vragen wij om een verduidelijking van de termen, zodat iedereen goed kan begrijpen wat u vandaag in dit verhoor naar voren brengt.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Roelofs, ik wil het eerst met u hebben over de planning. In de koopovereenkomst tussen de leasemaatschappij NS Financial Services Company (NSFSC) en AnsaldoBreda is een planning opgenomen. De Fyra, de V250, is een nieuw type trein. Wat is in het algemeen de doorlooptijd als je een nieuwe trein wilt kopen en bouwen?

De heer **Roelofs**: Voor een trein die niet van de plank beschikbaar is – met «van de plank beschikbaar» doel ik op een bestaande productielijn of een type dat al voor een andere spoorwegmaatschappij wordt gebouwd – moet je 50 tot 60 maanden rekenen. Dat zit hem met name in het engineeringtraject, het hele ontwerp van de trein. Dat kost extra tijd aan de voorkant.

Mevrouw **Vos**: Je hebt dus vier à vijf jaar nodig.

De heer **Roelofs**: Ja. Dat gold in de periode dat wij het contractbeheer deden, dus van 2004 tot en met 2006. Ik zou niet durven zeggen wat de doorlooptijd op dit moment is, omdat ik zelf niet meer betrokken ben bij de nieuwbouw van treinen. Een deel van de doorlooptijd wordt bepaald

door de complexiteit van specificaties. Voor hogesnelheidstreinen heb je verschillende typen specificaties. Die maken de doorlooptijd mogelijk langer. Ik weet niet wat de laatste stand daarvan is. Ook weet ik niet wat de invloed daarvan is.

Mevrouw **Vos**: Rond 2004 was de doorlooptijd van een nieuwe trein dus vier à vijf jaar?

De heer **Roelofs**: Ja, dat waren we ook gewend bij de Nederlandse Spoorwegen. Wij hebben ook in de negentiger jaren samen met de industrie treinen ontworpen. Vier à vijf jaar was toen ongeveer de doorlooptijd.

Mevrouw **Vos**: U had het net al kort over het Fyra-project. Wat waren daar de complicerende factoren?

De heer **Roelofs**: Er waren een aantal complicerende factoren, in ieder geval twee. De eerste is dat het een hogesnelheidstrein is. Die moest worden geleverd volgens een nieuwe set eisen, de TSI's (technical specifications for interoperability). De TSI's zijn de interoperabiliteitseisen die vanuit de Europese Unie voor de spoorwegen gelden, om verkeer mogelijk te maken over de grens. Die eisen waren nieuw. Ze dateerden uit 2002. Wat voor nieuwe treinen geldt, geldt soms ook voor nieuwe eisen: er kunnen kinderziektes in zitten. Wij werden in ieder geval geconfronteerd met een eisenset. Daarnaast werden we geconfronteerd met nationale eisen van Nederland en België. Die eisen waren mogelijk niet allemaal consistent. Dat was een van de punten die het project complex maakten.

Het tweede punt dat het complex maakte, was dat er twee spoorwegmaatschappijen bij betrokken waren. Er waren twee contracten: één van de NMBS en één van de Nederlandse Spoorwegen. De contracten waren identiek, afgezien van bijzondere bepalingen et cetera, maar ze waren vanuit een andere achtergrond opgeschreven. Het waren dus wel dezelfde contracten, maar dan vanuit een andere werkfilosofie bij het bestellen van treinen.

Mevrouw **Vos**: Kunt u iets meer vertellen over die andere werkfilosofie? Blijkbaar was de andere werkfilosofie volgens u een complicerende factor.

De heer **Roelofs**: Ja. De eisen die door de spoorwegmaatschappij worden gesteld, komen ook in een contract terecht, naast de nationale eisen. De eisen van spoorwegmaatschappijen kunnen betrekking hebben op bedieningszaken en het gebruik. Er zaten natuurlijk verschillen tussen de wijze waarop de NMBS en de NS met treinen omgaan en hoe zij ze bedienen. Daar zaten soms ook conflicterende eisen tussen waar we in de loop van het traject last van hebben gehad.

Mevrouw **Vos**: U zegt «hoe zij ze bedienen». Gaat het dan over het moment waarop de treinen gaan rijden? Of was het een complicerende factor bij de bouw en het ontwerp van de treinen?

De heer **Roelofs**: Er is één bijzonder voorbeeld, namelijk het vertrekproces. Dat is bij de NMBS anders dan bij de Nederlandse Spoorwegen. Dat betekent dat er verschillen zijn wat betreft de momenten dat een deur wel of niet geopend mag zijn. Als je daar verschillende eisen aan stelt, dan loop je tegen tegenstrijdigheden aan die je niet altijd in een ontwerp kunt maken.

Mevrouw **Vos**: Hoe los je dat dan op? Je moet op een gegeven moment immers de knoop doorhakken.

De heer **Roelofs**: Uiteindelijk heeft de NMBS haar keuzes aangepast en afgestemd op het vertrekproces van de NS. Daarmee haal je de angel eruit, maar er gaat wel een proces aan vooraf. Eén partij moet water bij de wijn doen. Dit is een markant voorbeeld, maar er zijn er natuurlijk veel meer geweest. Het kost tijd om daar met elkaar doorheen te komen.

Mevrouw **Vos**: Was dat niet al in de bestekfase opgelost?

De heer **Roelofs**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Of wordt dat opgelost terwijl je die trein ontwerpt?

De heer **Roelofs**: Je moet je voorstellen dat er een gelaagdheid zit in de eisen. Soms kom je daar pas achter als je tot het gaatje gaat en als je de eisen aan het onderzoeken bent die voor het deurproces en het vertrekproces gelden. Dat is hier ook gebeurd. Als we dat eerder hadden geweten, hadden we het ook eerder met elkaar kunnen oplossen.

Mevrouw **Vos**: Dus u zegt dat de doorlooptijd voor een nieuwe trein 50 tot 60 maanden is en dat er complicerende factoren zijn bij deze trein. In de koopovereenkomst voor de Fyra stond een doorlooptijd van 39 maanden voor het bouwen van de trein en het ontwerp. Hoe realistisch was die planning als je rekening houdt met deze factoren?

De heer **Roelofs**: Ik denk dat de planning niet realistisch was. Ik denk dat de planning was afgestemd op het moment dat de eerste trein moest gaan rijden, namelijk in september 2007. Ik denk dat er een passende planning is gemaakt in relatie tot het ondertekenen van het contract.

Mevrouw **Vos**: Dus ze hebben gezegd: dan moet de trein klaar zijn; we rekenen terug en dan wordt het 39 maanden.

De heer **Roelofs**: Ja. Daartussenin zet je je mijlpalen zodanig dat het een logisch geheel is, want je moet je tijd verdelen over verschillende fasen. Ik denk dat er een jaar werd gerekend voor het hele ontwerptraject. Dat was niet realistisch, gezien de factoren die we net noemden.

Mevrouw **Vos**: Gebeurt het vaker dat je een planning maakt op basis van wanneer iets af moet zijn?

De heer **Roelofs**: Ik ken het wel in het klein, maar voor treinen niet. Ik heb dat niet eerder meegemaakt.

Mevrouw **Vos**: Op welk moment realiseerde u zich dat de planning niet reëel was?

De heer **Roelofs**: Ik denk op het moment dat ik erin stapte en een briefing kreeg van het team en de mensen eromheen. Dat is geweest in september of oktober 2004. Een van de speerpunten bij het contractmanagement was ook om te verifiëren hoe snel AnsaldoBreda zelf zou aangeven dat de planning niet realistisch was. Zij hadden een koopovereenkomst getekend. Zij waren verantwoordelijk voor het leveren van een trein volgens de specificaties en volgens de planning. Het is essentieel dat de

leverancier zelf aangeeft wanneer het niet meer haalbaar is en dat hij dan met een nieuwe planning komt.

Mevrouw **Vos**: Dat is niet gebeurd?

De heer **Roelofs**: Dat is niet meteen gebeurd. Op zijn vroegst in het voorjaar van 2005 heeft AnsaldoBreda zelf aangegeven dat de planning niet meer haalbaar was.

Mevrouw **Vos**: Maar dat was pas een jaar na de ondertekening van het contract?

De heer **Roelofs**: Ja, dat was bijna een jaar na ondertekening van het contract.

Mevrouw **Vos**: U hebt net een aantal complicerende factoren genoemd bij dit project, zoals de TSI's, de technical specifications. Maakt het feit dat het een onbekende leverancier is, het volgens u ingewikkeld of compli- cerend?

De heer **Roelofs**: Dat hoeft niet per se, maar ik denk dat je in elke constellatie aan elkaar moet wennen. Wij hadden natuurlijk ook zaken gedaan met andere leveranciers. Dan is de stap wat minder groot. Aan de andere kant gaat het ook om het persoonsniveau. Ook projectorganisaties moeten aan elkaar wennen. Dat inslingert raject heb je dus altijd nodig.

Mevrouw **Vos**: U realiseerde zich eigenlijk al toen u begon met het project dat die planning niet haalbaar zou zijn. U rapporteerde al in december 2004, een halfjaar na ondertekening van de koopovereenkomst, aan NS Financial Services dat die planning niet haalbaar was. Weet u of NSFSC dat al bij het tekenen van de koopovereenkomst wist?

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

Mevrouw **Vos**: Maar ze moeten het van u geweten hebben in december 2004.

De heer **Roelofs**: Dat is het vroegste moment dat vastligt, althans dat ik kan terughalen. Er is ongetwijfeld ook in de tussentijd over gesproken, maar goed, dat is lang geleden.

Mevrouw **Vos**: Ik wil het nog even met u hebben over de rapportages. Vanochtend was de heer Jonkers hier. We spraken toen even over zijn weekrapportages. Was er nou sprake van weekrapportages of maandrap- portages? Wat was het verschil?

De heer **Roelofs**: De keurders maakten weekrapportages, met name om voeling te houden met het bouwproces vanuit de programmaorganisatie. Keurders gaan op en af. Na één of twee weken komt de volgende. De rapportage wordt door de keurders onderling gebruikt als overdrachtsdo- cument. Zo'n weekrapportage dient dus meerdere doelen. Zij gaat in ieder geval naar de projectleider kwaliteit, dus naar mijn collega in de projector- ganisatie.

Mevrouw **Vos**: Was dat toen de heer Heisen?

De heer **Roelofs**: De heer Heisen was projectleider kwaliteit in de projectorganisatie van de heer De Leeuw. Hij bepaalde vervolgens of er stappen werden gezet. Er zijn verschillende mogelijkheden, afhankelijk van wat er in zo'n rapportage staat.

Mevrouw **Vos**: Gingen de rapportages ook naar u?

De heer **Roelofs**: Ik stond op de mailinglist, maar ik heb ze niet elke week bekeken.

Mevrouw **Vos**: Die wekrapportages bekeek u dus niet elke week. De heer Heisen, uw collega-manager, bekeek ze wel. Wat gebeurde er vervolgens met de wekrapportages? Werden ze naar de heer De Leeuw gestuurd?

De heer **Roelofs**: Ik denk dat de heer De Leeuw ook op de mailinglist stond, maar dat weet ik niet honderd procent zeker. Dat zou u zelf aan hem moeten vragen. Er zitten soms elementen in die wekrapportages waar je op wilt interveniëren. Dat kan zowel op productieniveau als op projectmanagementniveau als daar structurele zaken in naar voren komen.

Mevrouw **Vos**: Maar u als projectleider techniek kreeg de wekrapportage in principe niet. U hoefde daar dus niets mee te doen.

De heer **Roelofs**: Ik kreeg ze ter informatie, maar het klopt dat ik daar zelf niets mee hoefde te doen. Mijn collega was daarvoor aan de bal, omdat hij projectleider kwaliteit was. Hij had over alle kwaliteitszaken direct afstemming met de heer De Leeuw en met AnsaldoBreda zelf.

Mevrouw **Vos**: U deed daar dus niet zo veel mee. Wat stuurde u wel door aan de stuurgroep, dus aan de projectgroep V250, waar ook de HSA in zat?

De heer **Roelofs**: Het project start na het tekenen van het contract met een ontwerpfase. Daarbij gaat het om het maken van de papieren trein, de tekeningen, de specificaties voor onderleveranciers en dat soort zaken. Daar zitten ook kwaliteitsprocessen op, bijvoorbeeld het voeren van design reviews. Daar was ik verantwoordelijk voor.

Mevrouw **Vos**: Over design reviews en de techniek rapporteerde u dus aan de stuurgroep waarin de heer De Leeuw en de heer Döbken van HSA zaten?

De heer **Roelofs**: Ik rapporteerde rechtstreeks aan de heer De Leeuw over mijn bevindingen. Het was dan aan de heer De Leeuw om verder te rapporteren aan de stuurgroep.

Mevrouw **Vos**: Oké. We komen zo meteen nog op de bevindingen. De heer Jonkers zei vanochtend dat de wekrapportages integraal doorgingen naar de heer De Leeuw, maar als ik het goed begrijp, zegt u: dat weet ik niet, want dat was mijn afdeling niet.

De heer **Roelofs**: Ik vermoed dat hij op de mailinglist stond.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net dat u niet weet of NSFSC zich realiseerde dat het geen reële planning was. Maar hadden ze zich dat niet kunnen realiseren bij het afsluiten van het contract?

De heer **Roelofs**: Dat weet ik niet. Ik was er op dat moment niet bij. Er zit een leverancier aan tafel die zegt dat hij het kan. Wat is dan de reden om aan te nemen dat het niet gaat lukken?

Mevrouw **Bergkamp**: Het gaat daarbij om deskundigheid en kennis. U zei net zelf dat u meteen zag dat het geen reële planning was.

De heer **Roelofs**: Dat gaat wat kort door de bocht. Ik zei niet «meteen». Ik heb een analyse gedaan. Ik heb het project op een gegeven moment overgenomen van mijn voorganger en heb toen gekeken waar de belangrijke punten zitten, in die zin dat ze risicovol zijn, en waar je je aandacht op wilt richten in relatie tot het contractbeheer. Dat is feitelijk de klus waar we voor besteld waren. Planning was daar een belangrijk punt in, omdat die ambitieus leek. Ik heb niet gezegd: die planning kan niet. Ze leek niet heel reëel. Die planning leek ingegeven door een vaste einddatum.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net ook dat er een aantal complicerende factoren zijn: het is een nieuwe trein, er zijn twee landen bij betrokken en er is sprake van een onbekende fabrikant. Normaal gesproken heb je 50 à 60 maanden nodig om zo'n trein te maken, maar in het contract stond 39 maanden. Op basis van die analyse zei u: het is geen reële planning. Maar die analyse had NSFSC toch ook zelf kunnen maken?

De heer **Roelofs**: Ik zeg inderdaad dat het op basis van de analyse achteraf geen reële planning was.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus «achteraf»?

De heer **Roelofs**: Met «achteraf» bedoel ik de periode tijdens de start van het contractbeheer. In de eerste fase van het project hebben we dat met elkaar vastgesteld.

Mevrouw **Bergkamp**: NSFSC was er dus ook van op de hoogte dat u had aangegeven dat dit geen reële planning was.

De heer **Roelofs**: Ja. Dat is ook overlegd met de projectorganisatie. Dat hield ik niet voor me. Het werd besproken in het team van Richard de Leeuw.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was daar de reactie toen u zei dat dit geen reële planning was?

De heer **Roelofs**: Dat zou ik zo niet weten. Dat is niet iets wat voor in mijn geheugen staat. We hebben afgesproken dat er zo snel mogelijk duidelijkheid moest komen over wat wel een reële planning was en dat de leverancier daarvoor verantwoordelijk was.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is dus meteen een nieuwe planning gemaakt. Bij de start van het project kwam u er op basis van een analyse achter dat er geen reële planning was. U communiceerde dat ook aan de projectleider.

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u weet niet meer wat de reactie was. U weet alleen maar dat er een actie is ingezet om een nieuwe planning te maken.

De heer **Roelofs**: Wij hebben samen met AnsaldoBreda erop aangestuurd om tot een nieuwe planning te komen. Dat proces heeft een halfjaar tot driekwart jaar geduurd. In het voorjaar van 2005 gaf AnsaldoBreda zelf aan dat de planning niet langer reëel was.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei dat de doorlooptijd bij een nieuwe trein 50 à 60 maanden was. Was het bekend binnen de treinsector dat je daar ongeveer van uit moest gaan?

De heer **Roelofs**: Ik zou niet durven zeggen of dat common knowledge is.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was in ieder geval uw kennis op basis van een analyse.

De heer **Roelofs**: Op basis van de historie van het bouwen van treinen was dat de ervaring en de kennis binnen mijn team, dat ik met wat nu Loyd's heet had samengesteld.

Mevrouw **Vos**: De planning heeft ook alles te maken met vertragingen. Weet u wat er in de koopovereenkomst is opgenomen over vertragingen?

De heer **Roelofs**: Ja. Op vertragingen staan boetes. Die boetes zijn gekoppeld aan de afleverdata voor treinstellen. Ze zijn ook gemaximeerd. Stel dat de vertragingen toerekenbaar zijn aan de leverancier. Dan is na een vertraging van ongeveer een jaar of anderhalf jaar het plafond van de boetes bereikt.

Mevrouw **Vos**: Is dat snel? Weet u ongeveer om hoeveel procent van het totaalbedrag het ging bij die boetes?

De heer **Roelofs**: Er is een gemaximeerd percentage. Ik weet het niet uit mijn hoofd, maar dat ligt meestal tussen de 5% en de 10% voor een contract. Dat is ook een onderdeel van de commerciële overeenkomst, want de leverancier wil geen onbeperkte aansprakelijkheid voor boetes. Bovendien zijn er ook andere typen boetes. Het is ook niet fijn als boetes opgaan aan alleen vertraging van treinen, want er zijn mogelijk ook boetes nodig om andere zaken voor elkaar te krijgen.

Mevrouw **Vos**: Zijn boetes dan wel een goed sturingsinstrument om een leverancier aan de afspraken te houden?

De heer **Roelofs**: Over het algemeen werkt het goed, behalve als het ingewikkeld wordt. Daarvan was sprake in onze relatie met AnsaldoBreda. De boetes legden een behoorlijke claim op het bedrijf AnsaldoBreda. Er was hun er alles aan gelegen om niet op te draaien als veroorzaker van de vertraging.

Mevrouw **Vos**: Je kunt dus alleen boetes krijgen voor zaken die aan jou als leverancier te wijten zijn.

De heer **Roelofs**: Ja, zo staat het in het koopcontract. Dat is inderdaad voor vertragingen, maar bijvoorbeeld ook voor disperformance. Als een trein wordt afgeleverd, wordt de performance getest. Als hij dan niet voldoet, kunnen daar ook boetes op staan.

Mevrouw **Vos**: Wat gebeurt er als er vertraging ontstaat door zaken die niet toerekenbaar zijn aan de leverancier? Wat staat daarover in de koopovereenkomst?

De heer **Roelofs**: Dat is heel simpel: dan is de opdrachtgever aansprakelijk. Een voorbeeld daarvan is wijziging in wet- en regelgeving. Dat is een soort force majeure. De opdrachtgever draagt daar de consequenties van, in termen van levertijd, kosten et cetera.

Mevrouw **Vos**: Dat verschuift dan naar NSFSC/HSA in dit geval?

De heer **Roelofs**: Precies.

Mevrouw **Vos**: Dat gebeurt bijvoorbeeld als er een wet verandert of als de treinbaan te laat klaar is.

De heer **Roelofs**: Ja. Een ander voorbeeld betreft de besluitvormingsprocessen. De specificaties zijn niet honderd procent dichtgetimmerd. Er staan ook voorwaarden in op basis waarvan er keuzes gemaakt moeten worden, bijvoorbeeld over het interieurdesign en het exterieurdesign. Er kunnen ook andere dingen zijn. De opdrachtgever moet tijdig keuzes maken, want anders wordt het project vertraagd.

Mevrouw **Vos**: Staat dat allemaal gespecificeerd in de koopovereenkomst: wanneer wie voor wat verantwoordelijk is?

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dat is dus redelijk dichtgetimmerd.

De heer **Roelofs**: Niet alle situaties staan erin, maar het komt op het volgende neer. Als de opdrachtgever niet kan aantonen dat de leverancier aansprakelijk is, draagt de opdrachtgever zelf de verantwoordelijkheid.

Mevrouw **Vos**: Zit de bewijslast bij de opdrachtgever?

De heer **Roelofs**: Dat weet ik niet honderd procent zeker, maar die indruk had ik wel. Dat zou u aan iemand moeten vragen met commerciële kennis van het contract.

Mevrouw **Vos**: Ja. In uw rapportage schrijft u dat AnsaldoBreda niet in staat is om een reële planning te maken. Wat bedoelde u daarmee?

De heer **Roelofs**: We hadden in ons hoofd dat de reële planning tussen de 50 en 60 maanden zat. AnsaldoBreda wilde niet verder gaan dan de vertragingen die waren opgetreden, even los van de vraag door wie ze veroorzaakt waren. In het eerste jaar waren er vertragingen van vier tot zes maanden. Er is een planning gekomen waar die vier tot zes maanden in zit, maar daarbij is niet bekeken hoe realistisch de rest van de planning is en of de einddatum dan ook slechts tot vier tot zes maanden zou verschuiven of dat ook een aantal andere factoren tot verlenging van de levertijd zou leiden.

Mevrouw **Vos**: Bedoelt u daarmee dat ze niet in staat waren om een langetermijnplanning te maken?

De heer **Roelofs**: Ik denk dat ze wel in staat waren om een langetermijnplanning te maken, maar dat er politieke factoren meespeelden waardoor zij er op dat moment niet over wilden dealen.

Mevrouw **Vos**: Dat begrijp ik niet. Kunt u dat toelichten?

De heer **Roelofs**: Ik denk even na hoe ik het zal uitleggen. Wij hadden het vermoeden dat het ontwerptraject veel langer zou gaan duren, namelijk zo'n tweeënhalf jaar. In de planning bij het contract staat één jaar. De leverancier zal niet na een jaar willen toegeven dat het tweeënhalf jaar wordt, want dat betekent dat er gedeald moet worden over een boete voor een leververtraging van anderhalf jaar. Bij contractmanagement kies je ervoor dat een vertraging wordt vastgelegd op het moment dat zij wordt vastgesteld, inclusief de veroorzakende partij en de consequenties. Dat zou niet in het belang zijn geweest van AnsaldoBreda. Ze zouden dat moment voor zich uit willen schuiven, ook in de hoop dat er oorzaken naar boven kwamen voor vertragingen die ze zouden kunnen afwentelen op de opdrachtgever.

Mevrouw **Vos**: Met «politieke redenen» bedoelt u dus dat het in hun eigen belang was om een beetje mistig te blijven over de reden voor de vertraging, in dit geval dat het ontwerpen wat langer zou duren. Volgens u hoopten ze dat er misschien nog andere redenen voor vertragingen zouden komen die dan niet aan hen te wijten zouden zijn.

De heer **Roelofs**: Precies.

Mevrouw **Vos**: Gebeurt dat vaker in de sector?

De heer **Roelofs**: Dat weet ik niet. Ik ben bij twee van dit soort grotere projecten betrokken geweest. Je ziet dat er verschillen in belangen zijn. Je wilt allebei dat er een trein komt, maar de weg daarnaartoe kan verschillend zijn. Dat spanningsveld is er nu eenmaal. AnsaldoBreda wist natuurlijk ook dat er een paragraaf in het contract stond over baanbeveiliging, ERTMS, waarbij de specificaties niet bevroren waren. Dat was een zwakke plek voor de opdrachtgever.

Mevrouw **Vos**: Daar komen we zo meteen nog op. U stelde vast dat AnsaldoBreda niet in staat was om een realistische planning te maken of dat zij dat niet wilde. Wat deed u eraan om wel een realistische planning te krijgen? Wat kon u doen?

De heer **Roelofs**: We hebben samen met AnsaldoBreda diverse keren aan tafel gezeten om wel een reële planning op te stellen. Dat is een moeizaam proces. Aan de ene kant wil je met inhoudsmensen een reële planning maken en aan de andere kant is er een projectorganisatie die om andere redenen de resultaten daarvan niet wil zien. Daar bedoel ik de projectorganisatie van AnsaldoBreda mee.

Mevrouw **Vos**: Moet ik het mij zo voorstellen dat de echte ingenieurs zeiden dat het tweeënhalf jaar tijd kost en dat dan de financials zeiden: dat mag je niet zeggen?

De heer **Roelofs**: Nee. Ik denk niet dat de ingenieurs van AnsaldoBreda dat zelf toegaven aan tafel.

Mevrouw **Vos**: Maar u zag wel de belangentegenstelling tussen enerzijds de ingenieurs en anderzijds de financiële managers van AnsaldoBreda.

De heer **Roelofs**: Het gaat hierbij om het projectmanagement. Dat representeert ook de financiële component en de contractcomponent.

Mevrouw **Vos**: Uiteindelijk is de trein vijf jaar te laat geleverd. Is dat een normale tijdspanne voor vertraging bij de levering van treinen?

De heer **Roelofs**: Vijf jaar bij een termijn van bijna vier jaar is meer dan 100% overschrijding.

Mevrouw **Vos**: U vindt het dus geen normale tijdspanne.

De heer **Roelofs**: Ik vind dat niet gebruikelijk.

Mevrouw **Vos**: Wat waren volgens u de belangrijkste redenen voor die vertraging?

De heer **Roelofs**: De vertragingen komen in een ander daglicht te staan als je naar de reële planning kijkt. Als je was uitgegaan van 50 tot 60 maanden, dan ziet het er al anders uit. Een deel van de vertragingen is ontstaan in de periode dat ik erbij betrokken was. Die vertragingen kan ik ook goed verklaren. Ik weet niet precies wat er daarna is gebeurd, want dat heeft alles met bouwfasen en testfasen te maken. Daar is blijkbaar ook wat vertraging in ontstaan. De aard daarvan en de details ken ik echter niet.

Mevrouw **Vos**: Heeft dat deel van de vertraging vooral te maken met de ontwerpfase?

De heer **Roelofs**: Ja, gedurende de bijna tweeënhalf jaar dat ik erbij was, is er een vertraging ontstaan van bijna twee jaar.

Mevrouw **Vos**: In de ontwerpfase?

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Kunt u iets meer vertellen over hoe dat dan gaat? Waar liggen de vertragingen in de ontwerpfase aan? U zegt dat het normaal tweeënhalf jaar is. Er stond één jaar. Daar hebben we dus al een jaar.

De heer **Roelofs**: In het contract is vastgelegd dat AnsaldoBreda via een aantal detailleringsschappen volgens design reviews informatie moet leveren aan de opdrachtgever, de awarding authority. Middels die informatie beoordelen wij aan de hand van checklists die ook in het contract staan, of er voldoende informatie is geleverd die aantoont dat AnsaldoBreda alle contracteisen inwilligt.

Mevrouw **Vos**: Bij het ontwerp?

De heer **Roelofs**: Ja, bij de ontwerpfase. Dat gaat in drie stappen. Het zijn drie verschillende design reviews. Met name de final design review – dat is de design review waarbij alle informatie die in het contract gespecificeerd staat ten aanzien van het ontwerp geleverd moet worden – heeft veel tijd gekost voor AnsaldoBreda. Het verschilt per onderwerp. Er zijn thema's waarbij de final design review al in de loop van 2005 mogelijk

was, maar er waren ook heel moeilijke thema's, bijvoorbeeld ERTMS, waarbij de final design review pas eind 2006 plaatsvond. Bij het ontwerp van een trein is het dus niet allemaal op één moment klaar. Het gaat in stappen, in fasen. Dat heeft ook te maken met het volgende proces dat erachter zit, namelijk het bouwproces, en met het bestellen van componenten bij leveranciers.

Mevrouw **Vos**: We hadden het vorige week even over de tekening bij de biedingen. Was toen al bekend dat AnsaldoBreda de trein met de lange neus zou maken vanwege de botseisen?

De heer **Roelofs**: Toen ik in het project kwam, waren er andere neuzen in beeld. Die bijzondere neus is er pas later gekomen.

Mevrouw **Vos**: Die is er pas later gekomen?

De heer **Roelofs**: Ik denk dat die eind 2004 of begin 2005 is ontstaan. Op dat moment had AnsaldoBreda namelijk voldoende inzage in wat er allemaal in die trein moest zitten, ook aan de voorkant ten aanzien van de botseisen. Dat gecombineerd met design- en stylingselementen, plaatsing van de cabine en de zichtlijnen van de machinist, heeft er uiteindelijk toe geleid dat de neus eruitziet zoals hij er nu uitziet.

Mevrouw **Vos**: Het is een rare neus. Toen ze op een gegeven moment het bod wonnen, zag de neus er dus nog anders uit.

De heer **Roelofs**: Ja, er waren plaatjes met veel gestroomlijndere neuzen, maar die voldeden niet aan de complete set eisen.

Mevrouw **Vos**: Die rare neus is dus gedurende de ontwerpfase ontstaan?

De heer **Roelofs**: Ja. Dat is voor een deel terug te voeren op de TSI botsveiligheid.

Mevrouw **Vos**: Oké. Moet ik mij voorstellen dat in het gevolg alle hogesnelheidstreinen zo'n rare neus krijgen?

De heer **Roelofs**: Ik hoop het niet. Waarschijnlijk is dat niet het geval. Hier kwam het nadeel van «de eerste zijn» bij kijken, evenals een aantal specifieke constructieve kenmerken van die trein die in deze combinatie ongunstig waren.

Mevrouw **Vos**: U zegt «het nadeel van de eerste zijn». Bedoelt u daarmee het nadeel dat wij als eerste bij AnsaldoBreda zo'n trein hebben besteld?

De heer **Roelofs**: Ik denk dat wij een van de eersten waren die een hogesnelheidstrein conform TSI-eisen aan het bouwen waren. Althans wij bouwden die trein niet maar de leverancier deed dat, maar daar waren wij wel bij betrokken. Dat heeft ook zijn nadelen.

Mevrouw **Vos**: Ja, die neus.

De heer **Roelofs**: Ja, maar er zijn ook een aantal andere zaken waarvan de eisen nog niet zo uitgekristalliseerd zijn dat er een goede – dat staat los van de vraag of het ook een esthetische oplossing is – consistente set eisen is die een trein opleveren die je kunt bouwen en die past binnen de infrastructuur, het gebruik en alles wat daarbij hoort.

Mevrouw **Vos**: Ja. Het gaat dan over de vertragingen waar we het zojuist over hadden. Die hadden dus te maken met alle complicerende eisen.

De heer **Roelofs**: Ja, die kwamen er allemaal bij.

Mevrouw **Vos**: U schreef op 26 september 2005 in uw voortgangsrapportage dat AnsaldoBreda het beveiligingssysteem ERTMS en de nieuwe Spoorwegwet van 2005 strategisch gebruikte om de vertragingen op NSFSC, de leasemaatschappij, af te wentelen. U hintte daar net al op.

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Wat bedoelde u daar precies mee?

De heer **Roelofs**: Het ging om twee aspecten die voor rekening van de opdrachtgever waren. De nieuwe Spoorwegwet betreft een wijziging van de wet- en regelgeving. De paragraaf over de softwareversie voor ERTMS stond heel expliciet in het contract. Die versie moest er op een bepaald moment zijn om de planning te respecteren. Alles wat later zou komen, zou vertragingen opleveren voor rekening van de opdrachtgever. Het betrof dus twee kapstukken van AnsaldoBreda om vertragingen af te schuiven op de NMBS en de Nederlandse Spoorwegen.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat het hierbij ging om externe omstandigheden waardoor AnsaldoBreda geen boetes zou krijgen. U had het net over het politieke spel. Was het terecht om het spel op die manier te spelen?

De heer **Roelofs**: Ik weet niet of er in dit soort zaken sprake is van «terecht». Het spel wordt blijkbaar zo gespeeld. Heel veel factoren spelen een rol. Dat heeft met belangen te maken. De belangen liepen hier niet altijd parallel, althans niet als het ging om geld en levertijd. Ik denk dat dat bij dit soort grote contracten wel vaker voorkomt.

Mevrouw **Vos**: Ze gebruiken ERTMS en de nieuwe Spoorwegwet dus als excuus om onder de boetebepalingen uit te komen?

De heer **Roelofs**: In ieder geval in de fase dat ik erbij betrokken was.

Mevrouw **Vos**: Tot 2006.

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Vos**: AnsaldoBreda kwam daarmee onder bepaalde boetes uit. Was het voor u een verrassing dat AnsaldoBreda deze bepalingen uit het contract ging gebruiken?

De heer **Roelofs**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Dat had u dus al verwacht.

De heer **Roelofs**: De ERTMS-paragraaf was al in een vroegtijdig stadium bekend. Op het moment dat de nieuwe Spoorwegwet uitkwam, hadden we ook al het bange vermoeden dat daar dingen in zouden zitten die niet gunstig voor ons zouden zijn.

Mevrouw **Vos**: U las het contract en dacht: ahoe, hier wordt misschien gebruik van gemaakt. Er was immers nog een open eindje.

De heer **Roelofs**: Ja. Op het moment dat de nieuwe Spoorwegwet uit was, hebben we direct onderzoek laten doen naar de consequenties voor het contract en onze positie daarin ten opzichte van AnsaldoBreda. Natuurlijk doet AnsaldoBreda dat zelf ook. Dat wil je zelf als opdrachtgever ook weten om te voorkomen dat de leverancier onterecht bepaalde dingen gebruikt. Wij moesten dus ook weten welke elementen van invloed zouden zijn om een goede discussie met de leverancier daarover te kunnen voeren.

Mevrouw **Vos**: Wat kwam er uit uw eigen onderzoek? Hebben ze terecht of onterecht de nieuwe Spoorwegwet gebruikt als reden voor vertraging?

De heer **Roelofs**: Het is terecht dat er extra engineeringtijd nodig was vanwege de nieuwe eisen uit de nieuwe Spoorwegwet. Of het dan terecht is dat de volledige vertraging daarop werd afgewenteld, is een heel andere discussie.

Mevrouw **Vos**: Om hoeveel maanden vertraging ging het toen AnsaldoBreda het had over de nieuwe Spoorwegwet en ERTMS? Hoeveel maanden vertraging claimden ze toen?

De heer **Roelofs**: Dat weet ik niet uit mijn hoofd.

Mevrouw **Vos**: Weet u nog wel of het een beetje spoorde met uw idee van hoeveel extra tijd je daarvoor kon rekenen?

De heer **Roelofs**: Ik denk dat AnsaldoBreda wat ruimhartiger rekende om de reeds zichtbare vertraging 100% op conto van de opdrachtgever te krijgen, en dat wij aan de lage kant zaten. In ieder geval was de tijd die wij in gedachten hadden, veel minder.

Mevrouw **Vos**: U zegt het vriendelijk.

De heer **Roelofs**: Er zou wellicht een verhouding een derde/twee derde kunnen zijn. Dat was reëel geweest.

Mevrouw **Vos**: Wat bedoelt u met de verhouding een derde/twee derde?

De heer **Roelofs**: Een derde is dan bijvoorbeeld voor rekening van de opdrachtgever en twee derde voor rekening van de leverancier. De leverancier had al laten zien dat een aantal dingen rondom de planning van het ontwerpproces niet in control waren.

Mevrouw **Vos**: De verhouding is uiteindelijk 100% opdrachtgever?

De heer **Roelofs**: Ik weet niet hoe die discussie is afgelopen. Toen ik wegging, was er, dacht ik, nog geen settlement over de schuldvraag.

Mevrouw **Vos**: Uiteindelijk lijkt het erop dat er een soort spel over de vertraging ontstaat tussen AnsaldoBreda en NSFSC. Had u die indruk ook?

De heer **Roelofs**: Ja. Het is een strategisch schaakspel, want het gaat om veel geld. Dat maakt het proces gecompliceerd. Als je als partij betrokken bent bij de inhoudelijke toetsing van contracteisen, heb je ook een planning nodig. Je werkt feitelijk met twee planningen. Je werkt met een contractuele planning, omdat dat het enige is waar de leverancier over wil

praten. Je hebt ook nog een andere planning nodig, omdat die een reële tijdslijn oplevert ten aanzien van je eigen interactie, de eigen activiteiten die je moet doen. Je moet immers ook je eigen werk een halfjaar tot een jaar vooruit kunnen plannen om de juiste mensen te kunnen betrekken of te kunnen inhuren, om bij het contractmanagement de vereiste werkzaamheden te kunnen doen.

Mevrouw **Vos**: Dus u omschrijft het als een strategisch schaakspel. Wie had er gewonnen in de tijd dat u er was?

De heer **Roelofs**: Ik geloof niet dat wij dachten in termen van winnaars of verliezers. Volgens mij zijn er nooit winnaars bij dit soort zaken.

Mevrouw **Vos**: Nee, maar er werd wel geschaakt. In hoeverre is de vertraging te wijten aan NSFSC of NMBS, de andere opdrachtgever?

De heer **Roelofs**: Ik weet niet of je daar een bedrag of een aantal maanden aan kunt hangen. Het maakt het er niet makkelijker op dat er twee verschillende spoorwegmaatschappijen waren, die het eerst eens moesten worden over bepaalde zaken voordat er een besluit kon worden genomen. Dat had natuurlijk wel invloed. Het vereiste ook extra tijd en extra afstemming.

Mevrouw **Vos**: Kwamen NSFSC of NMBS af en toe te laat met besluiten? Hakten zij af en toe te laat knopen door? Moet ik dan daaraan denken?

De heer **Roelofs**: Dat zou goed mogelijk zijn, zeker bij complexe vraagstukken. Maar op dit moment schieten die mij niet te binnen. Ik weet wel dat het eerste jaar ingewikkeld was vanwege het design van de binnenkant van de trein. Dat is ook een riskant moment in een project. Als dat te lang duurt, dan vertaalt dat zich een-op-een door in de planning.

Mevrouw **Vos**: U spreekt over de binnenkant. Was er dan nog onduidelijkheid over de stoelen?

De heer **Roelofs**: Het gaat hierbij om interieurzaken en dergelijke. Het gaat dus om keuzes wat betreft de stoelen en dat soort zaken.

Mevrouw **Vos**: Is daar in het eerste jaar nog veel over gesproken en gesteggeld?

De heer **Roelofs**: Nou, gesteggeld ... In zo'n designtraject worden mock-ups gemaakt. Ook hierbij zijn vier verschillende mock-ups gebouwd. De mock-ups voldoen dan net niet aan de kwaliteitseisen die je daarvan mag verwachten. Er vinden dus ook een aantal iteratiestappen plaats. Alles bij elkaar kost dat tijd. Dat kost ook besluitvormingstijd. Het is moeilijk om te zeggen wie daar dan specifiek voor verantwoordelijk is. Ook AnsaldoBreda heeft daar een rol in.

Mevrouw **Vos**: Het is dus wel gebruikelijk dat het bij de mock-ups, vooral wat betreft de binnenkant, een kwestie is van maken, aanpassen en maken?

De heer **Roelofs**: Ja, dat is een gebruikelijk proces.

Mevrouw **Vos**: Oké. Dan gaan we naar het volgende onderwerp: het karakter van de koopovereenkomst. NS Financial Services had een zogeheten turnkey-overeenkomst gesloten met AnsaldoBreda. Kunt u uitleggen wat «turnkey» in dit geval betekent?

De heer **Roelofs**: Ik bestempel het als een koopcontract. Ik weet niet of «turnkey» dan de juiste benaming is. Het zou best zo kunnen zijn dat het toch een andere nuance geeft. Maar het begrip «koopcontract» was ook voor ons nieuw, in de zin dat we een trein hadden gekocht waarbij de verantwoordelijkheid voor ontwerp, bouw, aflevering, inbedrijfsstelling en toelating en de bewijslast volledig bij de leverancier lagen. Ook de leverancier moest aantonen dat hij aan de specificaties voldeed, en niet omgekeerd. Het was niet zo dat wij dat moesten onderzoeken om dan vast te stellen dat het niet zo was. Nee, de leverancier moest per stap aangeven dat hij regel voor regel eraan bleef voldoen.

Mevrouw **Vos**: De verantwoordelijkheid ligt dus bij de leverancier.

De heer **Roelofs**: Ja, volledig.

Mevrouw **Vos**: U zegt: voor ons was dat nieuw. Hoe ging het dan vroeger?

De heer **Roelofs**: Daar zat meer een stuk co-makership in. Voor treinen die in de jaren negentig werden ontworpen, werd een hoofdcontractant aangewezen door de Nederlandse Spoorwegen. Wij hadden echter ook contracten met andere partijen die onderdelen leverden voor de treinen.

Mevrouw **Vos**: Maar wat is dan precies het verschil tussen de verantwoordelijkheid bij de leverancier en co-makership?

De heer **Roelofs**: Je bent verantwoordelijk voor alle interfaces, want je sluit verschillende contracten met verschillende leveranciers.

Mevrouw **Vos**: U zult ons toch even moeten helpen. U spreekt van interfaces en co-makership. We hadden het net over mock-ups. Die mock-up is een houten model waarmee je een beetje kunt zien hoe de trein er van binnen en buiten uitziet.

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Vos**: «Iteratie» is opnieuw elke keer kleine foutjes herstellen en het steeds beter maken. Wat betekent «co-makership» precies?

De heer **Roelofs**: Dat betekent dat je samen met de leverancier een deel van het conceptontwerp van de trein doet. Bij het conceptontwerp gaat het om de vraag hoe de trein eruitziet, welke systemen erin zitten, hoe ze met elkaar moeten communiceren en dat soort zaken.

Mevrouw **Vos**: Ligt de verantwoordelijkheid dan ook bij de koper?

De heer **Roelofs**: Die ligt voor een deel ook bij de koper, totdat duidelijk is hoe de trein eruit gaat zien. Dan wordt hij geproduceerd. Dat is het stuk dat volledig bij de leverancier ligt.

Mevrouw **Vos**: Vroeger deed men dus veel meer in samenwerking tot het echte ontwerp. Het afbouwen ging toen dus wel naar de leverancier. Maar nu is er een turnkeycontract, waarbij van het ontwerp tot en met het bouwen de verantwoordelijkheid geheel bij de leverancier ligt.

De heer **Roelofs**: Ja. Theoretisch gezien zou je geen contractbewaking hoeven doen. Er is wel interactie nodig met een leverancier voor specifieke keuzes in het contract, maar je zou kunnen zeggen: tot ziens bij de eerste trein die u aflevert.

Mevrouw **Vos**: En dan draaien we de sleutel om; dat is de turnkey.

De heer **Roelofs**: Ja, dat is dan de extreme vorm.

Mevrouw **Vos**: Maar heel erg extreem beschouwd, betekent «turnkey»: ik koop wat, ik draai de sleutel om en het ding gaat rijden. Alle verantwoordelijkheid ligt dan bij de leverancier. Maar goed, zo extreem moeten we dit contract dus niet beschouwen.

De heer **Roelofs**: Dat klopt. Er zit een mix in.

Mevrouw **Vos**: We hebben ook kwaliteitsinspecteurs. Vanochtend vertelde de heer Jonkers hier ook over. Er waren ook afspraken over.

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Vos**: In hoeverre had AnsaldoBreda ervaring met turnkey-overeenkomsten?

De heer **Roelofs**: Ze hadden contracten in Amerika die ongetwijfeld turnkey waren, maar dat zeg ik op basis van een veronderstelling. Volgens mij werken de Amerikanen volgens dat soort contracten. Het ging daarbij wel om off-the-shelf projecten die redelijk standaard waren, zoals metro's en dergelijke.

Mevrouw **Vos**: Is turnkey dan makkelijker bij een trein van de plank? Heeft dat nog iets met elkaar te maken? Stel dat je een trein van de plank koopt. Is het dan makkelijker om een turnkey-overeenkomst af te sluiten dan bij een volledig nieuwe trein?

De heer **Roelofs**: Als het ontwerp vaststaat, is het makkelijker om een turnkey-overeenkomst af te sluiten, zeker in deze business.

Mevrouw **Vos**: Maar we hebben net vastgesteld dat er sprake was van een nieuwe trein die nog ontworpen moest worden. Dat gold ook voor de NS-kant, voor de NSFSC. Er was ook een nieuwe contractvorm bij die nieuwe trein. U weet dus niet zeker of AnsaldoBreda al veel ervaring had met turnkeyprojecten bij zo'n nieuwe trein.

De heer **Roelofs**: De vraag zou zijn of ze daarmee ervaring hadden bij bijvoorbeeld de Italiaanse spoorwegen, die voor hen een belangrijke opdrachtgever is. De signalen die ik kreeg van onder andere het projectmanagement was dat dit niet het geval was.

Mevrouw **Vos**: Nee. Bij de Italiaanse spoorwegen werkten ze dus zoals dat vroeger ging: samen ontwerpen et cetera.

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Vos**: AnsaldoBreda was dus gewend om in nauwe samenwerking met de opdrachtgever een trein te bouwen. Waarom was die nauwe samenwerking er in dit project niet?

De heer **Roelofs**: Omdat er een andere keuze was gemaakt ten aanzien van de contractvorm. Dat moet je, denk ik, ook in een ontwikkelingsperspectief plaatsen. De Nederlandse Spoorwegen willen zich op hun primaire processen richten. Daar horen het bouwen, het ontwerpen of het begeleiden daarvan niet in thuis. De transitiefase is eind jaren negentig ingezet en die is in de afgelopen tien jaar ook doorgegaan. Ik denk dat die fase ook nooit is opgehouden.

Mevrouw **Vos**: In de transitiefase concentreer je je als bedrijf op je corebusiness?

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Vos**: En alles wat daar niet op lijkt, stoot je af. Je verantwoordelijkheden beleg je elders en via het contractmanagement trek je die lijn aan.

De heer **Roelofs**: Ja, dat klopt. Dat heeft dan ook consequenties voor je eigen organisatie. Je ziet dan ook een transitie in je eigen organisatie ten aanzien van specifieke kennis en competenties, want die veranderen daarmee. Het is meer contractgestuurd en minder op de inhoud.

Mevrouw **Vos**: Voor de NS was dit dus ook een redelijk nieuwe vorm van werken?

De heer **Roelofs**: Voor NedTrain Consulting, nu Lloyd's, was het een nieuwe manier van werken.

Mevrouw **Vos**: Er was dus een turnkey-overeenkomst. Hoe ging AnsaldoBreda om met de invulling van het opdrachtgeverschap door NS Financial Services? Er was dus een werkafspraken waarbij werd gezegd: jullie zijn verantwoordelijk. Hoe ging AnsaldoBreda daarmee om?

De heer **Roelofs**: Ik denk dat het een aftastende fase is geweest, met name op het moment dat de projectorganisatie veranderde. Bij AnsaldoBreda moest natuurlijk ook een nieuwe projectorganisatie ingericht worden toen het contract werd afgesloten. Ik denk dat dit een halfjaar heeft geduurd voor AnsaldoBreda zelf en voor de projectmanager, om scherp te krijgen wat ze wel en niet konden verwachten van NS Financial Services en het team van de heer De Leeuw. Er waren best lange discussies tijdens projectmanagementbesprekingen om erachter te komen wat het wel is en wat het niet is en hoe je met elkaar omgaat.

Mevrouw **Vos**: Is die discussie op een gegeven moment bevredigend beëindigd? Of heeft de discussie over wat je wel en niet van elkaar kunt verwachten en vragen, het hele project doorgelopen?

De heer **Roelofs**: Op een gegeven moment vind je een bepaalde modus operandi, een manier van werken met elkaar. Dat is ook gebeurd. Het eerste halfjaar was het sterk aftasten. In de loop van 2005 heb je een nieuwe ingesleten relatie, een werkrelatie, waarbij je op een bepaalde

manier met elkaar omgaat. Dat geldt ook voor de specifieke uitvoering van het koopcontract. Dan krijg je als opdrachtgever bepaalde vragen niet meer, want dan weet AnsaldoBreda van tevoren: die vragen hoeven we niet te stellen, die moeten we zelf beantwoorden, want dit valt binnen ons verantwoordelijkheidsgebied. Daar is een bepaalde fase, een bepaalde tijd voor nodig.

Mevrouw **Vos**: Er moest dus eerst even uitgevogeld worden wat het nou precies betekende voor de samenwerking. AnsaldoBreda was gewend om iets meer input te krijgen, maar het werd uiteindelijk duidelijk wat AnsaldoBreda wel of niet kon vragen aan input.

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Maar het was minder dan ze gewend waren.

De heer **Roelofs**: Ze gaven aan dat het minder was dan ze gewend waren via hun contracten bij de Italiaanse spoorwegen.

Mevrouw **Vos**: AnsaldoBreda is uiteindelijk wel akkoord gegaan met de turnkey-overeenkomst, ook al was die voor haar dus ook redelijk nieuw.

De heer **Roelofs**: Als overeenkomsttype was het niet nieuw, maar het was wellicht wel nieuw voor dit type ontwikkeling voor een Europese spoorwegmaatschappij.

Mevrouw **Vos**: Wat had NS Financial Services anders moeten of kunnen doen tijdens het bouwproces?

De heer **Roelofs**: Wat bedoelt u daarmee?

Mevrouw **Vos**: We weten uiteindelijk hoe het is afgelopen. Hebt u het verhoor van de heer Jonkers gehoord?

De heer **Roelofs**: Nee, ik was onderweg. Ik was druk met reizen.

Mevrouw **Vos**: Had NS Financial Services zich iets meer kunnen bemoeien met het bouwproces op de werkvloer, in de fabriek, en met de ontwikkelingen?

De heer **Roelofs**: Ik denk dat dat moeilijk is, gegeven het contract. We hebben te allen tijde willen vermijden dat we invloed zouden uitoefenen op processen bij de leverancier.

Mevrouw **Vos**: Word je dan verantwoordelijk gesteld?

De heer **Roelofs**: Dan krijg je hem via de achterdeur terug. Daar zat toch wel een bepaalde spanning op, zo van: dat moeten we niet willen; dat moeten we niet doen.

Mevrouw **Vos**: Maar je kunt toch wel een aantal vragen stellen en begeleiding en ondersteuning bieden? Zou de aansprakelijkheid in het contract zich gelijk verplaatsen naar NSFSC als die bijvoorbeeld iets meer vragen had beantwoord?

De heer **Roelofs**: De vraag is of dat «iets» dan het verschil maakt. Dat kan ik overigens niet beoordelen. Maar als je het ergens niet mee eens bent in het productieproces en je wilt dat het anders gaat, dan ga je op andermans stoel zitten. Dat wilden we niet.

Mevrouw **Vos**: Maar we hebben wel zo'n hele toezichtconstructie.

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Vanochtend heeft de heer Jonkers uitgelegd hoe het dan gaat. AnsaldoBreda heeft een ding klaar. Dan mogen de kwaliteitsinspecteurs komen.

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Hoe past dat dan in het plaatje van de strikte verantwoordelijkheidsverdeling?

De heer **Roelofs**: In die tijd hebben we het ook omgebogen. Vroeger noemden we het keuringen. Een keuring impliceert dat je iets kunt afkeuren. In het koopcontract werden het echter inspecties genoemd. Bij inspecties ga je iets bekijken en mag je er iets van vinden, maar je mag het niet afkeuren.

Mevrouw **Vos**: Als de heer Jonkers iets zag wat niet goed was, dan kon hij het dus niet afkeuren?

De heer **Roelofs**: Dat zou u aan de mensen van de kwaliteitsorganisatie moeten vragen. De discussies die wij hebben gevoerd, waren erop gericht dat wij niet zouden mogen afkeuren, althans niet op de werkvloer. Eventuele afkeur zou plaatsvinden op een ander niveau. De vraag is natuurlijk ook op welk niveau in de projectorganisatie je die verantwoordelijkheid neerlegt. Op welk niveau bepaal je dat je iets niet goed vindt en accepteer je de consequenties daarvan?

Mevrouw **Vos**: Dat is eigenlijk turnkey: je mag pas dingen afkeuren als die trein niet rijdt.

De heer **Roelofs**: Sorry, wat bedoelt u?

Mevrouw **Vos**: Je mag pas heel laat in het proces dingen afkeuren. Als bij wijze van spreken de trein niet rijdt, dan pas mag je hem afkeuren. Is dat de betekenis van turnkey?

De heer **Roelofs**: Nee, dat is niet de betekenis. Je kunt ook in een eerdere fase al zaken afkeuren als je het er niet mee eens bent, als je vindt dat het niet volgens de specificaties is of niet volgens de standaardbouwmethoden, die soms ook subjectief kunnen zijn. Voor sommige zaken hebben we een second opinion gevraagd omdat we er met elkaar niet uit kwamen. Dan probeer je op basis van zo'n proces tot een oplossing te komen.

Mevrouw **Vos**: Ik probeer goed te begrijpen wat u net zei. U zei: we hebben het aangepast; vroeger kon je keuren en afkeuren, maar nu mag je alleen maar controleren. Er mocht dus niet afgekeurd worden tijdens het controleren?

De heer **Roelofs**: Ik zal even spreken voor de ontwerpfase, want daar speelt een soortgelijk iets een rol. Daar kun je ook oplossingen afkeuren als je ze niet goed vindt.

Mevrouw **Vos**: Dat mag wel volgens dit contract?

De heer **Roelofs**: Nee, maar ik trek even de parallel: bouwen, fysiek, dingen die niet goed gaan. Dat andere is het ontwerpproces. Als je vindt dat iets niet goed is, dan gaat het gesprek niet zozeer over afkeuren. Dan zeg je niet dat je het afkeurt, maar probeer je het om te draaien. Je probeert bij de leverancier de aantoonplicht neer te leggen. Hij moet aantonen waarom het volgens de specificaties is of waarom het volgens bepaalde gangbare werkmethoden is.

Mevrouw **Vos**: Uiteindelijk moet je de leverancier er dus van overtuigen dat hij het anders moet doen, althans volgens deze contractvorm? De verantwoordelijkheid ligt immers bij hem.

De heer **Roelofs**: Er zit een overlegvorm in. Die maakt het proces ingewikkelder dan wanneer je zegt: ik keur het af en iets mag niet verder.

Mevrouw **Vos**: Turnkey maakt het samenwerken dus ingewikkelder.

De heer **Roelofs**: Ja, in die zin maakt het het ingewikkelder, maar dat heeft alles te maken met de verantwoordelijkheid die je wel of niet wilt nemen als opdrachtgever. Formeel gesproken heb je geen verstand van wat er gebeurt, ook al heb je er op een aantal terreinen wel verstand van. Maar de specifieke kennis voor het ontwerpen en bouwen van treinen zit niet bij de projectorganisatie. Dat is echt een specifieke deskundigheid van een leverancier.

Mevrouw **Vos**: Maar als je dat lijntje zou overtreden en je toch die verantwoordelijkheid zou nemen, dan was het lawyer's paradise geweest en dan had AnsaldoBreda kunnen zeggen: jullie hebben je ermee bemoeid; het is nu jullie potje.

De heer **Roelofs**: Dat kan. Ik heb bij een andere leverancier wel meegeemaakt dat ik een telefoontje kreeg dat de productie stillag, waarbij het ging om zo'n € 50.000 per dag, omdat iemand iets had afgekeurd. Dat soort dingen gebeurt dan.

Mevrouw **Vos**: En toch vinden we dit een heel verstandige manier van contracten sluiten?

De heer **Roelofs**: Het koopcontract heeft niet alleen de kant die we nu bespreken, maar heeft ook een andere kant, namelijk de verantwoordelijkheid daar neerleggen waar zij hoort.

Mevrouw **Vos**: Dat heeft ook te maken met de tijdgeest waar we net over spraken.

De heer **Roelofs**: Precies.

Mevrouw **Vos**: Denkt u dat een andere vorm van koopovereenkomst tot een betere trein of een snellere levering had kunnen leiden?

De heer **Roelofs**: Wat bedoelt u?

Mevrouw **Vos**: Als we het op de ouderwetse manier hadden gedaan, had dat dan tot een betere of snellere trein kunnen leiden?

De heer **Roelofs**: Ik denk het niet. Ik heb al aangegeven dat de transitiefase was ingezet. Die zit niet alleen in het papier van het contract, maar die zit ook in de onderliggende organisatie.

Mevrouw **Vos**: De NS had het dus helemaal niet op de manier van vroeger kunnen doen?

De heer **Roelofs**: Dat klopt. Dat is nu zeker passé, maar die ontwikkeling was toen al ingezet.

Mevrouw **Vos**: Werkspoor komt nooit meer terug?

De heer **Roelofs**: Sorry, wat bedoelt u?

Mevrouw **Vos**: Zoals we het vroeger deden, met Werkspoor. De NS had haar eigen ...

De heer **Roelofs**: Werkspoor was een eigen bedrijf, maar er was inderdaad sprake van een zware samenwerking.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is toch nog één vraag die mij bezighoudt. Zit je op een gegeven moment niet in een spagaat? Er is een fabrikant, AnsaldoBreda, die aangeeft of toont dat extra begeleiding wel handig en wenselijk is, maar aan de andere kant heb je ook een contract waarin staat: houd afstand.

De heer **Roelofs**: Ze hebben niet gezegd: kom ons extra begeleiden. Ze zeiden dat ze het wel ingewikkeld vonden om alles via het contract en via de projectmanagementtafel te regelen. Ze vonden het fijn dat er op het niveau van engineering, dus tussen technuten, veel meer onderling afgesproken en besloten werd. Dat is inderdaad een andere manier van werken, maar die vereist ook dat er engineers met kennis zijn bij de opdrachtgevende partij.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u ook als zodanig gewerkt? We hebben net gesproken over een contract waarbij ervan uit wordt gegaan dat een fabrikant verantwoordelijk is voor het ontwerpen en voor het bouwen. Maar aan de andere kant zegt u dat het toch wel fijn was om uw kennis in te zetten bij het ontwerp. Dat is niet echt afstand houden.

De heer **Roelofs**: Het is natuurlijk ook wel gebeurd onder strikte condities. We hebben weleens bekeken wat een handige oplossing zou zijn. We hebben daar samen met het projectmanagement, dus niet met technuten onderling maar in een combinatie, naar een oplossing toe moeten werken. Dat is wel gebeurd voor specifieke terreinen waarbij er sprake was conflicten waar we niet goed uitkwamen of waar een perverse constructie uit zou voortvloeien, waar niemand baat bij had.

Mevrouw **Bergkamp**: Ondanks het contract, dacht u: dit is nodig; we gaan bekijken of ...

De heer **Roelofs**: Dat werd gedaan in samenspraak met de algemeen projectmanager en dus ook in samenspraak met het projectmanagement van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net ook iets anders interessants, namelijk dat het bedrijf in een soort transitie zit. U zei ook: je moet kijken naar de tijdgeest. NS moest zich wat meer richten op het primaire proces en wat meer dingen afstoten, maar dat deed ook wat met de organisatie. U zei dat er iets meer nadruk werd gelegd op het contractuele en wat minder op het inhoudelijke. Dat zou ook impact hebben gehad op de medewerkers en de competenties van de medewerkers. Zou u iets meer voor ons kunnen kleuren wat u daarmee bedoelde?

De heer **Roelofs**: Ja. In de jaren negentig zaten de mensen van wat nu Lloyd's is, heel diep in de projecten en in de techniek. Er waren heel veel projecten om die kennis continu te voeden. Je voedt nieuwe generaties op, want daar is ook een doorstroming. Je hebt dat soort projecten nodig om die specifieke deskundigheid te behouden. Op een gegeven moment werd het aantal projecten minder. Ik denk dat we begin 2000 twee grote projecten hadden, namelijk het V250-project en het SLT-project, het «sprinter light train»-project. Beide projecten zouden via een andere weg worden aangevlogen, volgens het koopcontract. Maar ook doordat de spoeling dunner aan het worden was, was de kennis van de inhoudelijke kant van de techniek en het ontwerpen van treinen langzaam aan het verdwijnen. Dat zijn twee kanten van dezelfde medaille die elkaar versterken.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat kwam daarvoor terug? U zei zojuist dat de technische kennis verdween. Dan hebt u het, denk ik, over ingenieurs.

De heer **Roelofs**: Er komt consultancykennis voor terug, dus hoogwaardige kennis in het advieswerk. Het gaat dan ook meer over de generieke zaken van het contract. Wij hebben bijvoorbeeld de methode toegepast van riskmanagement. Daarbij wordt de afweging gemaakt tussen wat je inhoudelijk wilt weten binnen het ontwerpproces en waar de grote risico's zitten. Op basis daarvan maak je keuzes. Je zoekt de beïnvloeding dus over een andere as dan de inhoudsas, waarbij het gaat om de tekening, de constructies en de technenuten onderling.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat het even samen. U zegt dat er een verschuiving is van de inhoud en het technische naar meer de consultancy en het contractmanagement.

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Vanuit die invalshoek vlieg je projecten ook anders aan.

De heer **Roelofs**: Zo worden de huidige projecten bij NS nu ook aangevlogen.

Mevrouw **Vos**: Even voor ons begrip: bij NedTrain, waar de treinen worden onderhouden, zitten toch wel mensen die verstand hebben van hoe je een trein in elkaar moet schroeven?

De heer **Roelofs**: Daar zit inderdaad specifieke kennis, maar die staat bijna altijd ten dienste van de instandhouding.

Mevrouw **Vos**: Bedoelt u de instandhouding van de trein? Het betreft dus niet het bouwen van de trein?

De heer **Roelofs**: Het gaat hierbij niet om het specifiek bouwen van treinen, maar wel om het onderhouden van treinen en soms ook om het modificeren van treinen. Gedurende de levensloop van een trein – een trein gaat zo'n 30 tot 40 jaar mee – komen er wijzigingen langs. Daar moet je ook wat mee; daar moet je deskundigheid voor in huis hebben.

Mevrouw **Vos**: Terwijl retrofits daar ook kunnen worden uitgevoerd.

De heer **Roelofs**: Dat klopt, maar bij retrofits heb je ook altijd een partij nodig die verantwoordelijkheid neemt voor het systeem, voor het totale functioneren van de trein. Dan kom je toch vaak bij externe bedrijven terecht of bij het revisiebedrijf van de Nederlandse Spoorwegen.

Mevrouw **Vos**: Maar goed, inmiddels zijn er veel meer organisaties betrokken bij wat vroeger alleen de NS deed. Dat is nu het plaatje.

De heer **Roelofs**: Het plaatje is complexer geworden, alhoewel vroeger ook alles uiteindelijk extern gebouwd werd.

Mevrouw **Vos**: Ik kom nog even op retrofit. Daarvan is toch sprake als een trein helemaal opnieuw wordt ingericht en vormgegeven?

De heer **Roelofs**: Nee, mijn definitie van retrofit is dat er later nog iets ingebouwd wordt.

Mevrouw **Vos**: Bijvoorbeeld een nieuw remsysteem of een nieuw beveiligingssysteem?

De heer **Roelofs**: Ja, bijvoorbeeld.

Mevrouw **Vos**: Als je bijvoorbeeld ERTMS, het beveiligingssysteem, in een oude trein wilt inbouwen, heet dat ook retrofit?

De heer **Roelofs**: Dat zou je «retrofit» of «ombouw» kunnen noemen.

Mevrouw **Vos**: U stopte eind 2006 met dit project.

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Op dat moment waren de final design reviews af. Daar hebt u net ook iets over gezegd. Betekent dit dat het ontwerp van de Fyra voldeed aan alle specificaties die in de koopovereenkomst stonden?

De heer **Roelofs**: Tijdens de final design review leg je vast op welke punten de trein voldoet en op welke punten hij niet voldoet.

Mevrouw **Vos**: Het is dan ook mogelijk dat hij niet voldoet.

De heer **Roelofs**: Dat klopt. Er blijven ook open punten. Het is haast onvermijdelijk. Dat zou zelfs zo zijn als we zouden eisen dat je pas door mag naar de volgende stap in het proces, bouwen, als er geen enkel open punt is. Als er geen enkel open punt mag zijn, wordt het heel erg ingewikkeld.

Mevrouw **Vos**: Dan kan geen enkele trein door.

De heer **Roelofs**: Daar komt het dan ongeveer op neer.

Mevrouw **Vos**: Wat voor punten stonden nog open ten tijde van de final design review?

De heer **Roelofs**: Vaak zijn het punten die niet bepalend zijn voor het ontwerp van de trein in ruimere zin, de interactie tussen de verschillende systemen. Het gaat dus niet om zaken waar je later veel last van krijgt.

Mevrouw **Vos**: Dat zit er allemaal niet in.

De heer **Roelofs**: Het zijn vaak zaken waarvoor nog een stukje extra onderbouwing nodig is of waarvoor op lokaal niveau een keuze gemaakt moet worden die niet van invloed is op rest van de trein.

Mevrouw **Vos**: Maar die zaken kun je pas weten als de trein op een gegeven moment verder gebouwd gaat worden?

De heer **Roelofs**: Nee, meestal is het een kwestie van tijd. Op dat moment is het nog net niet af of zijn wij als contractbewaker niet tevreden met de bewijslast. Dan moet er een ander document worden geschreven of een iets diepgaandere analyse worden uitgevoerd. Dat soort punten zitten er ook tussen.

Mevrouw **Vos**: Hoe beoordeelt u uiteindelijk het ontwerp van de Fyra?

De heer **Roelofs**: Wat bedoelt u daarmee?

Mevrouw **Vos**: Zat het ontwerp goed in elkaar? Kon AnsaldoBreda dat? Was het ontwerp goed? Was AnsaldoBreda in staat om een goede hogesnelheidstrein te ontwerpen?

De heer **Roelofs**: Je toetst of de leverancier alle contracteisen kan inwilligen. Dat is op heel globaal niveau. Daarnaast kijk je specifiek op welke manier ze het doen, ook om de plausibiliteit en de maakbaarheid daarvan te toetsen. Er zijn verschillende niveaus. Die verschillende niveaus hebben we ook gehanteerd. Er zijn zaken waar we veel vertrouwen in hebben. Als de leverancier zegt dat hij voldoet aan de eis, dan hebben we een geringe bewijslast nodig. Er zijn ook punten geweest waarbij je tot diep in de berekeningen en analyses gaat om vast te stellen of het waar is en of de oplossing deugdelijk is.

Mevrouw **Vos**: Voldeed het ontwerp aan de TSI's, aan de wettelijke eisen?

De heer **Roelofs**: Ja, de trein moest ook aan de TSI's voldoen, anders zou hij niet toegelaten kunnen worden. Dat stond voorop.

Mevrouw **Vos**: Kunt u een algemeen oordeel geven over het ontwerp, zoals het ervan afrolde in 2006?

De heer **Roelofs**: Op het moment dat ik het project verliet, in februari 2007, waren de laatste design reviews afgesloten. Toen waren er geen aanwijzingen dat het ontwerp niet zou kunnen leiden tot een consistente trein die voldoet aan alle ontwerp-eisen.

Mevrouw **Vos**: Hoe legde u het ontwerp aan uw collega's uit als u hierover sprak?

De heer **Roelofs**: Sorry, wat bedoelt u?

Mevrouw **Vos**: Op een gegeven moment had u de tekeningen en het ontwerp gezien. Wat waren de woorden die u gebruikte om het ontwerp aan uw collega's uit te leggen?

De heer **Roelofs**: Ik denk niet dat het zo in zijn werk gaat.

Mevrouw **Vos**: Het kon zijn dat u het heel mooi vond of apart of degelijk.

De heer **Roelofs**: Nee. Er zit een administratieve kant aan. Wij werken met lijsten of desnoods met spreadsheets waarin alle eisen zijn opgenomen en de wijze waarop AnsaldoBreda heeft aangetoond dat aan het ontwerp is voldaan. Je kunt het haast een cijferlijst noemen. Op een gegeven moment rollen daar per systeem open punten uit. Je kunt bekijken hoe het zich verhoudt tot het totaal. Je kunt ook bekijken hoe de verhouding ligt bij risicovolle systemen. Het is niet zo dat je op een gegeven moment zegt dat het mooi is of goed. Het gaat erom dat het acceptabel is om door te gaan naar een volgende stap binnen het project. Daarbij zijn er een aantal kanttekeningen. Er zijn altijd kanttekeningen als je doorgaat naar een volgende stap.

Mevrouw **Vos**: U had inmiddels enige ervaring opgedaan met Ansaldo-Breda. Voor Nederland was AnsaldoBreda een relatief nieuwe treinenbouwer. Was u op dat moment van mening dat AnsaldoBreda in staat was om een hogesnelheidstrein te bouwen?

De heer **Roelofs**: In de periode dat ik erbij betrokken was, was ik wel van mening dat zij daartoe in staat was. Daar twijfelde ik niet aan.

Mevrouw **Vos**: U was dus al die lijsten afgelopen en het ontwerp voldeed.

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Op dat moment had u er dus alle vertrouwen in dat het goed zou komen.

De heer **Roelofs**: Dat geldt zowel voor mij als mijn collega's. Er waren heel veel mensen bij betrokken. Ook de NMBS was daarbij betrokken. Zij was het met ons eens.

Mevrouw **Vos**: Vervolgens ging AnsaldoBreda die trein bouwen volgens het ontwerp dat u hebt gezien. Bij die fase was u niet meer betrokken.

De heer **Roelofs**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Wat waren uw verwachtingen op basis van de ervaringen die u toen had met AnsaldoBreda? Hoe zouden ze uitvoering geven aan de bouw van die treinen? Wat verwachtte u toen?

De heer **Roelofs**: Het bouwproces is een heel ander proces dan een engineeringproces. Die twee zijn niet met elkaar te vergelijken. Engineering is natuurlijk ook een soort productieproces, maar dat wordt door andere soorten mensen gedaan dan een bouwer. Het is dus heel moeilijk om op basis van het ene conclusies te trekken over het andere. We hadden wel gezien dat er op het niveau van kwaliteitsprocessen bij AnsaldoBreda iets anders mee werd omgegaan. Misschien was dat iets minder sterk vertegenwoordigd, maar dat hoeft geen probleem te zijn bij het bouwproces.

Mevrouw **Vos**: Als u spreekt van de kwaliteitsmensen bij AnsaldoBreda, hebt u het dan over de kwaliteitsmensen die betrokken waren bij de engineering? Of waren ze ook betrokken bij de rest, bij het bouwen?

De heer **Roelofs**: Meestal heb je een generieke kwaliteitsafdeling die verantwoordelijk is voor alle kwaliteitsprocessen binnen een bedrijf, of het nou om het inkopen gaat, om het afsluiten van een contract of om het bouwen. Dat valt er allemaal onder.

Mevrouw **Vos**: U zei «anders». Kunt u dat iets meer uitleggen?

De heer **Roelofs**: Er hebben wisselingen plaatsgevonden. Dat is ook een punt waar de heer Heisen druk bij betrokken is geweest. Ik herinner mij dat het met name in het begin moeizaam was om op gelijk niveau te komen. Dan heb ik het over de manier van denken en de kwaliteitsprocessen zoals wij ze wilden zien. Het ging hierbij ook om de aantoonplicht. Een en ander is onderdeel van het contract, het QAAT-deel. Misschien stond het in appendix 3; ik weet het niet uit mijn hoofd. Het was in het begin moeilijk om volgens die richtlijnen te werken.

Mevrouw **Vos**: Is het niet standaard? Spreken niet alle ingenieurs en alle mensen die treinen bouwen in Europa dezelfde taal wat dat betreft? Kan er nog een cultureel verschil in zitten?

De heer **Roelofs**: Dat is niet per definitie het geval. Het heeft niet specifiek met cultuur te maken, in termen van of een bedrijf in land A of land B staat. Het kan ook met de bedrijfscultuur te maken hebben.

Mevrouw **Vos**: Het kan dus ook met de bedrijfscultuur te maken hebben. Maar goed, over de mensen die zich bezighielden met het ontwerp, maakte u zich geen zorgen.

De heer **Roelofs**: Inderdaad. Ik heb wel gezegd dat het een moeizaam traject was, om de redenen die ik al eerder aangaf.

Mevrouw **Vos**: Ja, vanwege al die complexe eisen.

De heer **Roelofs**: Er moest erg hard worden gewerkt om uiteindelijk tot het ontwerp te komen.

Mevrouw **Vos**: Over de kwaliteit zegt u dat er een verschil in aanpak was.

De heer **Roelofs**: Ja, dat gold met name voor het procesmatige denken over kwaliteit, hetgeen voor ons belangrijk was omdat het de hoeksteen was van onze contractbewaking.

Mevrouw **Vos**: Ik heb hier nog één vraag over. U hebt zich in de tijd dat u daar werkte, weleens zorgen gemaakt. U had dat ook gerapporteerd aan de heer De Leeuw. Had u de indruk dat de stuurgroep die daarboven zat, de stuurgroep V250, voldoende deed met de zorgen die u uitte over de vertraging en dergelijke?

De heer **Roelofs**: Dat is moeilijk te zeggen. Ik zat daar zelf niet in. Ik kon het wel horen op basis van de terugkoppeling die Richard de Leeuw gaf. Hij gaf namelijk een terugkoppeling van wat er in de stuurgroep besproken was. Ook kon ik het nalezen als de verslagen rondgingen. Ik wilde een aantal punten op de agenda hebben, maar die moesten

natuurlijk concurreren met andere complexe zaken die daar besproken werden.

Mevrouw **Vos**: Maar u kon nalezen of de punten die u op de agenda wilde hebben, besproken zijn en wat daarmee gebeurde. Was u daar tevreden over?

De heer **Roelofs**: Ik was er één keer niet tevreden over. Daar heb ik Richard de Leeuw op aangesproken. Het ging over de planning.

Mevrouw **Vos**: Het ging dus over de planning.

De heer **Roelofs**: Ja, het werd niet besproken. Er stond: alles loopt volgens planning. Maar wat mij betreft was het aantoonbaar dat dit niet het geval was.

Mevrouw **Vos**: U kreeg dus terug uit de stuurgroep dat men daar dacht dat alles volgens planning ging, terwijl u had gezegd: alles gaat niet volgens planning.

De heer **Roelofs**: In het verslag stond dat het volgens planning liep. Ik weet niet wat er gezegd is, maar ik mag aannemen dat het een correcte weergave was. Daar heb ik wel iets van gezegd.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer maakte u uw zorgen kenbaar?

De heer **Roelofs**: Ik denk op het moment dat er nog geen formeel standpunt van AnsaldoBreda was over de vertraging. Maar wij vonden dat het aantoonbaar tussen de vier en zes maanden was. Wij vonden ook dat het gesprek gevoerd moest worden op het niveau van de stuurgroep. Dat zal zijn geweest in het voorjaar van 2005.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben natuurlijk ook de rapportages gelezen. Toch blijkt uit sommige rapportages dat u naast de zorgen over de planning ook andere zorgen had. U vroeg zich af of mensen van AnsaldoBreda wel verantwoordelijkheid namen en of een aantal medewerkers van AnsaldoBreda wel geschikt waren. U maakte zich dus zorgen, maar ging het daarbij om een breder beeld of was het een momentopname?

De heer **Roelofs**: Ik weet niet of dat door alle rapportages heen te lezen is. We hadden op een aantal momenten wel zorgen over de bezetting. Eén iemand was van de kwaliteit. Dat was dus de projectkwaliteitsman bij AnsaldoBreda. Ik kan mij voorstellen – maar dit is wel heel specifiek – dat het in de aanloopfase wel moeilijk was om gesprekken te voeren met de technische mensen van AnsaldoBreda. Zij waren immers gewend om zaken te doen met de Italiaanse spoorwegen. Als je op die manier zaken met elkaar doet, kom je gezellig met elkaar tot een afgewogen besluit. Maar onze mensen zeiden steeds: nee, jullie zijn verantwoordelijk, jullie moeten het besluit nemen, en wij willen achteraf horen hoe jullie tot het besluit zijn gekomen. Dat zijn principieel verschillende benaderingswijzen. Daar hadden sommige mensen moeite mee.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was of het een momentopname was. Of speelde dit in de periode dat u daar werkzaam was, dus in die twee jaar?

De heer **Roelofs**: Ik denk dat het een momentopname is. Aan de andere kant treedt er ook gewenning op. Op een gegeven moment zie je dingen wellicht niet meer.

Mevrouw **Bergkamp**: In die twee jaar wen je eraan? Dat lijkt mij best een korte periode.

De heer **Roelofs**: Het is een relatief korte periode, maar er is ontzettend veel gebeurd in die tweeënhalf jaar.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u zei dat er in ieder geval in de aanloopfase wel zorgen waren over de planning en de bezetting. Wellicht wende je daar op een gegeven moment wel aan.

De heer **Roelofs**: Nee, wat ik daarmee bedoel te zeggen is dat terugkerende dingen soms ook leiden tot een bepaalde acceptatie, even los van de vraag of dat goed of fout is. Dan ga je je aandacht op andere dingen richten of probeer je op een andere manier je doel te bereiken.

Mevrouw **Bergkamp**: Toen de Fyra uiteindelijk werd ingezet in december 2012, op het traject van Amsterdam naar Brussel, bleken er best wel wat technische problemen te zijn. Uiteindelijk is de Fyra ook uit dienst gehaald. U was niet meer betrokken bij het project, maar was u er verbaasd over dat het gebeurde?

De heer **Roelofs**: Ja. Ik was daar wel verbaasd over. Ik vond het ook jammer.

Mevrouw **Bergkamp**: Jammer?

De heer **Roelofs**: Het is jammer dat er zelfs na zo'n lange periode nog dingen opduiken die niet goed zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom was u verbaasd?

De heer **Roelofs**: Het eerste wat in mij opkwam, was de gedachte: is het dan nog niet opgelost? Er is keihard aan gewerkt door allerlei partijen, niet in de laatste plaats AnsaldoBreda, maar ook door de NS en de NMBS. Dan blijken er toch nog issues te zijn wat betreft die treinen. In die zin was ik verbaasd.

Mevrouw **Bergkamp**: U had het dus niet verwacht. U dacht wel: goh, dat het nog niet is opgelost?

De heer **Roelofs**: Ik vind het ook jammer dat het nog niet is opgelost. We willen die treinen graag zien rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Zijn normaal gesproken voor de commerciële testfase, dus voordat je van start gaat met de commerciële dienst, de meeste problemen opgelost? Of kom je daar pas achter op het moment dat je echt met de trein gaat rijden in een commerciële dienst?

De heer **Roelofs**: Ik denk dat het een mengeling is. Er zijn zaken die in de testfase naar voren komen. Er zijn zaken die naar voren komen als je er gewoon mee rijdt, omdat dan bepaalde functionaliteiten niet werken. Maar er zijn ook zaken die zo afhankelijk zijn van de specifieke context – dan zou je bijvoorbeeld aan winterproblemen kunnen denken – dat je daar

alleen maar achter komt als die context zich voordoet. Als die context zich niet voordoet, is er geen probleem. Dan openbaren de problemen zich niet.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Jonkers had het vanochtend over een rapport van NedTrain. Die had een analyse en een opsomming gemaakt van alle openstaande punten. Hebt u dat rapport ook gelezen?

De heer **Roelofs**: Nee, dat heb ik niet gelezen.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar hebt u dus geen kennis van genomen.

De heer **Roelofs**: Nee, ik zat op dat moment in een heel andere tak van sport, namelijk de instandhouding van treinen. Ik zat niet aan de ontwerpkant.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt gezegd dat er een aantal dingen zijn waar je pas achter komt op het moment dat je gaat rijden met de trein, bijvoorbeeld bij sneeuwomstandigheden. We hebben ook gehoord dat iedere trein te maken krijgt met opstartproblemen en kinderziektes. Wanneer weet je dat het meer is, dat het probleem groter is dan alleen opstartproblemen en kinderziektes?

De heer **Roelofs**: Het klinkt wat flauw, maar daar zijn statistieken van. Op het moment dat je een trein gaat inzetten – maar dan moet je hem wel goed aan de tand voelen – heb je wel een aardig beeld van het percentage van verstoringen, hoe dat verloopt in de tijd en of dat gewoon of ongewoon is.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u dat vertalen naar de Fyra?

De heer **Roelofs**: Het moeilijke van de Fyra is, dat het om relatief weinig treinen gaat. Die treinen konden ook niet zomaar overal ingezet worden, want ze waren bedoeld voor de hogesnelheidslijn. Op het moment dat een trein mag rijden, wil je hem zo veel mogelijk aan de tand voelen. Dat was binnen dit programma een stuk complexer, maar dan benader ik het vanuit mijn rol vanaf de zijlijn.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat het relatief weinig treinen zijn. Bedoelt u daarmee dat het nog een soort prototypes zijn en dat je dan kunt verwachten dat er meer grotere problemen spelen?

De heer **Roelofs**: Ik denk dat de meeste bouwseries van de Nederlandse Spoorwegen klein zijn. Elk nieuw treintype is bij wijze van spreken een voorserie, met alles wat daarbij hoort, dus ook kinderziektes. Dit type was bijzonder vanwege alle specificaties, het specifieke inzetgebied en het relatief kleine aantal. Het aantal treinen was hierbij immers nog kleiner.

Mevrouw **Bergkamp**: Had je, omdat het gaat om relatief weinig treinen, alle treinen afzonderlijk moeten keuren? Dan heb ik het bijvoorbeeld over het geven van een certificaat vanuit de keuringsinstantie.

De heer **Roelofs**: Dat weet ik niet. Daar zou ik mij niet over durven uitlaten.

Mevrouw **Bergkamp**: Uiteindelijk blijkt uit onderzoek dat er een aantal problemen zijn en dat die wellicht opgelost kunnen worden. Mijn collega vroeg al wat een retrofit is. Maar het zou 17 tot 22 maanden kosten om de treinen geschikt te maken om mee te rijden. Als u dat zo hoort, vindt u 17 tot 22 maanden dan veel? Het gaat er dus om dat de treinen in die maanden worden aangepast, zodat ze weer kunnen rijden. Of zegt u: dat is geen kinderziekte meer?

De heer **Roelofs**: U vraagt of het veel is. Ik vind 17 tot 22 maanden om een trein geschikt te maken niet veel. Er zijn problemen die je heel snel kunt verhelpen en er zijn problemen waar je leveranciers bij nodig hebt. Er zitten ook inkooptrajecten aan vast. Ik spreek even vanuit mijn huidige rol: als wij een wijziging op een trein willen doorvoeren, dan duurt het traject voor één kleine wijziging soms één à anderhalf jaar, zeker als het toelatingsrelevant is. Ook retrofits zijn toelatingsrelevant, dus het hele proces haal je over je heen, van engineering tot en met het dossier, certificering en het daadwerkelijk aanbrengen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar we hebben het over een trein die gecertificeerd is. Hij is toegelaten en getest. Vervolgens wordt hij vrij snel uit dienst gehaald en dan blijkt dat de trein misschien wel te herstellen is, maar dat dit zo'n 17 à 22 maanden duurt. U durft er niet het oordeel aan te hangen dat het veel is of weinig. U zegt dat het ervan afhangt wat er gewijzigd moet worden.

De heer **Roelofs**: Als die wijzigingen in verschillende categorieën vallen, van eenvoudig tot wat complexer, is dit de doorlooptijd, want die is vergelijkbaar.

Mevrouw **Bergkamp**: U schrikt daar niet van?

De heer **Roelofs**: Ik schrik daar niet van. Het is niet iets wat je in drie maanden oplost. Dat komt ook doordat elke wijziging opnieuw op haar merites beoordeeld moet worden. Een wijziging waarvan je denkt dat het een verbetering is, moet ook in de complete context van de certificering van de trein en alle andere systemen opnieuw bekeken worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw collega's controleren het ontwerp en de bouw. De trein wordt uit dienst gehaald en er vindt een onderzoek plaats. Hoe kan het dat er dan zo laat nog wordt gezegd: de trein kan gerepareerd worden, maar dat kost 17 à 22 maanden? Had je dat dan niet eerder in het proces moeten oplossen?

De heer **Roelofs**: Als je de problemen eerder in het proces tegenkomt, dan moet je ze wel eerder oplossen. Maar wij controleren niet alle punten van een trein. Dat is schier onmogelijk. Daar maak je dus keuzes in.

Mevrouw **Bergkamp**: Baseert u zich echt op het ontwerp?

De heer **Roelofs**: Ja, ook in het ontwerp kunnen fouten zitten die wij er niet uit halen. Sterker nog, het is een dermate complex geheel; er zitten in een ontwerp altijd wel fouten waar zelfs de leverancier geen weet van heeft en waar je pas in een later stadium achter komt. Dat is eigen aan dit soort complexe ontwerptrajecten.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw collega de heer Jonkers gaf aan dat hij in die periode als kwaliteitsinspecteur heel veel openstaande punten heeft gesignaleerd en dat dit grotendeels de punten waren die uiteindelijk een probleem bleken te zijn toen er een analyse werd gemaakt nadat de trein uit de dienst was gehaald. Bent u daar verbaasd over?

De heer **Roelofs**: Ik hoor het voor het eerst. Ik kan alleen maar zeggen dat het jammer is dat het niet eerder is opgepakt.

Mevrouw **Bergkamp**: Denkt u ook dat de problemen met de Fyra te wijten zijn aan fouten in het ontwerp?

De heer **Roelofs**: Dat durf ik niet te zeggen. Ik heb de rapportage die op een gegeven moment is gemaakt, niet bestudeerd. Ik heb ook niet geanalyseerd hoe het zich verhoudt tot het ontwerp.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt daar helemaal niets over gehoord of gelezen?

De heer **Roelofs**: Ik heb daar niets over gehoord en over gelezen.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom niet? U was immers twee jaar bezig aan de start van zo'n project en u controleerde het ontwerp. U werkte bij NedTrain.

De heer **Roelofs**: Dat is een goede vraag. Ik ben in 2007 iets totaal anders gaan doen. Mijn werk had toen nog wel een relatie met het V250-project, namelijk de introductie in het onderhoud bij NedTrain. Toen waren er ook nieuwe vertragingen. Ik geloof dat in het tweede jaar de vertragingen opliepen naar twee tot tweeënhalf jaar. Ik ben toen iets totaal anders gaan doen. Ik heb ook bij mezelf de knop omgedraaid, zo van: ik ga iets anders doen en dat is het dan.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarna hebt u ook niet meer de behoefte gehad om ...

De heer **Roelofs**: Nee, die behoefte heb ik niet gehad, want ik kwam in het onderhoud terecht. Dat is een andere tak van sport. Ik zat aan de andere kant van het land. Als ik nou op de Watergraafsmeer had gewerkt, was het ook een ander verhaal geweest. Ik heb natuurlijk wel contact gehad met collega's, maar daarbij ging het meer om de vraag: hoe staat het ermee en wanneer gaat de trein rijden?

Mevrouw **Bergkamp**: Uit de onderzoeken die u niet hebt gelezen, maar die wel openbaar zijn, blijkt dat er een herontwerp zou moeten komen van de accu's, de laagspanningsinstallatie. Hebt u daar ook naar gekeken bij het beoordelen van het ontwerp?

De heer **Roelofs**: Dit zal zeker ter tafel zijn gekomen. Ik heb er niet persoonlijk naar gekeken, maar mensen in mijn team hebben ook naar het laagspanningsontwerp gekeken. Ik weet wel dat er dingen over opgemerkt zijn, maar ik weet niet precies wat erover gezegd is. Als er contracteisen zijn – een trein moet aan bepaalde eisen voldoen – en de leverancier zijn eigen invulling, waar hij ervaring mee heeft, voorstelt als oplossing, dan moet je dat niet meteen afkeuren omdat dat anders is, bijvoorbeeld omdat je zelf een andere architectuur voor het laagspanningssysteem gewend

bent. Het is dus altijd een ingewikkelde situatie. Als de oplossing anders is, wil dat niet zeggen dat het een foute oplossing is.

Mevrouw **Bergkamp**: Als blijkt dat het in de praktijk niet goed werkt, dan kom je met een herontwerp. U zegt dat u vanuit uw verantwoordelijkheid het ontwerp beoordeelt, maar dat u niet naar alles kijkt en dat het mogelijk is dat bepaalde zaken pas in de praktijk blijken en dat die dan moeten worden opgelost.

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u het normaal dat je dat soort dingen pas ...

De heer **Roelofs**: Ik wil er nog één ding aan toevoegen: als je een systeemoplossing tegenkomt die totaal anders is dan je gewend bent, is het ook gebruikelijk om te bekijken hoe het gaat bij referentieprojecten van andere spoorwegmaatschappijen die daar wel ervaring mee hebben. Dan kun je beoordelen of het inpasbaar is binnen je eigen organisatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Het gebeurt dus wel vaker dat je, als een trein eenmaal rijdt, erachter komt dat het ontwerp niet helemaal passend is.

De heer **Roelofs**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat pas je dan aan of je kiest voor een retrofit. U zegt: dat is eigenlijk standaard; het is niet iets om van te schrikken.

De heer **Roelofs**: Het is niet iets om van te schrikken. Het komt regelmatig voor vanwege de aard van het type project. Het zijn kleinere projecten. Vaak zijn ze ook complex. Geen twee treinen zijn hetzelfde en ze gaan heel lang mee. Het is ook gebruikelijk bij de Nederlandse Spoorwegen dat je 30 tot 40 jaar lang een ontwerp aan het bijschaven bent.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn ook wat verschillen ontdekt tussen de treinen. Bijvoorbeeld: in de ene trein was de bedrading links en in de andere trein was de bedrading rechts. Zijn dat zaken waarvan u zegt: dat is eigenlijk heel raar, gelet op het kwaliteitssysteem en de keuring? Of zegt u dat dit vaker voorkomt?

De heer **Roelofs**: Het is jammer. Het zou niet zo moeten zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Zijn u en uw collega's erin geslaagd om een trein te krijgen die voldeed aan de specificaties van de koopovereenkomst? We hebben in dit verhoor verschillende onderwerpen met elkaar besproken. Voldeed de trein aan de specificaties van de koopovereenkomst? Wat is uw indruk?

De heer **Roelofs**: Die vraag is niet een-twee-drie te beantwoorden. Er zijn heel veel elementen die er een rol in spelen. De koopovereenkomst is niet beter dan datgene wat op papier staat. De trein past uiteindelijk niet goed binnen de gebruiksvoorwaarden van de Nederlandse Spoorwegen en de NMBS en misschien ook van de reiziger. Dat kan ook bepalend zijn. Je kunt zeggen: hij kan geverifieerd en overal in orde zijn, maar als de buitenwereld het niet accepteert omdat er voortschrijdend inzicht is of omdat sommige zaken niet te vatten zijn in zwart-witeisen, kan dat er uiteindelijk toe leiden dat iets niet goed is of als niet goed wordt beoor-

deeld. Het is dus te makkelijk om te zeggen dat de trein per definitie niet voldoet aan de koopovereenkomst.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar wat zeg je als je achteraf ziet dat er nog zo veel gesleuteld zou moeten worden aan de trein?

De heer **Roelofs**: Op dat punt ben ik het met u eens. Het gaat daarbij om punten die niet voldoen of die nadere aanscherping behoeven in de specificaties omdat ze misschien niet goed waren uitgewerkt.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe komt het dat het pas zo laat in het proces aan het licht is gekomen? U hebt gesproken van een behoorlijke vertraging. Lloyd's heeft ernaar gekeken. De trein is gecertificeerd en toegelaten.

De heer **Roelofs**: Het is jammer dat het hele project uit elkaar getrokken is. De tijdlijn is dus al verschrikkelijk lang en dan komt dit er nog een keer achteraan, omdat je toch in een laat stadium achter specifieke problemen komt, namelijk bij het testen of bij de ingebruikname. Dan oogt dat nog als een extra domper, omdat het tijdens het traject al dramatisch was verlopen. Maar normaal gesproken zou dit al eerder aan het licht kunnen komen. Wellicht heeft dit ook te maken met de specifieke condities. Als je eerder in staat bent om een trein onder bijzondere voorwaarden te testen en om hem in zijn gebruiksomgeving aan de tand te voelen, kom je wellicht eerder achter de problemen in het ontwerp en de bouwkwaliteit.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat uw woorden even samen. U zegt dat het niet raar is dat een trein, als hij eenmaal gaat rijden, kinderziektes en opstartproblemen heeft. Het is naar uw mening zelfs niet raar als daarna een retrofit of een aanpassing nodig is die een aantal maanden in beslag neemt. U zegt dat dit gebruikelijk is. Maar één ding houdt mij nog wel bezig, namelijk wat u zei over de verschillen tussen treinen. Ik noemde het voorbeeld van de bedrading in de ene trein links en in de andere trein rechts. Dat zijn toch rare dingen?

De heer **Roelofs**: Dat is niet oké. Ik dacht dat ik ook zei: dat zou niet zo moeten zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het is wel gebeurd. Wat zegt dat dan?

De heer **Roelofs**: Dat zegt iets over de wijze waarop AnsaldoBreda treinen in elkaar sleutelt. Het geeft ook aan dat onze inspecteurs niet alles kunnen zien. Er zijn immers heel veel zaken in een trein waar je op moet letten en ook daar moet je keuzes in maken.

Mevrouw **Vos**: U zei net nog iets over dat het niet past binnen de gebruiksvoorwaarden van NS. Misschien heb ik het niet helemaal goed begrepen.

De heer **Roelofs**: Hypothetisch gezien kun je heel veel opschrijven in een contract en in een specificatie, maar het kan in de praktijk net even anders uitpakken. Dan staat het er net niet goed of dan zijn tijdens het ontwerpproces niet alle condities goed beschreven. Dat bedoelde ik ermee te zeggen. In engere zin voldoet het dan aan wat er in het contract staat, maar in ruimere zin past het niet binnen datgene wat bedoeld is.

Mevrouw **Vos**: Is dat zo omdat je niet alles kunt vatten in een contract?

De heer **Roelofs**: Ook dat is een punt. Een contract is ook een weergave van je toekomstige werkelijkheid, die je naar eer en geweten in elkaar draait. Ook een contract kent interne strijdigheden. Soms zitten er onjuistheden in.

Mevrouw **Vos**: Hoe ga je er dan mee om? U zegt eigenlijk dat je niet altijd kunt vertrouwen op datgene wat je op papier schrijft, omdat je niet alles weet. Wat is dan de goede manier om daarmee om te gaan? Uiteindelijk moet er wel een veilige trein rijden.

De heer **Roelofs**: Er dient zo snel mogelijk gereden te worden. Ook dienen de processen getoetst en gevalideerd te worden. Met name de validatie van processen is heel belangrijk. Het gaat meestal in twee stappen. Eerst vindt de verificatie plaats. Dat is de harde feitelijkheid, waarbij het gaat om de vraag of je voldoet aan de regeltjes et cetera. Bij de validatie gaat het om de vraag of je er ook datgene mee kunt doen wat je redelijkerwijs mag verwachten van een trein of van wat je denkt dat je gekocht hebt bij een leverancier. Dat validatieproces is uiteindelijk cruciaal.

Mevrouw **Vos**: We hebben ook gesproken over de bedrading op verschillende plekken. U zegt dus eigenlijk dat het proces niet helemaal goed is gegaan?

De heer **Roelofs**: Ik zeg niet dat het niet goed is gegaan. Ik zeg dat er heel veel tijd overheen is gegaan door de problemen bij het project. Er waren vertragingen, maar ook de specifieke voorwaarden waaronder je de gebruikscondities kunt vaststellen, speelden een rol. De trein moet daarvoor rijden over hogesnelheidssporen. Je moet allerlei dingen als het ware realtime aan de tand voelen. Als dat ook niet kan of als dat niet in voldoende mate of met voldoende intensiteit kan, heb je daar ook al achterstand.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus dat de testperiode blijkbaar niet lang of uitgebreid genoeg is geweest?

De heer **Roelofs**: Dat zou een aanleiding kunnen zijn.

Mevrouw **Vos**: Door de polder razen is immers wat anders dan in Italië rijden.

De heer **Roelofs**: Bij andere treintypes is het vaak makkelijker, omdat je die over het hele spoor kunt inzetten en daar ook meteen kunt toetsen of ze aan de inzetcondities voldoen. Maar hier is het gekoppeld aan de hsl. Het is een specifiek tracé.

Mevrouw **Vos**: Ik kom nog even op dat bekijken. U zei al dat het een kleine order was: negentien treinen. Mevrouw Bergkamp vroeg net ook waarom ze niet alle treinen afzonderlijk hebben bekeken. Waarom hebben ze niet per trein bekeken of die draadjes allemaal wel goed lagen en of de plugjes er hard genoeg in waren gedraaid?

De heer **Roelofs**: Er is geen beginnen aan.

Mevrouw **Vos**: Ook niet met negentien treinen?

De heer **Roelofs**: Ik weet niet hoeveel onderdelen er in een trein zitten, maar het zijn er echt heel veel. We kunnen daar niet met 100 mensen rondlopen om alles te controleren.

Mevrouw **Vos**: Je moet er dus gewoon op vertrouwen.

De heer **Roelofs**: Ik denk ook niet dat het zinvol is om alles te controleren. Dan gaan er andere dingen mis. Dan houd je de leverancier van zijn werk. Daarom steken we ons contractmanagement in op procesniveau. Je zorgt er met name voor dat de kwaliteitsprocessen bij de leverancier goed zijn ingericht en dat je je speerpunten definieert op basis van analyses over sterke en zwakke punten.

Mevrouw **Vos**: We kunnen heel veel op papier zetten, maar uiteindelijk heb je dus vertrouwen nodig als een soort smeermiddel in die trein. Daar moet je het dan mee doen.

De heer **Roelofs**: Het is niet alleen vertrouwen. Je kunt er met controles heel goed dingen uit halen.

Mevrouw **Vos**: Maar niet alles.

De heer **Roelofs**: Je moet accepteren dat het nooit volledig is. Het vervelende is dat datgene wat je niet gecontroleerd had en wat achteraf niet goed ging – dat is misschien maar 1% – je lelijk kan opbreken. Dat is het risico van het bouwen van treinen en het kopen van treinen.

De **voorzitter**: U zei net dat u zich nu meer bezighoudt met het onderhoud van treinen en met de instandhouding. Begreep ik dat goed?

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

De **voorzitter**: Is dat ook de reden waarom u inzoomt op de verschillen en op de bedrading en dergelijke? Ik kan mij voorstellen dat het voor het onderhoud van een trein extra ingewikkeld is als alles anders is.

De heer **Roelofs**: Dat hoeft niet. Bedrading die er eenmaal ligt, heeft geen onderhoud nodig. Het onderhoud gebeurt dus aan andere systemen. Mochten daar wel verschillen in zitten, dan hebben we echt een groot issue, want dan kunnen we het onderhoud niet goed doen. De monteur kan immers onmogelijk bij de ene trein rekening houden met de ene situatie en bij de andere trein met de andere situatie. Op het moment dat je een wijziging in een trein wilt doen en de bedrading er niet ligt zoals op de tekening, dan loop je tegen vervelende problemen aan. Dan schroef je hem open en dan klopt jouw papieren ontwerp niet met datgene wat er in de trein zit. Dat is ook iets wat we kennen van NS-treinen. De bedrading is niet altijd volgens tekening aangelegd. Je zou kunnen zeggen: de bedrading ligt er niet altijd volgens tekening, want blijkbaar worden er in de productie weleens andere keuzes gemaakt. Maar dat hoeft niet direct een probleem te zijn voor de instandhouding en het gebruik. Het wordt wel een probleem op het moment dat je wijzigingen aan treinen wilt aanbrengen die dat specifieke deel betreffen.

De **voorzitter**: Wij komen tot een afronding, maar wij hebben nog wel een slotvraag voor u. U bent niet heel lang maar toch wel een aantal jaren betrokken geweest bij het project. Hebt u signalen gekregen van onregel-

matigheden, zaken die niet goed zijn gegaan, fraudes? Hebt u in die range, in die sfeer, signalen gekregen?

De heer **Roelofs**: Nee, ik heb nooit zulke signalen ontvangen. Als ik die signalen wel had gehad, had ik ze gedeeld met mijn team of met de mensen die het aangaat.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Sluiting: 12.59 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 1 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer De Leeuw (algemeen projectmanager Fyra namens NS Financial Services en NMBS), die wordt bijgestaan door de heer Van der Burg.

Aanvang: 14.00 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, onderzoekskoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer De Leeuw de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer De Leeuw. U was van oktober 2004 tot het einde, met een korte onderbreking, algemeen projectmanager van het Fyra-project, het project V250. U was dat in opdracht van twee aankopende partijen: de Nederlandse partijen – strikt genomen NSFSC, maar in het verlengde daarvan ook HSA – en de Belgische spoorwegmaatschappij. In die rol onderhield u het contact met AnsaldoBreda voor de opdrachtgevers. In dit verhoor hebben wij vragen aan u over uw rol en over de werkzaamheden die u hebt verricht in het Fyra-project, dat wij op verschillende momenten ook wel aanduiden als het V250-project. Zoals gezegd: u bent lange tijd bij dat project betrokken geweest als algemeen projectmanager. Dat wordt ook wel afgekort: de APM. In die rol begeleidde u de uitvoering van een koopovereenkomst tussen enerzijds AnsaldoBreda en anderzijds NSFSC en de Belgische spoorwegmaatschappij, de twee opdrachtgevers. Op welke aspecten moest u AnsaldoBreda vooral aansturen?

De heer **De Leeuw**: De opdracht was: ervoor zorgen dat AnsaldoBreda het contract zou uitvoeren.

De **voorzitter**: Kunt u daar iets meer over zeggen?

De heer **De Leeuw**: Het contract is redelijk breed. Er zijn een hele hoop aspecten. Men moest een aantal deliverables leveren en uiteindelijk ook treinen. Daar heb je een heel proces voor nodig om daartoe te komen. Die processen moesten gevolgd worden. Toen ik kwam, was er al een organisatie met verschillende deelprojectleiders: kwaliteit, techniek en commercie, maar ook onderhoudsvorbereiding. Zo was het team opgesteld om op de verschillende facetten de gesprekspartner van AnsaldoBreda te zijn. Die teams werden bemenst door aan de kant van NSFSC mensen van NedTrain Consulting en later van Lloyds maar ook van NedTrain voor de onderhoudsvorbereiding. De teams waren dubbel bezet, zowel Nederlands als Belgisch, want ook van de NMBS waren mensen in de teams opgenomen.

De **voorzitter**: Op welke aspecten stuurde u vooral? Waren dat juridische aspecten of financiële aspecten? Hoe moet ik dat zien?

De heer **De Leeuw**: Minder op financiële aspecten. Ik moest mij houden aan de kaders van het contract. Dat was mijn opdracht. Ik kon dus geen buitencontractuele afspraken maken. Ik stuurde vooral op realisatie van het contract. Dat houdt in dat die deliverables er zouden komen, dat het ontwerp van de trein er zou komen en dat de treinen uiteindelijk gebouwd zouden worden en afgeleverd zouden kunnen worden, maar dan wel strikt binnen de contractuele kaders. Het was dus belangrijk om te blijven waarborgen dat de positie van de awarding authorities, zoals NMBS en NSFSC samen werden genoemd in het contract, werd behouden.

De **voorzitter**: Ging u ook over financiële aspecten? Nam u ook financiële besluiten?

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat heel veel besluiten en zaken die je bespreekt, uiteindelijk wel een financiële implicatie hadden, maar ik moest binnen de financiële kaders van het project en van het contract blijven. Als er contractafwijkingen waren of als er bijvoorbeeld extra wensen kwamen waaraan kosten waren verbonden – dat heet in het contract «a request of change» of RFC – legde ik die voor aan mijn stuurgroep, die uit mijn opdrachtgevers bestond. Dan werden daar besluiten over genomen. Daar kon ik zelf geen besluiten over nemen.

De **voorzitter**: Had u bijvoorbeeld een rol op het punt van boetes en meerwerk?

De heer **De Leeuw**: Nee, strikt niet, want dat was echt iets wat de opdrachtgevers deden. Onder meerwerk versta ik de zojuist genoemde RFC's, dus extra activiteiten of wijzigingen aan de trein. Overleg en overwegingen over boetes vonden vrijwel altijd ofwel in Ierland – ik had natuurlijk ook veel contact met mijn opdrachtgever in Ierland – ofwel bij NMBS plaats.

De **voorzitter**: U keek dus vooral of het contract op de juiste wijze werd uitgevoerd. U noemde de term «deliverables». Kunt u die term een beetje duiden voor ons publiek? We proberen iedereen goed mee te nemen in dit verhoor.

De heer **De Leeuw**: Het contract bestaat uit een aantal fasen. Die leiden uiteindelijk van een ontwerp naar de productie van een trein. Feitelijk is een trein een deliverable, maar er waren meer dingen die geregeld moesten worden. Het onderhoud in de Watergraafsmeer moest voorbereid worden. Daarvoor moest AnsaldoBreda onderhoudsdocumentatie – zeg maar: een gebruiksaanwijzing voor de trein – aanleveren, maar ook special tools, speciale gereedschappen. Er moesten ook opleidingen worden gegeven aan machinisten, conducteurs en onderhoudspersoneel. Dat noemen we allemaal «deliverables», die uiteindelijk ook als onderdelen van het contract geleverd moesten worden.

De **voorzitter**: Dat is helder; dank u wel. U had dus twee opdrachtgevers, NSFSC en de Belgische spoorwegmaatschappij. Dat is bijzonder: twee landen, twee bedrijven. Het was op een bepaalde manier geconstrueerd. Er was de Ierse dochter, NSFSC, en er waren de Belgen. Had u het idee dat de Belgen het op exact dezelfde manier deden of zag u verschil?

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat dat enigszins ligt aan het niveau waarop je in de organisatie keek. Het was voor mij heel duidelijk dat in mijn stuurgroep de directieleden van NMBS, zeker van de afdeling Aankopen,

er evenals de opdrachtgever NS Financial Services echt achter stonden dat er strak aan het contract werd gehouden. Ik zag dus weinig verschil op het punt van het principe van de aanpak. In de uitwerking, meer op deelprojectniveau, waar beide partijen – voor het gemak: NS en NMBS – ook vertegenwoordigd waren, zag je zeker in de aanvang wel wat discussie over hoe je dit moest aanpakken, zeker omdat hier een turnkeycontract achter lag. Dat was in de tijdsgeest van toen begrijpelijk, maar dat was voor beide partijen redelijk nieuw. Daarom waren daar discussies over: hoe moet je een designbeoordeling doen, hoe diep ga je daarin, doe je dat 100% of ga je alleen op bepaalde risicogebieden dieper op de materie in? Dat gold ook voor de voorbereiding van de kwaliteitsinspecties in de fabriek; daar vond dezelfde soort discussies plaats. Beide spoorwegmaatschappijen hadden ook een andere historie. NS was al iets verder in het denken over uitbesteden en dit soort contracten. Bij NMBS zag je iets meer behoudendheid.

De voorzitter: U duidt het verschil. Kunt u iets meer aangeven wat voor de specifieke partijen de invalshoek was? Hoe deed de Belgische partner dit anders dan NSFSC?

De heer De Leeuw: Ik herinner me bijvoorbeeld een discussie in de begintijd; misschien kan ik het daarmee duiden. Wij hadden een discussie over het beoordelen van de ontwerpen, dus over de design reviews. Die discussie ging over de vraag of beide partijen alle systemen zouden moeten beoordelen. In het contract was niet voor niets een awarding authority gedefinieerd, zodat alles niet dubbel maar slechts één keer hoefde te gebeuren. Dat ging ook over vertrouwen tussen die partijen, dus tussen degenen die het namens NS beoordeelden en degenen die het namens NMBS beoordeelden. De technici moesten elkaar daarin natuurlijk wel vertrouwen. Uiteindelijk is die discussie geëindigd in een besluit om ieder eigen systemen te laten beoordelen. Er was dus een verdeling van de systemen. Ieder zou de beoordeling door de ander accepteren.

De voorzitter: Wij hebben begrepen dat het soms om zeer functionele eisen ging. Dan gaat het meer om beschrijven dat er aan iets moet worden voldaan en dan is het niet zozeer specifiek in de zin van: het moet zo. Als ik het, om het duidelijk te maken, heel eenvoudig maak: een jas moet kunnen worden opgehangen, maar je zegt niet waar het haakje moet komen; de functionaliteit moet er zijn. Dat is maar een heel klein voorbeeldje, maar dat kan misschien makkelijk worden gevolgd. Er waren dus functionele eisen en er waren wat meer specifieke eisen. Was daar nog verschil in? Wij hebben uit eerdere verhoren en uit de stukken begrepen dat er aan Belgische zijde misschien iets specifieker naar de eisen werd gekeken en dat aan Nederlandse zijde meer naar functionaliteit werd gekeken. Proefde u daar verschil in?

De heer De Leeuw: Heel algemeen bestond het contract uit een set specificaties, een dik pak papier. Dat was een samenstel van specificaties die van NS kwamen en van specificaties die van NMBS kwamen. Kijkend naar het karakter van die specificaties, waren de specificaties van NMBS wat meer technisch-inhoudelijk en waren de specificaties van NS, gelet op de ontwikkelingen in die tijd, al meer functioneel.

De voorzitter: Merkte u ook in uw contacten met de verschillende partijen dat zij anders aanstuurden en andere vragen aan u hadden?

De heer **De Leeuw**: Nee. In de aanloop naar nieuwe fasen, bijvoorbeeld de designbeoordeling, spraken wij steeds af hoe we dat zouden doen. In dit geval ging dat, toen nog, om NedTrain Consulting – later Lloyd's – en NMBS. Dan werd er afgesproken hoe dat werd aangepakt. Uiteindelijk is dat zo gebeurd dat AnsaldoBreda ontwerpvoorstellen moest voorleggen en dat wij daar ons oordeel over gaven, maar wij schreven daarbij niet voor hoe AnsaldoBreda iets moest maken. Daar zit volgens mij de kern van het verschil met functioneel specificeren: wat moet het kunnen of wat moet het deelsysteem kunnen en hoe maak je het? Wij waren vooral aan het toetsen op dat waarvan AnsaldoBreda een ontwerp had gemaakt, dus op het «hoe»: was het plausibel dat daarmee de functie zou worden vervuld die in het contract stond?

De **voorzitter**: In het begin van dit verhoor zoomden we al even in op het feit dat u werkte voor twee verschillende opdrachtgevers en daarmee die opdrachtgevers dus samenvoegde. Er waren meer partijen; er waren best veel partijen. We hebben ons daar echt goed in moeten verdiepen. Er was HSA, degene die uiteindelijk het vervoer zou gaan doen, maar ook de Belgische partij deed het vervoer. Dan was er de onderhoudsorganisatie NedTrain. Er waren nog allerlei andere partijen; Lloyd's kwam erbij en er was de inspectie. Daarnaast waren er de overheden van twee landen, waarover wij ook al het een en ander hebben besproken in deze verhoren. Er was de infrastructuurbeheerder, ProRail, en in België Infrabel. Hoe was u in staat om al die belangen samen te brengen?

De heer **De Leeuw**: Ik was primair gefocust op het contract met AnsaldoBreda, want dat was mijn primaire opdracht. Om AnsaldoBreda in staat te stellen om dat te realiseren, was het echter nodig om in dat complexe landschap te acteren.

De **voorzitter**: Wat manage je dan? Dat lijkt mij lastig.

De heer **De Leeuw**: Ten eerste moet je inzicht hebben. U zei zelf dat u hebt gepuzzeld. Een van de eerste dingen die ik mij kan herinneren van toen ik aan boord kwam bij dit project, was dat ik die verhoudingen maar eens schematisch weergaf. Ik sprak daar ook over met de teamleden: wie spelen er eigenlijk allemaal hier? Ik sprak daar ook met AnsaldoBreda over: houd er rekening mee dat op enig moment in een bepaalde fase deze partijen een rol gaan spelen. Het was dus vooral communiceren over de verhoudingen tussen de verschillende partijen. Voor AnsaldoBreda was het ook nodig om uit te leggen hoe het in Nederland zat, maar ook hoe het in België zat. Nog veel complicerder was dat de verschillende processen en partijen die een rol speelden, gedurende het project ook nog eens veranderden. Daar waar Railned in eerste instantie een soort toelatingsorganisatie was – dat heette toen nog «het loket» – werd dat later de IVW; nog later is dat de ILT geworden. Dat veranderde. In België gebeurde iets soortgelijks. Het was dus een complexe omgeving, met gedurende de tijd ook nog eens schuivende panelen.

De **voorzitter**: En dat moest allemaal gemanaged worden.

De heer **De Leeuw**: Ik hoefde dat niet te managen. Ik moest inzicht hebben in die structuur. Ik voelde mij vanuit mijn opdracht om ervoor te zorgen dat AnsaldoBreda kon realiseren wat zij moest realiseren volgens het contract, geroepen om AnsaldoBreda daarop attent te maken en daarbij te ondersteunen en ook om de deuren te openen bij partijen waar AnsaldoBreda voor bepaalde zaken moest zijn.

De voorzitter: De koper van de trein, de leasemaatschappij, was – als we ons even richten op de Nederlandse situatie – HSA, het speciale bedrijf dat was ingericht om het vervoer tot stand te brengen. De koper leest dus een trein aan een vervoerder. Het zou kunnen zijn dat zij niet op alle momenten dezelfde belangen of dezelfde wensen hadden ten aanzien van het proces waarin de trein werd gebouwd. Kunt u daar iets over zeggen? Hebt u daarin bijvoorbeeld verschillen ervaren?

De heer De Leeuw: Ik weet niet of u op iets specifiek doelt of op een bepaalde periode. Het gaat natuurlijk over een heel lange tijd. Ik kan mij dus voorstellen dat zich in het begin andere zaken en situaties voordeden dan aan het eind. Ik denk dat de belangen primair dezelfde waren, in de zin dat er gewoon treinen moesten komen en dat die er snel – of in ieder geval volgens de planning van het contract – moesten komen. Er heeft wel veel discussie plaatsgevonden over verschillende zaken. Toen ik, volgens mij aan het eind van 2004, de eerste balans opmaakte van wat ik aantrof – we hebben een contract; wat vind ik daarvan? – was er al sprake van enige vertraging in de eerste ontwerpstappen van AnsaldoBreda. Ik kan mij herinneren dat ik mijn stuurgroep toen op de hoogte heb gebracht van een aantal risico's, waaronder bijvoorbeeld het hele stylingtraject. Ik vond in het begin dat er nogal onevenredig veel aandacht aan vormen, kleuren en styling werd gegeven. Dat heb ik gemeld aan mijn stuurgroep. Ik vond dat dat strakker in de planning moest, omdat wij zelf input moesten geven voor kleurstelling en uitvoeringsvorm, met name van interieur- en exterieurdelen. Ik vond dat wij op dat punt een risico liepen ten aanzien van de voortgang en dat wij sneller door dat proces heen zouden moeten, terwijl bijvoorbeeld HSA er veel belang aan hechtte om zo mooi mogelijke en zo goed mogelijke zaken voor de klanten te realiseren. Op dat punt kan ik mij nog wel een spanningsveld herinneren.

De voorzitter: U zegt dat u vooral de uitvoering van het contract managede, met als uiteindelijk doel dat u de treinen, de deliverables, wat breder zou beschrijven, zodat die allemaal goed in orde kwamen. Daarnaast wilde HSA natuurlijk graag dat die trein er zou komen. U zei daar iets over. Had u het idee dat HSA veel meer naar de treinen keek en dat het contractmanagement voor u misschien best complex was? Hebt u daar nog iets over gevonden in de periode waarin u APM was?

De heer De Leeuw: Ik denk dat wij juist primair bezig waren met «op te volgen» dat AnsaldoBreda die trein zou realiseren, onder – dat hing wel met elkaar samen – de voorwaarden van het contract. Ik zie op dat punt dus niet echt een belangenverschil.

De voorzitter: Misschien wat meer aan het eind? We lopen straks natuurlijk het hele proces door, maar ik kan mij best voorstellen dat het contract laten nakomen en er uiteindelijk voor zorgen dat er een trein zou worden geleverd, op enig moment zouden kunnen schuren. U gaf zelf al aan dat HSA graag wilde dat die trein zou komen, terwijl NSFSC het natuurlijk heel belangrijk vond dat het contract op de juiste manier werd nageleefd.

De heer De Leeuw: Ik noem een heel concreet voorbeeld uit een latere periode. Op enig moment werd de druk bij HSA om treinen in te gaan zetten tamelijk hoog. Er kwam druk vanuit de publieke opinie en de politiek en volgens mij – ik heb de vorige verhoeren natuurlijk ook gevolgd – ook vanuit de concessie. Toen wilde men heel graag treinen hebben. In eerste instantie heeft NSFSC toen met AnsaldoBreda kunnen afspreken

dat er een huurcontract tussen HSA en AnsaldoBreda kon worden gemaakt. Toen heeft HSA treinen geleend, zodat zij alvast haar eigen productie en operationele aspecten kon testen, machinisten kon opleiden en dat soort zaken. Toen er meer treinen nodig waren en AnsaldoBreda niet bereid was om nog meer treinen op huurbasis ter beschikking te stellen, is er gekozen voor een voortijdig overdrachtsmoment, een zogenoemde APTO (anticipated preliminary take-over). Daar was NSFSC het in eerste instantie principieel niet mee eens, want je zou je aan het contract moeten houden: eerst moesten een aantal zaken voor elkaar zijn, voordat je die treinen zou overnemen.

De **voorzitter**: Dat zullen we straks uitdiepen, maar dat was een situatie waarin u zei ...

De heer **De Leeuw**: Daar was discussie over.

De **voorzitter**: Er was behoefte aan de treinen, terwijl de andere partij misschien wat meer bekeek of al aan alle contractuele eisen was voldaan. Op dat onderwerp komen we straks uitgebreid terug.

De heer **De Leeuw**: Oké.

De **voorzitter**: Als er wat schuring was, wie had dan de beslissende stem? Was dat NSFSC, was dat HSA, waren dat de Belgische partijen, was u dat of was dat de directie van de NS?

De heer **De Leeuw**: Over die vraag heb ik van tevoren eigenlijk niet zo goed nagedacht.

De **voorzitter**: We verrassen u!

De heer **De Leeuw**: Als u het mij zo vraagt, denk ik dat uiteindelijk werd vastgehouden aan de uitgangspunten die in het begin gedefinieerd waren en waar volgens mij alle partijen het ook mee eens waren: wij houden ons aan het contract. Dit moet volgens mij wel enigszins genuanceerd worden: later in het traject waren er al heel veel vertragingen opgetreden en was er al een hoop gebeurd; toen werd het steeds belangrijker om ook je juridische positie zeker te stellen. Ook daarom werd vasthouden aan het contract een belangrijk aspect. Ik denk dus dat die uitgangspunten uiteindelijk blijvend gehanteerd zijn.

De **voorzitter**: We hebben vanochtend twee verhoren gehad met mensen die ook op de werkvloer keken en die meekeken tijdens de bouw. De heer Roelofs gaf aan dat er soms wel een verschil zou kunnen zijn tussen de eisen in het contract en de gebruikseisen van spoorwegmaatschappijen en misschien zelfs ook de wensen van de reizigers. Kunt u vanuit uw positie begrijpen dat hij dat heeft gezegd en wat vindt u van die stelling?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet in welk kader dat is gezegd. Misschien kunt u dat toelichten?

De **voorzitter**: Hij keek mee bij de bouw en op een bepaald moment werden analyses gemaakt in de zin van: voldoet het allemaal wel? In het verlengde van uw opdracht hadden zij een belangrijke rol in het zicht krijgen op de vraag of het contract uiteindelijk goed werd nageleefd. Hij zei dat er op dat punt mogelijk een verschil was tussen eisen in het

contract, de gebruikseisen van de spoorwegmaatschappijen en de wensen van de reiziger. Dat wilde ik even aan u voorleggen.

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet waarop daarmee precies werd bedoeld, maar ik kan mij heel goed voorstellen ... Een contract bestaat uit een groot pak papier met specificaties. Gedurende de ontwerpfase moet de leverancier die specificaties omzetten in een ontwerp. Dat ontwerp moet voldoen aan al die specificaties. Als dat langer duurt, kunnen de procedures bij spoorwegmaatschappijen natuurlijk veranderen. Ik kan mij bijvoorbeeld herinneren dat in die tijd bij NS de vertrekprocedure – op het moment waarop de conducteur de deuren sluit – wijzigde. Dat is een belangrijk, aan de veiligheid gerelateerd proces. Daar moest je dan over spreken. Als je de oude eisen hebt opgenomen en als daarin iets wijzigt, zul je daar iets aan moeten doen. Het was nog moeilijker, want je had ook te maken met eisen en gebruikaspecten van de NMBS; de NMBS had immers een eigen vertrekprocedure. Dat kan in de ontwerpfase aan de orde komen. Dat heb je bij het schrijven van de specificaties voor de contractering niet allemaal al uitgedetailleerd. Dat kan. Zoiets kan ik mij dus wel voorstellen.

De **voorzitter**: Maar u hebt dit onderwerp gedurende het traject niet met elkaar besproken? Dat hoor ik u niet zeggen.

De heer **De Leeuw**: Met wie?

De **voorzitter**: Ik zie dat datgene wat de heer Roelofs hier vanochtend zei, u enigszins verrast, maar hij heeft dat hier gezegd. Zijn deze verschillen in eisen en behoeften geen onderwerp van gesprek geweest met hem?

De heer **De Leeuw**: Vanuit de tijd waarin het ontwerp werd gemaakt door AnsaldoBreda, weet ik dat er heel veel discussies zijn geweest over hoe je bepaalde dingen zou gaan uitvoeren in het ontwerp. Dat is gebruikelijk bij design reviews. Ik vind het een beetje moeilijk om in te schatten wat daar precies besproken is en waar u op doelt.

De **voorzitter**: Omdat wij vanochtend dat verhoor hebben gehad, leg ik dit even bij u neer om na te gaan hoe u hiernaar kijkt, maar ik heb uw antwoord gehoord. Ik kijk naar mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Ik heb een vraag over NSFSC, NS Financial Services. Wat voor organisatie was dat precies?

De heer **De Leeuw**: NS Financial Services is een dochtermaatschappij van NS, gevestigd in Ierland. Om het heel eenvoudig te zeggen: door die organisatie worden de treinen van NS gekocht.

Mevrouw **Vos**: En NS of HSA least dan die treinen.

De heer **De Leeuw**: Ja, die least dan die treinen.

Mevrouw **Vos**: Was u in dienst van NSFSC of huurde NSFSC u in?

De heer **De Leeuw**: In de periode tot 2008, waarin ik het project als – zoals de voorzitter dat noemde – APM heb gedaan, was ik in loondienst bij NS Reizigers en was ik uitgeleend aan NS Financial Services. In de periode na 2010 of vanaf eind 2010 was ik inmiddels niet meer in loondienst bij NS, was ik zelfstandige en werd ik ingehuurd door NS

Financial Services. Ik deed die opdrachten toen overigens nog steeds gemandateerd door beide contractpartijen, NS Financial Services en de Belgische spoorwegen, NMBS.

Mevrouw **Vos**: Als werknemer van NS Reizigers had u dus dezelfde mandatering als later, als zzp'er voor NSFSC?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet of de teksten exact dezelfde zijn, maar het leek wel heel erg op elkaar en ik was gewoon als persoon gemandateerd.

Mevrouw **Vos**: U mocht in uw eerste periode, als werknemer van NS, dus precies hetzelfde type besluiten nemen als later, als zzp'er?

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Vos**: We gaan naar het contract. Bij de Fyra is gekozen voor een turnkeyovereenkomst. Kunt u in uw eigen woorden uitleggen wat dat inhoudt?

De heer **De Leeuw**: Dat de leverancier van begin tot eind de verantwoordelijkheid draagt. Dat wil zeggen: in de ontwerpfase, in de productiefase, in de testfase en tot aan de aflevering.

Mevrouw **Vos**: Is het gebruikelijk om turnkeyovereenkomsten af te sluiten voor dit soort projecten?

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat er in de tijd iets is veranderd. Tot eind vorige eeuw hadden de voormalige staatsspoorwegen hun eigen grote technische afdelingen en werd op een andere manier met de leveranciers omgegaan. Vaak waren dat de nationale leveranciers, waar men al jaren mee werkte. Er werd dus heel veel samengewerkt. Sterker nog: er werd vaak samen ontworpen. Daarna werden de deelsystemen aangeleverd bij de assemblagefabriek en in elkaar gezet. Die productie viel dan onder de verantwoordelijkheid van die leverancier. Door de hele «ontrafeling» van de spoorwegen als gevolg van de scheiding van infrastructuur en operator maar ook als gevolg van het liberaler aanbesteden van vervoer en dit soort materieelprojecten aan leveranciers – er zijn zelfs projecten waarbij zowel de treinen als het onderhoud geheel worden uitbesteed – heeft NS ervoor gekozen om dit op basis van een turnkeyovereenkomst te doen. Volgens mij is dat eigenlijk vanaf die periode gebruikelijk voor NS.

Mevrouw **Vos**: Zegt u dat er door die ontrafeling allerlei raakvlakken waren van allerlei losse organisaties, die bij elkaar wel zo'n beetje de oude NS moesten vormen? En is een turnkeyovereenkomst dan de enige mogelijkheid om die verantwoordelijkheden te beleggen?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet of het de enige mogelijkheid is, maar dit betekent wel iets voor de organisaties die daarin werken. Als een spoorwegmaatschappij of een operator zelf niet de knowhow of de capaciteiten in huis heeft – het hoeft niet eens om kennis te gaan; het kan ook om het aantal mensen gaan – om gezamenlijk op te trekken in de ontwikkeling, heb je geen andere keuze. Dat zie je op dit moment ook bij regionale aanbestedingen. Daar zitten relatief kleine partijen die alleen op die manier een trein kunnen kopen, omdat zij daar te weinig capaciteit of knowhow voor hebben.

Mevrouw **Vos**: Dan moet je de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de trein wel bij de leverancier van de treinen leggen, omdat die verantwoordelijkheid er anders niet is.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Is een turnkeykoopovereenkomst ook geschikt voor zeer complexe projecten, waarin je ook echt nog veel aan het ontwikkelen bent?

De heer **De Leeuw**: Die vraag is wat moeilijker. Ik denk dat het in principe mogelijk is, zeker omdat het aan de aanbestedende kant steeds vaker niet mogelijk is om het op een andere manier te doen. Dat vraagt wel om een strakke sturing en het gaat heel sterk uit van het vertrouwen dat de door de leverancier in zijn bedrijf geïntroduceerde systemen fatsoenlijk functioneren. Daar ga je dus procesmatig op toetsen. Ik denk dus wel dat het mogelijk is.

Mevrouw **Vos**: Het is wel mogelijk, maar je hebt dus een heel strakke sturing nodig. Je moet die raakvlakken heel goed laten aansluiten. Je moet dus niet in de val trappen dat je als afnemer in de verantwoordelijkheid van de leverancier treedt.

De heer **De Leeuw**: Volgens mij hoort bij een turnkeycontract dat je wat meer op afstand staat. Volgens mij is dat inherent aan een turnkeycontract. Ik denk overigens dat het contract dat NMBS en NSFSC met AnsaldoBreda hebben gesloten, een hoop mogelijkheden gaf om bij de processen die nodig waren om uiteindelijk de trein te realiseren en om die te monitoren, toch duidelijk aanwezig te zijn en om die processen te monitoren.

Mevrouw **Vos**: Vanochtend hebben we de heer Jonkers gehoord. Hij was daar aanwezig om veel te monitoren. Daar hebben we straks nog enkele vragen over, maar ik kan mij voorstellen dat een fabrikant, zeker bij zo'n nieuw project, behoefte heeft aan veel informatie en afstemming over de omgeving. Italië is immers een ander land dan Nederland. Hoe was dat precies geregeld in dit Fyra-project? Wat mocht de fabrikant dan vragen? Hoe regelde u dat?

De heer **De Leeuw**: In principe konden ze alles vragen, maar ik denk dat er onderscheid moet worden gemaakt. Er zijn procesmatige vragen, zoals: hoe werkt het in jullie land met toelating of bij welke partijen moet ik aankloppen? Ik kan daarvan een aardig voorbeeld geven. In verband met de interactie met de infrastructuur moest een bepaald apparaat, een stoorstroomdetector, ingebouwd worden. AnsaldoBreda worstelde met de vraag welke onderleveranciers zij daarvoor moest nemen. Hoewel ik niet de verantwoordelijkheid wilde nemen om te zeggen «ga dat apparaat daar maar kopen», heb ik uiteindelijk natuurlijk wel gezegd welk apparaat NS altijd in haar treinen heeft en dat dat apparaat goed zou functioneren; «ga dus met die leverancier praten». Ik vind dat wij AnsaldoBreda wel op een normale manier moesten helpen om de zaken te kunnen realiseren. Het is wat anders als je gaat voorschrijven dat een bepaald ontwerp op een bepaalde manier moet worden uitgevoerd. Ik weet niet of dat vanochtend aan de orde is geweest in de zin van ontwerpen. Dan krijg je een ander soort discussie, want dan kun je wel in de verantwoordelijkheid komen. Als het dan naderhand niet blijkt te werken, heeft de leverancier een punt

als hij zegt: u hebt dat voorgeschreven; het is dus uw keuze geweest en u kunt mij daar niet voor aansprakelijk stellen. Ik weet niet of u daarop doelde.

Mevrouw **Vos**: Ja, dat is inderdaad wat ik bedoelde. U zegt dus: ik kan dat niet voorschrijven. Je kunt niet zeggen: zet die vuilniszak buiten. Je kunt echter wel een suggestie doen in de zin van: misschien zou je eventueel daar ... Je kunt dus wel een suggestie doen zonder dat het verplicht is.

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat het – in dit geval – voor de aanbestedende partij, de awarding authority, een kwestie is van laveren om de leverancier zo veel mogelijk te helpen in zijn processen, zonder zelf in de verantwoordelijkheid te komen.

Mevrouw **Vos**: Laveren, dat krijg je dan. De heer Roelofs vertelde vanochtend dat je een bepaalde deliverable of, zoals dat heet, een milestone bij een turnkeyovereenkomst niet kunt afkeuren, in tegenstelling tot hoe het vroeger ging; toen had je een keuring en eventueel een afkeuring. Dan zou je immers in de verantwoordelijkheid treden van de opdrachtgever. Klopt dat?

De heer **De Leeuw**: Voor deliverables, die vaak bestaan uit fysieke zaken of diensten, staat in het contract duidelijk en goed omschreven waaraan zij moeten voldoen. Je kunt die dus ook niet accepteren. Wat ontwerpen betreft, kom ik terug op waar we het zojuist over hadden. Als de leverancier in het geval van een functionele specificatie, ook al heb je twijfels, bij zijn ontwerp blijft – dus hoe hij het gaat maken – zal het gelijk in zo'n contractvorm in eerste instantie aan de leverancier zijn. Dan blijkt later bij het testen of in het gebruik wel of het naar behoren functioneert en of het functioneel is. Dat is dus het tweede aspect, het ontwerp. Met betrekking tot de kwaliteit van de productie heb je wel degelijk de mogelijkheid om zaken ter discussie te brengen. Dat hebben we ook gedaan.

Mevrouw **Vos**: Ter discussie brengen, maar kun je het ook afkeuren? De heer Roelofs suggereerde dat het bij turnkey lastiger is om te voorkomen dat een trein van onvoldoende kwaliteit wordt afgeleverd, omdat ...

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat «lastiger» een beter woord is. Dat geeft al enige ruimte. Ik kan mij bijvoorbeeld herinneren dat bij de draaistelproductie in Napels ... Misschien moet ik het aanschouwelijk maken. Daar waren op enig moment wel enkele zaken. De keuringen in Napels werden overigens door NMBS gedaan. Ik weet niet zeker of dit in mijn periode was of in de periode dat ik er niet was, maar ik ken in ieder geval twee voorbeelden. Volgens de kwaliteitsinspecties van NMBS werden er fouten gemaakt in de koppelingen tussen de motoren en de wielassen en was er sprake van een foute montage. Dat is geëscaleerd en uiteindelijk is besloten dat alle componenten die naar de mening van de awarding authority niet goed gemonteerd waren, terzijde werden gelegd. Vanaf dat moment zou er op een andere manier gemonteerd worden. Er is dus wel degelijk ingegrepen door de inspecteurs en door de deelprojectleiding Kwaliteit.

Op een ander moment constateerde men, ook in Napels, dat aan bepaalde stalen delen van het draaistel volgens de inspecteurs te warm gestookt zou zijn. Je moet daar af en toe de vlam op houden en je mag dan maar tot een bepaalde temperatuur stoken. Er kwam discussie over de vraag of er geen faseovergangen in het materiaal zouden plaatsvinden – dat is een

technisch verhaal – die de levensduur van het materiaal negatief zouden beïnvloeden. Politecnico in Milaan heeft uiteindelijk onderzoek gedaan naar de gevolgen van wat daar was aangetroffen en heeft daar een conclusie over getrokken. Er zijn naderhand ook afspraken gemaakt over wat je daarmee kon. Je had dus wel degelijk mogelijkheden om ...

Mevrouw **Vos**: Maar het was lastiger en het moest iets indirecter.

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet of je dat principieel kunt stellen. Bij een turnkeycontract zou de leverancier, omdat dat contract zegt dat hij van begin tot eind de verantwoordelijkheid heeft, uiteindelijk natuurlijk altijd gewoon door kunnen gaan met waar hij mee bezig is. Dan neemt hij alle risico's, tot aan het einde. Dat doen de leveranciers meestal niet. Daarom gingen zij vaak in op onze zaken. Er zijn ook zaken waar zij niet op in zijn gegaan. Dan zeiden ze: dat willen wij echt zo maken, want dat zijn wij gewend. De voorbeelden die ik noemde, geven echter aan dat dit wel degelijk gebeurde.

Mevrouw **Vos**: Oké. Heeft AnsaldoBreda tijdens het project ooit gevraagd om uw betrokkenheid of hulp?

De heer **De Leeuw**: Ik gaf zojuist een voorbeeld: als AnsaldoBreda bijvoorbeeld niet wist waar zij een bepaald component het best kon aanschaffen.

Mevrouw **Vos**: En dat kon dan wel? Dat vroeg AnsaldoBreda dan ook?

De heer **De Leeuw**: Ja, ja. Ik probeer mij voorbeelden voor de geest te halen. U had het zojuist over het turnkeycontract. In het begin is er wel gesproken over de wijze van samenwerking: hoeveel input zouden wij leveren, gaan wij vertellen hoe zij het ontwerp moeten maken of niet? Daar is wel discussie over geweest. Uiteindelijk is een werkwijze afgesproken – die was ook volgens het contract – waarbij wij de plausibiliteit van hun ontwerpen controleerden.

Mevrouw **Vos**: De heer Roelofs zei vanochtend dat AnsaldoBreda nog geen ervaring had met turnkeyprojecten. Zijn daar ook consequenties aan verbonden?

De heer **De Leeuw**: Nee, voor mij was het, toen ik daar kwam, een gegeven dat er een leverancier was met een bepaald ervaringsniveau en dat er een turnkeycontract lag. Uiteraard hadden wij discussie over de aanpak; die discussie had ik zeker met mijn counterpart bij AnsaldoBreda. Hij heeft mij toen ook weleens gezegd: wij zijn er heel erg aan gewend dat nationale spoorwegmaatschappijen dit samen met ons ontwikkelen. Hij zei echter ook dat zij her en der turnkeyprojecten hadden geleverd; daar had hij persoonlijk ervaring mee. Zij hadden dus beide ervaringen. Dat was zoeken.

Mevrouw **Vos**: Hoe gingen die discussie en dat zoeken precies? Was het een discussie of was het uiteindelijk een gesprek waarin je elkaar dingen uitlegt?

De heer **De Leeuw**: Het ging vooral om dingen uitleggen om elkaar te leren begrijpen: waarom zaten we op een bepaalde manier in discussies? Uiteindelijk werden er afspraken gemaakt over hoe we dit gingen

aanpakken. Wij hielden ons aan de uitgangspunten van het contract. Dat was dus ...

Mevrouw **Vos**: De verantwoordelijkheid daar beleggen en daar houden en niet in de verantwoordelijkheid treden.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Bij de koopovereenkomst hoort ook een planning voor de levering van de treinen. Volgens die planning zou de eerste trein op 1 maart 2007 worden geleverd. Verwachtte u eind 2004 dat dat leverings-schema gehaald zou worden door AnsaldoBreda?

De heer **De Leeuw**: Nee, dat verwachtte ik niet. Ik had deze vraag verwacht. Ik vond afgelopen week gelukkig een interview van de afdeling Corporate Audit van NS. Dat interview vond plaats aan het eind van de herfst van – volgens mij – 2005. Toen was men dus al aan het bekijken wat er aan de hand was. Daarin staat letterlijk dat ik er vanaf het begin geen vertrouwen in had dat die levertijd gehaald zou worden.

Mevrouw **Vos**: Dat vertrouwen had u ook niet.

De heer **De Leeuw**: Het is natuurlijk lang geleden. Het is voor mij heel moeilijk om te zeggen wat ik dacht op de dag waarop ik daar begon en of dat een paar weken of tot begin 2005 heeft geduurd. Maar toen ik dit las, dacht ik: ja, ik ben daar destijds dus heel stellig over geweest. Ik heb zojuist een stukje gezien van het verhoor van de heer Roelofs, toevallig ook een stukje over de vraag hoelang je erover doet om een trein op de rails te zetten. Ik kan mij wel in zijn verhaal vinden.

Mevrouw **Vos**: Dat was dus bij u bekend. Hebt u dat ook gedeeld met de NS-directie, met de heer Döbken, met de heer Meerstadt?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet met wie ik dat gedeeld heb. Ik denk dat de mensen die bezig waren in het project en ook wel mijn opdrachtgevers er goed van op de hoogte waren dat het spannend zou worden en dat het een spannende planning was. Dat bleek ook al gelijk in het begin, want nog voordat ik kwam, had volgens mij de heer Kitzen al een eerste brief geschreven over het feit dat de documenten over de voorfase van het ontwerp, de «preliminary design review»-documenten, niet tijdig geleverd waren. Eigenlijk was er dus al vertraging toen de inkt nog niet droog was. Als je uitgaat van drie jaar voor zo'n traject, kun je dat gewoon weten, zeker gelet op de risico's die erin zaten en de losse eindjes, niet alleen voor de concessiehouder HSA, bijvoorbeeld in relatie tot België – dat heb ik in de verhoren gehoord – maar ook in het contract. In Appendix 4, over het leverschema, staan een aantal aannames waarop de planning gebaseerd is. Daarbij gaat het onder andere over de verkrijgbaarheid van de gecertificeerde ERTMS, de verkrijgbaarheid van een ATB-STM en de beschikbaarheid van testen gedurende 24 uur per dag op een spoorlijn. Als je dat las, dacht je: het kan niet zo zijn dat geen van al deze risico's gaat optreden.

Mevrouw **Vos**: Daar hebt u in november 2004 een brief over geschreven.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Daarin hebt u het over voorwaarden en aannames bij het leveringsschema en over de zojuist door u genoemde Appendix 4. De strekking van die brief was dat u die risico's zag.

De heer **De Leeuw**: Ik heb volgens mij twee brieven geschreven. Ik moet even kijken. Ik heb een brief geschreven over datgene wat ik zojuist al noemde: we moesten vanuit de kopende kant het stylingtraject strakker insteken.

Mevrouw **Vos**: Dit gaat om de brief aan de stuurgroep.

De heer **De Leeuw**: Beide brieven waren aan de stuurgroep gericht. Ik denk dat u doelt op de brief met als strekking: er zitten een aantal zaken in het contract die externe factoren kunnen zijn voor vertraging door AnsaldoBreda. Ik heb daar aandacht voor gevraagd, want ik wilde de discussie met mijn stuurgroep aangaan over de vraag hoe wij ervoor konden zorgen dat die externe factoren positief beïnvloed zouden worden, zodat AnsaldoBreda later geen reden zou hebben om het project vanwege die redenen te vertragen.

Mevrouw **Vos**: Wat waren die externe factoren precies? Kunt u die nog even opsommen?

De heer **De Leeuw**: Ik ken ze niet allemaal. Het gaat over het beschikbaar hebben van de spoorbaan op het moment dat je moet testen, dus dat je 24 uur per dag continu kunt testen. Verder gaat het over het beschikbaar hebben van een gecertificeerd ATP-systeem, dus ERTMS en veiligheidssystemen.

Mevrouw **Vos**: Een veiligheidssysteem.

De heer **De Leeuw**: Een belangrijk ander element dat naderhand ook voorkwam in de redenen voor vertraging, is het beschikbaar zijn van een zogenaamde STM-ATB, specific transmission module. Dat is een apparaat dat je aan de computer van het ETCS hangt, zodat ook de nationale beveiliging, ATB in Nederland, maar ook de TBL1 in België, op die manier ingebouwd wordt in de ETCS-apparatuur.

Mevrouw **Vos**: Dat kastje dat de beveiligingssystemen van twee landen met elkaar kon laten praten. Dat ding moest ook beschikbaar zijn.

De heer **De Leeuw**: Ik ben wat huiverig om het een kastje te noemen. Het is natuurlijk heel gemakkelijk om een kastje in te bouwen, want met een paar boutjes ben je klaar. Het gaat hier om het hele ontwikkeltraject van het kastje, het certificeren van het kastje en het toegelaten krijgen van dat kastje. Het moest geïntegreerd worden in het hele treinbesturings-systeem. Het was dus geen kastje. Het kon uiteindelijk wel een rek zijn dat je inbouwt. ETCS is zo bedacht dat de treinapparatuur kan praten met de baan. De treinen rijden vaak op een spoorbaan zoals de HSL-Zuid waar ERTMS ingebouwd is, maar moeten daarnaast, vooral aan het begin en aan het eind, op het nationale spoor rijden. En daar zit nog de oude, klassieke beveiliging op. In Nederland heet die ATB.

Mevrouw **Vos**: Daar komen we zo meteen nog op terug.

De heer **De Leeuw**: Ja, maar nog even op deze module aangepast. De bedoeling is altijd geweest dat er voor alle landen in Europa dit soort modules zouden worden ontwikkeld die je dan kon kopen en aan je ETCS aansluiten. In dit geval bestond er een contract tussen Alstom en ProRail om die ATB-STM te ontwikkelen. Bij het sluiten van het contract is men ervan uitgegaan dat dit er zou komen, maar later bleek dat het contract tussen die partijen nooit uitgevoerd is en dus ...

Mevrouw **Vos**: Dat was de waarschuwing die u stuurde aan de stuurgroep in november. Per wanneer is er nu uiteindelijk aan al die voorwaarden en aannames voldaan, aan dat lijstje? Is dat ooit gebeurd?

De heer **De Leeuw**: Nou, aan één is er nooit voldaan.

Mevrouw **Vos**: Welke was dat?

De heer **De Leeuw**: Dat was dat de spoorbaan 24 uur per dag beschikbaar moest zijn voor testen. Uiteindelijk is er een gecertificeerd beveiligings-systeem gekomen. Een STM is er nooit gekomen voor ATB, want er is een andere oplossing voor bedacht. Er is lang gesproken over hoe dat opgelost moest worden. Ik geloof dat de toelatende instanties in de landen twintig dagen hadden om hun dossier te behandelen of zo ... U moet me even helpen met wat er precies onder appendix 4 staat.

Mevrouw **Vos**: Maar goed, de vertraging was eigenlijk vanaf het begin bekend. U hebt daarvoor gewaarschuwd en ook voor allerlei zaken die het lastig zouden maken om die sportieve planning – zoals dat heette – te halen.

Ik ga door naar het volgende onderwerp, namelijk de relatie met Ansaldo-Breda. U was als algemeen programmanager, de APM in jargon, het aanspreekpunt voor AnsaldoBreda. Op welke manieren onderhield u contact met AnsaldoBreda?

De heer **De Leeuw**: Wij hadden een gelaagd systeem van contact. Ik heb net verteld over de deelprojecten. Daar waren heel veel mensen interactief bezig met AnsaldoBreda. Ikzelf had maandelijks projectmanagementmeetings – zoals wij dat noemden – met mijn counterpart in Italië, de heer Fanucci. Tussentijds werd er veel gemaïld, af en toe gebeld en bovendien schreven wij brieven. Als het nodig was, kwamen we tussentijds ook bij elkaar. Ik denk dat dat globaal de communicatiemethodes waren. Ik denk niet dat ik iets vergeet.

Mevrouw **Vos**: Hoe vaak bezocht u de fabrieken?

De heer **De Leeuw**: We hadden in principe afgesproken om maandelijks over en weer bij elkaar de vergaderingen te houden. Maar uiteindelijk hebben wij er veelal voor gekozen om die in Italië te houden, omdat daar ook de activiteiten plaatsvonden en het vaak gemakkelijk was om bijvoorbeeld in de ontwerpfase ook de ontwerpers of de kwaliteitsmensen aan tafel te hebben. Dus gemiddeld gok ik op één keer in de maand. Het kan ook zijn dat het iets minder was, maar er zijn ook periodes geweest dat het meer is geweest. Zeker in de laatste periode hebben wij daar veelvuldig de zaak gemonitord en contact gehad.

Mevrouw **Vos**: Op 16 maart 2011 is er een high-levelmeeting. Daar zitten HSA, de Belgische spoorwegen, ProRail en Lloyd's bij. De heer Fanucci van AnsaldoBreda, uw contactpersoon, is dan verhinderd. U verving hem en verzorgde ook de presentatie van AnsaldoBreda. Hoe kan dat?

De heer **De Leeuw**: Ik dacht al: ik hoop dat ik mij die vergadering herinner. Ik weet de datum niet meer precies. Welke datum noemde u?

Mevrouw **Vos**: 16 maart 2011. Dan zitten we al redelijk aan het eind van het project.

De heer **De Leeuw**: Ik kan mij herinneren dat het een keer gebeurd is dat Fanucci verhinderd was. Dat was een drukbezochte vergadering. Er waren een hoop partijen aanwezig. Het was niet mogelijk om die vergadering op te zeggen. Ik heb toen met een paar mensen overlegd. Ik kende de status van het project, want ik was de primus inter pares met AnsaldoBreda. Fanucci heeft mij toen gevraagd of ik zijn presentatie wilde toelichten. Dat is wat anders dan dat ik achter beweringen zou staan of weet ik wat. Ik heb dat toen gedaan om de vergadering te kunnen voortzetten.

Mevrouw **Vos**: Is dat normaal? U moest dus eigenlijk ...

De heer **De Leeuw**: Het was een uitzonderingssituatie.

Mevrouw **Vos**: Werd u daarvoor betaald?

De heer **De Leeuw**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Fanucci vroeg u om een presentatie die hij zou houden, toe te lichten. Dat gebeurde er eigenlijk.

De heer **De Leeuw**: Hij kon er niet zijn, maar iedereen stond in de startblokken om bij die vergadering aanwezig te zijn. Toen is hiertoe besloten. Fanucci vroeg mij: kan ik je die sheets toesturen en kun jij dan mijn agendapunt toelichten? Wij hadden natuurlijk veelvuldig contact, dus ik kende de status van het project. Ik wist een aantal dingen en kon die toelichten. Er is aan mij gevraagd om die toe te lichten om die vergadering te kunnen laten doorgaan.

Mevrouw **Vos**: Stel dat daar kritische vragen over waren aan de Italiaanse zijde, moest u die dan ook beantwoorden of hoe ging dat dan?

De heer **De Leeuw**: Dat kan ik mij niet herinneren en ik kan mij ook niet voorstellen dat ik dat gedaan zou hebben. Ik zou in dat geval niet in de rol van mijn leverancier zijn getreden. Nee, dat zou ik niet gedaan hebben.

Mevrouw **Vos**: Kwam het vaker voor dat u AnsaldoBreda moest vertegenwoordigen?

De heer **De Leeuw**: Nee, dit is enige keer die ik mij kan herinneren, ja.

Mevrouw **Vos**: Nu iets heel anders. In 2011 wordt ook een aantal van uw twitterberichten in de media opgepakt. Toen is in de media het beeld ontstaan van een levensgenieter dit het er goed van neemt in Italië, al dan niet verzorgd door AnsaldoBreda. Hoe kijkt u terug op die berichtgeving in de media?

De heer **De Leeuw**: Ik vond het vervelend dat die berichtgeving er kwam. Het was ook naïef om op die wijze te twitteren, maar ik wil hier wel bij gezegd hebben dat wij spreken over vier jaar geleden. Twitter was er net. Whatssapp hadden wij nog niet.

Mevrouw **Vos**: Er waren 5 miljoen twittersaars in 2011.

De heer **De Leeuw**: Oké, maar voor mij was het nieuw. De achtergrond van deze twitterberichten kan ik ook wel vertellen. De meest in het oog springende tweet gaat met name over: prettige baan, zon, zee, drinken. Het was iets in die geest, maar ik weet het niet meer precies. De achtergrond was dat wij met het gezin op zondagmiddag bij onze tennisvereniging zaten en ik op reis moest. We hadden oppas nodig en een meisje van een jaar of zestien van de tennisvereniging zei: ik wil wel oppassen. Wij zijn toen niet tot afspraken gekomen. Later in de week heeft zij contact daarover gezocht en dat deed ze via een zogenaamd persoonlijk bericht via twitter.

Mevrouw **Vos**: Een DM die geen DM was.

De heer **De Leeuw**: Ik heb geen idee. Het was een persoonlijk bericht, zo begreep ik. Vraagt u mij de details niet, want ik twitter niet meer.

Mevrouw **Vos**: DM is een direct message. Er zijn ook politici die het verschil niet hebben gezien.

De heer **De Leeuw**: In ieder geval heb ik toen gezegd: je vond het toch leuk om op te passen? Zij antwoordde: ja, een prachtige baan; op de bank zitten met cola en chips of iets dergelijks. En toen zei ik: hier ook prettige baan, prima voor elkaar en neem voor het oppassen contact op met Els, mijn vrouw.

Mevrouw **Vos**: U had niet door dat dat bericht door de hele wereld gelezen kon worden. Of had u dat wel door, maar dacht u dat de hele wereld dat niet zou lezen?

De heer **De Leeuw**: Ik stond daar niet bij stil op dat moment en dat is een goede les geweest. Ik geloof dat een heleboel mensen in mijn directe omgeving en ook bij de NS hieruit een les getrokken hebben over hoe je met sociale media moet omgaan.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Vos gaat specifiek in op die berichten omdat daar veel over te doen is geweest. Wij dachten daarom dat het goed zou zijn om u daar ook een paar vragen over te stellen. Want inderdaad, het laatste deel dat u erbij zegt, namelijk «Els meldt zich nog» stond daar in die tijd ook bij.

We gaan nu naar de ontwerpfase van de trein. In de eerste fase van het Fyra-project wordt gewerkt aan de ontwerpfase van de trein. Welk deel was eigenlijk al klaar tijdens de aanbesteding en welk deel moest nog helemaal worden ontworpen?

De heer **De Leeuw**: Ik vind het moeilijk om daar een compleet antwoord op te geven. Bij een ontwerp en zeker bij dit ontwerp, omdat er veel nieuws in zat, zal een treinenontwerper voortborduren op de bij hem bekende ontwerpen, dus de dingen waar hij ervaring mee heeft. Hij stelt

verschillende systemen samen. Hij integreert verschillende systemen en maakt keuzes uit onderleveranciers. Dus de deuren komen van de ene leverancier, de remmen van de andere et cetera. Dat integreert hij tot een trein. Dat alles moet ook bestuurd worden. Computers moeten dat besturen. Daarvan zullen bepaalde dingen bekend zijn geweest, zeker de dingen die in eigen huis werden gemaakt. Die hadden ze bijvoorbeeld ook al ingebracht in het consortium waar zij onderdeel van waren voor de zogenaamde ETR 500, de trein in Italië waar zowel Ansaldo als Breda aan meewerkten. Later zijn zij één bedrijf geworden. Zij zullen een aantal bekende systemen gehad hebben of deze enigszins aangepast hebben, zodat die voor dit ontwerp geschikt waren. Er zullen ook nieuwe dingen in gezeten hebben, zeker als het gaat om treinbeveiliging en dat soort zaken.

De voorzitter: U zat er meer bovenop. U zegt nu: er zullen onderdelen in gezeten hebben. Kunt u dat iets concreter maken? In hoeverre was het ontwerp van de Fyra gebaseerd op de ETR 500, de hogesnelheidstrein waar al wat meer ervaring mee was, of op de Deense trein, waar veel problemen mee waren? In hoeverre was dat nou zo?

De heer De Leeuw: Daar kan ik eigenlijk geen antwoord op geven. Dat soort details kwamen duidelijk aan de orde in de ontwerpfase bij degenen die de ontwerpbeoordelingen deden. Dat deden grote groepen ingenieurs met verschillende specialismen. Zij zullen zeker gemerkt hebben dat soms nieuwe en soms bestaande oplossingen gebruikt werden. Meer in het algemeen denk ik dat ze ervaringen van alle voorgaande projecten hebben meegenomen. Ze hebben van de IC4 wat minder delen gebruikt, omdat dat een totaal andere trein was, zowel casco als qua besturing. Het was ook een dieseltrein. Ik denk dat ze daar hoogstens wat ontwerpprincipes – de manier waarop je interieur in een trein zet en dat soort dingen – van gebruikt hebben, maar minder de echt zwaardere techniek van de trein. Ik denk dat ze wat meer meegenomen hebben van de hogesnelheidstrein die in Italië rijdt en die ze daarvoor in het consortium gemaakt hadden.

De voorzitter: In het voorgaande verhoor was aan de orde dat de ontwerpfase veel langer heeft geduurd dan was bedacht. Dan rijst natuurlijk de vraag of het een ontwerp was op basis van bewezen technologie van treinen die al ontwikkeling waren of dat het iets totaal nieuws was, waardoor die ontwerpfase veel langer heeft geduurd dan in die sportieve planning bedoeld.

De heer De Leeuw: Ik denk dat je in het algemeen kunt stellen dat ook het deel «ontwerpen» in die sportieve planning te sportief was. Als je een standaardtrein hebt staan, pas je die aan het land, de infrastructuur en de gebruiken aan waar hij specifiek voor gemaakt moet worden. Aan een standaardtrein moet je kleinere aanpassingen doen. Dit was een trein die opnieuw ontworpen moest worden. Dat zijn de twee uitersten. Maar deelsystemen kun je hergebruiken. Een deursysteem koop je bijvoorbeeld bij een onderleverancier en die deuren zitten in allerlei treinen in de wereld. Dus dat is dan bestaand.

De voorzitter: Ik wil dit onderwerp even iets strakker behandelen. Er is discussie over de vraag hoe sportief die planning nou was. We hebben inmiddels wel het beeld gekregen dat die planning te sportief was. Een van de eerste fases waarin dat blijkt, is de ontwerpfase. Omdat de NS van plan was om een bestaande trein aangepast te kopen, heeft ze op een bepaalde manier een aantal risico's vastgelegd in het contract, namelijk turnkeyverantwoordelijkheid bij de leverancier én het volgende: wij willen

in beginsel een bestaande trein. De NS zet dus een aantal voorwaarden in dat contract, maar vervolgens blijkt het helemaal geen bestaande trein te zijn. Dat beeld ontstaat. Kunt u daar wat meer gericht op reageren? Was het in uw beleving een bestaande trein, afgeleid van een aantal onderdelen, of was het voornamelijk een nieuwe trein? Dat laatste zou ervoor gezorgd hebben dat het ontwerp zo lang heeft geduurd.

De heer **De Leeuw**: Als u het zo stelt, was het een nieuwe trein. Dat komt ook door het verschil dat u inbrengt. Ik draag dan de nuance aan dat er wel op deelsystemen bestaande zaken zijn toegepast.

De **voorzitter**: Hoe hebt u dat project gevolgd als APM, als projectmanager, vanaf het ontwerpen tot het uiteindelijke vertalen in een prototype trein en het bouwen van de trein? Kunt u iets meer zeggen over de manier waarop u dat hebt gevolgd? Op welke manier werd de trein, zoals die was bedacht, gebouwd tot het testen toe?

De heer **De Leeuw**: In algemene zin lag er een kwaliteitssysteem van de leverancier, of dat nu tijdens de ontwerpfase of tijdens de bouw en de testfase daarna was. Er waren verschillende deelprojecten in het team aanwezig. Zij hielden zich op detailniveau bezig met het volgen van de activiteiten van AnsaldoBreda. Wij hadden volgens mij, zeker in de begintijd, tweewekelijks overleg met elkaar. Uiteraard spraken wij elkaar vaker en werd er gemaïld et cetera. Ook werd er afgestemd hoe het liep. Dan werd er ook bekeken of er speciale acties nodig waren. Ik nam dingen mee naar mijn overleg met mijn counterpart. Ik rapporteerde ook dingen aan mijn stuurgroep.

De **voorzitter**: Laten wij even wat meer inzoomen op het testen. Hoe volgde u het testen? Hoe keek u of de trein die werd uitontwikkeld, ook echt wel een dusdanig ontwerp was dat het een succesvolle trein zou worden? Hoe volgde u het testen?

De heer **De Leeuw**: Er zijn verschillende soorten testen. Er zijn verschillende typen testen. Er zijn eenmalige testen die nodig zijn om aan te tonen dat het ontwerp voldoet aan de specificaties en daarmee ook aan de TSI's en overige eisen van de autoriteiten. Er was een heel testplan met een heleboel verschillende testen. Al deze testplannen per systeem dat getest werd, werden door het deelproject techniek of kwaliteit getoetst op plausibiliteit. Daar werd commentaar op gegeven. De communicatie daarover ging via brieven via mijn bureau. Uiteindelijk kwamen er definitieve testplannen. Als er getest was, kwamen er testresultaten en testrapporten. Die werden ons voorgelegd en vervolgens werden die beoordeeld. Als wij geen commentaar hadden, konden wij ermee akkoord gaan. Als we wel commentaar hadden, vroegen wij aan AnsaldoBreda om een aantal zaken anders te rapporteren. Soms vonden wij ook dat bepaalde zaken onvoldoende aangetoond waren.

De **voorzitter**: Waren dat nu echt aparte fases? Het beeld dat lijkt te bestaan, is dat er op het moment dat het ontwerp werd gemaakt, ook al werd getest. Terwijl het ontwerpen nog bezig was, werd dus al een soort testfase ingezet. Herkent u dat?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet waar u specifiek op doelt, maar een dergelijk project kenmerkt zich wel door dingen die parallel plaatsvinden.

De **voorzitter**: Daar wil ik meer duidelijkheid over. Het is uw vak. Wij leren dat er een aantal trajecten parallel lopen. Ik wil even scherp krijgen hoe dat dan zit.

De heer **De Leeuw**: Treinenbouw begint over het algemeen met wat wij «cascobouw» noemen. Dat is het geraamte van de trein. Daar begint de leverancier over het algemeen zijn productieproces mee. Parallel daaraan worden systemen ingekocht. Want meestal maakt de bouwer 70% tot 80% van de systemen in de trein niet zelf, maar koopt hij die in. Als bepaalde fases in het ontwerpproces klaar zijn, kan hij spullen inkopen. Dat is belangrijk, want dan kan zijn toeleverancier produceren en leveren als het casco klaar is. Maar je moet ook bepaalde zaken ... Misschien kan ik het aanschouwelijk maken.

De **voorzitter**: Ja, maar iets concreter. U legt heel veel uit. Dat snap ik ook. Mijn vraag is ook heel open. Maar even wat gerichter: het is dus zo dat er, terwijl er wordt ontworpen, ook al wat wordt getest, omdat je dan tijdswinst maakt. Snap ik dat goed?

De heer **De Leeuw**: Ik zie niet helemaal in wat er dan getest zou worden.

De **voorzitter**: Ik weet het niet. Ik maak uit de stukken op dat een aantal dingen parallel liepen. Ik wil dus even weten wat dat parallel lopen precies betekent.

De heer **De Leeuw**: Als de eerste trein klaar is en zijn eerste typetesten kan gaan doen, waar dan ook, ben je de volgende treinen nog aan het produceren. Dus dat loopt parallel. Je bent je casco al aan het bouwen, terwijl je stoel misschien nog ontwikkeld moet worden, maar dan weet je al wel de aansluitpunten van je stoel. Daar heb je in het ontwerp al wel voorwaarden voor gesteld.

De **voorzitter**: Zo moet ik dat «parallel» dus begrijpen?

De heer **De Leeuw**: Ja, zo kunnen zaken parallel lopen.

De **voorzitter**: NSFSC heeft op enig moment Lloyd's ingehuurd om te kijken naar de bouw van de trein, om daar dichtbij te blijven. Waarom deden de NS, NSFSC of HSA dat niet zelf? Waarom huurden ze Lloyd's in?

De heer **De Leeuw**: Ik kijk even naar de historie. NSFSC heeft geen grote technische afdeling. Lloyd's is ontstaan toen de NS haar eigen technische afdeling – dan doel ik niet op de onderhoudstechnische afdeling, maar op de meer fundamenteel spoorwegtechnisch georiënteerde ingenieursafdeling – verkocht. Toen heette die nog geen consulting, dus aan het begin van het project. Die kennis en knowhow zat dus bij Lloyd's. Dat is vloeiend overgegaan in dat project.

De **voorzitter**: Lloyd's is dus ingehuurd omdat de expertise niet meer in huis was, maar inmiddels bij Lloyd's zat.

De heer **De Leeuw**: Ja.

De **voorzitter**: Ik rond nu het onderwerp van de ontwerpfase af. Is AnsaldoBreda ooit echt ontevreden geweest over de manier waarop er werd samengewerkt in die ontwerpfase? Of herkent u dat niet? Was iedereen tevreden?

De heer **De Leeuw**: Nou, ontevreden ... Ik heb daarstraks de wijze waarop wij met elkaar omgingen aangeduid.

De **voorzitter**: Ja, maar dat was meer in brede zin. Hoe was het specifiek op dit onderdeel?

De heer **De Leeuw**: Er is tijdens die periode, die volgens mij bijna drie jaar heeft geduurd, natuurlijk heel veel gebeurd. Maar er staat mij zo niks bij waardoor ik nu specifiek zeg dat ze ontevreden waren. Ik herinner mij in dat verband niets specifiek.

De **voorzitter**: Had u het idee dat ze meer input wilden tijdens de ontwerpfase? Dat was meer in brede zin, maar specifiek op dit onderwerp?

De heer **De Leeuw**: Daar doelde ik net op.

De **voorzitter**: Dat speelde dus ook hier. Wij hebben het daar net in wat meer algemene zin over gehad. Dit speelde dus zeker ook hier.

De heer **De Leeuw**: Nou, ik doelde met name op de ontwerpfase.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **De Leeuw**: Ga je samen ontwikkelen op het moment dat je de designreviews doet, of doen zij voorstellen en beoordelen wij die? In dat verband is in de discussie wel aan de orde geweest dat ze af en toe wat meer input zouden willen hebben.

De **voorzitter**: Van hen kwam dus het geluid dat zij af en toe wat meer input wilden.

De heer **De Leeuw**: Volgens mij hebben wij dat in de marge – wat ik net ook aanduidde – dus zonder de verantwoording te dragen, zeker gedaan. Maar wij bleven wel duidelijk de spelregels hanteren.

De **voorzitter**: Het contract was leidend.

Mevrouw **Vos**: Nu gaan wij verder over de designreviews. In de koopovereenkomst staat dat de opdrachtgever, dus NSFSC en NMBS, het ontwerp of delen daarvan moeten accorderen. Als je al een deel hebt geaccordeerd, is er dan ruimte om daar later nog op terug te komen?

De heer **De Leeuw**: Ja, zeker in de vorm van een turnkeycontract. Als naderhand blijkt dat het niet goed is, kunnen zij niet zeggen: ja, maar je hebt je handtekening gezet en dus heb je geen poot om op te staan nu hij niet functioneert. Nee, het is een turnkeycontract. Zij zijn verantwoordelijk voor het geheel. Zo werd er in de ontwerpfase ook vaak naar gekeken als er discussie was. Uiteindelijk bepaalt de leverancier toch hoe hij dat gaat maken. Dan rest ons eigenlijk niets anders dan te kijken of het fatsoenlijk functioneert. Daarom is er ook een garantieperiode van twee jaar na overname. Overigens vinden er daarvoor ook nog allerlei testen plaats, zoals de typetests, waaruit zou kunnen blijken dat iets toch niet goed is.

Mevrouw **Vos**: U geeft dus op onderdelen een akkoord, maar de betekenis van dat akkoord is dat je er alsnog op terug kunt komen, als het niet goed uitgevoerd wordt. We hebben het nu over de designfase.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Op een gegeven moment komt er een final design review. Betekent die review dat NSFSC en de Belgische spoorwegen het ontwerp van de Fyra hebben goedgekeurd?

De heer **De Leeuw**: Nee, daarvoor geldt nog steeds hetzelfde.

Mevrouw **Vos**: Gaat het dan alleen om verborgen gebreken of ook om andere zaken?

De heer **De Leeuw**: De leverancier blijft in deze contractvorm verantwoordelijk voor het functioneren van de trein. Dus ook de milestone van de final design review is een plausibiliteitstoets van de awarding authority.

Mevrouw **Vos**: De plausibiliteitstoets is dus een mijlpaal. Maar die is geen echte mijlpaal in de zin van: daarna kunnen we nooit meer terug?

De heer **De Leeuw**: Het ontwerp is dan in principe bevroren, tenzij later blijkt dat het ontwerp aangepast moet worden omdat de trein niet voldoet aan de eisen van het contract.

Mevrouw **Vos**: En in het contract staat dat AnsaldoBreda daarvoor verantwoordelijk is. Want je kunt van de mensen die moeten accorderen, niet verwachten dat zij alles zien. Dat hoeft ook helemaal niet, want uiteindelijk is AnsaldoBreda verantwoordelijk.

De heer **De Leeuw**: Ja, maar wij hebben natuurlijk wel – ik neem aan dat Onno Roelofs dat ook aangegeven heeft – design reviews uitgevoerd. Dat doe je, omdat het om grote, complexe projecten gaat waarbij vaak veel belangen spelen. Je wilt niet aan het eind geconfronteerd worden met allerlei zaken en risico's die opdoemen. Ik snap dat het in dit project misschien raar is om te zeggen dat je aan risicominimalisatie wilt doen. Daarom volg je het zo stringent op bij de leverancier, maar je gaat niet zijn werk doen. Je kunt ook niet zijn werk doen, want dan moet je er honderden mensen neerzetten.

Mevrouw **Vos**: De Fyra zou in België en Nederland moeten gaan rijden. Hoe waren de Belgische spoorwegen betrokken bij het ontwerp van de trein? Het moest ook voldoen aan hun eisen.

De heer **De Leeuw**: Op dezelfde wijze.

Mevrouw **Vos**: Maar zat je dan samen naar die ontwerpen te kijken? Deed je echt alles samen? Hadden ze soms andere eisen?

De heer **De Leeuw**: Nee, er was een verdeling in systemen. Vanwege efficiency wilden we voorkomen dat alles dubbel gedaan zou worden. De Belgische ingenieurs bekeken bijvoorbeeld het draaistel, de tractie of de specifieke Belgische veiligheidssystemen en Lloyd's of in die tijd nog NTC keek naar de andere systemen. Ik proef een beetje dat u erop doelt dat er wellicht dingen niet pasten in het ontwerp.

Mevrouw **Vos**: Nee, nee, nee, het gaat ons echt om de gebruikers van het systeem. Hoe werden zij erbij betrokken? De NMBS moet op een gegeven moment ook met die trein gaan rijden. Ik redeneer even vanuit het

perspectief van de machinisten en de conducteurs. Hoe werd de NMBS betrokken bij het ontwerp van die trein?

De heer **De Leeuw**: Wat er gebeurde, was dat er van alle zaken die ontworpen werden, met name van de cabine van de machinist – ik denk dat dat een mooi voorbeeld is – een mock-up werd gemaakt. Dat is een houten model op schaalgrootte met alle bedieningspanelen erin. Toen is een grote groep mensen van zowel NMBS als HSA, ook machinisten en functioneel leidinggevend van machinisten, op bezoek geweest. Zij hebben beoordeeld of wat zij zagen naar hun idee werkbaar was. Daar is men dus nadrukkelijk bij betrokken.

Mevrouw **Vos**: Die twee vervoerders, NMBS en HSA, hebben dus op een gegeven moment hun goedkeuring gegeven aan de ontwerpen die ze toen zagen.

De heer **De Leeuw**: Of zij expliciet toestemming of goedkeuring hebben gegeven, weet ik niet. We deden feitelijk een beoordeling van het ontwerp, een soort design review, alleen in een wat andere vorm en met nogal veel achterban erbij. De opmerkingen zijn meegenomen in het ontwerp. Ik weet ook niet of alle opmerkingen meegenomen zijn en of ze allemaal hetzelfde waren. Ik kan mij herinneren dat er bij deze trein links een heel grote remhendel zit. Dat wilde de Belgische remingenieur graag. De Nederlanders zijn gewend om met rechts te remmen, overigens niet bij alle internationale treinen die er rijden. Maar rechts remmen is vrij gebruikelijk in Nederland. Daar was wel een discussie over, maar zelfs de Belgische machinisten vroegen zich af of dat ouderwetse ding erin moest. Daar was discussie over, maar uiteindelijk is dat tot een punt gekomen: we zijn er, dat ding komt erin en dat zetten wij op die locatie neer.

Mevrouw **Vos**: Waar is die rem nu?

De heer **De Leeuw**: Die rem staat gewoon links.

Mevrouw **Vos**: Oké, links, aan de Belgische kant. Hoe oordeelt u over de ontwerpcapaciteiten van AnsaldoBreda?

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat AnsaldoBreda er heel aardig in geslaagd is om een ontwerp te maken. Maar ze hebben er veel te lang over gedaan. Wat mij opviel toen ik de eerste paar keer bij AnsaldoBreda was, was dat AnsaldoBreda mechanisch heel goed onderlegd was. Dat is ook niet zo raar want in Pistoia staat de oorspronkelijke fabriek van Breda en het mechanische deel van projecten werd vaak door Breda gedaan. Ik vond daar laboratoria waarin men allerlei heel ingewikkelde dingen kon testen die je niet bij elke leverancier ziet, omdat die vaak uitbesteed worden. In een later traject, toen bleek dat bepaalde zaken toch niet helemaal werkten of nog aangepast moesten worden, hadden wij veel te maken met de systeemingenieurs. Zij hebben echt goed werk geleverd. Per saldo denk ik dat het ontwerp heel aardig in elkaar zat, maar het heeft te lang geduurd.

Mevrouw **Vos**: Wat waren er de oorzaken van dat het zo lang duurde? Gaf AnsaldoBreda wel voldoende prioriteit aan dit project?

De heer **De Leeuw**: Het ligt een beetje aan de fases. Het heeft natuurlijk lang geduurd en in de verschillende fases speelden verschillende zaken. Wij hebben er weleens twijfels over gehad of hieraan de nodige prioriteit werd gegeven. Wij hadden op een gegeven moment reguliere meetings

met de directeur erbij en dan werd dat echt op tafel gelegd: toon nu eens aan waar de capaciteiten van je fabrieken aan besteed worden. Doordat ik dat geëscaleerd had vanuit mijn deelprojecten, kreeg ik dat natuurlijk te horen en werd dat op de agenda gezet. De vraag is alleen of het echt gebrek aan prioriteit was. Ik heb nooit zo goed kunnen duiden dat dat werkelijk aan de hand was.

Mevrouw **Vos**: Werd dat misschien ook veroorzaakt door de aanvullende wensen van Belgische of Nederlandse zijde?

De heer **De Leeuw**: Dat probeerde ik zo veel mogelijk te voorkomen.

Mevrouw **Vos**: Maar goed, als iets moet, dan moet het.

De heer **De Leeuw**: Dat klopt helemaal. Maar de wensen hebben wij ingebracht tijdens de ontwerpfase. Daarna is men gaan bouwen. Toen de treinen eenmaal reden – of het nu in het proefbedrijf of het testbedrijf was onder verantwoording van AnsaldoBreda of dat het de geleende treinen bij HSA waren – kwamen er langzamerhand vragen in de zin van: goh, kunnen wij dat toch niet op die manier doen? Maar dat was een paar jaar later. Op enig moment was er ook gewijzigde regelgeving. Toen moesten er wel degelijk andere voorwaarden gesteld worden.

Mevrouw **Vos**: Hoeveel van de vertraging is hierdoor verklaarbaar? Hoeveel van de vertraging snapt u niet, maar ligt ergens bij Ansaldo-Breda? Kunt u dat inschatten?

De heer **De Leeuw**: Die vraag hebben wij ons gedurende het hele project gesteld. Wij wilden continu weten wat de autonome vertraging van AnsaldoBreda was, dus niet met externe factoren als oorzaak, zoals zij stelden. Daar hebben wij op delen wel op ingezoomd. Wij hebben dat geanalyseerd. Maar uiteindelijk is die discussie nooit finaal gevoerd. Die is steeds geparkeerd, omdat er uiteindelijk een eindafrekening zou zijn van de boetebedragen. Want die hingen aan die vertraging vast. Daar is nooit een finale discussie over gevoerd of beoordeling van geweest.

Mevrouw **Vos**: Zijn er nog stappen ondernomen om de vertraging in de ontwerpfase te beperken?

De heer **De Leeuw**: Ja. Geïnitieerd door discussies die ik in mijn stuurgroep had, hebben wij op enig moment een extern bedrijf laten kijken naar de planningscapaciteiten van AnsaldoBreda. Ik wilde bekijken of hun planningen wel feasible, maakbaar, waren. Wij hebben ook steeds aangedrongen op maatregelen om dingen parallel te doen. Op enig moment is besloten om de treinen alvast de fabriek van Pistoia te laten verlaten en om op een andere locatie de verdere productie daaraan te doen om ervoor te zorgen dat het niet «opstokte» in de locatie in Pistoia. Daar zult u later nog wel nadere vragen over stellen. We hebben dus op allerlei momenten in het project geprobeerd om in overleg met Ansaldo-Breda mitigerende maatregelen te bedenken om toch maar zo snel mogelijk zaken voor elkaar te krijgen.

Mevrouw **Vos**: Dat werd geprobeerd, maar het is niet gelukt. Hoor ik u dat ook zeggen?

De heer **De Leeuw**: Soms wel, soms niet, maar per saldo heeft het veel te lang geduurd.

Mevrouw **Vos**: Was de planning van een jaar voor de ontwerpfase niet veel te ambitieus voor dit project?

De heer **De Leeuw**: Ja.

De **voorzitter**: Ik zat nog even na te denken over de vertraging. Is het steeds niet helder geweest wat de verdragingsaspecten waren? Was steeds niet duidelijk wat de autonome vertragingen waren en wat er op een andere manier ontstaan is? Is dat niet vreemd?

De heer **De Leeuw**: Eigenlijk begrijp ik uw vraag niet helemaal. Wat bedoelt u met «is dat niet vreemd»?

De **voorzitter**: Wij zijn er eigenlijk nooit achter gekomen hoe het zat met die vertraging. Wat was nou de autonome vertraging en wat kwam door andere factoren? Had u het daarover?

De heer **De Leeuw**: Wij hebben dat aan de zijde van de awarding authority wel geanalyseerd om onze positie te bepalen, uiteraard ook met AnsaldoBreda zelf. Kun je deze vertraging aan een bepaalde oorzaak toerekenen? AnsaldoBreda probeerde de vertraging natuurlijk te liëren aan externe oorzaken die volgens het contract op ons bordje zouden komen. Wij wilden daarom heel graag weten wat de autonome vertraging was en dus welke oorzaken er waren bij AnsaldoBreda onder hun verantwoordelijkheidsgebied, in hun fabriek en met hun onderleveranciers. Dat is lopende het project steeds aan de orde geweest, afhankelijk van de fase en de externe factoren die speelden.

Ik kan mij herinneren dat wij in 2005 een discussie hadden over vertragingen. Die begon eigenlijk al in februari. De ontwerpfase was vertraagd. De start van de productie was vertraagd ten opzichte van de planning die in het contract stond. Daar sprak ik met Fanucci over. Ik zei tegen hem: ik wil dat jij een nieuwe planning levert, want het is vertraagd. Daar heb ik ook in de stuurgroep overleg over gevoerd. Eind maart, 30 of 31 maart, zijn er mensen van de directies op bezoek geweest in Italië. Toen heeft de directeur van AnsaldoBreda nog verklaard: er is geen vertraging, en als die er wel is, halen we die in. Maar toen ik bij de projectleider kwam, zei ik: er is wel vertraging en dus wil ik nieuwe plannen. Uiteindelijk is die planning geleverd. Dat was de eerste echte nieuwe planning na het contract. Er is wel een tusserversie geweest, maar deze nieuwe planning is mij op 20 juni 2005 toegestuurd. Op de planning stond overigens de datum 30 mei, maar die is mij pas op 20 juni toegestuurd, 's avonds per e-mail. Ik denk dat u begrijpt waarom ik daar zo nadrukkelijk op terugkom.

De **voorzitter**: De planning over de vertraging was dus ook vertraagd.

De heer **De Leeuw**: Ik heb toen gelijk per brief mitigerende maatregelen gewenst. Ook stond in die brief dat zij die er volgens contract bij zouden moeten leveren. Ik wilde de redenen weten. De redenen waren dat de nieuwe spoorweg er per 1 januari 2005 wel was, maar dat ATB, de STM waar ik het net over had, niet op de markt verkrijgbaar was. Toen heb ik gezegd: volgens het contract zijn dat twee externe factoren, die aan appendix 4 vasthangen als aanname voor de planning; ik wil graag een planning zonder die volgens AnsaldoBreda opgenomen vertraging als gevolg van die externe factoren. Ik wilde de eigen planning van de autonome processen van AnsaldoBreda weten. Die hebben ze op 20 juli gestuurd. Toen bleef er een vertraging over van zeven maanden.

De **voorzitter**: Over de vertragingen hebben wij ook gesproken met de heer Roelofs. Hij zei dat hij op een bepaald moment zijn zorgen uitte over die vertraging en over de plannings, maar dat hij daar in de stuurgroepvergadering eigenlijk niet zo veel van terugzag. Op een bepaald moment heeft hij zich een beetje beklagd over feit dat hij, wat hij aangaf als een zorgpunt, namelijk vertraging in het begin, niet terugzag omdat dat bij de stuurgroep al voldoende bekend was. Hij las er in ieder geval niets van terug.

De heer **De Leeuw**: Dit hebt u mij in het voorgesprek ook voorgelegd. Daarom heb ik uitgezocht wat er in die periode precies gebeurde in volgorde van tijd. In onze projectgroep hadden wij allemaal zorgen over de planning. Het ging daarbij niet alleen om de heer Roelofs, maar ook om de andere leden van het project. Dat weet ik zeker. Het was bij mijn stuurgroep bekend dat er vertraging optrad. Dat heb ik ze ook gemeld. Hoe dat in de verslaglegging terecht is gekomen, weet ik niet. Misschien werd dat ook niet elke maand exact vermeld. Mijn opdracht was: zorg voor een planning volgens het contract. En daarbij: zorg dat de autonome vertraging bekend wordt.

De **voorzitter**: Had u dan doorzettingsmacht om ervoor te zorgen dat er ook wat gebeurde of was het alleen maar ...

De heer **De Leeuw**: Er waren eindeloze discussies. Het was natuurlijk heel moeilijk omdat de CEO van AnsaldoBreda eind maart tegen de directeurs van NMBS en NSFSC en waarschijnlijk ook HSA – ik weet niet precies wie er waren – had gezegd dat er geen vertraging was. Maar er was wel vertraging en ik wilde een planning. Uiteindelijk heb ik die planning in juni gekregen.

Mevrouw **Vos**: We gaan door met de fase van het bouwproces. We hebben wat vragen over de productie van de Fyra. De kwaliteitsinspecteurs van de Belgische spoorwegen en van Lloyd's volgden het proces. Wij hebben vanochtend de heer Jonkers en de heer Roelofs gehoord. Die inspecteurs hebben op allerlei momenten na een keuring hun handtekening gezet. Wat is de betekenis van die handtekening van de kwaliteitsinspecteurs?

De heer **De Leeuw**: Ik weet nog dat ze een stempel gemaakt hebben met de letters NONO. Ik weet niet meer precies wat die afkorting betekende, maar er zat in ieder geval «no objection» in, dus geen bezwaar om verder te gaan met de productie. Dat was een manier om het af te vinken.

Mevrouw **Vos**: Wat is in dit geval het verschil tussen een witness point en een holding point?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet in hoeverre dat vanmorgen toegelicht is, maar in het productieproces van AnsaldoBreda bevinden zich allerlei werkbeschrijvingen en kwaliteitsdocumenten over de manier waarop het werk gedaan moet worden. Die heeft AnsaldoBreda allemaal voorgelegd aan de inspecteurs. De inspecteurs zeiden op welk moment ze wilden langskomen en waar ze wilden kijken. Dat deden ze door het aangeven van die zogenaamde witness en holding points. De leverancier moest bij al die punten aangeven dat ze gingen komen, bijvoorbeeld in de week voorafgaand aan de volgende week of 's ochtends dat er 's middags iets zou aankomen. Dat lag een beetje aan de afspraken in detail. Als er een witness point was en de inspecteur er niet was, mocht men doorgaan. Als

er een holding point was, mocht men niet zomaar doorgaan, tenzij de inspecteur expliciet aangaf dat hij er niet bij zou zijn en dat ze door mochten gaan.

Mevrouw **Vos**: Als er een heleboel witness points waren en er toevallig geen inspecteurs waren, gingen ze dus gewoon door met het productieproces. Maar dan is het dus mogelijk dat de kwaliteitsmanager zaken miste.

De heer **De Leeuw**: Het waren sowieso steekproefinspecties.

Mevrouw **Vos**: Als ze akkoord gingen en een handtekening zetten, gingen ze dan akkoord met de geleverde productiekwaliteit?

De heer **De Leeuw**: Ze gingen akkoord met het feit dat er uitgevoerd was conform de werkbeschrijving. De Italianen noemden dat een manufacturing and inspection plan, een MIP. Daar gingen ze in principe mee akkoord. Dat was een soort procescontrole. Maar men was niet voor niks ter plekke. Men keek ook wel degelijk naar de materie zelf. Daar kwamen dan vaak opmerkingen over: goh, waarom doe je dit nu zo et cetera. Op die manier ontdekte men ook afwijkingen, de zogenaamde non-conformities. Die werden heel vaak tijdens die inspecties gevonden.

Mevrouw **Vos**: Zo'n krabbel betekende dus: het is gedaan volgens het boekje, maar dat betekent nog niet dat het goed is. Daar kwam je dus achter tijdens zo'n inspectie.

De heer **De Leeuw**: Op het moment dat je een inspectie deed en merkte dat er iets niet in orde was, wilde je dat de leverancier een non-conformity report schreef. Sterker nog, je ging er eigenlijk vanuit dat de eigen kwaliteitsafdeling dat geschreven had. Als dat er niet was en je het er niet mee eens was, moest je afdwingen dat er een non-conformity rapportage zou komen. Want die ging met dat product mee tot aan het eind.

Mevrouw **Vos**: De vraag is dus of je van alles wel een non-conformity rapportage hebt. Vanochtend hoorden wij van de heer Jonkers ook dat ze vaak uitnodigingen kregen voor de inspecties als ze net terug op weg naar Nederland waren en dat ze dus veel van die witness points hebben gemist. Hebt u het idee dat uw kwaliteitsinspecteurs genoeg inzicht hebben gehad in de productie om die bouw goed te kunnen volgen?

De heer **De Leeuw**: Er is in het begin een werkwijze afgesproken en die is uitgevoerd. Dan ga je als het ware een mate van inspectie van hun eigen kwaliteitssysteem opzetten. Het is mogelijk dat daar zaken zijn gebeurd zoals het niet op tijd aanwezig kunnen zijn. Of de leverancier dat nou met voorbedachten rade regelde, weet ik niet. Dat kan. Ik kan mij herinneren dat wij weleens een discussie erover voerden dat zij vroegtijdiger moesten melden. Dat waren ook de momenten waarop ik intervenieerde en ervoor zorgde dat dit op de agenda kwam. Dan probeerde de kwaliteitsdeelprojectleider of ikzelf bij mijn counterpart af te dwingen dat de afspraken over die keuringen eerder gemaakt werden. Dat is zeker gebeurd, maar we hebben ook geprobeerd om maatregelen te nemen zodat dit minder zou gebeuren.

Mevrouw **Vos**: De heer Roelofs zei echter dat het schier onmogelijk was om alles te controleren. Dat is aangetoond, omdat er verschillen zitten tussen treinen. Daar hebben wij het vanochtend uitgebreid over gehad. De

heer Meerstadt zei ook dat de kabels in de ene trein daar liggen en in de andere trein daar. De heer Roelofs zei dat dat komt omdat je niet alles kunt controleren.

De heer **De Leeuw**: Je doet geen 100% keuring. Dat kan ook niet.

Mevrouw **Vos**: Maar de mannen van Lloyd's controleerden jarenlang. Hoe kan het dat zij tijdens die jarenlange controles niet zagen wat er bij een analyse in 2013 wel uitkwam? Was die controle in 2013 dan zo veel uitvoeriger?

De heer **De Leeuw**: Ten eerste kun je niet alles zien als je een steekproefcontrole doet. U refereerde net aan wat de heer Roelofs gezegd heeft. Ten tweede weet ik niet op welke specifieke keuringsresultaten uit 2013 u precies doelt. Ik heb horen zeggen dat de luchtleidingen of de persdrukleidingen bij de ene trein links lagen en bij de andere rechts. Dat zou mij zeer verbazen. Ja, dat zou me echt zeer verbazen, want dat had gezien moeten worden op enig moment, ook later nog. Er zullen zeker ook details ...

Mevrouw **Vos**: Door wie had dat gezien moeten worden?

De heer **De Leeuw**: Dat had het inspectieregime van ons wel gezien, of het nu was tijdens de productie of tijdens de PTLF-keuringen. Als het om dergelijke grote zaken gaat, had je die kunnen zien. Dat kan niet anders. Ik heb de afgelopen dagen wel over zitten nadenken hoe je dit kunt zeggen. Het is wel zo dat deze trein uit twee halve treinen bestond. Als je die naast elkaar zet met de neuzen naar je toe – het waren exact dezelfde treinen – en als je er dan één trein van maakt, zet je de andere daar aan de andere kant tegenover. Als je door de trein kijkt, zie je dat alles wat in de eerste vier rijtuigen links zit, bij de volgende rijtuigen rechts zit. Ik weet niet of daarop bedoeld wordt. Ik ken wel andere voorbeelden uit 2013. Op bepaalde locaties werd er bij een trein de ene keer een bepaalde kabelboom voor iets langs gelegd en bij de andere achter iets. Ik kan mij herinneren dat de mensen van NS-taskforce die toen die keuringen hebben gedaan, mij zo'n voorbeeld hebben voorgehouden. Wij hebben toen ook gezegd: ja, dat is anders, maar het is de vraag of dat ernstig is. Heb je er last van tijdens het onderhoud? Heb je er last van bij het functioneren van de trein? Hoe erg is het?

Mevrouw **Vos**: Zegt u nu dat alle punten die er in 2013 uit zijn gekomen, gezien hadden moeten worden door uw kwaliteitscontroleurs, maar dat wat geconstateerd is, niet erg is?

De heer **De Leeuw**: Nee, dat zeg ik niet. Ik zeg twee dingen. Je kunt niet alles zien, omdat je geen 100%-controle doet maar een steekproefcontrole. Ik ging ook even in op uw opmerking dat er naderhand bepaalde dingen gezien zijn. Ik heb natuurlijk ook geluisterd naar wat hier de afgelopen weken over gezegd is. Er werd bij een aantal dingen een zodanig beeld geschetst over bepaalde componenten van de trein, dat ik mij niet voor kon stellen dat die zo compleet anders zouden liggen. Ik ben overigens niet betrokken geweest bij die controles in 2013.

Mevrouw **Vos**: U bedoelt bij die controles in 2013, dus toen de treinen van de baan zijn gehaald en al die fouten alsnog geconstateerd werden.

De heer **De Leeuw**: Ik ben niet bij de keuringen geweest of het zichten van de trein. Dat heeft NS-taskforce gedaan na het uit dienst nemen van de treinen.

Mevrouw **Vos**: Maar u was wel betrokken bij de permission to leave factory.

De heer **De Leeuw**: Ja, ik was er niet altijd bij, maar af en toe wel.

Mevrouw **Vos**: Daar komen wij zo meteen nog op. Heel belangrijk is het kwaliteitsmanagementsysteem van AnsaldoBreda. Er zijn veel fouten en andere zaken aan de orde geweest. Functioneerde dat systeem naar uw indruk voldoende?

De heer **De Leeuw**: Het ligt er een beetje aan naar welke aspecten je kijkt. Het kwaliteitsmanagementsysteem beslaat heel veel aspecten van .. .

Mevrouw **Vos**: ... op de uitvoering.

De heer **De Leeuw**: De productie bedoelt u?

Mevrouw **Vos**: Wij hebben vanochtend gehoord dat het op papier voldeed. Maar dat is nog wat anders dan ...

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat het in grote lijnen wel voldeed, als ik er nu naar kijk. Er waren wel met regelmaat discussies over de mate waarin men zich hield aan de eigen procedures. Ik kan mij herinneren dat het op enig moment ging over de inzetbaarheid van medewerkers. Je moest goed opletten dat bepaalde soorten medewerkers gekwalificeerd waren voor hun activiteiten. Met name de inspecteurs en de deelprojectleider kwaliteit moesten erg veel inspanningen doen om de zaak onder de aandacht te brengen bij AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: De heer Jonkers zei vanochtend dat het kwaliteitsmanagementsysteem op papier in orde was, maar dat de uitvoering niet goed was. Onderschrijft u dat?

De heer **De Leeuw**: Ik heb net al gezegd dat dat zijn woorden zijn voor wat ik net op een iets andere manier zei.

Mevrouw **Vos**: De heer Jonkers zei ook dat er al verder werd gebouwd aan de serieproductie toen de tests nog bezig waren en nog niet alle tekeningen af waren. Daarover hebben we net ook al even discussie gevoerd. Wist u dat ze al verdergingen terwijl de tekeningen ...

De heer **De Leeuw**: Even nog een keer. Wat werd er gezegd?

Mevrouw **Vos**: De heer Jonkers zei: ze gingen al verder met de serieproductie toen nog niet alle tekeningen af waren. Degenen die de treinen in elkaar moesten zetten, hadden dus nog geen tekeningen om verder te gaan. Wist u dat?

De heer **De Leeuw**: Zei hij dit in algemene zin of waren er voorbeelden van waar dat gebeurde?

Mevrouw **Vos**: In de beginfase letten zij daarop en toen zagen zij dat ze op een gegeven moment aan het bouwen waren zonder tekening.

De heer **De Leeuw**: Ik kan onderschrijven wat hij gezegd zou hebben, namelijk dat er geproduceerd is zonder dat alles klaar was.

Mevrouw **Vos**: Dat zei hij in een ...

De heer **De Leeuw**: Ik zeg nu «alles klaar was» en daarom stel ik die vraag ook. Volgens mij was dat niet in algemene zin zo, maar is dat wel in de opstartfase van de cascobouw aan de orde geweest.

Mevrouw **Vos**: Welke consequenties hebt u daar als algemeen projectmanager aan verbonden?

De heer **De Leeuw**: Wij hebben de productie niet echt stop kunnen zetten.

Mevrouw **Vos**: Had dat moeten dan?

De heer **De Leeuw**: Nou, dat hoefde niet zozeer, want de controles op de gereede producten zijn wel gedaan op basis van de werkbeschrijving, de manufacturing and inspection plans. Uiteindelijk heeft men dus wel de eindkeuringen kunnen doen van hetgeen er toen geproduceerd is. Daar hebben wij het toen bij gelaten.

Mevrouw **Vos**: Het ging destijds echter niet helemaal volgens de regels van het spel, namelijk dat je pas een trein in elkaar gaat schroeven als je een werktekening hebt.

De heer **De Leeuw**: Ik zou niet willen stellen dat dit algemeen gold, maar er zijn wel voorbeelden van zaken waarbij dat voorgekomen is.

Mevrouw **Vos**: Bij een NS-delegatie zat ook de heer Van As. Hij was toen directeur van NedTrain. Hij kwam in 2006 en 2009 de fabrieken van AnsaldoBreda bezoeken. Hij zou toen gezegd hebben dat er nooit een goede trein uit deze fabriek zou kunnen komen. Stemde dat overeen met uw eigen indruk van die fabrieken van AnsaldoBreda?

De heer **De Leeuw**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Waarom niet? Waar zat het verschil?

De heer **De Leeuw**: Eerst en vooral heeft hij dat niet tegen mij gezegd. Ik geloof dat hij dat naderhand in een boek geschreven heeft. Nee, dat was toen niet mijn indruk. Als wij er met z'n allen van overtuigd waren dat er geen fatsoenlijk product uit zou komen, hadden we met z'n allen aan de bel getrokken.

Mevrouw **Vos**: Dat was dus zijn indruk, maar niet de indruk van de mensen van uw team.

De heer **De Leeuw**: Wij hadden heel veel moeite om AnsaldoBreda te laten doen wat ze moesten doen. In die periode speelde met name de tijdigheid een rol. De tijdigheid was in die jaren eigenlijk het belangrijkste thema. Wij hadden allemaal het idee dat het tot een goed product zou moeten kunnen leiden op dat moment.

Mevrouw **Vos**: Maar het ging om meer dan de tijdigheid van het project, want van de kwaliteitsinspecteurs kreeg u wekrapportages waarin heel vaak kritische signalen stonden over de bouw en de kwaliteit. Het

voorbeeld van bouwen zonder tekeningen stond erin. Openstaande punten die niet goed of helemaal niet werden opgelost stonden daar ook in. Verder bleek dat er weinig voortgang te zien was. Wat deed u met die signalen? Welke consequenties verbond u daaraan?

De heer **De Leeuw**: Er waren verschillende soorten signalen. In eerste instantie werden die door de deelprojectleider kwaliteit opgepakt. Dat werd met het kwaliteitsmanagement van AnsaldoBreda besproken.

Mevrouw **Vos**: Was dat de heer Heisen?

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Gingen die mannen dan met elkaar praten?

De heer **De Leeuw**: Ze probeerden oplossingen te vinden, zodat met name de afwijkingen die ontstonden, bijvoorbeeld non-conformities, zo snel mogelijk afgehandeld zouden worden. Als je een hele hoos van die dingen hebt staan, dus lijsten vol, wordt het op een gegeven moment onbeheersbaar. De non-conformities kun je op een paar manieren afronden. De ene manier is: hier moet je iets veranderen aan het ontwerp. Het kan ook zijn dat je zegt: er is een productiefout gemaakt. Dan moet je er vooral voor zorgen dat die niet nog een tweede keer voorkomt. Of je zegt: dit is niet zo erg, dat kunnen we laten zitten. Dat werd dan bevestigd door de afdeling engineering van AnsaldoBreda. De productie kwam op dat moment op stoom. Er waren toen erg veel non-conformities. Uiteindelijk heeft AnsaldoBreda later – ik weet niet precies wanneer – op ons aangegeven specifiek actie ondernomen om de non-conformities zo snel mogelijk te behandelen. Anders was je product al zo ver gereed, dat je sommige dingen misschien niet eens meer kon wijzigen. Er is toen wel actie ondernomen om dit sneller te doen. Zoals met heel veel dingen in dit project gebeurde ook dit met hangen en wurgen.

Mevrouw **Vos**: Je had wekrapportages. Daar zat ook een management-samenvatting bij. Er waren ook maandrapportages. Deelde u die met de stuurgroep, dus met de heer Döbken en de heer Meerstadt?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet meer helemaal goed wat de verdeling was. Dit soort stukken werd vrij breed verspreid. Die werden zowel naar NMBS als naar Dublin gestuurd. Dat weet ik zeker.

Mevrouw **Vos**: Maar wat gebeurde er met de integrale wekrapportages van onder andere de heer Jonkers met al die problemen en uitroeptekens erin?

De heer **De Leeuw**: Dat weet ik niet zeker. Ik zou moeten checken hoe wij daar in de logistiek mee omgingen. Er werd vrij veel doorgezonden naar de verschillende partijen.

Mevrouw **Vos**: Maar u was de algemene projectmanager. U was het trechterpunt van beneden naar boven. Dan moet u dit toch wel weten?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet zeker of wij in die periode alles altijd een-op-een doorstuurden naar een vaste verdeellijst. Dat zou ik moeten checken aan de hand van het e-mailverkeer, want dat werd per e-mail gedaan. U vraagt ook naar mijn stuurgroep. Daar werd altijd over de kwaliteit gerapporteerd. Bijzondere zaken werden gerapporteerd. Daar

werd besloten of er geëscaleerd moest worden. Dat was wel onderdeel van de rapportage aan de stuurgroep.

Mevrouw **Vos**: De stuurgroep werd dus op de hoogte gehouden van de problemen die er waren met de kwaliteit en van het bouwen zonder tekeningen. Wist de stuurgroep tot op dat niveau hoe het eraan toeging in de fabriek?

De heer **De Leeuw**: Ik kan niet zeggen tot welk detailniveau dat bekend was bij de stuurgroep. Er vond naast het stuurgroepoverleg erg veel overleg plaats. Ik had veel contact met NSFSC. Daar werd de aanpak van zaken doorgesproken. Er werd wel veel gecommuniceerd over de bevindingen. Overigens lagen de weekrapporten zeker in Ierland.

Mevrouw **Vos**: De weekrapporten lagen dus in Ierland. Was de vervoerder HSA op de hoogte van de zorgen op de werkvloer?

De heer **De Leeuw**: Ik weet dat niet zeker, want dan gaat het weer over de verdeellijsten. Maar ik vermoed dat de HSA daar niet direct bij betrokken was.

Mevrouw **Vos**: Vindt u dat HSA op de hoogte had moeten worden gehouden?

De heer **De Leeuw**: De productie van de treinen werd gemanaged door de deelprojectleider kwaliteit met zowel de NMBS als de mensen van Lloyd's. Daar speelde HSA geen rol in. HSA was zijn eigen operatie aan het voorbereiden. Dat zijn de keuzes die toen gemaakt zijn.

Mevrouw **Vos**: HSA was de eigen operatie aan het voorbereiden. HSA was dus met andere zaken bezig, maar niet zozeer met de kwaliteit van de treinen op het niveau van de fabriek.

De heer **De Leeuw**: Nee. Dat klopt. Dat was ook niet voorzien.

Mevrouw **Vos**: Was de heer Van Dijk gealarmeerd? Hij moest de treinen uiteindelijk kopen.

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet of hij gealarmeerd was. Uiteindelijk hebben wij maatregelen genomen, de deelprojectleider kwaliteit op zijn niveau en ik op het mijne, om ervoor te zorgen dat een aantal zaken zou veranderen. Wij zagen dat allerlei zaken leidden tot non-conformities en wij hebben ervoor gezorgd dat die opgelost werden. Wij losten die niet zelf op, maar zorgden ervoor dat AnsaldoBreda dat deed. Ik ken de precieze aantallen niet, maar op enig moment waren er honderden non-conformities.

Mevrouw **Vos**: 500.

De heer **De Leeuw**: Die lijst is uiteindelijk sterk gereduceerd.

Mevrouw **Vos**: 250.

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet op welke trein u doelt of op welke periode. Wij hebben er in ieder geval voor gezorgd dat ze sterk gereduceerd zouden worden.

Mevrouw **Vos**: Wij hebben dat vanochtend een «zak vol onvervulde beloftes» genoemd. Ik weet niet of u dat hebt gehoord.

De heer **De Leeuw**: Nee.

Mevrouw **Vos**: U was de hele tijd met Ansaldo in gesprek over non-conformities, over dingen die nog moesten gebeuren. Wij hebben vanochtend van de heer Jonkers gehoord dat dit wel aangekaart werd, maar dat het heel vaak niet werd opgelost. Je sleepte de onopgeloste problemen als het ware mee door het project heen.

De heer **De Leeuw**: Dat klopt. Dat komt volgens mij ook overeen met wat ik net zei. Op een gegeven moment is er wel degelijk een actie geweest. Volgens mij was dat in de periode 2008/2009; dat gok ik. Toen is er heel veel aandacht besteed aan het oplossen van die open items, de non-conformities. Het resterende deel kwam uit bij de PTLF-keuringen.

Mevrouw **Vos**: En dat was een flink deel, zei de heer Jonkers vanochtend. De problemen die hij al veel eerder zag, zag hij weer opduiken op het moment dat de trein gekeurd moest worden om de fabriek te verlaten.

De heer **De Leeuw**: Dat klopt. Toen is er ook weer heel veel aandacht besteed aan de non-conformities. Uiteindelijk zijn de keuringen geëindigd met een lijst van zaken die nog gedaan moesten worden. Daar stonden ook enkele non-conformities op. Ik heb niet meer nagekeken welke verhouding er was tussen de aantallen, maar er waren open items bij de PTLF-keuringen.

Mevrouw **Vos**: De heer Jonkers zei: Ik had die trein de fabriek niet laten verlaten met zo veel open items. Wat vindt u daarvan?

De heer **De Leeuw**: Daar hoort volgens mij enige uitleg bij over PTLF en hoe wij dat op dat moment zagen. PTLF betekent letterlijk «permission to leave factory». Dat lijkt dus een heel fysieke daad, maar er zaten in het kader van het kwaliteitssysteem en ook contractueel gevolgen aan, namelijk betalingen en dat soort zaken. Het was dus een heel belangrijke milestone.

Mevrouw **Vos**: Mijlpaal.

De heer **De Leeuw**: Toen de eerste twee, drie treinen er kwamen – ik was overigens op dat moment niet aan boord, maar ik weet wel ongeveer hoe dat gegaan is – waren er enorme lijsten met open items. Sterker nog, in trein 1 zat nog niet eens een interieur of stoelen. Hij werd gewoon als testtrein gebruikt, want de typetesten moesten gedaan worden. In trein 2 zat al het interieur en trein 3 zat redelijk vol. Die treinen hebben wel een PTLF-keuring ondergaan, pro forma, maar ze hebben nooit het predicaat «PTLF-keuring geslaagd» gekregen. Die treinen hebben de fabriek verlaten, de typetests zijn hier in Nederland gedaan en vervolgens zijn ze weer teruggegaan. Later, ik denk vanaf trein 4 of hoe dat toen precies ging, hebben we heel veel keuringen laten doen. Uit de PTLF-keuringen bleken heel veel open items en we hebben tegen AnsaldoBreda gezegd: die gaan het PTLF-predicaat niet krijgen, tenzij jullie nog heel veel van die open items oplossen. Maar dat was op dat moment losgekoppeld van de locatie waar de treinen stonden.

Mevrouw **Vos**: Ze hebben dus wel de fabriek verlaten in Italië, maar officieel hebben ze de fabriek niet verlaten, omdat ze naar een Nederlandse fabriek gingen en daar dan alsnog zonder PTLF-keuring stonden?

De heer **De Leeuw**: Ze mochten wel verslept worden en dat had een aantal redenen. Er moesten nawerkpakketten uitgevoerd worden, omdat er uit de typetesten allerlei engineeringwijzigingen waren voortgekomen die doorgevoerd moesten worden. Dat betrof een pakket aan wijzigingen, dat ze op enig moment volgens mij ook «PTO-package» noemden. De productie in de fabriek in Pistoia moest doorgaan, want er kwamen treinen achteraan. Op welk moment moest je die wijzigingen invoeren in de productie? Toen hebben ze gekozen om een productielocatie in Piacenza te gaan gebruiken en zijn er ook treinen daar naartoe geslept, waarop daar een heleboel treinen zijn afgebouwd. Daar zijn dus een hele hoop non-conformities en open items verholpen. Ook de package waar ik het net over had is daar doorgevoerd. Hetzelfde geldt voor de treinen die in Amsterdam stonden. Ze hebben als het ware Amsterdam gebruikt als een soort eigen productielocatie. Dat vonden wij op dat moment een goede keuze, om zo het geheel te optimaliseren qua productielocatie.

Mevrouw **Vos**: Had Denemarken niet hetzelfde gedaan? De Denen zaten toch ook maar te wachten op de IC4's en hebben uiteindelijk besloten om de boel dan maar naar Denemarken te verslepen om ze daar af te maken. Dat was een jaar daarvoor ook gebeurd. Is dat niet precies hetzelfde? Daar zijn de Denen niet gelukkig van geworden.

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet wat de Denen precies gedaan hebben. Wij hebben in ieder geval de treinen toen nog niet afgenomen.

Mevrouw **Vos**: Niet PTO afgenomen?

De heer **De Leeuw**: Nee, inderdaad.

Mevrouw **Vos**: Maar ze stonden al wel in Nederland.

De heer **De Leeuw**: Een aantal stond in Nederland.

Mevrouw **Vos**: Ondanks het feit dat ze dus die zogenaamde permission to leave factory-mijlpaal niet gehaald hadden?

De heer **De Leeuw**: Klopt, want wij vonden dat ze daarvoor nog niet voldoende af waren. Sterker nog, NSFSC heeft altijd het standpunt gehanteerd, overigens met de steun van NMBS, dat deze treinen in principe alleen maar zouden worden overgenomen zonder open items. Dat is altijd het uitgangspunt geweest van het gehele project.

Mevrouw **Vos**: Ik kom daar zo meteen nog op. Ik ga u nog even een aantal andere vragen stellen over de koopovereenkomst. Daarin zijn de eisen vastgelegd waaraan de treinen moeten voldoen. Een groot deel daarvan waren functionele eisen. U hebt net uitgelegd wat een functionele eis is. Stel nu dat er een meningsverschil was tussen het projectteam van AnsaldoBreda over de verdere invulling van die eisen, bijvoorbeeld over de kwaliteit van de afwerking, en die van NSFSC, van u. Had u ingeval van een meningsverschil, bijvoorbeeld over de afwerking, de mogelijkheid om uw wensen aan AnsaldoBreda op te leggen of moest u het eigenlijk aan AnsaldoBreda overlaten?

De heer **De Leeuw**: Over het algemeen was redelijkerwijs vastgelegd in het kwaliteitshoofdstuk van het contract, de zogenaamde QAAT, Appendix 3, hoe daarmee om te gaan, zowel procesmatig als in de specificaties over hoe bepaalde afwerkqualiteiten moesten zijn. Dat heeft met name op het laatst, toen het over de afwerking ging van bijvoorbeeld het interieur, tot heel veel discussie geleid. Dat is een voorbeeld waarbij we ook de gebruiker HSA betrokken hebben. De klanten van HSA zouden immers in die treinen gaan zitten. We vroegen hen: kom mee kijken hoe we dit moeten beoordelen. Toen is er een soort fotoboek gemaakt als oplossing, om aan te geven op basis van welke criteria de kwaliteitsafdeling van AnsaldoBreda zou moeten keuren en op basis waarvan ze dus ook de trein aan ons zouden moeten aanbieden. Dan zouden wij op basis van dezelfde criteria onze inspecties doen. Dus ja, er was discussie, maar we hebben in dit voorbeeld een modus gevonden om toch een bepaalde kwaliteit te kunnen afdwingen.

Mevrouw **Vos**: Maar had, als ik het gewoon zwart-wit vraag, AnsaldoBreda het laatste woord in de definitie van wat kwaliteit is, of had NSFSC het laatste woord?

De heer **De Leeuw**: Ik kan daar niet eenduidig op antwoorden, want wij hebben nooit treinen definitief overgenomen. Als er discussie was, stonden die punten op de lijst van open items. Die finale discussie heeft nooit plaatsgevonden, dus is daar ook geen uitkomst van. Als wij vonden dat iets niet kon en AnsaldoBreda vond dat het wel kon, stond het op een lijst. We hebben nooit treinen definitief overgenomen. Tot dat moment is het nooit gekomen.

Mevrouw **Vos**: U hebt nooit definitief treinen overgenomen?

De heer **De Leeuw**: We hebben nooit een PTO gehad, een preliminary take-over.

Mevrouw **Vos**: Daar komen we straks op.

De heer **De Leeuw**: Sterker nog, daarna komt nog een FTO, een final take-over, na twee jaar.

Mevrouw **Vos**: Die is er nooit gekomen. Had u voldoende sturingsmogelijkheden om ervoor te zorgen dat AnsaldoBreda een trein van voldoende kwaliteit zou bouwen?

De heer **De Leeuw**: Zoals ik net al zei. We hadden deelprojecten zitten op de verschillende aspecten, of het nu de techniek was, het ontwerp of naderhand de kwaliteitsinspecties. Er zijn keuzes gemaakt om daar op een bepaalde manier mee om te gaan in het kader van een turnkeyovereenkomst. We hebben bij het ontwerp bepaalde onderwerpen of bepaalde systemen als speerpunt gedefinieerd, dat wil zeggen dat die nadrukkelijker in de diepte beoordeeld zouden worden. In de productie zijn steekproefcontroles gedaan. Daar hebben we het net over gehad. Dat is steeds uitgangspunt geweest van het project en dat is ook blijvend gehanteerd. Op die manier is er gewerkt. Dat was ook mijn opdracht.

Mevrouw **Vos**: Ik vraag dat, omdat de heer Jonkers het vanochtend had over «het showtje». Hij zei dat bij het bezoek van een leidinggevende de witte handschoentjes werden aangetrokken en de helmpjes opgezet, alleen maar voor de duur van het bezoek door de top.

De heer **De Leeuw**: Ik kan mij nog wel herinneren dat er een keer gezegd is dat het op die manier gebeurde. Ik kan mij zelf geen witte handschoentjes herinneren. Het is overigens in het algemeen zo dat een bedrijf zich altijd voorbereidt als er directeurs komen. Ik kan me specifiek die witte handschoenen echt niet herinneren. Het feit dat dit genoemd wordt, geeft echter wel aan dat er zorgen waren over de mate waarin AnsaldoBreda het eigen kwaliteitssysteem serieus nam. Dat kan ik onderschrijven.

Mevrouw **Vos**: U had zelf ook zorgen over het kwaliteitssysteem.

De heer **De Leeuw**: Over de wijze waarop men daar gevolg aan gaf. Daarom namen wij ook vaak maatregelen om actie af te dwingen of om naleving af te dwingen.

Mevrouw **Vos**: U zegt: ze waren niet consequent in hun kwaliteitsmanagementsysteem, dus ze konden niet onderbouwen dat altijd dezelfde kwaliteit werd geleverd en de witte handschoentjes zijn daar een voorbeeld van.

De heer **De Leeuw**: Ik kan niet precies ingaan op de witte handschoentjes, omdat ik niet precies weet wat er wel of niet gebeurd is. Ik stel meer algemeen dat AnsaldoBreda moeite had om consequent het eigen kwaliteitssysteem op te volgen. Dat blijkt dan ook uit wat de heer Jonkers gezegd heeft. Daar waren wij, met name bij deelprojecten kwaliteit, heel druk mee bezig. We hebben daar ook maatregelen op genomen. Op een gegeven moment hebben wij bepaald dat er niet om de week gekeurd zou worden. We hebben zelfs periodes gehad – dat lag overigens een beetje aan de intensiteit van de productie – dat we twee man hadden. Op heel specifieke delen, met name herstellwerkzaamheden aan laswerk, kan ik mij herinneren dat we twijfels hadden over de herstellmethodieken. Daar zijn we nadrukkelijk op ingegaan. Daar is onderzoek naar gedaan, zogenaamd niet-destructief onderzoek. We hebben steeds moeten ... Het ging niet vanzelf bij AnsaldoBreda. Wij hebben steeds actief moeten zijn. Zij waren zelf weinig proactief, zij waren volgend, dus moesten wij actie ondernemen.

Mevrouw **Vos**: Hebt u tijdens het project ooit overwogen om AnsaldoBreda bij de bouw directer aan te sturen om dat project een beetje vooruit te helpen en om toch die borging van de kwaliteit te krijgen? Hebt u dat overwogen, al had u daarmee wellicht het risico genomen om in de verantwoordelijkheid te treden van AnsaldoBreda?

De heer **De Leeuw**: Nee, de opdrachtgevers wilden dat wij continu op afstand bleven aansturen, zonder in hun verantwoordelijkheid te treden. Dat is het uitgangspunt geweest van het project en dat is het ook tot het eind toe gebleven.

Mevrouw **Vos**: Dan zat u eigenlijk te managen met uw handen op de rug.

De heer **De Leeuw**: Nou, nee, maar het kostte een enorme inspanning. Uiteindelijk zijn een hele hoop zaken opgelost. We hebben het net gehad over de grote hoeveelheid open items. Dat ging met heel veel moeite en het heeft veel te lang geduurd. Een ander aspect is het volgende, al heeft dat minder met de kwaliteit te maken dan met de boetebepaling in het contract: als een project zo lang duurt en je hebt het maximum van je boetes bereikt, dan valt dat drukmiddel weg. Je komt op een gegeven

moment in een situatie waarin het heel moeilijk wordt. Waar kun je dan nog op sturen?

Mevrouw **Vos**: Je kon eigenlijk weinig sturen. Daar komen we straks nog op. Ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de tijd en stel voor dat we tien minuten schorsen. Dan zien we elkaar om 16.05 uur weer terug.

Schorsing van 15.55 uur tot 16.05 uur.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer De Leeuw, wij gaan verder. We hadden het net al kort over de vertraging en de boetebepaling. De bouw van de treinen duurde veel langer dan in de koopovereenkomst stond. De treinen werden pas vijf jaar na de afgesproken datum geleverd, in 2012 in plaats van in 2007. Welke mogelijkheden hebt u gehad om AnsaldoBreda bij te sturen in het bouwproces, om verdere vertraging te voorkomen?

De heer **De Leeuw**: Mijn mogelijkheden waren beperkt, ook gezien de aard van het contract. Wij hebben wel in elke fase van het contract waar dingen niet goed liepen of waar duidelijk was dat er vertraging zou optreden, geanalyseerd wat er aan de hand was en daar hebben wij op gemonitord.

Mevrouw **Vos**: Maar wat hebt u nu gedáán? Sorry, u hebt het heel vaak over analyseren, monitoren, bespreken, maar wat hebt u nu gedáán? U bent algemeen projectmanager!

De heer **De Leeuw**: Misschien kan het aan de hand van voorbeelden. Ik noemde een voorbeeld al. Als men in de ontwerpfase niet goed wist waar men bepaalde spullen moest halen, hebben we daarover gesproken. Er is een periode geweest waarin zij de grootste moeite hadden om bepaalde componenten te krijgen, die ingebouwd moesten worden in de trein. Toen hebben wij hun hele supply geanalyseerd en zijn we er bovenop gaan zitten, om ervoor te zorgen dat de juiste dingen binnenkwamen en om te zien of de leveranciers betaald werden. Daaruit bleek op een gegeven moment dat zij slechte betalende waren aan hun toeleveranciers. Dat probleem heb ik geëscaleerd. Het is in mijn stuurgroep terechtgekomen of in ieder geval in Ierland. Toen zijn er afspraken gemaakt om bepaalde betalingen te doen, zodat zij weer ruimte hadden om hun onderleveranciers te betalen. Dat was het spel waarin wij zaten. Dat is een voorbeeld van hoe je toch dingen kon doen om ervoor te zorgen dat zij hun zaakjes gingen regelen.

Mevrouw **Vos**: «Het spel», «voorbeelden», maar uiteindelijk spreken we nog steeds over vijf jaar vertraging en u zei ook net dat we nog steeds niet weten welke vertragingen aan AnsaldoBreda lagen en welke vertragingen externe oorzaken hadden. Nu hoorden wij vanochtend de heer Roelofs zeggen dat AnsaldoBreda expres mistig deed over de vertraging die bij AnsaldoBreda zelf vandaan kwam, en dat men een beetje zat te wachten tot ERTMS gebruikt kon worden als excuus voor de vertraging, die door de eigen slechte planning kwam. Deelt u die analyse?

De heer **De Leeuw**: Ja. Het was duidelijk dat, ongeacht de positie die je had, op enig moment voor de financiële afwikkeling van het geheel helder zou worden wie welke vertraging veroorzaakt had. AnsaldoBreda speelde daarbij uiteraard op de externe factoren, zoals ik net ook al zei, dus dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Wat doe je dan? Iedereen heeft door dat dat spel gaande is. De heer Roelofs noemde het vanochtend «het strategische schaakspel». Wat doe je dan? Wat kun je dan doen?

De heer **De Leeuw**: Zorgen dat je zodanige informatie krijgt dat je in ieder geval weet wat de autonome vertraging van AnsaldoBreda is. Wij hebben er ook steeds op gestuurd dat wij dat wisten, zodat je uiteindelijk bij de afrekening wist of het aan AnsaldoBreda lag. Parallel daaraan was het doorgaan met de zaken die je volgens het contract moest opvolgen en met controleren of zij wel deden wat ze moesten doen.

Mevrouw **Vos**: Roelofs zei dat het niet terecht was dat zij onder die vertragingsboete zouden uitkomen vanwege ERTMS, omdat het aan AnsaldoBreda lag en aan hun eigen slechte planning. Bent u het daarmee eens?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet waar u precies op doelt. Ik weet niet of het voor ERTMS specifiek gold, maar ik denk dat je in het algemeen kunt stellen dat hun autonome vertraging door hun eigen processen, niet door externe factoren, op enig moment al zodanig groot was, dat ze aan het maximum van hun boetes zaten. Dus konden ze sowieso niet onder die boetes uitkomen. In die zin begrijp ik wat hij zegt, maar ...

Mevrouw **Vos**: Wacht even, u zegt: ze hadden dermate veel vertraging dat ze aan het maximum van de boetes zaten. Werden die boetes opgelegd? Zijn er boetes opgelegd voor de vertraging?

De heer **De Leeuw**: Ja, die zijn geclaimd. Op enig moment, ik weet niet precies wanneer dat was, maar volgens mij was het eind 2010 – toen kwam ik net weer aan boord, voor het tweede deel van het project – is er geclaimd. Toen zijn er afspraken gemaakt dat er voorlopig betalingen ingehouden zouden worden bij PTO, een bepaald percentage. Daar is dus wel wat mee gedaan. Overigens deed ik dat toen niet zelf. Dat deed meestal NSFSC in Ierland.

Mevrouw **Vos**: Ja, u werkte daarvoor. Zijn die boetes dan opgelegd?

De heer **De Leeuw**: Wat bedoelt u met opgelegd?

Mevrouw **Vos**: Ik zal het anders formuleren. Waren die boetes een effectief instrument om AnsaldoBreda te prikkelen om beter hun best te doen teneinde op tijd klaar te zijn?

De heer **De Leeuw**: Nee. Als ik nu terugkijk, heeft dat geen zin gehad. Wat de reden daarvan was, weet ik niet. Uiteindelijk was duidelijk dat zij aan hun maximum zaten. Dan zijn die boetes helemaal uitgewerkt. Het is dus gebleken dat de boetes geen effectief middel waren.

Mevrouw **Vos**: Dus er zitten boetes in het contract, die opgelegd worden bij vertraging of andere zaken. Die boetes zijn uiteindelijk gewoon uitgeput, maar ik heb nog steeds niet helemaal duidelijk of die boetes nu opgelegd zijn of niet, in die tijd.

De heer **De Leeuw**: Ik snap niet helemaal wat u bedoelt met opgelegd. Of ze geïncasseerd zijn? Of geclaimd?

Mevrouw **Vos**: Geïncasseerd.

De heer **De Leeuw**: In zoverre dat daar waar betalingen hebben plaatsgevonden – ik denk voor de APTO-treinen, maar ik zou het in detail moeten nazoeken – er inhoudingen zijn gedaan vanwege de vertraging. De afspraak was – volgens mij is dat vastgelegd in het addendum van eind 2010 – dat er een eindafrekening zou komen bij de definitieve overeenkomst over de vertragingen. Die zou er later komen, maar die is er nooit gekomen. Er heeft nooit een PTO of een FTO plaatsgevonden en daarom is er ook nooit een eindafrekening gekomen, maar er zijn wel bedragen ingehouden bij betalingen, vanwege de vertraging.

Mevrouw **Vos**: Dat was pas achteraf.

De heer **De Leeuw**: Nee, op het moment dat de APTO-treinen overgenomen werden.

Mevrouw **Vos**: Toen zijn er betalingen ingehouden, maar u zei net zelf dat die boetes geen effectief instrument of geen effectieve prikkel waren om vertragingen te voorkomen. Want we zitten nu al in 2010.

De heer **De Leeuw**: Precies. Als je terugkijkt blijkt dus dat het geen effectief middel is geweest.

Mevrouw **Vos**: Kun je die prikkels dan niet anders maken? Kun je ze niet zo maken dat ze de leverancier wel prikkelen om zijn best te doen of dat ze hem wel dusdanig aansturen dat er geen vertraging komt?

De heer **De Leeuw**: Wij hadden die boetes als prikkels in het contract, maar die bleken niet effectief te zijn.

Mevrouw **Vos**: Ze zijn dus eigenlijk nooit gebruikt als prikkel, dat is wat we kunnen concluderen. Die boetes hebben nooit gefunctioneerd als prikkel.

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet of AnsaldoBreda ze gevoeld heeft als prikkel. Wat ik zeg is dat ze niet effectief blijken te zijn geweest als je er nu op terugkijkt. Er is immers enorme vertraging opgetreden, dus zijn die prikkels niet effectief geweest.

Mevrouw **Vos**: Nog even samenvattend: wat hebt u nu precies gedaan om die vertragingen te voorkomen?

De heer **De Leeuw**: Volgens mij heb ik dat net aangegeven. Als er vertragingen waren – afhankelijk van de fase waarin het project zat, moest je soms graven in de organisatie van AnsaldoBreda om de oorzaken te achterhalen – dan probeerden wij daar aandacht voor te vragen. Ik zei eerder dat bleek dat toeleveranciers van AnsaldoBreda niet betaald werden en dat daarom leveringen uitbleven, waardoor de spullen niet

ingebouwd konden worden in de treinen. Dat heb ik op dat moment geëscaleerd en er is een oplossing gevonden om een betaling te doen, zodanig – daar ben ik overigens niet van, dat beslisten de opdrachtgevers NMBS en NSFSC – om voor de onderleveranciers de mogelijkheid te creëren, hun spullen wel te leveren.

Mevrouw **Vos**: Dus u gaf een suggestie, maar toch: welk deel van die vertraging van vijf jaar was autonoom, zoals u dat noemt, en welk deel was te wijten aan externe oorzaken?

De heer **De Leeuw**: Ik vind dat heel moeilijk. Ik heb begrepen dat er vanmorgen «een derde, twee derde» genoemd is. Ik vind dat heel moeilijk.

Mevrouw **Vos**: Dat was over iets anders.

De heer **De Leeuw**: Oh. Ik ving iets op van «twee derde, een derde» en dacht dat het daarover ging. Er zijn wel degelijk externe zaken geweest die ook tot vertraging hebben geleid. Er zitten echter nogal wat afhankelijkheden in om dat te kunnen bepalen. Als er een spoorlijn ligt en er is geen trein, is duidelijk dat AnsaldoBreda te laat is. Maar AnsaldoBreda heeft natuurlijk altijd geargumenteed: die spoorlijn is toch te laat, dus dan hoeven wij ook niet op tijd die trein klaar te hebben. Dat hoeft pas als de spoorlijn klaar is, want dan kunnen we pas testen. Zo zaten er allerlei argumentaties en afhankelijkheden in en ik vind het erg moeilijk om nu een uitspraak te doen over hoeveel procent autonome vertraging er was en hoeveel procent van de vertraging door externe factoren kwam.

De **voorzitter**: U was projectleider. U was de spil van het hele project. Kon u een gedeelte van die vertragingen niet voorkomen?

De heer **De Leeuw**: Nee. We hebben er alles aan gedaan met een hoop mensen, in alle fasen van het project, om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk vertraging opgelopen werd.

De **voorzitter**: Als u niets had gedaan, was er nog meer vertraging geweest. Is dat wat u zegt?

De heer **De Leeuw**: Ik durf het ook niet aan om die uitspraak te bevestigen. Wij hebben er in ieder geval alles aan gedaan om daar waar we konden ervoor te zorgen dat de vertraging zo veel mogelijk beperkt werd. Dat laat onverlet dat er enorme vertraging is opgetreden.

Mevrouw **Vos**: We hebben net geconstateerd dat die boetes niet echt werkten, maar is er in het project ooit overwogen om de afspraken over de planning heel strikt te handhaven en bijvoorbeeld nakoming af te dwingen bij de rechter?

De heer **De Leeuw**: Of de nakoming van de planning inzet is geweest, weet ik niet, maar er is in 2009 – dat is overigens niet in mijn periode geweest, maar ik weet daar globaal wat van – gedoe geweest over wat al dan niet door AnsaldoBreda gedaan moest worden om de treinen af te leveren. Dat ging over de zogenaamde treinbaanintegratietesten. Dat was iets wat in Nederland nog niet in de regelgeving stond toen het contract gesloten werd, maar waarvan naderhand bleek dat je het moest doen. Dat was de argumentatie van AnsaldoBreda. De argumentatie van NSFSC was: dat hoort gewoon bij het afleveren van een toegelaten trein, een «fit

for use»-trein. Daar is blijkbaar heel lang over gediscussieerd en uiteindelijk wilde men de uitvoering van die testen en het leveren van fatsoenlijke plannings, dat waren de twee onderwerpen die toen speelden, afdwingen via een kort geding. Dat is dan niet doorgegaan en uiteindelijk is er een afspraak gemaakt. Later, in 2012, is er ook een kort geding aangespannen door de awarding authority tegen AnsaldoBreda en dat ging over het leveren van requests for changes, open items.

Mevrouw **Vos**: We hebben het nu over de vertragingen en over de manier waarop de boetes werkten. Daarover is er geen rechtszaak gevoerd, bij wijze van dwangmiddel, in plaats van de boetes, die niet werkten?

De heer **De Leeuw**: Niet dat ik weet, nee.

Mevrouw **Vos**: De heer Roelofs zei dat het gebruikelijk was dat de boetes voor een vertraging zo'n 5% à 10% van de contractwaarde zijn. Hoe zat dat bij de V250?

De heer **De Leeuw**: Ik heb dat niet meer precies nagekeken, maar volgens mij zat er een totale boete van 20% in het contract. Die betrof echter meer dingen dan alleen vertragingen, ook bedrijfszekerheid en dat soort zaken. Maar ik weet het niet zeker. Dat moet nagekeken worden.

Mevrouw **Vos**: De orde van grootte was dus dat boetes ter waarde van maximaal ongeveer 20% van het totale bedrag konden worden opgelegd bij vertraging, en eigenlijk ...

De heer **De Leeuw**: Ik weet het getal niet zeker, zeg ik, en dat was dus voor de totale verplichtingen waar boetes op stonden. Dat waren niet alleen vertragingen, maar ook bijvoorbeeld boetes op het niet leveren van bedrijfszekerheidsgetallen en dat soort zaken. Het was meer dan alleen de vertragingen. Ik moet u het getal schuldig blijven. Dat zou ik in het contract moeten nakijken en dat heb ik niet bij me.

Mevrouw **Vos**: Een van de uitgangspunten van de koopovereenkomst was dat per 1 juli 2006 op de hsl-infrastructuur getest kon worden. Die baan is dus pas op 1 juli 2009 klaar. Vanaf 2009 test AnsaldoBreda op de hsl. De hsl is echter niet zo vaak beschikbaar als ooit was afgesproken, namelijk 24 uur per dag en volgens mij zeven dagen per week. Hoe vaak kon er in de praktijk getest worden?

De heer **De Leeuw**: Volgens mij konden we twee nachten in de week testen, meen ik mij te herinneren, althans «we»: AnsaldoBreda, want zij voerden hun typetest uit.

Mevrouw **Vos**: Waarom lukte het niet om meer beschikbaarheid van die baan te krijgen?

De heer **De Leeuw**: Overdag werd er gereden. Er werd toen met de Thalys en met vervangende treinen gereden. Ik weet niet over welke periode we precies praten, maar overdag werd er gereden. Dan kun je niet met testtreinen gaan rijden, zeker in de typetestperiode niet. 's Nachts vond veelvuldig onderhoud plaats aan de lijn, door Infrasppeed. Uiteindelijk bleek het spoor twee nachten in de week beschikbaar te zijn voor testen. Dat is wat ik mij kan herinneren van de capaciteit die beschikbaar werd gesteld.

Mevrouw **Vos**: Ik heb hier inderdaad het contract voorliggen, de boetes en de LCC-garantie zijn gelimiteerd tot 20% van de totale serieprijs vanwege vertraging en 10% van de totale serieprijs vanwege onvoldoende betrouwbaarheid van de treinen en dat soort dingen. Komt er dan een totaal uit van 30% van het totale bedrag voor boetes?

De heer **De Leeuw**: Ik zou moeten lezen hoe het er precies staat, maar ik heb in mijn geheugen zitten dat er 20% als totaal boetebedrag in staat, en dus niet nog eens 10% erbij. Als u het echter voorleest en het is plus plus, dan is het plus plus. Ik zou het zelf moeten nalezen.

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

De **voorzitter**: Het houdt mij toch even bezig dat u zegt: ik weet eigenlijk nog steeds niet hoeveel procent van de vertraging aan AnsaldoBreda te wijten is. Kunt u daar bij benadering een inschatting van maken?

De heer **De Leeuw**: Ik vind dat erg moeilijk. We hebben gedurende verschillende periodes van het project geprobeerd dat te analyseren. Ik kan u geen inschatting geven.

De **voorzitter**: Ik denk dat heel veel mensen die meeluisteren een soort onmacht zien. In eerste instantie is in de ontwerpfase al een enorme vertraging opgelopen. Wat daarin het aandeel van wie was, is blijkbaar niet duidelijk, en later nog een keer niet. We hebben heel veel rapportages gelezen. «Er wordt hier gebouwd zonder tekening», grote zorgelijke dingen. Ik zag dat u een beetje glimlachte toen mijn collega dat van die witte handschoentjes zei. Toen ik dat las, kwam bij mij niet een glimlach op. Ik denk dan: er lopen mensen door die fabriek, de hotemetoten komen binnen en iedereen trekt handschoentjes aan, doet helmen op, doet druk. De hotemetoten lopen de fabriek weer uit en de handschoentjes gaan uit, de helpjes gaan af en niemand is er meer. Dat staat in die rapportage. U glimlachte een beetje. Dan denk ik toch: jongens! Er is een eindeloze vertraging. Wat u zegt ademt toch een soort onmacht. Wat hebt u nu kunnen doen om dat tijt te keren?

De heer **De Leeuw**: Wij hebben dat tijt niet kunnen keren.

De **voorzitter**: Nee, helemaal niet?

De heer **De Leeuw**: We hebben dat tijt niet kunnen keren. Er bleek dat er onvoldoende middelen waren om AnsaldoBreda zo ver te krijgen, die vertraging niet keer op keer nog groter te laten worden. Dat is ook gebleken als je terugkijkt. We hebben alles geprobeerd wat in de mogelijkheden lag, vanuit het contract, alleen zaten daar beperkingen aan. Daar hebben we het net over gehad en dat is wat ik ook daarstraks zei. Ook daarvoor gold: met hangen en wurgen probeer je er toch maar voor te zorgen dat er uiteindelijk treinen staan.

De **voorzitter**: Wanneer sloeg u met uw vuist op tafel toen er wekrappages naar u toe kwamen waarin stond: «ze bouwen hier zonder tekeningen», of dat een expert door die fabriek loopt met een leidinggevende, die zegt: «uit deze fabriek komt nooit een goede trein»? En ondertussen duurt het maar en duurt het maar. U hebt niet eens in beeld welk deel van die vertraging aan AnsaldoBreda te wijten is. En het duurt maar en het duurt maar. Wanneer zegt u dan: en nu is het klaar!

De heer **De Leeuw**: Wij hebben heftige discussies gehad met Ansaldo-Breda.

De **voorzitter**: Dat beeld hadden we nog niet herkend, dat u heftige discussies had.

De heer **De Leeuw**: Wij hadden heftige discussies!

De **voorzitter**: Hoe zagen die er dan uit?

De heer **De Leeuw**: Ik kan ze wel fysiek maken voor u, als het daarom gaat. Ik kan mij een van de eerste keren herinneren dat er een enorme vertraging melding kwam. Toen heb ik mijn laptop dichtgeklapt en ben ik die zaal uitgelopen. Ik gaf duidelijk aan dat wij daarvan niet gediend waren. Wij hadden ook discussies over plannings, waarbij Fanucci en ik voor een whiteboard stonden en, ondanks het feit dat de Italianen het vrij gebruikelijk vinden om elkaar ook aan te raken, nogal op flinke toon tegen elkaar tekeergingen. Het was niet zo dat wij dat niet deden. Dat wil niet zeggen dat het altijd tot een oplossing leidde of dat het dé manier is. Wij lieten het echt niet zomaar gebeuren, maar het gebeurde wel. Zeker als je nu terugkijkt is dat heel frustrerend, met name omdat uiteindelijk de middelen die je had, zeer beperkt waren. Je was wel op zoek naar die middelen. Je probeerde iets te doen.

De **voorzitter**: U gebruikte een paar keer het woord «escaleren». Ik heb begrepen dat u escaleren bedoelt in de zin van: we leggen het een niveau hoger. Ik hoor u nu zeggen dat het af en toe ook echt escaleerde, alleen gebeurde er dan nog steeds niets.

De heer **De Leeuw**: Jazeker.

De **voorzitter**: Heeft dat uw opdrachtgevers een beetje vooruit gebrand om er echt wat aan te doen? Ik begrijp dat die boetes ergens in 2010 pas echt een thema werden, maar toen was iedereen al eindeloos te laat. Die treinen zouden er eerst in 2007 komen, toen in 2008. Dan praat iedereen een beetje over boetes. Dan denk ik: praten over boetes? Die trein moet er komen! De reizigers zitten daar al jaren op te wachten! Dat is toch gek?

De heer **De Leeuw**: Ik begrijp uw vraag niet helemaal.

De **voorzitter**: Zei u niet op een bepaald moment gewoon tegen uw opdrachtgevers: jongens, hoe gaan jullie er met mij voor zorgen dat ik me niet zo machteloos voel? Of niet zo machteloos ben?

De heer **De Leeuw**: Daar zijn dus oplossingen voor gecreëerd zoals ik ze net noemde, zo'n addendum, of afspraken over bepaalde deelbetalingen. Dat waren de mogelijkheden die vanuit de stuurgroep aangereikt werden om in ieder geval het proces doorgang te laten vinden bij AnsaldoBreda.

De **voorzitter**: Toen werd het ingewikkeld. U had dus heel vaak de druk opgevoerd. Wat we dan teruglezen, is dat er vooruitbetaald werd. Want u zegt: op een bepaald moment werd er geld gegeven om de leveranciers te betalen. Dat lijkt bijna een soort oplossing, maar de oplossing was dus dat er geld naartoe ging, in plaats van dat het sneller ging.

De heer **De Leeuw**: Nee, om te zorgen dat er niet nog meer vertraging optrad. Volgens mij moet u het zo formuleren.

De **voorzitter**: Oké. Het woord is aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik wil nog even teruggaan naar het moment dat er een inspectie is geweest, voordat de treinen de fabriek verlaten. De heer Jonkers zei vanochtend daarover dat het beter was geweest als de treinen nog langer in de fabriek waren gebleven, kijkend naar de grote omvang van de afwijkingen. Waarom is dat toch niet gebeurd?

De heer **De Leeuw**: De eerste twee of drie treinen hebben de fabriek verlaten omdat dat noodzakelijk was. De eerste ging naar Velim voor engineeringtesten en de tweede naar Nederland en België voor typetesten.

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry dat ik u onderbreek, maar dan praat je al over de testfase. De heer Jonkers zei: die treinen waren eigenlijk nog helemaal niet klaar om de fabriek te verlaten. Hij had ook nog nooit zoveel openstaande punten gezien. Hij zei: «dat heb ik in mijn carrière nog nooit gezien», dus mijn vraag aan u is: waarom zijn die treinen niet wat langer in de fabriek gehouden?

De heer **De Leeuw**: Doelt u nu op de eerste twee, drie treinen of op wat daarna gebeurde? Daar zit namelijk wel een wezenlijk verschil tussen. Daarom begin ik met de eerste treinen en wil ik ook wel over die andere treinen wat zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik laat u even uitpraten.

De heer **De Leeuw**: De eerste drie treinen waren echt bedoeld om het typetestprogramma te starten. Daar duidelijk was dat de hsl – we hadden het er net over – beperkt beschikbaar was, was het noodzakelijk om op dat moment in afwijking van het contract AnsaldoBreda in de gelegenheid te stellen om die treinen naar Nederland te slepen om daar het typetestprogramma te gaan starten. Die treinen hebben geen PTLF gehad in het kader van de milestone van het contract, maar ze hebben wel fysiek het terrein van AnsaldoBreda verlaten, naar Nederland en België. Die treinen waren compleet nog niet af, zoals ik net zei. In de eerste trein zat nog geen interieur et cetera. Later zijn er PTLF-keuringen gedaan en waren er veel open items. Dat klopt. Wij wilden vasthouden aan het principe: geen open items meer, dan krijg je PTLF.

Mevrouw **Bergkamp**: Het doel was nul.

De heer **De Leeuw**: Het doel was nul, daar wilden wij ook naartoe later. Inmiddels was de druk natuurlijk groter geworden om treinen te leveren. HSA stond onder druk om snel de concessie te gaan uitvoeren en wij hadden het verzoek van AnsaldoBreda ontvangen of zij de open items niet op een andere locatie konden gaan oplossen, zodat er wel kon worden overgegaan tot een volledige PTLF. In eerste instantie hebben ze hun treinen in een tussenstap naar Piacenza gebracht en daar een hoop uitgevoerd, zowel het PTO-package als ook een aantal andere open items. Ze hebben echter ook treinen naar Nederland gebracht, want ze konden ook de Watergraafsmeer gebruiken.

Mevrouw **Bergkamp**: U erkent dus dat er veel openstaande punten waren. U zegt daarover: er was druk dat die treinen sneller de fabriek zouden verlaten. Kwam die druk vanuit HSA?

De heer **De Leeuw**: Nou, we wisten sowieso gedurende het hele traject, even los van dat specifieke moment ...

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net: ik ervaar de druk. Van wie kwam die druk?

De heer **De Leeuw**: Die kwam natuurlijk vanuit Nederland, vanuit HSA als concessiehouder. Specifiek over het verlaten van de treinfabriek in Pistoia stelde AnsaldoBreda dat ze daar wel een hele hoop van de productie gingen doen, omdat ze ruimte nodig hadden voor de treinen die daarna kwamen; dat proces moest doorgaan. Toen hebben wij uiteindelijk het besluit genomen dat ze hun treinen ook elders mogen afbouwen. Dat wil overigens niet zeggen dat die PTLF-milestone gepasseerd is.

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, dat hebt u eerder uitgelegd. De heer Jonkers zei wel dat hij kenbaar had gemaakt dat deze treinen nog niet klaar zijn om de fabriek te verlaten. U zegt: vanuit die druk heb ik dat proces niet tegengehouden, vanuit mijn rol als projectleider.

De heer **De Leeuw**: Doelde hij op de eerste drie treinen of op die van later? Want dat is volgens mij een groot verschil.

Mevrouw **Bergkamp**: Hij had het over trein 4. Die had ook heel veel openstaande punten.

De heer **De Leeuw**: Ik had ze liever ook laten staan, maar op dat moment waren er afwegingen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het is belangrijk om van u te horen wat u graag had gewild. U was daar projectleider.

De heer **De Leeuw**: Ik sta achter wat wij toen gedaan hebben. Op dat moment was de beste maatregel om zo snel mogelijk die treinen af te krijgen, op basis van wat AnsaldoBreda ons liet zien, extra productiecapaciteit in Piacenza en het gebruikmaken van die mensen. Ze zouden ook teams organiseren om dat te doen. Dat leek ons het beste. Daarom hebben wij gezegd: doe het maar op die manier; dat helpt ons het beste.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u zegt dat u liever net zoals de heer Jonkers had gehad dat die treinen wat langer in de fabriek waren gebleven om nog meer van die openstaande punten op te lossen. Dat is niet gebeurd. U zei net dat dit ook kwam door druk vanuit de HSA, vanuit de concessie. Hoe gaat zo iets? Kreeg u een belletje vanuit HSA, zo van: jongens ...

De heer **De Leeuw**: Nee, nee, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe werkt dat?

De heer **De Leeuw**: Op het laatst was het heel sterk: dan en dan hebben we zoveel treinen nodig. Maar dit speelde iets eerder. Toen was er gewoon algemene druk. Er was discussie. Dat las je ook in de kranten. Daar had je HSA bijna niet voor nodig. Er moest invulling aan de concessie gegeven worden. Dat voelde je wel op een indirecte manier.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt dus niet tegengehouden dat de treinen nog langer in de fabriek verbleven?

De heer **De Leeuw**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Er kwamen signalen van de kwaliteitsinspecteur, die zei: «doe dat niet». En toch hebt u dat proces niet tegengehouden.

De heer **De Leeuw**: De deelprojectleider techniek en kwaliteit van dat moment was ook aanwezig bij de bespreking die wij hadden daarover. Ik heb het nu niet over de eerste treinen, want daar was ik niet bij. Later in het proces, ik weet niet of dat trein 4 was of later, houdt u mij ten goede, hebben wij met elkaar besloten na een stevige discussie met AnsaldoBreda over hoe ze dat gingen doen, dat ze wel treinen elders mochten afbouwen. «Afbouwen» klinkt alsof er nog heel veel moest gebeuren. Ik bedoel de restpunten oplossen.

Mevrouw **Bergkamp**: In ieder geval verlieten de treinen de fabriek, hoewel er nog veel openstaande punten waren, gemiddeld. U gaf aan dat u vanuit de druk die u hebt ervaren, dat proces niet hebt tegengehouden, maar dat u wel een pittige discussie hebt gehad met AnsaldoBreda.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Dan gaan we naar een andere periode in de overname van de treinen. In mei 2012 neemt NSFSC de eerste treinen voortijdig over. We noemen dat APTO, anticipated preliminary take-over, dat wil zeggen dat de treinen voortijdig worden overgenomen, terwijl ze nog niet voldoen aan de koopovereenkomst. Ze zijn nog niet toegelaten. Er zijn nog steeds openstaande punten. De Belgische spoorwegen doen dat niet. Die willen dat ook niet. Waarom heeft NSFSC treinen voortijdig overgenomen die nog niet voldeden aan de koopovereenkomst?

De heer **De Leeuw**: Naar mijn herinnering wilde NSFSC dat ook niet, alleen waren er – zoals ik al zei – treinen nodig. Men had twee «loan and use»-treinen, dus gehuurde treinen, en men was bezig met het eigen testprogramma. «Men» is in dit geval HSA. Het simuleren van de reizigersdienst, het opleiden van machinisten en conducteurs, het onderhoud kon zich daar dan beter op voorbereiden. Dat speelde allemaal in de eerste helft van 2012. Toen wilde men meer treinen. Dat is ook aan AnsaldoBreda gevraagd, maar men wilde het niet meer op basis van huur doen. Men vond dat er zo onderhand gewoon treinen overgenomen moesten worden. Dat kon niet, want er werd onvoldoende voldaan aan de voorwaarden voor preliminary take-over, dus de eerste stap in de overname, de eigendomsoverdracht, PTO. Nu lag er eigenlijk het jaar daarvoor al een soort APTO-overeenkomst, want daar was al eens over nagedacht. Die is toen weer uit de kast gehaald en men heeft toen bedacht om op deze manier de treinen over te nemen. Ik weet dat NSFSC daar geen voorstander van was.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het is wel gebeurd.

De heer **De Leeuw**: Het is wel gebeurd, met als reden dat HSA echt treinen nodig had en dat AnsaldoBreda niet te bewegen was om nog meer treinen volgens een huurovereenkomst te leveren.

Mevrouw **Bergkamp**: Het verzoek kwam vanuit HSA zelf?

De heer **De Leeuw**: Naar ik mij meen te herinneren wel. Ik was daar nauw bij betrokken en gaf nadrukkelijk aan wat dan de toestand van de treinen was en van de verschillende deliverables waar we het eerder over hadden. Dat was belangrijk, maar het uiteindelijke overleg hierover en de vastlegging ervan werd gedaan door Ierland, samen met HSA. En ja, dat gebeurde op verzoek van HSA.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat NSFSC dat eigenlijk niet wilde. Waarom wilde NSFSC het niet?

De heer **De Leeuw**: NSFSC heeft zich eigenlijk in het hele traject vastgehouden aan: contract is contract en zo willen we het doen. Geen open items bij overdracht et cetera. Dat is op een gegeven moment gaan schuiven, omdat de behoefte er was. Tien jaar later of acht jaar later was de situatie anders.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u dringend geadviseerd om dat niet te doen, omdat er zijn nog openstaande punten waren? De treinen waren nog niet eens toegelaten in Nederland en België.

De heer **De Leeuw**: Nee, ik heb niet dringend geadviseerd om dat niet te doen. Ik heb wel duidelijk aangegeven wat er allemaal nog niet geregeld was, terwijl het conform een normale PTO-milestone wel geregeld zou moeten zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw reactie was dus eerder procedureel dan dat u zei: doe het niet?

De heer **De Leeuw**: Het was niet aan mij. Het was aan mij om informatie aan te reiken over wat ons kon overkomen als we het wel zouden doen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: het was niet aan mij, maar vanuit uw functie wilde u toch ook dat er een trein was die voldeed aan de koopovereenkomst? Dat was toch ook het doel van de algemene projectleider?

De heer **De Leeuw**: De PTO-milestone was nog steeds intact. Er werd een tussenstap gemaakt, waarbij overigens wel eigendomsoverdracht plaatsvond. Dat vond ik een zaak van NSFSC. Dat was echt aan hen: zij zijn degenen die de treinen kopen. Ik heb alleen gezegd wat de status was van de open items, de status van de deliverables en, wat een heel belangrijke was in dezen, hoe het stond met de toelating.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de treinen werden op een gegeven moment voortijdig overgenomen. Dat verzoek kwam vanuit HSA. NSFSC wilde het niet, maar uw reactie als projectleider was meer procedureel, zo van: dit zijn nog de openstaande punten. U gaf echter niet het advies om het niet te doen, aangezien de treinen nog niet voldeden?

De heer **De Leeuw**: Ik weet niet of het zo zwart-wit was.

Mevrouw **Bergkamp**: Nuanceert u gerust als ik het verkeerd samenvat.

De heer **De Leeuw**: Er werd gezegd: we hebben meer treinen nodig. «We» is dan HSA. Dat gesprek werd overigens gevoerd door de heren in Ierland, niet door mij. Daar bleek duidelijk dat AnsaldoBreda niet bereid was, maar er was inmiddels al wel een dienstregeling door HSA in gang

gezet, in overleg met ProRail en hoe dat allemaal gaat. We spreken nu over voorjaar 2012 en 9 december 2012 moest er al gereden worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de druk was groot om te gaan rijden.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vind het belangrijk om te horen wat uw rol daarin geweest is. U zegt dat u niet geadviseerd hebt om het niet te doen.

De heer **De Leeuw**: Nee. Ik heb duidelijk aangegeven waar de risico's zaten. Die zaten in de toelating en zijn uiteindelijk door degenen die over de besluitvorming gingen, acceptabel bevonden.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren de risico's niet groter dan alleen dat de treinen nog niet waren toegelaten? Als je treinen voortijdig overneemt, word je eigenaar. Je accepteert dus ook een aantal zaken. Zaten daar niet ook risico's in?

De heer **De Leeuw**: Wij zagen op dat moment de grootste risico's in de toelating. Wij hadden daar overigens best goed zicht op, omdat we met name in België, maar ook in Nederland, vrij goed wisten hoe het stond met de certificeringsdossiers. Die moesten naderhand door AnsaldoBreda bij de toelating instantie worden aangereikt. Wij wisten wat daarin de open items waren en wat de discussiepunten waren. Op dat vlak konden we een goede risico-inschatting maken. Wat de open items per trein betrof, was dat niet anders geweest dan bij een PTO. Daar zat in principe geen verschil in, alleen lag er wel dezelfde overweging aan ten grondslag. Wil je treinen overnemen met open items? Op dat moment zagen wij dat niet anders dan hoe het bij een PTO was geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: Het verschil tussen APTO, een voortijdige overname, of een PTO, de echte overname, is eigenlijk een cosmetisch verschil, zegt u, want het eigenaarschap gaat sowieso over.

De heer **De Leeuw**: Juridisch niet, maar er zit wel één duidelijk verschil in. De treinen waren toen niet toegelaten. Dat wil zeggen als die toelating uitgebleven was, dan was er reden geweest om het niet te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Toch is dit wat merkwaardig, misschien ook voor de mensen die dit verhoor volgen. Ik zoek even een vergelijking. Als je een televisie koopt, krijg je garantie en daar ben je blij mee, want als dat ding het ooit niet meer doet, kun je teruggaan en wordt het toestel gerepareerd. Hier is het echter zo dat je van tevoren al weet dat er een aantal openstaande problemen zijn, technische problemen, en toch neem je die trein eigenlijk gewoon voortijdig over.

De heer **De Leeuw**: De vraag is of het technische problemen waren of dat het open items waren die afgehandeld moesten worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Kijk naar de situatie met de twee leentreinen. Er waren problemen met de tractie, de aandrijving, er waren problemen met ERTMS, problemen met de deuren. Er waren echt een aantal toch wel grote technische problemen, die kenbaar waren.

De heer **De Leeuw**: Dat waren zaken in het functioneren van de trein. Het was een voordeel dat de HSA rond de jaarwisseling 2011/2012 ook al met die leentreinen was begonnen. Ondanks het feit dat de garantietermijn formeel nog niet begonnen was, wisten we, of wist HSA, al een hele hoop over die treinen. Dus kon er ook al gewerkt worden aan die punten.

Mevrouw **Bergkamp**: Voordat ik de voorbeelden noemde van de spanning, de ERTMS, de beveiliging van de deuren, zei u dat er niet echt problemen waren, maar ik noem toch best wel een aantal technische problemen? Die bleven trouwens later in het verhaal ook een rol spelen. Dat wetend, neem je toch risico's als je die trein voortijdig overneemt?

De heer **De Leeuw**: Wij hebben dat toen niet ingeschat als risico's die onoplosbaar waren. Er werden ook oplossingen aangereikt. Men was ook al druk bezig met een nieuwe softwareversie. Volgens mij zat versie 7.4 op de overgenomen APTO-treinen op 16 mei. En versie 8 was in augustus klaar.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u had daar eigenlijk vertrouwen in?

De heer **De Leeuw**: Ja! Het waren heel functionele ...

Mevrouw **Bergkamp**: Als ik mijn zin nog even mag afmaken. Ik ben daar wel wat verbaasd over. Je ziet een traject van vijf jaar vertraging, toch een moeilijke samenwerkingsrelatie met AnsaldoBreda. Het gaat over de plannings. Het is lastig om in beeld te krijgen wat de verantwoordelijkheid van AnsaldoBreda is en wat aan andere omstandigheden ligt. Dan heb je wel heel veel vertrouwen in die fabrikant, als je op een gegeven moment zegt: die treinen neem ik voortijdig over.

De heer **De Leeuw**: De vraag is of er een keuze was.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is iets anders. Als ik u net zo hoorde, had het eerder te maken met de vraag of je vertrouwen had dan met de vraag of je een keuze had. Dat is een ander antwoord.

De heer **De Leeuw**: Wij hadden vertrouwen in met name de zaken, een hele hoop zaken, die door middel van softwarewijzigingen verbeterd konden worden in het functioneren van de trein. En ja, wij hadden er vertrouwen in dat dit op een goede wijze kon worden opgelost. Dat is ook wat ik zeg. Softwareversie 8 stond klaar. Versie 9 was in de maak, dat was een kleintje. Rond de jaarwisseling waren 10 en 11 ook al bijna klaar. Die zouden echt enorme verbeteringen hebben opgeleverd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar had u het vertrouwen dat de fabrikant, AnsaldoBreda, de openstaande punten, die best fors waren – ze waren al fors toen de treinen de fabriek verlieten – adequaat en snel zou oplossen? Had u dat vertrouwen op dat moment?

De heer **De Leeuw**: Adequaat en snel? «Snel» is een moeilijke, want ze waren niet zo snel. Daar hebben we het al over gehad, dus dat was lastig inschatten. We hadden natuurlijk ervaring met ze. Wat het soort problemen betreft: wij hadden wel vertrouwen in zaken die door middel van softwarewijzigingen opgelost konden worden, want daar zagen we echt wel verbeteringen in.

Mevrouw **Bergkamp**: U noemt een paar keer de software, maar een trein bestaat uit meer dan software, al is software natuurlijk heel belangrijk. Maar ik noem de tractie, de aandrijving, het beveiligingssysteem.

De heer **De Leeuw**: Dat zat «m allemaal met name in de software.

Mevrouw **Bergkamp**: De deuren?

De heer **De Leeuw**: Ook voor een deel in de software.

Mevrouw **Bergkamp**: Remmen?

De heer **De Leeuw**: Dat zat «m ook voor een deel in de software.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar niet alleen?

De heer **De Leeuw**: Nou, er zat veel in de software. Er werd veel opgelost door middel van softwarewijzigingen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u zegt in feite: als de softwareproblemen opgelost zouden worden, zou daarmee een aantal andere problemen ook opgelost worden? Is dat wat u zegt?

De heer **De Leeuw**: Nee, er waren een hoop functionele zaken op de lijst die bleken uit het gebruik van de trein. Die zouden opgelost kunnen worden door middel van softwarewijzigingen.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft aan dat u niet zo veel vertrouwen had in de snelheid van AnsaldoBreda ...

De heer **De Leeuw**: Zeker niet.

Mevrouw **Bergkamp**: ... maar wel in hun inhoudelijkheid, dat ze de kennis hadden om die problemen op te lossen.

De heer **De Leeuw**: Ja. Er zat een sterke leider op namens AnsaldoBreda, met een team dat er echt werk van maakte. Daar hadden wij vertrouwen in.

Mevrouw **Bergkamp**: U vroeg net ook of u wel een keuze had.

De heer **De Leeuw**: Dat is een andere vraag, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat roept de vraag op wat u daar precies mee bedoelt. Er is in deze verhoren eerder gezegd dat je op een gegeven moment vastzat aan een systeem, dat er treinen moesten rijden en dat er geen alternatieven waren. Hoe hebt u dat ervaren?

De heer **De Leeuw**: Overigens was die keuze niet aan mij. Als ik kijk wat er gebeurde, laat HSA alternatief vervoer rijden; die treinen waren bijna gereed, zal ik maar zeggen. Wij spreken nu over 2012. Alles werd klaargezet om die dienst te rijden. Het was bijna 9 december. Dan stel ik mij de vraag: was er wel een keuze? Ik ging niet over die keuze, maar ik ben niet bij het keuzeproses betrokken geweest. Ik weet wel dat HSA heel nadrukkelijk keek of er met deze treinen dadelijk wel een fatsoenlijke dienstregeling gereden kon worden. Daar hadden wij natuurlijk wel overleg over. Wat zit er nog in die treinen aan functionele tekortko-

mingen? Wat is de verwachting? Dat was een lastige vraag, want dat heeft met tijdigheid te maken. HSA heeft afwegingen gemaakt over de bedrijfszekerheid van de dienst die gereden zou worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Voelde u zich niet in de positie om dit soort dingen te beslechten of het besluit te beïnvloeden? U zegt dat het eigenlijk aan de directie was van NSFSC of van de HSA. «Het was eigenlijk niet aan mij om daar wat van te vinden».

De heer **De Leeuw**: Nee, ik moest met name aanleveren wat de status was. Natuurlijk wilde men graag weten wat de verwachting was ten aanzien van de oplossingscapabiliteiten van AnsaldoBreda, maar gezien de ervaringen gedurende al die jaren waren we daar natuurlijk heel voorzichtig mee.

Mevrouw **Bergkamp**: Los van de formele posities: u bent heel lang betrokken geweest bij dit project. Dan vindt u daar toch op een gegeven moment wat van? U hebt ervaring met AnsaldoBreda als samenwerkingspartner, in de omgang met deadlines. Vervolgens worden er treinen voortijdig overgenomen, hoewel ze nog niet zijn toegelaten en – misschien nog wel belangrijker – terwijl er een lange lijst is met openstaande punten. Daar vindt u toch als projectleider op dat moment ook wat van?

De heer **De Leeuw**: Dan moet ik mij verplaatsen in het moment waarop die treinen overgenomen werden. Wij waren op dat moment gewoon heel hard aan het werk om ervoor te zorgen dat AnsaldoBreda die problemen oploste.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat geloof ik.

De heer **De Leeuw**: Ik probeer mij voor te stellen ... U vraagt mij wat ik ervan vind.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: wij hebben echt geprobeerd om AnsaldoBreda te bewegen om zaken te versnellen. Was u niet bezorgd toen die treinen voortijdig werden overgenomen?

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat ik bezorgder was over het volledig in gebruik nemen van die treinen in de reizigersdienst, terwijl er geen enkele back-up was. Wij konden niet meer terug, dat zat in de regeling per 9 december. De Benelux-trein zou omgeklapt worden, zo heette dat toen geloof ik, maar in ieder geval was die er niet meer als back-up, dus er moesten treinen komen.

Mevrouw **Bergkamp**: Als er nu één ding was waar u niet voor verantwoordelijk was, was het wel die dienstregeling.

De heer **De Leeuw**: Nee, maar dat leidde er wel toe dat wij erop gingen focussen om te bevorderen dat AnsaldoBreda zo snel mogelijk prioriteiten ging stellen, om die zaken te realiseren die belangrijk waren voor het functioneren van die treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: U voelde de druk vanuit HSA. Nog even over die voortijdige overname. Als die plaatsvindt, is er ook altijd nog een inspectie en de trein moet 1.000 km gereden hebben en storingsvrij zijn.

Hoe kwamen de treinen uit die test, uit die fysieke inspectie en uit die test om 1.000 km te rijden zonder storingen?

De heer **De Leeuw**: De fysieke inspectie betekende eigenlijk het aflopen van de lijst van open items van de PTLF-keuring, want dat was de vorige belangrijke milestone. Dat betekent dat er gekeken werd door de inspecteurs in welke mate die open items waren weggewerkt. Dat waren vaak heel fysieke zaken: er mist nog een onderdeel, er moet nog een onderdeel van links naar rechts verplaatst worden, ik roep maar wat. Dat was heel fysiek. Om het functioneren van de trein ging het in die rit van 1.000 km. Wat we daar deden, was ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ben even minder geïnteresseerd in wat er gebeurde dan in de vraag of die treinen storingsvrij 1.000 km konden rijden.

De heer **De Leeuw**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: In die zin voldeden ze dus niet en kwamen ze niet door de inspectie.

De heer **De Leeuw**: Nee. Er mochten geen A- en B-storingen optreden gedurende die 1.000 km. Ik geloof dat die storingen zo heetten in het contract. Ze stonden nadrukkelijk omschreven. Er konden wel allerlei andere zaken gebeuren onderweg, zolang het maar geen A- of B-storing was. Een A- of B-storing betekent, voor zover ik mij herinner, dat de trein stopt en niet meer vooruitkomt of dat hij na de dienst de werkplaats in moet. Zoiets was de definitie. Er was meestal een lijstje met zaken die opvielen onderweg. Dat werd ook door degene die verantwoordelijk was voor de treinbesturingssoftware van AnsaldoBreda ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was iets simpeler. Voordat de treinen APTO worden overgenomen, worden ze fysiek gekeurd – daar komen we straks nog even op – en moeten ze ook 1.000 km storingsvrij rijden. Door die test zijn ze niet gekomen, dus ze voldeden niet aan de voorwaarde van de APTO-constructie.

De heer **De Leeuw**: Ze mochten geen A- en B-storingen hebben. Volgens mij heeft elke trein wel A- of B-storingen gehad, maar waren het storingen die al bekend waren uit het «loan and use»-tijdperk, het huurtijdperk. We wisten dat daar oplossingen voor in de maak waren en die storingen waren geen reden om de treinen niet over te nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de treinen voldeden niet, zegt u, en de verwachting, de hoop was ...

De heer **De Leeuw**: Nee, ze voldeden niet aan de eisen die je normaal bij een PTO stelt.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus ze voldeden niet, maar het vertrouwen was er dat het bekende storingen waren die later opgelost zouden worden.

De heer **De Leeuw**: Nou ja, «vertrouwen» ... Ze moesten opgelost worden! Ze werden gewoon keihard vastgelegd als open item en AnsaldoBreda zette er een handtekening onder dat ze opgelost zouden worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom zei u op dat moment niet: de treinen komen niet door de keuring? Het was immers een harde eis: 1.000 km storingsvrij, ongeacht of het een A- of een B-storing is of allebei. Dat is toch een harde eis?

De heer **De Leeuw**: Goed, je kunt altijd afwijken van wat je in het contract hebt staan en treinen worden wel vaker overgenomen met open items, welke het ook zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar mijn vraag aan u is: waarom hebt u niet gezegd dat die treinen niet door deze keuring komen, dus zijn ze nog niet gereed, zijn ze nog niet klaar daarvoor?

De heer **De Leeuw**: Wat we deden op dat moment, was een analyse maken van de storingen die optraden. Dat duurde meestal twee dagen, want daar werd overleg over gevoerd. Dat overlegden wij met HSA. Wij zeiden: dit zijn de zaken die erin zitten. Meestal herkende men dat zelf ook; er zaten ook HSA-machinisten op. Dan werd beoordeeld of het een probleem was om treinen over te nemen die dat hadden. Dat werd in gezamenlijk overleg gedaan en toen werden er wel treinen overgenomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ze zijn niet door de keuring gekomen, maar vanuit uw verantwoordelijkheid dacht u: het zijn bekende storingen, we moeten ze straks oplossen. U vond ze niet zwaar genoeg om op dat moment, kijkend naar de voorgeschiedenis, te zeggen: we moeten nu toch even wat meer doen aan de treinen.

De heer **De Leeuw**: Nee. Er is overigens wel een situatie opgetreden waarin er een storing in de trein zat die mij deed zeggen: deze nemen we niet over, eerst moet die storing opgelost worden. We gingen vrij specifiek, nee, niet vrij specifiek, maar héél specifiek om met die storingen. Alleen als het een bekende storing was waarvan we wisten dat er een oplossing voor was, die ook geïmplementeerd zou worden, accepteerden we zo'n storing.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is ook een fysieke keuring gedaan, waarin die treinen helemaal goed werden bekeken. De heer Meerstadt vertelde vorige week – we hadden het daar net al over in dit verhoor – dat de treinen verschillend waren. Ook uit onderzoek dat heeft plaatsgevonden, blijkt dat er verschillen waren in de afwerkqualiteit. In sommige gevallen was de afwerkqualiteit onder de maat. Zag u dat toen al bij die fysieke inspectie?

De heer **De Leeuw**: Bij welke fysieke inspectie?

Mevrouw **Bergkamp**: Van de treinen die APTO werden overgenomen.

De heer **De Leeuw**: De laatste zeer gedetailleerde inspectie vond bij PTLF plaats. Bij APTO vond alleen een zichtcontrole plaats op de punten die openstonden. Het kan natuurlijk zijn dat je iets nieuws vond, maar je haalde niet alles weer open.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar je keek wel of treinen verschillend zijn, lijkt mij.

De heer **De Leeuw**: Dat zou je feitelijk in die PTLF-controle hebben moeten vinden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer vond de PTLF-controle plaats?

De heer **De Leeuw**: Bij de ene trein was dat vlak daarvoor. Soms was het al een paar maanden eerder. Dat ligt er een beetje aan.

Mevrouw **Bergkamp**: Laat ik de vraag anders stellen. Is bij PTLF-controles, die soms voor de APTO-keuring waren en soms erna – daar zat soms niet heel veel tijd tussen – vastgesteld dat de afwerkwaliteit op bepaalde plaatsen van die treinen onder de maat was?

De heer **De Leeuw**: Als dat geconstateerd werd, werd dat vastgelegd. Dan werd dat of ter plekke hersteld of gewijzigd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar zag u dat op dat moment? Waren er verschillen?

De heer **De Leeuw**: Hebben we het nu over de afwerkwaliteit of over verschillen?

Mevrouw **Bergkamp**: Beide.

De heer **De Leeuw**: Als dat geconstateerd werd, werd het vastgelegd. Als het niet geaccepteerd werd door de inspecties, dan werd het op een lijst van open items gezet en moest het nog nagewerkt worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat er op zo'n moment gebeurt met de verschillen is misschien een heel technisch verhaal. Voordat die treinen APTO, dus voortijdig, werden overgenomen, werd er gekeurd. Er was een fysieke inspectie. We hebben het net gehad over die eis van 1.000 kilometer waar die treinen niet aan voldeden. Het doel van zo'n fysieke inspectie is om te noteren op welke punten de trein nog niet voldoet aan de kwaliteitseisen of aan de technische eisen.

De heer **De Leeuw**: Ja. Dat komt op een lijst te staan en het moet nagewerkt worden. Het zit ook in de overnameprotocollen vastgebakken, zeg maar, zodat duidelijk is wat de status is van de treinen en welke plichten de leverancier nog heeft, na de overname, om zaken te verhelpen.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren dat lange lijsten?

De heer **De Leeuw**: Ja, dat ligt eraan wat je lang noemt.

Mevrouw **Bergkamp**: Vanuit uw ervaring.

De heer **De Leeuw**: Ja, het waren meer punten dan gebruikelijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u daar wat voorbeelden van noemen, om het wat beeldender te maken? Wat stonden er voor dingen op?

De heer **De Leeuw**: Veel interieur, wat bekabelingswerk. Wat we natuurlijk ook vastlegden bij de overname was met name de ervaring met de huurtreinen. Dat komt niet zozeer neer op de productiewaliteit, maar veel meer op het functioneren. We hadden al wat extra ervaring en die zaken legden we ook vast. Dat waren problemen die we al geconstateerd hadden voor de afname. Aantallen weet ik niet. Dat ligt er ook een beetje

aan hoe je dingen telt die eenmalig vastgelegd zijn, maar die bij elk rijtuig terugkwamen. Is honderd dingen nu veel of niet?

Mevrouw **Bergkamp**: Het waren er in ieder geval meer dan u gewend bent, meer dan gebruikelijk is.

De heer **De Leeuw**: Ja, zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Een aantal van die treinen wordt voortijdig overgenomen. Daar zit een planning achter. Heeft AnsaldoBreda die lijst met openstaande punten daarna voortvarend opgepakt of viel dat tegen?

De heer **De Leeuw**: Hier maak ik ook weer onderscheid tussen de mechanische zaken en de software. Bij de software zagen we een snelle ontwikkeling. Daar stuurden we ook op, omdat we zagen dat je met een aantal wijzigingen heel veel problemen zou kunnen oplossen.

Mevrouw **Bergkamp**: De software ging goed. Die dingen pakten ze goed op.

De heer **De Leeuw**: De fysieke afwerkingszaken gingen minder goed. Ook lastig was dat je het probleem moet analyseren voordat je überhaupt tot een oplossing kunt komen. Dat ging niet bij alle problemen even snel. We hebben daar ook op gestuurd. Wij wilden graag dat er meer personeel zou komen in de Watergraafsmeer, om met name die mechanische zaken sneller op te lossen. Wij wilden ook meer ingenieurscapaciteit om de problemen technisch te analyseren. Daar waren wij met name rond de jaarwisseling 2012/2013 heel druk mee bezig. Toen was het vrij snel voorbij.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar komen we straks nog op terug. U gaat nu wel heel snel.

De heer **De Leeuw**: O, sorry!

Mevrouw **Bergkamp**: Daar zitten nog wat vragen tussen. U zegt dat AnsaldoBreda de softwaregerelateerde zaken goed aanpakte. Met zaken die eerder een kwestie waren van wat wij vakmanschap noemen, de afwerkwaliteit, was het lastiger.

De heer **De Leeuw**: Ja. Dan moet je echt mechanisch aan een trein gaan sleutelen of componenten aankopen en zo. Dat liep veel trager. Daar zat blijkbaar een heel proces achter, dat gewoon moeizamer ging bij ze.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Dan geef ik het woord even aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Aan het begin van dit verhoor zoomden wij met name erop in dat u probeerde om AnsaldoBreda te houden aan het contract. Dat was een onderdeel waarin we vooral zagen dat er behoefte aan was, gelet op de afspraken, om AnsaldoBreda aan het contract te houden. Zodra zij hulp vroegen, zette u wel een stap, maar altijd binnen grenzen, zo van: laten we de verantwoordelijkheid niet overnemen. Ergens gaandeweg dit verhoor valt op dat die «contract is contract»-houding wordt losgelaten, omdat er een enorme tijdsdruk komt, omdat die treinen in dienst moeten worden genomen. Dan wordt ten opzichte van treinen die niet voldoen aan het contract – mevrouw Bergkamp heeft dat helemaal met u doorgenomen, inclusief die 1.000 kilometer – die «contract is contract»-houding

geleidelijk losgelaten. Zo beluister ik het. Wanneer is die draai er gekomen? Is dat omdat jullie toen wisten dat de terugvaloptie er niet meer was? Was het omdat jullie aanhikten tegen die datum van december, waarop die trein in dienst genomen moest worden? Wanneer is die shift van houding er gekomen?

De heer **De Leeuw**: Ik moet even nadenken over uw vraag. Het klopt wat u zegt over hoe we begonnen. Later bij het testen zijn we met name zelf capaciteit gaan leveren om AnsaldoBreda hun werk te kunnen laten doen. We zijn dus gaan helpen. Op het laatst is er weloverwogen, omdat er haast bij was, besloten tot zo'n APTO-constructie. Daarbij is min of meer ook besloten om af te wijken van het oorspronkelijke contract en om dus een soort tussenfase in te lasten. Het is niet zo dat wij allerlei zaken maar accepteerden, want die moesten wel degelijk nog opgelost worden. Dat van die shift kan ik niet precies zeggen, maar het is wel zo dat de operator, die moest beoordelen of hij met die treinen een dienstregeling kon rijden, uiteindelijk heeft gezegd: ik kan met deze treinen in deze status een dienstregeling rijden. Op basis daarvan is toen besloten, in tegenstelling tot de «contract is contract»-houding die bij NSFSC het adagium was, toch een addendum te maken en over te gaan tot APTO. Als u vraagt wanneer die shift plaatsvond, dan is dat naar mijn idee op dat moment geweest.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat jullie op een bepaald moment kozen voor het lenen van treinen, omdat de machinisten het moesten leren. Althans NSFSC koos voor het lenen van treinen, laat ik het zorgvuldig formuleren, maar dat uit die leenfase toch wel behoorlijke problemen blijken. In plaats van dat iedereen zegt: nu is het klaar, worden die treinen juist overgenomen. U legt dat uit van de software, maar we begrijpen dat het bij die software vooral ging om het resetten en dat dezelfde problemen steeds weer terugkwamen. Hebt u daar nog een verklaring voor? Het lijkt alsof het slechts ging om een software-aanpassinkje en om hier en daar een reset, maar uiteindelijk kwamen die problemen gewoon terug.

De heer **De Leeuw**: Ik herken niet wat u zegt. Er waren natuurlijk verschillende soorten problemen en het zal best voorgekomen zijn dat er eens voor een probleem een oplossing werd geïmplementeerd, waarna bleek dat het probleem er toch bleef, dus dat het feitelijk geen oplossing was. Ik ken het niet zo algemeen als u het net stelde, zeker niet.

De **voorzitter**: Wij lezen van veel problemen dat ze even opgelost leken en dan weer terugkwamen. Dat blijkt uit de documentatie, dus hoe reageert u daar dan op?

De heer **De Leeuw**: U noemt het woord «resetten». Resetten klinkt voor mij heel erg als een tijdelijke oplossing en niet als een definitieve oplossing. Maar ik heb het over de definitieve oplossingen.

De **voorzitter**: U zag wel definitieve oplossingen.

De heer **De Leeuw**: Nou ja, uiteindelijk is softwareversie 7.4 op de APTO-trein gezet op 16 mei. Die verving 7.2 of 7.0, en er zaten verbeteringen in. In augustus stond de softwareversie 8.0 al klaar. Het invoeren van een softwareversie is ook geen sinecure. Dat moet ontwikkeld worden, het moet toegelaten worden, er moet gecertificeerd worden, er moet een «common safety method»-analyse overheen et cetera. Er moet van alles en nog wat gebeuren. We hadden het net over tijdigheid. Er gebeurde wel wat. Dat is de reden waarom ik zeg: er kwamen wel

oplossingen. Of het voldoende was, is een andere vraag, maar ik zag wel degelijk vooruitgang.

De **voorzitter**: Oké, wij gaan door.

Mevrouw **Bergkamp**: Je krijgt wel de situatie dat je één partij hebt die wel naar de treinen heeft gekeken – u hebt naar de treinen gekeken, uw mensen – maar je hebt ook een operator, HSA, die snel met die treinen wil gaan rijden. Heeft HSA ooit naar de treinen gekeken? Waren zij betrokken bij zo'n inspectie? Wisten ze bij HSA van de openstaande punten?

De heer **De Leeuw**: Niet bij de bouwinspecties.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het nu even over die APTO-fase.

De heer **De Leeuw**: Ik zit te denken waar zij wel en niet bij waren. Toen zij treinen huurden, waren zij bij de overname van die treinen, van die huurtreinen.

Mevrouw **Bergkamp**: December 2011 was dat.

De heer **De Leeuw**: Ja, en januari 2012. Het ging om twee treinen. Dat deden ze samen met de deelprojectleider kwaliteit aan onze zijde en de inspecteur, omdat zij natuurlijk veel ervaring hadden met die treinen en dan kwam er iemand van HSA bij.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was of zij ook betrokken waren bij die APTO.

De heer **De Leeuw**: Ik probeer na te denken over waar ze wel of niet bij waren. HSA was in ieder geval altijd wel aanwezig bij de 1.000 kilometer-rit. Wat er dan gebeurde, was dat meestal een inspecteur zelf door de trein en om de trein heen liep met AnsaldoBreda, om de lijsten af te lopen en te bezien wat inmiddels opgelost was. Dat betrof meer het functioneren en dus niet zozeer de lijst van fysieke zaken die nog opgelost moesten worden. Het ging meer over de ervaringen die tijdens die 1.000 kilometer opgedaan waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarvan waren zij op de hoogte?

De heer **De Leeuw**: Ja. Bij elke trein die APTO overgenomen werd, werd een lijst gemaakt. Die werd geanalyseerd door onze technisch projectleider, samen met AnsaldoBreda. Die lijst werd op mijn bureau gelegd en dan hadden wij – of ik, of mijn technisch projectleider en ik – overleg met HSA over de status van die trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus HSA was op de hoogte van de uitkomst van die 1.000 kilometer-rit en van de lijsten die er waren met openstaande punten.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is belangrijk om te weten. Vervolgens start de dienst van de Fyra, eerst richting Rotterdam en vanaf december 2012 naar Brussel. December en januari doen zich diverse problemen voor, toch ook grote problemen. De dienst valt tegen, er zijn zorgen over de betrouwbaarheid. De trein wordt op een gegeven moment uit dienst gehaald. Ik

wil het even hebben over de periode waarin de trein nog reed. Toen is daar heel veel over te doen geweest. Zelfs in de Tweede Kamer is erover gesproken dat er zorgen waren. Er waren ook veel klachten van reizigers. Op 11 januari 2013 stuurt u een brief aan AnsaldoBreda, waarin u schrijft dat u twee nieuwe treinen wilt overnemen. U gaf aan: conform de koopovereenkomst, dus PTO. U zei in dit verhoor net: wij zijn nooit overgegaan tot PTO en dus het echte overnemen van die treinen. Maar op 11 januari 2013 schreef u een brief waarin u eigenlijk aangaf: wij willen die treinen wel PTO overnemen. Waar komt dat vandaan?

De heer **De Leeuw**: In het najaar van 2012 waren wij treinen APTO aan het overnemen. AnsaldoBreda zei op een gegeven moment toen de toelating in België speelde, ik meen in september: nu moet je de treinen PTO gaan overnemen. Daar zat voor hun wel degelijk een verschil in, omdat er aan de PTO-milestone wat andere zaken contractueel vastzaten. Ze hadden er belang bij. Wij zeiden echter: ja, ho eens even, aan die Belgische toelating zit ook een aantal voorwaarden vast en daarvoor zijn wijzigingen aan de trein nodig. Voor die wijzigingen aan de trein vroeg AnsaldoBreda nogal wat geld. Het was ons ook onduidelijk of die wijzigingen wel tijdig genoeg, conform de voorwaarden die de Belgische toelater had gesteld, konden worden doorgevoerd. Dus hebben wij gezegd: wij blijven bij APTO en gaan niet PTO overnemen. En AnsaldoBreda zei: dan worden er geen APTO-treinen meer overgenomen. Dat speelde volgens mij allemaal in oktober, ongeveer. Gelukkig hadden wij nog net een addendum getekend in de APTO-overeenkomst voor twee treinen, die in de eerste week of in de eerste twee weken van november nog overgenomen zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog even: APTO staat voor het voortijdig overnemen van een trein, en nu speelde de discussie over PTO, en dat is dat je echt treinen overneemt. Ik zeg dit even voor de mensen die meeluisteren. Preliminary take-over.

De heer **De Leeuw**: Er staat «preliminary» omdat er nog twee jaar garantietermijn en daarna nog een final take-over komt. Dat is dan de uiteindelijke, echte overdracht. Maar de trein gaat wel al in eigendom over bij PTO.

Wat gebeurde er toen, eind 2012? Wij hebben gedreigd met een kort geding, of in ieder geval NSFSC en NMBS, om af te dwingen dat zij die wijzigingen zouden doorvoeren. Die dreiging met dat kort geding en veel overleg met AnsaldoBreda zorgden ervoor dat AnsaldoBreda toch bereid was, die wijzigingen tijdig door te voeren. Ze gaven ook aan hoe ze dat zouden gaan doen. De prijs was nog wel een punt van discussie, maar uiteindelijk is daar onder protest mee akkoord gegaan. Er is ook juridisch door NSFSC en NMBS uitgezocht hoe dat kon en op enig moment waren ze eruit. Dat is mij medegedeeld. Er was dus overeenstemming over die wijzigingen en daarmee konden we overgaan op PTO.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog even: bij APTO gaat ook het eigendom al over. Wat is dan nog het verschil met PTO?

De heer **De Leeuw**: Eigenlijk niet meer zo veel.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is dan nog slechts een cosmetisch verschil.

De heer **De Leeuw**: Er zaten wel wat verknoppingen in het contract. Bepaalde zaken werden gekoppeld aan de PTO-milestone. Daar speelde wel wat, in financiële zin.

Mevrouw **Bergkamp**: U ging in ieder geval twee nieuwe treinen overnemen en uw verhaal daarbij is dat AnsaldoBreda geen nieuwe treinen meer APTO wilde. Er was discussie over een aantal aanpassingen. Vervolgens is er nog bedreigd met een kort geding. U kreeg bericht vanuit NSFSC?

De heer **De Leeuw**: Dit is toch wel wezenlijk. Dit soort discussies ... Ik voerde de correspondentie wel, want ik was natuurlijk wel betrokken bij de inhoud van die wijzigingen en bij de vraag of wat zij schreven ook plausibel was, maar het uiteindelijke overleg hierover werd door Dublin met Italië gevoerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het probleem was opgelost tussen Ansaldo-Breda, NSFSC en NMBS. AnsaldoBreda ging waarschijnlijk nog een aantal dingen wijzigen aan de treinen, maar de rekening ging naar ...? Ansaldo-Breda moest toch een aantal zaken nog aanpassen in de trein en er was toch ook discussie over de vraag wie daarvoor de rekening betaalt?

De heer **De Leeuw**: Nee, over de hoogte van de rekening. Wij vonden het ten eerste belangrijk dat de wijzigingen die zij voorstelden, tijdig gedaan werden, vanwege de voorwaarden aan de toelating in België. Ten tweede vonden wij dat zij daar de hoofdprijs voor vroegen. Wij voelden ons gehanteerd of onder druk gezet om dat snel te accepteren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het was meerwerk in feite? Mag ik dat zo stellen?

De heer **De Leeuw**: Daar ging de discussie ook nog eens over, of dat niet gewoon al binnen de scope van het contract zou moeten vallen of niet. Uiteindelijk is er een oplossing gevonden en daarmee heeft AnsaldoBreda aangegeven dat ze die wijzigingen tijdig zouden doorvoeren of in ieder geval binnen bepaalde termijnen, en over het bedrag dat ervoor stond, is een soort «onder protest»-clausule opgenomen, maar die hebben de juristen van NSFSC bepaald. Uiteindelijk kwam ook de brief die u net noemde, de bekende brief met daarin: «kom maar met je treinen», want daar lijkt het op. Er is veelvuldig overleg geweest door Ierland met de juristen en met NMBS.

Mevrouw **Bergkamp**: Was daarin ook de kwaliteit van de treinen betrokken?

De heer **De Leeuw**: Niet specifiek, want het afhandelen van die garantie-items was een lopende zaak. De treinen die al overgenomen waren, zaten inmiddels in garantie.

Mevrouw **Bergkamp**: We zitten in een situatie dat de treinen van start zijn gegaan, in december ook naar Brussel. Er zijn problemen in verband met de betrouwbaarheid, met uitval, met reizigers die ontevreden zijn en vervolgens gaat het ook nog een keer sneeuwen in januari.

De heer **De Leeuw**: Dat was vlak daarna.

Mevrouw **Bergkamp**: Op dat moment waren er al behoorlijke problemen met die treinen. De vraag hoe dat nu moet met die treinen heeft geen rol gespeeld in de overname van twee nieuwe treinen, zegt u?

De heer **De Leeuw**: Voor zover ik daarbij betrokken ben geweest – want dit was echt iets wat in Brussel en Ierland plaatsvond – was er geen echte noodklok vanuit de operator dat we maar even moesten temporiseren. Sterker nog: er was een sterke behoefte aan treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: Vanuit NedTrain?

De heer **De Leeuw**: Mijn ervaring is dat je, als je onderhouder bent, altijd op het laatste moment werkt en dan wordt het hardst gewerkt om de zaak draaiende te houden. Die hebben heel veel werk moeten verrichten om die treinen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Waren die niet blij dat er nog nieuwe treinen ...?

De heer **De Leeuw**: Dat weet ik niet. Ik weet alleen dat het heel druk was op de Watergraafsmeer en dat er heel veel werk verzet moest worden. Ze hebben echt heel erg hun best gedaan om de vloot in de vaart te houden.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u zegt: hoe de treinen functioneerden, heeft geen rol gespeeld in de discussie over het overnemen van twee nieuwe treinen.

De heer **De Leeuw**: Klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: En u was slechts de penvoerder als het gaat over de brief van 11 januari?

De heer **De Leeuw**: Ik kreeg die tekst letterlijk aangereikt.

Mevrouw **Bergkamp**: Als wij even een schets maken. Wij hebben het in dit verhoor met elkaar gehad over het feit dat treinen de fabriek hebben verlaten op een moment dat er nog veel openstaande punten waren. We hebben het gehad over de APTO-constructie, dat die treinen niet door de inspectie kwamen, bijvoorbeeld vanwege die 1.000 kilometer en omdat er toch nog veel open punten waren. Dan ga je naar de nieuwe fase. Je gaat rijden met de treinen. Er zijn nog steeds zorgen en problemen met de betrouwbaarheid, en er worden nieuwe treinen overgenomen. Als ik dat zo aan u voorleg, wat voor beeld schets ik dan aan u?

De heer **De Leeuw**: Het is niet het beeld dat wij op dat moment hadden. Er waren open items, dat is gebruikelijk, die werden niet ernstig genoeg bevonden om geen treinen meer over te nemen. HSA kon ermee rijden. HSA heeft maandenlang gereden met treinen. De verwachting was ook dat de bedrijfszekerheid zou verbeteren. HSA gaf ook aan: er zit een zekere verbetering in. Volgens mij is dat zelfs tot in december zo gegaan. De Staatssecretaris heeft nog een brief aan de Tweede Kamer gestuurd met positieve berichten over de eerste ervaringen en met een vergelijking met de eerdere introductie van ander materieel, want dat was toch wel het referentiekader dat ik zag en dat bij HSA nadrukkelijk gebruikt werd.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat positieve beeld was ook nog zo rondom de brief van 11 januari?

De heer **De Leeuw**: Dat weet ik eigenlijk niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens mij was het beeld toen iets minder positief, dacht ik.

De heer **De Leeuw**: Dat zou kunnen, maar volgens mij is het bijna tot het eind van het jaar, tot eind december ...

Mevrouw **Bergkamp**: Snapt u het beeld dat wij schetsen? De brief van 11 januari gaat over het overnemen van twee nieuwe treinen, maar ook erover dat de andere treinen er mogen komen. Het is echt een overname van de volledige vloot, terwijl er op dat moment toch ook wel echt serieuze problemen speelden met de betrouwbaarheid van de treinen.

De heer **De Leeuw**: Het was voor ons, althans voor HSA, natuurlijk moeilijk inschatten of dat dan steeds erger zou worden. Er zitten immers ook heel erge pieken en dalen in de dagelijkse beschikbaarheid en bedrijfszekerheid. De vraag is of die eigenlijk relatief korte periode van een paar weken veelzeggend is over de toekomst. Weinig treinen, korte periodes. Statistisch is dat lastig, maar er was druk op de komst van meer treinen, want men had geloof ik ook al voor april een nieuwe dienstregeling bedacht. Dan moest de dienst uitgebreid worden. En vergeet ook niet dat de Belgische spoorwegen zaten te trappelen om treinen. Die vroegen al vanaf augustus, september om treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar heb ik nog een vraag over. Waren die twee nieuwe treinen bestemd voor NSFSC of voor NMBS?

De heer **De Leeuw**: Een voor NMBS en een voor NSFSC.

Mevrouw **Bergkamp**: Dank u. We gaan weer verder. We hebben het gehad over de brief van 11 januari. Op 17 januari wordt de trein uit dienst gehaald. Daar zitten in feite dus maar een paar dagen tussen. De reden was dat in België onder winterse omstandigheden een afdekrooster van de trein is gevallen. U kent de koopovereenkomst goed. Als projectleider moest u natuurlijk kijken of de treinen voldeden aan die koopovereenkomst. Stond ook in die koopovereenkomst dat je minder hard moest rijden in winterse omstandigheden?

De heer **De Leeuw**: Daarover is altijd heel veel spraakverwarring geweest. Ik kan er het volgende over zeggen. Daarover stond niets in de koopovereenkomst. In de koopovereenkomst staat dat de trein moet voldoen onder alle omstandigheden zoals daar genoemd, dus ook bij normaal gebruikelijke klimatologische omstandigheden in een bepaald deel van Europa. Zo werd dat dan geformuleerd, in een zogenaamde UIC-fiche, dat is een bepaalde norm. Dus ook bij gebruikelijke sneeuw. Er stond wel iets in over sneeuw. Dat is ook door AnsaldoBreda gebruikt. Zij beweerden dat de trein bij een bepaalde hoeveelheid water of sneeuw – een bepaald aantal centimeter boven de spoorstaven of weet ik wat – nog wel met 20 km/u verplaatst moest kunnen worden. Je moet dus nog wel met de trein weg kunnen als je extreme situaties hebt zoals overstromingen of zo. Dat werd door AnsaldoBreda als volgt uitgelegd: als het sneeuwt, hoeft de trein nog maar 20 km/u te rijden. Dat vond ik een belachelijk uitleg. Daarover heb ik erg veel correspondentie met ze gevoerd. Voor het overige stonden er geen voorwaarden in over sneeuw. Er was in België wel een item over winterse omstandigheden, want in de toelating heeft de certificerende instantie Belgorail gezegd: als er winterse

omstandigheden heersen en er sneeuw ligt, moet de maximumsnelheid van de trein beperkt worden. Ik kan het niet precies zeggen, maar de strekking is dat de maximumsnelheid beperkt moest worden met ik meen 20 km/u. Dus niet tot 20 km/u, maar er moest 20 km/u vanaf.

Mevrouw **Bergkamp**: Is dat over het algemeen zo? Of specifiek voor de Fyra?

De heer **De Leeuw**: Dat was specifiek voor de Fyra. Daar zit een hele discussie achter van remspecialisten die uitleg gaven over de remsystemen et cetera. Dat zijn de zaken waar ik van wist.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat er niet in de koopovereenkomst stond: matig uw snelheid in heftige weersomstandigheden.

De heer **De Leeuw**: Nee, maar de nuance zegt wel dat het algemeen bij spoorwegen gebruikelijk is dat je in speciale omstandigheden, die niet zo vaak voorkomen, speciale aanwijzingen aan je personeel kunt geven. Naderhand is mij een en ander gebleken, toen we gingen kijken naar de problemen die opgetreden waren en toen AnsaldoBreda die problemen aan het oplossen was. Ze hadden heel constructieve wijzigingen voorgesteld in de loop van februari ...

Mevrouw **Bergkamp**: Daar komen we straks nog op.

De heer **De Leeuw**: Naderhand is mij gebleken dat in andere landen bij echte hogesnelheidstreinen die 300 km/u rijden of meer, er wel maatregelen genomen worden om de effecten die naderhand bleken op te treden, tegen te gaan of in ieder geval het risico te minimaliseren.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u zegt: in de koopovereenkomst werden geen beperkingen aangegeven. Volgens mij geldt ook voor de handleiding van AnsaldoBreda dat er niet in stond: matig uw snelheid.

De heer **De Leeuw**: Nee. We hebben er natuurlijk uitgebreid, ook in juridische zin, naar gekeken wat er staat. Volgens mij stond er wel ergens in dat je je te allen tijde moet aanpassen aan de omstandigheden of iets in heel algemene zin. Dat legden zij dan uit als: dat had je hierop ook kunnen toepassen. Wij vonden dat onvoldoende om in dit specifieke geval geldig te laten zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Is de trein getest op zijn functioneren in winterse omstandigheden? Was dat onderdeel van de bouw?

De heer **De Leeuw**: Ja en nee. Er waren testen voorzien in de klimaatkamer in Wenen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is een statische test, hè?

De heer **De Leeuw**: Dat is een statische test, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat wil zeggen dat de trein stilstaat, maar dat er gekeken wordt naar allerlei klimatologische effecten en wat die doen met de trein.

De heer **De Leeuw**: De hoofdreden dat je test, is met name het klimaatstelsel in de trein. Het gaat dus om het comfort van de reiziger. Je kunt het in die klimaatkamer heel heet en heel koud laten worden. Je kunt het

er ook enigszins laten sneeuwen en vriezen. Meestal test je dan ook een aantal specifieke componenten, bijvoorbeeld de ruitenwissers, de deuren, de voettredes. Dat is toen ook gebeurd.

Mevrouw **Bergkamp**: Op componentniveau.

De heer **De Leeuw**: Op componentniveau of op systeemniveau, dat je wat specifieke controles uitvoert. Het waait ook in dat ding, dus er vindt een soort sneeuwstormpje plaats.

Mevrouw **Bergkamp**: De trein in winterse omstandigheden testen, is niet standaard onderdeel van een test.

De heer **De Leeuw**: Nee. Met deze trein is wel ervaring opgedaan toen de trein voor engineeringstesten door AnsaldoBreda naar Velim in Tsjechië is gebracht. Daar is een testring en is de trein ook op winterse omstandigheden getest, maar dat was meer toeval.

Mevrouw **Bergkamp**: Omdat daar gewoon sneeuw lag.

De heer **De Leeuw**: Omdat er sneeuw lag, maar er waren geen specifieke sneeuwtesten. Ik heb naderhand nog weleens terug gehoord in de media dat er specifieke sneeuwtesten zouden zijn geweest. Dat was daar niet voor.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Het is geen standaard onderdeel van het testen.

De heer **De Leeuw**: Wij verwachtten geen problemen, want AnsaldoBreda heeft twee winters lang – onder andere de winter van 2009, die nogal heftig was, ook voor ander materieel van de NS – nadrukkelijk typetesten gereden onder winterse omstandigheden, met 250 km/u. Er was dus ook geen aanleiding om aan te nemen dat er iets niet goed was.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei daar net al iets over. Hadden die beschadigingen van de trein in de sneeuw voorkomen kunnen worden, bijvoorbeeld door de snelheid te verlagen?

De heer **De Leeuw**: Dat vind ik een heel moeilijke vraag. Ik ben nadrukkelijk betrokken geweest bij de oplossing en dus de analyse van wat hier gebeurt. Had het voorkomen kunnen worden door een snelheidsverlaging? Onze inschatting – en dan doel ik op een aantal mensen dat er toen bij betrokken was – is dat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wie waren dat?

De heer **De Leeuw**: Mensen van NedTrain en van HSA. Toen het besluit is genomen, in de dagen dat het zo sneeuwde, om de dienstregeling stop te zetten en de treinen uit dienst te nemen, gold dat je wel kon doorrijden, maar ergens zit er dan een snelheidsgrens van 100 km/u, 140 km/u. Als je dat gaat rijden, voorkom je dit soort dingen wel, want dan zal het effect heel anders zijn. Daar zit echter ook weer een stuk statistiek in. Er hebben treinen gereden in dezelfde omstandigheden met dezelfde snelheid en dat heeft niet tot beschadigingen geleid.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw analyse is niet dat het voorkomen had kunnen worden door minder hard te rijden. «Het was te voorkomen geweest door minder hard te rijden» was niet de analyse waar u met een aantal collega's over gesproken hebt?

De heer **De Leeuw**: Jawel. Wij denken ... Laat ik het anders zeggen. Toen het besluit genomen moest worden, waren er twee treinen beschadigd. Gaan we dan doorrijden of niet? Toen zeiden wij ten aanzien van dit specifieke probleem, ik noem het even het Schotterflug-probleem, zo noemt de Duitser het – ijs en stenen die van onder de trein butsen – dat je waarschijnlijk goed kunt doorrijden als je de snelheid verlaagt. Dan zal er geen Schotterflug optreden en kun je toch veilig een dienstregeling rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u zegt dat de hoge snelheid mogelijk ook heeft meegespeeld, kijkend naar de beschadigingen.

De heer **De Leeuw**: Ja. Dat zal zeker een rol gespeeld hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Toch zegt u ook dat een aantal andere treinen, de Thalys bijvoorbeeld, die ook heel hard reden, geen beschadigingen opliepen.

De heer **De Leeuw**: Dat ligt aan de aerodynamica die optreedt. Dat is een vrij moeilijk onderwerp waar AnsaldoBreda veel onderzoek naar heeft gedaan. Toen het eenmaal gebeurd was, wisten we ook dat daar ervaring mee was opgedaan in Duitsland en in andere landen.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe moet ik uw woorden heel goed samenvatten? Zegt u nu: het is mogelijk een verklaring? Of zegt u: ik ben van mening dat het zeker een rol heeft gespeeld, kijkend naar de beschadiging?

De heer **De Leeuw**: De snelheid bedoelt u?

Mevrouw **Bergkamp**: De snelheid en het feit dat die niet verlaagd is.

De heer **De Leeuw**: Ik denk samen met het aantal mensen van toen dat dit niet opgetreden was als je de snelheid had verlaagd naar bijvoorbeeld 100 km/u. Het is een inschatting. Ik heb geen berekeningen. Die inschatting is gebaseerd op mijn ervaring. Als je op de Moerdijkbrug rijdt met harde wind, moet je ook je snelheid verlagen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ondanks dat het niet in de koopovereenkomst stond, ondanks dat het ook niet als zodanig in de handleiding stond van AnsaldoBreda, zegt u op basis van ervaring dat het handig was geweest om de snelheid te verlagen.

De heer **De Leeuw**: Dat zeg ik achteraf, want er stond wel in de koopovereenkomst dat de treinen het onder alle omstandigheden moesten doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Die trein had het dus eigenlijk volgens het contract gewoon moeten doen.

De heer **De Leeuw**: Juist.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Begin 2011 komt het onderhoudsbedrijf NedTrain met een analyse, uitgevoerd naar de winterbestendigheid van de Fyra. Men baseert zich op wat men op dat moment van de Fyra zelf

weet en op internationale ervaring. Men adviseert dat de snelheid omlaag gebracht moet worden en waarschuwt voor ophopende sneeuw onder de treinstellen, problemen met het sluiten van de deurtreden, problemen met de treinhoorn, eigenlijk allemaal problemen die later ook als zodanig zijn vastgesteld. NetTrain heeft dus in 2011 een analyse gemaakt. We zien dat een aantal van die zaken ook daadwerkelijk optreden in 2013. Hoe bent u met die analyse van NedTrain omgegaan?

De heer **De Leeuw**: Die analyse is besproken in het reguliere overleg dat wij hadden met de directeuren van NSFSC, HSA en NedTrain, die drie. Er is na wat discussie geconcludeerd dat dit niet hoefde te leiden tot extra acties, want er stond meer in dat rapport. Er stond ook bijvoorbeeld in dat er geen grote problemen waren opgetreden tijdens de typetesten in 2009 of 2010, ik weet niet meer precies in welke periode dat was. Het ontwerp van de trein was ook al klaar. De trein was in productie, dus dan kun je niet weer alles overhoop gooien, anders krijg je in ieder geval vertraging. In dat gezamenlijke overleg is toen geconcludeerd, voor zover ik mij kan herinneren, om geen nadere acties te ondernemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Toen het advies van NedTrain uitkwam in 2011, waarvan we zien dat in 2013 een aantal dingen daadwerkelijk zijn uitgekomen, was uw inschatting om daar niets mee te doen.

De heer **De Leeuw**: Dat is toen besloten in ons reguliere overleg met de directies van die drie partijen.

Mevrouw **Bergkamp**: En een van de redenen was: de trein is nu toch al zo ver, hij is al ontworpen en men kan er misschien niets meer aan doen.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment in 2013 komt de NS-directie met een taskforce. Wat werd uw rol op het moment dat die taskforce er kwam?

De heer **De Leeuw**: Als ik het heel kort door de bocht zeg, nam die taskforce het project eigenlijk over in mijn ogen.

Mevrouw **Bergkamp**: Was uw rol uitgespeeld op dat moment?

De heer **De Leeuw**: Ik heb dat in mijn voorgesprek letterlijk zo gezegd, geloof ik. Zo voelde het in ieder geval wel. Wat er gebeurde was dat de NS onderzoek ging doen naar de treinen, of die nog wel inzetbaar zouden worden. Dat onderzoek werd geleid door de directie van NS en er is een aantal mensen ingehuurd om dat te analyseren. Wij hebben die mensen ondersteund. Parallel daaraan ging de formele correspondentie en afstemming met AnsaldoBreda gewoon door.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar heb ik nog een vraag over. Op een gegeven moment kwam AnsaldoBreda met een oplossing voor het probleem van die beplating. U reageerde daar ook op in uw brief van 30 mei. Kwamen zij zelf met die oplossing of was dat op verzoek van HSA of NSFSC?

De heer **De Leeuw**: Toen de problemen in die winterweek speelden, heb ik volgens mij al op 16 januari mijn eerste e-mail verstuurd en daarna op zondag 20 januari een uitgebreide notice of default.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat is dat?

De heer **De Leeuw**: Een tekortkomingsstatement. Naderhand is dat in brieven van de NS en van NSFSC min of meer herhaald. Ik vond namelijk dat er actie ondernomen moest worden en dat zij meer presentie op de Watergraafsmeer moesten hebben, dat zij het met eigen ogen moesten aanschouwen en meer engineeringcapaciteit moesten krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag betrof die beplating. Zij kwamen uiteindelijk met een oplossing.

De heer **De Leeuw**: Daar zat een stap voor.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag is: kwam het verzoek om die oplossing vanuit NSFSC of kwam AnsaldoBreda zelf met die oplossing?

De heer **De Leeuw**: Ik heb geëist dat er een oplossing moest komen, al in mijn eerste mail, volgens mij.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het kwam vanuit u, het was uw initiatief? U zei: er moet een oplossing komen voor die beplating?

De heer **De Leeuw**: Ja, voor de problemen die er die winter speelden. En overigens nog veel meer, maar: ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Vervolgens komen ze met een oplossing en u reageert daarop in een brief op 30 mei. Wat stond er in die brief?

De heer **De Leeuw**: Het was een vrij moeilijk gestelde brief, want het ging over de technische oplossing.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was de strekking van die brief?

De heer **De Leeuw**: Dat wij het met de technische oplossing die zij gepresenteerd hadden, eens waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is helder. Er waren problemen met de beplating. U hebt zelf via de mail al vrij snel verzocht om een oplossing. Zij kwamen met een oplossing en u zei: dat gaan we zo doen.

De heer **De Leeuw**: Dat ging overigens niet over één nacht ijs, want daar is een hoop discussie aan vooraf gegaan. Het is dus niet zomaar gebeurd.

Mevrouw **Bergkamp**: We kunnen ons inderdaad voorstellen dat daar heel veel nachten ijs overheen zijn gegaan.

De heer **De Leeuw**: Het was inmiddels voorjaar.

Mevrouw **Bergkamp**: Had u er op dat moment nog vertrouwen in dat AnsaldoBreda die problemen ook daadwerkelijk zou oplossen?

De heer **De Leeuw**: Bedoelt u specifiek dit, of in het algemeen?

Mevrouw **Bergkamp**: De problemen met het afdekrooster, die beplating, wetende dat het een struggle is geweest om al die openstaande punten opgelost te krijgen. Nu komen ze met een oplossing daarvoor. U zegt dat u het inhoudelijk een goede oplossing vond, maar had u er ook

vertrouwen in dat AnsaldoBreda dat probleem adequaat en snel zou kunnen oplossen?

De heer **De Leeuw**: Bij «snel», dat herhaal ik, zal ik mijn hart blijven vasthouden, maar ze hadden wel een degelijke oplossing waar een hoop analytisch ingenieurswerk aan vastzat. Die werd overigens ook goed getoetst door Lloyd's-technici, door mensen van NMBS. Wij waren overtuigd dat het een oplossing was.

Mevrouw **Bergkamp**: De beplating waar het om ging, zeg ik even voor de mensen die dit volgen, was de onderkant van de trein. Die moest versterkt worden, omdat die niet bestand was tegen de dynamiek van sneeuw en ijs en daardoor beschadigd raakte.

De heer **De Leeuw**: Ik zou het iets anders formuleren. Waar bij deze trein twee rytuigen bij elkaar komen, waar je doorheen loopt, daar was nogal veel ruimte. Daar kon in bepaalde weersomstandigheden, zeker met sneeuw, ijs en stenen die vaak tussen het spoor liggen, ijsophoping plaatsvinden. Dat had aerodynamische effecten ...

Mevrouw **Bergkamp**: Waardoor beschadigingen optraden.

De heer **De Leeuw**: ... waardoor er grote brokken ontstonden die ervanaf konden vallen, en die dan tot beschadigingen konden leiden.

Mevrouw **Bergkamp**: Was dat een ontwerpfout?

De heer **De Leeuw**: Ik durf dat eigenlijk niet te zeggen. In principe ja, want die trein had in eerste instantie ... Als we teruggaan naar de tijd waarover we spreken en waarin het contract gesloten werd, ik zeg maar even 2004, dan weten we nu – kennis achteraf, dus – dat in die tijd de kennis over het fenomeen van die aerodynamische effecten, wat ik net al Schotterflug noemde, in de kinderschoenen stond. Deutsche Bahn had er net ervaring mee opgedaan. Daar was het een groot probleem en daar zijn de ICE's ook op aangepast.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik onderbreek u even. U zegt: het is een ontwerpfout, maar als we teruggaan in de tijd was er toen nog niet zo heel veel bekend over dit probleem.

De heer **De Leeuw**: We hebben er ook het ontwerp niet op getoetst.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat begrijp ik.

De heer **De Leeuw**: Als we het geweten hadden ... Het kan goed zijn dat dit soort problemen inmiddels zo bekend zijn dat ze dadelijk ook in normen terechtkomen, zo van: houd met je trein rekening met dit soort effecten. Dan wordt dat de norm.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij gaan naar eind mei 2013. De heer Descheemaecker geeft een presentatie, waarin hij aankondigt dat de Belgische spoorwegen met de Fyra stoppen. Herkende u het beeld dat hij schetste over de problemen met de Fyra?

De heer **De Leeuw**: Ik herkende alle foto's die hij toonde, zonder het beeld te willen bagatelliseren dat hij initieel heeft neergezet en dat er eigenlijk nog steeds is, heb ik mij wel afgevraagd of hij bij alles wat hij zei,

werkelijk gezegd heeft dat het de veiligheid aanging of niet. Ik heb de presentatie een aantal keren moeten terugkijken.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat u de beelden herkende, maar zich niet kon vinden in de manier waarop het werd gepresenteerd? Of waar kon u zich niet in vinden?

De heer **De Leeuw**: De meeste van de voorbeelden kende ik natuurlijk. Niet allemaal, maar ik kende de weerbaarheid van de spoorwegen, van wat er gebeurt, wat je ziet als je in de werkplaats bent en de treinen komen terug na een weerbarstige rit in slecht weer.

Mevrouw **Bergkamp**: Vond u die beelden overdreven?

De heer **De Leeuw**: Nee, het ging meer om de kleuring die eraan gegeven werd en soms ook – dat is wat ik net probeerde uit te drukken – de vraag of hij nu wel de veiligheidskaart speelde of niet, met wat hij zei. Ik heb het laatst nog eens teruggekeken. Nee, hij zegt het niet, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap u niet helemaal. U zegt dat u de beelden herkende, maar wat stoorde u dan? Wat herkende u niet?

De heer **De Leeuw**: Nee, niet stoorde.

Mevrouw **Bergkamp**: Heeft hij iets gezegd waarvan u dacht: dat klopt niet?

De heer **De Leeuw**: Nee, maar door het seriematig achter elkaar leggen van een aantal beelden – en ik wil het echt niet bagatelliseren – werd er wel een beeld gevormd. Toen de presentatie voorbij was – ik zat samen met een aantal collega's, ook met mensen uit Ierland erbij – was mijn eerste uitspraak: dit project is ten einde.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net iets over de veiligheidskaart. Wat bedoelde u daarmee? Hij speelde niet de veiligheidskaart?

De heer **De Leeuw**: Veiligheid is natuurlijk een moeilijk begrip. Het is geen absoluut begrip. Er werd in de presentatie gesuggereerd dat het in een aantal zaken om de veiligheid zou gaan. Hij heeft die kaart niet gespeeld en de veiligheid niet genoemd. De deur, de strip op het dak ... Mensen die in de spoorwegwereld werken, weten dat er weleens een bovenleiding op het dak van een trein valt. Dus niet eens een deel van de trein naar de bovenleiding, maar omgekeerd. Er zijn allerlei voorzieningen voor om dat geen risico te laten zijn voor de reizigers, het personeel en de omgeving. Als er al iets gebeurt, is er een veiligheidsmanagement-systeem, in dit specifieke geval noemen we dat vaak veiligheidsstoringen, waarbij er een risico zou kunnen zijn. Die onderzoek je. Daar zijn hele systemen voor. Dat is in de luchtvaart zo en dat is ook in de spoorwegwereld zo. Dat geldt ook voor deze strip. Het zit «m in de manier waarop het gepresenteerd werd. Hij deed het voorkomen alsof je er niet aan moest denken dat die strip de bovenleiding geraakt had.

Mevrouw **Bergkamp**: U moet mij maar corrigeren in dezen als ik het verkeerd interpreteer, maar u zegt wel een aantal dingen. U zegt: de beelden kloppen, maar door de presentatie, door dat allemaal achterelkaar te laten zien, werd er een totaalbeeld gecreëerd waarvan u dacht dat het betekent dat die trein niet goed is, einde project.

De heer **De Leeuw**: Niet dat die trein niet goed is, maar dat er feitelijk voor de buitenwereld een beeld gecreëerd is ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wat voor beeld dan? Wat voor beeld liet de heer Descheemaecker zien?

De heer **De Leeuw**: Het is een onveilige trein waar alles vanaf valt.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is het beeld dat de heer Descheemaecker liet zien?

De heer **De Leeuw**: Ik zeg het even in mijn woorden nu.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar kon u zich niet in vinden, begrijp ik.

De heer **De Leeuw**: Nou, er waren wel problemen met die treinen. Die treinen waren nog niet af, dus ik ontken niet de beelden die er waren, maar ik had wel duidelijk het gevoel dat hier een partij aan het spreken was die eigenlijk gewoon van het project af wilde.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 3 juni 2013 besluit ook de NS-directie om te stoppen. Men stelt dat de treinen buitensporig veel fouten laten zien en dat de afbouwkwaliteit onvoldoende is. Er wordt zelfs gesteld dat er bij de inspectie van een halve trein meer dan 250 te herstellen punten zijn gevonden. Als we het nu hebben over die punten en de analyses die toen gemaakt zijn, waren dat nu veel meer openstaande punten dan u eerder signaleerde? Met andere woorden: zijn die openstaande punten gewoon doorgegeven en eigenlijk niet opgelost?

De heer **De Leeuw**: Gedeeltelijk. Van wat er gebeurd is met de inspecties die de taskforce Fyra heeft gedaan, heb ik volgens mij twee keer een terugkoppeling gehad. Een keer hebben ze mij willekeurige foto's laten zien en dat was erg lastig, want ik wist niet van welke trein die afkwamen en wat daarvan de status was, of er met die trein al gereden was of niet, dus dat was lastig. De tweede keer kreeg de deelprojectleider techniek van iemand van de taskforce een overzicht met foto's van deze inspectie. Hij vertelde dat hij dat gekregen had. Toen is overleg gevoerd met Ierland. Wat doen we hiermee, want eigenlijk is dat ons werk niet. Wij staan buiten die inspecties. We hebben toen toch een quickscan gedaan, zo van: wat zien we nu? Het resultaat daarvan heb ik hier voor mij liggen, dat heb ik speciaal nog even geprint. Daaruit blijkt dat er verschillende categorieën waren. Ik zal het even samenvatten. Er waren punten die wij herkenden. Ja, dat waren open punten. Er waren punten die wij niet herkenden, maar die we zeker hadden gezien bij de inspecties die gedaan werden door Lloyd's, als ze al aan de orde waren voor de overname. Die zijn er dus door het gebruik gekomen. Er waren ook punten die we zeer opvallend vonden, omdat het leek alsof we die hadden moeten zien tijdens onze eigen inspectie, wat we blijkbaar niet deden. Zo waren er een aantal categorieën en wij hebben ze zelfs numeriek gemaakt.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer hebt u de analyse gemaakt die u voor u hebt?

De heer **De Leeuw**: Die is van mei 2013, gok ik. Uit de tijd waarin die inspecties door de taskforce gedaan werden.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Jonkers zei vanochtend: er zijn een aantal nieuwe punten die we hebben gezien, doordat de trein is gaan rijden en dan gebeurt er een aantal dingen, maar grotendeels waren het voor hem bekende punten. Punten die hij eigenlijk al gesignaleerd had voordat de trein de fabriek verliet. Dus hij zegt: het is eigenlijk heel triest. In die tussentijd zijn die openstaande punten open gebleven en zijn ze niet opgelost. Dat was eigenlijk zijn verhaal vanochtend.

De heer **De Leeuw**: Ik kan alleen zeggen wat ik ...

Mevrouw **Bergkamp**: U herkent dat beeld niet van de heer Jonkers?

De heer **De Leeuw**: Niet in de absolute zin dat het allemaal punten waren ...

Mevrouw **Bergkamp**: Hij zei ook niet allemaal.

De heer **De Leeuw**: Oké.

Mevrouw **Bergkamp**: Hij zei: een heel groot aantal van de punten hadden wij toen al gesignaleerd in de fabriek in Italië, en die zijn in de tussentijd niet opgelost.

De heer **De Leeuw**: Een deel van die punten zit hier dus ook in en paste ook binnen de categorieën die ik net noemde.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, en daarnaast zijn er nog een paar andere categorieën. Maar is dit niet eigenlijk heel ernstig? Je bent met zo'n project bezig, je start in de fabriek en je eindigt op een gegeven moment, in 2013, en dan stel je met elkaar vast dat heel veel van die punten al die jaren niet zijn opgelost. Ik begrijp dat u er zelf een analyse van hebt gemaakt en de heer Jonkers heeft het rapport van NedTrain gezien, en uit een vergelijking blijkt dat veel punten niet zijn opgelost.

De heer **De Leeuw**: Toen de treinen zijn overgenomen, waren ze nog niet af. Dus dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ook daarna zijn er verschillende momenten geweest. We hebben dat allemaal in dit verhoor de revue laten passeren. We hebben het gehad over de APTO-inspectie, de permission to leave factory, die soms net voor de APTO en soms net erna plaatshad, afhankelijk van de treinen. Dan is het toch ernstig als je signaleert dat een groot aantal van die punten open zijn blijven staan en dat die dus niet zijn opgelost? Deelt u dat of niet?

De heer **De Leeuw**: Ja, dat is heel ernstig en die moeten opgelost worden. Er is toen bewust voor gekozen om treinen over te nemen waaraan nog punten openstonden, die dan naderhand zouden worden opgelost.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar die punten zijn ook niet opgelost toen men met de trein is gaan rijden, met mensen erin. Die trein is gaan rijden!

De heer **De Leeuw**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het hier niet over een testfase. Op een gegeven moment is besloten om met die commerciële dienst van start te gaan. Naderhand is vastgesteld dat diezelfde openstaande punten ook in de fabriek voor een groot gedeelte al waren vastgesteld.

De heer **De Leeuw**: Misschien begrijp ik het niet, maar wij hebben treinen overgenomen met openstaande punten, welbewust.

Mevrouw **Bergkamp**: De vervoerder is ook gaan rijden met treinen waaraan die openstaande punten nog steeds openstonden.

De heer **De Leeuw**: Want die punten waren voor de vervoerder niet kwalijk voor het uitvoeren van de dienst. HSA vond het acceptabel.

Mevrouw **Bergkamp**: HSA was zich ervan bewust dat er een groot aantal openstaande punten waren, maar vond die niet serieus genoeg om niet te gaan rijden met die trein. Dat is wat u zegt.

De heer **De Leeuw**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het feit dat er wordt gestopt met de treinen en dat er wordt gesignaleerd dat die openstaande punten er zijn, is eigenlijk geen verrassing voor de HSA en het zou ook geen verrassing moeten zijn voor de NS-directie.

De heer **De Leeuw**: Nou, ik zeg nog iets meer, want we begonnen met de notitie die ik even naar voren haalde. Uit het stuk van de taskforce dat wij kregen bleek dat er ook punten waren waarvan wij zeiden: hè, die hadden wij wel moeten zien, maar die staan niet op onze lijst. Er zijn dus meerdere categorieën.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, maar wat ik van u hoor is dat HSA zich bewust was van die lijst met openstaande punten, en er toch voor koos om te gaan starten. De NS-directie wist daar ook van. Weet u dat?

De heer **De Leeuw**: Dat weet ik niet. Ik weet wel dat HSA wist wat de status van die treinen was.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment werd er een analyse gemaakt, een stofkamanalyse, waarin er goed werd gekeken wat de problemen zijn. Daar kwam een aantal openstaande punten uit. Dat was geen verrassing?

De heer **De Leeuw**: Voor een deel van die categorieën was dat geen verrassing voor mij, maar voor een ander deel dus wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Voor een ander deel wel, want u had het over verschillende categorieën. U bent projectleider geweest. Had u in dat proces niet eerder moeten ingrijpen om af te dwingen dat die openstaande punten voorkomen zouden worden? U hebt daar al een paar dingen over gezegd, zo van: wat kon ik vanuit mijn positie? Maar hebt u terugkijkend niet weleens gedacht: ik had toen toch echt moeten zeggen dat die 1.000 km-eis een eis had moeten zijn die we gewoon hadden moeten realiseren. Die treinen hadden door die test moeten komen.

De heer **De Leeuw**: Ik denk dat wij er alles aan gedaan hebben, gedurende de verschillende fasen van het project, om ervoor te zorgen dat er zo veel mogelijk van die open items opgelost werden. We hebben daar ook op gestuurd, door prioriteiten aan te geven en door te zeggen welke punten belangrijk waren. Op nummer één staat altijd veiligheid en daarna de bedrijfsveiligheid, de mate waarin je er in de operatie last van hebt. Op het moment dat de overname van treinen actueel was, is de status en de ervaring met het gebruik van de treinen, de functionaliteit, bekend bij de operator, HSA. Toen is er welbewust gekozen om, met die kennis, de treinen te gaan overnemen en daarna ook te gaan gebruiken. Volgens mij was het voor iedereen duidelijk dat er treinen moesten komen, dat er geen weg terug was. Men had voor de duur van het project wel alternatief vervoer, maar op een gegeven moment moest er eind 2012 die omklap gemaakt worden. Dan doe je concessies, en ik bedoel «je» in algemene zin. Er zijn concessies gedaan aan uitgangspunten die we oorspronkelijk in het contract met elkaar vastgelegd hadden.

Mevrouw **Bergkamp**: Concessies aan de kwaliteit, zou je kunnen zeggen?

De heer **De Leeuw**: Dat is wel de vraag, of het een concessie aan de kwaliteit was. Feitelijk niet aan de kwaliteit. Het ging erom te accepteren dat je feitelijk nog nawerk hebt, meer dan voorzien gedurende de garantieperiode.

Mevrouw **Bergkamp**: U deelt dus niet de verbazing van de heer Meerstadt, die zei: ik kwam erachter dat de treinen verschilden en dat er verschillen waren in afwerkingskwaliteit. U was daar niet verbaasd over, want u dacht dat dat al openstaande punten waren en dat de vervoerder dat wist.

De heer **De Leeuw**: Het is niet zo dat de resultaten van wat de NS-taskforce heeft gedaan, bij mij bekend waren, maar wat Lloyd's en NMBS geïnspecteerd en vastgelegd hadden bij de afnames van de treinen in lijsten, in NCR-lijsten, in toestanden, in configuratiedocumenten van de trein, was ons uiteraard bekend en dat wist HSA ook.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn laatste vraag aan u. Was u er voorstander van dat medio 2013 werd besloten om te stoppen met de Fyra?

De heer **De Leeuw**: Volgens mij is «voorstander» niet het juiste woord. Ik was zeer teleurgesteld. Ik heb daar heel veel jaren aan gewerkt, en net als vele anderen die daar zo hard aan hebben gewerkt, had ik wel graag ...

Mevrouw **Bergkamp**: Had u er begrip voor?

De heer **De Leeuw**: Daar kon ik geen begrip voor hebben, want ik weet niet wat de overwegingen waren. Ik ben daar niet bij betrokken geweest, maar ik snapte wel – wat ik u net al zei – gezien de presentatie die er op 31 mei gehouden is en gezien wat ik naderhand heb begrepen van de resultaten van de NS-taskforce, dat een directie op basis daarvan zo'n besluit kan nemen. Dan heb je dat maar te accepteren, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: U had er geen begrip voor? Of had u er wel begrip voor?

De heer **De Leeuw**: Ik kan mij voorstellen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wat kunt u zich voorstellen? Vanuit welke invalshoek?

De heer **De Leeuw**: Er zullen overwegingen zijn geweest om te zeggen: wij gaan niet verder. Volgens mij – dat heb ik naderhand ook zo begrepen op basis van de spullen die ik kende – waren er oplossingen mogelijk, het duurde alleen te lang en men had geen vertrouwen in de leverancier. Op basis daarvan is het besluit genomen. Daar kan ik vanuit het oogpunt van een directie van de spoorwegen wel begrip voor hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u ook de evaluatie of de analyse van de NS gelezen over de Fyra, dus de stofkamanalyse?

De heer **De Leeuw**: Nee. Ik heb pas veel later, in de tweede helft van 2013, toen de rechtszaken tegen AnsaldoBreda begonnen, wat documenten gezien om input te leveren of om te helpen bij het maken van die rechtbankstukken. Toen heb ik wel wat documenten gezien. Niet echt tot in den treure, maar een paar documenten heb ik wel gezien. Toen heb ik zelfs het zogenaamde concept riskrapport van de NMBS een keer kunnen doorkijken.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u hebt op zich informatie over de analyses die gemaakt zijn over de kwaliteit van de trein. U hebt het nu over het Belgische onderzoek.

De heer **De Leeuw**: Ik formuleer expres voorzichtig, omdat ik daar geen analyse van heb gemaakt.

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, ik vraag ook niet of u zelf een analyse hebt gemaakt, maar of u de analyses hebt gelezen. U gaf net aan dat u het Belgische onderzoek hebt gelezen.

De heer **De Leeuw**: Dat heb ik een keer doorgelezen. Ik heb de rapportage van de heer Van As een keer doorgelezen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan hebt u volgens mij de analyses van de trein gelezen. Nu is mijn vraag de volgende. De rode draad door die onderzoeken was dat de afwerkwaliteit op een aantal plaatsen onder de maat was, de treinen verschillen van elkaar, het ontwerp was goed, al moesten de accu's herontworpen worden. Dat betekent echter wel dat de treinen aangepast moesten worden, dat er een zogenaamde retrofit moest komen, die 17 tot 19 maanden ging duren. Was u daar verrast over? Je bent helemaal aan het einde van het traject. De trein gaat rijden, er komt een dienst.

De heer **De Leeuw**: Het is niet helemaal ongebruikelijk. Laat ik het anders zeggen: er zijn meer voorbeelden in Europa waar nieuw materieel lange tijd heeft stilgestaan. Zelfs in Nederland gebeurde het nog, volgens mij in 2009, dat nieuw materieel een tijdje stil heeft gestaan. Niet zo lang overigens, omdat de problemen sneller opgelost konden worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dat zijn waarschijnlijk treinen waar u geen projectleider was.

De heer **De Leeuw**: Wat hier gebeurde ...

Mevrouw **Bergkamp**: Snapt u mijn vraag? Het zou 17 à 19 maanden duren. U bent projectleider geweest van dit hele project. Vervolgens gaan die treinen in dienst, ze gaan er vrij snel uit en uit een analyse blijkt dat het 17 tot 19 maanden duurt voordat de vloot weer kan rijden. Heeft dat u niet enorm verbaasd? Of dacht u: nou, op zich ...?

De heer **De Leeuw**: Het had natuurlijk nooit zo mogen zijn, alleen toen met name Mott MacDonald concludeerde dat je voor alles wat er moest gebeuren om weer tot een soort nulsituatie te komen met het materieel, 17 maanden nodig zou hebben ... Ik kan niet beoordelen of die 17 maanden kloppen. Ik heb daar nooit naar gekeken. Ik heb wel gekeken naar de inhoudelijke dingen die ze schreven. Ik kan mij voorstellen dat je als NS-directie, als dat de informatie is op basis waarvan er besluitvorming moet plaatsvinden, ook kunt besluiten om niet door te gaan. Daar kan ik mij iets bij voorstellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Twijfelde u aan de periode die werd aangegeven voor de aanpassing van de treinen?

De heer **De Leeuw**: Nee, maar ik heb daar niet naar gekeken. In die periode was de taskforce in the lead voor dit soort dingen. Er was een duidelijke ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dat snap ik, maar even van mens tot mens, laat ik het zo zeggen. U bent heel lang betrokken geweest bij dit traject, bij het testen, bij het ontwerpen, tot en met de APTO, heel ver in het traject. Vervolgens blijkt uit onderzoek dat de treinen nog 17 à 19 maanden tijd nodig hebben om af te komen. Hebt u zich ooit de vraag gesteld: waarom hebben we dat niet allemaal eerder gedaan?

De heer **De Leeuw**: Uiteraard. Uiteraard. En daarom had ik graag zaken dieper geanalyseerd. Ik vraag me dat nog steeds wel af. Ik bedoel, u zegt het zelf: hebben we iets gemist of zo? Ja, bij inspecties. Dat hebben we net aan de orde gehad. Je doet geen 100%-inspectie. Dus ja, je kunt zaken missen. Neem die quickscan op die stofkamanalyse van die halve trein waar we naar gekeken hebben. Daar zitten toch rare dingen in. Ja, dat verbaast mij wel, ja.

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

De **voorzitter**: Ik heb gehoord dat de heer Elias nog een vraag had.

De heer **Elias**: Zoals u ziet heeft de commissie het werk een beetje verdeeld. Ik heb de hele middag geboeid zitten luisteren. Ik heb nog maar één vraag aan u. Het is een open vraag. Als ik goed naar u luister, bekruipt mij de vraag: was u door de jaren heen over de hele linie niet te meegaand en/of te goedgelovig tegenover AnsaldoBreda?

De heer **De Leeuw**: Nee, dat geloof ik niet. Nee. Meegaand zeker niet. Leest u de correspondentie en de verslagen van de procesmanagersmeetings en u zult zien dat ik zeker niet meegaand was. Als u me vraagt of ik goedgelovig was, dan kijk ik toch naar de tijdigheid van een en ander. Het was op een gegeven moment overduidelijk dat wat ze ons beloofden, niet uit zou komen in de tijd. Dat is voor ons allemaal een grote frustratie geweest.

De **voorzitter**: Wij komen tot een afronding, maar ik heb nog een paar afsluitende vragen. Die vragen gaan over onregelmatigheden. De eerste vraag is: hebt u, los van wat u met mevrouw Vos besprak over een presentatie die u hebt verzorgd, waarin u iets meer de rol van Ansaldo-Breda had overgenomen, op andere wijze werkzaamheden verricht voor AnsaldoBreda of voor een daaraan gelieerd bedrijf?

De heer **De Leeuw**: Nee.

De **voorzitter**: Nooit? In de tijd dat u werkzaam was voor de Fyra?

De heer **De Leeuw**: Nee.

De **voorzitter**: Oké. Hebt u ooit betalingen, giften of gunsten ontvangen van AnsaldoBreda?

De heer **De Leeuw**: Nee.

De **voorzitter**: Of van een ander gelieerd bedrijf in de periode dat u betrokken was bij de Fyra?

De heer **De Leeuw**: Nee.

De **voorzitter**: Zijn u op enige andere wijze onregelmatigheden bekend?

De heer **De Leeuw**: Ik zou niet weten wat.

De **voorzitter**: U hebt geen signalen gekregen van onregelmatigheden tijdens uw betrokkenheid bij de V250?

De heer **De Leeuw**: Nee.

De **voorzitter**: Oké, dan sluit ik hiermee dit verhoor. Dank u wel.

Sluiting: 17.58 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 3 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Borger (certificeringsmanager Fyra en consultant bij Lloyd's Register Nederland)

Aanvang: 09.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Borger de belofte af.

De **voorzitter**: Goedemorgen, mijnheer Borger. Vandaag staat in het teken van de certificering en de toelating van de Fyra of de V250, zoals die ook wel wordt genoemd. Als een nieuw type trein wordt gebouwd, moet dat aan bepaalde eisen voldoen. Zo werkt het altijd. Om te controleren of dat het geval is, wordt er door een onafhankelijke keuringsinstantie een oordeel geveld. Die onafhankelijke keuringsinstantie moet de trein certificeren. In het geval van de Fyra was die onafhankelijke instantie Lloyd's Register Nederland, ingehuurd door AnsaldoBreda. De certificering is de basis voor de toelating van de trein op het Nederlandse spoor. De toelating gebeurt uiteindelijk door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), die wij in het verhoor «de inspectie» noemen.

Mijnheer Borger, aan u willen wij met name vragen stellen over het certificeren van de trein. U was namens Lloyd's Nederland projectleider certificering voor de Fyra van juli 2004 tot december 2008, toen een collega het van u overnam. In de eerste jaren heette het nog NedTrain Consulting en was het een onderdeel van het NS-concern; voor het gemak spreken wij in dit verhoor over Lloyd's. In een latere fase hebt u ook nog een rol gespeeld, want in 2011 en 2012 hebt u de vervoerder, HSA, het bedrijf dat speciaal was ingericht om het vervoer tot stand te brengen, nog ondersteund bij de aanvraag om uiteindelijk een vergunning van de inspectie te krijgen, de toelating door de ILT.

Wat we vandaag met elkaar doornemen, is behoorlijk technisch en ook best complex. Het luistert nauw. Dat maakt dat onze vragen heel gericht zullen zijn. Wij verzoeken u dan ook om ons gericht en concreet van antwoorden te voorzien.

De heer **Borger**: Oké.

De **voorzitter**: Anders wordt het namelijk niet duidelijk en het is heel belangrijk dat dit onderwerp goed duidelijk wordt. Als eerste geef ik het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Borger, het keuringsproces dat de keuringsinstantie moet doorlopen, wordt bepaald door Europese wet- en regelgeving en bestaat uit twee onderdelen. Het eerste onderdeel is het certificeren van het ontwerp, het testen van het prototype, het standaardtype. Het tweede onderdeel is het certificeren van de productie van de treinen. Daarbinnen kan gekozen worden voor verschillende modules. Wie bepaalt de keuze voor die modules?

De heer **Borger**: De modules zijn inderdaad vastgelegd in Europese wetgeving. Dat zijn eigenlijk algemene richtlijnen die voor meerdere producten gelden, dus ook voor treinen. Voor treinen is een aantal specifieke modules voorgeschreven. Die zijn voorgeschreven in de TSI's, in dit geval de TSI's voor rolling stock.

Mevrouw **Bergkamp**: De TSI's zijn de technical specifications for interoperability, de eisen die gesteld worden aan de treinen.

De heer **Borger**: Precies. Dat zijn de Europees vastgelegde specificaties. Daarin is ook vastgesteld dat de opdrachtgever voor de keuringsinstantie, de notified body (NoBo) in het Engels, bepaalt welke modules worden toegepast.

Mevrouw **Bergkamp**: Adviseert Lloyd's, de notified body, daarin?

De heer **Borger**: Wij adviseren daar niet in.

Mevrouw **Bergkamp**: U adviseert daar niet in. Het is dus aan de fabrikant zelf om te bepalen op welke wijze gecertificeerd wordt.

De heer **Borger**: Dat is zo.

Mevrouw **Bergkamp**: En in dit geval is het de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda die bepaald heeft hoe er gecertificeerd werd. Lloyd's had geen adviserende rol.

De heer **Borger**: In dit geval heeft AnsaldoBreda ons verzocht om een offerte uit te brengen voor certificeringswerkzaamheden. In die tijd heetten wij inderdaad nog NedTrain Consulting. Wij hebben de vraag gekregen om die modules aan te bieden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is dus eigenlijk een commerciële opdracht van AnsaldoBreda aan Lloyd's om te certificeren.

De heer **Borger**: Het is een opdracht, ja, zoals gebruikelijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij het certificeren van het productieproces van treinen is er niet voor gekozen om de afzonderlijke treinen te keuren. Er is voor gekozen om het kwaliteitsmanagementsysteem te beoordelen. Klopt het dat er wel voor gekozen had kunnen worden om alle afzonderlijke treinen te keuren?

De heer **Borger**: In principe had dat gekund. De modules die daarvoor gelden, zijn de zogenaamde SD-module of SF-module. Typisch voor de SD-module is dat je het kwaliteitsmanagementsysteem beoordeelt. Bij de SF-module check je elke trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Het had dus gekund dat de treinen individueel zouden worden gekeurd. Dat was een mogelijkheid geweest. Daar is echter niet voor gekozen. Er is voor gekozen om het kwaliteitsmanagementsysteem te testen. Weet u ook waarom daarvoor is gekozen?

De heer **Borger**: De keuze daarvoor is in de branche de meest gebruikelijke keuze. Ik ken bij ons eigenlijk geen projecten waarin gebruik is gemaakt van de module waarbij je iedere trein keurt. In de regeling voor

keuring van spoorvoertuigen, de RIS (Regeling indienststelling spoorvoertuigen) wordt ook verwezen naar de SD-module voor nationale eisen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat er niet voor is gekozen om de individuele treinen te keuren omdat dat niet gebruikelijk is in de sector.

De heer **Borger**: Dat is in de sector niet gebruikelijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is wel zo dat de Europese coördinatiegroep van keuringsinstanties heeft aangegeven dat er, als ervoor wordt gekozen om het kwaliteitsmanagementsysteem en dus niet de afzonderlijke treinen te beoordelen, over het algemeen sprake moet zijn van grote aantallen producten en identieke producten. Als je kiest voor het beoordelen van het kwaliteitsmanagementsysteem is dat eigenlijk het meest relevant als het gaat om grote identieke aantallen. Herkent u dat?

De heer **Borger**: Ik herken dit niet. In de regelgeving voor treinen is daarover niets vastgelegd. Er staat ook niets in over hoeveelheden treinen die seriematig geproduceerd moeten worden in relatie tot de keuze van de keuringsmodules.

Mevrouw **Bergkamp**: De Europese coördinatiegroep van keuringsinstanties adviseert of geeft eigenlijk de aanbeveling mee dat er bij de keuze om het kwaliteitsmanagementsysteem en niet de afzonderlijke treinen te keuren, sprake moet zijn van grote aantallen. U zegt dat u dat niet herkent. Dat is niet bekend bij u.

De heer **Borger**: Nee, en ik vraag me ook af wat in relatie tot de productie van treinen een groot aantal is. Er was hier sprake van een serie van negentien stuks.

Mevrouw **Bergkamp**: In eerste instantie waren het er twaalf; uiteindelijk werden het er negentien.

De heer **Borger**: Van de ICE 3M, de meersysteemtrein die ook in Nederland rijdt, zijn er slechts zeventien geproduceerd. Daarop zijn ook dit soort modules toegepast.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat even samen wat u zegt. De wijze waarop de certificering moet plaatsvinden, is afhankelijk van Europese wet- en regelgeving. Die bestaat uit twee onderdelen: het certificeren van het ontwerp en het certificeren van de productie van treinen. Er is niet voor gekozen om de afzonderlijke treinen te keuren omdat dit, zegt u, niet gebruikelijk was. Ik heb u voorgehouden dat er een Europese coördinatiegroep van keuringsinstanties is die zegt: je moet het keuren van het kwaliteitsmanagementsysteem eigenlijk alleen doen als het gaat om grote aantallen. U stelt de vraag: is twaalf of negentien een groot aantal? Vat ik uw woorden goed samen zo?

De heer **Borger**: Ja. De adviezen van die overlegorganen van keuringsinstanties ken ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is in ieder geval niet voor gekozen om de afzonderlijke treinen te keuren. Dat kunnen we met elkaar vaststellen. Dan gaan we naar de keuring van het ontwerp. De keuringsinstantie Lloyd's heeft getoetst of het ontwerp van de Fyra, van de trein, voldoet aan de wettelijke eisen. Lloyd's kijkt daarbij naar het informatiedossier, de

testrapporten en de berekeningen. Lloyd's is ook als getuige aanwezig geweest bij een aantal testen. Als we kijken naar de hoeveelheid werk en de verdeling, kun je dan zeggen dat de keuring van het ontwerp toch vooral het bekijken van rapporten is en niet zozeer het kijken in de praktijk?

De heer **Borger**: U moet zich voorstellen dat het gefaseerd gaat. In eerste instantie is er geen trein. De industrie is dan bezig met het ontwerp. De documentatie die je dan krijgt, heeft voornamelijk te maken met tekeningen, berekeningen en dat soort zaken, die geverifieerd moeten worden. Gaandeweg komen er steeds meer componenten gereed, vinden er componententesten plaats en gaat Lloyd's ook die componententesten bijwonen en beoordelen.

Mevrouw **Bergkamp**: In het begin is er nog geen trein, zegt u, dus dan bekijk je met name de tekeningen en het ontwerp, zeg maar het papier. Vervolgens, als er steeds meer een trein ontstaat, ga je ook wat meer kijken naar de trein zelf in de praktijk.

De heer **Borger**: Ja. Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is misschien lastig aan te geven, maar voor hoeveel procent kijk je daadwerkelijk in de praktijk naar de trein en voor hoeveel procent kijk je naar de testrapporten bij het keuren van het ontwerp?

De heer **Borger**: Ik heb daar zelf geen calculatie van gemaakt, maar ik schat dat we zeker 30% van onze tijd besteden aan het witnessen en bekijken van de testen, in de typetestfase.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus 70% is vooral het beoordelen van rapporten, berekeningen en ontwerp en 30% is wat meer kijken in de praktijk.

De heer **Borger**: Ja. Het beoordelen van de rapportage hoort overigens ook bij het beoordelen van de testrapporten die we krijgen naar aanleiding van de testen die gedaan zijn. Het is niet zozeer dat de rapportage alleen aan het begin van het project beoordeeld wordt. Dat gebeurt ook juist aan het einde, als de resultaten beschikbaar komen.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe beoordeelt u of de testresultaten kloppen?

De heer **Borger**: De testresultaten worden naast de wettelijke regelgeving gelegd, de TSI's.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, de technische specificaties voor interoperabiliteit.

De heer **Borger**: Die verwijzen weer naar onderliggende regelgeving via veelal technische normen. In die normen worden specifiek de testen en de afkeurcriteria die daarvoor gelden, voorgeschreven.

Mevrouw **Bergkamp**: U vergelijkt de rapporten dus met de wettelijke eisen, maar hoe weet u of hetgeen is opgeschreven, inderdaad klopt?

De heer **Borger**: Dan hebt u het over de vraag of de test goed is uitgevoerd. Daar zijn ook weer regels voor. In de Europese Unie is het zo dat een testinstantie onafhankelijk geaccrediteerd kan zijn volgens EN 17025.

Dat is de norm. Als dat zo is, kun je ervan uitgaan dat de rapportage van zo'n onafhankelijke testinstantie valide is.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus AnsaldoBreda moet geaccrediteerd zijn om zelf testen uit te voeren.

De heer **Borger**: AnsaldoBreda liet testen uitvoeren. Onderleveranciers van AnsaldoBreda lieten testen uitvoeren bij geaccrediteerde testinstellingen. Als een fabrikant of een testinstelling niet is geaccrediteerd, moet je er als NoBo op toezien dat dit onafhankelijk gebeurt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat het af en toe even samen, omdat het anders te complex wordt. AnsaldoBreda is niet geaccrediteerd om onafhankelijk testen uit te voeren. Daarom vroegen zij Lloyd's erbij om te witnessen, te getuigen bij de testen.

De heer **Borger**: Ja. In mijn periode, tot eind 2008, zijn diverse specialisten van ons voor die testwitnessing in Italië geweest en ook in Velim, waar de testring lag, om dat soort testen bij te wonen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is dus niet verplicht om bij de testen te zijn, behalve als de fabrikant zelf niet geaccrediteerd is; dan moet er iemand bij zijn om te kijken of die testen goed zijn.

De heer **Borger**: Bijwonen is niet expliciet verplicht, maar je moet verifiëren dat de fabrikant een onafhankelijke testorganisatie heeft in zijn organisatie, dat de specialisten voldoende zijn opgeleid om die testen uit te voeren en dat de resultaten goed worden vastgelegd. Normaliter voer je dan ook nog een witnessing van die test uit.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij hoeveel testen is Lloyd's aanwezig geweest en bij hoeveel niet? Daar zouden wij graag een beeld van krijgen.

De heer **Borger**: Daar kan ik zo geen antwoord op geven. Ik kan wel zeggen dat wij aanwezig zijn geweest bij alle belangrijke testen die ik uit mijn periode ken. Dat was onder andere bij een grote botsproef in Polen, waarbij op volle schaal een botsproef heeft plaatsgevonden met een neus van een trein. Ook zijn wij aanwezig geweest bij drukproeven in Italië, waarbij een complete bakconstructie op belasting werd getest. Verder zijn wij aanwezig geweest bij vermoeiingsproeven van het draaistel. U moet zich voorstellen dat er dan gedurende drie maanden een duurproef wordt gedaan waarbij een compleet draaistel wordt belast. Daar zijn we allemaal bij geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: Lloyd's is erbij, maar Lloyd's doet niet zelf de test. Lloyd's voert zelf geen testen uit.

De heer **Borger**: Nee. Een notified body, in ons geval, ziet toe op het doen van testen.

Mevrouw **Bergkamp**: Die ziet toe op de testen. U zegt dat u vanuit uw ervaring weet dat Lloyd's in ieder geval bij drie testen aanwezig is geweest en ...

De heer **Borger**: Bij meerdere. Ik heb drie voorbeelden gegeven.

Mevrouw **Bergkamp**: Zijn er dan nog meer voorbeelden?

De heer **Borger**: In de periode na mij, toen mijn collega het project had overgenomen, is er gedurende drie jaar getest met treinen in Nederland. U moet zich voorstellen dat er toen een complete proef is gedaan om de loopeigenschappen te testen. Dat is een proef waarin er een maand wordt rondgereden in diverse spoorsituaties die zich kunnen voordoen. Bij die proef was de trein volledig geïnstrumenteerd door DB Systemtechnik, een gerenommeerd bureau op dat gebied. Er waren vijf wielstellen volledig geïnstrumenteerd. Eén wagon was uitgeruimd en voorzien van een complete meetinstallatie en een meetploeg van ongeveer vier, vijf man van DB Systemtechnik was permanent aanwezig.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus ik kan zeggen dat Lloyd's in ieder geval in uw tijd bij alle belangrijke testen aanwezig was, maar na uw tijd – dat hebt u gecheckt – heeft dat ook plaatsgevonden. Op belangrijke momenten was Lloyd's bij de testen.

De heer **Borger**: In de periode na 2011 heb ik de rapportages van mijn collega's gezien. Die moest ik namelijk doorgeven aan de inspectie, maar daar komen we misschien straks op. Ik heb dus gezien dat dit heeft plaatsgevonden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wie bepaalt nu welke testen moeten worden uitgevoerd? Is dat aan de fabrikant zelf?

De heer **Borger**: Nee. In de TSI's vindt u eigenlijk precies welke typetesten uitgevoerd moeten worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat staat dus allemaal vast. Dat is allemaal vastgesteld. Kunt u als keuringsinstantie ook vragen om aanvullende testen? Hebt u die bevoegdheid?

De heer **Borger**: Nee, we hebben in principe niet die bevoegdheid. Als we dingen zien die niet goed gaan, kunnen we natuurlijk wel vragen om herhaling van die testen, of als wij vinden dat een test zou moeten worden uitgevoerd onder een bepaalde omstandigheid die niet in het programma zit, kunnen we daarop een aanvulling doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat kunt u wel doen. Heeft dat ook plaatsgevonden in de tijd dat u verantwoordelijk was?

De heer **Borger**: Jazeker, volgens mij wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat voor testen moesten herhaald of aangevuld worden?

De heer **Borger**: Meestal kregen we de testprogramma's van tevoren ter beoordeling. Een draaistelvermoeiingsproef kregen wij ter beoordeling. Wij verifieerden bijvoorbeeld de plaatsing van de instrumentatie op zo'n draaistelframe in relatie tot de eerdere berekeningen, die wij al gecheckt hadden. Onze specialisten gaven dan aan: ik zou hier nog wat extra instrumentatie plaatsen.

Mevrouw **Bergkamp**: Kwamen daar ook zorgen uit naar voren, of eigenlijk niet? Dacht u, op grond van de testen waar u bij bent geweest, «nou, dit is een goed ontwerp»?

De heer **Borger**: Het is het normale ontwerpproces dat ik ook ken van andere treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zag in dat proces geen opvallende zaken.

De heer **Borger**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Kan de ILT ook nog bepalen dat er testen moeten worden uitgevoerd of dat er aanvullende eisen moeten worden gesteld? Kan dat?

De heer **Borger**: Ik weet niet of dat qua wetgeving kan. We maakten wel regelmatig mee in dit project, al heb ik zo gauw geen voorbeeld, dat de ILT nog aanvullende vragen stelde of dat er toch nog iets extra's werd beproefd.

Mevrouw **Bergkamp**: Is dat ook gebeurd in uw tijd?

De heer **Borger**: Nou ... Ik heb gewerkt in de tijd van de typebeproevingen tot en met het testrijden in Velim, tot en met de vrijgave voor het testen op het Nederlandse net. De ILT was min of meer volgend, omdat de trein eigenlijk nog niet in Nederland was.

Mevrouw **Bergkamp**: In die periode hebt u dus ook weinig contact gehad met de ILT, met de inspectie.

De heer **Borger**: Nee. De ILT hebben wij continu op de hoogte gehouden van de voortgang. Vooral in het voortraject van de certificering hebben we veel overleg gehad met de ILT om met name de regelgeving vast te stellen. De regelgeving waarop getoetst moest worden voor de HSL-Zuid was op dat moment namelijk helemaal niet zo helder in wettelijke zin.

Mevrouw **Bergkamp**: En de gesprekken tussen u en de ILT, de inspectie, gingen met name over de wet- en regelgeving. Dat was de aard van de gesprekken: waar moet je nou op keuren?

De heer **Borger**: Dat is in de aanvang van het project inderdaad zo geweest. Voor de verklaring van geen bezwaar die de ILT heeft afgegeven om te mogen testen in Nederland – dat was ongeveer het einde van mijn bemoeienis – ...

Mevrouw **Bergkamp**: Voor de duidelijkheid: een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven door de inspectie. Het is eigenlijk de toestemming om testritten te kunnen doen.

De heer **Borger**: Ja. Het is een soort voorlopige vergunning. Het heet een verklaring, maar in wezen is het een instemming van de ILT: ja, de trein is veilig genoeg om testritten te gaan doen. Vooruitlopend daarop heb ik natuurlijk vrij veel gesprekken gevoerd met de ILT om mijn dossier daar toe te lichten.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel weer even samen. Voor het keuren van het ontwerp gaat ongeveer 70% van de tijd op aan het beoordelen van de testrapporten, de berekeningen en de tekeningen. Vooral in het begin van het proces – dan is er nog geen trein – ben je daarvan afhankelijk, maar in de loop van de tijd komt de praktijk wat meer tevoorschijn. Ongeveer 30% van uw tijd besteedt u aan de praktijk.

AnsaldoBreda was niet geaccrediteerd om onafhankelijk testen te doen, dus Lloyd's was aanwezig om te witnessen, te getuigen bij een aantal testen. U hebt drie voorbeelden gegeven en u hebt ook aangegeven dat Lloyd's aanwezig was op belangrijke momenten. Ook na uw tijd is dat gebeurd, zo hebt u aangegeven. Alles waarop je test en waarnaar je kijkt, wordt bepaald door de Europese wet- en regelgeving, de zogenaamde technische specificaties voor interoperabiliteit. Dat zijn de technische eisen waar het ontwerp en de treinen aan moeten voldoen.

De heer **Borger**: Ja. De Europese regelgeving geldt voor het werk van de notified body. Voor het conventionele net in Nederland heb je natuurlijk ook nog de Nederlandse regelgeving.

Mevrouw **Bergkamp**: Voor de mensen: een notified body is een ander woord voor keuringsinstantie. In dit geval was dat Lloyd's.

De heer **Borger**: Ja. In het begin was het NedTrain Consulting en na 2006 was het Lloyd's.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Van Toorenburg.

De **voorzitter**: U gaf aan dat er soms aanleiding was om nog verder te testen. Zijn er momenten geweest waarop werd gedacht: we kunnen een tandje minder testen of we slaan een test over?

De heer **Borger**: Feitelijk niet. Nee. Het aantal testen en specifieke testgevallen is over het algemeen voorgeschreven door de regelgeving.

De **voorzitter**: Dat zijn allemaal technische eisen die zijn gesteld. Wij willen graag een goed beeld krijgen. Is er een lijst met eisen waarbij wordt aangemerkt – je zou kunnen zeggen: afgevinkt – aan welke eisen allemaal is voldaan? Moet ik het zo zien?

De heer **Borger**: Ja. We hielden een complete checklist bij van alle eisen. Daar zaten zowel de nationale eisen als de Europese eisen uit de TSI's in. Die eisen hadden wij gegroepeerd in verschillende dossiers, zoals een dossier «draaistel» en een dossier «deuren». Op dat dossier kregen we dan een verzameling documenten aangereikt. In eerste instantie is dat ontwerp-informatie geweest. In latere instantie waren dat testresultaten. Dat gaven wij aan een specifieke specialist bij ons, die die beoordeling moest uitvoeren. Die maakte dan een onafhankelijk beoordelingsrapport. Zo zijn er volgens mij iets van 25 of 30 dossiers samengesteld, waarbij de eisen dan door de verschillende dossiers gezamenlijk werden afgedekt.

De **voorzitter**: En als ik kijk naar percentages? Als ik kijk naar al die testen van deze belangrijke technische eisen, bij hoeveel procent van dit soort testen was Lloyd's dan fysiek aanwezig en hoeveel deed de fabrikant zelf?

De heer **Borger**: Dat vind ik moeilijk om te zeggen omdat er ook nog testen plaatsvonden bij onderleveranciers van een fabrikant. Voor dat soort testen is wettelijk vastgesteld dat er dan certificaten bijkomen van de onderleverancier. Wielstellen en wielen maakt een fabrikant, AnsaldoBreda in dit geval, niet zelf, maar die koopt hij in. Je moet als keuringsinstantie ook kijken of alle certificaten er zijn en of alle onderdelen zijn beproefd.

De **voorzitter**: Daar bent u dan niet bij, bij die onderleveranciers. U bent alleen aanwezig geweest bij de testen die door AnsaldoBreda zelf zijn gedaan. U bent bij een deel daarvan aanwezig geweest.

De heer **Borger**: Voor zover ik mij kan herinneren, zijn wij vooral aanwezig geweest bij de integratietesten, de grote testen op treinniveau, waarbij complete treinen en grote onderdelen werden getest.

De **voorzitter**: U was bij de tests van grote belangrijke zaken, zoals de botsproef en de drukproef, waarbij de langdurige druk van de draaistellen werd getest. Dat hebt u bekeken.

De heer **Borger**: Ja, maar in een latere fase waren we ook bij het testen van deuren en van het ERTMS. Dat heeft mijn collega dan gedaan.

De **voorzitter**: Oké. Als die hele lijst is behandeld, is er dan nog een soort overview, een algemene analyse in de zin van «we hebben nu wel alle onderdelen getest, maar is het uiteindelijke beeld dat de trein veilig is»? Hoe moet ik dat zien?

De heer **Borger**: De keuringsrapporten van de specialisten – volgens mij waren het er een stuk of vijf die specialisten betroffen; ik weet het aantal niet precies – worden verzameld door de projectleider. Tot 2008 was ik dat, daarna was mijn collega dat. Die worden samengevat in een keuringsrapport. Daarbij wordt nog bekeken of het consistent is en of alle eisen zijn afgedekt. Vervolgens wordt er binnen onze interne kwaliteitsprocedures bekeken of alle procedures zijn doorlopen. Daarna wordt de rapportage vrijgegeven.

De **voorzitter**: Is er iemand die naar het overallbeeld kijkt, of is dat geen aparte rol?

De heer **Borger**: Bij een type-inspectie, dus een inspectie volgens de SB-module, hoort nog een laatste check op de trein. Voor zover ik weet, is die ook gedaan, door mijn collega. Voordat de trein werd vrijgegeven voor de reizigersdienst – de laatste certificering was in 2012, volgens mij – is er ook nog een type-inspectie op de trein geweest.

De **voorzitter**: En als een onderdeel in een trein niet specifiek wordt getest, wordt dat dan overgeslagen? Hoe wordt in beeld gehouden of een onderdeel waar geen speciale veiligheidseisen voor gelden, een rol zou kunnen spelen?

De heer **Borger**: Ja ... In principe gaat een notified body uit van de lijst gepubliceerde en wettelijk voorgeschreven eisen. Er zijn natuurlijk zaken, zoals het interieur, waar heel weinig eisen voor zijn. Die zaken vallen meer onder wat een vervoerder met een trein wil en hoe hij wil dat het design eruitziet. Dat soort aspecten nemen wij natuurlijk niet mee in de wettelijke beoordeling.

De **voorzitter**: U kijkt specifiek naar de expliciete eisen en die beoordeelt u.

De heer **Borger**: Ja.

De **voorzitter**: Op basis van het testen met een prototype en de ontwerpdocumentatie, zoals de bouwtekeningen, controleerde Lloyd's of het ontwerp van de trein voldeed aan de wettelijke eisen. Om te waarborgen dat ook alle later geproduceerde treinen aan de wettelijke eisen zouden voldoen, heeft de keuringsinstantie Lloyd's ook audits uitgevoerd in de fabrieken. Kunt u daar iets over zeggen? Hoe ziet zo'n audit er op hoofdlijnen uit?

De heer **Borger**: Deze audits vallen onder de module SD. De module SD schrijft voor dat je een verificatie doet van het kwaliteitsmanagementsysteem. De leverancier moet een kwaliteitsmanagementsysteem hebben dat al ISO 9001 is gecertificeerd. Aanvullend kijkt een notified body of dat kwaliteitsmanagementsysteem geschikt is voor het produceren van treinen en ook voor dit specifieke project.

De **voorzitter**: Op dit onderwerp gaat collega Bergkamp verder. Goed dat u dit uitlegt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik had nog een vraag over het vorige onderdeel; daarna gaan we over naar de audit van de productie. Collega Van Toorenburg stelde net de vraag of er alleen wordt gekeken naar de technische specificaties voor interoperabiliteit. Wordt er ook nog afzonderlijk gekeken naar veiligheid, of zegt u: als de trein voldoet aan de TSI's, is hij veilig?

De heer **Borger**: De TSI's zijn zo ingericht dat er, als de trein voldoet aan de eisen van hoofdstuk 4 van de TSI's, wordt verondersteld, impliciet, dat de trein veilig is. Dat staat zelfs letterlijk zo in de regelgeving.

Mevrouw **Bergkamp**: Er wordt dus niet apart nog naar de veiligheid gekeken?

De heer **Borger**: Nou, de notified body krijgt daar natuurlijk wel een indruk van doordat er veel wordt meegereden tijdens test witnessing en doordat er nog een eindinspectie wordt gedaan. De notified body geeft dus wel een oordeel over de veiligheid. Als de veiligheid niet in orde zou zijn, zult u dat ook zeker terugvinden in het oordeel van de notified body en krijgt de trein uiteindelijk ook geen certificaat.

Mevrouw **Bergkamp**: Het principe is dus dat je gaat testen op basis van de technische specificaties. Als een trein daaraan voldoet, mag je ervan uitgaan dat de trein veilig is, maar als Lloyd's meerijdt op de trein, wordt er ook nog een beetje afzonderlijk naar de veiligheid gekeken.

De heer **Borger**: Uiteraard.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het net gehad over de audit van het ontwerp. U sprak net over SD. Dat is een beetje een technische term. SD wil eigenlijk zeggen dat je het kwaliteitsmanagementsysteem keurt. SF wil zeggen dat je de afzonderlijke treinen keurt. Daar hadden we het net over. Kijk je bij de audit van het kwaliteitsmanagementsysteem ook nog zelf naar de trein of de onderdelen, of kijk je vooral naar hoe het allemaal beschreven is in de werkinstructies?

De heer **Borger**: De audits zijn voorgeschreven en moeten jaarlijks plaatsvinden. Daarbij is in de TSI's sprake van het volgen van het kwaliteitsmanagementsysteem. Surveillance heet dat in het Engels. In

feite kijk je gewoon of het kwaliteitsmanagementsysteem ook in de praktijk wordt toegepast.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus je kijkt naar twee dingen: staat het goed op papier en hoe wordt het in de praktijk toegepast?

De heer **Borger**: Inderdaad. Zo'n audit doen wij meestal met twee mensen. De een is een persoon die echt als ISO-9001-auditor is opgeleid en dus verstand van kwaliteitsmanagementsystemen heeft. De ander is een specialist op trainengebied die tijdens de audit kijkt naar de technische zaken die op dat moment worden geaudit. Er is een auditplanning. Er is jaarlijks een audit, maar je kijkt niet bij iedere audit naar dezelfde specifieke technische punten. In mijn tijd hebben we een eerste audit gedaan in Pistoia, in de fabriek waar de assemblage plaatsvindt, en een tweede audit in Napels, waar met name de componenten draaistellen, tractie-installaties en besturing worden gerealiseerd.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben maandagochtend met een kwaliteitsinspecteur gesproken, de heer Jonkers. Hij gaf aan dat een audit, de keuring van het kwaliteitsmanagementsysteem, toch vooral een papieren aangelegenheid is. Herkent u dat?

De heer **Borger**: De heer Jonkers werkte in opdracht van NSFSC. Onno Roelofs trouwens ook; die hebt u maandag ook geïnterviewd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar mijn vraag was: herkent u dat beeld?

De heer **Borger**: Ja, maar ik wil dit even benadrukken. Zij hadden de opdracht om te keuren namens de opdrachtgever voor de treinen. Zij verrichtten een keuring tegen hetgeen in de koopovereenkomst stond. Dat was eigenlijk hun uitgangspunt: krijgt de klant wat hij besteld heeft? Wij hadden als notified body de opdracht van AnsaldoBreda om te keuren tegen de wettelijke eisen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat er een verschil in aanpak is. De kwaliteitsinspecteurs bekijken of wordt voldaan aan het koopcontract en de notified body zet wat hij ziet af tegen de wetgeving. Mijn vraag aan u was echter een andere. De heer Jonkers zei: het is vooral een papieren aangelegenheid; er wordt toch weinig in de praktijk gekeken; er komt een auditor voor een halfuurtje en die kan onmogelijk een goed beeld krijgen van de praktijk. Herkent u het beeld dat er eigenlijk te weinig tijd is? Hoelang duurt zo'n audit?

De heer **Borger**: Ik herken dat beeld niet. Zo'n audit duurt twee dagen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus niet een halfuur, maar twee dagen?

De heer **Borger**: Dus niet een halfuur. Er wordt voornamelijk gekeken naar het kwaliteitssysteem, maar er wordt zeker ook een halve dag tot een dag besteed aan de productielocatie. Het is wel zo dat het een jaarlijkse audit is. De heer Jonkers zit daar min of meer permanent namens de klant en wij komen er als notified body maar één keer per jaar. Tegenwoordig, in het nieuwe modulebesluit, is zelfs voorgeschreven dat de notified body daar slechts eens in de twee jaar hoeft te komen.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan even terug naar uw tijd. U zei: we kwamen daar één keer per jaar. U had ook vaker kunnen gaan, toch?

De heer **Borger**: Met de opdrachtgever maak je een afspraak over de wijze waarop je het auditplan gaat uitvoeren. Dat zit in de offerte. Je kunt wel vaker komen, maar in principe heb je daarover geen afspraken gemaakt met je opdrachtgever.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Jonkers zei dat het meer geld kost als je er vaker komt of langer aanwezig bent. Een fabrikant is er niet altijd voor te vinden om meer te betalen voor een audit. U gaf zelf als antwoord: dat is wat je afspreekt met je fabrikant.

De heer **Borger**: Geld is één ding. Voor een fabrikant is een audit ook een inspanning; die belast hem. Hij moet al z'n mensen ter plekke daarvoor beschikbaar hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het commerciële belang speelt hierin wel degelijk mee? Het kost geld als je vaker aanwezig bent.

De heer **Borger**: Ja. In NB-Rail – dat is het overkoepelend orgaan van notified bodies – hebben wij contact met andere notified bodies. Elk Europees land heeft minimaal één notified body. Nederland heeft er tegenwoordig meerdere. Wij weten dus ook hoe anderen dit soort audits uitvoeren. Ik weet dat de meeste andere notified bodies, voor zover mij bekend, ook één keer per jaar bij een leverancier langsgaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Eén keer per jaar ging u langs. Een audit duurde twee dagen; geen halfuur, maar lang: twee dagen. Dat klopt?

De heer **Borger**: Ja, twee dagen, met twee man.

Mevrouw **Bergkamp**: Je zou vaker dan één keer per jaar langs kunnen gaan, maar het is maar net wat de fabrikant wil. Daarbij kan het financiële belang een rol spelen.

De heer **Borger**: Ja. Er kan ook een specifieke bevinding zijn tijdens zo'n audit waardoor je eerder terugkomt.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is natuurlijk best een complex project. Dat hebben we in alle verhoren ook wel gehoord. Is het dan niet weinig om één keer per jaar langs te gaan om te toetsen of het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk wordt toegepast?

De heer **Borger**: U moet het zien in het licht van de Europese regelgeving en de wens van de Europese Unie om de verantwoordelijkheid bij de leverancier neer te leggen en ...

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry dat ik u onderbreek, maar ik vraag het even los van de wetgeving; daar hebben we het net over gehad. Ik kan me voorstellen dat je als kwaliteitspersoon, als certificeerder, als keuringsinstantie ziet dat het een heel ingewikkeld project is en dat je denkt: één keer per jaar is wel heel weinig.

De heer **Borger**: Ik vind van niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is geen onderwerp van gesprek geweest tussen u en de fabrikant: misschien is het verstandig om vaker te komen?

De heer **Borger**: Nee, dat is geen onderwerp van gesprek geweest. Ik wil even ingaan op de vraag of het niet weinig is. Ik vind van niet. Het is maar de vraag hoeveel audits je moet uitvoeren om daadwerkelijk dat product te kunnen keuren.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw mening is duidelijk. U zegt: één keer per jaar is voldoende.

De heer **Borger**: Dat is voldoende als je als uitgangspunt hebt dat de fabrikant altijd eindverantwoordelijk is voor het seriematig geproduceerde product dat hij aflevert.

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u dat ook, kijkend naar de aard van dit project? Het is een complexe trein.

De heer **Borger**: Ook al zou je er tien keer per jaar langsgaan, je zult niet elk probleem bij een trein zien, zeker niet als er een seriematige productie loopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar vergroot je niet de kans dat je meer ziet als je vaker gaat?

De heer **Borger**: Je ziet iets meer, ja, waarschijnlijk, maar je ziet niet alles. Dat is wel zo goed als zeker. Dat kan gewoon niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Als je vaker gaat, zie je meer, maar je kunt nooit alles zien.

De heer **Borger**: Nee. De kwaliteit van de treinen die worden afgeleverd en zeker de conformiteit – ik praat eigenlijk alleen over de overeenkomst met de wettelijke eisen, niet over de kwaliteitsaspecten van interieurzaken bijvoorbeeld – moeten worden vastgelegd door de controles van de leverancier zelf, die in zijn kwaliteitsmanagementsysteem zijn ingebed.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat er een heel belangrijke verantwoordelijkheid ligt bij de fabrikant zelf, maar de keuringsinstantie geeft uiteindelijk certificaten af die te maken hebben met de veiligheid. Ik neem dus aan dat u de rol van Lloyd's daarin ook belangrijk vindt.

De heer **Borger**: Die rol is zeker belangrijk, maar de leverancier blijft verantwoordelijk voor het afleveren van een veilig product dat voldoet aan de wettelijke eisen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat hebt u gezegd. Heeft de auditor met verschillende personen bij AnsaldoBreda gesproken? Hoe ging dat in zijn werk?

De heer **Borger**: Een audit begint meestal met het opstellen van een auditplan, een planning van wat er op die dagen gaat gebeuren, waarin wordt aangegeven welke personen, functionarissen, de auditor precies wil spreken, bijvoorbeeld het hoofd Kwaliteit, een monteur, een specifieke ontwerper van een specifiek elektronisch systeem voor een draaistel. Zo wordt een auditplan dan in elkaar gezet. Uiteindelijk wordt altijd gesproken met de projectleider en het management. Aan het eind van de audit is er altijd een samenvatting met het management, de projectleiding van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Bergkamp**: Wie was uw aanspreekpunt? Was dat het management of de projectleider? Met wie had u overleg over de kwaliteit?

De heer **Borger**: Ik heb die audits niet zelf gedaan, maar ik ben wel auditor, dus ik weet wel hoe het gaat. Onze auditor was toen de heer Holtz. Die hebt u ook gesproken in eerdere gesprekken, volgens mij. De auditor heeft direct contact met het hoofd Kwaliteit van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Bergkamp**: Praat zo'n auditor met meer mensen dan de kwaliteitspersoon bij AnsaldoBreda?

De heer **Borger**: Jazeker, ook met de verantwoordelijk projectleider van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Bergkamp**: Verantwoordelijk voor wat?

De heer **Borger**: Voor het hele treinenproject.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Dus de auditor sprak met de projectleider en met de kwaliteitspersoon bij AnsaldoBreda.

De heer **Borger**: Zeker, en gedurende zo'n audit van twee dagen met een tiental andere personen.

Mevrouw **Bergkamp**: Zoals?

De heer **Borger**: Eindinspecteurs op de lijn, mensen die de registraties bijhielden, mensen die het informatiesysteem met alle registraties van de treinen bijhielden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ook mensen op de werkvloer, de mensen die aan het sleutelen waren aan die trein?

De heer **Borger**: In mindere mate of bijna niet. U moet zich voorstellen dat je in zo'n audit niet direct met monteurs spreekt. Als je toevallig een audititem hebt waar een monteur aan werkt, of als je een monteur bij je roept omdat je toevallig een steekproef doet op een bepaald onderwerp, dan heb je even contact met een monteur.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar in principe heeft de auditor geen contact met mensen op de werkvloer. Dat hoort er niet bij.

De heer **Borger**: Dat kan wel plaatsvinden, maar het is niet voorgescreven. Normaliter gebeurt het ook wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja? Is het gebeurd dat auditors met mensen op de werkvloer hebben gesproken?

De heer **Borger**: Ja, dan moet ik even ... Ik weet het niet zeker, maar normaal is dat wel zo.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik begrijp u niet helemaal. Heeft een auditor nu gesprekken met mensen op de werkvloer of niet? U zei zelf: eigenlijk niet; dat is niet gebruikelijk.

De heer **Borger**: Zo'n audit begint meestal met een administratieve check van alle afgetekende papieren, kwaliteitsdocumenten, per trein. Vervolgens gaat een auditor steekproeven doen: ik wil op deze dingen iets dieper inzoomen; kunt u mij laten zien dat dit ook goed is gebeurd? In het vervolg wordt zo'n steekproef doorgetrokken naar de productielijn. De auditor gaat dan naar de productielijn en zegt: laat u maar even zien dat dit in dit geval goed is verwerkt.

Mevrouw **Bergkamp**: Een auditor gaat naar een productielijn. Hoe ziet dat eruit?

De heer **Borger**: Hij gaat van het kantoor naar de fabriek, waar de treinen worden gemaakt. Op dat moment zijn er ook zeker monteurs of werknemers die in de productie werken bij.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar mijn vraag is: zijn gesprekken met mensen op de werkvloer onderdeel van de audit? Je zou zeggen: je wilt ook checken of de werkinstructies er zijn. Dan is het misschien handig om in gesprek te gaan met die mensen.

De heer **Borger**: Ja, zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u zegt: dat is eigenlijk geen onderdeel van de audit. Ze zijn er misschien in de omgeving wel bij, maar er zijn niet echt gesprekken tussen de auditor en mensen op de werkvloer. Dat zei u net in ieder geval.

De heer **Borger**: Nou, nee. Als je bijvoorbeeld een werkinstructie voor een monteur of lasser volgt – daar wordt op geaudit – ga je met die werkinstructie naar de werkvloer toe. In de meeste gevallen is die monteur of lasser daar ook bij en worden hem ook vragen gesteld.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom zei u dan eerst dat het niet gebruikelijk is?

De heer **Borger**: Uw vraag was in het algemeen of er gesprekken zijn met mensen op de werkvloer. Er zijn inderdaad gesprekken met mensen op de werkvloer, maar die zijn gericht, in het kader van de audit en de steekproef die op dat moment plaatsvinden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja. Je hebt het niet over het mooie weer.

De heer **Borger**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Even kijken of ik het goed begrijp. Er zijn dus gesprekken geweest tussen de auditor en mensen op de werkvloer over de audit, de kwaliteit van het werk. Dat zijn gesprekken over de vraag of iemand volgens de werkinstructie werkt. En dat gebeurt in twee dagen.

De heer **Borger**: Ja. Zo'n audit is een druk programma.

Mevrouw **Bergkamp**: Kondigt Lloyd's van tevoren aan waarover men het gaat hebben, dus hoe het programma eruitziet? U zei net dat er een auditplan wordt gemaakt. Betekent dit dat de fabrikant op dat moment eigenlijk al weet wat de auditor gaat doen, of zit er nog een stuk onvoorspelbaarheid in?

De heer **Borger**: De steekproef die wordt uitgevoerd, dus het doorkijken naar de montage of het lassen of het fabriceren van software, is bij de fabrikant natuurlijk niet bekend. Wel geven we van tevoren aan met welke personen we willen spreken.

Mevrouw **Bergkamp**: Geeft u daarmee niet ook de onderwerpen aan?

De heer **Borger**: We geven aan wat de aard van de audit is.

Mevrouw **Bergkamp**: Met wie er gesproken wordt, de aard van de audit en de onderwerpen zijn van tevoren bekend.

De heer **Borger**: Nou, de onderwerpen zijn niet specifiek bekend, maar de aard van de audit wel. Als wij naar een assemblagefabriek gaan, geven wij aan dat wij bepaalde aspecten van de assemblage willen auditeren. Als wij naar een componentenproductie gaan in Napels, geven we aan dat we in ieder geval willen weten hoe het softwareontwikkelingsproces daar in elkaar zit.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is bij de fabrikant dus best wel veel bekend van wat u gaat doen. Als je weet met wie er gesproken wordt en wat de aard van de audit is, dan heb je als fabrikant wel een beeld van waarnaar gekeken wordt in de audit, bijvoorbeeld de draaistellen.

De heer **Borger**: Als je met tien mensen diepgaand wilt spreken over dit soort onderwerpen, ontcom je er niet aan om alvast een auditagenda op te sturen.

Mevrouw **Bergkamp**: Om goed voorbereid te zijn met elkaar. Zijn er ook onaangekondigde bezoeken geweest?

De heer **Borger**: In dit geval volgens mij niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom niet? Het mag wel volgens de wetgeving.

De heer **Borger**: Onaangekondigde bezoeken hebben meestal het nadeel dat je komt op een moment dat er niemand aanwezig is en dat je gewoon niet kunt zien wat je wilt zien.

Mevrouw **Bergkamp**: Mag ik dit onderdeel even samenvatten? U zegt in feite: één keer per jaar vindt er een audit plaats van twee dagen. Het mag meer zijn, maar dat hangt af van wat je afspreekt met de opdrachtgever, de fabrikant AnsaldoBreda. Daar zit ook altijd een prijskaartje aan, dus daar heb je het met elkaar over. Er wordt door de auditor gesproken met de projectleider, de kwaliteitspersoon en ook met mensen van de werkvloer.

De heer **Borger**: Inderdaad. Daarnaast heb ik gezegd dat het gebruikelijk is dat SD-modules op deze manier worden uitgevoerd; zo ken ik ze ook van andere notified bodies.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt ook dat u, kijkend naar de aard en de complexiteit van het project, één keer per jaar twee dagen voldoende vindt. Dat was uw inschatting. U hebt ook nooit zelf gezegd: kijk naar type product en project; het zou verstandig zijn om vaker langs te komen. Dat hebt u net aangegeven.

De heer **Borger**: Als ik dat zou willen, zou ik daar ook een doel voor moeten hebben. Het doel ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het doel was niet, kijkend naar de complexiteit ...

De heer **Borger**: Het doel zou kunnen zijn om een nog betere indruk te krijgen van zo'n fabriek en de wijze waarop het kwaliteitsmanagementsysteem wordt gevolgd. Ik heb ook gezegd dat het aantal audits dat je zou moeten hebben voor een volledige dekking dan heel groot zou worden. Dan ben je er bijna permanent aanwezig.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei – anders gaan we het gesprek overdoen – dat één keer per jaar voldoende is. U voelde niet de urgentie om vaker langs te gaan. Als je vaker langsgaat, zie je wel meer, maar je kunt nooit alles zien. Eén keer per jaar twee dagen langskomen vond u blijkbaar een mooi aantal. U gaf ook aan dat er van tevoren een auditplan wordt gemaakt, waarin wordt aangegeven met wie je spreekt en wat de aard van de onderwerpen is, waardoor de fabrikant goed op de hoogte is van wat er gaat gebeuren. Er vinden geen onaangekondigde bezoeken plaats, omdat ...

De heer **Borger**: Die hebben hier niet plaatsgevonden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat had wel gekund volgens de wetgeving, maar die hebben niet plaatsgevonden omdat je dan misschien voor een gesloten deur komt: de mensen zijn er niet en de fabriek is leeg. Vindt u dat u met deze werkwijze een goed beeld hebt gekregen van het kwaliteitsmanagementsysteem? Daarbij gaat het vooral om de vraag of dat goed geborgd en toegepast is.

De heer **Borger**: Ja, voor mijn periode wel, vond ik. Mijn collega vond dat ook met haar auditors, voor de periode waarvoor zij verantwoordelijk was. Nogmaals: uitgangspunt is dat de leverancier zijn eigen kwaliteit borgt en bij elke handeling, bij elke werkinstructie voor een trein of een onderdeel, zelf controleert en aftekent dat die kwaliteit is bereikt.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar we spreken vandaag met u van Lloyd's, dus we willen heel graag weten of u dat vanuit uw verantwoordelijkheid vond. Uw organisatie heeft namelijk uiteindelijk de certificaten afgegeven dat ontwerp en productie voldeden aan de technische specificaties, de eisen uit de wet, en dat de trein veilig was. Vandaar dat de vragen heel erg gericht zijn op uw verantwoordelijkheid. U zegt dat u met deze werkwijze goed zicht hebt gehad op de borging en toepassing van het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk.

De heer **Borger**: Ja, zoals bedoeld in de wetgeving.

De **voorzitter**: Ik wil even doorgaan op de onaangekondigde bezoeken. Zou het geen meerwaarde kunnen hebben om juist onaangekondigd te komen? U zei dat je dan misschien voor een dichte deur komt te staan, maar dat zou ook iets kunnen zeggen.

De heer **Borger**: Ja, dat zou kunnen.

De **voorzitter**: Wij hebben eerder in verhoren gehoord dat er momenten waren dat er, als belangrijke functionarissen de fabriek bezochten, werd rondgewandeld met helmen en witte handschoenen en dat du moment

dat zij weg waren, alles uit ging en er niets meer gebeurde. Zou het, in uw geval, niet van meerwaarde hebben kunnen zijn om ook eens onaangekondigd binnen te wandelen en te kijken of de mensen wel deden wat was afgesproken?

De heer **Borger**: De situatie die u nu schetst van mensen met witte handschoenen hebben wij niet meegemaakt. Ik heb ook van mijn auditors altijd gehoord dat zij gewoon goed ontvangen werden en alles mochten zien. Zij hadden niet de indruk dat er op dat moment speciaal voor hen dingen ingericht werden.

De **voorzitter**: Kom je daar niet pas achter als je er een keer komt als ze niet weten dat je komt?

De heer **Borger**: U moet het zich zo voorstellen. Behalve dat de auditors daar waren, waren meer mensen van de notified body daar regelmatig aanwezig voor testen. Ik ben daar zelf ongeveer ieder kwartaal geweest voor een bespreking van de certification board. Dan loop je ook nog langs de productielijn en krijg je ook een indruk van wat er gebeurt. Er zijn natuurlijk wel meerdere momenten waarop je als notified body ziet wat er aan de hand is.

De **voorzitter**: Ik zat nog even na te denken over wat u net hebt gezegd over de eisen. U zei: als aan alle eisen is voldaan, kun je in beginsel zeggen dat de trein veilig is, want dan is aan het pakket van veiligheidseisen voldaan. Is het mogelijk dat wel aan al die eisen wordt voldaan, maar dat u toch denkt dat er iets niet in orde is met de veiligheid? Kan het toch zo zijn dat het certificaat dan niet wordt afgegeven?

De heer **Borger**: Als dat zich voordoet, als we als notified body een veiligheidsprobleem zien waardoor de trein niet voldoet, geven we natuurlijk geen certificaat af.

De **voorzitter**: Maar stel dat aan alle voorwaarden is voldaan, kunt u dan toch nog zeggen «nee, ik zie andere problemen» of moet u de trein als veilig erkennen als de lijst is behandeld en afgehandeld?

De heer **Borger**: Als alle voorwaarden zijn afgevinkt en wij toch iets zien wat niet door de beugel kan, niet gebaseerd op regelgeving maar op technisch inzicht, dan geven wij geen certificaat af.

De **voorzitter**: Oké.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vroeg net aan u of je een goed beeld krijgt van de wijze waarop het kwaliteitsmanagementsysteem wordt toegepast. U zei daarop «ja», maar kan het zo zijn dat je, als je één keer per jaar twee dagen gaat, het beeld krijgt dat de fabrikant zelf graag wil laten zien? Met andere woorden: is één keer per jaar twee dagen echt voldoende om goed zicht daarop te krijgen? Het is namelijk allemaal voorbereid: er is een auditplan en u komt niet onaangekondigd.

De heer **Borger**: Met deze audits krijg je op een wettelijke manier voldoende zicht op de wijze waarop het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk functioneert en kun je nagaan of die ook geschikt is voor dit project.

Mevrouw **Bergkamp**: Meer kun je er niet over zeggen.

De heer **Borger**: Dat is wat bereikt wordt.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan gaan we naar de praktijk van het kwaliteitsmanagementsysteem van AnsaldoBreda. Wat is uw indruk? Hoe ging AnsaldoBreda in de praktijk om met dat kwaliteitsmanagementsysteem?

De heer **Borger**: De auditors hebben mij gerapporteerd dat in voldoende mate werd voldaan aan het kwaliteitsmanagementsysteem, dat alle teststappen, vrijgavestappen en wijzigingen op tekeningen voldoende werden doorgevoerd, conform het kwaliteitssysteem.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus als ik vraag naar uw indruk, zegt u «prima»?

De heer **Borger**: In de auditverslagen vindt u twee soorten zaken. Aan de ene kant is er de pure non-conformity. Dat betekent dat iets echt niet voldoet en dat het over moet. Dat is met twee zaken een keer gebeurd, bij mijn weten. Aan de andere vindt u ook een aantal opmerkingen over verbeterpunten: dit had wel iets netter geadministreerd kunnen worden; hier doet de productielijn wat rommelig aan. Het zijn eigenlijk verbeterpunten voor de leverancier.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er zaten geen grote dingen in, geen zorgen over de manier waarop AnsaldoBreda omging met het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk. Die indruk had u niet.

De heer **Borger**: Die indruk hadden wij op dat moment niet. Mijn collega heeft die indruk ook niet gehad, zo blijkt uit de auditverslagen.

Mevrouw **Bergkamp**: U was dus eigenlijk tevreden over de wijze waarop AnsaldoBreda in de praktijk omging met het kwaliteitsmanagementsysteem. Het voldeed aan de eisen waar u naar keek.

De heer **Borger**: Het voldeed aan de wettelijke eisen waarnaar wij moesten kijken.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik wil het even los van de wettelijke eisen zien, want soms zie je meer dan de wettelijke eisen. Volgens mij staat er niet in de wet dat het allemaal goed georganiseerd moet zijn of dat het er keurig uit moet zien. Je kunt ook een indruk krijgen van de wijze waarop men met zaken omgaat.

De heer **Borger**: We hebben vooral naar de veiligheidseisen en de TSI-eisen gekeken. Het is natuurlijk wel zo dat er, zeker bij de eerste treinen, veel kwaliteitspunten waren die daar niet mee te maken hadden. Denk bijvoorbeeld aan het interieur, stickers die scheef zaten of verf die een beetje bladderde.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u ooit in de auditrapporten gelezen dat er zorgen waren over bijvoorbeeld de vraag of werkinstructies overal bekend waren, of hebt u zelf dingen gezien?

De heer **Borger**: Bij mijn weten niet. De werkinstructies zijn onderdeel van de audit en zijn ook door de auditors gecheckt; niet allemaal natuurlijk, maar steekproefsgewijs.

Mevrouw **Bergkamp**: De audits in de beginperiode waren best wel kritisch. In die verslagen stonden nogal eens wat zorgen, zoals dat het een warboel van materialen was.

De heer **Borger**: Bij de aanloop van een productie, zeker bij een eerste trein die feitelijk een prototype genoemd kan worden, is de productielijn nog helemaal niet op orde. Het is zelfs de vraag of je dan een audit kunt doen in de zin van een seriematige audit. Wij hebben ervoor gekozen om de audits zo snel mogelijk in het project te doen. Wij hebben dus zelfs al bij de eerste trein audits uitgevoerd. Het is normaal dat een productielijn dan nog niet helemaal vloeiend loopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Bent u daarna weer langsgekomen om te kijken hoe het er op dat moment uitzag?

De heer **Borger**: Ja. Mijn collega's zijn daar langs geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent daar dus aan het begin geweest en daarna zijn uw collega's langsgegaan.

De heer **Borger**: In mijn tijd zijn er twee audits geweest en in de tijd van mijn collega een stuk of vijf, zes, denk ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Lloyd's, de keuringsinstantie, was dus vanuit de verantwoordelijkheid van u en uw collega's na u tevreden over de wijze waarop AnsaldoBreda omging met het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk.

De heer **Borger**: Het voldeed aan de regelgeving. In die zin waren we tevreden. Wij hebben er als keuringsinstantie niet echt een mening over dat er kwaliteitspunten op andere aspecten, die wij niet checkten, naar voren zijn gekomen. Wij maken daar wel opmerkingen over in de auditrapporten, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: Geeft u eens wat voorbeelden van zaken die u wel zag, maar ...

De heer **Borger**: Ik heb net een paar voorbeelden gegeven: een interieur dat niet netjes is afgewerkt, scheve stickers, gebladderde verf. Die voorbeelden hebben niet te maken met de veiligheid van de trein en de wettelijke eisen, maar meer met de netheid en afwerkqualiteit.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebt u wel gezien. U hebt gezien dat er qua afwerkqualiteit ...

De heer **Borger**: Ik heb dat niet gezien, maar volgens mij moet dat wel gezien zijn door mijn collega's.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat vind ik een beetje vaag: volgens mij zouden zij gezien kunnen hebben dat ...

De heer **Borger**: Ik lees in de auditrapporten dat men hier en daar wel de indruk had dat een en ander wat slordig verliep.

Mevrouw **Bergkamp**: U was dus tevreden over het voldoen aan de wettelijke eisen, maar collega's hebben wel gezien dat de afwerkqualiteit een aandachtspunt was.

De heer **Borger**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Of was het een grote zorg?

De heer **Borger**: Voor mij was het geen grote zorg, maar ik kan mij voorstellen dat het voor de uiteindelijke klant van de treinen, NSFSC, een grote zorg was.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u dat ooit kenbaar gemaakt? Hebt u ooit tegen uw opdrachtgever gezegd: het zit wel goed met die wet- en regelgeving, maar de afwerkqualiteit kan beter?

De heer **Borger**: Ja, natuurlijk. Bij elke audit wordt een eindgesprek gevoerd. Daarin wordt het al gezegd. U vindt deze opmerkingen ook terug in de auditrapporten.

Mevrouw **Bergkamp**: De afwerkqualiteit was dus wel een aandachtspunt; geen groot zorgpunt, maar een aandachtspunt. Het is wel gezien door uw mensen.

De heer **Borger**: Jazeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was de reactie van AnsaldoBreda daarop?

De heer **Borger**: Tegen ons: prettig dat we voldoen aan de wettelijke eisen, zodat we dat hoofdstuk kunnen afsluiten en verder kunnen gaan. De kleinere punten in de afwerkqualiteit – dat waren er vrij veel – pakten zij op met hun klant, NSFSC.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren wel vrij veel opmerkingen over de afwerkqualiteit, volgens u.

De heer **Borger**: Of dat er veel waren ... Wij hebben geen zeer gedetailleerde lijst met afwerkpunten gemaakt. Dat is, zoals ik heb uitgelegd, ook niet het doel van de audits. Het doel van de audits is om na te gaan of het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk werkt en of de werkinstructies goed worden opgevolgd.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het zo raar om te denken dat je vakmanschap, je afwerkqualiteit, onderdeel is van het goed toepassen van zo'n kwaliteitsmanagementsysteem, ook al staat dat niet helemaal letterlijk in de wet? Is dat niet essentieel? Het kan ertoe leiden dat bijvoorbeeld een deur niet goed bevestigd is en eruit valt. Dat is dan toch een veiligheidsprobleem.

De heer **Borger**: U kunt het ook doortrekken naar andere producten die wel voldoen aan de wettelijke eisen, maar door de klanten toch minder gekocht worden omdat ze van mindere kwaliteit zijn of een kortere levensduur hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens u is het normaal en valt het niet onder het werk van Lloyd's om daar een uitgesproken oordeel over te hebben.

De heer **Borger**: Ik vind het niet normaal. Ik vind dat een leverancier een kwalitatief goed product moet afleveren aan de klant die de treinen bestelt, in dit geval NSFSC. In het kader van mijn opdracht en de wettelijke bepalingen kijk ik echter alleen naar de wettelijke eisen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u zegt dat u wel hebt gesignaleerd dat er zorgen waren over de kwaliteit, de afwerk kwaliteit, misschien zelfs het vakmanschap, maar dat u alleen naar de wet- en regelgeving kijkt. U hebt het wel aangekaart, maar u vond de kwaliteit meer iets tussen de fabrikant en degene die de treinen zou kopen.

De heer **Borger**: U noemt vakmanschap. Vakmanschap is onderdeel van onze audit. Wij auditen of bijvoorbeeld lassers gekwalificeerd zijn om het laswerk te doen en of bepaalde monteurs de juiste opleiding en instructies hebben gehad.

Mevrouw **Bergkamp**: Valt afwerk kwaliteit, het netjes doen, het op dezelfde manier doen, niet onder vakmanschap?

De heer **Borger**: Dat valt volgens mij meer onder zaken als hoe gemotiveerd het personeel is, hoe de eigen kwaliteitsafdeling toeziet op het eindproduct en op welk moment een klant toestaat dat die trein de fabriek verlaat.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het reden geweest voor u om ook kritischer te kijken naar de veiligheid? Als je ziet dat er signalen zijn, die door u en uw collega's zijn opgemerkt, over de kwaliteit en de afwerk kwaliteit, ga je dan ook wat kritischer kijken naar de veiligheid, naar die andere regels?

De heer **Borger**: De veiligheid ligt eigenlijk al vast in het ontwerp. Het ontwerp ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ga je daar dan nog wat beter naar kijken?

De heer **Borger**: Misschien mag ik even ...? De veiligheid ligt al vast in het ontwerp. In het ontwerp wordt al getoetst of het ontwerp veilig genoeg is. Vervolgens worden al die testen uitgevoerd en wordt er een trein samengesteld. Daarna is er nog drie jaar getest, heeft de notified body ook toegezien op de testen en wat daar gebeurde en heeft hij geconcludeerd dat die trein veilig genoeg is. Het oordeel over de veiligheid is niet alleen gebaseerd op audits in de fabriek, maar voor een groot deel ook op de ervaringen die worden opgedaan tijdens het testen van de trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar mijn vraag aan u was: als je wat zorgen hebt over de kwaliteit, is dat dan ook een signaal om extra kritisch te kijken naar de testen? Heeft het geleid tot meer aanwezigheid of kritischer kijken?

De heer **Borger**: Er is zeker kritisch naar ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ik bedoel kritischer. Is er kritischer gekeken door de signalen over de kwaliteit? Dat is mijn vraag.

De heer **Borger**: Ik weet dat er voor de aflevering, voor de uiteindelijke certificering van de trein, nog een type-inspectie op de trein heeft plaatsgevonden door de notified body. Daarbij is gekeken of er aan alle veiligheidseisen was voldaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Borger, ik stelde u gewoon een vraag. Misschien is het handig om daar wat directer op te reageren. Mijn vraag is: heeft dat nou geleid tot iets extra's, of bent u gewoon doorgegaan met uw standaardwerkwijze?

De heer **Borger**: Ik kan niet zo zeggen dat het geleid heeft tot een kritischer werkwijze. Ik bedoel uit te leggen dat die werkwijze al zeer kritisch was.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan is het antwoord op mijn vraag dat het niet heeft geleid tot iets extra's. U zegt: onze werkwijze is al kritisch genoeg.

De heer **Borger**: We hebben geen extra maatregelen genomen om nog scherper te gaan inspecteren dan we al deden.

Mevrouw **Bergkamp**: Want dat was niet nodig, zegt u.

De heer **Borger**: Dat was niet nodig.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan begrijpen we elkaar weer. Op een gegeven moment wordt de Fyra uit de dienst genomen. In januari was dat tijdelijk; vervolgens werd dat definitief, in 2013. Daarna zijn er onderzoeken geweest, van de NS zelf. Er is ook een second opinion gegeven door bureau Mott MacDonald. De Belgen hebben nog eens naar de treinen gekeken. De conclusie was dat de afwerk kwaliteit op meerdere plaatsen onder de maat was en dat de treinen van elkaar verschilden. Nu hebben we de volgende situatie. De heer Jonkers vertelde maandagochtend dat het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk veelvuldig niet werd toegepast. We hebben rapporten waarin staat dat de afwerk kwaliteit op veel plaatsen onder de maat was en dat de treinen van elkaar verschilden. En we hebben een certificaat van Lloyd's waarin staat dat het kwaliteitsmanagementsysteem is geborgd en toegepast. Een belangrijke vraag van de commissie is: hoe verklaart u die uitersten?

De heer **Borger**: Het certificaat is afgegeven in juli 2012, als ik mij goed herinner. Toen was er nog geen operationele dienst met de treinen. De problemen die met name in 2013 aan het licht kwamen, hebben zich voorgedaan tijdens de operationele dienst. De notified body had daar op het moment van het afgeven van certificaten geen informatie over.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap u niet helemaal. Kunt u het nog één keer toelichten?

De heer **Borger**: Het certificaat is afgegeven in juli 2012 door de notified body. In 2013 kwamen er problemen aan het licht in de rapportages. De notified body had op het moment van het afgeven van certificaten geen informatie over die problemen, want die deden zich pas later voor.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, maar mijn vraag is als volgt. Hoe kan het dat enerzijds uit rapporten blijkt dat er zorgen zijn over de kwaliteit van de trein – laat ik het zo samenvatten – en dat er een kwaliteitsinspecteur is die daar heel vaak, een groot gedeelte van zijn werktijd, acht jaar lang, rondloopt en zegt dat het systeem niet goed wordt toegepast in de praktijk, terwijl er anderzijds wel een certificaat ligt van de keuringsinstantie, die zegt dat het kwaliteitsmanagementsysteem goed is, geborgd is en toegepast is in de praktijk? Hoe kan dat?

De heer **Borger**: Het kwaliteitsmanagementsysteem was goed in het licht van de wettelijke eisen. De fabrikant kan er dus een kwalitatief goed product mee produceren. Het is duidelijk dat er tijdens de productie, na

het verstrekken van het certificaat, kennelijk een gebrek aan kwaliteit is geweest dat aan het licht is gekomen door de gebeurtenissen in januari 2013.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw verklaring is dus dat het certificaat terecht is afgegeven en dat de problemen zijn ontstaan na de afgifte van het certificaat.

De heer **Borger**: Het certificaat is gewoon terecht afgegeven, op de wettelijke basis. Het kan zijn dat er voor het afgeven van het certificaat ook al problemen waren, maar die waren dan in ieder geval niet bekend bij de notified body op het moment dat die het certificaat heeft afgegeven.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het in het verhoor net gehad over het kwaliteitsmanagementsysteem en de afwerkqualiteit, waarover zorgen waren bij uw mensen en bij uzelf. U hebt misschien op dat moment dingen gesignaleerd die later in die rapporten ook tevoorschijn zijn gekomen. Hebt u zich nooit afgevraagd: goh, wij hadden dat eigenlijk al gezien en het staat nu in de onderzoeksrapporten?

De heer **Borger**: Ik heb dat niet zelf gezien op het moment van het afgeven van het certificaat. Ik was daar op dat moment niet voor verantwoordelijk; dat was mijn collega. Ik heb mij bij het bekend worden van dit soort problemen – met name in december 2012 en januari 2013 kwam er steeds meer naar boven – natuurlijk wel afgevraagd hoe dat nou kon, zoals iedereen zich dat afvroeg.

Mevrouw **Bergkamp**: En wat was uw verklaring, uw analyse?

De heer **Borger**: Het is gebruikelijk bij treinen die gecertificeerd zijn dat er zich tijdens de operationele dienst nog problemen voordoen. Die problemen hebben vaak te maken met de beschikbaarheid van de trein, dus met uitval van treinen tijdens de dienst. Dat kwam regelmatig voor in de periode vanaf september, toen de dienstregeling Amsterdam–Rotterdam van start ging, en daarna, toen er naar België werd gereden.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat er kinderziektes en opstartproblemen waren, maar ik ben nog even getriggerd door uw woorden dat u het certificaat voor het kwaliteitsmanagementsysteem terecht hebt afgegeven. Volgens u zijn er daarna problemen ontstaan waar u geen zicht op hebt gehad, maar die trein is toch niet daarna gebouwd? Die trein is toch gebouwd en u hebt toch certificaten afgegeven voor het ontwerp en de bouw van de trein?

De heer **Borger**: Een notified body geeft geen certificaten af voor iedere afzonderlijke trein. Een notified body geeft een certificaat af voor het type en bij het certificaat voor de SD-module zit ook een goedkeuring van het kwaliteitsmanagementsysteem.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus eigenlijk: we hadden het helemaal niet kunnen zien, want we hebben niet naar iedere afzonderlijke trein gekeken. Dat is wat u zegt, toch?

De heer **Borger**: Ja. De notified body is met één audit per jaar niet in staat om naar iedere trein te kijken. Sterker nog, tijdens deze audit wordt ook maar in beperkte mate naar de trein gekeken. Er wordt veel meer gekeken

naar het kwaliteitsmanagementsysteem en de wijze waarop de leverancier dat hanteert.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik probeer dit onderdeel tot zover even samen te vatten. Ik heb u geconfronteerd met de uitspraken van de heer Jonkers, kwaliteitsinspecteur. Hij zei: ik zag al dat het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk niet echt goed werd toegepast op meerdere momenten. We hebben een aantal onderzoeksrapporten waarin staat dat de afwerkqualiteit op meerdere plaatsen onder de maat was en dat de treinen van elkaar verschilden. En er zijn certificaten afgegeven door Lloyd's voor het ontwerp en de productie van de treinen. Daarbij is getoetst op het kwaliteitsmanagementsysteem. Ik vroeg u om een verklaring voor die verschillen. U zegt: wij hebben het certificaat terecht afgegeven, maar wij konden geen inzicht hebben in de kwaliteit van iedere afzonderlijke trein, want daar hebben we niet naar gekeken; dat kan ook niet als je één keer per jaar daar aanwezig bent; dan kun je geen zicht hebben op de kwaliteit van die treinen.

De heer **Borger**: Ik wil daar nog iets aan toevoegen. Bij de keuze voor een SD-module is het uitgangspunt niet dat je naar iedere trein kijkt.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar – ik wil het niet ingewikkeld maken voor de mensen met allerlei afkortingen – het doel van het certificaat was wel om vast te stellen dat er een kwaliteitsmanagementsysteem was en dat dit ook was geborgd en werd toegepast in de praktijk.

De heer **Borger**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: We zien in de onderzoeksrapporten dat er zorgen zijn over de kwaliteit van de trein. U zegt: we hebben gekeken naar de wet- en regelgeving; daar hoort kwaliteit niet bij. Dat hebt u eerder aangegeven. In feite zegt u dat je met het instrumentarium waarvoor gekozen is, door u en door de opdrachtgever, geen zicht kon hebben op de kwaliteit van die afzonderlijke treinen.

De heer **Borger**: Met het instrumentarium dat de wetgever in de Europese Unie heeft voorgeschreven, met deze manier van toetsen, kun je niet ieder product toetsen.

Mevrouw **Bergkamp**: Je had kunnen kiezen voor certificaten om wel de afzonderlijke treinen te keuren.

De heer **Borger**: Dat bepalen wij niet; dat bepaalt de opdrachtgever, zoals ik u heb uitgelegd. In de Europese regelgeving ...

Mevrouw **Bergkamp**: U had wel kunnen adviseren over ...

De heer **Borger**: In de Europese regelgeving is het zo vastgelegd: nadat het kwaliteitssysteem is goedgekeurd, overlegt de leverancier voor elke trein een schriftelijke verklaring, een EG-keuringsverklaring, waarmee hij verklaart dat die specifieke trein voldoet aan de wettelijke eisen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is onderdeel van het systeem dat de fabrikant met die verklaring zegt: mijn treinen voldoen allemaal aan dat prototype. Uw rol als keuringsinstantie was echter om te kijken of het kwaliteitsmanagementsysteem van dien aard was en zodanig werd toegepast dat de treinen die daar werden gebouwd, allemaal voldeden aan dezelfde eisen.

De heer **Borger**: Nou, dat zou ik niet zo zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zij voldeden aan de wettelijke eisen.

De heer **Borger**: Ik zou zeggen dat het kwaliteitsmanagementsysteem er geschikt voor is om treinen te produceren die allemaal voldoen aan de wettelijke eisen. De toepassing van het kwaliteitssysteem zelf op iedere trein is een verantwoordelijkheid van de leverancier en resulteert in een EG-keuringsverklaring per trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Was het, achteraf, dan niet beter geweest om die treinen wel afzonderlijk te keuren, ook al was het volgens u de keuze van de fabrikant om dat niet te doen? Was dat niet beter geweest?

De heer **Borger**: Ik heb daar geen ervaring mee. Ik heb aardig wat certificeringen gedaan – dat weet u – maar ik heb geen ervaring met het keuren van individuele treinen. In de regelgeving van de SF-module, die dat mogelijk maakt, is ook niet precies omschreven hoe je dat moet doen. Het in de praktijk inrichten van een keuring van iedere trein is in wezen vrij aan de opdrachtgever en de notified body.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de keuringsinstantie heeft wel een heel belangrijke rol in de keten, want de inspectie baseert zich op de informatie die zij van de keuringsinstantie krijgt.

De heer **Borger**: Ja. Zo is het systeem Europees-wettelijk ingericht.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u achteraf nooit gedacht: goh, waren we daar nu maar wat vaker naartoe gegaan of hadden we van die kwaliteit maar een groter punt gemaakt?

De heer **Borger**: Nee, feitelijk niet. Als keuringsinstantie ben je gebonden aan wat de regelgeving voorschrijft. Er is een Europese tendens dat de leveranciers steeds meer eigen verantwoordelijkheid nemen. Ik heb u net al verteld dat de inspectie-intervallen nu wettelijk van één jaar naar twee jaar zijn verschoven door de Europese Unie. Wij hebben als keuringsinstantie niet de middelen om scherper te keuren.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Van Toorenborg.

De **voorzitter**: Iedereen gebruikt zijn eigen woorden. Ik zal ook mijn eigen woorden gebruiken om na te gaan of ik het goed begrijp. Uit de eerste audits maken wij op dat er grote zorgen zijn. U zegt: het was een rommeltje; de spullen lagen buiten door elkaar; niemand wist eigenlijk meer wat er nog moest worden gebruikt en wat al was gebruikt. Er zijn rapporten waaruit blijkt dat er wordt gelast op roestige onderdelen. Er zijn dus behoorlijke zorgen. Vervolgens komt daar de zorg bij dat kwaliteitsaspecten niet helemaal in orde zijn. Dat wordt gezien. Had u op dat moment kunnen zeggen «we gaan nu echt kijken of dat systeem dat op papier klopt, ook wordt uitgevoerd», of had u dan terug moeten gaan naar de leverancier, naar de fabrikant, om te vragen om extra geld voor extra keuringen, audits, omdat u zich zorgen maakte? Maakt het de fabrikant uit of u opschaalt?

De heer **Borger**: Nee, zeker niet. De eerste audits hebben plaatsgevonden in een productielijn die nog aan het opstarten was. Voor ons is het vrij normaal dat je daar dan nog geen geoliede productielijn ziet.

De **voorzitter**: Had u dit soort problemen dan al eerder bij andere fabrikanten gezien?

De heer **Borger**: Daar doen we soortgelijke audits en daar zie je hetzelfde opstartproces.

De **voorzitter**: Lassen op roestige onderdelen?

De heer **Borger**: Het lassen op roestige onderstellen is een voorbeeld uit het auditrapport uit 2009, volgens mij. Dat is na mijn tijd, maar ik ken dat rapport wel. Dat heeft geresulteerd in een non-conformity, geconstateerd door de notified body. Daarop is direct actie ondernomen door Ansaldo-Breda. Er is een extra onderzoek gedaan naar het materiaal door een extern instituut. Ook is er gekeken welke onderdelen het betrof. Die zijn apart gezet en er heeft een herkeuring plaatsgevonden. Daar is dus wel degelijk actie op ondernomen.

De **voorzitter**: Collega Bergkamp analyseerde het als volgt. U doet audits om na te gaan of het kwaliteitsmanagementsysteem wel in de praktijk wordt uitgevoerd, maar dan kijkt u vooral naar de veiligheid en wat minder naar de kwaliteit, al signaleert u die wel. Is door u of uw collega's nooit het signaal opgevangen dat door de heer Jonkers vrij duidelijk is geschetst, namelijk dat er werd gebouwd zonder tekeningen en dat er geen werkinstructies op de werkvloer waren? Is dat dan niet gezien?

De heer **Borger**: Ik heb het interview van de heer Jonkers natuurlijk ook gezien. Hij was er permanent aanwezig; wij deden er steekproeven. Wij kenden de rapportages van de heer Jonkers niet. Dat waren volstrekt gescheiden opdrachten. Wij kregen daar ook geen kopieën van. Wij hadden die informatie op dat moment niet als notified body. Wij moesten dus kijken naar onze eigen steekproeven. Door onze inspecteurs is dat op dat moment niet in die mate geconstateerd.

De **voorzitter**: Is de vraag van collega Bergkamp dan niet terecht? Er moet worden geanalyseerd of een kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk wordt uitgevoerd. U hebt niet gezien dat dit niet gebeurde. Dat doet de vraag rijzen of zo'n certificaat dan wel terecht is afgegeven.

De heer **Borger**: Het certificaat is volledig terecht afgegeven conform de regelgeving die daarvoor geldt en de inspecties die wij daarvoor moeten uitvoeren, de audits. Eigenlijk vraagt u of er geen andere regels zouden moeten gelden.

De **voorzitter**: Nee. Als personen die in de fabriek komen, signaleren dat de kwaliteit tekortschiet, dat de instructies niet worden uitgevoerd en dat er een mooi kwaliteitsmanagementsysteem is ingericht, maar dat dit in de praktijk niet wordt uitgevoerd – dat zien de mensen op de werkvloer – hoe kan het dan dat degene die een certificaat moet afgeven, dat toch afgeeft en daarmee zegt dat het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk wel wordt uitgevoerd? Dat is toch gek?

De heer **Borger**: Onze auditors hebben hetgeen u nu beschrijft niet in die mate gezien.

Mevrouw **Bergkamp**: Daardoor rijst wel de vraag of je niet meer kunt doen met signalen. U houdt heel erg vast aan de wet- en regelgeving. Daarvoor bent u er en dat is een heel belangrijke taak, maar dat wil niet

zeggen dat je niet meer kunt doen met andere signalen. Als iedereen zich aan hetzelfde houdt, kun je dingen missen.

De heer **Borger**: Natuurlijk kun je meer doen met signalen. Je moet die dan wel krijgen, en op officiële wijze. Je kunt niets doen met geruchten. Je kunt alleen iets doen met eigen bevindingen, bijvoorbeeld ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar uw eigen mensen hebben dingen gesignaleerd over de kwaliteit en uzelf ook.

De heer **Borger**: Ja, maar daar is ook actie op ondernomen, zoals ik net heb uitgelegd. Onze auditors hebben dingen gesignaleerd waarop actie is ondernomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u ook richting de ILT aangegeven dat misschien wel aan de wet- en regelgeving was voldaan, maar dat u zorgen had over de afwerkingskwaliteit? Hebt u dat signaal afgegeven aan de ILT?

De heer **Borger**: Daar was op dat moment geen aanleiding voor.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Ik geef het woord weer aan mevrouw Van Toorenburg.

De **voorzitter**: Lloyd's heeft dus op een bepaald moment het ontwerp en de productie van de Fyra gecertificeerd.

De heer **Borger**: Lloyd's Register Nederland, de notified body.

De **voorzitter**: Ja. Betekent dat dan dat alle treinen veilig zijn?

De heer **Borger**: Alle treinen zijn dan veilig, als de fabrikant met zijn kwaliteitssysteem heeft gegarandeerd dat aan de wettelijke eisen is voldaan. Daarvan zijn door de fabrikant ook verklaringen afgegeven per trein. Als u mij vraagt «betekent dat dan dat alle treinen veilig zijn?», zeg ik: het betekent dat alle treinen door de leverancier veilig worden verklaard.

De **voorzitter**: De inspecteur-generaal, mevrouw Thunnissen, heeft op enig moment een interview gegeven in de krant. Zij zei: certificering wil niet zeggen dat een trein veilig is. Wat vindt u van zo'n uitspraak?

De heer **Borger**: Ik ben het daar niet mee eens.

De **voorzitter**: Die uitspraak is dus onterecht gedaan?

De heer **Borger**: Ja. Nou, onterecht ... Zij heeft die uitspraak vanuit haar perspectief gedaan. Ik kan niet zien in welke context zij dat dacht. In principe is met de typekeuring heel uitgebreid getest dat de treinen aan alle veiligheidseisen uit de TSI's voldoen en is er een systeem van kwaliteitsborging bij de leverancier aanwezig waarmee de leverancier elke trein veilig kan afleveren.

De **voorzitter**: Kan afleveren.

De heer **Borger**: Dat is de verantwoordelijkheid van de leverancier. Móét afleveren; zo kunt u het ook stellen.

De **voorzitter**: Oké, maar we hebben net vastgesteld dat niet alle treinen afzonderlijk zijn gekeurd. De fabrikant verklaart wel dat alle treinen zo worden gebouwd, maar u kijkt alleen naar de eerste trein en naar de testen. Is het dan toch mogelijk dat er uiteindelijk Fyra-treinen zijn gebouwd die op een aantal punten niet veilig waren, omdat bijvoorbeeld de productiekwaliteit tekort heeft geschoten, zoals wij net bespraken?

De heer **Borger**: Dan komt u voorbij het werk van de notified body en de keuringsinstantie. De treinen worden geaccepteerd door hun vervoerder. De vervoerder neemt daarmee de verantwoordelijkheid voor de trein over van de leverancier. Dat gebeurt op het moment dat hij ze inschrijft en ermee gaat rijden. De vervoerder heeft ook een veiligheidsmanagementsysteem dat ervoor moet zorgen dat problemen met de treinen, net na afname maar ook tijdens het rijden en het onderhoud, aan het licht komen en worden geregistreerd en dat er ook maatregelen op worden genomen. Dat valt buiten de verantwoordelijkheid van de certificering.

De **voorzitter**: Maar de certificering is er toch juist voor bedoeld dat het wordt dichtgeanalyseerd? Je ziet, zeker voor de gekozen modules, dat het prototype veilig is. De treinenfabrikant zegt dat hij iedere trein bouwt zoals het prototype. Daar is dat kwaliteitsmanagementsysteem voor bedoeld. U zou erop moeten toezien dat dit vervolgens in de praktijk zo werkt, maar daar is blijkbaar iets gebeurd, want dat blijkt misschien wat minder te zijn gedaan. Is dat ...

De heer **Borger**: Ik heb uitgelegd dat we daarop hebben toegezien volgens de regels die daarvoor voorgeschreven zijn.

De **voorzitter**: Maar het is dus mogelijk dat er, als de productiekwaliteit toch onvoldoende is, uiteindelijk een trein de fabriek uitrolt die niet veilig is?

De heer **Borger**: Als dat zou gebeuren ... Dan zijn we wel heel hypothetisch bezig. Ik heb u net uitgelegd dat er daarvoor ook nog een vangnet is, namelijk de verantwoordelijkheid van de vervoerder die die trein accepteert in het materieelpark, die daar afnameritten mee doet, die daar elke dag 24 uren veiligheidschecks op doet voordat de trein de dienst in mag en die daar onderhoudssystemen voor heeft. De vervoerder zorgt ervoor dat die trein op een veilig niveau blijft.

De **voorzitter**: Er zit dus een risico in. We zijn het eens over het feit dat daar een risico zit. Dat risico moet dus gemitigeerd of weggenomen worden door een heel stevig testprogramma of proefbedrijf. Dan pas kun je nagaan of die treinen moeten gaan rijden. Daar zou je dat dan in moeten opvangen. Hoor ik u dat zo zeggen?

De heer **Borger**: Ja, in het testprogramma van de vervoerder maar ook in het onderhoud tijdens de hele levensduur van de trein. Het is een verantwoordelijkheid van de vervoerder om met zijn veiligheidsmanagementsysteem – eigenlijk heet het veiligheidszorgsysteem – de treinen zodanig te onderhouden en te gebruiken dat zij veilig blijven gedurende hun levensduur van 20 of 30 jaar.

De **voorzitter**: We hebben nog iets gehoord wat we met u aan de orde willen stellen. Degene die op de werkvloer is geweest, heeft namelijk geconstateerd dat de treinen de fabriek verlieten toen ze echt nog niet klaar waren, toen er nog 500 openstaande punten waren. Uiteindelijk is

dat aantal teruggebracht tot 250. Dat waren punten die nog moesten worden afgewerkt. Geldt de certificering voor treinen die nog niet af zijn?

De heer **Borger**: Met diegene bedoelt u waarschijnlijk de heer Jonkers, die u maandag hebt gehoord. Hij deed deze uitspraak vanuit zijn perspectief, namelijk vanuit het perspectief van de treinen die de fabriek in Pistoia verlieten. De eerste treinen die Pistoia verlaten hebben, waren de treinen 1 en 2, die eigenlijk bedoeld waren voor het testen op de lijn in Nederland. Het is vrij gebruikelijk dat die treinen op dat moment nog niet af zijn. Voor zover ik de heer De Leeuw heb gehoord, waren die treinen nog niet voorzien van een interieur. Dat komt ook veel voor. Tijdens het proefbedrijf wordt er dan extra ballast in de vorm van watertonnen in gezet om het juiste gewicht te bereiken. Daarmee waren de treinen in 2009 gewoon geschikt voor het uitvoeren van de testen die gedaan moesten worden in het kader van de wettelijke typetoelating.

De **voorzitter**: Maar heeft de keuringsinstantie ook een rol in de beoordeling van de vraag of een trein klaar genoeg is voor gebruik?

De heer **Borger**: Van die specifieke treinen weet ik dat ze eind 2012 zijn teruggegaan naar de fabriek in Pistoia en compleet zijn nagewerkt. Tijdens die nawerkactie heeft mijn collega van de notified body ook nog een audit uitgevoerd. Het beeld naar aanleiding van uw vraag is dus het volgende. De heer Jonkers zegt: de treinen verlaten de fabriek met een groot aantal open punten. De aard van de open punten ken ik helemaal niet. Ik ken de lijsten ook niet. Ik weet ook niet of die punten betrekking hebben op veiligheid of op kleinere zaken. Mijn indruk is dat het gaat om kleinere zaken, zoals interieur, stickers ...

De **voorzitter**: Maar waar baseert u dat op? Het gaat ook over software en deuren en ...

De heer **Borger**: Ik heb begrepen dat de mensen die u daarna hebt geïnterviewd, dit ook zo hebben aangegeven.

De **voorzitter**: Dat was uw indruk?

De heer **Borger**: Ja.

De **voorzitter**: Maar er waren hele lijsten met punten van verschillend kaliber: zware punten, lichte punten. De software zou misschien een hoop oplossen, maar toen de treinen de fabriek verlieten, waren die punten nog niet opgelost. Is dat dan geen issue?

De heer **Borger**: Met betrekking tot de software heb ik u verteld dat wij een audit hebben uitgevoerd op het softwareontwikkelingsproces, de configuratie, via een testproces in Napels.

De **voorzitter**: En dat proces deugde?

De heer **Borger**: Dat deugde. De software wordt vanaf de specificatie in verschillende stappen bekeken: moduletesten en testen op de systemen die ook in de trein komen. Vervolgens wordt die in de trein gezet. Tijdens de testperiode van drie jaar zijn er wel verschillende updates van de software geweest. Ik meen mij te herinneren dat er na de certificering in juli ook nog een verbeterde softwareversie in de trein is gezet, wat ik toen

ook bij de ILT heb gemeld. Softwareontwikkeling is een proces dat continu plaatsvindt en waarin continu verbeteringen plaatsvinden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb nog één korte vraag op dit punt. U gaf aan dat de eerste treinen nog niet klaar waren, dat die afgemaakt werden en teruggestuurd zijn. Het ging echter niet alleen om de eerste treinen. Het ging ook om treinen die later in de reeks zijn gebouwd en die ook nog niet klaar waren, maar wel de fabriek hebben verlaten. Ik vraag mij af waarom u dit aangeeft voor de eerste treinen, maar niet ingaat op de treinen daarna, die ook nog niet helemaal klaar waren en toch de fabriek hebben verlaten.

De heer **Borger**: Nogmaals, ik kende de lijsten van de heer Jonkers niet. Die kreeg ik ook niet. Ik kreeg zijn rapportages helemaal niet. Ik heb daar maandag voor het eerst kennis van genomen. Ik heb hem ook horen vertellen dat de lijsten veel minder items bevatten naarmate de productie vorderde.

Mevrouw **Bergkamp**: Het lijkt alsof u over het verhaal van de heer Jonkers wel een opvatting hebt, want u zegt: die eerste treinen waren niet klaar, maar dat is gebruikelijk; die zijn afgebouwd in de andere fabrieken of die zijn zelfs teruggestuurd. De opmerking van de heer Jonkers betrof echter ook de treinen die later zijn gebouwd. Ik vroeg mij af of u daar weet van hebt.

De heer **Borger**: Daar heb ik geen weet van. Voor zover mij bekend, zijn de treinen die ...

Mevrouw **Bergkamp**: Als ik u even mag onderbreken: als u er geen weet van hebt, moet u er ook niet over speculeren. Volgens mij speculeerde u over de latere treinen. Daar hebt u gewoon geen informatie over.

De heer **Borger**: Ik weet wel dat de notified body de trein die bij de type-inspectie is geïnspecteerd – dat was volgens mij de 4805, dus dat zou de vijfde trein zijn – ...

Mevrouw **Bergkamp**: Laten we niet verder ingaan op de details. Mijn vraag was of u ook informatie hebt over de treinen die na de eerste treinen de fabriek hebben verlaten. Die bleken ook niet klaar te zijn en nog een grote lijst met openstaande punten te hebben, maar daar hebt u geen informatie over, dus daar moet u, denk ik, ook niets over zeggen.

De heer **Borger**: Ik heb van beide rapportages van de heer Jonkers geen informatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Goed, dan is dat helder. Ik geef het woord weer aan mevrouw Van Toorenburg.

De **voorzitter**: Ik wil inzoomen op de rol van de ILT, de inspectie, die uiteindelijk de vergunning verleent om de trein te mogen gebruiken en in te zetten in de dienst. Uiteindelijk laat de ILT de Fyra namelijk toe. Hebt u in de aanloop daarnaartoe regelmatig overleg gevoerd met de ILT?

De heer **Borger**: Jazeker.

De **voorzitter**: Op welke momenten was dat?

De heer **Borger**: Dat begon eigenlijk al op het moment van de opdracht-verstrekking, in 2004. In die tijd hebben we met name overleg gehad met RailNet over de wet- en regelgeving. Wij hebben de ILT in voortgangsgesprekken continu op de hoogte gehouden van de voortgang van onze toetsing. Eind 2008, in aanloop naar de verklaring van geen bezwaar voor het aanvangen van de testritten, hebben we samenvattende gesprekken gevoerd met de ILT en hebben wij presentaties gegeven aan de ILT om te laten zien wat wij gedaan hadden, hoe wij het hadden aangepakt, wat de resultaten waren en waarom wij vonden dat de testritten toen konden gaan plaatsvinden.

De **voorzitter**: U hebt dus in het begin intensief overleg gevoerd over de wet- en regelgeving en over een aantal testen, en aan het eind, in aanloop naar de verklaring van geen bezwaar. Dat waren de overleggen die u hebt gevoerd. Is dat een regulier overleg geweest, maandelijks, per kwartaal?

De heer **Borger**: Volgens mij is dat zeker wel per kwartaal geweest. Wij hadden ook contact over bepaalde ontheffingen die moesten worden aangevraagd, waarop wij toen een reactie van de ILT verwachtten. Gedurende het hele project – mijn collega heeft dat van mij overgenomen; ik heb dat later ook bij het aanvragen van de uiteindelijke vergunning kunnen meemaken – is er continu overleg geweest met de ILT en hebben wij elkaar op de hoogte gehouden.

De **voorzitter**: Had u de indruk dat de inspectie bijzondere aandacht had voor de Fyra-trein?

De heer **Borger**: Ja.

De **voorzitter**: Waar bleek dat uit?

De heer **Borger**: Dat bleek bijvoorbeeld uit het feit dat er niet alleen op mijn niveau overleg was met de inspectie, maar ook op hoger niveau, zeg maar tussen het HSA-management en het ILT-management.

De **voorzitter**: Daar was overleg tussen. Was u daarbij?

De heer **Borger**: Daar was ik niet bij. Zij hadden wel overleg over de voortgang en eventuele problemen. Ook op mijn niveau was er overleg. Er werd veel meer dan gebruikelijk overlegd met de ILT, zoals ik dat kende van andere projecten.

De **voorzitter**: Had u daarbij het idee dat de ILT de Fyra beschouwde als een risicovol project?

De heer **Borger**: Dat zou u aan de ILT moeten vragen. Ik kan alleen constateren ...

De **voorzitter**: Misschien doen we dat nog, maar ik stel de vraag ook aan u.

De heer **Borger**: Ik kan alleen constateren dat zij zeer veel belangstelling hadden voor het project en graag op de hoogte werden gehouden van de voortgang en de problemen.

De **voorzitter**: U had dus het idee dat er in dit project intensiever is meegelopen door de ILT dan u bij andere projecten gewend was.

De heer **Borger**: Ja, zeker in vergelijking met bijvoorbeeld de bouw van een eenvoudige goederenwagen, waar wij ook certificeringen voor doen. Die keuren wij helemaal zelf, tot die helemaal klaar is. Dan sturen we de aanvraag naar de ILT en binnen acht weken is de ILT dan klaar met de vergunning. Tijdens de bouw van zo'n goederenwagen is er helemaal geen overleg met de ILT over de voortgang en de problemen. In dit project hebben wij circa acht jaar, misschien negen jaar van overleg met de ILT achter de rug, op regelmatige basis en op verschillende niveaus.

De **voorzitter**: Met wie sprak u dan van de ILT?

De heer **Borger**: Ik sprak in eerste instantie met de heer Maas van de ILT. Dat was de inspecteur met wie ik te maken had. Later is dat overgenomen door de heer Van Herwaarden.

De **voorzitter**: Op een bepaald moment bleken er bijzondere problemen met in ieder geval de Italiaanse treinenbouwer. Er kwamen berichten uit Denemarken. Hebt u het idee gehad dat de ILT op dat moment nog een stap extra zette om na te gaan wat er aan de hand was?

De heer **Borger**: Niet als reactie op signalen uit Denemarken. Dat heb ik niet kunnen waarnemen.

De **voorzitter**: En als reactie op andere signalen, zoals vertragingen? De trein was na de ontwerpfase al zeer vertraagd.

De heer **Borger**: Als reactie op vertragingen wel natuurlijk. De ILT rijdt af en toe mee met beproevingsritten. Tijdens de testperiode rijdt de toezichthoudende kant van de ILT zelf af en toe mee. Dat gebeurde ook tijdens de operationele dienst, later, na juli 2012. Daarin was de ILT zeer actief.

De **voorzitter**: Hebt u het idee dat de inspectie haar rol goed heeft vervuld in dit dossier?

De heer **Borger**: Ja, dat idee heb ik wel. De inspectie heeft wel een vrij procesmatige rol, die is vastgelegd in de Nederlandse en de Europese wetgeving.

De **voorzitter**: Zij heeft zich dus conform wet- en regelgeving opgesteld.

De heer **Borger**: In de toelaten kant van het dossier, zoals ik dat heb behandeld met de heer Van Herwaarden en de heer Maas, heeft ze zich goed opgesteld, ja.

De **voorzitter**: Stel dat de inspectie zelf ook onder de trein kan kijken; die terminologie wordt weleens gebruikt. Stel dat de inspectie zelf inspecties van de treinen zou kunnen uitvoeren, misschien steekproefsgewijs, wat zouden daarvan dan volgens u de voor- en nadelen zijn?

De heer **Borger**: Volgens mij is dat sowieso al toegestaan. U zegt «stel dat dat zou kunnen», maar het mag al.

De **voorzitter**: De inspectie mag in uw beleving zelf ook naar de treinen kijken.

De heer **Borger**: Jazeker. In sommige gevallen doet zij dat ook.

De **voorzitter**: Ik vat dit onderwerp even samen. U had regulier overleg met de ILT. U had het idee dat de ILT dit project als een bijzonder project zag omdat u meer contact met de ILT had dan gemiddeld. Daarbij had de ILT ook nog zelf de treinen kunnen bekijken en onderzoeken. Of dat gebeurd is, dat is ...

De heer **Borger**: Ja.

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

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kom nog even op de rol van de inspectie, de ILT. Voordat de trein is toegelaten, mag de inspectie de trein toch niet zelf inspecteren of onder de trein kijken?

De heer **Borger**: Als de inspectie dat wil, is zij altijd welkom. Wanneer er beproevingsritten worden gereden op het Nederlandse net, mag de toezichthoudende kant van de inspectie altijd meerijden. Zij doet dat ook regelmatig.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de ILT had ook naar Italië kunnen gaan om te kijken naar de trein en te zien hoe die gebouwd werd?

De heer **Borger**: Bij mijn weten is daar wel sprake van geweest in de periode dat mijn opvolger daar het project uitvoerde. Er is sprake van geweest dat de ILT samen met de inspectie van België naar Italië zou gaan. Dat is niet gebeurd. Ik heb op een gegeven moment wel contact gehad met de heer Maas. Hij vroeg mij om een contactpersoon bij AnsaldoBreda. Omdat hij toch in Italië was, wilde hij graag een keer de fabriek zien. Ik heb geprobeerd na te zoeken of dit daadwerkelijk gebeurd is, maar dat heb ik niet kunnen vinden. Misschien kunt u hem dat nog vragen.

Mevrouw **Bergkamp**: Als een trein nog niet is toegelaten, mag de ILT volgens u dus gewoon naar de trein kijken – daarvan wordt zij niet weerhouden door Europese wetgeving – en zelf een inspectie uitvoeren.

De heer **Borger**: Graag zelfs.

Mevrouw **Bergkamp**: Graag zelfs, zegt u. U hebt ook aangegeven dat er intensieve gesprekken zijn gevoerd tussen u en de inspectie, te weten de heer Maas en zijn opvolger, de heer Van Herwaarden. U gaf aan dat het contact intensiever was dan bij andere projecten. Aan wat voor projecten moeten we dan denken?

De heer **Borger**: Ik gaf u het voorbeeld van een goederenwagproject. Dat is natuurlijk een heel simpel project. Je kunt ook denken aan een locomotiefproject. Over het algemeen is de notified body daar een hele tijd zelfstandig mee bezig, tot het moment dat er een verklaring van geen bezwaar moet komen. Tegenwoordig heet dat een gedoogbrief, maar dat is hetzelfde. Dan mag er op het net gereden worden. Dan is er weer even intensief contact en voor het aanvragen van de uiteindelijke vergunning is er ook intensief contact.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom was dat contact wat intensiever? Kwam dat doordat het gewoon een complex project was? Wat waren de redenen daarvoor?

De heer **Borger**: Er waren eigenlijk twee redenen. Aan de ene kant hadden wij vanuit de notified body behoefte aan contact met de ILT omdat de regelgeving in het begin niet helemaal vaststond. Verschillende partijen speelden daarin een rol, zoals de wetgever, de HSL-Zuidprojectorganisatie en ProRail als netbeheerder.

Mevrouw **Bergkamp**: De eerste reden was dus om de wetgeving met elkaar te bespreken. Wat was de tweede reden?

De heer **Borger**: De tweede reden was dat we de ILT graag wilden meenemen in dit project zodat zij zich kon inleven in en voorbereiden op de uiteindelijke vergunningsaanvraag.

Mevrouw **Bergkamp**: Kwam het initiatief voor het intensieve contact dan van u, vanuit de keuringsinstantie, of nam de ILT ook zelf initiatief?

De heer **Borger**: Ik denk dat wij in de meeste gevallen het initiatief namen, omdat wij de ILT graag wilden betrekken bij de voortgang. Tijdens het project hebben wij de ILT ook vragen gesteld.

Mevrouw **Bergkamp**: Het kwam dus vanuit Lloyd's zelf, vanwege de wet- en regelgeving, om de ILT vroegtijdig bij het proces te betrekken.

De heer **Borger**: Ja, grotendeels wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Sprak u dan ook over de kwaliteit? Deelde u die zorgen met elkaar, of ging het echt alleen over de veiligheid in de zin van: goh, die TSI is aangepast; hoe gaan wij daarmee om?

De heer **Borger**: Het ging in die tijd vooral over het voldoen aan de wet- en regelgeving. Wij waren op dat moment druk bezig met de typecertificering, dus het ging met name over de uitkomsten van de testen en het ontwerp van de trein. Het ging minder over kwaliteit.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het ging ook weleens over kwaliteit.

De heer **Borger**: Ik kan me dat niet zo herinneren. Ik was toen ook geen projectleider van de notified body, maar ik had wel contacten namens de aanvrager.

Mevrouw **Bergkamp**: Het ging dus niet over kwaliteit, maar over veiligheid en de veranderingen in de wetgeving.

De heer **Borger**: Ja, het ging over veiligheid en compatibiliteit met de wetgeving.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan naar de periode januari 2013. Dan besluiten de vervoerder, HSA, en de Belgische spoorwegen om de Fyra tijdelijk uit de dienst te halen. Er waren grote problemen door de winterse omstandigheden. De inspectie heeft ook gekeken wat er aan de hand was. Een afdekrooster was van de trein gevallen en beschadigd. Er waren problemen met de deuren: één deur hing scheef. Er waren problemen met de uitschuiftrede en er was ook sprake van ijsafzetting. Zijn dat nou veiligheidsissues?

De heer **Borger**: Dat zijn zeker veiligheidsissues, waar in ieder geval de Belgische inspectie onmiddellijk op heeft gereageerd. Met name de afdekplaat was voor haar reden om de vergunning in te trekken.

Mevrouw **Bergkamp**: De problemen die ik net opsomde, die gesignaleerd waren, waren dus veiligheidsissues. Het waren risico's voor de veiligheid.

De heer **Borger**: Jazeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het gebruikelijk bij een nieuwe trein dat je in deze omstandigheden zo snel dit soort problemen, veiligheidsissues, krijgt?

De heer **Borger**: Dat komt regelmatig voor. Daarom is het ook belangrijk dat dit door de vervoerder en de ILT zodanig gemonitord wordt dat een vervoerder kan besluiten om zelf een trein uit de dienst te halen of dat uiteindelijk de inspectie ingrijpt.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe kan het dat een trein die is gecertificeerd – we hebben in dit verhoor met elkaar gewisseld dat de veiligheid daarin centraal staat – en toegelaten door de inspectie, zo snel veiligheidsissues krijgt?

De heer **Borger**: U gaf een aantal voorbeelden. De klaptrede en de plaat zijn vermoedelijk door ijsafzetting beïnvloed. Dat is typisch een winterse omstandigheid in vrij extreem weer die zich toen plotseling voordeed en zich niet heeft voorgedaan tijdens het testprogramma van drie jaar. Dat is een nieuw feit en daar moet de inspectie op acteren.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar wordt dus niet echt naar gekeken. Dat vroegen wij ons als commissie namelijk af: is de winterbestendigheid van de trein onderdeel geweest van het certificeringsproces?

De heer **Borger**: Daar wordt wel naar gekeken, maar de eisen zijn beperkt en de mogelijkheden om dat te testen zijn zo mogelijk nog beperkter. Er is een windtunnel in Wenen waar je dat in beperkte mate kunt testen. Voor zover ik weet, is dat ook gebeurd. Het daadwerkelijk snel rijden met een trein in deze omstandigheden, die zo extreem waren, kom je eigenlijk alleen tegen in de praktijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus eigenlijk kun je dat in de praktijk niet zien. Er is in Velim, in Tsjechië, getest, waar toevallig sneeuw lag. Daarnaast heb je de klimaatkamer in Wenen, waar de trein in staat, waarbij gekeken wordt naar allerlei klimatologische omstandigheden. Op grond van die testen kun je echter geen goed beeld krijgen van wat er gebeurt met een trein die hard rijdt in sneeuwomstandigheden.

De heer **Borger**: Je kunt dat niet zo extreem testen als het zich heeft voorgedaan in januari 2013.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat een trein in gebruikelijke weersomstandigheden normaal gebruikt moet kunnen worden. Dat staat ook in de algemene Europese regelgeving. Hoe hebt u daarnaar gekeken? U zei: we hebben daar wel naar gekeken. Hoe dan?

De heer **Borger**: Ik heb daar niet naar gekeken, maar een specialist die werkt in het NoBo-team van mijn collega heeft daar zeker naar gekeken. Je kunt kijken naar componenten: kan er ergens sneeuw achter gaan

zitten of kan er sneeuw naar binnen worden gezogen door ventilatoren in de trein? Het is veel meer een expertbeoordeling dan een beoordeling die gebaseerd is op daadwerkelijke testen.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar kwam niet bijzonders uit.

De heer **Borger**: Daar kwam op dat moment niets bijzonders uit.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei: het was heftig weer. Ik weet niet welke termen u er precies voor gebruikte. Er lag 8 centimeter sneeuw. Is dat heftig?

De heer **Borger**: Het was het soort weer dat zich volgens mij tijdens de beproevingsritten in de voorgaande drie jaar niet heeft voorgedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren er ook specifieke eisen waaraan het ontwerp moest voldoen om in een normale winter of een misschien iets heftigere winter te kunnen functioneren?

De heer **Borger**: Niet in die zin. Voor componenten zijn er wel vochtigheidseisen en temperatuureisen. Die worden ook getest. Elektronische componenten worden los in kleinere klimaatkamers getest, maar voor een hele trein zijn er geen specifieke testen voorgeschreven.

Mevrouw **Bergkamp**: En het ontwerp biedt ook geen mogelijkheden om daar extra naar te kijken, bijvoorbeeld naar zo'n bodemplaat die in een dynamiek van ijs blijkbaar loslaat?

De heer **Borger**: Nee, op dit moment niet. Misschien zijn er over enige tijd wel simulatieprogramma's waarmee je dat zou kunnen simuleren. Ik ken, behalve een beperkte test in de klimaatkamer in Wenen, geen mogelijkheden om dit anders te testen dan in de praktijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus je ziet het pas op het moment dat je in de praktijk met de trein gaat rijden en er zulke weersomstandigheden zijn. Los van de problemen met het winterse weer waren er ook andere betrouwbaarheidsproblemen, in een wat langere periode. Er waren problemen met de tractie, de aandrijving, het beveiligingssysteem, de remmen en de deuren. Is het gebruikelijk dat bij een nieuwe trein dit soort problemen maar blijft spelen en steeds naar boven popt?

De heer **Borger**: Dat er beschikbaarheidsproblemen zijn met een trein ken ik eigenlijk van alle projecten. Zo kan er uitval plaatsvinden omdat een deursysteem niet goed werkt of snel in een beveiligingssituatie valt. Bij deze trein was er ook nog sprake van het ERTMS. Het ERTMS is een beveiligingssysteem voor treinen dat heel nauw samenwerkt met een baansysteem. Daarin was ook nog een ontwikkeling gaande, zowel bij de treinsystemen als de baansystemen. Daardoor vond ook veel uitval plaats.

Mevrouw **Bergkamp**: Met het oog op de problemen in het winterse weer en de betrouwbaarheidsproblemen zegt u: dat heb je eigenlijk altijd met een nieuwe trein.

De heer **Borger**: Betrouwbaarheidsproblemen van een nieuwe trein hebben niet alleen te maken met het ontwerp van de trein, maar ook met het onderhoud dat nog ingeregeld moet worden en met de instructie en ervaring van degenen die met de trein moeten rijden: de machinisten.

Mevrouw **Bergkamp**: In een aantal onderzoeken is uiteindelijk geconcludeerd dat de treinen een retrofit, oftewel een heraanpassing, moeten krijgen, waardoor het zeventien à negentien maanden zou duren voordat die treinen weer voldoende zouden kunnen functioneren zodat ze weer in de dienst genomen konden worden. Vindt u dat een kinderziekte of iets wat normaal is bij een nieuwe trein?

De heer **Borger**: Het is iets wat een leverancier natuurlijk altijd probeert te voorkomen. Niemand ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar mijn vraag betreft niet de leverancier, die het natuurlijk probeert te voorkomen, maar u, met uw kennis en ervaring.

De heer **Borger**: Ik ken retrofits bij andere treinen die zo lang duren.

Mevrouw **Bergkamp**: U schrikt daar dus niet van.

De heer **Borger**: Nee. Het ligt aan de retrofit of de actie die moet plaatsvinden. De acties die ik ken uit de rapportages uit de media leidden tot zulke lange doorlooptijden. Wij kregen daar op dat moment overigens geen rapportages van. Ook de acties die de taskforce van de NS begin 2013 heeft gedefinieerd – daar zat een aantal herontwerpinspanningen bij en zaken die opnieuw getest en gecertificeerd zouden moeten worden – leidden tot zulke lange doorlooptijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is ook vastgesteld dat de accu's, de laagspanning, herontworpen moest worden. Daar zat een gevaar met branden en dat soort dingen. Als je dat herontwerpt, moet het dan ook opnieuw gecertificeerd worden?

De heer **Borger**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: En dan moet de trein ook opnieuw worden toegelaten?

De heer **Borger**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Op basis van de dingen die gesignaleerd zijn, moet de trein dus opnieuw gecertificeerd en toegelaten worden.

De heer **Borger**: Naar mijn mening wel. Er zijn wel wat nuances te maken. De ILT vindt sommige kleine wijzigingen niet vergunningsplichtig.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar kijkend wat er is vastgesteld, is uw oordeel dat de trein in dit geval opnieuw gecertificeerd en toegelaten zou moeten worden.

De heer **Borger**: Ja. Een herontwerp voor bijvoorbeeld een batterij-systeem en de beplating onderaan de trein zou ik plaatsen in de categorie van dingen die opnieuw gecertificeerd zouden moeten worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Er wordt gestart met een trein die is gecertificeerd en toegelaten. Na een aantal weken wordt hij uit de roulatie gehaald, zou hij een retrofit moeten ondergaan en zou hij opnieuw gecertificeerd en toegelaten moeten worden. Dat is toch geen proces dat wij met elkaar willen? Iedere partij heeft zijn eigen verantwoordelijkheid. Hoe kun je dit

soort dingen nu voorkomen? Moet je meer testen? Moet het proefbedrijf langer duren?

De heer **Borger**: Ik heb u net verteld dat er naar mijn mening een zeer lang testbedrijf is geweest, waarbij duidelijk technisch georiënteerde typetesten plaatsvonden met meetinstrumentatie. Dat was gedurende een periode van drie jaar met twee treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik had het over een integraal proefbedrijf, dus zeg maar de generale repetitie zonder reizigers voor de commerciële dienst.

De heer **Borger**: Daarna is er een proefbedrijf met twee treinen geweest zonder reizigers om de machinisten te trainen. Dat is volgens mij begin 2012 gestart. Vervolgens is er een vrij kort proefbedrijf geweest na de vergunningverlening door NS Reizigers.

Mevrouw **Bergkamp**: Zou dat langer moeten zijn om te voorkomen dat de reizigers in de sneeuw op tochtige stations staan te wachten op een trein?

De heer **Borger**: Een vervoerder kan daar op verschillende manieren mee omgaan. Hij kan een heel lang proefbedrijf zonder reizigers inlassen of ...

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry dat ik u onderbreek, mijnheer Borger, maar mijn vraag was: hoe kun je dit voorkomen? Als je een jarenlang proces met elkaar optuigt, wat heb je dan nodig? Een langer proefbedrijf? U geeft aan wat je misschien niet moet doen of dat er al iets gebeurd is, maar ...

De heer **Borger**: Een alternatief dat de vervoerder kan uitvoeren, is dat hij toch start met het operationele bedrijf, maar gewoon vervangend vervoer heeft klaarstaan. Dan hebben de reizigers verder geen probleem.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zou uw aanbeveling zijn: als je van start gaat, zorg er dan in ieder geval voor dat je een back-up hebt.

De heer **Borger**: Ja, zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Is uw aanbeveling ook om een langer integraal proefbedrijf te hebben?

De heer **Borger**: Dat is eigenlijk aan de vervoerder, maar ik zou dat wel graag langer zien.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Ik geef het woord aan mevrouw Van Toorenborg.

De **voorzitter**: U zei een aantal keren dat het de verantwoordelijkheid is van de fabrikant om een goede en veilige trein af te leveren. Kunt u naar aanleiding van dit hoofdstuk, dat we met elkaar doornemen, toch aangeven wiens verantwoordelijkheid het is om er op een onafhankelijke manier op toe te zien dat de fabrikant die verantwoordelijkheid daadwerkelijk invult? Is dat in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de keuringsinstantie of van de inspectie?

De heer **Borger**: Dat vind ik vrij moeilijk om te beantwoorden. De keuringsinstantie zit voorin het proces, formeel. De inspectie komt daarna bij de vergunningverlening wettelijk pas aan bod. De keuringsinstantie

heeft daar, zoals ik heb uitgelegd, beperkte middelen voor, zeker als de SD-module wordt toegepast. Binnen het kader van die middelen is daar naar mijn mening in voldoende mate op toegezien.

De **voorzitter**: Het klinkt een beetje alsof u meer had kunnen doen als u meer middelen had gehad.

De heer **Borger**: Als de Europese wetgever de modules anders zou inrichten, zou iedere notified body een ander soort keuring doen plaatsvinden.

De **voorzitter**: Hoor ik u hiermee een aanbeveling doen om iets met de wetgeving te doen?

De heer **Borger**: Nee. Het is een keuze die de wetgever moet maken. Enerzijds kun je ervoor kiezen, zoals nu, om de eindverantwoordelijkheid voor het product helemaal bij de leverancier neer te leggen. Dat is ook wat de leveranciers willen en waar zij voor lobbyen in Brussel, via UNIFE, het verband van leveranciers. Anderzijds kan de wetgever ervoor kiezen om de inspecties te intensiveren. Dan krijgen wij als notified body te maken met anders ingerichte keuringsmodules, die we vervolgens gaan uitvoeren.

De **voorzitter**: Maar de leverancier is toch verantwoordelijk voor een veilige trein? Het systeem is er toch juist op gericht om onafhankelijk te toetsen of dat wel gebeurt? Je moet altijd wel een zekerheid inbouwen. De inspectie heeft daar vervolgens ook nog een rol in. Wat zou er volgens u, gelet op dit project, misschien moeten worden aangepast in de wetgeving?

De heer **Borger**: De inspectie heeft haar eigen verantwoordelijkheid om te bepalen wat zij nog extra wil toetsen. Daar kan ik verder niets van vinden. Ik heb alleen aangegeven dat de inspectie volledig op de hoogte was van de voortgang van onze keuringswerkzaamheden. Dat is zo ongeveer wat ik ervan kan zeggen.

De **voorzitter**: Ik wil nog even naar het onderdeel van de weersomstandigheden, van de sneeuw. Er wordt niet specifiek getest op zware omstandigheden, maar zo verschrikkelijk zwaar waren die omstandigheden toch helemaal niet? De Thalys ging gewoon op volle snelheid op en neer.

De heer **Borger**: Voor de Thalys geldt een regime dat de vervoerder zelf heeft vastgesteld: in dit soort omstandigheden wordt de snelheid teruggebracht naar 160 km/u.

De **voorzitter**: Maar op de dagen dat er problemen waren, reed de Thalys op volle snelheid, terwijl de Fyra terugkwam met zware schade. Twee dagen later bleek er een bodemplaat af te liggen.

De heer **Borger**: Ik heb daar geen informatie over. U zegt dat, maar ik heb geen kennis van hoe de Thalys op dat moment reed.

De **voorzitter**: Vindt u dat het, gelet op uw rol, misschien beter zou zijn om specifiek te testen op winterse omstandigheden en echt een simulatie te doen? U zei dat het misschien zou kunnen, maar vindt u dat het ook zou móeten?

De heer **Borger**: Het is wel een aanbeveling ter verbetering van de regelgeving. Als de regelgeving wordt verbeterd op dit punt, moet er veel onderzoek naar gedaan worden. Er wordt ook onderzoek naar gedaan; dat volg ik wel. Uiteindelijk moet er dan een test bedacht worden die ook uitgevoerd kan worden. Dan kan ik er als keuringsinstantie op toezien dat die test inderdaad gedaan is. Ik kan als keuringsinstantie nu geen testen bedenken.

De **voorzitter**: En zo kon het gebeuren dat de ILT, na dit hele traject, in januari constateerde dat die ijsophoping ervoor zou kunnen zorgen dat de trein ontspoord en dat we dat in het systeem helemaal niet naar boven kunnen halen.

De heer **Borger**: Ik ken de constatering over een mogelijke ontsporing niet. Die is mij niet bekend.

De **voorzitter**: Oké. Mevrouw Bergkamp had het even over het proefbedrijf. Vindt u dat het proefbedrijf voldoende is en hebt u daar als keuringsinstantie een rol in?

De heer **Borger**: Met proefbedrijf doelt u op ...

De **voorzitter**: De generale repetitie zonder reizigers.

De heer **Borger**: ... het proefbedrijf dat de vervoerder uitvoert?

De **voorzitter**: Spelen voor het echie, zou je kunnen zeggen in heel simpel Nederlands.

De heer **Borger**: De keuringsinstantie heeft daarin geen rol. De vergunning of verklaring van geen bezwaar is afgegeven. Vervolgens gaat de vervoerder het proefbedrijf uitvoeren. Daarmee toetst de vervoerder het veiligheidsmanagementsysteem, het onderhoud, de procedures voor de machinisten, de instaprocedures met de conducteurs; alles wordt dan gerepeteerd.

De **voorzitter**: U gaf aan dat een aantal zaken pas later in de testen naar boven zal komen. Heeft de keuringsinstantie daar dan niet juist een rol in? Moet zij niet kijken of alles waarvan men dacht dat het zo zou werken omdat dat volgens het systeem het geval zou zijn, inderdaad zo werkt? Moet zij er niet uit halen of dat ook zo is? Heeft de keuringsinstantie daar helemaal geen rol in?

De heer **Borger**: De keuringsinstantie heeft daarin geen rol. In principe is met het verstrekken van het certificaat de opdracht beëindigd. Als de opdracht als het ware doorgaat, wat bij de V250 het geval was, heeft volgens mij de leverancier de taak om dit soort incidenten te melden bij de keuringsinstantie.

De **voorzitter**: En als hij dat niet doet, weet niemand ervan. Ik maak mijn vraag even concreet. Als alle problemen die zich kunnen voordoen – daar hebben we het net over gehad – zich ook inderdaad voordoen in een proefbedrijf, is er niemand die daarop toeziet. Niemand ziet erop toe of dan wordt ingegrepen zodat die trein niet in bedrijf wordt genomen. Klopt dat?

De heer **Borger**: Ik heb uit de brieven van de Minister over het functioneren van de ILT begrepen dat de inspectie 25 keer heeft meegereden in die periode en het proefbedrijf ook van zeer nabij heeft gevolgd.

De **voorzitter**: Dus dan is de rol van de keuringsinstantie uitgespeeld en is de inspectie degene die daarop moet toezien.

De heer **Borger**: Ja.

De **voorzitter**: Ik wil een ander onderwerp aansnijden, namelijk het feit dat Lloyd's Nederland als keuringsinstantie voor de Fyra is ingehuurd door AnsaldoBreda. Tegelijkertijd is er nog een andere tak van Lloyd's: Lloyd's Europe. Die heeft HSA ondersteund bij de aanbesteding, helemaal in het begin, en later ook bij de toelating van de trein. Daarnaast heeft Lloyd's Europe NSFSC geadviseerd bij de bouw en daar toezicht op gehouden. In het managementhandboek van Lloyd's hebben wij gelezen dat er inhoudelijk geen verschil is tussen Lloyd's Nederland en Lloyd's Europe en dat het gewoon één organisatie is. Is Lloyd's Nederland daarmee eigenlijk een lege huls?

De heer **Borger**: Lloyd's Nederland is zeker geen lege huls. Lloyd's Register Nederland is een bedrijf dat gevestigd is in Rotterdam en al jaren toezicht houdt op schepen. Volgens mij zitten daar honderden werknemers. Met de overname van NedTrain Consulting door Lloyd's is ervoor gekozen om de notifiedbody-activiteiten te laten plaatsvinden onder beheer van Lloyd's Register Nederland, omdat die al zeer sterk bezig was met inspectie- en verificatiewerkzaamheden. Met de overname van NedTrain Consulting in 2006 is er juist een scheiding aangebracht tussen de verantwoordelijke bedrijven.

De **voorzitter**: Heeft Lloyd's Nederland eigen werknemers?

De heer **Borger**: Lloyd's Nederland heeft eigen werknemers, maar niet op spoorwegaanbesteding. Wij voeren de keuringen die ...

De **voorzitter**: Wij gaan even naar de treinen, naar de Fyra. Heeft Lloyd's Nederland voor deze tak van sport, dus voor het spoor, eigen werknemers, of is het daarin hetzelfde als Lloyd's Europe?

De heer **Borger**: Ik zou het niet helemaal exact weten. De mensen die in het keuringsregime werken, onder regie van Lloyd's Register Nederland, komen in feite uit de pool van engineers van Lloyd's Register Europe.

De **voorzitter**: Dus wat in het managementhandboek staat, klopt. Er is inhoudelijk geen verschil tussen aan de ene kant degene die wordt ingehuurd door de leverancier en aan de andere kant degene die wordt ingehuurd door de koper. Het is eigenlijk één bedrijf.

De heer **Borger**: Het is een groep mensen die kan worden ingezet op de ene en de andere activiteit en die groep mensen bevindt zich in Lloyd's Register Europe.

De **voorzitter**: Dat zijn toch dubbelrollen? Ik ga proberen om het echt uit te leggen zodat ik mijn publiek niet verlies. Er lopen mensen uit een bedrijf mee om te kijken of de trein goed wordt gebouwd. Zij adviseren degene die die trein koopt. Datzelfde bedrijf kijkt ook mee of het goed gaat. Hoeveel vrijheid heeft datzelfde bedrijf dan nog om te zeggen: oké,

voor de leverancier klopt het allemaal, maar wij zien dingen die niet kloppen? Dat is toch gek? Dan zeg je dus per definitie dat, als er verschil is, de ene helft van het bedrijf het fout ziet.

De heer **Borger**: Die onafhankelijkheid is geborgd ...

De **voorzitter**: Op papier.

De heer **Borger**: ... in onze kwaliteitssystemen en is ook getoetst door de ILT.

De **voorzitter**: Is dat zo?

De heer **Borger**: In het verlengde van de accreditaties toetst de ILT ...

De **voorzitter**: Weet u dit of zegt u dit?

De heer **Borger**: Dat is voor mij een gegeven. Anders kunnen wij dat niet uitvoeren.

De **voorzitter**: U zegt dat de ILT specifiek heeft gekeken naar die twee rollen. Dat hoor ik u net zeggen. Weet u dat of neemt u dat aan?

De heer **Borger**: Ik weet dat niet uit persoonlijke ervaringen, maar ik weet het wel uit de terugkoppeling die ik heb gekregen van onze certificeringsmanager, die de ILT begeleidt bij het uitvoeren van de audits die horen bij onze accreditatie. De ILT of het ministerie: die geeft ons die accreditatie.

De **voorzitter**: Zijn in het Fyra-project die activiteiten, namelijk enerzijds de keuring en anderzijds het toezicht op de bouw, gescheiden geweest?

De heer **Borger**: Voor zover mij bekend, is dat zeker het geval geweest. In de fase waarin ik projectleider was van dit NoBo-project, hebben wij de mensen die voor ons de NoBo-keuringen uitvoerden, daarin geïnstrueerd.

De **voorzitter**: Waren zij geïnstrueerd? Wij hebben begrepen dat er op enig moment wel handtekeningen zijn gezet, maar dat het pas veel later was dat mensen een conflict-of-interest-declaration moesten tekenen.

De heer **Borger**: In de tijd van NedTrain Consulting monitorde wij middels het urenregistratiesysteem dat mensen onafhankelijk werkten en dus niet op andere projecten werkten. Wij instrueerden de mensen ook vooraf, voordat zij daaraan gingen werken, dat dit ook niet zou moeten plaatsvinden. In een latere fase – volgens mij is dat in 2010 geweest – hebben wij dat systeem van conflict-of-interest-declarations ingevoerd. Dat is in wezen een generiek Lloyd's-model waarmee Lloyd's alle onafhankelijke werkzaamheden vastlegt die in het hele concern plaatsvinden.

De **voorzitter**: Maar heeft het personeel bij het Fyra-project nou dubbelrollen vervuld of niet?

De heer **Borger**: Bij mijn weten niet.

De **voorzitter**: De keuring kan dus ook nooit zijn beïnvloed door dubbelrollen.

De heer **Borger**: Bij mijn weten niet.

De **voorzitter**: Maar herkent u wel wat ik zeg? Het lijkt een beetje alsof ik van een andere planeet kom met mijn analyse, want u kijkt mij wat verbaasd aan.

De heer **Borger**: Nee. Toen wij als NedTrain Consulting op deze manier NoBo-activiteiten begonnen te ontwikkelen en daarvoor onze accreditatie hebben verkregen bij de ILT, is dit een groot punt van aandacht geweest: hoe scheiden we die rollen, hoe registreren we dat en hoe kunnen we dat uitleggen aan inspecties bij audits? Van het begin af aan – we zijn ermee begonnen in het jaar 2000, schat ik – tot later is dat een aandachtspunt geweest. In 2010 hebben we er zelfs een andere structuur op gezet, met die conflict-of-interest-declaration.

De **voorzitter**: Dus u erkent wel dat er sprake kan zijn van een conflict of interest? Anders zouden de mensen niet eens zo'n verklaring hoeven tekenen. Eén bedrijf dat twee rollen vervult, bergt een risico in zich.

De heer **Borger**: Dat bergt een risico in zich en dat risico hebben we op deze manier aangepakt.

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

Mevrouw **Bergkamp**: In antwoord op de vraag van mijn collega Van Toorenborg gaf u aan dat er in het Fyra-project geen dubbelrollen zijn vervuld.

De heer **Borger**: Bij mijn weten niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Tot 2008 hebt u zelf in het project gewerkt voor Lloyd's Nederland in opdracht van AnsaldoBreda. Dat was voor de keuringsinstantie. Vanaf 2011 hebt u voor Lloyd's Europe een opdracht gedaan namens HSA, de vervoerder.

De heer **Borger**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat betekent toch dat u twee rollen hebt gespeeld in hetzelfde project?

De heer **Borger**: Ik heb tot eind 2008 keuringswerk verricht. Daarbij heb ik mij uiteraard strikt gehouden aan de rollenscheiding. Daarna ben ik ongeveer twee jaar uit het project geweest. Ik ben zelfs anderhalf jaar niet in Utrecht geweest omdat ik volledig gedetacheerd was bij een klant. Ik ben toen teruggekomen. Eerst heb ik aan een Thalys-project gewerkt voor de certificering van een nieuwe softwareversie. Vervolgens is mij gevraagd of ik een rol kon vervullen in het HSA-project.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Van Toorenborg heeft net een aantal vragen gesteld over dubbelrollen. U gaf aan: bij mijn weten zijn er geen dubbelrollen geweest in het Fyra-project. U hebt echter zelf twee verschillende rollen gespeeld in dat project, misschien niet gelijktijdig, maar wel chronologisch.

De heer **Borger**: Ja, maar ik heb ook aangegeven dat dat in verschillende fases van het project is gebeurd en dat ik in de latere fase geen invloed heb uitgeoefend op het notifiedbodyproject en dat ik niet bij de keuringen betrokken ben geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: Zegt u daarmee dat je dubbelrollen niet gelijktijdig moet vervullen, maar dat het chronologisch niet uitmaakt?

De heer **Borger**: Je moet altijd afwegen – dat is in mijn specifieke geval ook gebeurd – of het wel kan. Die afweging is bij ons ook gemaakt. We hebben dat besproken met de ILT. We hebben het zelfs besproken met AnsaldoBreda. Ook NSFSC was op de hoogte. HSA heeft mij toen gevraagd om dit te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: U vindt zelf dat het ook kan, mede vanuit de schijn van niet-onafhankelijkheid? Als je in hetzelfde project twee verschillende rollen vervult voor twee verschillende opdrachtgevers, AnsaldoBreda en de vervoerder HSA, vindt u dat voor uw eigen integriteit en onafhankelijkheid geen probleem?

De heer **Borger**: Voor mijn integriteit kan ik daar volledig achter staan. Ik kan ook begrijpen dat het voor een buitenstaander een schijn opwekt die er feitelijk niet is.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Van Toorenburg heeft vragen gesteld over de accreditatie van Lloyd's. Is Lloyd's nou geaccrediteerd volgens de Raad voor Accreditatie?

De heer **Borger**: U bedoelt waarschijnlijk niet de Raad voor Accreditatie, maar een EN-norm.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, de norm 17020, zeg ik even uit mijn hoofd.

De heer **Borger**: Op dit moment, in de nieuwe structuur, is Lloyd's geaccrediteerd volgens EN 17020.

Mevrouw **Bergkamp**: Sinds wanneer is dat?

De heer **Borger**: Sinds begin dit jaar – ik ben niet bij dat project betrokken – maken wij bij onze nieuwe certificeringen gebruik van de accreditaties van Lloyd's Register Verification in Engeland.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent nu dus geaccrediteerd, maar u weet niet precies sinds wanneer. Is het iets nieuws?

De heer **Borger**: Er kwam meer aandacht voor de accreditaties voor notified bodies volgens deze norm. Voor zover ik weet – ik ben zelf niet helemaal betrokken geweest bij dat stuk – werden die verplicht in ongeveer 2010. Toen moesten de verschillende notified bodies, dus niet alleen wij, zo'n accreditatie halen. Wij hebben dat uiteindelijk ingericht via een accreditatie van ons bedrijf in Engeland.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus Lloyd's is geaccrediteerd conform de Raad voor Accreditatie, volgens de norm.

De heer **Borger**: Volgens mij wel. We zijn pas ook weer als nationale keuringsinstantie geaccrediteerd.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet niet wanneer dat heeft plaatsgevonden. U had het over 2010.

De heer **Borger**: In 2010 – dat kunt u natuurlijk in het rapport van Horvat lezen – moesten wij een auditplan of actieplan inleveren om die accreditatie te behalen. Er is toen met de Raad voor Accreditatie gesproken om die te behalen. Tussen 2010 en begin dit jaar of eind vorig jaar is er gekozen voor een andere structuur, waarbij we niet werden geaccrediteerd door de Raad voor Accreditatie, maar via de accreditatie van ons Engelse bedrijf. Daar heeft de ILT ook mee ingestemd.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is leuk dat het via een Engels bedrijf kan, maar mijn vraag was de volgende. Het gaat om de Nederlandse situatie. We hebben het over de Fyra; ik zou niet zeggen dat het een Nederlands product is, maar de hele toelating en certificering komt uit Nederland. Mijn vraag was of Lloyd's vanuit de Nederlandse wetgeving geaccrediteerd is.

De heer **Borger**: EN-wetgeving is Europese wetgeving. Je kunt dus een accreditatie in verschillende landen aanvragen volgens de EN-norm.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het gaat om Nederland; het gaat erom dat die in Nederland geldt.

De heer **Borger**: In Nederland waren wij op dat moment niet geaccrediteerd – dat heb ik ook gezegd – volgens die norm.

Mevrouw **Bergkamp**: U was toen niet geaccrediteerd. Dat snap ik. Ik heb begrepen dat de Raad voor Accreditatie problemen had met die verschillende rollen: dat je het werk keurt waar een collega over geadviseerd heeft. De raad had daar vragen over. Mijn vraag was: is Lloyd's nu geaccrediteerd in Nederland?

De heer **Borger**: Ja, we zijn geaccrediteerd als notified body, als keuringsinstantie, door de ILT. Onderliggend daaraan is, zoals ik net heb geschetst, de accreditatie van ons Engelse bedrijf, dat niet door de Raad voor Accreditatie, maar door de UKAS (United Kingdom Accreditation Service) is geaccrediteerd volgens de EN-17020-norm.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ik had het over de Raad voor Accreditatie.

De heer **Borger**: Ja, maar het is niet zo dat de Raad voor Accreditatie elk bedrijf moet accrediteren. Je kunt naar de Raad voor Accreditatie, maar je kunt ook naar andere accreditatieinstellingen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik wil er geen woordspelletje van maken, maar is Lloyd's nou geaccrediteerd door de Raad voor Accreditatie?

De heer **Borger**: Nee, volgens mij niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat nog steeds niet.

De heer **Borger**: Maar volgens mij gaat dat ook niet gebeuren en is dat ook niet verplicht.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik stel deze vraag omdat de Raad voor Accreditatie problemen had met de dubbelrollen binnen Lloyd's. Ik kreeg op grond van uw verhaal even de indruk dat Lloyd's wel een accreditatie had van de Raad voor Accreditatie. Daar was ik een beetje verbaasd over. We hebben nu dus geconcludeerd dat de Raad voor Accreditatie nog steeds geen accreditatie heeft gegeven vanwege die dubbelrollen.

De heer **Borger**: Maar die speelt daar ook geen rol meer in.

Mevrouw **Bergkamp**: Nou ja, ze hebben in ieder geval geen accreditatie gegeven vanwege die verschillende rollen.

Staatssecretaris Mansveld heeft op een gegeven moment een onderzoek laten uitvoeren naar het vergunningverleningsproces. Zij stelde dat de ILT te weinig toezicht heeft gehouden op de keuringsinstantie. Niet alleen waren er te weinig handhavingsaudits, maar ook was er een probleem met de onafhankelijkheid, namelijk door de eigendomsstructuur: dat medewerkers van Lloyd's Nederland in dienst zijn bij Lloyd's Europe, dat het één bedrijf is. Wat vond u van die conclusie of bevinding van de Staatssecretaris? Zij heeft de aanbevelingen van het onderzoek omarmd.

De heer **Borger**: Ik ken die conclusie niet in detail. Ik ken wel de rapportage van bureau Horvat. Daarin is geconcludeerd dat dit in het V250-project geen rol heeft gespeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Uit het onderzoek blijkt dat er te weinig toezicht is geweest ...

De heer **Borger**: Dat is een ander punt.

Mevrouw **Bergkamp**: ...vanuit de inspectie op de keuringsinstantie. Er zijn te weinig handhavingsaudits gedaan. Een andere opmerking over dit project betrof de onafhankelijkheid: de eigendomssituatie van Lloyd's Nederland ten opzichte van Lloyd's Europe had moeten worden beschouwd. Dat is een citaat uit het rapport. Met andere woorden: de Staatssecretaris, die de conclusies van het rapport heeft overgenomen, had ook problemen met de eigendomssituatie. Wat vindt u daarvan?

De heer **Borger**: Ik kan alleen maar zeggen dat wij daar als Lloyd's Register aan gewerkt hebben. Ik was uitvoerend in de organisatie; ik bepaalde niet het kwaliteitsmanagementsysteem of de procedures. Inmiddels is dat probleem opgelost en hebben wij van de ILT een nieuwe aanwijzing gekregen als notified body en keuringsinstantie, waarmee wij voldoen aan alle eisen. Als de Staatssecretaris daar moeite mee heeft, moet zij ook zeggen wat er niet goed is of wat er zou moeten veranderen.

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

De **voorzitter**: In zowel België als Frankrijk zijn dubbelrollen gewoon verboden. Dat zijn toch landen die ook kritisch kijken en de Europese wetgeving volgen. Daar is het besluit vrij duidelijk: dubbelrollen in een dergelijk proces, dus enerzijds meekijken tijdens de bouw en anderzijds de certificaten daarvoor afgeven, zijn niet toegestaan in het buitenland.

De heer **Borger**: Ik ken ook buitenlandse notified bodies die op deze manier zijn ingericht. U hebt het over een Belgische notified body. Onze collega in dit project, de Belgische notified body, was een vrij klein bedrijf, Belgorail, dat veelvuldig gebruikmaakt van ingehuurde mensen van de

NMBS. Dat vindt u ook terug bij sommige TÜV-certificeringsbureaus. Ook het Franse bureau CERTIFER is een relatief klein bedrijf dat overeenkomstig de behoefte van een certificeringsproject specialisten moet inhuren.

De **voorzitter**: Dus eigenlijk zegt u: in andere landen mag het niet, maar gebeurt het toch ook.

De heer **Borger**: Ja. In Engeland zeker. Daar ken ik ook voorbeelden van. Het is ook logisch dat het gebeurt. Ten eerste is het aantal certificeringsopdrachten niet heel groot. Je kunt niet een volledig gespecialiseerde organisatie in de lucht houden voor de hoeveelheid werk die er is. Ten tweede willen wij de specialisten die nodig zijn, graag laten rouleren over verschillende activiteiten. Zij doen in andere projecten stukjes engineering of stukjes onderhoud. Zo krijgen zij veel meer ervaring om goed naar die treinen te kunnen kijken. Pas als zij ervaren zijn, zetten wij hen in als inspecteurs in certificeringsprojecten. De mensen die bij ons in het project hebben gewerkt als assessor of auditor zijn over het algemeen senior mensen met tien tot twintig jaar ervaring.

De **voorzitter**: Ik hoor u duidelijk aangeven wat de voordelen zijn van het gebruiken van expertise, maar wij houden u voor dat zowel de Raad voor Accreditatie als de wetgeving op verschillende plaatsen die dubbelrollen niet toestaat, omdat de schijn van niet-onafhankelijkheid zou kunnen worden gewekt op een behoorlijk kwetsbaar punt, namelijk de veiligheid van bijvoorbeeld een trein.

De heer **Borger**: Ik ben het met die conclusie over de veiligheid van een trein niet eens. De beoordeling van de veiligheid van een trein is afhankelijk van de deskundigheid van de mensen die deze beoordelen. Ik heb gezien dat heel deskundige mensen daar een heel deskundig oordeel over geveld hebben. Ik begrijp wel dat de schijn van niet-onafhankelijkheid kan worden gewekt en ik begrijp de bezwaren van de Raad voor Accreditatie. Wij zijn als Lloyd's Register continu bezig om ons hier beter op in te richten; dat hebben wij inmiddels ook gedaan.

De **voorzitter**: Een ander kwetsbaar punt is de financiering van keuringsinstanties. Daar wil ik ook nog even naar kijken. De ILT heeft in een document, dat ook de Kamer heeft ontvangen, aangegeven dat certificerende instanties door fabrikanten worden betaald en dat er wel economische druk is op certificerende instanties om zo goedkoop mogelijk te werken, waardoor de kwaliteit van controles onder druk kan komen te staan. Herkent u dat beeld voor het spoor?

De heer **Borger**: Met betrekking tot het V250-project herken ik dat niet. Bij de selectie van de keuringsinstantie was er zeer weinig concurrentie. Er was bijna geen concurrentie. Wij waren vrijwel het enige bureau dat de keuring kon uitvoeren op dat moment. Tegenwoordig wordt meerdere keuringsinstanties gevraagd om zich aan te bieden voor een keuringsproject. Daarbij zie je inderdaad dat naast het kwaliteitsaspect of het aspect dat een keuringsinstantie in een bepaald land actief is, ook het prijsaspect een rol speelt.

De **voorzitter**: In dit geval heb u het niet gezien, maar u ziet wel dat dit risico kan opdoemen. Omdat er meerdere keuringsinstanties zijn, kan er straks naar de prijs gekeken worden.

De heer **Borger**: Ja.

De **voorzitter**: Maar u maakt wel een prijsafpraak en daarmee bepaalt de leverancier voor een deel de zwaarte van de controles door de keuringsinstantie.

De heer **Borger**: Wij stellen in de regel voor om keuringsopdrachten op basis van nacalculatie te doen. Dat betekent dat we wel een schatting van de kosten maken, maar dat we de werkelijk gemaakte kosten in rekening brengen. Als wij, als het budget op is, besluiten om geen certificaat af te geven omdat de trein niet voldoet, kan de opdrachtgever ervoor kiezen om het contract met ons te beëindigen en met een ander in zee te gaan, of ons meerwerkopdrachten te geven. In het geval van de V250 is dat ook regelmatig gebeurd. In het V250-project heb ik dus niet waargenomen dat de kwaliteit van de keuringen door prijsdruk minder is geweest. Het is wel een zorg voor de toekomst. De markt voor keuringsinstanties wordt volwassen. U kunt zich voorstellen dat keuringen voor treinen die in Nederland moeten plaatsvinden, uitgevoerd worden door keuringsinstanties die zich in bijvoorbeeld Italië bevinden; dat gebeurt ook. Daar heeft de ILT dan ook minder zicht op.

De **voorzitter**: Dit is vanuit de keuringsinstantie een beetje een waarschuwend toon. Nu is het nog een monopolie – feitelijk hebt u dus een machtsmiddel – maar straks niet meer.

De heer **Borger**: Nee. Ik wil niet zeggen dat het een monopolie was, maar wij waren het best geëquipeerd. Nu merken wij bij vrijwel alle aanvragen van fabrikanten dat aan meerdere partijen een offerte wordt gevraagd.

De **voorzitter**: En daarbij wordt gekeken naar de prijs.

De heer **Borger**: Onder andere. Misschien mag ik daar nog iets aan toevoegen?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Borger**: Ik weet van de Lloyd's-vestigingen die in Scandinavië actief zijn, dat het daar over het algemeen verboden is om offertes met een vaste prijs te sturen. Zij werken altijd op basis van nacalculatie. Dat zou een aanbeveling kunnen zijn.

De **voorzitter**: We komen tot een afronding. Wat is voor u de belangrijkste les van het Fyra-project, voor zover u daar een les uit trekt, wat betreft uw rol en de rol van de keuringsinstantie?

De heer **Borger**: Ik zou meer willen kijken naar productkeuring tijdens de spaarzame SD-audits die we gedaan hebben. Wellicht zouden we een dag extra moeten kijken naar de specifieke trein. Dat is niet voorgeschreven in de regelgeving, maar dat is wel een aanbeveling. Wellicht zou er, naast de non-conformities die geconstateerd worden, ook iets meer gedaan kunnen worden met het doorgeven van de opmerkingen die daar naar voren komen, richting de ILT en degenen die iets doen met de eindrapportage van de notified body.

De **voorzitter**: Daarnaast zei u net: kijk naar wat er op dit moment gebeurt in de wereld van de keuringsinstanties; er wordt inmiddels ook gekeken naar de prijs.

De heer **Borger**: Dat is iets wat op Europees niveau moet gebeuren omdat wij nu op Europees niveau met elkaar aan het concurreren zijn. Een andere aanbeveling is dat in de toetsmodules van de TSI's scherper wordt gedefinieerd wat een notified body nu exact moet doen. Dat is goed gedefinieerd in de typetestmodules, maar dat is heel zwak gedefinieerd in de kwaliteitsmanagementcontrolemodules.

De **voorzitter**: Daardoor kan het dus gebeuren dat het kwaliteitsmanagementsysteem op papier klopt en is gecertificeerd, maar of het echt wordt uitgevoerd, zoals in deze casus is besproken ...

De heer **Borger**: Dat wil ik hiermee niet zeggen, maar ...

De **voorzitter**: Nee? Wat dan?

De heer **Borger**: Daarmee kan zeker gesteld worden dat alle notified bodies hetzelfde doen als hun gevraagd wordt om een keuring voor een SD-module uit te voeren.

De **voorzitter**: Dan kom ik tot mijn slotvraag. Hebt u tijdens uw werkzaamheden signalen gekregen van onregelmatigheden?

De heer **Borger**: In het geheel niet.

De **voorzitter**: In het geheel niet. Geen fraude, niets aan de hand?

De heer **Borger**: Nee.

De **voorzitter**: Oké. Dan dank ik u en sluit ik dit verhoor.

Sluiting: 11.47 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 3 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: mevrouw Thunnissen (inspecteur-generaal Inspectie Leefomgeving en Transport), die wordt bijgestaan door mevrouw Bekius.

Aanvang: 12.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

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

De **voorzitter**: Welkom, mevrouw Thunnissen. U staat sinds 1 november 2008 als inspecteur-generaal aan het hoofd van de Inspectie Leefomgeving en Transport. De inspectie was verantwoordelijk voor het verlenen van de vergunning voor de Fyra, zodat deze mocht worden gebruikt voor het personenvervoer op het spoor. Ook was de inspectie verantwoordelijk voor het toezicht op de vervoerder HSA, het speciale bedrijf dat was ingericht om het vervoer tot stand te brengen, en op de keuringsinstantie Lloyd's, waarmee we vanmorgen hebben gesproken.

In dit verhoor zullen we het met u hebben over de verschillende rollen van de inspectie in het Fyra-dossier en zullen we bekijken hoe deze rollen zijn ingevuld. Ik begin met het beleid van de inspectie met betrekking tot het toezicht op het spoor. Het was beleid om uit te gaan van het beginsel «vertrouwen, tenzij». Wat betekent dat beginsel in de praktijk, als het gaat om toelating tot het spoor?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik wil eerst even een kleine correctie aanbrengen. Ik was sinds 2008 niet van de ILT; ik was eerst alleen maar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Die instellingen zijn later samengevoegd.

De **voorzitter**: Goed dat u dit even opmerkte.

Mevrouw **Thunnissen**: Wij doen aan «vertrouwen, tenzij», omdat wij er binnen de inspectie van overtuigd zijn dat inspecteurs niet hun doel bereiken als zij ergens binnenkomen met wantrouwen, met de houding «ik zal eens even gaan bekijken wat jij allemaal fout hebt gedaan», en dat iemand die niet helemaal goed naleeft, in dat geval alsnog zou gaan naleven. Als mensen met wantrouwen worden benaderd, schieten ze in de weerstand; dan worden ze niet open, gaan ze smoezen bedenken en denken: hij komt nog maar een keertje terug. Het is eigenlijk meer een attitudekwestie dan een vertaling hiervan in allerlei maatregelen.

De **voorzitter**: Hoe heeft u die attitude getoond bij het Fyra-project? Kunt u dat duiden?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, want ik ben natuurlijk niet bij de inspecties van de vergunningverlenende inspecteur geweest, en ook niet bij die van de handhavende inspecteur. Voor zover ik hen ken, kan ik me niet voorstellen dat zij zich wantrouwend zouden hebben opgesteld, met dit effect.

De **voorzitter**: Het is dus eigenlijk een algemene attitude van vertrouwen, waardoor u meer informatie krijgt en zelfs een ander instrument hebt om mensen bij te sturen, indien ze zich niet naar behoren gedragen.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja. Je hoopt dat je zo meer te horen krijgt, waardoor je iets wat niet goed is op een bepaalde manier kunt herstellen. Dat laat je dus niet na. «Vertrouwen» betekent niet dat we alles goedvinden.

De **voorzitter**: Het is immers «vertrouwen, tenzij».

Mevrouw **Thunnissen**: Ja.

De **voorzitter**: De inspectie houdt «risicogestuurd toezicht». Hoe doet de inspectie dat in de praktijk op het spoor?

Mevrouw **Thunnissen**: We analyseren alle gegevens die we over de bedrijven hebben, om te kunnen bekijken waar het naleefgedrag het minst is. Met twee heel grote partijen onder toezicht, ProRail en NS, doe je dat op onderdelen. Die hebben immers zo'n enorm bereik dat het niet zou kunnen dat we daar een poos niet langskomen. Bij heel kleine partijen kun je nog zeggen: als het daar allemaal goed is, hoeven we niet de volgende dag weer te komen. Dat zit in de analysefunctie.

De **voorzitter**: Hoe keek u dan naar HSA, een nieuw bedrijf?

Mevrouw **Thunnissen**: We zijn daar heel veel geweest, in de periode dat het even in bedrijf was; zo lang is het immers niet in bedrijf geweest. Over een nieuw bedrijf heb je nog geen oordeel. Het heeft ook geen verleden, dus je hebt er geen gegevens van. Maar voor alle duidelijkheid: dat risicogestuurde speelt alleen bij het toezicht. In de vergunningverlening, en zeker in het proces waar we het vandaag over hebben, moet je bepaalde stappen volgen. Daarbij heb je niets te kiezen onder het mom van «ik vertrouw het wel». Je moet daarbij allerlei stappen volgen. Risicogericht speelt daarbij niet.

De **voorzitter**: Goed dat u dat aangeeft, ook voor het publiek. De ILT kent natuurlijk een handavings- en een vergunningentak. U zegt dat risicogestuurd toezicht met name in de handhavingstak plaatsvindt; bij de vergunningstak is alles een gelijk risico.

Mevrouw **Thunnissen**: Je kunt dat niet eens risico noemen. Je moet gewoon stappen volgen, het is een systeem.

De **voorzitter**: Nu hebben wij uit de Derde Kadernota Railveiligheid begrepen dat de risico- en veiligheidsnormen de basis van de risicoselectie vormen. Dat hield ons even bezig. Bij de V250, de Fyra, waren er natuurlijk hoge veiligheidsnormen, omdat het ging over een hogesnelheidslijn met heel veel specifieke eisen. Heeft zoiets effect op de manier waarop zo'n project wordt aangepakt?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik denk het niet. Europa schrijft namelijk precies voor hoe je dit moet doen. Daarbij zijn er twee fases: je hebt het officiële stuk in de vergunningverlening, waarin de documenten echt officieel worden ingeleverd waarna de termijnteller gaat tikken; en je hebt het hele stuk daarvóór. Dat laatste heeft hierbij erg lang geduurd. Er was dus alle tijd voor een vergunningverlenende inspecteur om in gesprek te geraken,

de normatiek nog een keer uit te leggen en te vertellen wat er wordt bedoeld. Soms zijn er namelijk opeenvolgende TSI's. Mag ik trouwens dat soort woorden gebruiken?

De **voorzitter**: Als u ze uitlegt.

Mevrouw **Thunnissen**: TSI's: technische specificaties voor interoperabiliteit. Als die elkaar opvolgen, kunnen er net kleine verschillen zijn en dan rijst de vraag of de vorige nog mag gelden of niet. In zo'n geval kun je informeel alvast zeggen: ik zie dit, ga je dat oplossen? Daarin zit nog echt het vak van de inspecteur.

De **voorzitter**: Is het project V250, de Fyra, op een bepaalde manier als een risicoproject gezien? Was er iets wat de ILT mogelijk deed denken dat dit project anders moest worden behandeld dan een ander project?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, zulke ruimte heb ik niet. Ik denk eigenlijk dat we nu maar eens moeten proberen om de gedachte uit de wereld te helpen dat wij daarbij veel ruimte zouden hebben. Ik denk dat het nuttig zou zijn om twee regels voor te lezen uit de Europese regelgeving hierover: «Nationale veiligheidsinstanties mogen geen controles herhalen die reeds zijn uitgevoerd in het kader van de keuringsprocedure.» Dat betekent dus ook dat wij niet nog een keer onder zo'n trein mogen gaan liggen, als deze al is gekeurd. En ook: «Nationale veiligheidsinstanties mogen niet proberen om de werkzaamheden van regelgevende instanties, aangemelde instanties, aangewezen instanties of risicobeoordelingsinstanties uit te voeren of te dupliceren.»

De **voorzitter**: U geeft nu aan wat u niet mag.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja. In dat systeem moeten we dus alle stappen zetten die in de TSI's, in de regelgeving of in de nationale spoorwetten staan. Daaraan moeten we ons houden.

De **voorzitter**: Hierdoor word ik als jurist getriggerd. Regels zijn altijd opgesteld met een bepaalde gedachte. Ik kan me voorstellen – want de commissie heeft zich daar natuurlijk in verdiept – dat dit soort regels zijn bedacht om oneigenlijke concurrentie tegen te gaan, om te voorkomen dat een in een ander land toegelaten trein via een omweg in ons land zou kunnen worden geblokkeerd.

Mevrouw **Thunnissen**: En willekeur.

De **voorzitter**: En willekeur. Dat is de geest van de regelgeving. Maar het is nooit zo dat een wet of regeling maakt dat er helemaal niets meer kan. Ik ben op zoek naar de ruimte die u wél hebt. U hebt helder aangegeven wat u niet mag: u mag bepaalde dingen niet bij wijze van een soort belemmering nog een keer doen. Maar wat mag u wel, bijvoorbeeld bij iets wat volgens u een risicovol project zou kunnen zijn?

Mevrouw **Thunnissen**: Je moet doorvragen, doorvragen, doorvragen. En jezelf ervan laten overtuigen dat wat in de documenten staat, om het zo te zeggen, «waar» is. Je kunt dat eigenlijk alleen maar doen als je ook een beetje verstand van zaken hebt. U en ik zouden volgens mij dat traject als beoordelaar niet kunnen doorlopen.

De **voorzitter**: Wij zijn hier nu anderhalf jaar mee bezig en wij hebben veel geleerd, maar ik matig mij inderdaad niet aan dat ik zoiets morgen zou kunnen doen.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik ook niet.

De **voorzitter**: Daarom zijn we natuurlijk op zoek naar de specialisten, die ervoor zijn ingehuurd om dit te doen. En u bent de veiligheidsinspectie.

Mevrouw **Thunnissen**: Nou, ik ben geen inspecteur.

De **voorzitter**: Nee, u bent de inspecteur-generaal, dus nog mooier.

Mevrouw **Thunnissen**: En dan zou je nog meer weten? Nou ... Ooit zei Minister Zalm: hoe hoger, hoe dommer. Ik heb me daar altijd verschrikkelijk aan gestoord, maar ...

De **voorzitter**: Dat wilde u vandaag nog even kwijt.

Mevrouw **Thunnissen**: ... ik begrijp wel wat hij bedoelde. Je hebt dan namelijk nooit het vak van inspecteur.

De **voorzitter**: Helder. Daarom kijken we in dit stukje naar het beleid. Mevrouw Bergkamp pakt straks ook nog een aantal punten op. We zullen dan inzoomen op wat u niet mag – wat u aangaf – maar ook kijken naar de ruimte die er wel voor u is.

Ik blijf nog even bij de hoofdlijnen van het beleid. Het is misschien goed om nu in te zoomen op de positionering van de ILT. Hoe is het overleg met de bewindspersonen georganiseerd?

Mevrouw **Thunnissen**: Wij nemen het initiatief om bewindspersonen over iets te informeren als wij denken dat er een politiek of publicitair risico is.

De **voorzitter**: Wat is «een politiek of publicitair risico»?

Mevrouw **Thunnissen**: Een «politic risico» is het als de Tweede Kamer de Minister of Staatssecretaris ergens over bevraagt. Een «publicitair risico» is het als je in de kranten bent gekomen; dan moet je immers ook iets doen. Onze relatie wordt er wel door gekenmerkt dat wij onafhankelijk ons toezicht inrichten en uitvoeren, wat ook geldt voor de vergunningverlening.

De **voorzitter**: Over verschillende onderdelen heeft u ook overleg op de beleidsafdelingen van het ministerie. Kunt u daar iets over zeggen, zodat we een goed beeld krijgen van de positionering van de ILT?

Mevrouw **Thunnissen**: Wij maken ieder jaar een meerjarenplan, waarin we zeggen wat we gaan doen met de middelen die we tot onze beschikking hebben. Dat bespreken we één keer per jaar met onze beleidsdirecties. Achteraf vindt dit plaats aan de hand van het jaarverslag: is iets houdbaar, kan het worden doorgezet of moeten we het anders doen? Als ertussendoor iets speelt, bijvoorbeeld met nieuwe regelgeving die wij niet zo goed handhaafbaar vinden, moeten wij dat natuurlijk wel kunnen uitleggen. Dat type besprekingen hebben we met de beleidsmensen.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Thunnissen, u zei net dat de ILT niet onder de trein mag kijken. De ILT mag dus niet zelf technisch onderzoek doen. Mag dat nooit?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik weet eigenlijk niet of dat nooit mag, maar als ik de regels van Europa interpreteer, mag je volgens mij niet dupliceren, dus niet overdoen. Er staat niet bij hoe je iets niet mag overdoen, maar ik interpreteer dat als zodanig. Ik zie ook wel dat dit in Europa bij de meeste nationale autoriteiten zo gebeurt.

Mevrouw **Bergkamp**: U interpreteert de wet dus zo, dat de ILT niet onder de treinen mag kijken. Verder ziet u dat vergelijkbare inspecties in Europa dat ook niet doen.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik weet dat natuurlijk niet van allemaal, maar wel van een aantal. Afgezien daarvan, je moet daarvoor wel bepaalde kennis en vakmanschap hebben. En die is vooral op de markt te vinden, die zit nu niet bij mij. Als ik deze zou moeten inhuren, wordt daarvoor een prijs gevraagd die de overheid daar niet voor over zou hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus los van hoe je de wet interpreteert, zit er ook nog wel een prijskaartje aan, want je moet daarvoor de juiste deskundigheid in huis hebben.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: De ILT baseert zich dus op informatie van de keuringsinstantie. Vanochtend spraken wij met de heer Borger. De ILT baseert zich op de certificaten, op de andere informatie die van de keuringsinstantie komt. Dit betekent dat de keuringsinstantie een heel belangrijke informatiebron is voor de inspectie. Maar als de inspectie van dat soort informatie afhankelijk is, wat beoordeelt ze dan zelf nog?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat kan ik u niet vertellen, want eigenlijk heb ik nog nooit zo'n proces meegemaakt. Ik denk dat u deze vraag aan mijn inspecteur moet stellen: waar kijkt hij naar, hoe doet hij dat?

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga u even helpen. Er is een document van de inspectie uit november 2011: «Nadere invulling voertuigtoelating». Daarin staat beschreven wat de ILT doet: de inspectie kijkt of het dossier volledig is en of het proces voldoet aan de wet- en regelgeving, en ze doet ook een inhoudelijke toets. De ILT kijkt dus niet naar alles, maar ze beoordeelt op basis van een soort risicoafweging wat ze inhoudelijk gaat beoordelen. Dat is in ieder geval de afspraak die de inspectie maakt. Wat betreft dat laatste, het volgende. U zei net op de vraag van de voorzitter dat risicogericht niet geldt voor de toelating, dat daarbij naar alles moet worden gekeken. Maar in dit document van de inspectie zelf staat dat ze niet naar alles kijkt, maar een selectie maakt van documenten op basis van een risicoafweging. Mag ik u vragen hoe je, beleidsmatig, zo'n afweging maakt?

Mevrouw **Thunnissen**: De documenten die verplicht moeten worden ingeleverd, worden allemaal bekeken; ik kan me niet voorstellen dat dat niet gebeurt. De inspecteur van de vergunningverlenende kant is vaak extra alert op de risico's die hij in een bepaald geval belangrijk genoeg vindt om daar meer over door te praten en om er meer over te weten te komen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om vragen als: is het onderhoud

goed geregeld, wat ziet de machinist, heeft hij veel dingen op zijn paneel staan? Wordt er goed gesproken, hoe is de raildialoog?

Mevrouw **Bergkamp**: De «raildialoog» is een nieuw woord voor ons. Is dat de communicatie tussen de trein en de infrastructuur?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat heet natuurlijk anders; dat wist ik even niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat dit afhankelijk is van de inspecteur?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, dat is zijn vakmanschap.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is dus niet iets wat beleidsmatig staat beschreven?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, dat is zijn vakmanschap. Hij is ervoor opgeleid om te beoordelen waar in een bepaald geval de zwakke punten kunnen zitten.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf net aan dat zo'n inspecteur kijkt naar alle ingediende informatie. Kijkt de inspecteur ook naar de onderbouwing daarvan? Hij krijgt de certificaten, het keuringsrapport, de verklaring van de fabrikant, maar daaronder zitten allerlei audits en rapporten die de certificaten weer onderbouwen. Wordt daarnaar gekeken?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik kan die vraag niet beantwoorden.

Mevrouw **Bergkamp**: Zou u het belangrijk vinden dat er naar die onderbouwing wordt gekeken?

Mevrouw **Thunnissen**: Eigenlijk weet ik dat ook niet; dat hangt af van wat hij uit die basisdocumenten te weten komt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga daar toch nog even op door.

Mevrouw **Thunnissen**: Tja, u kunt mij daarnaar vragen, maar ik ken dat proces niet. Ik heb daar beleidsmatig ook geen oordeel over.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn een aantal standaarddocumenten die de fabrikant naar de inspectie stuurt: de certificaten, de verklaring waarin de fabrikant stelt dat alle treinen hetzelfde zijn gebouwd, een keuringsrapport. Daaronder zitten allemaal stukken als onderbouwing; auditrapporten, die de onderbouwing leveren van al die certificaten. Het is dan toch belangrijk als er ook naar die onderbouwing wordt gekeken?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik ga geen uitspraak doen over een proces dat ikzelf niet beheers.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan even kijken naar hoe het bij u is georganiseerd. De Minister mandateert de verantwoordelijkheid voor het toelaten van treinen tot het Nederlandse spoor door naar u, de inspecteur-generaal. Hoe is het verder georganiseerd? Net gaf u al aan dat er één inspecteur verantwoordelijk is. Hoe zit dat? Mandateert u het weer door?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, ik mandateer dat rechtstreeks door naar de inspecteur. Je kunt twee dingen doen: mandateren naar je manager en naar je inspecteur. Ik doe dat laatste.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u dat toelichten?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik vind dat de inspecteur de vakman is. Hij vertegenwoordigt ons, moet ons gezicht naar buiten zijn. Hij moet de verantwoordelijkheid nemen voor een interventie die hijzelf pleegt, en moet daar ook zelf verantwoordelijk voor zijn. Dat wil niet zeggen dat hij daarbij in de kou staat, in zijn eentje. We hebben een hele vakgroeporganisatie opgezet om ervoor te zorgen dat men zijn vakmanschap kan onderhouden, kan sparren en kan toetsen. Ik vind echter wel dat de inspecteur de inspecteur is, en dat het management er is om te managen.

Mevrouw **Bergkamp**: Er wordt dus niet doorgemandateerd naar een team, maar naar een persoon, die weer verantwoordelijk is.

Mevrouw **Thunnissen**: Alle inspecteurs zijn in één mandaat gemandateerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar in het geval van de Fyra was er één inspecteur verantwoordelijk voor de vergunningverlening.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar dat is niet door het mandaat. Het afdelingshoofd en de directeur kiezen wie zij welke werkzaamheden laten verrichten.

Mevrouw **Bergkamp**: In dit geval was er één inspecteur verantwoordelijk voor de vergunningverlening.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, een, en daarvoor een andere.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus in ieder geval is er één persoon verantwoordelijk voor de vergunningverlening.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar dat wil niet zeggen dat deze niet met zijn collega's praat; dat zou wel heel droef zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar heb ik straks ook nog wat vragen over. Het gaat hierbij om een complex project: een hogesnelheidstrein, tussen twee landen, beveiliging, noem maar op. Wordt er dan specifiek gelet op de kennis en ervaring van iemand die vervolgens verantwoordelijk is voor de vergunningverlening?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, nou en of. We hebben een heel systeem waarin wordt bijgehouden welke opleiding mensen hebben, welke vaardigheden, op basis van de cijfers 1, 2 en 3. Als je 3 hebt, ben je een soort topper; dan weet je heel veel van iets af. Die zaken worden permanent bijgehouden, want een van de allerbelangrijkste opdrachten voor het management is om onze inspecteurs in staat te stellen om hun vak uit te oefenen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat er goed wordt gelet op de kennis en expertise van de inspecteurs. Deze inspecteur had dus ervaring met het toelaten van treinen?

Mevrouw **Thunnissen**: Hij heeft die kennis. Ik denk dat hij heel veel weet van alle Europese regelgeving, want hij was ook betrokken bij het ERA, een soort vakgroep waarin van alles wordt uitgewisseld. Het is immers leuk als er ook op dat gebied een soort gelijk speelveld is.

Mevrouw **Bergkamp**: U heeft het over dezelfde kennis, maar ik vroeg of hij ook ervaring had met het toelaten van treinen.

Mevrouw **Thunnissen**: Eerlijk gezegd weet ik dat niet, maar hij had wel de kennis. Ik weet dat zeker, want daar heb ik naar gekeken.

Mevrouw **Bergkamp**: Goed, maar of hij die ervaring had, is dus nog even een vraagteken. Wat was uw eigen rol bij de toelating van de Fyra? Ik kan het bijna al een beetje invullen, maar ik vraag dit toch aan u.

Mevrouw **Thunnissen**: U kunt het antwoord inmiddels vermoeden: geen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dit speelde zich echt ver van u af.

Mevrouw **Thunnissen**: Dat geldt voor alle werkzaamheden van de inspecteurs.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij kijken nu specifiek naar dit project van de Fyra. U zegt dat u daarbij geen inhoudelijke of procesmatige betrokkenheid had, dat het zich ver van u af afspeelde.

Mevrouw **Thunnissen**: «Ver» wil ik niet zeggen. Het is een opvatting waar wij als inspectie erg in geloven: de inspecteur is daarvoor verantwoordelijk; wij zijn verantwoordelijk voor diens werk en dienen hem in staat te stellen om dat werk zo goed mogelijk te doen. Dat is onze rol.

Mevrouw **Bergkamp**: Met «ver van u af» bedoelde ik dat u als inspecteur-generaal bij dat project geen inhoudelijke of procesmatige betrokkenheid heeft gehad.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel even samen. U interpreteert de wet zodanig, dat de inspectie niet onder de trein zelf mag gaan kijken, dus zelf onderzoek mag doen. De inspectie is afhankelijk van de informatie van de keuringsinstantie, dus de notified body, in dit geval Lloyd's Nederland. U heeft uw verantwoordelijkheid in de organisatie doorgemandateerd. Er is uiteindelijk één inspecteur verantwoordelijk voor het afgeven van de vergunning, maar deze maakt wel onderdeel uit van een team. Naar uw weten had deze inspecteur in ieder geval de kennis daarvoor, maar het is u onbekend of hij ervaring had met het toelaten van treinen. Verder zei u dat het een bewuste keuze is om een inspecteur verantwoordelijk te maken en dat u procesmatig en inhoudelijk geen bemoeienis heeft gehad met de vergunningverlening.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja.

De **voorzitter**: Ik ga hier nog even over door. Eigenlijk zegt u dat u niet heel goed weet wat de mensen in uw organisatie precies doen, dat u die ervaring of kennis zelf niet heeft. Wat weet u wel van die werkzaamheden, van hoe die worden uitgevoerd?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat is niet wat ik heb gezegd. Ik heb gezegd dat ik nog nooit bij een vergunningverleningsproces betrokken ben geweest. Van een heleboel inspecteurs weet ik wel degelijk wat ze doen. Ik ga ook iedere week met een inspecteur mee. Van mijn vak ben ikzelf ook inspecteur. Maar zoiets wil allemaal niet zeggen dat je ook weet hoe een

proces is ingericht en wat daarachter ligt, zeker niet zo'n vergunningverleningsproces. Dat is een erg langdurig proces. Ik ben ook nooit meegegaan.

De **voorzitter**: Oké. Het is goed dat we dit toch nog even hebben gevraagd, omdat het beeld leek te bestaan dat u niet zou weten wat uw mensen doen. Ik vroeg u hoe u zich daarvan op de hoogte stelt. U zei dat u met uw mensen meeloopt en bekijkt wat ze doen. U heeft nooit meegelopen in een vergunningstraject? Gebeurt dat misschien te weinig?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, maar ik ga dat goedmaken. Nu ben ik natuurlijk hartstikke nieuwsgierig geworden. Ik wil het nu ook echt snappen.

De **voorzitter**: U bent nieuwsgierig geworden en wilt het nu echt snappen?

Mevrouw **Thunnissen**: Jazeker.

De **voorzitter**: Wij kunnen u zeggen dat het een heel proces is. U zei dat u een heel systeem hebt om te kijken naar ervaring en opleiding. U noemde de vakgroepen. Wij hebben ons verdiept in de jaarverslagen van de inspectie. Die vakgroepen kwamen we pas tegen in 2014. Hoe was het daarvoor geregeld?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, die vakgroepen zijn volgens mij een jaar na mijn komst ingesteld. Eind 2008 kwam ik bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat en daarna zijn we ermee begonnen. Ik weet niet precies het jaar, maar ze waren er al voor 2014.

Mevrouw **Bergkamp**: In een interview met Het Financieele Dagblad, gepubliceerd op 30 juni 2013, stelde u dat certificering niet wil zeggen dat een trein veilig is. Kunt u die uitspraak toelichten?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, die wil ik wel toelichten. Wij keuren namelijk een type goed. Dat betekent dat je een type goedkeurt op basis van het ontwerp en van hetgeen je aangeleverd krijgt. Er worden een heleboel duplicaten van zo'n trein, of wat dan ook, gebouwd. Als een fabrikant, certificeerder of inspectie er niet goed op let, kan er zomaar eentje doorheen glippen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus eigenlijk dat certificering geen garantie is voor veiligheid.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, maar dat is het nooit. Er bestaan met betrekking tot de veiligheid geen absolute garanties. Je kunt zaken zo goed mogelijk regelen, maar het materialiseren van een risico houdt je nooit tegen. 100% veiligheid bestaat niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Vanmorgen hebben we gesproken met de heer Borger van de keuringsinstantie. Wij hebben met hem het proces besproken van het afgeven van een certificaat voor het ontwerp en voor de productie van de treinen. Daarbij wordt er gekeken naar de zogenaamde technische specificaties interoperabiliteit; u had het daar net over. Het gaat daarbij om de technische functionele eisen die door Europa worden gesteld. Als het ontwerp en de treinen daaraan voldoen, zegt men

dat de trein veilig is. Je kunt dus niet zonder meer zeggen dat certificering niet wil zeggen dat een trein veilig is; die zaken hebben wel met elkaar te maken.

Mevrouw **Thunnissen**: Jawel, maar ik zeg dan ook niet dat het onveilig is. Ik bedoel gewoon dat er geen 100%-garantie is. Aan de andere kant is het ook niet zo dat ze allemaal onveilig zouden zijn als je niet zou kijken.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat er altijd wel eentje ...

Mevrouw **Thunnissen**: Zeker als het om een hele reeks gaat, zou dat in theorie natuurlijk kunnen.

Mevrouw **Bergkamp**: U vindt certificering wel belangrijk als onderdeel van het proces?

Mevrouw **Thunnissen**: Er is daarvoor gekozen. Kijk, het systeem in Europa is zo dat de wetgever in feite het niveau van de veiligheid bepaalt door de maatregelen die worden beschreven in de wet- en regelgeving, waaronder de TSI's. De ondertoezichtstaande, in dit geval de vergunning-aanvrager, is verantwoordelijk voor de realisatie daarvan. Hij is daar dus verantwoordelijk voor, en wij houden daar weer toezicht op, dan wel wij verlenen certificaten.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was: vindt u het een goed systeem? Als iemand zo iets aan mij zou vragen en ik zou zeggen «daar is voor gekozen», zou ik daarmee niet laten zien dat ik het per se goed vind. Mijn vraag aan u was: vindt u, kijkend naar het proces van certificering en toelating, dat certificering een belangrijk onderdeel uitmaakt van die keten voor de toelating, zodat we uiteindelijk een veilige trein krijgen?

Mevrouw **Thunnissen**: Wij hebben voor deze vorm en deze range gekozen. De fabrikant heeft zelf immers zijn eigen kwaliteitsmanagement-systeem, dat hij ook weer moet laten certificeren.

Mevrouw **Bergkamp**: Met uw antwoord op mijn vraag wekt u een beetje de indruk dat certificering volgens u meer iets verplichts is omdat ervoor is gekozen, dan iets wat u in het proces helpt om uiteindelijk treinen toe te laten die veilig zijn. Misschien vul ik het verkeerd in en daarom stel ik dezelfde vraag nog even scherp. Graag een antwoord op mijn vraag.

Mevrouw **Thunnissen**: Kijk, het is een beetje lastig speculeren over de vraag of het een goed of slecht systeem is.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u bent daarvan afhankelijk. Op basis van die informatie ...

Mevrouw **Thunnissen**: In Nederland hebben wij nu iets met de Fyra. De vraag is of het bij deze trein ging om een veiligheidsvraagstuk of om andere vraagstukken. Ik neem aan dat u dat nu gaat uitvinden; daar gaat het immers om. Als we zo'n systeem zouden willen veranderen, mogen we in zekere zin wel haast maken, want de Europese Commissie heeft een vierde spoorwegpakketdocument gemaakt. Daarin staat dat ze nog verder wil gaan, door de certificering niet aan de nationale autoriteiten te laten maar bij het ERA onder te brengen.

Mevrouw **Bergkamp**: Zou het goed zijn om het systeem te wijzigen?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik probeer even mijn verhaaltje af te maken. Het is de bedoeling dat er dan nog meer wordt geleund op certificering. Als we in Europa een ander systeem zouden willen, moeten we dus wel opschieten. Ik denk namelijk dat dat vierde spoorwegpakket als stuk zomaar door het Letse voorzitterschap tot een einde kan worden gebracht. We moeten dan een heel scherpe businesscase hebben op het gebied van de veiligheid van deze trein, willen we onze collega-lidstaten ervan overtuigen dat het certificeringssysteem geen systeem is.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap wat u zegt, mevrouw Thunnissen. Ik wil u vragen om iets korter te antwoorden, want we willen nog heel veel dingen van u weten. Mijn vraag was: vindt u certificering een belangrijk onderdeel van het proces naar toelating, vanuit uw rol van inspecteur-generaal, verantwoordelijk voor de veiligheid en voor de inspectie bij het toelaten van treinen, en kijkend naar het gehele proces van toelating? Dat was mijn vraag.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik wil een misverstand wegnemen. Ik ben niet verantwoordelijk voor de veiligheid. Ik ben verantwoordelijk voor het doen naleven door de ondertoezichtstaande.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is weer een andere vraag, waar we straks op ingaan.

Mevrouw **Thunnissen**: Dan is die alvast beantwoord.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan dat zo zien. Mijn vraag aan u was: vindt u certificering belangrijk, of zegt zo'n certificaat in de praktijk niet veel?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat hangt af van de kwaliteit van het certificeringsbureau. En het hangt af van wat daar weer onder zit bij de fabrikant, de certificeerder van hem enzovoorts. Dat is niet goed of niet slecht.

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u het belangrijk?

Mevrouw **Thunnissen**: Je kunt niet zeggen dat het belangrijk is. Ik vind daar eigenlijk niks van.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij noteren dat u daar niets van vindt. U heeft geen uitgesproken mening over de vraag of certificering wel of niet belangrijk is en of certificering goed of slecht is. U zegt: als je zo'n systeem wilt wijzigen, moet je dat op Europees niveau doen. U heeft geen oordeel over certificering als zodanig of over het belang daarvan.

Mevrouw **Thunnissen**: Als het goed gebeurt, is het een instrument.

Mevrouw **Bergkamp**: U maakte net een mooi bruggetje naar mijn volgende vraag op basis van hetzelfde artikel in Het Financieele Dagblad. Daarin zegt u ook: de inspectie is niet verantwoordelijk voor de veiligheid van de Fyra-treinen. Kunt u toelichten wat u daar precies mee bedoelde?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik bedoelde daarmee wat ik zonet aangaf. De wetgever geeft de normatiek aan, en daarmee het gewenste niveau van veiligheid. Degenen die dit moeten toepassen, dus vervoerders, spoorbeheerders, certificeerders, zijn verantwoordelijk voor de veiligheid. Als we dat niet zo zouden doen, zouden wij als inspectie in feite op de stoel gaan zitten van de directeurs van bedrijven of de CEO's van grotere bedrijven;

u kunt zich dat voorstellen. Wij kunnen bij bedrijven ook helemaal geen interne maatregelen nemen. Wij kunnen vaststellen dat iets niet goed is en zeggen dat ze het beter moeten doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat is uw rol?

Mevrouw **Thunnissen**: Onze rol is: hen doen naleven, hen achter de broek aan zitten.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent toch verantwoordelijk voor het toelaten van treinen die voldoen aan de eisen, en die daarmee veilig zijn?

Mevrouw **Thunnissen**: De onderliggende waarde is inderdaad wel de veiligheid. Wij zijn in het toezicht alleen rechtstreeks verantwoordelijk voor de veiligheid als het gaat om acuut gevaar.

Mevrouw **Bergkamp**: Als het gaat over de vergunning: u laat toch treinen toe die voldoen aan de eisen en die daarmee veilig zijn? Daar bent u toch voor verantwoordelijk?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik ben ervoor verantwoordelijk dat het proces wordt doorlopen zoals we hebben afgesproken.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent verantwoordelijk voor een proces.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: En dat proces heeft als doel: veilige treinen.

Mevrouw **Thunnissen**: De onderliggende waarde is, uiteraard, veiligheid; dat ben ik helemaal met u eens.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat interview heeft veel losgemaakt; in de Tweede Kamer zijn er ook veel vragen over gesteld. De Staatssecretaris beantwoordde een vraag. Zij stelde dat een verleende vergunning niets zegt over de productiekwaliteit van ieder afzonderlijk treinstel.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, dat is wat ik net zei. Dat bedoelde ik ook te zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is toch wat merkwaardig. Er wordt een certificaat afgegeven voor de productie van de treinen. Dat certificaat heeft als doel dat treinen worden gemaakt conform het prototype, het eerste type dat is getest. Je kunt dan toch niet zeggen dat zo'n vergunning niets zegt over de productiekwaliteit van ieder afzonderlijk treinstel?

Mevrouw **Thunnissen**: Tja, maar het menselijk tekort doet zich overal voor. Dat kan dus ook het geval zijn in een fabriek die wel een prototype heeft gemaakt, maar later toch niet volgens datzelfde prototype gaat bouwen. Zoiets kan zich ook bij mij voordoen. Ik kan mijn inspecteurs scholen, maar als er een eens met het verkeerde been uit bed stapt, kan hij iets doms doen. Dat zit overal.

Mevrouw **Bergkamp**: Natuurlijk blijft het mensenwerk, maar uw uitspraak was dat een verleende vergunning niets zegt over de productiekwaliteit van ieder afzonderlijk treinstel. Het doel van het certificaat dat wordt

afgegeven, is dat de treinen worden gebouwd conform het goedgekeurde ontwerp.

Mevrouw **Thunnissen**: Jazeker, dat ben ik met u eens.

Mevrouw **Bergkamp**: Je kunt dan toch niet zeggen dat het niets zegt over de productiekwaliteit?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, het zegt niet niets, maar het zegt ook niet alles; zal ik deze nuance maar aanbrengen? Daar zit ook iets anders achter. Mijn handhavende inspecteurs, die gewoon met hun inspecties aan de arbeid gaan, kunnen natuurlijk op den duur zien dat er eentje misschien niet conform is, en dan moeten zij wel degelijk optreden.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het nu nog over toelaten, maar u maakte een opmerking over de handhaving. U zei net dat «niets» een te groot woord is, net zoals «alles». Het zit daartussen. De Staatssecretaris heeft de Kamer wel op deze manier geïnformeerd. Is die beantwoording dan wel zorgvuldig geweest?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik vind dat het wel goed is geformuleerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er staat «niets» in. Zelf zei u dat u dat «niets» graag wilde nuanceren.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar dat wil niet zeggen dat zij de Kamer fout heeft geïnformeerd. Nu praten wij er nog een keer over; u vraagt daarbij door en ja, dan krijgt u een genuanceerder antwoord.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat uw woorden samen. U stelt vast dat het woord «niets» in ieder geval niet zo is bedoeld: het zegt wel iets, maar niet alles. Het lijkt zo wel een filosofische kwestie.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, het zegt in ieder geval wel iets. Het zou ook wel heel treurig zijn als dat niet zo was.

Mevrouw **Bergkamp**: De inspectie voert zelf geen onderzoek uit naar de treinen; dat zei u net. We hebben vanochtend met de heer Borger van de keuringsinstantie gesproken. Hij heeft ook niet alle afzonderlijke treinen gekeurd. Wie kijkt in dat proces nu wel naar alle afzonderlijke treinen?

Mevrouw **Thunnissen**: De fabrikant, naar ik hoop. Naar ik aanneem, zal degene die ermee wil gaan rijden daar ook wel iets mee doen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat als de certificeerder, de keuringsinstantie, het niet doet en de ILT dit als inspectie sowieso niet doet, de verantwoordelijkheid om naar de afzonderlijke treinen te kijken, bij de fabrikant en de vervoerder ligt.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, dat denk ik. Overigens zit de certificeerder ook in dat traject van typegoedkeuringen. Van hem kun je dus ook niet zeggen dat hij dat gewoon moet doen. Wij zitten met elkaar in de opvatting dat het zo het best is gewaarborgd.

Mevrouw **Bergkamp**: In het gesprek van vanochtend gaf de heer Borger de aanbeveling mee dat het wellicht toch wel verstandig is dat de keuringsinstantie naar de producten afzonderlijk kijkt. Dat kan ook, als je

kiest voor een bepaalde module. De wet- en regelgeving beperkt dus niet zozeer in die zin, dat voor zoiets niet meer kan worden gekozen. Maar we kunnen wel vaststellen dat u als inspectie wel heel afhankelijk bent van de informatie die u krijgt van de keuringsinstantie?

Mevrouw **Thunnissen**: Jazeker.

De **voorzitter**: Ik wil even blijven hangen bij uw mening over de informatie door de Staatssecretaris. U vindt dat de Staatssecretaris de Kamer goed heeft geïnformeerd, omdat zij heeft gezegd dat een vergunning alleen maar zegt dat er aan de basiseisen voor veiligheid is voldaan en deze niets zegt over de productiekwaliteit van iedere trein. Maar een certificaat wordt toch niet alleen maar afgegeven omdat dat leuk op papier staat? Er wordt toch ook middels audits gecontroleerd of het kwaliteitsmanagementsysteem daadwerkelijk wordt toegepast? Het is dus toch niet alleen maar een bevestiging op papier?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee. De certificeerder doet inderdaad al die audits; soms van het kwaliteitsmanagementsysteem, maar dat maakt eigenlijk verder niet uit, want de audittechnieken zijn overal natuurlijk gelijk. Daar kijkt hij naar en daaruit moet ook het vertrouwen blijken dat het goed loopt.

De **voorzitter**: Dan klopt het antwoord van de Staatssecretaris toch helemaal niet?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat zeg ik toch helemaal niet? Het klopte wel.

De **voorzitter**: U nuanceert het antwoord van de Staatssecretaris, maar als ik dat antwoord aan de Kamer lees, vind ik het helemaal niet kloppen. Het zegt wel heel veel.

Mevrouw **Thunnissen**: Dit snap ik niet.

De **voorzitter**: Wanneer je analyseert wat echt de bedoeling is, zie je dat een certificaat wordt afgegeven omdat een fabrikant een kwaliteitsmanagementsysteem heeft. In dat certificaat en in de audits wordt geborgd dat zo'n kwaliteitsmanagementsysteem daadwerkelijk wordt gebruikt; althans dat kunnen we daardoor zien. Dat er een certificaat wordt afgegeven omdat het wordt gebruikt, zou moeten bevestigen dat de verschillende treinen hetzelfde zijn en allemaal aan de eisen voldoen. Op die manier zegt het heel veel over de veiligheid.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, dat ben ik allemaal met u eens. Alleen sluit ik niet uit dat er fouten worden gemaakt.

De **voorzitter**: Dat is niet wat de Staatssecretaris aan de Kamer heeft geantwoord. We kijken er inderdaad vandaag weer naar. U kunt zeggen dat het misschien een beetje anders is, maar de Kamer stelde een vraag aan een Staatssecretaris en de Staatssecretaris werd mogelijk mede door de ILT geïnstrueerd om een bepaald antwoord te geven. Onze constatering is dat die zin niet klopte; althans dat kunnen wij dus nu zien. Certificering zegt wél iets over de productiekwaliteit, want het is daar een onderdeel van. Daarom is de verbazing ook zo groot.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Thunnissen, u gaf net aan dat voor de inspectie de informatie van de keuringsinstantie heel belangrijk is. U bent daarvan afhankelijk, omdat u de keuringen niet zelf doet. Nu heeft het ministerie een onderzoek uitgevoerd naar het toelatingsproces. De Staatssecretaris heeft de conclusies daarvan omarmd. Een van die conclusies was dat het toezicht van de ILT op de keuringsinstantie onvoldoende is geweest. We hebben het nu over de handhavingskant. Hoe komt het dat de inspectie te weinig toezicht heeft gehouden op Lloyd's?

Mevrouw **Thunnissen**: Wij hebben Lloyd's in die jaren niet geïnspecteerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Tussen 2005 en 2013.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik denk dat het 2010 is, maar dat maakt niet uit; we hebben het gewoon niet gedaan. Dat was inderdaad verkeerd. Daarna hebben we het hersteld. In hetzelfde rapport waar u net over sprak, staat ook dat dit geen invloed heeft gehad op de kwaliteit van de vergunningverlening. Dat lijkt me óók een constatering die we hier in het openbaar moeten doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens mij is dat rapport geheel openbaar, dus iedereen kan dat goed lezen. U geeft aan dat het toezicht op de keuringsinstantie onvoldoende is geweest. Net hadden we het erover dat de ILT van de informatie van Lloyd's afhankelijk is. Kunt u aangeven waarom dat toezicht onvoldoende is geweest? Had dat te maken met de bezetting?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee. Ik heb geprobeerd om te achterhalen waarom we daar in die jaren niet zijn geweest. Ik heb het nu nadrukkelijk over een bepaald aantal jaren; ik zeg dus niet dat dit nu nog zo is. Eigenlijk weet niemand waarom we dat niet hebben gedaan. Wat blijft staan, is dat we dat wel hadden moeten doen.

Mevrouw **Bergkamp**: In ieder geval is er in die periode waarover we het hebben, dus tussen 2013 en 2015, geen ...

Mevrouw **Thunnissen**: Over 2013 ben ik niet helemaal zeker. Volgens mij was dit tot 2010 en zijn we er vanaf 2011 wel degelijk geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens mij was het 2010. Er zijn handhavingsaudits geweest. Volgens mij was er een moment waarop er opnieuw wordt aangesteld ...

Mevrouw **Thunnissen**: In de erkenning. Als er een erkenning had moeten plaatsvinden, zouden we er zijn geweest. Dit gaat nu om handhavingsaudits.

Mevrouw **Bergkamp**: Het gaat om handhaving. U erkent dat u meer handhavingsaudits en meer toezicht op Lloyd's had moeten verrichten.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, we hadden daar in die jaren gewoon moeten komen, punt.

Mevrouw **Bergkamp**: En u weet niet waarom dat is gebeurd.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Een andere conclusie uit dat onderzoek is dat er weinig toezicht is geweest, met name met betrekking tot de onafhankelijkheid van Lloyd's. Vanochtend hebben we het daar ook over gehad. Het gaat hierbij om een vermenging van functies: Lloyd's Nederland en Lloyd's Europe zijn twee takken, maar de mensen van Lloyd's Nederland zijn in dienst van Lloyd's Europe; het is dus één bedrijf. Je kunt daardoor de schijn tegen krijgen; je kunt problemen krijgen met onafhankelijkheid, want mensen keuren werk waarover hun collega's hebben geadviseerd. Waarom heeft de inspectie, om dat te voorkomen, daar niet meer bovenop gezeten?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik weet niet of we er niet genoeg bovenop hebben gezeten. In mijn beleving was het persoonsniveau strikt gescheiden. Dat neemt niet weg dat wij dit aspect bij onze volgende inspectie van Lloyd's nog zwaarder zullen meenemen. Ik ben het namelijk met u eens dat dit niet kan; de schijn van verstrengeling mag al niet bestaan, laat staan een verstrengeling.

Mevrouw **Bergkamp**: Voor u is dit dus een belangrijk punt.

Mevrouw **Thunnissen**: Voor ons is dit een belangrijk punt. Misschien is het wel goed als we ons realiseren dat Horvat heeft gezegd dat het op de certificering door Lloyd's geen invloed heeft gehad.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het nu over onafhankelijkheid en te weinig toezicht op Lloyd's. Natuurlijk kunt juist ú die onafhankelijkheid regelen door ervoor te zorgen dat Lloyd's wordt geaccrediteerd door de Raad voor Accreditatie. Je kunt dat regelen door ervoor te zorgen dat Lloyd's ...

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar het is niet mijn taak om hen naar de RvA te sturen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat kan een eis worden.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik ken geen certificerende instelling die door de raad niet is toegelaten.

Mevrouw **Bergkamp**: Tot voor kort had de Raad voor Accreditatie er nog problemen mee om Lloyd's te accrediteren omdat die rolvermenging nog steeds bestond.

Mevrouw **Thunnissen**: Dat is dan toch goed?

Mevrouw **Bergkamp**: Weet u of dit inmiddels is opgelost?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat u meer boven op die onafhankelijkheid gaat zitten. Het rapport van de Staatssecretaris dateert van januari 2013. U bracht dit als een nieuw punt: u zou die onafhankelijkheid nu gaan oppakken.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, nee, we moeten daar altijd naar kijken. Maar gelet op wat ik over dit dossier heb meegekregen, zal ik daar wel extra aandacht voor vragen. Eerlijk gezegd vind ik dit ook een erg belangrijk punt.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij die vergunningverlening bent u afhankelijk van informatie van Lloyd's; dat hebben we net vastgesteld. Het toezicht op Lloyd's is onvoldoende geweest. Kunt u dan wel zeggen dat het oordeel objectief is geweest, dat het een goed oordeel is geweest? Als de inspectie afhankelijk was van informatie van een organisatie waarop onvoldoende toezicht is geweest, kan ze daar dan wel op bouwen?

Mevrouw **Thunnissen**: Omdat ik niet weet hoe dat proces verloopt – dat heb ik u net verteld – kan ik hier eigenlijk ook niet goed over oordelen.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet dus niet in hoeverre het heeft meegespeeld dat er te weinig toezicht is geweest.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, ik kan dat echt niet zeggen. Ik wil niet beschuldigen. Eigenlijk wil ik nooit een oordeel geven als ik de feiten niet ken.

Mevrouw **Bergkamp**: Heeft de inspectie zelf ooit gebruikgemaakt van advisering door Lloyd's?

Mevrouw **Thunnissen**: Nou, dat denk ik niet. Waarom en in welk kader zouden wij dat moeten doen?

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben informatie waaruit in ieder geval blijkt dat Lloyd's toch wel eens door de inspectie wordt ingeschakeld.

Mevrouw **Thunnissen**: Kunt u mij wellicht ook vertellen wanneer en waarvoor?

Mevrouw **Bergkamp**: In uw eindrapport over onderzoeksresultaten, procesoptimalisatie en vergunningsverlening – het is allemaal een beetje technisch – wordt gesteld: landen kunnen hun nationale eisen kwijt om met andere landen op één lijn te komen; hoe er wordt gewerkt is aan de national league of framework; het ligt bij juristen. Na een paar namen staat er: met behulp van Lloyd's hebben we hiervoor een project ingericht. Dit staat in het eindrapport over uw eigen verbeterplan.

Mevrouw **Thunnissen**: Oké, maar dat gaat over een framework. Dat kan ik me nog wel voorstellen.

Mevrouw **Bergkamp**: In een gespreksverslag hebben we kunnen vernemen dat een van de inspecteurs, die was betrokken bij de toelating, aangaf dat hij af en toe met Lloyd's samenwerkte. Ik denk dat dit al wat dichter in de buurt komt.

Mevrouw **Thunnissen**: Dit kan ik ook niet beoordelen. Maar dat wij kennis uit de markt halen bij het samenstellen van een framework, kan ik me goed voorstellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat vindt u niet verkeerd?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, dat vind ik niet verkeerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het volgens u oké als bij de toelating, in het vergunningsproces, wel de hulp van Lloyd's wordt ingezet?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat zou tamelijk bizar zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zou dus tamelijk bizar zijn. Ik vat dit onderdeel samen. U zegt dat de inspectie onvoldoende toezicht heeft gehouden op de keuringsinstantie ...

Mevrouw **Thunnissen**: Gedurende een aantal jaren.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, een aantal jaren. U zegt dat u daar zelf bezorgd over bent, dus u gaat dit oppakken. We hebben het ook gehad over de onafhankelijkheid: die is een zorgpunt en u gaat daar nog extra naar kijken. Of dat uiteindelijk bepalend is geweest voor de kwaliteit van de vergunningsaanvraag, omdat de inspectie zich baseert op informatie van de keuringsinstantie, kunt u niet zeggen; dat heeft zich aan uw waarneming onttrokken.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik kan daar niks van zeggen, maar Horvat heeft daarvan gezegd dat het geen invloed heeft gehad.

Mevrouw **Bergkamp**: Mij lijkt het dat u zelf ook wel dingen wilt vaststellen.

Mevrouw **Thunnissen**: Soms is het fijn als een derde er nog eens naar kijkt, onafhankelijk van de rest.

Mevrouw **Bergkamp**: U heeft daar dus zelf niet naar gekeken?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee.

De **voorzitter**: Soms is ook het fijn als een derde vragen stelt. De heer Elias heeft een vervolgvraag over dit onderdeel. Die verhouding tussen de ILT en de keuringsinstantie blijft toch complex.

De heer **Elias**: Ja, ik wil dat gewoon even kunnen snappen. Ik ga even terug naar het vorige punt. De inspectie voert tijdens het toelatingstraject geen fysieke inspecties uit van de treinen. De inspectie kijkt zelf dus niet naar de treinen. We hebben vandaag gehoord dat de keuringsinstantie ook niet elke trein keurt. Zo is de toetsing voor de vergunningsverlening toch eigenlijk een papieren werkelijkheid? Een trein wordt dan toch niet echt gekeurd of geïnspecteerd?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, je keurt een type goed. Dat is niet alleen het geval op het spoor; het gebeurt ook zo in de luchtvaart en de scheepvaart.

De heer **Elias**: Die onderzoeken wij nu niet. Wij onderzoeken nu de treinen.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar daarmee wilde ik alleen maar aangeven dat dit niet alleen maar een hersenspinsel is op het spoor, van de inspectie of in Nederland; het wordt veel breder zo gedaan. Daarom ook zijn er al die kwaliteitsmanagement- of veiligheidsmanagementsystemen: om te waarborgen dat als er ergens op die manier wordt gewerkt, dat ook elders het geval is. Daarom ook zijn daarbij die audits en de bevindingen belangrijk: we kunnen daardoor zien of dat ook lukt.

De heer **Elias**: Ik heb vanmorgen nog even in Van Dale nagekeken wat «inspectie» betekent: een activiteit waarmee de deugdelijkheid van constructies of werktuigen wordt beoordeeld. Dat is hier bij treinen niet gebeurd?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat is niet door ons gebeurd, vanwege de redenen die ik net noemde.

De heer **Elias**: En ook niet door de keuringsinstantie.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, ook niet daardoor. Maar ook daarvoor geldt de regelgeving; het moet een typegoedkeuring zijn, dus niet van alle legoblokjes erachter.

De heer **Elias**: Wat blijft er dan over van dat fenomeen «inspecteren»?

Mevrouw **Thunnissen**: Dit is ook een manier van inspecteren. Kijk, als het echt heel erg slecht was, zouden we in Europa allang zijn afgestraft; daar ben ik echt van overtuigd. Iedere trein in Europa zou dan uit veiligheids-overwegingen na twee maanden van het spoor zijn gehaald. Maar dat is niet het geval. Dit gaat ook over de veiligheidskant. Als een trein niet goed rijdt, wil dat niet zeggen dat hij onveilig is.

De **voorzitter**: Ik wil een ander onderwerp van vanochtend in herinnering roepen, namelijk dat dit een keuze is: het is een keuze van de fabrikant om niet iedere trein te laten keuren, maar alleen het systeem. Die keuze hebben we dus bij de fabrikant neergelegd.

Mevrouw **Thunnissen**: Die keuze hebben we bij de fabrikant neergelegd, maar dit wordt gesteund door de Europese regelgeving, die namelijk stelt dat het mogelijk is om een type goed te keuren.

De **voorzitter**: Dat is de werkelijkheid van nu. Wij onderzoeken en analyseren wat er mogelijk is gebeurd ...

Mevrouw **Thunnissen**: En wat je beter zou willen.

De **voorzitter**: Wij oordelen niet. Maar de constatering is dat de fabrikant uitmaakt, zelfs in dit geval bij een kleine hoeveelheid eenheden – terwijl dat ongebruikelijk is – of hij niet iedere trein keurt, maar alleen een type. Zoiets zou toch best bijzonder kunnen zijn. Gaat die fabrikant uiteindelijk de ruimte bieden om iedere trein te keuren, of alleen het prototype? Je zou immers denken dat een fabrikant een zekere invloed daarop heeft. U zou daar iets van kunnen vinden.

Mevrouw **Thunnissen**: Tja ... Het zal u verbazen, maar daar vind ik niets van.

De **voorzitter**: Oké, dat is ook een keuze.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is een vraag die mij nog een beetje bezighoudt. Als uit onderzoek blijkt dat er weinig toezicht is geweest op die keuringsinstantie en je als inspectie voor een heel groot gedeelte afhankelijk bent van de informatie daarvan, wat geeft dan het vertrouwen dat de informatie van die keuringsinstantie goed was?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik ga nog een keer zeggen dat ik nooit bij zo'n proces betrokken ben geweest, maar ik kan me dit als volgt voorstellen. Vóór het officiële stuk van de vergunningverlening, dus het inleveren van documenten, en voordat de teller van de termijn gaat lopen, is er een heel lange tijd waarin onze inspecteur met de mensen praat, vergaderingen bijwoont, zich dingen laat toelichten en vragen stelt als: denk je dat je dit gaat oplossen? Daar zit voor de inspecteur de ruimte om zijn vak uit te oefenen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap dat u dat zegt, maar net antwoordde u op deze vraag dat u dat eigenlijk niet weet, dat u dat proces niet kent.

Mevrouw **Thunnissen**: Daarom zeg ik ook dat ik aanneem dat het zo is. Ik ben er nooit bij geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: U kunt dit niet met zekerheid zeggen.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, maar ik denk dat het zo moet gaan en dat ik erop moet vertrouwen dat mijn inspecteur de dingen zo doet, zodat het laatste stuk – om in uw termen te blijven: dat «papieren» stuk – gewoon kan worden afgewikkeld.

De **voorzitter**: We pakken de draad weer op. Op enig moment informeert de inspectie de Minister. In dit geval heeft de inspectie de Minister ook geïnformeerd over de toelating van de trein. Wat is normaal de betrokkenheid van een bewindspersoon bij de toelating van een trein?

Mevrouw **Thunnissen**: Nou, geen. Als alles gewoon loopt, is die er niet. Dit ging eigenlijk ook niet zozeer over de toelating van de trein. Het ging erom, de bewindslieden te informeren over het feit dat de fabrikant een ATB, automatische treinbeïnvloeding, zoals u weet ...

De **voorzitter**: Ja, maar er luistert ook publiek, dus legt u dit goed uit.

Mevrouw **Thunnissen**: ... inbouwde. Er was dus geen ATB-Vv, dus de «verbeterde versie», op het spoor waar geen ander beveiligingssysteem als ERTMS was. Waar die afkorting voor staat, weet ik eerlijk gezegd niet.

De **voorzitter**: Het heeft in ieder geval te maken met beveiliging en contact met het spoor.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar er wordt ook een stukje over het conventionele spoor gereden. Maar goed, de bewindslieden worden geïnformeerd over de ATB. Dat is niet omdat wij dat hebben toegestaan, maar omdat de fabrikant zich beriep op het feit dat in de Nederlandse Spoorwegwet staat dat de ATB is vereist. U vraagt zich wellicht af waarom we in Nederland verder vrijwel overal rijden met de ATB-Vv? Welnu, dat komt doordat de Nederlandse vervoerders en beheerders zich verplicht hebben gevoeld om daaraan te voldoen. Daar was die nota voor. Er stond overigens ook in dat de HSA zich verplicht voelde om zo snel mogelijk de ATB-Vv te gaan inbouwen.

De **voorzitter**: Het was dus eigenlijk omdat er iets bijzonders aan de hand was: omdat er nog niet werd voldaan aan het gebruikelijke, extra verbeterde remsysteem?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, dat was het politieke punt. U weet natuurlijk als geen ander dat er in de Tweede Kamer vele debatten zijn gevoerd over de veiligheidssystemen.

De **voorzitter**: Ja, daar gaat het nog weleens over.

Mevrouw **Thunnissen**: Dat maakt het politiek gevoelig voor ons. In zo'n geval informeren wij. De waarschijnlijke datum van de vergunningverlening was vooral het aanloopje om dit te melden.

De **voorzitter**: Een Minister zei in een eerder verhoor tegen ons: ik wil me eigenlijk helemaal niet bemoeien met de inspectie. Ik zeg het nu in mijn eigen woorden, maar wat vindt u van die zienswijze?

Mevrouw **Thunnissen**: Die vind ik fijn.

De **voorzitter**: Waarom?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik denk dat inspecties zo onafhankelijk mogelijk van derden – waarmee ik de ondertoezichtstaanden bedoel – de politiek en de beleidsmakers moeten kunnen opereren. Zo worden wij niet beïnvloed door andere belangen dan die de wetgever ons heeft meegegeven.

De **voorzitter**: Wij hebben natuurlijk alle facetten kritisch bekeken, zo ook deze nota die naar de Minister is gegaan. Ons zijn een aantal dingen opgevallen. Zo is ons opgevallen dat de nota die naar de Minister is gegaan, pas later is herzien, maar dat was toen eigenlijk al te laat. Die nota is dus in concept naar de inspecteur gegaan; de inspecteur heeft er opmerkingen over gemaakt, maar de nota was toen al weg. Wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik weet dat niet eens. Ik weet dus ook niet of dat waar is. Ik heb alleen maar die ene nota getekend.

De **voorzitter**: Er staat nog iets bijzonders in. Degene die deze nota wilde becommentariëren had er nog een opmerking over, namelijk dat de vergunning pas zou worden gegeven als aan alle eisen was voldaan. In de nota staat echter dát aan alle eisen was voldaan. Dat is toch wat anders dan wat de inspecteur zelf had willen zeggen. Is dat niet bijzonder?

Mevrouw **Thunnissen**: Als u het zo zegt, is het misschien een halve waarheid. Maar met alle respect, ik bemoei me toch echt niet met deze dingen. Het zou ook heel raar zijn als ik me daarmee bemoeide.

De **voorzitter**: Ik snap dat u zich daar niet mee bemoeit; althans, ik hoor u zeggen dat u zich daar niet mee bemoeit. Wat wel opvallend is, is dat in het stuk van de inspecteur, degene die uiteindelijk zijn handtekening moet zetten, staat dat de vergunning zal worden verleend als aan alle eisen is voldaan, terwijl de Minister een brief onder ogen krijgt waarin staat dat de trein in juni wordt toegelaten. Dat is toch gek? De inspecteur had dat immers nog helemaal niet bedacht.

Mevrouw **Thunnissen**: Dat is hetzelfde als wanneer u wordt gevraagd: hoever ben je? U antwoordt: bijna klaar. Daarna wordt u weer gevraagd: wat is «bijna klaar»? En u antwoordt: een kwartiertje. En uiteindelijk wordt het een halfuur. Zo moet u dit zien. Volgens mij wist de inspecteur wel

degelijk dat andere mensen van mij, die deze nota's maken, dit zouden zeggen. Ik neem aan dat dit op basis van diens inschatting gebeurde, en in ieder geval niet die van die andere mensen. Zij weten daar namelijk helemaal niks van. Stafmensen bedenken zoiets niet, bijvoorbeeld dat ze zomaar ineens opschrijven dat een vergunning klaar moet zijn.

De **voorzitter**: De commissie slaat hierop aan en vindt dat ze dit hier in het midden moet leggen, omdat de inspecteur-generaal, dus niet de minste, de Minister als volgt informeert: de trein wordt half juni toegelaten. Ik zie dan voor me dat zo'n inspecteur braaf zijn werk zit te doen; hij moet nog een stapels dossiers door, maar hoort dan ineens dat zijn inspecteur-generaal al tegen de Minister heeft gezegd dat die trein wordt toegelaten. Als het een ijzerenheinig type is, zou hij denken: wat jeukt het me, wat kan mij het schelen, ik doe eerst mijn werk. Maar wat zou het risico zijn als zo iemand beïnvloedbaar is? Iedereen weet al dat de trein zal worden toegelaten, maar deze man moet zijn handtekening nog zetten.

Mevrouw **Thunnissen**: Laten we eerst weer even teruggaan. Volgens mij is het niet zo gegaan. Volgens mij is hij betrokken geweest bij het noemen van deze datum van half juni. U kunt dat straks aan hemzelf vragen.

De **voorzitter**: Dat niet, maar goed, dat terzijde.

Mevrouw **Thunnissen**: Laat ik dan zeggen: ik denk dat dit wel het geval is. De tweede veronderstelling is dat mijn inspecteur zich onder druk zou laten zetten door dit soort dingen. Ik kan u verzekeren dat ik er zo bijna geen een ken. Inspecteurs zijn van stevige makelij.

De **voorzitter**: Ik zie dat u voor uw troepen wilt staan. Dat is goed, dat beoordeel ik helemaal niet negatief. Ik constateer alleen dat aan de Minister wordt gezegd dat de vergunning wordt verleend, terwijl dit nog niet is bevestigd door degene die daar zijn handtekening nog voor moet zetten. Snapt u dat de commissie daar het hare van denkt?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik zei net: ik dénk dat hij betrokken is geweest bij de formulering van deze zin. Meer kan ik er niet over zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Een andere vraag over dit onderwerp. Waren alle stukken op basis waarvan de vergunning is verleend, aanwezig toen de Minister de brief kreeg?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik heb dit aan mijn inspecteur gevraagd, want ik beschik natuurlijk niet over die wetenschap. Hij zei me dat er één document ontbrak.

Mevrouw **Bergkamp**: Eén document ontbrak dus nog toen de Minister de brief ontving.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, toen de nota werd geschreven.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat er nog één document ontbrak toen de conceptnota werd geschreven.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja. Ik heb hem dat gevraagd en dat was zijn antwoord.

De voorzitter: In het begin van dit verhoor gaf u aan dat u de Minister informeert over bijzonderheden en risico's. U schetste het helder. Er was een afwijking met betrekking tot de veiligheid, want de verbeterde versie was er nog niet. Aan die eis was nog niet voldaan, en daarom informeerde u de Minister tussentijds. Maar als u het weet, als het allemaal zo gevoelig ligt, als iedereen op die trein zit te wachten en als het zo ingewikkeld is, waarom informeert u de Minister dan niet wat breder over wat er rond die trein speelt? Waarom alleen maar hierover? Het ging helemaal niet over de risico's met betrekking tot de kwaliteit en betrouwbaarheid van de Fyra. Waarom heeft u de Minister daar niet over geïnformeerd?

Mevrouw Thunnissen: Wij gaan niet over de betrouwbaarheid van de trein. Wij gingen ook al niet over de veiligheid; maar goed, dat terzijde.

De voorzitter: Dat heeft u duidelijk gemaakt.

Mevrouw Thunnissen: U moet het zich zo voorstellen. Als een bewindspersoon in ieder traject bij iedere handeling wordt meegenomen, heeft hij geen leven meer. Wij informeren hem dus alleen als er politieke of publiciteitsrisico's zijn. Het politieke risico bij de ATB, de ATB-Vv en het ERTMS was duidelijk: dat was een item met een permanent karakter. Daarom hebben we de bewindspersoon daarover geïnformeerd.

De voorzitter: U heeft de Minister niet verteld dat het u inmiddels bekend was dat het langer duurde, dat er aandachtspunten waren met betrekking tot de kwaliteit? U had niet het idee dat u de bewindspersoon daarover moest informeren?

Mevrouw Thunnissen: Nee, anders hadden we dat wel gedaan.

De voorzitter: In België moest de Fyra ook een vergunning krijgen. Het was bekend dat dat nog niet rond was. Waarom heeft u de Minister daar niet over geïnformeerd?

Mevrouw Thunnissen: Ik zou het antwoord echt niet weten. Ik denk dat we er niet eens zo naar hebben gekeken.

De voorzitter: Weet u hoe de Minister reageerde op de nota?

Mevrouw Thunnissen: Zoals ze overal op reageerde: kalm, rustig, met «dat is zo».

De voorzitter: In maart 2012 had de NS besloten dat de Benelux-trein vanaf 2012 niet meer zou rijden. De Fyra zou nog de enige trein zijn in de verbinding tussen Amsterdam en Brussel. Was de inspectie op de hoogte van de grote belangen die aan de Fyra werden gehecht?

Mevrouw Thunnissen: Ik was daarvan op de hoogte, want ik maakte deel uit van de bestuursraad. U kunt zich voorstellen dat men daar weleens over beleidsdossiers kwam te spreken. Ik weet niet of mijn medewerkers daarvan met die intensiteit op de hoogte waren.

De voorzitter: Uzelf was wel op de hoogte van de belangen die daaraan werden gehecht?

Mevrouw Thunnissen: Ja.

De **voorzitter**: Hebben die belangen een rol gespeeld bij de vergunning?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee.

De **voorzitter**: Helemaal niet, op geen enkele wijze?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee. Zeker niet bij mij en zeker niet bij mijn inspecteur. Het is ons werk om die zaken te bepalen. Daarom heb ik stevige inspecteurs, die zeggen: zo moet het gaan, belang of geen belang.

De **voorzitter**: De Minister van Infrastructuur en Milieu verleent de concessie voor de hsl. Zij wordt natuurlijk ook politiek aangesproken over het vervoer. Diezelfde Minister is echter verantwoordelijk voor de inspectie. Ziet u een risico in die beide rollen?

Mevrouw **Thunnissen**: Voor de Minister? Nee, niet als die onafhankelijkheid wordt gerespecteerd. Als de inspectie haar werk niet goed uitvoert, is zij daar verantwoordelijk voor. Als wij falen in ons functioneren, spreekt zij mij aan, en terecht. Dat geldt niet voor de inhoud. Ik zie daarom geen risico.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog een vraag over de informatie die er was toen de nota met het bericht dat de trein werd toegelaten, naar de Minister ging. Wij hebben dit opgezocht. Die nota was de 15de klaar. Zo'n nota gaat een heel proces door, met verschillende handtekeningen. Op die 15de ontbraken er nog een aantal belangrijke stukken. Het kan dus wel zijn dat er op de 20ste, toen de Minister die nota uiteindelijk ontving, nog maar één stuk ontbrak, maar op de 15de, toen die nota het handtekeningproces inging, ontbraken er nog een aantal stukken, terwijl in die nota al stond dat de vergunning werd afgegeven.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik moet eerlijk bekennen dat ik niet heb gekeken naar de datum. Ik weet dit dus gewoon echt niet. Het enige wat ik heb gehoord, is dat er één document nog niet was aangeleverd. En eerlijk gezegd vraag ik daar niet naar, of naar het moment.

Mevrouw **Bergkamp**: Toch is dit wel iets belangrijks. Er gaat een nota naar de Minister met berichten over de ATB en de beveiliging, maar ook over de toelating van de trein. En dat terwijl er, toen deze nota het handtekeningproces inging, echt belangrijke stukken ontbraken voor een überhaupt adequaat oordeel over de toelating van deze trein. Dat is wel merkwaardig.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik probeer te achterhalen waar u op aanstuurt. Ik zei net dat het ging over de ATB en de ATB-Vv. Die dienstmededeling, die wij zoals gezegd normaliter toch al niet doen, was meer het haakje dan het doel bij het informeren van de Minister.

Mevrouw **Bergkamp**: In de nota stond ook het bericht dat de trein zou worden toegelaten: half juni, zeg ik nu uit mijn hoofd. Dat is vreemd, omdat de inspecteur op de 15de nog bezig was met het verzamelen van zijn stukken, maar er toch een brief naar de Minister ging met de boodschap dat de trein zou worden toegelaten.

Mevrouw **Thunnissen**: Dit moet u maar aan hem vragen. Ik weet dat gewoon niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij gaan die vraag stellen aan de desbetreffende inspecteur.

De **voorzitter**: Wij gaan nu door naar het onderwerp «proefbedrijf»: een soort generale repetitie van de trein, nog even zonder mensen erin. Na de toelating van de Fyra voert HSA in het najaar van 2012 een integraal proefbedrijf uit, dus die generale repetitie zonder mensen, ter voorbereiding van de commerciële dienst met de Fyra. Wat is eigenlijk de rol van de inspectie daarbij?

Mevrouw **Thunnissen**: Onze handhavende inspecteurs komen dan in beeld. Zij gaan meerijden en kijken naar het proces: hoe start men 's morgens, hoe zijn de machinisten voorbereid, verrichten ze alle handelingen die zij moeten verrichten, hoe is het onderhoud geregeld? Dan zijn zij dus aan de beurt.

De **voorzitter**: Kijken de inspecteurs ook naar hoe het proefbedrijf verloopt? Wanneer vindt men dat het proefbedrijf klaar is?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat beoordeelt de vervoerder zelf. Als deze vindt dat hij voldoende zekerheid heeft, gaat hij de commerciële dienst runnen.

De **voorzitter**: Het is dus niet aan de inspectie om een oordeel te vellen over de vraag of er genoeg proefritten zonder mensen zijn gereden?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, niet over die proefritten. Maar als er een heleboel bevindingen zouden zijn van zaken die de inspecteurs echt nog niet klaar vinden, dan kan ik me voorstellen dat de vervoerder ervoor kiest om nog niet uit het proefbedrijf te stappen.

De **voorzitter**: Wat bedoelt u met «nog niet klaar»? Zijn dat veiligheidsissues?

Mevrouw **Thunnissen**: Nou ja, de issues waar wij op letten.

De **voorzitter**: Dat zijn toch veiligheidsissues?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, de veiligheid valt daaronder. Het gaat dan niet om andere dingen, zoals een niet-goede afwerking of zo.

De **voorzitter**: HSA en de Belgische spoorwegen besluiten in maart om per december 2012 met de trein te starten. Heeft de inspectie nog een rol gehad bij dat besluit van maart om in december te gaan starten?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, ik denk het niet. Ik denk niet dat dat aan ons is.

De **voorzitter**: Daar was dus geen bemoeienis mee?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat denk ik. Ik ben daar niet zeker van, maar ik denk het niet, want dit is natuurlijk de keuze van de vervoerder.

De **voorzitter**: Wij vragen dit, omdat er op dat gebied eerder iets is gebeurd: niet bij de Fyra, maar in 2006 bij de RandstadRail. De Fyra is namelijk niet de enige nieuwe trein die in dienst is genomen. Er is meer vervoer in dienst genomen, zoals de RandstadRail. Deze is na de indienstneming negen keer ontspoord. Er gingen toen diverse alarmbellen

af. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid heeft zich daar toen over gebogen. Een van de conclusies van de onderzoeksraad was dat het proefbedrijf te kort was geweest. Staatssecretaris Huizinga heeft de Kamer toen gemeld dat de inspectie bezig was met het opstellen van criteria voor de goedkeuring van de overgang van een proefbedrijf naar exploitatie; dus die van de generale repetitie naar het rijden met reizigers. Heeft de inspectie die criteria inmiddels opgesteld?

Mevrouw **Thunnissen**: Mijn antwoord is: ja, maar u moet dit niet verbinden aan de Fyra. Bij de RandstadRail ging het namelijk over lokaal spoor. De inspectie moest de criteria daarvoor bepalen en het proces daarvoor inrichten; daarvoor was niets voorgeschreven. In Europa is dat niet het geval: daar is zoiets voorgeschreven en dan kunnen wij niet zo veel doen; wij kunnen dan niet zomaar eigen eisen stellen. Wij zijn daar dan natuurlijk niet voor verantwoordelijk. Wat ik net vertelde, moeten we doen op de manier die ik vertelde. Maar bij de RandstadRail gold dat niet. Als het dus ooit weer iets op het niveau van lokaal spoor is, zouden we dat dus weer à la de RandstadRail moeten doen. Inmiddels staat dit wel in onze processen beschreven.

De **voorzitter**: Die criteria zijn dus inmiddels opgesteld. Mag ik zeggen dat men in de fase van de Fyra daar nog niet van heeft kunnen profiteren?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, dat was niet van toepassing.

De **voorzitter**: Überhaupt niet? Niemand kan daar dan zijn voordeel mee doen?

Mevrouw **Thunnissen**: Wel voor het lokale spoor.

De **voorzitter**: Niet op een hogesnelheidslijn, niet op het hoofdrailnet of anderszins?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, dat is een ander regime.

De **voorzitter**: Zouden hier lessen uit zijn te trekken? Als een vervoerder een vervoermiddel in dienst neemt, het vervoermiddel ontspoord en men zegt dat het proefbedrijf te kort was, dan zou er bijvoorbeeld extra kunnen worden gekeken naar hoe lang een proefbedrijf moet zijn en naar een eventuele rol van de inspectie daarbij.

Mevrouw **Thunnissen**: Of je iets aan de markt laat of door de overheid laat doen, is een kwestie van appreciatie. Daarbij gaat het om een overtuiging. Zo'n vraagstuk ligt bij de wetgever. In de voorbereiding van dergelijke wetgeving wordt daarover in de lidstaten het debat gevoerd. Als Nederland zoiets zou willen, zou het dit dus daar moeten neerleggen.

De **voorzitter**: U praat nu met een commissie die is samengesteld uit de medewetgever. Wat zegt u nu tegen ons, in dit verhoor? Moeten wij dit doen, moeten wij daar extra naar kijken, of niet? Ik vraag dit omdat het wel grappig, of liever bijzonder is dat er voor een proefbedrijf voor langzaam vervoer extra criteria zijn en dat er daarbij kritisch wordt gekeken, terwijl dat blijkbaar niet het geval is bij een hogesnelheidstrein, die aan heel ingewikkelde eisen moet voldoen voor de beveiliging van grensovergangen et cetera, waarbij allerlei bijzondere dingen aan de hand zijn. Vanochtend spraken we met iemand van de keuringsinstantie. Hij zei: sommige dingen zie je op dat moment niet; die zie je eigenlijk pas als je er

echt mee gaat rijden. In dat geval zou je het zwaartepunt van zoiets als een proefbedrijf toch juist bij de ILT moeten leggen?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja ... Nee ... Met «ja» bedoelde ik niet dat ik dat vind. Ik bedoelde wel te zeggen dat je hier niet in je eentje over gaat. Inmiddels moeten 28 lidstaten het ermee eens zijn. Er zijn heftige voorstanders van markt en van overheid. Zelf zitten we altijd in de tang tussen te weinig toezicht bij rampen en te veel toezicht in de rest van ons bestaan, administratievelastendossiers en regeldrukdoossiers. Dat is allemaal ten behoeve van een zo ruim mogelijke verantwoordelijkheid van bedrijven. Het zijn allemaal aspecten, en ik vind dat ik daar niks van mag vinden. De mensen die de wetgeving voorbereiden moeten daar iets van gaan vinden. Het gaat daarbij namelijk om een keuze.

De **voorzitter**: Het is wel interessant om te horen wat u, de inspecteur-generaal, daarvan vindt.

Mevrouw **Thunnissen**: Tja, ik kan misschien wel zeggen dat we iets meer naar het proefbedrijf moeten gaan kijken, maar het is niet aan mij of wij dat moeten zijn, de vervoerder of de certificeerder. Als er is proefgereden en de eerste de beste keer valt er eentje af, dan kan ik me uw ongerustheid wel voorstellen, maar u mag van mij niet verwachten dat ik in een rol stap die niet de mijne is.

De **voorzitter**: Ik dacht: ik vraag dit eens aan de inspecteur-generaal. Wij hebben de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid een belangrijke rol gegeven: reflecteren, met ons, op allerlei thema's. De raad heeft een helder rapport geschreven over toezicht: «Toezien op publieke belangen». De WRR schrijft: «Toezichthouders bevinden zich in een unieke positie om vroegtijdig problemen te signaleren of kansen te zien waarbij publieke belangen in het geding zijn. Een reflectieve toezichthouder signaleert, agendeert, deelt zijn kennis en koppelt actief terug naar politiek en bestuur.» Vindt u dat de inspectie als zodanig op dit dossier heeft gehandeld?

Mevrouw **Thunnissen**: Allereerst vind ik dat reflectie ook onze functie is. Wij geven de Minister en de Staatssecretaris een paar maal per jaar de zogeheten toezichtsignalen. Wij geven hun dus iets terug over wat wij van het beleid zien: regelgeving die volgens ons niet houdbaar is, regelgeving waarbij van zo veel fraude sprake is dat daar iets aan moet worden gedaan, dat type dingen. Wij vinden die reflectieve functie dus belangrijk. Wij hebben een dergelijke reflectieve functie bij het dossier-Fyra niet specifiek gevoeld; anders zouden wij wel een toezichtsignaal hebben uitgegeven.

De **voorzitter**: U bent bij die zaken betrokken. U krijgt daarbij allerlei signalen, bijvoorbeeld over grote problemen met betrekking tot de betrouwbaarheid van de trein. Er komt natuurlijk een moment waarop betrouwbaarheid overgaat in veiligheid. Als een trein om de vijf seconden stilstaat met mensen erin, kun je je op een bepaald moment afvragen of die situatie houdbaar is.

Mevrouw **Thunnissen**: Dat had gekund, maar misschien als hij lang genoeg had gereden?

De **voorzitter**: Hij reed al in het binnenland, hij reed al met een hoop problemen naar Brussel; dus in die fase. Wij komen daar nog over te spreken, maar eigenlijk vrij snel kwamen er allerlei signalen. Ik vroeg me af wanneer de inspectie zich er dan toe geroepen voelt om te acteren, hetzij in handhavende zin hetzij in vergunningverlenende zin.

Mevrouw **Thunnissen**: Als het, om het zo maar te zeggen, te erg wordt, en het in mijn domeinen begint, bij de inspecteurs en hun leidinggevenden, als zij vinden dat zaken een beetje te erg worden, gaan wij signalen geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog een vraag over het proefbedrijf en de RandstadRail. U hebt natuurlijk helemaal gelijk dat die regionaal was en dat daarvoor in vergelijking met de hogesnelheidslijn en -trein veel minder was bepaald, maar in de Europese wetgeving staat toch nergens wat je wel en niet met een proefbedrijf mag doen?

Mevrouw **Thunnissen**: Dat weet ik niet. Ik ben er niet zo een die iets gelijk als waarheid aanneemt als hij het van horen zeggen heeft, maar als u dat zegt, neem ik dat voor waar aan.

Mevrouw **Bergkamp**: Zoiets mag u van deze commissie wel verwachten.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik mag dat wel verwachten, want u heeft daar studie van gemaakt. Ik zeg: als we met z'n allen vinden dat dit een punt zou moeten zijn, moeten we dat in Europa zo gaan instellen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net tegen de voorzitter dat dit op Europees niveau moet worden gedaan, maar een land kan natuurlijk zelf de risico's rond een proefbedrijf wel regelen, bijvoorbeeld bij de RandstadRail.

Mevrouw **Thunnissen**: Als een lidstaat nationaal extra regels stelt, moet hij dat notificeren in Brussel. De andere lidstaten moeten daar dan commentaar op geven en hetzelfde vinden. Ook daarbij gaat het om een kwestie van appreciatie: wil je in je eigen land en aan je eigen vervoerders zwaardere eisen stellen dan de rest van Europa? Dat is een afweging.

Mevrouw **Bergkamp**: We hadden het net over de reflectieve taak van de inspectie. Een inspectie kan zoiets wel signaleren en zeggen: vanuit het oogpunt van veiligheid moeten we hier iets mee.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar kennelijk hebben we het niet belangrijk genoeg gevonden om dat te doen. Dat is mijn enige conclusie. Zo niet, dan was dit echt wel naar boven gekomen.

Mevrouw **Bergkamp**: In januari 2015 doet uw inspectie iets samen met andere rijksinspecties: u stuurt een signaal naar het kabinet over de relatie tussen certificering en toelating. De inspecties stellen dat certificering het toezicht niet kan vervangen en dat certificerende instellingen niet moeten worden gezien als uitvoeringskantoren van de inspectie; je mag daar dus meer van verwachten. Laten we dat signaal eens naast de Fyra-zaak leggen.

Mevrouw **Thunnissen**: Wij hebben dat rapport met z'n drieën opgesteld. Daarmee beoogden wij aan te geven dat wij in onze toezichtfunctie wel wilden steunen op de certificering die door de markt gebeurt, want dat zou lekker efficiënt zijn – en wij zijn altijd op zoek naar hoe het beter kan –

maar dat er dan wel een aantal punten overblijft. Dat ging niet over het vergunningverlenende stuk, maar over de manier waarop wij de certificaten meer bij ons toezicht zouden kunnen betrekken.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik weet niet of ik u helemaal goed begrijp. Er komt een signaal van meerdere rijksinspecties, ook van uw inspectie. U zegt dat een keuringsinstantie niet een uitvoeringskantoor van een inspectie moet zijn. Geldt uw advies aan de Minister ook voor de Fyra, of niet?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee. Dat advies ging niet over vergunningverlening, maar over ...

Mevrouw **Bergkamp**: Toelating, zo zegt u.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, daarover ook niet. Bedrijven laten zich certificeren op verschillende gebieden: arbo enzovoorts, je kunt het zo gek niet noemen. Bij certificering zijn ze geen NoBo, maar zijn ze gewoon certificerende instellingen. Daar ging dat verhaal over. Wij vinden dat certificerende instellingen in sommige gevallen, nadat zij eenmaal een certificaat hebben afgegeven, onvoldoende toezicht houden of niet genoeg optreden. Dit gaat dus soms op; het is geen algemene waarheid. Maar bij die vergunningverlening wordt een product gecertificeerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Het advies dat u hebt gegeven, ging dus niet over de toelating van de Fyra.

Mevrouw **Thunnissen**: Inderdaad.

Mevrouw **Bergkamp**: Je zou echter ook als volgt kunnen denken: een inspectie is heel afhankelijk van de informatie die zij krijgt van de keuringsinstantie, dus ze zou daar misschien wat meer invloed op willen hebben, zodat de keuringsinstantie iets meer doet wat zij wil, of juist niet.

Mevrouw **Thunnissen**: Het is goed dat u dit verband legt, want dat rapport, dat wij met z'n drieën hebben gemaakt, was voor mij de aanleiding om bepaalde zaken intern iets anders te gaan doen dan tot nu toe. Er bestaan namelijk vele mythes en onderbuikgevoelens met betrekking tot certificerende instellingen.

Mevrouw **Bergkamp**: U brengt dit wel als een cliffhanger; waar u nu mee gaat komen, lijkt echt een verrassing. Gaat het over het verbeterplan? Neemt u ons nu ook even mee in uw verhaal?

Mevrouw **Thunnissen**: Mag ik doorgaan of niet?

Mevrouw **Bergkamp**: Ik zoek even naar waar in het verhaal u precies zit. Wij hebben het nu over de brief. Ik vroeg u wat u daar verder mee heeft gedaan. U zei dat die geen betrekking had op het Fyra-project, maar wel op iets anders. Dat gaat u ons nu vertellen?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar ik kom in het verhaal ook nog even terug op de vergunningverlening. Daar bent u natuurlijk in geïnteresseerd, maar ik moet daarvoor wel even het hele verhaal vertellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij luisteren.

Mevrouw **Thunnissen**: We hebben intern bekeken in welke rollen alle certificerende instellingen zitten. Soms moeten we ze erkennen, soms niet. Soms werken ze in mandaat voor ons; dan heten ze ineens klassenbureaus, zoals in de scheepvaart, en dan kunnen wij niet bestuurlijk optreden, maar moeten we – om het zo maar te zeggen – aan contractbeheer doen. Hoeveel van die certificerende instellingen zitten er in onze omgeving, en gaan wij daar allemaal apart langs? Lloyd's kan immers best ook een bodemcertificeringspoot hebben, een scheepvaartpoot en weet ik wat voor poten. Wij wilden eindelijk eens hom of kuit hebben over al die mythen en gevoelens over certificeerders, die zomaar wat zouden doen; zoals toen met dat mandarijnennetje, op de televisie. Wij hebben daarom een plan gemaakt: in de eerstkomende vijf jaar zullen wij al onze certificerende instellingen gaan bezoeken; en alleen de onze, want ik ben bijvoorbeeld niet van de voedselveiligheid. Wij gaan ze allemaal breed, integraal en geïntegreerd inspecteren, en kijken dus niet alleen naar het bodemstuk; als de instelling ook voor het spoor is, gaan we dus ook naar het spoor kijken. Daarna vormen wij ons er een oordeel over. Daar zit dan vanzelf het vergunningverlening- en certificeringsstuk in.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik onderbreek u even. U had het over «onderbuikgevoelens» en beelden. Het had dus niets te maken met twijfels die de inspectie zelf had over de kwaliteit van de keuringsinstanties?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee. Ik kan er slecht tegen als er maar wat wordt geroepen. Soms zit er wel wat onder, maar mijn vak is inspecteur: feiten vaststellen en dan pas oordelen zoeken. Ik wil dat hierbij ook graag doen. Het zijn er wel een heleboel, dus we gaan hier vijf jaar over doen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat u ze allemaal onder de loep gaat nemen. U wilt zelf vaststellen hoe het ermee staat.

Mevrouw **Thunnissen**: Echt allemaal. En daar gebruik ik echt alles bij: ook de beelden van certificeerders die zelf uitleggen hoe zij hun dingen doen, die ik interessant vind.

Mevrouw **Bergkamp**: Nu even een bruggetje naar mijn vraag over die brief. Het had daar wel mee te maken. Dit was voor u het haakje?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja. Toen we die brief aan het schrijven waren, dacht ik werkelijk: dit moeten we écht eens goed gaan vaststellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wordt daarbij ook bekeken of de keuringsinstanties een goed zicht hebben op de praktijk? De vraag of men wel weet wat er speelt, was immers ook een onderdeel van de brief.

Mevrouw **Thunnissen**: We gaan echt flink kijken, om het maar zo te zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Er wordt ook gesproken van kritische reality checks, die de rijkstoezichthouders nodig zouden hebben om iedereen scherp te houden. Die zijn daar ook onderdeel van?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik weet niet precies wat er in de brief over die reality checks staat, maar die reality checks doen wij zelf. Daar zijn wij namelijk voor. Als ik iets aan een andere partij overlaat, moet ik zo nu en dan een reality check doen.

Mevrouw **Bergkamp**: In die brief staat ook dat de inspecties concluderen dat kritische reality checks door de rijkstoezichthouders nodig zijn om iedereen scherp te houden.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Eigenlijk zegt u dat die brief, die uw inspectie samen met andere inspecties stuurde in januari 2015, de aanleiding is geweest om alle keuringsinstanties waarvoor u verantwoordelijk bent, onder de loep te nemen om te bekijken of ze voldoen en zicht hebben op de praktijk; en dit alles om ze aan te scherpen, om te constateren wat er waar is en niet waar van de bestaande beelden en de onderbuikgevoelens, waar u zo'n hekel aan zegt te hebben?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja. En pas dan zijn we toe aan uw oervraag: wat vindt u van dat certificeringsstelsel?

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u dat niet wat laat?

Mevrouw **Thunnissen**: Tja, «laat». Soms word je door iets gealerteerd en in dit geval was het dit.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was de grootste trigger? In feite zegt u dat een aantal inspecties een brief hebben gestuurd. Ik vroeg of het nu niet wat laat is om alle keuringsinstanties onder de loep te nemen. U antwoordde dat je soms door iets wordt getriggerd. Waardoor werd u getriggerd, waardoor u dit nu zo wilde oppakken?

Mevrouw **Thunnissen**: Door het feit dat we soms alleen maar beelden hebben in plaats van feiten.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u daar wat voorbeelden van noemen?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee. Ik bedoel, we zitten dan met z'n allen, met al die inspecteurs, met elkaar te praten in een zaaltje. Die inspecteurs roepen dan iets, waarop ik vraag hoe ze dat hebben vastgesteld. Zo gaat dat.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent dus zelf wel een beetje ongerust geworden door die beelden.

Mevrouw **Thunnissen**: Ik ben niet zozeer ongerust; ik wil het weten.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de feiten.

Mevrouw **Thunnissen**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het net gehad over het onderzoek naar de vergunningverlening. Het ministerie had dat onderzoek uitgevoerd en het zogenaamde Horvatrapport opgesteld. De inspectie heeft naar aanleiding daarvan een plan van aanpak opgesteld. Dat onderzoek was in januari 2014 klaar. Een jaar later, in januari 2015, was er een rapportage gepland met verbetermaatregelen. Wij hebben begrepen dat dat verbeterplan pas eind mei 2015 is verschenen. Wij hebben dat toen ook ontvangen. Dat is dus tweeënhalf jaar later dan het Horvatrapport, en ook verlaat. Waarom heeft dat zo lang geduurd? Waarom kwam u tweeënhalf jaar na het Horvatrapport met een aantal verbetermaatregelen?

Mevrouw **Thunnissen**: Het verbeterplan voor het rail- en wegvervoer ging niet alleen over Horvat, maar ook over een aantal interne audits die zij voor zichzelf hadden gedaan van het vergunningverleningsproces. Je bent wel even bezig met maatregelen nemen en deze implementeren. Het was dus veel breder.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was dus een veel breder onderzoek dan het Horvatonderzoek alleen; dat was de reden. Over waarom het langer heeft geduurd, stelt uzelf in die notitie dat er sprake is geweest van een cultuurverandering.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, het gaat er daarbij om dat het nog lang zal duren. Volgens mij staat dat er. Als je een cultuur wilt waarin iemand tegen zijn vergunningverlenende inspecteur zegt dat de doorlooptijd ook een kwaliteitscriterium is – het is niet zozeer aan ons, maar degene die de vergunning vraagt, zit er wel op te wachten – dan moet je daar een poosje aan werken.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus voordat die verbeteringen zijn gerealiseerd ...

Mevrouw **Thunnissen**: Deze intrinsiek hebt verinnerlijkt, om het maar heel deftig te zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Een van de maatregelen is dat er een nieuwe procedure is voor de toelating van treinen. In het verbeterplan staat dat er in die nieuwe procedure geen risicoanalyse meer wordt uitgevoerd, en dat er volledig wordt vertrouwd op het oordeel van de keuringsinstantie. Er worden verder alleen nog formele instrumenten gebruikt, en er worden geen formele interventies meer gedaan. Het lijkt erop dat de inspectie ten aanzien van het Fyra-project minder gaat doen; in ieder geval niet méér. Kunt u die nieuwe procedures voor ons toelichten?

Mevrouw **Thunnissen**: Er is hiermee beoogd om eventuele neigingen om in het proces te adviseren, uit te roeien. Eerlijk gezegd weet ik niet of dit bij de Fyra is gebeurd, maar gelet op de betreffende inspecteur, denk ik van niet. Inspecteurs hadden weleens de neiging om te zeggen: als je dit zo doet, vinden wij het wel goed. Wij vinden dat niet onze rol; wij zijn geen adviseur, maar vergunningverlener of toezichthouder. Dat hebben wij hiermee beoogd te verminderen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat de inspectie die verbetering heeft voorgesteld, kijkend naar de toelating van de Fyra. Op basis van het rapport-Horvat zegt u: wat er nieuw aan is, is dat wij niet meer gaan adviseren. U wilt niet meer in de rol van adviseur komen.

Mevrouw **Thunnissen**: Nee, nu zeggen wij in ieder geval hardop dat wij dat niet willen. Wij vonden dat al eerder, maar wij vonden dat we dat ook goed moesten vastleggen. Een van de zaken in het Horvatrapport was dat wij wel heel veel dingen vinden en doen, maar ze niet opschrijven.

Mevrouw **Bergkamp**: In uw verbeterplan staat bijvoorbeeld niet dat de ILT de inhoudelijke toets nog uitgebreider kan doen, dat ze wat meer informatie kan bekijken, dat ze de documentatie diepgaander bekijkt, aanvullende documentatie vraagt, de keuringsinstantie kritischer bevraagt, misschien wat meer informele druk uitoefent, of iets over een wat meer signalerende rol voor de Minister. Dat staat er allemaal niet in die verbeterde aanpak. Het enige wat u aangeeft is wat u ervan heeft

geleerd, namelijk dat u in ieder geval niet in die adviserende rol moet komen. Het lijkt er zo op dat de inspectie op basis van het Fyra-project minder gaat doen in plaats van meer.

Mevrouw **Thunnissen**: Eerlijk gezegd kan ik u niet volgen. Mijn inspecteur, die de vergunning uiteindelijk heeft verleend, heeft volgens mij niet in die adviesrol gezeten. Uw appreciatie dat het meer of minder zou zijn geworden, heb ik helemaal niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Laat ik een voorbeeld geven. In het Horvatrapport staat dat de onderliggende stukken ter onderbouwing van de keuringsinstantie niet zijn opgevraagd. Er is een aantal extra stukken opgevraagd, maar dat is niet gebeurd voor de onderliggende stukken, zoals de onderbouwing van de certificaten, het bekijken van audits. Ik kan me voorstellen dat het een verbetering kan zijn als er niet meer alleen wordt gekeken naar de standaardstukken die worden verkregen, maar ook naar de onderbouwing daarvan.

Mevrouw **Thunnissen**: Wanneer er moet worden gevraagd om een nadere onderbouwing en wanneer niet, vind ik nu echt behoren tot het vakmanschap van onze inspecteur.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei zelfs een paar keer over het Horvatrapport dat u het fijn vindt dat een externe partij onderzoek heeft gedaan. Nu is dit een aanbeveling uit het rapport; daarin wordt geconstateerd dat er te weinig onderbouwde stukken zijn bekeken. Je kunt misschien stellen dat dit een verbeterpunt voor de inspectie zou kunnen zijn.

Mevrouw **Thunnissen**: Deze beschrijving van Horvat heb ikzelf niet ervaren als een verbeterpunt, maar als een constatering.

Mevrouw **Bergkamp**: Er staat als constatering dat de onderbouwing van de formele stukken niet is bekeken. U vond dat geen signaal voor uzelf om de onderbouwing wat meer te bestuderen? Zo heeft u dit in ieder geval niet geïnterpreteerd?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik heb het niet zo geïnterpreteerd. Ik blijf echt oprecht vinden dat het het vakmanschap van mijn inspecteurs is om te bepalen wat zij nader opvragen en wat niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit punt samen. Er is een plan gemaakt met verbetermaatregelen. U heeft aangegeven dat het even duurt voordat alles is geïnternaliseerd, omdat het ook gaat om een cultuurverandering. U geeft aan dat u in de nieuwe procedure voor de toelating van treinen wat scherper met die adviesrol wilt omgaan: inspecteurs moeten niet terechtkomen in de rol van adviseur. U geeft verder aan dat u van de desbetreffende inspecteur niet verwacht dat hij dat heeft gedaan, maar de procedure wordt wel zodanig aangepast dat een en ander wat scherper wordt. Verder wilt u, met een blik op de Fyra, geen andere zaken veranderen bij de toelating van de treinen.

Mevrouw **Thunnissen**: Ter aanvulling: het was niet alleen een verbeterrapportage met betrekking tot de conclusies van Horvat, maar ook met betrekking tot een aantal andere zaken waar we zelf naar hadden gekeken.

Mevrouw **Bergkamp**: Goed dat u dat aanvulde.

De **voorzitter**: Zijn er nog andere lessen die de inspectie trekt uit het Fyra-dossier, andere punten die naar uw oordeel onvoldoende aan de orde zijn geweest, maar waar wij wel mee verder zouden moeten gaan?

Mevrouw **Thunnissen**: Wij hebben hiervan geleerd dat ook wij dingen goed moeten vastleggen; dat zou bijvoorbeeld een bevinding van een certificeerder van ons kwaliteitsmanagementsysteem kunnen zijn. Wij zijn op dat gebied veel scherper geworden. Horvat was daar ook duidelijk over. Het onderzoek van uw commissie naar de gehele context sterkt mij in de gedachte dat wij met betrekking tot de certificerende instellingen nu eens echt de feiten boven water moeten krijgen: hoe is het daar nou echt?

De **voorzitter**: Ziet u voor zichzelf een aanvullende rol in zo'n proefbedrijf? Wij hadden het daar zo-even over. U bekijkt bijvoorbeeld alle aspecten die de keuringsinstantie niet heeft gezien, terwijl de inspectie op basis daarvan wel een vergunning dient te verlenen. Ziet u voor zichzelf de rol om daarbij nog iets naar boven te halen?

Mevrouw **Thunnissen**: Ik kan me voorstellen dat we een oordeel geven over, om het zo maar te zeggen, het einde van een proefbedrijf. Ik heb er geen oordeel over of je dat door de markt of door de overheid moet laten doen; of door de vervoerder zelf, want er zijn natuurlijk meer smaken.

De **voorzitter**: In het rapport over de verbeteringen wordt op een aantal punten verwezen naar doelmatigheidswinst. Het lijkt erop dat de nieuwe werkwijze van de inspectie of de aanbevelingen die zijn opgepakt, ook voortkomen uit de wens dat het allemaal wat doelmatiger moet, en misschien zelfs wat goedkoper. Herkent u dat?

Mevrouw **Thunnissen**: Ja, maar dat gaat niet over Horvat. Dat gaat over die drie andere audits, zoals over de inrichting van ons proces van vergunningverlening. Wij deden bijvoorbeeld een heleboel dingen steeds achter elkaar, terwijl het een organisatieprincipe is dat dingen ook parallel kunnen worden gedaan. Ook deden wij bepaalde zaken weleens op een bepaalde manier, in de veronderstelling dat partijen er anders wel tegen in bezwaar zouden komen. Zo'n houding is natuurlijk niet echt efficiënt; je kunt iets beter in één keer goed doen, in plaats van in twee keer. Om dat type dingen ging het. Ze waren echter allemaal intern, niet met Horvat.

De **voorzitter**: Wij komen tot een afronding. Onze vraag over onregelmatigheden stellen we natuurlijk ook aan de inspectie; als er immers iemand is die moet opletten of er zaken misgaan, is dat de inspectie wel. Zijn u in de periode waarin u op uw wijze bij dit dossier was betrokken, signalen bekend geworden over onregelmatigheden of zaken die anderszins niet door de beugel konden?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee.

De **voorzitter**: In het geheel niet?

Mevrouw **Thunnissen**: Nee.

De **voorzitter**: Oké. Ik sluit hiermee dit verhoor. Ik bericht aan iedereen die heeft meegeluisterd dat het volgende verhoor een kwartier later zal beginnen.

Sluiting: 14.12 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 3 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Van Herwaarden (inspecteur vergunningverlening Inspectie Leefomgeving en Transport), die wordt bijgestaan door de heer Hoekstra.

Aanvang: 14.48 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 Israel, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer Van Herwaarden de eed af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Van Herwaarden. U bent werkzaam bij de Inspectie Leefomgeving en Transport, de ILT, als inspecteur vergunningverlening. Wij zullen proberen onszelf eraan te houden om te spreken over «de inspectie», omdat dat voor het publiek een wat bekendere term is.

Vanaf mei 2011 hield u zich bezig met de V250-trein, die we de Fyra zijn gaan noemen. In juli 2012 hebt u de Fyra op het Nederlandse spoor toegelaten door het afgeven van een vergunning voor de trein. In dit verhoor hebben wij vragen aan u over het verlenen van die vergunning voor de Fyra, waarbij wij ook iets breder willen kijken naar certificering en toelating.

Het is misschien ook goed om even terug te kijken naar het verhoor dat wij net hebben gevoerd met de inspecteur-generaal. Hebt u het verhoor hiervoor gevolgd?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, toen was ik aan het reizen.

De **voorzitter**: U was aan het reizen. Het is misschien aardig om te beginnen met op te merken dat de inspecteur-generaal heel duidelijk heeft aangegeven dat zij vanuit haar rol meer over beleid in het algemeen gaat en dat zij eigenlijk alles doorgemandateerd heeft aan haar inspecteurs. Daar ligt alle kracht, alle kennis en alle ervaring; daar is zij duidelijk over geweest. Het is misschien goed om dat in ieder geval even te memoreren. Dat maakt dus ook dat u heel veel punten voor ons kunt invullen die zij heeft verwezen naar u.

De heer **Van Herwaarden**: Ik ga mijn best doen.

De **voorzitter**: U werkt al heel erg lang bij de inspectie, maar voornamelijk op het gebied van de infrastructuur. Hadden wij dat goed begrepen?

De heer **Van Herwaarden**: Inderdaad, ik werk al lang bij het spoor, 25 jaar. Ik heb onder andere de vrijgave van de Betuweroute gedaan. Dat is infrastructuur, dat klopt. Ik ben bijvoorbeeld ook een aantal jaren keurder geweest, een collega van de heer Jonkers, die u hebt gesproken. Mijn achtergrond is ingenieur werktuigbouwkunde. Ik heb diverse landelijke projecten gedaan, inderdaad ook infrastructuur en uiteindelijk weer materieel.

De **voorzitter**: Dus u hebt ook ervaring met de vergunningverlening voor materieel?

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

De **voorzitter**: Europese wet- en regelgeving schrijft voor dat de inspectie voor de vergunningverlening zelf geen technisch onderzoek mag doen. De inspectie moet haar besluiten baseren op onderzoek dat is gedaan door de keuringsinstantie. Controleert de inspectie bij een aanvraag zelf ook inhoudelijk of de keuringsinstantie een juiste beoordeling heeft gemaakt? Of gaat de inspectie in principe uit van vertrouwen in de keuringsinstantie?

De heer **Van Herwaarden**: Vertrouwen is uitgangspunt voor onze gehele inspectiedienst, maar voor vergunningverlening is juist wel weer veel wet- en regelgeving aanwezig. Dan toets ik – dat is mijn rol – of wordt voldaan aan die wet- en regelgeving. Daarbij is vertrouwen het uitgangspunt, maar mijn taak is het doen van een zogenaamde plausibiliteitscheck. Ik krijg heel veel informatie, heel veel documenten. Die ga ik beoordelen op inhoud, juistheid en correctheid. Als ik daarop dieper wil doorgaan, dan stel ik er vragen over. Ik check ook het proces en ik check of de juiste aandacht is gegeven aan risico's, als die aan de orde zijn. Die waren er ook in dit project, bijvoorbeeld ERTMS.

De **voorzitter**: Met de wet- en regelgeving in gedachten en het «vertrouwen, tenzij» kijkt u of het hele proces goed is gegaan. U ziet daarin zelf enige beoordelingsruimte: wat vind ik van het totale dossier dat voor mij ligt? Maar u hebt niet zelf naar de trein gekeken?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, er is niet de noodzaak – ik mag het wel – niet de verplichting om dat te doen.

De **voorzitter**: Is er een meerwaarde om het te doen?

De heer **Van Herwaarden**: Dat bepaalde ik ter plekke. Bij de V250 heb ik dat niet specifiek hoeven doen.

De **voorzitter**: Dus u had niet het idee dat u daarin beperkt was? U had de trein zelf kunnen inspecteren, maar u hebt ervoor gekozen om dat niet te doen?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, exact.

De **voorzitter**: Hoe kan de inspectie nagaan of een keuringsinstantie de juiste beoordeling heeft gemaakt, wanneer er zelf geen technisch onderzoek wordt gedaan? Kunt u dat duidelijk maken?

De heer **Van Herwaarden**: Wat sowieso belangrijk is en waar u in uw inleiding mee begon: ik ben het eens met onze inspecteur-generaal dat vakmanschap bij ons uitgangspunt is. In april 2011 werd ik door mijn toenmalige leidinggevende gevraagd: wil jij het stokje overnemen in het kader van de V250 nu er een belangrijke fase optreedt in die vergunningverlening, de eindfase tot het moment waarop het daadwerkelijk tot een vergunning moet komen? Natuurlijk was bekend dat ik werktuigbouwkundige ben met een redelijk brede staat van dienst. Je moet inhoudelijke competentie hebben om dit werk van inspecteur te kunnen doen. Je moet de juiste vragen kunnen stellen, de wet- en regelgeving kennen en feeling

hebben: waar zitten risico's in het hele railverkeersysteem en hoe is dat gelinkt aan het product dat hier voorligt? Dat kon ik wel aardig, denk ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment neemt u het werk over van uw collega die al allerlei activiteiten heeft gedaan ter voorbereiding van de vergunningverlening. Hoe liep die overdracht? Wat gaf uw collega u mee over deze vergunning, over de Fyra?

De heer **Van Herwaarden**: Het klopt dat we in april 2011, overigens met alle betrokken partijen, pressurecookersessies hebben georganiseerd. Die waren geïnitieerd vanuit onze dienst, omdat alle klokken weer eens gelijkgesteld moesten worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag gaat over de collegiale overdracht.

De heer **Van Herwaarden**: Er zou wat vers bloed in het traject komen en dat was ik. We hebben een overdrachtmoment gehad, maar dat ging over alle materieel van HSA. Dat speelde eigenlijk over het hele HSA-pakket, inclusief Thalys en ICE.

Mevrouw **Bergkamp**: Begrijp ik het goed dat in de overdracht van uw collega, toen u de verantwoordelijkheid overnam voor de vergunningverlening voor de Fyra, er niet inhoudelijk over de Fyra is gesproken?

De heer **Van Herwaarden**: Nee. Ik kreeg toen vooral procespunten aangereikt – daar zaten we middenin – om goede afspraken te gaan maken. Het toetskader was toch nog steeds niet helder. Dat hebben we moeten vaststellen. De rolvastheid van iedereen hebben we toen benadrukt. Maar technisch-inhoudelijke issues speelden toen nog niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Of waarschuwingen: let daar- en daarop?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de overdracht was vooral procesmatig, niet inhoudelijk.
Nog even voor de zekerheid. Had u voordat u van start ging met de vergunningverlening voor de Fyra ervaring met het toelaten van treinen of niet?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, niet sec met een nieuwe trein, want die kopen we niet zo heel vaak in Nederland.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u had wel ervaring met het toelaten van treinen?

De heer **Van Herwaarden**: Bij de inspectiedienst eigenlijk nog niet zo heel veel daarvoor. Ik kende wel de algemene processen. Ik was op dat moment ook coördinator International Affairs voor ons domein Rail, dus ik was wel goed bekend met de TSI's en aanbevelingen over hoe je materieel moet immatriculeren of tot een vergunning moet komen, niet alleen in één lidstaat, maar ook met elkaar in Europa.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u had met name veel kennis over de wet- en regelgeving en de technische specificaties interoperabiliteit, maar dit was eigenlijk de eerste trein die u toeliet?

De heer **Van Herwaarden**: Dit was voor mij het eerste grote nieuwbouwproject sinds lange tijd, behalve dan de periode dat ik zelf keurder was ...

Mevrouw **Bergkamp**: De infrastructuur?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, bij de Nederlandse Spoorwegen. Toen heb ik zelf in een fabriek gestaan van Alstom Belfort.

Mevrouw **Bergkamp**: Het antwoord is helder.

Wij bespraken hiervoor met mevrouw Thunnissen: mag je nu zelf als ILT onder die trein kijken, dus een inspectie uitvoeren? Zij zei: zoals ik de wet interpreteer eigenlijk niet. U geeft aan: eigenlijk mag dat.

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt. Ik had dat gemogen en ik had dat ook gedaan, als ik daartoe aanleiding had gevonden. Dan had ik die ruimte benut om dat met mijn eigen ogen desnoods te willen zien, als ik ergens aan twijfelde. Maar er waren in mei 2012 nog twaalf technische onderwerpen waarover ik voortdurend in gesprek was met het project ...

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt nooit de behoefte om als inspectie onder die trein te kijken in dit hele project?

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt.

De **voorzitter**: Ik heb nog een algemene vraag. We zoomen er nog op in. Kan een reiziger er in algemene zin van uitgaan dat een trein die gecertificeerd is ook veilig is?

De heer **Van Herwaarden**: Ik denk het wel. De certificatie is uiteindelijk gebaseerd op TSI's. We hebben al diverse keren gesproken, naast veiligheidsrichtlijnen, over de interoperabiliteitsrichtlijn. Het is belangrijk in Europa dat als er een trein naar jouw land komt – wat is dat voor een trein? – er een bepaald minimumniveau van veiligheid, interoperabiliteit en betrouwbaarheid is afgesproken. Dat is gedefinieerd middels die TSI's. Dat is ook typisch de taak die ik heb verricht op het dossier. Ik heb getoetst of aan die wet- en regelgeving werd voldaan. Op het moment dat ik mijn handtekening zette, was dat 100% correct en het geval.

De **voorzitter**: Dan toetst u feitelijk of de keuringsinstantie die lijst goed heeft afgewerkt. Heb ik het dan goed begrepen?

De heer **Van Herwaarden**: Een heel belangrijk deel van mijn beoordeling is gebaseerd op wat de keuringsinstantie doet. Dat klopt. Zij leveren uiteindelijk certificaten die bij mij op tafel komen. Voorafgaand aan die certificaten vinden daar jarenlange discussies plaats, aan de tekentafel van de ontwerper in Italië bij AnsaldoBreda, discussies over issues die openstaan en die opgelost moeten worden. Het sluitstuk van die jarenlange discussie is een document, een certificaat. In mijn vergunning noem ik er zes: drie over het ontwerp en drie over de productie. Het zijn niet zomaar papieren. Het zijn sluitstukken van een hele voorafgaande wereld. Dat weet ik natuurlijk, omdat ik die wereld ken.

De **voorzitter**: Maar op het moment dat u daar als inspecteur zit die een beoordeling moet doen, is dat met name om te kijken of de keuringsinstantie op een goede manier heeft beoordeeld dat aan de wet- en regelgeving is voldaan. Dat is een hele lijst die moet worden afgewerkt. Is er daarna in uw beeld nog een moment dat er naar het overallplaatje

wordt gekeken van veiligheid? Of is het zo dat als aan alle eisen is voldaan, daarmee de trein goedgekeurd en veilig is?

De heer **Van Herwaarden**: Daar moet ik even over nadenken. Het is inderdaad zo dat de aanvrager buiten de certificaten ook nog een zogenaamd certification-researchrapport maakt, waarbij al die facetten die u noemt ... Ik heb vanmorgen de heer Borger een aantal dingen daarover horen vertellen. Neem zo'n eindtest van een type. Die wordt zelfs als die trein in Nederland is en al een poosje rijdt nog meegenomen in zo'n certificaat. Het is wel belangrijk om te weten dat het maximale in die vergunning zit wat op dat moment haalbaar is conform wet- en regelgeving. Daarna kreeg je de operationele fase, waarin een spoorwegonderneming een veiligheidszorgsysteem heeft, een machinist dagelijks checkt en er een onderhoudsplan is bij zo'n trein dat je goed moet opvolgen et cetera.

De **voorzitter**: Is het theoretisch en praktisch mogelijk dat er voor een bepaald onderdeel, bijvoorbeeld een bodemrooster, geen specifieke eisen zijn? Wordt er dan niet specifiek naar gekeken of dat een veiligheidsissue is? Of is dat iets wat meegenomen wordt in een algemene weging?

De heer **Van Herwaarden**: Ik denk dat laatste.

De **voorzitter**: Hoe dan?

De heer **Van Herwaarden**: Buiten de specificaties in de TSI's, dat geharmoniseerde minimum, is er een bepaalde vrijheid voor een producent om dingen buiten die scope te fabriceren. Ik hoorde vanmorgen de heer Borger «interieur» zeggen. Ik denk dat dat een goed voorbeeld is. Er zijn vrijheden om te fabriceren, maar je wilt dan natuurlijk een goed product maken dat ook getest zal moeten worden.

De **voorzitter**: Bijvoorbeeld of ze goed bevestigd worden of dat er bij een botsing niet iets gebeurt met zo'n interieur. Het is misschien geen «veiligheidsafvinkpunt» – dat klinkt een beetje raar – maar er wordt toch gekeken of er sprake is van een veilige keuze.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat is het valideren van het beoogde ontwerp. Je bedenkt iets in theorie en op de tekentafel met de beste experts en ingenieurs die erbij betrokken zijn, maar je moet het in de praktijk uiteindelijk een behoorlijke periode proberen. Dan weet je of het echt doet wat je hoopte dat het zou doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog even over de vraag of de inspectie wel of niet onder de trein mag kijken, een trein mag inspecteren. Mevrouw Thunnissen las vanochtend zelfs een stuk voor uit de wetgeving, waarvan zij zei: ik interpreteer het zo dat het niet mag. U zegt dat het wel mag en de heer Borger zei vanochtend ook dat het wel mag. Hoe komt het dat daar binnen de ILT anders over wordt gedacht? Waar komt de spraakverwarring vandaan?

De heer **Van Herwaarden**: Misschien zegt de wet zuiver wel dat ik het niet zou mogen. In mijn hoofd speelt misschien mee dat in de periode daarvoor de inspectie wat directiever was: als je het nu zo doet, dan komt het wel goed met de vergunning. Wij hebben bij dit project in 2011 heel nadrukkelijk afgesproken dat iedereen rolvast is. De inspectie toetst en de

aanvrager, de producent en de keuringsinstantie pakken hun rol. Dat geheel maakt dat we het spel goed kunnen spelen.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw interpretatie is in ieder geval dat de inspectie wel degelijk zelf naar een trein mag kijken. Wat was een reden geweest om naar de trein te kijken? Wat was voor u een situatie geweest waarvan u dacht: het wordt nu tijd dat we naar de trein kijken?

De heer **Van Herwaarden**: Ik verzin het ter plekke: ERTMS, dat overigens boven verwachting presteerde. Stel dat ik in die laatste vergadering in mei had gehoord: die machinist krijgt elke keer pop-ups op zijn display en die raakt helemaal in verwarring, maar we hebben dat opgelost op een bepaalde manier en hij klikt dat gewoon steeds weg. Dan had ik gezegd: voordat ik die vergunning afgeef, wil ik toch weleens zien of dat wel zo makkelijk gaat. Dan had ik daar meer van willen weten.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent een expert als het gaat over de wet en over de technische specificaties. Dat is ook de reden waarom u bent geselecteerd voor dit project. Het is ook belangrijk dat de commissie weet hoe u de wet interpreteert. U kent de wet en u zegt: volgens de wet mag je als inspectie naar de trein kijken.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, volgens mij wel. Als ik dat gewild had – dat hoorde ik de heer Borger ook zeggen – dan had ik dat gewoon gedaan. Sterker nog, waarschijnlijk was ik dan geholpen en gefaciliteerd. Overigens gaat het om de vergunningverlening. Ik werk bij de afdeling vergunningverlening, wat je meer kantoorwerk zou kunnen noemen. Wij hebben ook de afdeling handhaving. Mijn collega's, die ik heel goed ken van twintig jaar wachtdienst, waren al jarenlang aan het meerijden met die trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben het nu over de toelating en kijken naar uw rol. Medio 2012 heeft HSA de formele vergunningsaanvraag voor de Fyra ingediend. Hoe vaak was er overleg over de Fyra tussen de keuringsinstantie Lloyd's en u als inspecteur?

De heer **Van Herwaarden**: Je zou kunnen zeggen zo vaak als nodig. De aanvrager was bezig met het doen van testen en het afronden van dossiers. Af en toe hadden we die contactmomenten. Ik schat in dat het fysiek één keer in de twee maanden is geweest. Tussendoor werd ik met e-mailwisselingen op de hoogte gehouden als er bepaalde fasen afgerond waren. Als er een rapport beschikbaar was waarvan de aanvrager wist «dit is een keydocument voor de vergunning», dan voedden ze mij daar natuurlijk mee en kon ik het alvast bestuderen. Dan kon ik checken of ik het begreep, of ze iets vergaten waren, en dan kon ik inspreken.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus uw communicatie was via de mail en één keer in de twee maanden ook fysiek een gesprek. DVIS, de Belgische inspectie, organiseerde zelf bijeenkomsten om met verschillende partijen te overleggen, het zogenaamde comité de mise en service. Dat waren bijeenkomsten met AnsaldoBreda, de Belgische versie van ProRail en de Belgische inspectie om wat meer feeling te krijgen bij het project. DVIS, de Belgische inspectie, nam ook regelmatig deel aan de high-level meetings. Bij die high-level meetings zaten HSA, AnsaldoBreda en NSFSC, de leasemaatschappij en straks eigenaar van de treinen. De ILT heeft nooit deelgenomen aan dat soort bijeenkomsten en heeft ook niet zelf bijeenkomsten georganiseerd. Waarom niet?

De heer **Van Herwaarden**: Volgens mij heeft mijn toenmalige leidinggevende wel degelijk deelgenomen aan die high-level meetings. Ik weet zeker dat ik begin 2012 een mail van hem daarover heb gekregen als terugkoppeling uit zo'n high-level meeting.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn heel wat high-level meetings geweest, volgens mij zeventien in totaal. U zegt dat u zeker weet dat uw leidinggevende in ieder geval één keer bij zo'n high-level meeting is geweest.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, begin 2012.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij gaan dat nog even heel goed na. Maar in ieder geval organiseerde de ILT niet zelf heel veel bijeenkomsten om met meerdere partijen aan tafel te zitten.

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt en dat hebben we ook heel bewust gedaan, zou je kunnen zeggen. Volgens mij was dat ook nadrukkelijk de lijn die onze inspecteur-generaal in 2009 heeft ingezet: het is belangrijk om rolvast te zijn, om voorspelbaar te zijn in wat je van de ILT mag verwachten. Dat was ook in mijn periode. Ik noemde die pressurecookersessies. Het was een van de collectieve frustraties in het project: het liep al wat langer, het was allemaal heel verklaarbaar en het toetskader was nog steeds niet helemaal duidelijk voor iedereen. Toen hebben we het echt een keer goed vastgezet: rolvastheid, een helder toetskader en iedereen blijft op zijn eigen stoel zitten. Dat gold ook voor mij. Ondanks mijn technische achtergrond bij problemen niet direct interveniëren, maar even de ruimte geven, vooral je eigen procesmanager, was mijn opdracht.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het dus belangrijk om vanuit de inspectie niet zelf allerlei overleggen te plannen, maar wel bilateraal contact te hebben met Lloyd's. Een collega-inspecteur meldde op 16 december 2010 dat hij eigenlijk uitsluitend bilateraal overleg wilde met de aanvrager, dus u hebt eigenlijk die lijn voortgezet.

De heer **Van Herwaarden**: Zo kun je het wel zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was uw indruk van de kwaliteit van Lloyd's?

De heer **Van Herwaarden**: Goed.

Mevrouw **Bergkamp**: Waar baseerde u dat op?

De heer **Van Herwaarden**: Sowieso de professionaliteit in de communicatie in het algemeen. Als ik technisch doorvroeg op onderwerpen, kreeg ik daar vanuit mijn professie een goed antwoord op. Ook de snelheid waarmee ze mij bedienden, vond ik prettig. De certificaten voor zover ik daar, zeg maar, achter heb gevraagd ...

Mevrouw **Bergkamp**: Daar komen we anders straks nog even op.

De heer **Van Herwaarden**: Daar komen we misschien nog op. Ook daar was steeds een goed verhaal, wat mij vertrouwen gaf.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus uw indruk op basis van uw eigen ervaring was dat ze snel reageerden. Als u wat vroeg, kreeg u ook goed deskundig antwoord. Kende u ze ook vanuit de sector?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, de heer Borger had ik nog nooit ontmoet. Ik moet een aantal mensen wel gekend hebben, want ik heb zelf ook nog een poosje bij NedTrain Consulting gewerkt voordat ik naar de inspectie verhuisde.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net al iets over die pressurecookerbijeenkomst. In 2011 maken Lloyd's, HSA en de inspectie bindende afspraken: wie doet nu wat? Duidelijk wordt dat de inspectie kijkt of het dossier volledig is en of het proces is verlopen conform de wet- en regelgeving. Er staat ook in dat documenten inhoudelijk worden beoordeeld, dat dat wordt bepaald op basis van een risicoafweging en dat de inspectie daar transparant over is. Waarom bent u zo open over uw werk? Je hebt een andere rol als inspectie. Je geeft eigenlijk aan dat je transparant bent over datgene waar je naar kijkt.

De heer **Van Herwaarden**: Volgens mij worden we van belastinggeld betaald en heeft iedereen er recht op om te zien wat een inspectiedienst doet. In die zin ben ik transparant.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik bedoel: in de relatie met Lloyd's geeft u heel duidelijk aan waarnaar u gaat kijken. Dat is even de vraag.

De heer **Van Herwaarden**: Nou, ik vind zelf dat we het op dat punt juist wat beter kunnen doen, maar dat is onze interne kwaliteit. Dat is helemaal niet zo expliciet gebeurd. Er was geen lijstje met risico's: hier en hier ga ik naar kijken. Er was wel het reguliere overleg en mijn daadwerkelijke optreden daarin, dat risicogebaseerd was. Dat kun je gewoon nalezen in de verslagen van de meetings die we hadden. Dan vraag ik in de laatste fase in mei 2012: kun je nog eens uitleggen wat zo'n SD-certificaat bij jullie nu inhoudt; wat heb je dan gedaan? Ik begrijp dat we daar straks over gaan praten, dus dat hoeft ik nu niet te doen. Zo zijn er nog een aantal technische onderwerpen geweest ...

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het een voordeel om van tevoren transparant te zijn, ook tegenover Lloyd's, over waar u precies naar ging kijken?

De heer **Van Herwaarden**: O, dat wisten ze niet van tevoren. Nee, dat was ook wel weer een verrassingseffect ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dan is het goed dat ik nog even doorvraag. Er is een afspraak gemaakt dat er een inhoudelijke toets wordt gemaakt. Het dossier moet kloppen, het proces moet voldoen aan de wet- en regelgeving en er wordt gekeken naar een aantal documenten op basis van een risicoafweging. Wij hebben het ook in dat verslag gelezen: daar moet de inspectie transparant over zijn. Hoe moet ik dat dan interpreteren?

De heer **Van Herwaarden**: Wat ik u net schetste. Het is wellicht een verbeterpunt om dat nog eens expliciet op een lijstje te hebben. Ik kwam in 2011. Er waren al zeven jaar voorbijgegaan in onderling overleg, dus er waren al allerlei risicovolle situaties besproken. Natuurlijk, sommige dingen zijn zo'n open deur. Het ERTMS is een nieuw systeem, dus per definitie zouden daarin extra risico's kunnen zitten. Dat geldt sowieso voor het beveiligingssysteem van die trein. Dat kreeg natuurlijk extra aandacht. Daar zijn we dan transparant over. Maar ja, het is ook een beetje een open deur.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom zou u dat van tevoren aangeven? Wat is daar het voordeel van? Het is heel duidelijk afgesproken: wij zijn transparant over die risicoafweging.

De heer **Van Herwaarden**: U doelt op de brief die in de Tweede Kamer ligt over de drie dingen die wij doen, van 17 juni 2013. Ik heb gecheckt of het proces goed was, de documenten en ik kijk naar speciale risico's. Maar die staan niet bij elkaar netjes op een lijstje, als u dat bedoelt.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben het wel netjes op een lijstje gezien, met de opmerking dat de ILT daar transparant over is. Maar dat kunt u even niet plaatsen?

De heer **Van Herwaarden**: Nee. Dan moet u mij even helpen van welk jaar dat lijstje dateert.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga even snel door mijn informatie. November 2011 komen HSA, IVW en Lloyd's tot definitieve en bindende afspraken. De inspectie zegt daarbij bij de beslissing over de verlening te kijken naar volledigheid en het proces te beoordelen op een deel van de inhoud aan de hand van een risicoafweging. Daarbij wil en zal IVW meer transparant zijn over de inhoud van de risicoafweging. Dat is eigenlijk letterlijk wat ik net zei.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, u hebt gelijk. Ik denk dat ik dat gedaan heb in die overleggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Fijn dat we het daarover eens zijn, maar mijn vraag is: waarom wilde u daar transparant over zijn? Kunt u daar nog een beeld bij hebben of weet u het niet meer?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, nu u het zegt, komt er wel weer wat boven. Een van de verwijten – om het maar heel vierkant te zeggen, maar dan is het ook heel duidelijk – die bij die pressurecookersessie naar boven kwamen, was: ILT stelt soms nieuwe eisen en motiveert dat niet. Dat is natuurlijk niet goed voor een inspectiedienst van de rijksoverheid. Wij mogen helemaal geen nieuwe eisen stellen. Eisen worden in de wet- en regelgeving gesteld. Ik heb mij dat aangetrokken. Vanaf dat moment moet je zo transparant mogelijk zijn, je eigen proces managen, verwachtingen managen over wat je gaat doen, wat je graag wilt zien en ook wanneer het goed genoeg is.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarmee neem je niet het risico dat als je zo transparant bent, de ander precies weet waar je naar gaat kijken. Wij hebben er vanochtend uitvoerig over gesproken. Je bent afhankelijk van de informatie van een partij, maar je wilt natuurlijk ook controleren: is het allemaal wel goed, is het volledig, klopt dat? Als je van tevoren al aangeeft dat je daar transparant over bent, dan kan er een risico zijn.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat zou kunnen. Maar zoals ik u schetste, was dat helemaal niet zo transparant. Ik denk dat het voor hen wel regelmatig een verrassing is geweest waarop ik ging doorvragen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel even samen. Uw communicatie met Lloyd's vond veelal plaats via de mail; één keer in de twee maanden was het fysiek. De Nederlandse inspectie heeft ervoor gekozen om niet net als de Belgische inspectie eigen bijeenkomsten te organiseren om meer

feeling te krijgen bij het proces, maar om zich zuiver te houden aan het bilaterale overleg. Van de high-level meetings weet u in ieder geval uit uw herinnering dat uw leidinggevende daar één keer geweest is. Uit onze informatie blijkt dat bij de zeventien bijeenkomsten de ILT praktisch nooit aanwezig was. Daardoor krijg je natuurlijk minder informatie vanuit verschillende partijen. Er is een moment geweest, de pressurecooker, waarop u bindende afspraken hebt gemaakt over rollen en verantwoordelijkheden. Daar hebben we het net uitvoerig over gehad.

De **voorzitter**: U gaf net een interessant voorbeeld: als machinisten een alarmpje zouden krijgen en een knop zouden wegdrücken, dan zou dat een moment zijn waarop u kritische vragen stelde. Ik zat na te denken, maar inmiddels komt het naar boven. Op enig moment steeg dat beeld op in diverse testrapporten. Op momenten dat de trein de grens overgaat, gaan iedere keer alarmbellen van dingen die niet kloppen, dus alles wordt weggedrukt. Was dat typisch iets waarvan u dacht: hé, wacht eens even, wat is hier aan de hand, nu ga ik mij er anders mee bemoeien?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, want dan had ik dat gedaan. Het is wel aan de orde geweest in de reguliere overleggen. Het klopt dat bij de grensovergang de dingen in het begin nog niet waren zoals ze uiteindelijk wel zijn geworden. Daar zijn die testen ook voor geweest. Onder een verklaring van geen bezwaar die ik uitgaf om daar testen te mogen doen, wordt dan getest of ERTMS doet wat het moet doen. Dan worden er nog dingen gefinetuned. Dat heeft daar plaatsgevonden, dus die inbelfunctie in het radio block centre die op een gegeven moment nodig is voor ERTMS, werkte niet altijd even goed met – het wordt een technisch verhaal – de kaartjes die gebruikt werden. Daar kunnen dus dingen optreden. Als ik dan weet wat het probleem is en ook een idee krijg hoe ze het oplossen, dan hoef ik dat niet zelf te zien. Dan geloof ik op een gegeven moment wel dat dat gaat lukken.

De **voorzitter**: Het was net een toevallig voorbeeld. U noemde het en ik had het gelezen. Daarom dacht ik: even kijken. Ik zit ook heel goed naar u te kijken terwijl u met mevrouw Bergkamp spreekt. Ik leg het maar gewoon even in het midden. Op een bepaald moment zei u: iedereen moest terug naar zijn eigen rol en ik moest vooral mijn eigen proces managen. En u keek gewoon een beetje beteuterd.

De heer **Van Herwaarden**: Als technicus – dat geldt ook voor vanmiddag – zou je best wat meer de diepte in willen om lekker die technisch moeilijke dingetjes op te lossen, maar dat was niet de bedoeling in mijn rol als ILT. Ik toets en daarom moet je verstand van zaken hebben, maar je bemoeit je niet met de oplossingen. Ik weet niet of u het nog over signalen wilt hebben, maar er waren natuurlijk ook weleens signalen die je lopende het proces kreeg. Wat doe je daar dan mee? Je luistert daarnaar en je denkt: moet ik daar nu per se wat mee of komt dat gewoon terug in het reguliere dossier?

De **voorzitter**: Daar komen we zo nog op.

De heer **Van Herwaarden**: Dan geef ik mijn partijen ruimte om hun rol te vervullen.

De **voorzitter**: U gaf in het verhoor ook al aan dat u ervaring had bij de voorloper van Lloyd's, dat u daar al kennis en ervaring had opgedaan. Het is een heel kleine wereld, die ingenieurswereld. Is het nou een «ons kent ons»-wereld?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, dat ook weer niet. De wereld wordt ook steeds Europeser. AnsaldoBreda was bijvoorbeeld vrij om een andere notified body te kiezen. Dan had ik misschien wel andere mensen ontmoet.

De **voorzitter**: Nu had u de mensen van Lloyd's ontmoet, u kende ze en dus had u er al vertrouwen in?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, ik zei dat ik de heer Borger niet kende. Een aantal anderen had ik ooit wel een keer, ook in dit proces, ontmoet. Dat waren oud-collega's van mij, althans een enkele, maar dat was van behoorlijk lang geleden.

De **voorzitter**: Geeft het dan extra comfort wanneer zo'n keuringsinstantie de keuring doet, omdat u ze kent, althans niet persoonlijk, maar wel wie het zijn?

De heer **Van Herwaarden**: Soms kan dat wel een voordeel zijn, omdat je weet wat voor vlees je in de kuip hebt en dat het serieuze mensen zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: U ging in uw werk ook uit van het vertrouwen in Lloyd's. Wij hebben vanochtend met mevrouw Thunnissen gesproken over het «vertrouwen, tenzij»-principe. Daar ging u ook van uit?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar bij vergunningverlening is er toch behoorlijk wat geregeld. Dan heb je minder vertrouwen en meer checks op dingen. Dan moeten er dingen gewoon gebeuren. Er moeten certificaten zijn et cetera.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u had vertrouwen in Lloyd's als keuringsinstantie?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat was wel mijn uitgangspunt. Dat is ook wat een belangrijke aanbeveling in Europa zegt over mijn taak. Er is een aanbeveling over hoe je materieel toelaat. De nieuwste is 2014/897/EU, waarin staat dat ik geen dingen mag eisen, bijvoorbeeld dat testen dubbel gedaan worden of overgedaan worden, tenzij ik daar gereede twijfel, justified doubt, over heb.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat iedereen zich goed moet houden aan zijn of haar rol.

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U maakte net een mooi bruggetje naar signalen; hoe raadt u het? Vanaf 2005 kwamen regelmatig berichten in de media over Denemarken, waarvoor AnsaldoBreda treinen had gemaakt, omdat er problemen waren. Ook de Deense Rekenkamer kwam met berichten. Welke consequenties hebt u zelf verbonden aan die berichten in de media, die zorgen over de treinenbouwer AnsaldoBreda?

De heer **Van Herwaarden**: U zegt 2005.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarna. Dat was eigenlijk de start. Daarna zijn er regelmatig berichten gekomen in de media.

De heer **Van Herwaarden**: Ik heb daar eigenlijk niets mee gedaan. Dat kan ik zo ongeveer vierkant wel zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist het wel?

De heer **Van Herwaarden**: Ik had wel op een gegeven moment gehoord van Denemarken, zoals iedereen dat volgens mij in de krant had kunnen lezen.

Mevrouw **Bergkamp**: En u dacht niet: verdikkeme, dat is de treinenbouwer waarmee ik nu bezig ben met de vergunningverlening?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, in die zin krijgt bij mij iedereen gewoon een eerlijke kans.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar je kunt het ook zien als extra informatie.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, oké. Ik had het in mijn achterhoofd, maar het veranderde niet hoe ik acteerde op mijn dossier. Dat zou sowieso goed moeten zijn, wilde ik daar ooit mijn handtekening onder zetten.

Mevrouw **Bergkamp**: U had het in uw achterhoofd, in ieder geval dat wel. U was er ook bekend mee. In april 2012 attenderen twee collega-inspecteurs u op een blogbericht over problemen met de Fyra. Dat bericht noemt onder andere problemen met de software, het doorbranden van printplaten, opengaande deuren tijdens ritten, losse kabels en hoge onderhoudskosten. Een van die inspecteurs, uw collega, schrijft een drama te verwachten. De andere vraagt: of bevestigt dit wat wij eigenlijk al weten? Hoe bent u met dat bericht omgegaan? Dat is dan niet uit de media, maar het zijn uw eigen collega's.

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt, maar overigens collega's van de afdeling handhaving, die dagelijks buiten zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar die ziet u wel gelukkig nog als collega?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, zeker wel. Daar hoorde je weleens wat van. Dit is overigens van een blog die niet meer te achterhalen was. Wat ik ermee deed: ik las het en concludeerde ook ... U noemt deuren. Dat was een openstaand issue. Ik had op dat moment nog twaalf technische onderwerpen die ik aan het bespreken was met de aanvrager.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ook losse kabels, hoge onderhoudskosten. Er stond veel meer in dat blogbericht.

De heer **Van Herwaarden**: Daar kon ik eigenlijk niet veel mee. Er was niet direct een actie die ik daarop kon plegen. Verder constateerde ik dat er een overlap in zat. Het was nog de testfase. Er was nog geen vergunning, dus het was logisch dat dingen nog niet af waren. Daarom was er juist een testfase en reden die treinen nog onder een vgb.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dit was een bericht uit april 2012, dus dat is niet echt nog helemaal aan het begin. Het was bijna aan het einde.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar dossiers werden nog afgerond, er waren nog openstaande technische onderwerpen en er zat een grote overlap in, dus ik heb het in mijn achterhoofd gehouden en ben verder in het reguliere overleg getreden, zoals ik dat steeds deed.

Mevrouw **Bergkamp**: In het blogbericht stond ook: twijfels of de Fyra ooit zal worden toegelaten. Het was dus wel een krachtig signaal, maar u zegt: ik heb het gelezen en ik heb daar geen consequenties aan verbonden. U werd niet extra gealarmeerd, eerst door de berichten vanuit Denemarken langzamerhand, waarvan u zegt: het zit in mijn achterhoofd. In april 2012 zeggen twee collega's van een andere afdeling: bevestigt dit wat we al weten, een drama is te verwachten.

De heer **Van Herwaarden**: Ik moet dan toch maar teruggaan. Ik had het echte dossier voor mij liggen, met de echte aanvrager en de echte discussies die daar nog over liepen. Ik zou overtuigd moeten worden van de goede afloop van alle onderwerpen die nog openstonden – dat ben ik uiteindelijk ook – voordat mijn handtekening daaronder zou komen. Tot die tijd pak je signalen mee ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het is niet zo dat u op basis van deze signalen dacht: ik moet toch even met Lloyd's gaan praten over kwaliteit en betrouwbaarheid, opengaande deuren, losse kabels en onderhoudskosten?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was voor u geen signaal om Lloyd's hierover extra te bevragen?

De heer **Van Herwaarden**: Dat heb ik toen niet bedacht, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom niet?

De heer **Van Herwaarden**: Ik schets u dat ik het meeneem in het reguliere overleg. Er was een grote overlap. Deuren, een printplaat die een keer doorbrandt. Ja, dat kan gebeuren. Dan moet je misschien nog even wat oplossen, maar daar was die test- en validatiefase juist voor. Het zou erger geweest zijn als na de vergunning dergelijke dingen nog zouden optreden.

Mevrouw **Bergkamp**: Laat dat nou ook gebeurd zijn. Naderhand zijn een aantal zaken uit dat blogbericht uitgekomen, maar u hebt er geen consequenties aan verbonden. U dacht niet: ik moet Lloyd's extra bevragen?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat in ieder geval niet?

De heer **Van Herwaarden**: Eigenlijk niet.

De **voorzitter**: Het fascinerende hieraan is dat ongeveer een maand later de certificaten worden afgegeven. Is dat dan niet juist een moment dat u denkt: hé, binnen een maand tijd krijg ik zulke zorgwekkende signalen en een paar weken later zijn alle certificaten rond?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar mijn laatste twee overleggen ... Inderdaad, toen kwamen we echt in een heel drukke fase: 21 mei groot overleg, twaalf openstaande punten, 31 mei. Dat was de fase, inmiddels dan toch weer een maand na deze signalen, waarin ik de laatste puntjes op de i ben gaan zetten qua plausibiliteitscheck. Inmiddels had ik de laatste documenten binnengekregen. In die twee vergaderingen heb ik vijf aanvullende documenten gevraagd op onderwerpen die vanuit het risico belangrijk zijn. Daarmee verdampten eigenlijk alle signalen, die daarvoor wat vaag geweest waren. Bovendien, met geruchten kun je niks op een gegeven moment.

De **voorzitter**: Wist u dat er geen toezicht was gehouden op Lloyd's als keuringsinstantie?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, dat wist ik niet.

De **voorzitter**: Sinds wanneer wist u dat?

De heer **Van Herwaarden**: Ik weet dat Horvat dat geconcludeerd heeft. Dat is ook een van de twee issues die zij maakten richting ILT. Ik vond het overigens wel een verbazingwekkende conclusie, want ik weet dat het een aantal jaren ten onrechte niet was gebeurd bij ons. Maar vanaf 2010 was er elk jaar, gewoon zoals het hoort, wel toezicht op Lloyd's als NoBo, als keuringsinstantie. In 2010 hebben wij ook een actie verlangd van Lloyd's. Wij hebben bevonden dat die in 2011 niet meer aanwezig was. Ook de jaren daarna hebben zij goed gepresteerd en geacteerd zoals wij dat toetsen, maar dat zijn dan de collega's van de vergunningverlening bedrijven.

De **voorzitter**: Ik ben gewoon op zoek: welke combinatie van factoren zou hebben gemaakt dat u de signalen niet alleen in uw achterhoofd had gehouden, maar er ook actief op zou hebben geacteerd? Als u had geweten dat er geen toezicht werd gehouden op Lloyd's – en dan al die signalen van Denemarken, een blogbericht en vervolgens een certificaat – had u dan misschien wel geacteerd?

De heer **Van Herwaarden**: Ik acteerde voortdurend, maar niet op basis van geruchten.

De **voorzitter**: Dit is geen gerucht: geen toezicht op Lloyd's. Dat is gewoon een feit, dus dat komt erbij. Denemarken was ook geen gerucht. Dat zijn gewoon gierende problemen.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar dat was wat mij betreft wat vaag, wat ouder. Wat het toezicht op Lloyd's betreft: ik kwam in 2011. In 2010 was het in orde, in 2011 was het in orde en in 2012 was het in orde. Ik had dus geen twijfels over de keuringsinstantie Lloyd's Register Nederland, de NoBo. Uitgangspunt was: ze zijn gecertificeerd, dus wat daar uitkomt is goed, om het maar simpel te zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Toch nog even over dat blogbericht voordat we daar misschien te snel overheen stappen. Een van uw collega's zegt: NS zou er goed aan doen de bestelling van de Fyra helemaal te cancelen en alsnog de (...) te kopen. In dat blogbericht staan toch echt wel wat heftige uitspraken. Wij hebben ons hier vaak afgevraagd waarom in godsnaam voor AnsaldoBreda is gekozen. De afdeling commercie eist een speciaal voor Nederland ontworpen trein. Het ziet er bijzonder slecht uit voor de

Fyra. In alle ritten waren er problemen met de software en in 20% van alle ritten brandden de printplaten door. Het beveiligingssysteem geeft onbekende foutcodes, waardoor de treinen zonder aanwijsbare oorzaak stil komen te staan. Het is in ieder geval opgesteld door mensen die ervan wisten, kijkend naar de feitelijkheid. Dan zijn er twee collega's die zeggen: bevestigt dit wat we al weten? Hebt u die collega's opgebeld om te vragen: goh?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, niet gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe kan dat dan als twee collega's van een andere afdeling – het is dus niet een ver-van-me-wegshow, u zit in hetzelfde gebouw, neem ik aan – met elkaar mailen: bevestigt dit wat wij al weten?

De heer **Van Herwaarden**: Ik neem alle signalen altijd serieus. Maar ja, bij zo'n slotzin denk ik: ik ben de NS niet, ik kan ze niet meer afbestellen; wat moet ik nou doen?

Mevrouw **Bergkamp**: Als een collega zegt «bevestigt dit wat we al weten?», kun je misschien denken: ik bel die collega op, wat weten we dan al, wat is er dan? Maar u hebt dat niet gedaan?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, dat heb ik toen niet gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt niets gedaan met die signalen?

De heer **Van Herwaarden**: Nee. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat ik het nu misschien wel beter gelezen heb dan toen, want toen heeft het gewoon in de bulk van de mails gezeten die ik doornam.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij de aanvraag worden documenten opgestuurd en u kunt dan ook nog aanvullende informatie vragen. De keuringsinstantie stuurt een aantal standaarddingen op: het eindrapport, de certificaten, een verklaring van de fabrikant dat alle treinen conform het ontwerp zijn gemaakt, een aanvraagformulier. Dat zijn de standaarddingen die altijd worden verstrekt. Welke informatie hebt u aanvullend opgevraagd?

De heer **Van Herwaarden**: Een belangrijk document dat niet automatisch geleverd werd, was de safety case.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat is een safety case?

De heer **Van Herwaarden**: De safety case beschrijft de hele veiligheid van de trein en alle constraints, dus alle openstaande punten waarmee een toekomstige gebruiker rekening moet houden. Dat was dus een belangrijk document. Ik heb dat expliciet laten opsturen en ik heb dat bestudeerd, want ik wilde zien wat daarin naar voren kwam: wat is nog niet 100% conform wet- en regelgeving, wat blijft er op die zeef liggen en wat vind ik daarvan?

Mevrouw **Bergkamp**: Dus dat was extra informatie die u hebt opgevraagd?

De heer **Van Herwaarden**: Dat was extra informatie. Zo heb ik nog vier documenten gevraagd, waaronder twee notified body statements over twee belangrijke onderwerpen waar risico's aan zaten. Maar om die eerste

af te maken: ik wilde van die safety case ook de dingen zien die dan op de zeef blijven liggen richting toekomstige gebruiker. Dat is enerzijds HSA, de spoorwegonderneming die daarmee moet gaan werken en anderzijds ProRail, de infrastructuurbeheerder, die ook te maken heeft met dingen die niet 100% kunnen zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus dat is heel belangrijke, heel essentiële informatie?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat is belangrijk, want het heeft ook met ontsporingsrisico en daardoor kans op letsel voor reizigers te maken.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus dat hebt u opgevraagd?

De heer **Van Herwaarden**: Daar ben ik in gerustgesteld, want die waren geaccepteerd door zowel HSA als ProRail. Het is voor mij belangrijk om vast te stellen wat er aan speciale gebruikerswensen of -eisen bij die trein zat.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is helder, voordat we er een heel technisch verhaal van maken. Het is belangrijk om te horen dat de safety case heel essentieel is. U hebt ook nog wat meer informatie opgevraagd over ERTMS en over de onderhoudssystematiek.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, onderhoud vind ik ook belangrijk. Er moet een onderhoudsboekje bij een trein zitten, dus laat dat dan eens zien. Dat heb ik ook ontvangen. Dan bestudeer je dat weer.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u hebt drie à vier extra aanvullende documenten opgevraagd?

De heer **Van Herwaarden**: Vijf.

Mevrouw **Bergkamp**: Vijf? Wat zijn de andere twee onderwerpen dan?

De heer **Van Herwaarden**: De safety case, het onderhoudsdocument ...

Mevrouw **Bergkamp**: ERTMS.

De heer **Van Herwaarden**: Er speelden nog twee onderwerpen. Wielflensmonitoring is ook een belangrijk onderwerp: het slijtagegedrag van het wiel en het loopvlak met de rails.

Mevrouw **Bergkamp**: En het vijfde onderwerp?

De heer **Van Herwaarden**: Zijwindgevoeligheid. We hebben de Moerdijk in het traject zitten. Als dat niet 100% conform is ...

Mevrouw **Bergkamp**: Voor alle ingenieurs die nu meekijken: die genieten van dit soort onderwerpen.

De heer **Van Herwaarden**: Ik hoop het.

Mevrouw **Bergkamp**: Wie bepaalt eigenlijk welke documenten extra worden opgevraagd? Bent u dat?

De heer **Van Herwaarden**: Ik, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent degene die zegt: er moet nog aanvullende informatie komen over een aantal onderwerpen?

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe bepaalt u welke documenten worden opgevraagd?

De heer **Van Herwaarden**: Dat is dus het vakmanschap dat je nodig hebt als inspecteur bij de behandeling van zo'n aanvraag. Een aanvraag voor de V250 is natuurlijk een grote aanvraag.

Mevrouw **Bergkamp**: Het lijkt mij wel lastig. U zei net dat u geen ervaring hebt met het toelaten van treinen. Dan lijkt het mij best lastig om te bepalen wat je moet opvragen. Hoe doe je dat?

De heer **Van Herwaarden**: Dan helpt het als je 20 jaar spoorervaring hebt en 100 veiligheidsonderzoeken hebt gedaan met meer dan 100 aanbevelingen. Dan weet je hoe de hazen lopen en waar de risico's zitten. Dat is natuurlijk het allerbelangrijkste. Vandaar dat ik bij dat ontsporingsrisico uitkwam en meer wilde zien.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus op basis van uw vakmanschap bepaalt u welke aanvullende informatie wordt opgevraagd. Over een vijftal onderwerpen hebt u dat ook gedaan.

Horvat is een adviesbureau dat onderzoek heeft gedaan naar de vergunningverlening, op verzoek van het departement. Daarin wordt geconcludeerd dat de inspectie bij de Fyra een procestoets heeft gedaan en geen volledige inhoudelijke toets. De Belgische inspectie zou wel een diepgaande beoordeling hebben uitgevoerd. Bent u het eens met die conclusie?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, want zoals ik u net schetste heb ik meer gedaan dan bij wijze van spreken papier stempelen. Ik vind dat te kort door de bocht van Horvat. Ik was natuurlijk blij met de conclusie dat het proces was ingericht en uitgevoerd conform de wet- en regelgeving die daarvoor staat. Dat wist ik zelf wel, maar het is heel fijn als een extern bureau dat ook nog eens bevestigt en dat in de Tweede Kamer komt.

Mevrouw **Bergkamp**: Een proces kan goed zijn, maar de uitkomst of het resultaat kan niet goed zijn. Ook in een proces kun je besluiten nemen die inhoudelijk misschien niet kloppen. De conclusie van Horvat is: het proces is verlopen volgens de wet- en regelgeving ...

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar Horvat concludeert meer, namelijk – die conclusie deel ik ook – dat de wet- en regelgeving die ervoor staat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dat het proces daaraan heeft voldaan. Dat staat er letterlijk in.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat zeggen ze, maar ook dat er voldoende wet- en regelgeving is, om die even beet te pakken.

Mevrouw **Bergkamp**: Er hoeft geen nieuwe wet- en regelgeving bij te komen, maar mijn vraag aan u was als volgt. U bent het er niet mee eens dat er geen volledige inhoudelijke toets is geweest. U zegt dat u wel degelijk een aantal aanvullende documenten hebt opgevraagd.

De heer **Van Herwaarden**: Je moet vakmanschap hebben om die inhoud te kunnen beoordelen.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Van Herwaarden, er staat nog iets anders in het Horvat-rapport: dat niet of nauwelijks de onderliggende keuringsdocumentatie bekeken is om zich te vergewissen van de onderbouwing.

De heer **Van Herwaarden**: Die conclusie deel ik dus niet om redenen die ik u net schets. Ik heb die vijf dingen gedaan ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er zijn honderden documenten, toch? Dat hebben wij gezien.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, precies. Het zijn er misschien wel duizenden, als je alle tekeningen van de trein meeneemt. Maar dat wil niet zeggen dat ik die allemaal wil hebben. Er zijn veertien top-leveldocumenten. Die waren het belangrijkste.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u bijvoorbeeld de auditrapporten gelezen over het kwaliteitsmanagementsysteem?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, die nou weer wel. Dat vond ik ook een belangrijk onderwerp.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u hebt alle auditrapporten gelezen?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, niet alle, maar wel een aantal. Ik doe een plausibiliteitscheck. Ik hoef niet alles nog eens over te doen, want dan ben je fulltime daarmee bezig. Een plausibiliteitscheck betekent een steekproef zo u wilt. De belangrijkste documenten bestudeer je goed en daar ga je op door.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vroeg net aan u over welke vijf onderwerpen u aanvullende informatie hebt. Zaten daar ook de auditrapporten bij of krijgt u die er standaard bij?

De heer **Van Herwaarden**: In de vergadering van 21 mei heb ik doorgevraagd over de SD-module: wat betekent dat SD-certificaat van jullie, keuringsinstantie? Toen hebben zij mij uitgelegd: we zijn acht keer naar Italië geweest tussen 2007 en 2011, dan doen we die en die dingen en daar hebben we soms ook discussies moeten voeren om tot dit certificaat te kunnen komen. Dat was belangrijk voor mij, zodat ik vertrouwen had in dat certificaat om er mijn vergunning op te kunnen baseren.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar kijkend naar de conclusies van Horvat dat de onderliggende keuringsdocumentatie niet of nauwelijks is bekeken, zegt u: dat klopt niet?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebben zij vastgesteld, maar u zegt: daar herken ik mij niet in, want ik heb wel degelijk een aantal nota's opgevraagd die een onderbouwing geven.

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U had het over vijf aanvullende documenten. We willen echt even dat beeld krijgen. Wij hebben hier een rapport waarin iets wordt gesteld en u stelt daar iets tegenover. Hoeveel documenten hebt u uiteindelijk bekeken, even los van de formele documenten die er standaard bij zitten: het certificaat, het keuringsrapport, de verklaring van AnsaldoBreda en het aanvraagformulier? Vijf hebben we er gehad.

De heer **Van Herwaarden**: Veertien heel goed bestudeerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zijn de standaarddingen. Vijf hebt u extra opgevraagd.

De heer **Van Herwaarden**: Vijf extra, dus dan hebben we het over negentien.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn duizenden rapporten. Ik wil dit namelijk even heel scherp weten, omdat het een tegenovergestelde conclusie is ten opzichte van het rapport.

De heer **Van Herwaarden**: Ik zit even te denken. Ik denk niet dat ik heel veel meer extra rapporten heb willen zien, want in de reguliere overleggen met de aanvrager besprak je die onderwerpen. Het gaat natuurlijk ook om een beeldvorming die je krijgt, vertrouwen in zo'n project.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dan klopt de conclusie van Horvat toch? Als u het hebt over ...

De heer **Van Herwaarden**: Als u negentien weinig noemt of als Horvat negentien weinig noemt ...

Mevrouw **Bergkamp**: Van die negentien zijn er veertien standaard. Die krijg je sowieso: de certificaten, het keuringsrapport. Dat zijn de standaarddingen. Dan hebt u nog vijf rapporten extra opgevraagd.

De heer **Van Herwaarden**: Maar het zijn de meest belangrijke, denk ik dan. Beschouw het als een piramide. De negentien topdocumenten heb ik bestudeerd en in orde bevonden.

Mevrouw **Bergkamp**: En de andere vond u niet nodig.

De heer **Van Herwaarden**: De andere vond ik niet nodig.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik denk dat dat het is.

De heer **Van Herwaarden**: Die zitten daar weer achter en die waren daaraan voorafgaand geproduceerd: allerlei testrapporten van kleine onderdelen van die trein.

Mevrouw **Bergkamp**: Die hebt u niet bekeken?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, die heb ik niet bekeken. Ik zou bijna zeggen: gelukkig niet. Maar de parapludocumenten, de belangrijkste documenten pikte ik eruit.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderwerp even samen. De standaarddocumenten die u krijgt, hebt u natuurlijk bestudeerd. U hebt vijf documenten extra bekeken: de safety case, ERTMS, onderhoud en nog twee andere onderwerpen. U hebt het zelf niet nodig bevonden om nog meer informatie op te vragen. U had alle informatie die nodig was om tot een oordeel te komen.

De heer **Van Herwaarden**: Exact.

De **voorzitter**: Dan is het best een stevige conclusie van Horvat. Ik merk dat u aan ons wilt overbrengen dat u zich daarin niet herkent. Is zo'n conclusie of een verslag op basis waarvan Horvat dat schrijft met u gedeeld? Hebt u inzage gehad in een concept van het verslag van Horvat?

De heer **Van Herwaarden**: Ik ben geïnterviewd door Horvat. Ik heb zelfs nog een keer iets moeten laten verbeteren. Heb ik het concept gezien? Ik kan het mij niet meer herinneren.

De **voorzitter**: Wat hebt u moeten laten verbeteren?

De heer **Van Herwaarden**: Een foutje dat erin was geslopen, omdat ik iets verkeerd in mijn hoofd had.

De **voorzitter**: Het is altijd heel ingewikkeld om een vraag te stellen zonder daarbij een sfeer aan te geven, maar ik moet toch wel een belangrijke vraag stellen. Hebt u het idee dat de conclusie dat het niet had uitgemaakt er later bij is gezet? Of was die van het begin af aan al zo geconcludeerd?

De heer **Van Herwaarden**: Dat het niet uitmaakt? O, u doelt misschien op het verschil in aanpak tussen DVIS en mij als inspecteur, de inspectie?

De **voorzitter**: Het valt op dat in het rapport van Horvat een paar keer staat dat het niet had uitgemaakt. Ik vraag aan u: weet u of dat in de eerste concepten van het Horvat-rapport ook al stond?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, dat weet ik niet.

De **voorzitter**: Bent u erop bevestigd of dat had uitgemaakt?

De heer **Van Herwaarden**: Ik kan mij dat eerlijk gezegd ook niet meer herinneren, maar de feiten liggen er dat beide een vergunning hebben afgegeven op basis van bijvoorbeeld hetzelfde dossier van de keuringsinstantie, «notified body»-certificaten, dus dat beide tot dezelfde conclusie zijn gekomen dat er een vergunning kwam. Dat onderstreept de conclusie van Horvat. Beide waren ingericht conform de Europese wet- en regelgeving, dus niemand heeft het fout gedaan. Allebei hebben ook een vergunning opgeleverd.

De **voorzitter**: Het is wel belangrijk om scherp te krijgen dat Horvat een vrij stevige conclusie verbindt aan de manier waarop u hebt gewerkt. U hebt wel een interview gehad, maar u kunt zich niet herinneren of aan u is voorgelegd dat zo'n conclusie zou worden getrokken en welke conclusies ze daaraan verbonden?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

De **voorzitter**: Oké, dat wilde ik even weten.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 20 april 2012 dient HSA de officiële aanvraag in met de bijbehorende documenten. Is het nu zo dat u het aantal documenten of welke documenten u aanvullend vraagt, afstemt met collega's? Of bent u echt de primus inter pares die dat bepaalt?

De heer **Van Herwaarden**: Ik wilde dat laatste zeggen, maar eigenlijk ben je voortdurend in contact met collega's.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u het in dat gesprek ook gehad over: moet ik misschien niet wat meer informatie opvragen of denk eens met mij mee?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, die keuze heb ik uiteindelijk zelf gemaakt. Wel ben ik met name op ERTMS-gebied met collega Van Hout toen echt de diepte in gegaan: is dit goed of moeten we hier nog meer doen? In die zin sta ik er gelukkig niet alleen voor, maar kan ik terugvallen op capabele collega's om mij heen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus als het gaat over de inschatting welke aanvullende informatie moet worden gevraagd, bent u daarin de bepalende factor?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat heb ik gezegd. Dat is mijn terrein.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt dat zelf gedaan?

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Op welke momenten is er afstemming gezocht binnen de inspectie? Is dat het moment voordat de vergunning wordt verleend?

De heer **Van Herwaarden**: Ik ben samen met de collega die ik net noemde een aantal keren richting de aanvrager gegaan, dus Lloyd's, om te spreken over ERTMS, de toetsen en de resultaten daarvan om die inhoudelijk te beoordelen. Op die inhoud hebben wij ook nog een keer toestemming gegeven voor een «fit for purpose» van een bepaald technisch onderdeel. De meer generieke steekproef, de plausibiliteitscheck zoals mijn opdracht is, heb ik bepaald.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt over specifieke onderwerpen weleens afstemming gezocht met collega's, bijvoorbeeld over ERTMS. Maar als het gaat over de algemene informatie, dan bent u daarin echt de primus inter pares.

Hebt u ook contact gehad met uw collega's van de afdeling handhaving? Vanaf 2009 werden er testritten uitgevoerd in Nederland en reden collega's van u met die trein mee. Hebt u overleg met hen gehad?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, niet anders dan bij de koffiemachine. Wat ik daar hoorde, valt een beetje in dezelfde categorie als dat andere signaal. Daar heb ik gehoord: het opstarten van de trein duurt wel heel lang. Dat pak je dan weer mee als een van de signalen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is meer informeel dan dat er formeel uitwisseling was?

De heer **Van Herwaarden**: Formeel is er zeker geen vergadering geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom eigenlijk niet? Je hebt het voordeel van weer een informatiebron: collega's die op die trein zitten.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar dat heeft toch met de principiële scheiding van vergunningverlening en handhaving te maken, zoals we die bij ons hebben ingericht.

Mevrouw **Bergkamp**: Ook al zie je elkaar bij de koffieautomaat?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar dan krijg je gewoon globale informatie die je ook via de media krijgt.

Mevrouw **Bergkamp**: Globale informatie. En als gevolg van de functiescheiding is er geen formele communicatielijn tussen handhaving en vergunningverlening.

De heer **Van Herwaarden**: Niet voor mij als vergunningverlener in die zin dat ik gevoed moet worden met signalen die zij bijvoorbeeld tijdens de begeleiding van die testen hebben opgepikt.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke risico's zouden eraan zitten als er wel formeel uitwisseling is van informatie? Het is niet handig, want het is gescheiden bij u. Maar zitten er risico's aan?

De heer **Van Herwaarden**: Ik moet aan het woord «inteelt» denken. Het is een gek woord, maar ik bedoel dat je met elkaar collectief blind bent. Nu word ik, nadat ik de vergunning heb afgegeven, daarop bevroegd door de collega's van handhaving. Zij gaan met die trein mee en zeggen bij wijze van spreken: die vergunning klopt niet, mag ik eens vragen hoe je tot die vergunning bent gekomen? Dat vragen zij dan aan onze afdeling vergunningverlening. Zo houd je elkaar scherp.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik begrijp niet helemaal of er risico's aan zitten, als je dat zou structureren. Als u informatie zou krijgen van uw collega's die op die trein zitten en daarmee ervaring opdoen, zou dat u ook kunnen helpen om misschien nog door te vragen en iets te doen met signalen.

De heer **Van Herwaarden**: Nee. Je zou dat misschien ook wel kunnen formaliseren.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is niet zo, maar u ziet geen risico's als dat wel geformaliseerd zou worden.

De heer **Van Herwaarden**: Ik moet er even over nadenken. We hebben het niet voor niets zo ingericht. Er zitten bepaalde risico's aan, als je dat toch weer gaat doorbreken.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke risico's zijn dat?

De heer **Van Herwaarden**: Dat kan ik even niet bedenken.

De **voorzitter**: Je zou juist denken dat als mensen de hele dag meerijden op die trein, die testen zien en veiligheidsrisico's zien, het wel fijn is als zij dat aan u vertellen, want u gaat uw handtekening zetten onder een

toelating. Ik zou werkelijk niet inzien waarom je geen gebruik zou maken van wat die mensen zien van hoe die trein in de praktijk werkt. Straks geeft u een vergunning af en vervolgens ziet de handhaving een week later dat die weer uit de vergunning moet. Dat helpt toch ook niet?

De heer **Van Herwaarden**: Die nemen we mee. Ik weet dat erover nagedacht is of wordt, maar ik ben er zelf niet bij betrokken. Dat doet mij ook denken aan een van de twee aanbevelingen van Horvat. De functiescheiding die wij kennen functioneert wel goed, maar is niet geformaliseerd. Ik weet dat in 2014 een contact is ingericht bij onze dienst dat die verbinding wel maakt, maar op hoofdlijnen. Dat is wat ik ervan kan zeggen.

De **voorzitter**: Voordat u een vergunning kunt verlenen, moet u advies vragen aan ProRail. ProRail adviseerde voor de Fyra een tijdelijke vergunning te verstrekken. Waarom hebt u dat advies niet opgevolgd?

De heer **Van Herwaarden**: Omdat we een nieuwe Spoorwegwet hebben gekregen kort daarvoor, 1 april 2012. Je zou kunnen zeggen dat daarin de geest van Europa is opgenomen, die toch meer in types denkt à la de luchtvaart: een foto van een type, bij wijze van spreken een Boeing 737. Hier hebben we dan een type V250. Dat was nieuw, maar ik wenste dat op die manier te doen. Het kenmerk van zo'n type is: nu goed is altijd goed – die filosofie hanteer ik dan – dus dat kent geen einddatum.

De **voorzitter**: Hebt u met ProRail contact opgenomen waarom ze dat zeiden?

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

De **voorzitter**: Als ik dat zo tot mij neem, dan waren er dertien openstaande punten, misschien niet direct allemaal veiligheidsrisico's – laat ik dat ook hier in deze zaal noemen – maar wel afwijkingen die grote onduidelijkheden bij de machinisten konden doen ontstaan. Dat moest snel worden opgelost. Dat was voor ProRail – zo heb ik het advies althans begrepen, tenzij u zegt dat dat niet klopt – reden om te zeggen: een tijdelijke vergunning. Dat advies wordt echter niet opgevolgd. Dat is toch bijzonder?

De heer **Van Herwaarden**: Normaliter nemen wij de adviezen over. Dat is ook in dit geval gebeurd, maar het heet een advies. De inspectie mag het eindoordeel vellen. Dat mandaat heb ik in dit geval gebruikt om niet die tijdelijkheid erin te brengen. Dan had je een type gekregen met een bepaalde tijdelijkheid. Dat deden we vroeger zo; meer tijdelijke vergunningen. Maar dat creëert administratieve lasten voor de aanvrager, want dan moet hij elke keer bij je terugkomen en weer opnieuw betalen voor de vergunning. Europa wil dat je een typevergunning maakt. Die is in principe oneindig geldig en je hangt daar de betreffende voertuigen aan. Dat was een nieuwe constellatie onder de nieuwe Spoorwegwet. De verwachting was dat we dat vaker zouden doen. Dit eerste type kende ook bepaalde beperkingen, zoals het niet kunnen koppelen met een andere V250, wat heel onhandig is. Wij hebben een nationaal voertuigregister. Dat is een tweede stap die een spoorwegonderneming moet doorlopen voordat ze mag gaan rijden met die trein. Het idee was om een voertuig, een van de negentien treinen, eerst aan die eerste typevergunning te hangen, maar op een gegeven moment door te ontwikkelen naar een

volgend type dat beter zou zijn en dat meer mogelijkheden in zich zou hebben.

De **voorzitter**: Dit weet ProRail in die discussie toch ook allemaal? Toch adviseren zij een tijdelijke vergunning. België geeft ook geen onbeperkte vergunning. Op basis van diezelfde Europese wetgeving maken zij een andere keuze. Waarom zou je dan niet het zekere voor het onzekere nemen, juist omdat er allerlei nieuwe regels zijn, en een tijdelijke vergunning verschaffen omdat ProRail dat zo expliciet vraagt?

De heer **Van Herwaarden**: Dan zou je meer vastgehouden hebben aan het oude systeem. Wij wilden het nieuwe systeem van Europa opvolgen onder de nieuwe Spoorwegwet en dan krijg je dit systeem. Wij hebben wel de mogelijkheid om aan een typevergunning voorwaarden te hangen, ook qua tijdelijkheid, maar uiteindelijk is dat niet gebeurd.

De **voorzitter**: Er is niet voor gekozen?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

De **voorzitter**: DVIS is ook bezig met een toelatingstraject. Voor het publiek is het misschien goed om aan te geven dat de ILT, de inspectie in Nederland, over de toelating gaat, maar dat DVIS ook een belangrijke rol heeft. In België wordt daar ook naar gekeken. Zij berichten u op 21 mei 2012 dat zij grote problemen zien bij de testritten, waaronder problemen met de noodrem. DVIS schrijft dan ook de trein zonder aanvullende maatregelen niet te kunnen toelaten. Welke consequenties hebt u aan het bericht van DVIS verbonden?

De heer **Van Herwaarden**: Dan doelt u met name op de cruise control, die in België een probleem was. Klopt dat?

De **voorzitter**: Onder meer, maar het gaat om meer. DVIS schrijft op 21 mei dat er drie problemen zijn. Wanneer de trein België binnenrijdt doet het netwerk het niet. Dat is een veiligheidsrisico, want er kan geen noodoproep worden gedaan. Er zijn problemen met het gebruik van de noodrem. Daar moet een expert bij komen. En inderdaad, de cruise control werkt niet, waardoor de trein soms te hard rijdt. Dat is een veiligheidsrisico, want het kan tot ontsporingen leiden. Wat hebt u toen gedaan?

De heer **Van Herwaarden**: Dat was een serieus bericht. Zodra je «ontsporingrisico» hoort, ben je getriggerd. Ik heb dat bestudeerd en vastgesteld dat dat voor de Nederlandse situatie niet tot onveiligheid zou kunnen leiden. Een cruise control die niet werkt – dan zou de trein sneller gaan rijden dan de ingestelde snelheid – zou in Nederland niet tot een onveilige situatie kunnen leiden, omdat er op de hsl een ERTMS is dat die snelheid bewaakt en direct ingrijpt als dat zou plaatsvinden. Op het klassieke spoor hebben wij daar automatische treinbeïnvloeding voor, dus het zou ook daar niet kunnen voorkomen. Daarmee was het geen veiligheidsrisico voor Nederland.

De **voorzitter**: En die noodrem die een probleem gaf? En de grensovergang? Hebt u überhaupt gereageerd naar DVIS nadat ze dit bericht aan u hadden gestuurd?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

De **voorzitter**: Helemaal niets?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, ik had het ook via een collega gekregen, maar ik heb geen rechtstreeks bericht naar DVIS teruggestuurd.

De **voorzitter**: Dus die heeft nooit meer wat gehoord? Die stuurt dit signaal naar de Nederlandse vergunningverlener en hoort niks meer?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, ik heb niet gereageerd. Ik heb het meegenomen ...

De **voorzitter**: Ik zou mij zo kunnen voorstellen dat als twee collega-inspecteurs dit soort signalen geven, je dan belt en zegt: goh, ik heb jullie signaal gehoord, maar hier-, hier- en hierom ...

De heer **Van Herwaarden**: Nee, dat is niet gebeurd.

De **voorzitter**: Ik begrijp van u – dat maken wij ook op – dat er nooit enig antwoord op gekomen is.

De heer **Van Herwaarden**: Nee, maar het was voor Nederland geen veiligheidsissue, zoals ik u net schets.

De **voorzitter**: Ik zou mij toch kunnen voorstellen dat je vanuit een soort gedeelde missie de telefoon pakt: ik heb jullie bericht ontvangen, maar rustig, focus erop.

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

De **voorzitter**: En misschien zou u juist vanuit uw technische expertise meedenken, maar nee.

De inspectie houdt risicogestuurd toezicht. Wij hebben een aantal risico's met elkaar doorgenomen, in ieder geval signalen over risico's: Denemarken, blogberichten, ProRail, DVIS. Ergens ontstaat een beeld dat dit niet echt een risicovol project is geweest in de zin van de afhandeling van de vergunning. Herkent u dat?

De heer **Van Herwaarden**: Ik denk dat het wel een heel belangrijk project is geweest, maar in zekere zin ook weer gewoon een regulier proces.

De **voorzitter**: U vond deze trein een regulier proces?

De heer **Van Herwaarden**: Het is wel een groot project, maar elke aanvraag bij vergunningverlening begint met een formulier dat je kunt downloaden van onze website. Dan kun je een hokje aankruisen welk product je wenst. De ene keer is dat een certificaat voor een spoorwagonderneming of in dit geval een vergunning voor een trein. In die zin is het voor ons een regulier proces. Het is wel een heel groot project waar we heel veel jaren bij betrokken zijn geweest, dat we zorgvuldig hebben willen doen, zeker in de eindfase. Heel Nederland kijkt mee, om het zo maar te zeggen, want het is natuurlijk een in het oog lopend project.

De **voorzitter**: Als wij het goed begrijpen, gaat het bij de inspectie om risicogestuurd toezicht. Als enquêtecommissie zien wij allerlei risico's. Om te beginnen hebben wij twee weken lang geanalyseerd welke eisen aan de trein zijn gesteld. Het is totaal nieuw: een hogesnelheidslijn, Nederland heeft er niet eerder mee te maken gehad, de Italiaanse treinen waren nog

nooit gebouwd, althans niet op deze manier, allerlei ingewikkelde eisen, eisen die nog nooit eerder zijn gebruikt. Vervolgens stapelen zich allerlei signalen op die ik net noemde: de Belgische inspectie, vertragingen, de situatie in Denemarken. En nog steeds behandelt u het als een gewoon project; het is alleen een beetje groter.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, waarbij ik nog wel even wil uitleggen dat het risicogestuurd toezicht van de inspectie in zijn algemeenheid vooral situaties betreft waar het minder gereguleerd is, dus waar veel spelers zijn die bepaald gedrag vertonen. Dan kun je daarmee werken. Maar hier hebben we te maken met vergunningverlening, met heel veel voorgeschreven wet- en regelgeving die gewoon gevolgd moet worden. Daar zit dat risicogedeelte in op de manier zoals ik u heb geschetst: is het nieuw, is het onomkeerbaar, is er risico van ontsporen? Daar heb ik binnen de vergunningverlening specifiek naar gekeken.

De **voorzitter**: Mevrouw Bergkamp heeft nog een vraag. Daarna gaan we tien minuten pauzeren.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik zit toch nog even na te denken over dit laatste onderwerp: signalen uit Denemarken, collega's die reageren op een blogbericht, een signaal vanuit DVIS, een signaal vanuit ProRail. U hebt niet gesproken met uw collega's van handhaving. U hebt zelf ook niet naar de trein gekeken. Is er ooit een signaal gekomen van uw collega's: joh, er is wat aan de hand, we moeten daar extra naar kijken? Of waren die allemaal zo doodkalm als u: ik weet wat het is, ik krijg die informatie?

De heer **Van Herwaarden**: Ik heb geen signaal gekregen van bijvoorbeeld de collega's van handhaving, van wie er speciaal twee al een aantal jaren af en toe met zo'n testrit meegingen: let hier eens op bij de vergunningverlening, want dit is echt een probleem.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus vanuit handhaving geen signaal. Zijn er signalen gekomen van collega-inspecteurs vergunningverlening: goh?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Helemaal niet?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u moest eigenlijk zelf beoordelen of de signalen die er kwamen zo alarmerend waren om iets te doen?

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: En uw inschatting was: dat waren ze niet, ik weet wat er speelt, want ik krijg de formele documenten? U hebt het ook niet gezien als extra informatiebron om daar nog wat meer uit te putten?

De heer **Van Herwaarden**: Dat wel, maar ik zei u al dat ik niet acteer op geruchten. Ik houd het in mijn achterhoofd en in die zin neem ik het mee. Verder kon ik er niets mee.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt «geruchten», maar dan maakt u het volgens mij iets te klein. De Belgische inspectie ...

De heer **Van Herwaarden**: Dat is helder. Ik bedoelde die blog.

Mevrouw **Bergkamp**: ... ProRail, uw collega's, Denemarken en een rekenkamerrapport. Maar uw inschatting was om niet iets anders te doen, iets extra's te doen in uw werk om uiteindelijk de vergunning te verlenen?

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt, maar ik ben permanent heel serieus met al die onderwerpen bezig.

De **voorzitter**: Om dit onderwerp af te ronden voor de pauze heeft de heer Elias nog een vraag over de blog.

De heer **Elias**: U krijgt iets doorgestuurd van een collega, een senior inspecteur. Die heeft dat ook weer doorgekregen van een andere collega. Die krijgt dat 's avonds om negen uur en 's morgens om zeven uur stuurt de ander dat door, ook naar u. Die blog is volgens mij spijkerhard. Dat zijn geen geruchten, daar staan harde feiten in. In de handbediening van de deur aan de treinen zit een veertje. Dat veertje was een aantal keren gebroken. Een keer was dat bij een snelheid van 250 km/u, waardoor een van de Italianen van AnsaldoBreda bijna uit de trein werd gezogen. Nog een voorval: er moest een paneel worden verwijderd en tijdens het demonteren komt er een 25 kV-kabel naar beneden vallen. Deze bleek los op het plafond te liggen. Dat zijn toch geen geruchten, maar heel harde aanwijzingen? Temeer omdat u net tegen mevrouw Bergkamp zei: als de veiligheid in het geding is, heb ik een aantal extra dingen opgevraagd. Dan kan dit toch niet een signaal zijn waarvan u zegt: het zijn geruchten en ik heb het gewoon in de prullenbak gegooid?

De heer **Van Herwaarden**: Het komt van mijn collega's van de afdeling handhaving ...

De heer **Elias**: Met de vraag: is dit iets wat we serieus moeten nemen?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, we nemen het heel serieus, ik binnen mijn dossier van de vergunningverlening. Maar u kunt met hetzelfde recht vragen: als het daadwerkelijk heeft plaatsgevonden, waarom is het dan niet gemeld bij de inspectie? Wij kennen dat incident niet waarbij er een deur opengaat.

De heer **Elias**: Ik vraag nu aan u waarom u op dat moment niets deed met dat heldere signaal met feiten – er is niet zomaar iets bedacht of zo – van mensen die overduidelijk weten waar ze het over hebben?

De heer **Van Herwaarden**: Misschien kom ik dan wat onhandig over. Ik heb het meegenomen in alle onderwerpen die ik op dat moment op mijn tafel had.

De heer **Elias**: Waartoe leidde dat meenemen dan op de twee punten die ik net voorlas?

De heer **Van Herwaarden**: Dat incident van een deur die opengaat bij 250 km/u is bij ons niet gemeld, dus ...

De heer **Elias**: Ik lees het u net voor. U kreeg het in uw mailbox doorgestuurd van een andere inspecteur.

De heer **Van Herwaarden**: Dat zou dan typisch iets zijn waarvan onze afdeling handhaving, die elke dag buiten is, op de hoogte zou moeten worden gesteld. Dan hadden ze daarop kunnen acteren.

De heer **Elias**: Maar u zegt: het was mijn pakkie-an niet?

De heer **Van Herwaarden**: Mijn pakkie-an waren de technische onderwerpen zoals de deuren. Daarover was ik nog in overleg met de aanvrager.

Het verhoor wordt van 16.08 tot 16.21 uur geschorst.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Herwaarden, wij zijn aangekomen bij het moment waarop de Minister wordt geïnformeerd over de toelating van de Fyra. Op 21 mei informeert uw hoogste baas, de inspecteur-generaal, de Minister in een nota dat de vergunning voor de Fyra half juni wordt verleend, waarmee de trein wordt toegelaten op het spoor. Hieraan voorafgaand is op 11 mei deze nota in conceptvorm aan u voorgelegd. U hebt er opmerkingen over gemaakt en u hebt die ook doorgegeven, maar inmiddels is de nota al naar de Minister toe voordat uw commentaar binnenkomt. Er is dus niets gebeurd met uw opmerkingen. Wat vindt u ervan dat er niet is gewacht totdat u uw opmerkingen heeft gemaakt voordat zo'n nota naar de Minister gaat?

De heer **Van Herwaarden**: Ik weet niet of mijn reactie niet is verwerkt. Ik meende aanvankelijk de nota niet te kennen, maar ik vond een aantekening van mijzelf dat ik 16 mei heb gereageerd, waarschijnlijk naar de opsteller. Daarin heb ik de indicatie afgegeven dat ik verwachtte half juni klaar te zijn met de vergunning. De werkelijkheid is dat ik daar nog een aantal weken langer over heb gedaan, omdat ik tot een zorgvuldige afronding wilde komen. Maar dat was slechts een indicatie in de zijlijn van een nota die over ATB-Vv ging volgens mij.

De **voorzitter**: De inspecteur-generaal heeft in haar verhoor ook gezegd dat de aanleiding van die nota was dat er, in afwijking van wat in Nederland inmiddels gebruikelijk was, niet werd voldaan aan de verbeterde versie van de remalarmering, noem ik het maar even in gewone mensentaal. U had geschreven dat u verwachtte dat op het moment dat aan alle wettelijke eisen was voldaan u die vergunning zou afgeven, maar de manier waarop die nota is opgesteld gaat toch echt uit van «de vergunning wordt verleend» met een datum daaraan.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, half juni.

De **voorzitter**: Is het niet raar dat zo'n nota wordt opgesteld terwijl u nog niet eens alle documenten hebt?

De heer **Van Herwaarden**: Zoals ik u zei, was het een indicatie wanneer ik dacht met die vergunning klaar te zijn. Ik denk dat die half juni van mij af is gekomen. U zegt 21 mei. Dat klopt. Ik moest nog de EG-keuringsverklaring krijgen, dus er ontbrak sowieso nog een document, plus daarna nog de vijf documenten die ik heb opgevraagd.

De **voorzitter**: Het gaat ons niet zozeer om het tijdstip. Het gaat erom dat in die conceptnota nog geen datum is genoemd – dat zegt u ook – maar dat in de uiteindelijke nota staat dat de trein aan de wettelijke eisen voldoet. Op het moment dat die nota naar de Minister gaat, is de Minister

in ieder geval in de veronderstelling dat de trein aan de wettelijke eisen voldoet, terwijl u juist had gezegd: hij krijgt pas een vergunning als hij aan de wettelijke eisen voldoet.

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt. Ik was nog niet volledig in de afrondende fase.

De **voorzitter**: Nee, u had bepaalde documenten nog niet eens. Klopt het dat u nog één cruciaal document überhaupt niet had?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat is die EG-keuringsverklaring. Dat klopt. Die kreeg ik 22 mei binnen. Onze inspecteur-generaal heeft de nota 21 mei doen uitgegaan en ik heb mijn reactie 16 mei gegeven. Dat was nog voor het moment dat die nota uitging, dus ik denk dat mijn reactie gewoon verwerkt is geweest.

De **voorzitter**: Dan blijft het toch bijzonder dat in de uiteindelijke nota staat dat de ILT de vergunning voor indienststelling van de V250 afgeeft omdat er voldaan wordt aan de wettelijke eisen, terwijl in de conceptnota stond: op het moment dat vaststaat dat wordt voldaan aan de wettelijke eisen. Dan is de Minister ervan op de hoogte gesteld dat daaraan was voldaan, terwijl dat niet zo was.

De heer **Van Herwaarden**: Het klopt dat het letterlijk nog niet zo was, want ik was nog bezig met de afronding. Ik weet niet hoe belangrijk u het vindt, maar voor mij was dat niet zo'n heel groot probleem. Op de manier waarop ik werk, kwam die handtekening er pas op het moment dat alles klaar was. Ik dacht eerst dat dat half juni kon zijn. Dat was mijn eigen ambitie: klaar is klaar, als alle documenten er zouden zijn en als ik al mijn conclusies had getrokken. Ik heb daar een enkele week langer voor genomen, omdat ik het heel zorgvuldig wilde doen. Ik liep er ook tegenaan dat de nieuwe Spoorwegwet een nieuw format met zich meebracht, dus intern heb ik nog aardig wat afstemming moeten verrichten in de laatste fase.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat u zich er helemaal niets van aantrok dat dat al was gezegd. Maar bergt zo'n bericht van de inspecteur-generaal aan de Minister niet een risico in zich dat iemand die niet ijzerenheilig zegt «ik ga stap voor stap dit netjes doen en whatever ze vinden, dit is mijn verantwoordelijkheid», iemand die niet zo strak in de leer is, misschien zou denken: ho jongens ...

De heer **Van Herwaarden**: Ik moet nu iets goedkeuren wat nog niet af is?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Van Herwaarden**: Nee, in die zin ...

De **voorzitter**: U deed het niet, maar is het niet risicovol dat het zo gaat? Zou het niet nooit zo mogen gaan?

De heer **Van Herwaarden**: Misschien is het een risico, maar ik weet hoe het bij onze dienst gaat en hoe het bij mij is gegaan. Ik heb nooit druk ervaren vanuit een ministerie, van mijn collega's van het Ministerie van I en M om iets sneller te doen dan de tijd die ik daarvoor nodig zou hebben of om iets goed te keuren wat nog niet klaar was. Er was noch druk van hen, noch intern druk vanuit het management. Besluiten komen onafhan-

kelijk binnen de ILT tot stand. In dit geval was ik dat als gemandateerd inspecteur. Het heeft een paar weken langer gevegd, maar het veranderde niets aan de buitenwereld in de zin van de treinen die werden getest ...

De voorzitter: Ik onderbreek u even, want ik vlieg het wat zakelijker aan. U zit daar een dossier te behandelen en u moet een handtekening zetten op een behoorlijk ingrijpend besluit: we gaan een nieuwe hogesnelheidstrein toelaten tot ons netwerk en daar gaan straks reizigers in zitten. U moet dat stuk tekenen, maar u hebt nog niet alle stukken. Inmiddels informeert de inspecteur-generaal dat die trein wordt toegelaten. Dat is dan toch gewoon geen juiste informatie? Het is dan toch raar dat een inspecteur daardoor het risico zou voelen: wat zou het betekenen als hij het gewoon niet deed? Als u al die signalen waarover we het hadden niet alleen in uw achterhoofd had gedaan, maar op tafel had gelegd en had gezegd «nu ga ik eerst al die signalen, al die blogs helemaal uitpluizen en dan zet ik pas mijn handtekening», dan was het misschien wel vier maanden later geworden of sterker nog, was het misschien niet gebeurd. Maar inmiddels was het bericht al uit: er wordt aan voldaan.

De heer Van Herwaarden: In die zin is het een risico, maar ik heb inmiddels de Minister ook hier aan tafel zien zitten. Voor haar was ook duidelijk dat het onderwerp van de nota ATB-Vv was. De voetnoot over de vergunningverlening voor de V250 en wat daar letterlijk staat, namelijk dat die half juni er zou zijn, heeft zij niet geïnterpreteerd als «dan is het een feit», maar meer als informatie. Nice to know, want bij de ILT worden de besluiten echt genomen onder de condities van volledige autonomie.

De voorzitter: Wist u dat de treinpaden inmiddels zo waren ingericht dat de Benelux-trein niet meer zou rijden op het moment dat de Fyra zou zijn toegelaten en dat als de Fyra niet zou zijn toegelaten, er dan helemaal geen goede verbinding zou zijn tussen Amsterdam en Brussel?

De heer Van Herwaarden: Ik had dat niet zo heel goed op mijn netvlies op dat moment. De planning in de grote echte wereld van materieeltypes en -series – wat zou waar precies rijden? – was voor mijn werk niet zo belangrijk. Ik moest gewoon tot die vergunning komen. Het was mijn taak om dat 100% goed te doen.

De voorzitter: Maar het belang van de Fyra was niet bij u in de afweging betrokken?

De heer Van Herwaarden: Ik wist dat die in december moest gaan rijden.

De voorzitter: Nou, dat is nogal wat. U wist dat die in december moest gaan rijden.

De heer Van Herwaarden: Ik probeer te zeggen dat het dan niet zoveel uitmaakt of de vergunning half juni komt of half juli ...

De voorzitter: Of misschien wel niet, want u had een bepaald document nog helemaal niet.

De heer Van Herwaarden: Of misschien wel niet.

De voorzitter: U wist dat die trein in december moest gaan rijden.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar al had ik bijvoorbeeld tot september nodig gehad, zoals DVIS heeft gedaan, dan had ik in september die vergunning afgegeven. Nu vond ik dat ik in juli klaar was. Ik heb 7 juli die vergunning getekend. Dat is mijn handtekening: 100% goed. Daar sta ik nog steeds voor.

De **voorzitter**: U kon onafhankelijk van wie dan ook tot uw besluit komen?

De heer **Van Herwaarden**: Zo is het.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb nog twee vragen daarover. In de nota die naar de Minister is gegaan, staat inderdaad dat die gaat over het beveiligingssysteem ATB-Vv. Er staat ook in dat het doel is, de Minister te informeren over de toelating van de V250, de Fyra. Als in de nota staat dat het gaat lukken, zelfs met een datum erbij wanneer de Fyra een vergunning krijgt, is dat toch merkwaardig?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar zoals ik al schetste, heeft de Minister het zo niet opgenomen. Dat moment van half juni in de nota is niet als een deadline bedoeld. Volgens mij heeft er verder geen bloed uit gevloeid ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het gaat ons ook niet om de reactie van de Minister. Dat de Minister «zen» reageert op een nota, is aan de Minister. Het gaat erom dat de inspectie met een nota naar de Minister komt. De vraag is of de inspectie de Minister niet te snel heeft geïnformeerd. We hebben het net gehad over de aanvullende documenten die u hebt opgevraagd. U hebt het belang van zo'n safety case uitgebreid toegelicht. Die had u die 16de nog helemaal niet. Die kreeg u pas de 21ste. U gaf net aan in dit verhoor dat die zo belangrijk was, maar die had u nog niet. U had een aantal certificaten nog niet.

De heer **Van Herwaarden**: Nou ja, laat ik zeggen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mag ik even uitpraten? U had ook het kwaliteitsmanagementrapport nog niet, een aantal certificaten niet en zelfs niet het keuringsrapport.

De heer **Van Herwaarden**: In die zin geef ik graag toe dat het wellicht handiger was geweest als die voetnoot niet in deze nota over het onderwerp ATB-Vv had gestaan en dat als de Minister geïnformeerd moest worden over de voortgang van de V250, het beter was geweest om dat met een separate nota en misschien meer zorgvuldigheid te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe kon u zelf weten als inspecteur dat die trein dan en dan zou worden toegelaten, als een aantal essentiële stukken nog ontbreken? Die safety case, waarvan u zegt «dat is belangrijk, daar moet ik goed naar kijken», kwam pas de 21ste.

De heer **Van Herwaarden**: Ik heb 16 mei de indicatie afgegeven: half juni. Half juni is dus in de nota gekomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is ook in de nota terechtgekomen.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, precies. Ik wist dat al die documenten op een haar na klaar waren, dus daarom heb ik het blijkbaar aangedurfd, achteraf kijkende, om te zeggen: ik denk dat ik half juni met die vergunning klaar ben.

Mevrouw **Bergkamp**: U had ze alleen nog niet beoordeeld, want u had ze toen nog niet. U ging ervan uit dat de documenten kwamen.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat klopt. Omdat er permanente voeling is met dat project, weet je wanneer de documenten komen. De meeste waren er en dan zou ik tot een afronding zijn gekomen.

De **voorzitter**: Er is toch één ding dat we uit de wereld moeten helpen. Dit is geen voetnoot; dit is een koptekst. Het is geen onderschriftje: by the way, we gaan de trein toelaten. Het is de koptekst van een nota: het gaat over de toelating van de trein. Ik zeg het even voor de goede orde. Het stond er niet nog eventjes bij: by the way, hij wordt toegelaten. Het is gewoon de kern van het bericht.

De heer **Van Herwaarden**: Maar het onderwerp is ATB-Vv.

De **voorzitter**: Het onderwerp is de toelating van de V250. Zo staat het in de eerste zin.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan komen we op 9 december 2012. Dan gaat de dienst Amsterdam–Brussel van start. Al snel blijkt dat er betrouwbaarheidsproblemen zijn. Is betrouwbaarheid onderdeel van het certificerings- en toelatingsproces? Of kijkt u alleen naar veiligheid?

De heer **Van Herwaarden**: Beide zijn onderdeel van het toelatingsproces, want beide, zowel veiligheid als betrouwbaarheid, zijn versleuteld in de TSI's.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u bent het met mij eens dat als je kijkt naar de TSI's, de technische specificaties interoperabiliteit, de eisen die worden gesteld vanuit Europa aan de treinen, de nadruk ligt op veiligheid en dat betrouwbaarheid eigenlijk een klein onderdeel is. Het gaat niet zozeer om de betrouwbaarheid van de treinen zelf.

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt. Ik deel ook de conclusie van Horvat: wat het onderwerp veiligheid betreft, is er in de TSI's, in het stelsel van wet- en regelgeving meer gedefinieerd dan voor het onderwerp betrouwbaarheid, want daar is minder voor gedefinieerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u dat er in het proces van certificeren en toelaten meer aandacht zou moeten komen voor betrouwbaarheid, dus dat dat een groter onderdeel mag zijn?

De heer **Van Herwaarden**: Nou, dan ben ik eigenlijk ook weer met Horvat eens: wat er voor veiligheid en betrouwbaarheid is gespecificeerd in de bestaande wet- en regelgeving, is voldoende. Zoals geschetst definieert het het minimum waarvan we als landen wensen uit te gaan, wanneer treinen van over de grens naar ons toe komen. Verder heb je over betrouwbaarheid na ingebruikname de operationele keten.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u zegt: betrouwbaarheid hoeft wat u betreft niet een groter onderdeel te worden in het proces van certificeren en toelaten?

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: De Fyra kwam vaak tot stilstand door noodremmingen. Dat betekent dat de trein wordt stilgezet door de noodrem. Dat heeft veel invloed op de betrouwbaarheid van de treindienst. Kan het ook invloed hebben op de veiligheid, als zo'n trein vaak tot stilstand komt?

De heer **Van Herwaarden**: Als een trein met een noodremming tot stilstand komt, dan is dat een ingreep in een ongewenste situatie, dus dat is goed. Gebeurt het heel vaak, dan krijg je wel vaak een ongewenste situatie op het spoor waardoor treinen vertraagd raken.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarvan zeggen we: dat leidt tot een situatie van onbetrouwbaarheid. Maar als een trein vaak stilstaat, heeft dat dan ook gevolgen voor de veiligheid?

De heer **Van Herwaarden**: Misschien doelt u op de opmerking van DVIS dat die stilstaande trein onveilig is. Daar gaat het erom dat na het uit dienst nemen een trein lang stilstaat, wat ook in Nederland speelde. Dan komt mijn achtergrond weer om de hoek kijken. Er zitten lagers in zo'n trein. Het is goed dat die af en toe gedraaid worden. Als ze stilstaan is de kans op corrosie groter.

Mevrouw **Bergkamp**: U refereert aan een overleg met de inspectie op 7 juni 2013, waarin de Belgische inspectie aangeeft dat een vaak stilstaande trein een potentieel gevaar kan zijn. Passagiers proberen de trein te verlaten en personeel kan onder druk worden gezet om de trein snel weer te laten rijden. Bent u het eens met de uitspraak dat een trein die vaak stilstaat ook tot veiligheidsproblemen kan leiden?

De heer **Van Herwaarden**: Als een trein vaak stilstaat, moet je ervoor zorgen dat ze de deuren niet kunnen openen. Verder kun je dat omkleden met operationele procedures zoals een spoorwegonderneming gewend is met een veiligheidszorgsysteem. Dan kunnen ongewenste situaties gewoon omkleed worden met maatregelen, zodat er geen onveiligheid optreedt.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar is er zo'n strikte scheiding tussen veiligheid en betrouwbaarheid? Je hebt het falen aan de veilige kant. De treinen rijden vaak niet. Als er een probleem is met de veiligheid, dan staan ze stil en daardoor is de trein veilig. Maar als dat vaak gebeurt, kun je natuurlijk situaties krijgen waarin het personeel zich onder druk gezet voelt, dat mensen die trein uit willen. Je kunt misschien wel allerlei maatregelen daar omheen nemen, maar is het geheel nu zo zwart-wit: betrouwbaarheid en veiligheid? Of zit er ook een dik grijs stuk tussen?

De heer **Van Herwaarden**: Dat laatste ben ik wel met u eens. Ik heb heel wat onderzoeken gedaan. Een «degraded mode», het niet optimaal operationeel zijn van alle treinen, geeft per definitie – maar dat zit niet alleen aan de kant van de trein, maar ook aan de kant van de treindienstleider – wat meer risico's, omdat bijvoorbeeld een treindienstleider wat meer procedures moet volgen die hij niet gewend is.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u bent het met mij eens dat er een dik grijs stuk zit tussen veiligheid en betrouwbaarheid. Toch zegt u net dat betrouwbaarheid niet een grotere rol moet gaan spelen in het hele certificerings- en toelatingsproces, hoewel de ILT in haar eindrapport gedateerd 19 mei 2015 – vers van de pers – aangeeft dat uitval, onbetrouwbaarheid, ook kan leiden tot veiligheidsissues. Dat staat een beetje haaks op wat u net zei.

De heer **Van Herwaarden**: Maar het sluit heel goed aan bij mijn laatste opmerking. Als de degraded mode te vaak voorkomt ...

Mevrouw **Bergkamp**: Misschien moeten we het niet te technisch maken.

De heer **Van Herwaarden**: Sorry, maar dit is gewoon een operationele term. Beoogd wordt dat de V250 goed gaat rijden. U zegt dat die vaak tot stilstand komt met een noodremming. Dan moet je weer opnieuw beginnen. Dat is een verstoorde treindienst. «Degraded mode» is hetzelfde. Dat is ongewenst. Als je dat vaak hebt, dan komen alle algemene systemen in second-best mode. Sorry, ook weer moeilijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Laten we het even wat simpeler houden. Op mijn vraag of betrouwbaarheid een uitgebreidere rol moet spelen in het certificerings- en toelatingsproces, zei u eigenlijk nee. De inspectie heeft echter zelf gezegd: we moeten daar in ieder geval meer aan doen, want ook betrouwbaarheid kan leiden tot veiligheidsissues.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar misschien moet ik dan iets specifiekier zijn. Mijn deel is natuurlijk niet het operationele deel waarover we het net hadden, maar het vergunningverleningstraject, dus vooral de documenten en de TSI's aan de voorzijde, voordat materieel het railverkeerssysteem binnenkomt. Daarvan vind ik dat er voldoende is geschetst over betrouwbaarheid.

Mevrouw **Bergkamp**: In ieder geval vindt uw eigen organisatie dat het aanleiding is om er meer mee te doen, zo blijkt uit haar rapport, omdat dit kan leiden tot veiligheidsissues.

In januari 2013 wordt de Fyra weer uit de dienst gehaald als gevolg van winterse omstandigheden. Een afdekrooster is van de trein gevallen en uw collega's kijken ook naar de trein. Dan wordt duidelijk dat een deur scheef hangt en dat er problemen zijn met de uitschuiftreden. Er is ook sprake van ijsafzetting. Hoe verklaart u dat een trein die is gecertificeerd en toegelaten binnen een paar weken uit de dienst moet worden gehaald?

De heer **Van Herwaarden**: Dan zou je de precieze redenen moeten kennen waarom hij uit de dienst is gehaald.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u de rapporten gelezen van NS en de second opinion over de staat van de trein?

De heer **Van Herwaarden**: Ik heb bijvoorbeeld het rapport van Mott MacDonald wel gelezen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt in reactie op mijn vraag: dan moet je weten wat er aan de hand is. U hebt in ieder geval een aantal rapporten hierover gelezen.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, maar ik weet vooral zeker dat op het moment van toelating in juli 2012 de trein 100% voldeed aan alle wet- en regelgeving uit Europa en in Nederland, dus dat we goed zijn begonnen.

Mevrouw **Bergkamp**: We kunnen nog zo formeel in onze rol gaan zitten, maar we hebben wel een trein die na een paar weken uit de dienst is gehaald en waarbij veiligheidsissues speelden. Wat is uw verklaring voor het feit dat een trein die gecertificeerd en toegelaten is binnen een paar weken veiligheidsissues vertoont, zoals een deur die scheef hangt en ijsafzetting?

De heer **Van Herwaarden**: Ik noemde Mott MacDonald.

Mevrouw **Bergkamp**: Even voor de mensen die het volgen: Mott MacDonald voerde een second opinion uit op het onderzoek van NS. Ze hebben ook een analyse gedaan wat er met de trein aan de hand zou zijn.

De heer **Van Herwaarden**: Nadat die volledig uit de dienst is gehaald. U zegt dat er veiligheidsissues waren. Als ik naar Mott MacDonald kijk en hun conclusies lees, dan lees ik daarin dat er veel kleine problemen waren, maar dat die elk voor zich niet veiligheidskritisch waren. Maar over het geheel van die kleine problemen maken we ons zorgen, want de betrouwbaarheid wordt negatief beïnvloed. En we maken ons zorgen over de lifecyclekosten. Ik lees dus bij Mott MacDonald: er zijn veel kleine issues, allemaal zeer ongewenst, maar elk voor zich niet veiligheidskritisch.

Mevrouw **Bergkamp**: In het rapport staat ook dat een optelsom van wat u noemt kleine dingen wel kan leiden tot veiligheidsrisico's. We hebben het net gehad over een aantal dingen: de afdekplaat, de deuren en de ijsafzetting. Dat zijn wel allemaal veiligheidsissues. Het gaat niet alleen over kleine dingen en over de betrouwbaarheid. We hebben het echt over veiligheidsissues als gevolg van de zaken die geconstateerd zijn door uw eigen collega's.

De heer **Van Herwaarden**: Eens. Elk voor zich ongewenst en zeker in het geval van de afgevalle plaat een risicovolle gebeurtenis. Als een groot stuk metaal onder een wiel komt, dan kun je een ontsporing krijgen met alle gevolgen van dien. Geen discussie daarover.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben net in dit verhoor uitgebreid aandacht besteed aan de blog waarop collega's van u hebben gereageerd. Zij zeiden: bevestigt dit wat we al weten? In de blog wordt een aantal dingen genoemd die nu ook uitkomen. Dacht u niet achteraf: verdikkeme, had ik nou maar die collega's te woord gestaan, opgebeld, dit uitgezocht?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, achteraf niet. Ik sta nog steeds voor die handtekening. Het was 100% goed in juli 2012.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat is er dan daarna gebeurd? Is het daarna helemaal misgegaan?

De heer **Van Herwaarden**: Wat we met elkaar schetsen en wat Mott MacDonald concludeert: er zijn heel veel kleine probleempjes geweest inclusief een groot probleem, de afgevalle plaat.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn ook technische dingen: de problemen met ERTMS, de tractie, de aandrijving, de remmen en de deuren. Er waren wat kleinere dingen, maar er waren ook veiligheidsissues als gevolg van rijden door de sneeuw. Hebt u zichzelf nooit de vraag gesteld: had ik die signalen uit Denemarken, van mijn collega's, van DVIS – we hebben een hele lijst – maar eerder opgepakt, om misschien toch iets meer uit uw rol te komen en wat breder te kijken?

De heer **Van Herwaarden**: Nu doet u aardig wat suggesties tegelijkertijd. Ik denk dat ik heel serieus met al die signalen ben omgegaan en dat ik ze allemaal verwerkt heb. Ik zie nog steeds niet wat ik had kunnen doen om te voorkomen wat Mott MacDonald concludeert. Na de vergunning is er gewoon een heel nieuw operationeel proces van een proefbedrijf, van dagelijkse controles en van onderhoud aan die trein. Zolang je niet weet wat de precieze oorzaken zijn geweest van de diverse incidenten, kun je ook niet de conclusie trekken dat we het tijdens de vergunningverlening misschien iets beter of anders hadden moeten doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw collega's hebben in januari geconstateerd dat er een aantal veiligheidsissues zijn. Dat hebben zij zelf onderzocht. Hoe kan het dan dat bij een trein die is toegelaten en die ook het stempel voor veiligheid heeft gekregen, na een paar weken veiligheidsissues optreden als gevolg van sneeuw in Nederland en in België?

De heer **Van Herwaarden**: Er kunnen altijd ongewenste situaties optreden met materieel dat in Nederland rondrijdt. Het gebeurt regelmatig ook met treinen die al 20 of 30 jaar rondrijden. Zelfs daarmee hebben we weleens een veiligheidsstoring.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt zelf gezegd: u hebt veel ervaring en u loopt al langer mee. U noemt het rapport van Mott MacDonald een aantal keren, maar wat is uw analyse nu?

De heer **Van Herwaarden**: Misschien moet u de vraag specifieker stellen. Dan kan ik ook specifieker antwoorden.

Mevrouw **Bergkamp**: Een trein die is gecertificeerd en toegelaten, wordt na een aantal weken uit de dienst gehaald als gevolg van veiligheidsissues. Er vinden nog wat onderzoeken plaats, waaruit blijkt dat de treinen aangepast moeten worden: een retrofit van zeventien tot negentien maanden. Wat is dan uw verklaring? U hebt alle rapporten bestudeerd.

De heer **Van Herwaarden**: Ik ben het in die zin ook wel weer eens met Mott MacDonald: de documentatie was goed, de afbouwkwaliteit was niet goed en het kost zeventien tot twintig maanden om dat met een goed programma weer technisch in orde te maken.

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

De heer **Van Herwaarden**: Ik kan het niet vergelijken met andere projecten ...

Mevrouw **Bergkamp**: U vindt het normaal dat een afdekrooster van een trein valt, dat deuren het niet doen, dat je ijsafzetting krijgt, dat die onderkant herontworpen moet worden, dat de laagspanning herontworpen moet worden, dat dat zeventien à negentien maanden duurt. U hebt het stempel gezet: de trein is veilig. Er spelen een aantal veiligheids-

issues in de winter. Een optelsom van dingen kan ook leiden tot risico's voor de veiligheid. Het is aardig dat u citeert uit het rapport van Mott MacDonald, maar ik zou ook graag van uzelf willen weten, als inspecteur die verantwoordelijk is geweest voor het toelaten van deze trein, hoe dit heeft kunnen gebeuren.

De heer **Van Herwaarden**: Dat is toch eigenlijk niet te beantwoorden voor mij, want ik ken de oorzaken niet van de dingen die u noemt. Dan kan ik ook de verbinding niet maken naar ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u weet wel dat u het goed hebt gedaan?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat weet ik 100% zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoewel u niet weet wat er mis is gegaan met de treinen?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, maar volgens mij weten we dat in zekere zin met z'n allen niet, want er is geen eenduidig onderzoeksrapport waarin conclusies zijn getrokken.

Mevrouw **Bergkamp**: Was het anders geweest als u die treinen zelf zou hebben geïnspecteerd? U hebt ervoor gekozen om dat niet te doen.

De heer **Van Herwaarden**: Ik ben blij dat u daar even op terugkomt. Ik heb ervoor gekozen om dat niet te doen. Ik mag voor mijn taak alles doen wat bij die plausibiliteitscheck hoort. Ik mag een trein bekijken als ik dat wil. Maar ik mag niet het werk van een keuringsinstantie overdoen. Dat is een terrein van de keuringsinstantie. Nee, ik heb er niet voor gekozen om zelf een trein te inspecteren. De hypothetische vraag of het dan niet gebeurd zou zijn ...

Mevrouw **Bergkamp**: Zijn de winterproblemen die de Fyra ondervond in januari 2013 sowieso onderdeel geweest van het certificerings- en toelatingsproces? Is ernaar gekeken hoe die trein het doet in de sneeuw?

De heer **Van Herwaarden**: Er is in de wet- en regelgeving ... Ik ken niet de details; de keuringsinstantie weet dat beter. Die heeft die test samen met de producent gedaan voor zover dat mogelijk was. Ik ken het niet uit mijn hoofd, maar er moet wel iets gespecificeerd zijn over het kunnen rijden onder winterse omstandigheden. Dat is natuurlijk belangrijk voor met name Noord-Europa. Voor zover dat gespecificeerd is in de wet- en regelgeving, is dat meegenomen door de keuringsinstantie. Ik heb de heer Borger vanmorgen daarover horen zeggen dat dit typisch een issue is waarbij je een expert judgement nodig hebt van een betrokken ingenieur.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u daar zelf naar gekeken? We moeten het gesprek van vanochtend met de heer Borger niet overdoen.

De heer **Van Herwaarden**: Dan kunnen we kort zijn: ik dus niet, want dat is typisch het werk van een producent en een keuringsinstantie.

Mevrouw **Bergkamp**: Is daarmee de winterbestendigheid voldoende tot uitdrukking gekomen in het toelatingsproces? Zou je niet ook specifiek daarnaar moeten kijken of daarover moeten doorvragen bij de keuringsinstantie?

De heer **Van Herwaarden**: Nee, ik heb dat niet gedaan in mijn plausibiliteitscheck.

De **voorzitter**: Het komt steeds terug en ik wil het toch nog een keer vastpakken. U zegt: ik mag niet het werk van de keuringsinstanties overdoen, maar ik mag wel inspecteren. Leg dat toch nog één keer uit. Wat mag u wel en wat mag u niet?

De heer **Van Herwaarden**: Ik heb een breed mandaat – dat geldt voor onze inspectiedienst – om dat te doen wat we nodig hebben om een toets te kunnen doen aan wet- en regelgeving. Bij de handhaving is dat soms wat duidelijker, maar ook bij vergunningverlening heb ik dat idee: ik mag alles wat bij mijn taak past. Dus als ik naar een trein wil, dan mag ik dat. Als ik onder een trein wil kijken om iets te checken, dan mag ik dat. Maar ik moet er een goede reden voor hebben. Bij mijn taak hoort niet een individuele trein controleren, want daar ben ik niet voor besteld. Dat is typisch iets wat anderen doen vóór mij in de keten. Mijn taak is die plausibiliteitscheck te doen, zo u wilt een steekproef op dat soort dingen. Dan heb ik het niet nodig om onder zo'n trein te kijken. Bij de V250 heb ik dat ook niet nodig gehad.

De **voorzitter**: Ik probeer het duidelijk te maken. De keuringsinstantie certificeert een prototype. De fabrikant zegt: wij bouwen alle treinen zoals dat prototype er uitziet. De keuringsinstantie signaleert niet dat dat niet zo is. Met andere woorden, er gaan dingen mis. Wie komt daar nou nog achter? Het prototype wordt gecertificeerd. Er worden treinen gebouwd die daar niet aan voldoen. U kijkt ook niet naar de treinen. At the end of the day kijkt dus niemand naar die treinen, omdat we ervan uitgaan dat die keuringsinstantie terecht een certificaat heeft afgegeven dat alle treinen hetzelfde zijn. Wie ziet dat dan? Het lijkt wel alsof alles door rolt. Straks rollen we door met reizigers, maar wie ziet nou dat die treinen misschien niet voldoen?

De heer **Van Herwaarden**: De belangrijkste dingen hebben we met z'n allen wel gezien. De dingen die gespecificeerd zijn in de wetgeving, zijn gecheckt door een notified body.

De **voorzitter**: Die zijn gecheckt, omdat het ontwerp gecertificeerd is. Daarnaast is door de keuringsinstantie gecertificeerd dat alle treinen zouden worden gebouwd conform het ontwerp. Wij hebben verschillende mensen langs gehad die aangeven dat het aan de uitvoering van het kwaliteitssysteem schortte. Er werd niet gebouwd zoals het prototype. Er zaten verschillen in en er waren problemen tussen. De keuringsinstantie ziet dat niet. Ze hebben audits gedaan, maar ze hebben dat niet gezien. U kijkt ook niet naar de trein, dus u ziet het ook niet. Dan ziet toch helemaal niemand het?

De heer **Van Herwaarden**: Voor een deel is het misschien wel zo dat van alles wat de producent produceert, die producent de enige is die het ziet. Als het niet in het pakket van de keuringsinstantie zit en ook niet in mijn pakket, dan zit je daar in de vrije ruimte van de producent.

De **voorzitter**: Zou je dan bij risicovolle projecten waarin we een nieuw systeem hebben, een hogesnelheidslijn met alle beveiligingsdingen die ingewikkeld zijn, nieuwe technieken die we nog niet kennen en grote signalen, niet juist moeten denken: dit is niet een dingetje om te doen zoals we het altijd doen: we certificeren een systeem en we kijken niet

meer naar de treinen? Zou je juist dan niet moeten zeggen: dit is echt een risicovol project, laten wij hier per trein kijken of die echt wel is gebouwd zoals wij het prototype, die eerste trein hebben gecertificeerd?

De heer **Van Herwaarden**: Dan kom je toch uit bij de keuze van de modules.

De **voorzitter**: En dat doet de leverancier, de fabriek zelf.

De heer **Van Herwaarden**: Precies. Die geeft opdracht, al of niet onder invloed van een koper die bepaalde wensen heeft, want ook die koper bepaalt natuurlijk het modulepakket mee als je daarover afspraken maakt. Dan kun je kiezen, zoals ik heb geconstateerd, voor het modulepakket light dat bij de V250 van toepassing is en niet voor een wat zwaarder modulepakket waarbij je elke trein aan het eind nog een keer toetst. Maar beide zijn 100% conform de wetgeving, dus daarom heb ik gewoon die vergunning verleend.

De **voorzitter**: Als er iets dus niet is gezien, dan denderd dat door tot die trein in januari gierend tot stilstand komt? Ik leg het aan u voor. U bent de expert. Ik zit alleen te kijken naar het systeem.

De heer **Van Herwaarden**: Ik ben vooral expert op het eerste deel. In het operationele deel, waar ook nog allerlei dingen gebeuren met dagelijkse controles en onderhoud, kunnen ook dingen niet optimaal gaan of misschien zelfs als kinderziekte nog onontdekt zijn gebleven. Die winterse omstandigheden waren natuurlijk wel heel specifiek ...

De **voorzitter**: Nou, acht centimeter sneeuw. De Thalys blies er gewoon doorheen. Laten we nou niet doen alsof het echt shocking was. Er was geen Elfstedentocht. Ik heb het namelijk nog nagekeken. Ik dacht: ben ik nou een gekke Henkie dat er een Elfstedentocht was die ik vergeten ben? U ging een paar keer door naar Mott MacDonald. Ik snap dat, maar mevrouw Bergkamp heeft natuurlijk niet voor niets een paar keer specifiek gekeken naar de rapportage van uw ILT over de risico's van de afdekplaten en ijsafzetting. Die heeft het over de deuren, de uitschuiftreden die niet functioneerden en de software. De ILT zegt dat er bij ijsafzetting schade kan ontstaan met een risico van ontsporen. Het wordt niet alleen maar in een second opinion van een NS-onderzoek gezegd, maar de ILT zegt het zelf: risico van ontsporen.

De heer **Van Herwaarden**: Daarom is het belangrijk dat we bij de vergunningverlening, maar net zo goed tijdens de dagelijkse operaties ter plekke zijn met ogen en oren om het voor de Nederlandse burger te bewaken. Daarom zijn we bij de opstartfase van een nieuwe trein en kijken we mee of de juiste maatregelen zijn genomen, zodat risico's beheersbaar zijn.

De **voorzitter**: Als hier een nog grotere ijsklomp onder had gehangen, was het misschien wel misgegaan. We weten dus niet of het veilig was.

De heer **Van Herwaarden**: Nee, maar goed ...

De **voorzitter**: En u zegt nog steeds: ik heb mijn handtekening gezet.

De heer **Van Herwaarden**: Ja. Je moet de hele keten overzien. Voor dat deel heb ik mijn handtekening gezet. Een operatie onder winterse omstandigheden heeft ook gewoon zijn spelers. De spoorwegonderneming is verantwoordelijk voor veilig materieel en een veilige inzet.

De heer **Elias**: U legt uit waarom u tot op de dag van vandaag zegt: ik heb naar eer en geweten mijn handtekening gezet in die fase van het proces. Moeten wij niet concluderen dat een systeem van controle, certificeren, inspectie en hoe we het allemaal maar noemen, waarbij op een bepaalde datum u een handtekening zet en niet heel lang daarna van alles en nog wat echt mis is met die trein tot en met veiligheidsrisico's toe, niet functioneert?

De heer **Van Herwaarden**: Ik vind dat snel geconcludeerd. Nogmaals, wij kennen op dit moment met z'n allen niet de feitelijk vastgestelde oorzaken. Je kunt dus niet zeggen of het systeem niet goed functioneert. Volgens mij is dat nog prematuur.

De heer **Elias**: Dan vraag ik u: heeft in dit geval het systeem niet gefunctioneerd? U zet uw handtekening: alles is goed gegaan, we hebben het gecontroleerd. Maar niet heel lang daarna gebeuren de meest verschrikkelijke dingen met die trein. Dan werkt het toch niet?

De heer **Van Herwaarden**: Over dat veiligheidsincident ben ik het met u eens. Er is iets niet goed gegaan, want anders heb je geen afgevallen plaat.

Mevrouw **Bergkamp**: Nu we het toch hebben over het systeem. Het lijkt wel of de fabrikant in een machtige positie zit en dat het lastig is, met alles wat we er verder omheen georganiseerd hebben, het certificeren en toelaten, om een tegenmacht te organiseren. Het doel is toch dat je met certificeren en toelaten een tegenmacht hebt tegenover de fabrikant om te kijken: is die trein veilig, is die betrouwbaar en kunnen reizigers goed vervoerd worden? Is dat zo? Is dat ook uw waarneming bij het Fyra-project?

De heer **Van Herwaarden**: Ik vind het woord «tegenmacht» niet zo prettig klinken. Het lijkt net alsof je tegenover de aanvrager ...

Mevrouw **Bergkamp**: Geef uw eigen term eraan. Het is even om uit te leggen wat ik ermee bedoel.

De heer **Van Herwaarden**: Ik voel mij toch prettig in het systeem, alhoewel het misschien nadelen heeft, omdat het in de geest van Europa is dat iedereen vrij makkelijk tot de markt moet kunnen toetreden. In dit geval heb ik het over de industrie. Dat betekent dat je dingen niet moet overreguleren. Natuurlijk is het niet goed als er een plaat afvalt, maar ik ben wel blij dat we niet nog heel veel meer regels hebben rondom die treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: U ziet geen redenen om te twijfelen aan de werking van het systeem, ook niet in dit geval?

De heer **Van Herwaarden**: Ik ben niet de regelgever. Wij hebben met z'n allen het minimum vastgesteld, gedefinieerd. Dat is voldoende, wetende dat er ook daarna weer partijen komen zoals onderhoudsbedrijven die gecertificeerd zijn, om het hele systeem veilig te kunnen laten werken.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het dan niet zo dat als iedereen een deel in de keten doet, toch het risico bestaat dat er een trein uitkomt die heel snel uit de roulatie wordt gehaald als gevolg van een aantal veiligheidsissues en betrouwbaarheidsproblemen? Is het dan niet belangrijk dat iedereen wat meer over zijn eigen grenzen gaat kijken en signalen oppakt? We hebben een aantal signalen besproken. Was dat niet handig geweest, louter en alleen kijkend naar dit Fyra-project?

De heer **Van Herwaarden**: Je krijgt toch het probleem van op elkaars stoel gaan zitten, vrees ik, als je allemaal wat meer doet dan wat bij jou hoort.

Mevrouw **Bergkamp**: Je kunt adviseren, je kunt signaleren, je kunt reflecteren.

De heer **Van Herwaarden**: Daar noemt u zo'n onderwerp. Ik toets. Wij hebben een lijn als inspectiedienst, dus dan adviseer je in principe niet. Natuurlijk help je wel een aanvrager met de wet- en regelgeving en het proces. Dat heb ik ook een aantal keren gedaan. Er was een bepaald formulier dat ik in juli 2012 aan mijn aanvrager heb aangereikt: kijk, zo gaat het werken. Dan adviseer je bijna, dus in die zin kijk je weleens over je grenzen heen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben vanochtend met mevrouw Thunnissen gesproken. In het nieuwe verbeterplan staat dat adviseren eigenlijk niet meer mag.

De heer **Van Herwaarden**: Ik noem het adviseren. Je legt uit hoe de wet- en regelgeving toegepast moet worden. Dat is een betere term.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik stel in ieder geval vast dat u vindt dat het systeem als zodanig werkt en geen aanpassingen behoeft. U gaf net wel aan in reactie op de vraag van de heer Elias dat we in deze situatie, kijkend naar de veiligheidsissues, wel kunnen zeggen dat de uitkomst van het systeem niet iets is wat we met elkaar willen. Ik hoop dat u daar in ieder geval bevestigend op kunt antwoorden.

De heer **Van Herwaarden**: Als u met de uitkomst van het systeem een afgevallen plaat bedoelt, dan ben ik het met u eens: dat is ongewenst.

Mevrouw **Bergkamp**: Even voor het beeld: het is natuurlijk niet alleen een afgevallen plaat. Het waren betrouwbaarheidsproblemen, problemen met de ijsafzetting, problemen met de remmen, het ERTMS; er zijn nog meer dingen vastgesteld, voordat we het alleen maar hebben over het afdekrooster.

De heer **Van Herwaarden**: Ik weet niet of ik het met u eens ben op het gebied van ERTMS. Daarmee presteerde de trein eigenlijk best goed.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren wel betrouwbaarheidsproblemen toen de trein van start ging. Ik verplaats mij bij dit soort dingen altijd in de reiziger, die in de periode dat de trein van start ging toch te maken had met veel betrouwbaarheidsproblemen. Daarna kwam de sneeuwperiode en ook toen waren er een aantal veiligheidsissues.

Ik wil even met u naar de productiekwaliteit. U refereerde een paar keer aan Mott MacDonald, de second opinion op het onderzoek van NS. Beide rapporten geven aan dat de afwerkkwaliteit op meerdere plaatsen onder

de maat was, dat de treinen van elkaar verschilden en dat er twijfels waren over de productiekwaliteit. Toch is er een certificaat afgegeven door de keuringsinstantie. U hebt de rapporten gelezen. Vindt u dat terecht?

De heer **Van Herwaarden**: Ik vond dat op dat moment zeker terecht.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar met de wijsheid van nu?

De heer **Van Herwaarden**: Daar moet ik even over nadenken. Nog steeds terecht.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u dat toelichten?

De heer **Van Herwaarden**: U doelt op het SD-certificaat van de keuringsinstantie?

Mevrouw **Bergkamp**: Het kwaliteitsmanagementsysteem is getest en er is een certificaat afgegeven: er is een goed kwaliteitsmanagementsysteem en het is ook nog goed toegepast en geborgd in de praktijk. Dat is het doel van dat certificaat.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, daar heb ik mij in mei–juli 2012 van laten overtuigen. Ik weet dat de keuringsinstantie tussen 2007 en 2011 acht keer ter plaatse is geweest om dat QMS, dat kwaliteitszorgsysteem ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het niet over het proces, maar over de uitkomst, namelijk dat in een aantal rapporten wordt vastgesteld dat de afwerkqualiteit op een aantal plaatsen onvoldoende is. Er is wel een certificaat afgegeven: het kwaliteitsmanagementsysteem is in de praktijk goed toegepast. Er zijn verschillen tussen treinen. U kent de rapporten. Is er terecht een certificaat afgegeven voor dat kwaliteitsmanagementsysteem?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, ik denk nog steeds dat dat terecht is geweest. Die afwerkqualiteit is echt het individuele handelen van een monteur geweest waardoor treinen net iets verschillend kunnen zijn, maar ze hebben allemaal aan de TSI voldaan.

Mevrouw **Bergkamp**: En als we kijken naar hoe Lloyd's toezicht heeft gehouden of audits heeft uitgevoerd op het kwaliteitsmanagementsysteem: één keer per jaar daar kijken? Dan zegt u niet: goh, ik had eigenlijk wat meer moeten doorvragen over de kwaliteit, ook op basis van de signalen die u kreeg vanuit de media en van uw collega's?

De heer **Van Herwaarden**: Dat is precies het onderwerp waarop ik inderdaad heb doorgevraagd in mei 2012. Zij hebben mij toen geschetst dat ze tussen 2007 en 2011 acht keer ter plaatse zijn geweest. Dan vraag ik: hoe zag dat er dan uit? Discussies over het kwaliteitszorgsysteem. AnsaldoBreda heeft al een ISO 9001-systeem en is dus al gewend om met een kwaliteitszorg te werken. Die acht keer dat ze daar geweest zijn – die heb ik ook echt bekeken en die conclusies staan ook in een van die veertien belangrijke documenten – was de conclusie steeds: wij stellen na de audit vast dat AnsaldoBreda in staat is om het ontwerp zoals wij dat hebben vastgesteld ook daadwerkelijk te produceren.

Mevrouw **Bergkamp**: Samengevat zegt u: toen vonden we dat het certificaat terecht is afgegeven; kijkend hoe het is afgelopen met de treinen vind ik dat nog steeds. Dat zegt u eigenlijk tegen deze commissie.

De heer **Van Herwaarden**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: In die auditrapporten stond bijvoorbeeld ook dat er gelast is op een roestige ondergrond en dat er niet-gekalibreerde meetinstrumenten waren. Zijn dat zaken die u ook gezien hebt? U zegt dat u de rapporten hebt gelezen.

De heer **Van Herwaarden**: Nee, die rapporten heb ik niet gelezen. Die hebben mij nooit bereikt. Ik heb ze niet opgevraagd. Ik heb een van die acht rapporten wel een keer ingezien.

Mevrouw **Bergkamp**: Laten we kijken naar het werk van de keuringsinstantie. Ze hebben één keer per jaar twee dagen gekeken naar het kwaliteitsmanagementsysteem. Ze deden geen onaangekondigde bezoeken; die waren van tevoren gemeld. Van tevoren werd ook het auditrapport besproken. Is dat voldoende om goed zicht te krijgen op de praktijk? Ik vraag dat, omdat u afhankelijk bent van de informatie van de keuringsinstantie. U moet uw oordeel baseren op de informatie van de keuringsinstantie. Is dat voldoende?

De heer **Van Herwaarden**: Ik denk dat het voldoende is.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt nooit gezegd of gevraagd: het is misschien verstandig, kijkend naar de complexiteit, de signalen ...

De heer **Van Herwaarden**: Nee. Dit hele stelsel is niet zomaar even op een namiddag bedacht. Brussel heeft daarover nagedacht, met alle lidstaten.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar Brussel zegt niet dat je niet zelf meer mag nadenken.

De heer **Van Herwaarden**: Nee, dat klopt. Maar misschien weet u ook dat het zelfs naar één keer in de twee jaar gaat. Dit was nog het regime en Brussel is dat verder aan het liberaliseren.

Mevrouw **Bergkamp**: Op het moment dat er twijfels zijn over de veiligheid, dan gaat dat natuurlijk altijd voor, wat voor regelgeving er dan ook is.

De heer **Van Herwaarden**: Precies. Er is een ISO 9001-kwaliteitszorgsysteem. Er is een keuringsinstantie. Er zijn TSI's met modules. Die twee, maar vooral de laatste, geven mij voldoende zekerheid – dat is ook het enige wat de wetgeving als gespecificeerd, geharmoniseerd deel heeft aangereikt – dat alles wat met zo'n trein moet gebeuren ook daadwerkelijk gedaan is.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben deze week ook gesproken met de heer Jonkers, kwaliteitsinspecteur. Hij zei over het kwaliteitsmanagementsysteem: dat werd gewoon heel vaak niet in de praktijk toegepast door AnsaldoBreda. Daar waren grote zorgen over.

De heer **Van Herwaarden**: Dat is nieuwe informatie voor mij.

Mevrouw **Bergkamp**: Vandaar ook mijn vraag ...

De heer **Van Herwaarden**: Wij zullen dat meenemen bij de monitoring van Lloyd's Register Nederland, de NoBo. Wij zijn – dat ben ik dan niet, maar dat zijn wij wel als dienst – vergunningverlener, certificeerder van Lloyd's Register Nederland en supervisor.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat neemt u dan precies mee?

De heer **Van Herwaarden**: In de jaarlijkse monitoring, in de jaarlijkse opvolging van alle partijen. Wij gaan jaarlijks naar alle partijen toe die van ons vergunningen hebben ontvangen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebben we begrepen van mevrouw Thunnissen. Wat gaat u specifiek doen? Ik zeg tegen u dat deze kwaliteitsinspecteur zei: het kwaliteitsmanagement wordt vaak niet toegepast. Toen zei u: dat gaan we oppakken, dat neem ik mee. Wat bedoelde u daarmee? Wat gaat er straks anders, behalve dat u het monitort in een systeem?

De heer **Van Herwaarden**: Wij gaan er extra aandacht aan geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat is dat concreet? Gaat u tegen de keuringsinstantie zeggen: één keer per jaar is onvoldoende, u moet daar vaker rondlopen om een beter beeld te krijgen?

De heer **Van Herwaarden**: Als ik mij probeer voor te stellen hoe het gesprek richting die NoBo zal gaan in zo'n continuerende audit, dan gaan we hen bevragen op: hoe doe je zo'n QMS-toets als je met zo'n TSI werkt ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het wordt heel ingewikkeld. Kunt u het iets duidelijker uitleggen, zodat we ons publiek niet verliezen?

De heer **Van Herwaarden**: U stelt een moeilijke vraag.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar zitten we voor.

De heer **Van Herwaarden**: Hoe zal onze actie richting een NoBo er uitzien omdat de suggestie is dat het QMS niet gewerkt heeft? Daar begint het mee, toch?

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u dat?

De heer **Van Herwaarden**: Nou ja, laten we dit dan eerst scherp krijgen. U zegt: de keuringsinstantie heeft een QMS beoordeeld, die gaat één keer per jaar en er is een keurder die daar vaker ter plaatse is, die zegt dat dat niet klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus: het toezicht op het QMS, het kwaliteitsmanagementsysteem, heeft niet gewerkt en dat gaan we in de toekomst anders doen. Volgens mij zegt u dat.

De heer **Van Herwaarden**: Misschien heb ik de vraag verkeerd begrepen. De nieuwe informatie die ik hoor, de suggestie dat het NoBo-certificaat wellicht niet terecht is geweest, hebben we nu gehoord door deze interviews. Die nemen wij mee als dienst om te kijken of onze NoBo daar misschien iets meer had moeten doen. Maar dat staat een beetje los ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het zijn trouwens verhoren, geen interviews. In de verhoren is u in ieder geval duidelijk geworden dat het anders moet. Dat de keuring van het kwaliteitsmanagementsysteem onvoldoende is geweest, is een conclusie van de inspectie zelf. U hebt er ook met collega's over gesproken: dat gaan we anders doen.

De heer **Van Herwaarden**: Nee. Ik probeerde aan te sluiten bij een suggestie die u deed toen u het over de heer Jonkers had.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was een vraag. Is het certificaat voor het kwaliteitsmanagementsysteem terecht afgegeven? Dat was een vraag.

De heer **Van Herwaarden**: Dan zeg ik ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt ja, ook met de wijsheid ...

De heer **Van Herwaarden**: Dan zegt u: maar de heer Jonkers zegt dat het helemaal niet klopte. En dan zeg ik: dat is nieuwe informatie voor ons, die nemen we mee en we gaan kijken wat we daarmee gaan doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan is mijn vraag: wat gaat u daar dan mee doen? U hebt een paar keer in dit verhoor ...

De heer **Van Herwaarden**: Dat hebben we nog niet gedaan, maar dat probeer ik u te schetsen. In een continuerend gesprek van onze inspectie-dienst richting deze keuringsinstantie gaan we daar dieper op doorvragen: kan het zijn dat jullie dingen missen als jullie zo'n QMS beoordelen?

Mevrouw **Bergkamp**: Deze verhoren zijn in ieder geval reden geweest voor de inspectie om te zeggen: daar moeten we beter naar kijken. Als mensen daar rondlopen en dingen zien die de keuringsinstantie niet heeft gezien en die daardoor uiteindelijk ook niet door de ILT zijn opgepakt, dan moet je goed kijken hoe je daar meer informatie over kunt krijgen.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, dat signaal pakken wij op vanuit deze verhoren.

De **voorzitter**: Maar dan toch de vraag: als het waar is dat het kwaliteitsmanagementsysteem niet is toegepast, wat een collega hier onder ede heeft verklaard en waar ook uit de stukken van alles over blijkt, houdt u dan nog steeds vol dat het certificaat terecht is afgegeven?

De heer **Van Herwaarden**: Dan moet ik dat misschien wat nuanceren, want dat moet dan wat dieper onderzocht worden.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Als ik u zo beluister, dan zegt u met de wijsheid van nu «ja» op mijn vraag of het certificaat voor het kwaliteitsmanagementsysteem terecht is afgegeven. Op de vraag van mevrouw Van Toorenborg zegt u in feite ...

De heer **Van Herwaarden**: Met dat «ja» bedoel ik dat er kleine afwijkingen kunnen zitten in treinen die vallen in de categorie «buiten scope TSI». Dat laat onverlet dat de certificaten correct geldig blijven. Er kunnen kleine verschillen in treinen zitten die misschien heel vervelend zijn voor het onderhoud of als je een wijziging gaat aanbrengen, maar dat wil niet

zeggen dat de certificaten niet meer kloppen. Dat pleidooi wilde ik maar houden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is helder, maar u zegt ook, wetende wat we nu weten en horen tijdens deze verhoren: we moeten onderzoeken of dat certificaat voor het kwaliteitsmanagementsysteem terecht is afgegeven. Dat neemt u mee.

De heer **Van Herwaarden**: Ja, ik denk dat dat reëel is. Dat is nieuwe informatie die deze week tot ons is gekomen. Wij pakken signalen altijd serieus op en daar doen we dan wat mee.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het ook gehad over een aantal signalen die eerder zijn afgegeven, die in uw achterhoofd zaten en waar u niets mee hebt gedaan.

De heer **Van Herwaarden**: Wij zijn altijd serieus.

Mevrouw **Bergkamp**: Ook als het in het achterhoofd zit, maar onze vraag is natuurlijk wat je met de signalen doet.

De heer **Van Herwaarden**: Niet altijd per direct iets.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan naar het volgende onderwerp. In België en Frankrijk mogen keuringsinstanties geen andere rollen vervullen: of ze keuren of ze adviseren. Lloyd's Nederland heeft gekeurd in opdracht van AnsaldoBreda, maar Lloyd's Europe heeft geadviseerd in opdracht van NSFSC, de leasemaatschappij die de treinen ging bezitten, en de Belgische vervoersmaatschappij NMBS. Vindt u dat wenselijk vanuit het oogpunt van onafhankelijkheid? Je keurt het werk waar je collega's over geadviseerd hebben.

De heer **Van Herwaarden**: «Wenselijk» is misschien niet het goede woord, maar het is toegestaan. Als je het goed organiseert, is het voor mij geen probleem.

Mevrouw **Bergkamp**: U vindt het geen probleem?

De heer **Van Herwaarden**: Ik vind het geen probleem, mits het goed gemanaged wordt.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat bedoelt u met «goed gemanaged wordt»?

De heer **Van Herwaarden**: Daarmee bedoel ik dat een organisatie voor zichzelf goede spelregels moet hebben ingericht, zodat als je aan het ene deelneemt je niet meer aan het andere deelneemt. Daarvan weet ik dat dat bij Lloyd's het geval is.

Mevrouw **Bergkamp**: Geloof u dan in Chinese walls?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, in die zin wel. Het is belangrijk dat als je in het ene geacteerd hebt, je niet in een andere rol gaat zitten.

Mevrouw **Bergkamp**: U vindt het niet raar dat bijvoorbeeld de Raad voor Accreditatie heeft gezegd: geen accreditatie, want wij vinden dat het niet goed georganiseerd is dat twee verschillende rollen in één organisatie zitten? Dat is voor u geen signaal: goh, dat moet anders?

De heer **Van Herwaarden**: Misschien verschil ik van mening met de Raad voor Accreditatie. Dat zou kunnen. Ik vind de inhoudelijke expertise van een geaccrediteerde partij zeker zo belangrijk als sommige andere factoren die de Raad voor Accreditatie heel zwaar laat meewegen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het doel van die rolscheiding is dat het elkaar niet beïnvloedt, want je gaat het werk keuren waarover een ander geadviseerd heeft. Hebt u er vertrouwen in dat Lloyd's voldoende scheiding heeft gehanteerd tussen die verschillende rollen?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, daar heb ik vertrouwen in. Dat wordt ook gestaafd door de ervaring die ik heb. Ik heb daar nooit een tegenstrijdig belang geproefd of een afhankelijkheid die ik ongewenst achtte.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog een vraag. We hadden het op een gegeven over het Europese systeem, waar u volledig achter staat. U zei: ik sta daarachter omdat het concurrentie mogelijk maakt; je moet niet te veel regels opleggen. In de afgelopen week hebben wij het veel gehad over het zogeheten turnkeykarakter. Alle verantwoordelijkheid ligt bij de fabrikant, ook voor de kwaliteit. Uiteindelijk is de fabrikant voor alles verantwoordelijk. Hij mag kiezen op welke manier hij wordt gekeurd: typekeuring of op alle treinstellen afzonderlijk. Vindt u het ook te veel regelgeving, als die keuze bij de fabrikant wordt weggehaald? Er zit nu wel heel veel verantwoordelijkheid bij de fabrikant.

De heer **Van Herwaarden**: Dat is een goede vraag. Ik stel vast dat de TSI's, waarin die keuzemogelijkheid zit, nu gewoon die keuzemogelijkheid geven. Ik noem dat even de light, de medium en de heavy variant, alle drie 100% legaal, maar ...

Mevrouw **Vos**: Moet dat niet gewoon standaard de heavy variant zijn?

De heer **Van Herwaarden**: Dan krijg je ongetwijfeld weerstand. Ik ben geen wetgever en het heeft ook niets met mijn rol te maken, maar als ik mij naar Europa verplaats, dan weet ik dat de industrie daar vaak op tegen is omdat zij een laagdrempelige toegang tot de markt wil.

Mevrouw **Vos**: Wat vindt u zelf? U bent de industrie niet.

De heer **Van Herwaarden**: Ik denk dat ook met de light variant die nu gekozen is een veilig trein beschikbaar kan komen die gewoon veilig in Nederland kan rondrijden. Voor mij hoeft het niet allemaal heavy te worden.

Mevrouw **Vos**: Ondanks alles wat we net gewisseld hebben, dat in die light variant uiteindelijk niemand een aantal afwijkingen kan zien: de keuringsinstantie niet, u niet. Dan ben je geheel afhankelijk van een fabrikant aan wie we alle verantwoordelijkheid hebben gegeven.

De heer **Van Herwaarden**: Dat klopt, maar ik mag toch hopen dat producenten ook gewoon goede producten willen die ze nog vaker willen verkopen. Dat doe je vooral door kwalitatief goede dingen te maken.

Mevrouw **Vos**: U blijft vertrouwen in het systeem?

De heer **Van Herwaarden**: Ja, want het is nog relatief nieuw. Je moet het systeem soms even de tijd geven om ingeregeld te raken.

De **voorzitter**: We komen tot een afronding. We hebben heel veel langs gehad. Veel signalen waarvan u zegt: u hebt ze wel meegenomen, maar ze zijn geen aanleiding geweest om anders te handelen. We hebben aan de orde gehad dat het certificaat voor het kwaliteitsmanagementsysteem wellicht niet terecht is afgegeven. Dan zou je de vraag kunnen stellen of dat betekent dat de vergunning terecht is afgegeven, want die is gebaseerd op certificaten. We hebben een aantal punten aan de orde gehad waarvan u zegt: die kunnen we misschien als leerpunten meenemen. We hebben het gehad over de dubbelrollen, over de nota, over het volgen van het project en over de signalen. Wat nog rest is een belangrijke vraag die wij stellen aan de mensen die nauw bij dit project betrokken zijn. Zijn er nog signalen bij u gekomen die duiden op onregelmatigheden?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

De **voorzitter**: Op fraude of dergelijke zaken?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

De **voorzitter**: Nooit een signaal gekregen?

De heer **Van Herwaarden**: Nee.

De **voorzitter**: Oké. Dan sluit ik dit verhoor.

Sluiting: 17.25 uur

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

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

Aanvang: 12.31 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Siebers de belofte af.

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

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Siebers, zoals bekend werden de Fyra-treinen uit Italië, gebouwd door AnsaldoBreda, met vertraging geleverd. HSA begon in september 2009 alvast met vervangend materieel te rijden tussen Amsterdam en Rotterdam. Dat was met de TRAXX-locomotieven met de wit-roze wagons, wat ook wel het TRAXX-Prio-materieel wordt genoemd. Die vervangende Fyra-treinen lijken heel erg op de Benelux-trein, die op dat moment ook rondrijdt. Het zijn hetzelfde soort rijtuigen met hetzelfde soort locomotieven ervoor. Waarom is die Benelux-trein, die zo veel lijkt op de vervangende Fyra-trein, niet aangepast voor de dienst van Amsterdam naar Brussel? Kon dat niet?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mevrouw **Vos**: ERTMS?

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Nee.

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

De heer **Siebers**: In die fase was ik algemeen directeur van NS Hispeed geworden. Wij probeerden voor alle acties die we namen een alternatief te hebben. We wisten dat er issues waren met de V250-treinen, dus keken

we naar alternatieven. Een van die alternatieven was inderdaad – u begon er al mee – bekijken of het materieel dat we inmiddels al kenden, namelijk de TRAXX'en die al over de hsl in Nederland reden, te introduceren in België. Dat hebben we intensief onderzocht met onze Belgische collega's. Uiteindelijk hebben we daar om een aantal redenen vanaf moeten zien. Dat is een combinatie van factoren geweest. Operationeel was het een groot risico, want toelating is een lang en complex traject. Daar zullen we het ongetwijfeld nog over hebben vandaag. Als je naast de V250 ook nog een toelating van de TRAXX'en moet gaan doen, betekent dat een extra risico qua doorlooptijd voor zowel de TRAXX'en als voor de V250. We hebben dat onder andere ook bij de Thalys gezien. Bij een nieuwe toelating voor bestaand materieel is het risico op uitloop groot.

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

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

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

Mevrouw Vos: Wie adviseerde u dat?

De heer Siebers: Onze juristen.

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

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

Mevrouw Vos: Waarom wilden de Belgen dat niet?

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

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

De heer Siebers: Ja.

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

De heer Siebers: Parallel aan het onderzoek naar de TRAXX'en, onderzochten we ook of we bestaand materieel elders uit Europa konden vinden om te rijden. Dat moet dan materieel zijn dat dezelfde kenmerken heeft als

de hsl in Nederland en België. Daarmee vallen al heel veel opties af. We kwamen in potentie met wellicht een aantal TGV's. Daar golden echter eigenlijk dezelfde argumenten voor als voor die TRAXX'en.

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

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

Het verhoor wordt geschorst van 12.43 tot 12.58 uur.

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

De heer **Siebers**: Heel goed.

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Correct.

Mevrouw **Vos**: Daar moest u op wachten. Het volgende onderwerp betreft het besluit om te starten. De NS-directie nam in maart 2012 het besluit om de Fyra vanaf september 2012 tussen Amsterdam en Rotterdam te laten rijden – we hebben het nu over de trein die uit Italië kwam – en vanaf december 2012 tussen Amsterdam en Brussel. De Benelux-trein zou dan worden opgeheven. Daar kon dus niet

op worden teruggevallen, mocht het misgaan. Kunt u beschrijven hoe het besluit in maart tot stand is gekomen?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Ja.

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

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

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

De heer **Siebers**: Wij hadden een aantal scenario's klaarstaan. Afhankelijk van het moment waarop de treinen beschikbaar zouden zijn, konden we die scenario's invoeren. Ook in de besluitvorming rondom maart 2012 hadden we dus een aantal scenario's. Eén daarvan hebt u al genoemd. Dat was in september starten met Amsterdam–Rotterdam en in december naar Brussel gaan rijden. Er was ook nog een alternatief om dat nog een stap later te doen. Bij voorkeur niet, maar het had wel gekund.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Ja.

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

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

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

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

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

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

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

Mevrouw **Vos**: Wie waren dat?

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

Mevrouw **Vos**: Hoe heet hij?

De heer **Siebers**: Michel Jadot.

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Ja.

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

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Nee.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Daar kan ik een paar dingen over zeggen. Dit bedrijf, deze lijn, deze trein was natuurlijk al jaren onderwerp van aandacht van de politiek en de maatschappij. Die uitgebreide belangstelling voelden wij natuurlijk elke dag.

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

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

De heer **Elias**: Oké.

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Ik weet het niet meer exact wanneer we dat hebben bedacht, maar dat was voor die loan-and-usefase eind 2011, voor zover ik me kan herinneren. Dat deden we kijkend naar en lerend van andere introducties om ons heen. We wisten dat elke introductie van een nieuwe trein spannend is.

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Dat vind ik een lastige vraag om te beantwoorden. Ik weet wel dat we dit juist deden om dit soort zaken naar boven te krijgen. Daarom wilden we juist die treinen in zo'n integraal proefbedrijf rijden. Dat wilden we niet om de technische kant te bekijken, maar vooral om te bekijken hoe de trein het in het echt zou doen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Ja.

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Ja.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Ja.

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

De heer **Siebers**: Ja.

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

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

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

De heer **Siebers**: Ja.

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

De heer **Siebers**: Correct.

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Correct.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Ja.

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

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

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

De heer **Siebers**: Ja.

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

De heer **Siebers**: Het is inderdaad een beperking, kijkend naar het proces. Tegelijkertijd geldt ook hier weer dat er een hele reeks van checks-and-balances in zat die ons goed vertrouwen gaf ten aanzien van de treinen. Het begint natuurlijk bij de leverancier, AnsaldoBreda, die deugdelijke treinen moet afleveren. Dat is zijn primaire reason to be en verantwoordelijkheid. Dan heb je vervolgens Financial Services met zijn deskundigheid en contractuele verantwoordelijkheid, die weer deskundigheid inhuurt om het nog een keer beter te weten. Dat gebeurt aan Belgische kant ook. Aan de Belgische kant hadden we ook nog Belgorail. Dan heb je de twee toelating instanties: de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en DVIS in België. Dan hebben we ProRail in Nederland en Infrabel in België. Die toelating moet aan drie standaarden voldoen: een Europese, een Nederlandse en een Belgische. Die gaan alle drie op een verschillende manier en veranderen ook nog gedurende rit. Dat maakt het proces complex. Het prettige ervan is dat je, doordat er op verschillende manieren wordt getoetst, weer een extra check hebt. Vervolgens hebben we nog de deskundigheid bij NedTrain en de twee vervoerders, HSA en NMBS. Er is dus een hele reeks van checks-and-balances, die ons een groot vertrouwen gaf ten aanzien van het inzicht dat wij in de treinen kregen. Daarnaast hebben we extra maatregelen genomen om toch nog extra voorbereid te zijn.

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

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

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

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

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

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

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry, ik onderbreek u even. Mijn vraag was of u vaker hebt geëscaleerd naar de NS-directie, zoals op het moment dat die back-up er niet was en de Benelux-trein verviel. Zijn er, toen u van start ging – we hebben het over 2012 – momenten geweest waarop u hebt geëscaleerd naar de NS-directie?

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Ja.

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

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

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

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

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

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

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

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

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe reageerde NSFSC?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Nee.

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

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

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel even samen. Het verzoek om de treinen voortijdig over te nemen kwam van HSA. NSFSC had daar in eerste instantie wel moeite mee, maar heeft wel meegewerkt aan de oplossing. Er is wel gekeken naar het risico ten aanzien van het snel oplossen van de problemen door AnsaldoBreda, maar dat is geen reden geweest om niet te kiezen voor het voortijdig overnemen van de treinen. HSA was op de hoogte van de openstaande punten en had als informatiebron NSFSC en NedTrain, waar tweewekelijks overleg mee was. De lijst met openstaande punten en de betrouwbaarheidsproblemen bij de twee leentreinen waren geen reden om niet te kiezen voor het voortijdig overnemen. Er was vertrouwen – of in elk geval de behoefte, om het beter te zeggen – om snel ervaring te kunnen opbouwen met de treinen, omdat er ook een deadline was, namelijk dat men in september van start wilde gaan met de dienst.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: U zegt dat ik ervoor heb gewaarschuwd dat dat risico er was. Ik denk eerder – ik ken het stuk niet, ik zou het moeten lezen – dat dat een risico is van deze constructie. Tegelijkertijd was dit – nogmaals, ik doe het even uit mijn hoofd – voordat de APTO in de NS-directie werd besproken. Daar hebben we juist alle risico's besproken en deze kan ik me daar niet uit herinneren. Misschien was dit een tussentijdse evaluatie of inschatting. In het directiestuk dat we hebben besproken met de NS-directie en met Financial Services hebben we aangegeven wat de risico's waren en ik kan me niet herinneren dat deze daar in stond.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mevrouw **Bergkamp**: Wat bedoelt u met «niet fijn»?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mevrouw **Bergkamp**: Welke kwalificatie wel?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Toen hadden wij nog niet kunnen bedenken dat dit soort zaken zou gaan spelen. En ...

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

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

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

De heer **Siebers**: Dat dachten we dus niet, juist omdat we die maatregelen hadden genomen. Er stonden overigens ook andere zaken in dat advies. Er stond – dat wil ik graag benadrukken – geen «no go» in, of dat het onverstandig was. Alle betrokken partijen hadden ten eerste geadviseerd dat we met die treinen konden rijden en vonden dit ten tweede verstandige extra maatregelen om te komen tot een betrouwbare dienst. Tegelijkertijd gaven ze de waarschuwing om goed voorbereid te zijn. Die hebben we ons zeer ter harte genomen.

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

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

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

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

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel even samen. Er was een integraal proefbedrijf, dat niet helemaal is uitgevoerd zoals het bedoeld was. Er waren problemen met het integrale proefbedrijf naar België. Uit de evaluatie van de NS blijkt dat het beoogde aantal testritten niet is

uitgevoerd, dat maar 50% is uitgevoerd. De ingebruiknameadviezen gaven u in elk geval geen reden om te zeggen: we moeten wat anders doen. Ik heb een aantal citaten voorgelezen uit de informatie die u ook had. U zegt dat je, als je daar nu naar kijkt, daar misschien wat anders over denkt dan toen u naar die ingebruiknameadviezen keek. U zei: dit heb je eigenlijk met alle treinen, het is fijn dat we een integraal proefbedrijf hebben, dat hebben we ook zelf met elkaar bedacht en dat heeft nooit mogen leiden tot een «go/no go»-moment, maar het was om een inschatting te krijgen. De informatie daaruit is in elk geval voor u geen reden geweest om iets anders te doen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mevrouw Vos vervolgt het verhoor.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Siebers, ik heb toch nog een vraag. Ik luisterde net naar het gesprek over het proefbedrijf. Toen ik met u sprak, was u een heel voorzichtig man. U wilde graag back-uptreinen houden. We hebben net besproken waarom dat niet kon. Dat vond u jammer. We hebben ook besproken dat u blij was dat u een proefbedrijf had, dat u dat graag wilde. U zegt net dat u in vertrouwen kon starten, terwijl er in het laatste ingebruiknameadvies voorspellingen stonden dat het niet goed zou gaan en dat u met maar tien treinen kon rijden in plaats van met het in de concessie afgesproken aantal. Er stond dat er 20% uitval van de treinen zou zijn. Eén op de tien zou uitvallen. Ik snap niet wat dan het belang is geweest van het proefbedrijf en waarom u dan toch kunt starten.

De heer **Siebers**: U zei net dat in de ingebruiknameadviezen stond dat het niet goed zou gaan. Volgens mij staat dat er niet. Daarnaast bleven wij voorzichtig, juist door die ingebruiknameadviezen. Nogmaals, het waren ingebruiknameadviezen, adviezen om het in gebruik nemen zo goed mogelijk te doen. Die hebben wij allemaal ter harte genomen, alle vijftien.

Daar zat ook een aantal stappen in, zoals met minder treinen rijden om meer reserve te hebben. Daarmee hadden we 50% reserve. Normaal gesproken zou dat ruim voldoende moeten zijn. Er zaten andere maatregelen in ten aanzien van wat wij «warme reserves» noemen, dus dat er een reserve klaarstond om in te vallen als een trein het onverhoopt niet zou doen. Zo was er een hele reeks maatregelen die ons werd geadviseerd te nemen en die hebben we ook allemaal uitgevoerd. Dat gaf ons – niet alleen mijzelf, maar alle deskundigen – het vertrouwen dat we goed zouden kunnen starten. Dat was ook, nogmaals, met een trein die was toegelaten door twee instanties die daar heel bedreven in zijn en die was geleverd door een fabrikant die dat ook goed zou moeten doen. Achteraf hebben we gezien dat dat niet goed ging, maar dat was de informatie die we op dat moment hadden.

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

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

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

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

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

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

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

mij zei, een mogelijkheid was geweest om de boel een halfjaar uit te stellen, snap ik dat gewoon niet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mevrouw **Vos**: Eind 2012.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Ja.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Ja.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer wist u – dit is een feitelijke vraag – dat u op zich de ruimte had om met een alternatief te komen en dat de concessieovereenkomst niet in gevaar was? Wanneer was dat ongeveer, in de tijd?

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

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Ook niet.

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

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

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

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

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

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

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

De heer **Siebers**: Nee.

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

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

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

De heer **Siebers**: De vraag was wat ik op dat moment wist over die concessie, bij het nemen van het besluit over de treinen. Tenminste, zo heb ik hem begrepen. Op dat moment was doorslaggevend de inschatting hoelang het zou duren voordat de treinen weer gerepareerd zouden zijn, als dat al mogelijk zou zijn, en het feit dat AnsaldoBreda in die periode een bepaald gedrag had laten zien dat heel weinig vertrouwen gaf. Dat was al basis genoeg. Ongetwijfeld zal getoetst zijn met de overheid wat de impact op de concessie was, maar daar was ik niet bij en ik kan me ook niet herinneren wat daar de uitkomst van was.

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

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

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

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

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

mocht komen voor de Fyra, een meer confessionele trein? Wanneer kreeg u dat signaal vanuit de taskforce?

De heer **Siebers**: Ik kan dat niet zo exact pinpointen, maar dat zal op het moment zijn geweest dat dat kenbaar werd gemaakt. Er werd op enig moment kenbaar gemaakt dat wij een alternatieve dienstregeling zouden gaan onderzoeken, samen met de Belgen, met extra Thalys-treinen en de Eurostar et cetera.

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

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

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

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

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer was dat?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mevrouw **Bergkamp**: En de Belgen?

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

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

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

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

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

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

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

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

De **voorzitter**: U zegt een beetje achteraf dat dat lessons learned zijn. Als ik naar de stukken kijk van directievergaderingen van HSA, zie ik dat jullie een heel groot risico zien ten aanzien van die bedrijfszekerheid en dat de oplevering niet van hoog niveau wordt. Er staat ergens een zin, die ik heel fascinerend vond: jongens, we moeten alles op alles zetten; als het niet

kan zoals het moet, moet het maar zoals het kan. Uit de stukken klinkt een soort «help!». Er is van tevoren nooit nagedacht over die loan-and-useconstructie, maar die moest ineens. Er is niet van tevoren nagedacht over die APTO, waarover u zelf in die notitie schrijft: jongens, we geven eigenlijk alles uit handen; de onderhandelingspositie van NS versus AnsaldoBreda wordt nu echt verzwakt. U schetst vandaag het beeld alsof het een beetje soepel was en later tegenviel. Dat blijkt gewoon niet uit het dossier voor ons. Snap u dat?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De **voorzitter**: Wij blijven achter met het beeld dat bij het laatste ingebruiknameadvies – u hebt terecht aangegeven dat dat niet was om naar «go/no go» te kijken – niets was verbeterd, dat die structurele verbeteringen niet zijn waargemaakt en dat er geen zicht op was dat dat zou veranderen. Dat is een document, het laatste document, dat u voor ogen hebt voordat de trein met machinisten, met conducteurs en met reizigers de grens over gaat. Dat is waarom wij sommige vragen met verbazing aan u voorleggen. Het is zo jammer dat het allemaal verwezenlijkt is en dat het uiteindelijk geen succes wordt. Daarom leg ik dat aan u voor.

De heer **Siebers**: Ja.

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

De heer **Siebers**: Nee.

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

Sluiting: 15.39 uur

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

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

Aanvang: 16.00 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De **voorzitter**: Ja.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De **voorzitter**: Ja.

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

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

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

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

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

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

De heer **Oosthoek**: Ja. En ik denk dat ik ook weet waar u naartoe wilt. Ik heb wel verschil ervaren. En ik heb met name verschil ervaren in het launch team. Als we daarmee bij elkaar kwamen en probeerden om de dingen af te spreken die gebeuren moesten, merkte ik wel een verschil in de mate van betrokkenheid, als ik dat zo mag zeggen, tussen de Nederlandse vervoerder en de Belgische vervoerder.

De **voorzitter**: Kleurt u dat eens in voor ons.

De heer **Oosthoek**: Tja. Gekscherend hebben we in die tijd weleens tegen elkaar gezegd: de Belgen stribbelden mooi mee. Dat zeiden we tegen elkaar omdat de intenties wel werden uitgesproken en de acties wel werden afgesproken, maar je toch het gevoel had dat er meer energie uit Nederland kwam dan uit België om ervoor te zorgen dat het daadwerkelijk allemaal operationeel werd voorbereid.

De **voorzitter**: U zei dat u wist waar ik naartoe wilde. Ik vroeg hiernaar omdat ik me afvroeg of u op enig moment zorgen had over hoe het ging.

De heer **Oosthoek**: Ik heb mij daar wel zorgen over gemaakt, in zoverre dat wij – met «wij» bedoel ik in dit geval zowel HSA als ProRail – heel graag goed voorbereid wilden zijn op het grensoverschrijdend verkeer. In

onze plannen zat ook een integraal proefbedrijf. Dat integrale proefbedrijf vond ik erg belangrijk, dus ik vond het van belang dat ook de Belgen, zowel Infrabel als NMBS, daaraan mee zouden doen. Dan kun je namelijk beter voorspellen wat je zo meteen je grensoverschrijdende reiziger aandoet. In die zin heb ik mij wel zorgen gemaakt of we dat voor elkaar zouden krijgen.

De **voorzitter**: Had u toen een idee hoe de betrokkenheid was van een andere belangrijke speler met wie u aan tafel zat, namelijk de Nederlandse en de Belgische inspectie? Had u daarbij ook een gevoel van «hoe zit het met de betrokkenheid van verschillende partijen»?

De heer **Oosthoek**: Ik ben de Nederlandse inspectie en Belgische inspectie in het internationale verband eigenlijk niet tegengekomen, tenminste niet dat ze beide aanwezig waren. Als ik de inspecties tegenkwam, vanuit mijn positie, had ik niet het gevoel dat daar een verschil in belang zat. Wel een verschil in aanpak, maar niet een verschil in belang.

De **voorzitter**: Oké. En ook geen verschil in betrokkenheid?

De heer **Oosthoek**: Nee.

De **voorzitter**: Oké. Ik zie dat mevrouw Bergkamp geen aanvullende vragen heeft. Dan geef ik het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Wat was er dan voor verschil in aanpak tussen de Nederlandse inspectie en de Belgische?

De heer **Oosthoek**: Het verschil dat ik gezien heb, dus wat ik in vergaderingen meemaakte, is dat voor mijn gevoel de Belgische inspectie zich wat meer met de details bezighield en dieper op bepaalde zaken inging. Maar dat kan ook te maken hebben gehad met het punt dat daar iemand zat die heel veel verstand heeft van ERTMS; dat heb ik nooit helemaal helder kunnen krijgen. De Nederlandse inspectie gedroeg zich op haar manier, zoals we ook gewend zijn.

De heer **Elias**: Wat vindt u eigenlijk beter, als u ernaar kijkt?

De heer **Oosthoek**: Daar heb ik geen oordeel over. Ik heb het gezien en geconstateerd dat het zo was. Ik vond het eigenlijk wel grappig. Het is leuk: je spreekt dezelfde taal en toch doe je de dingen anders.

De heer **Elias**: Goed.

ProRail had daarnaast ook nog een rol bij de toelating door de inspectie van de Fyra op het spoor. Op 6 juli 2012 heeft de inspectie de Fyra toegelaten tot het Nederlandse spoor. Daarbij had ProRail een adviesrol. Op enig moment heeft ProRail formeel bezwaar gemaakt bij de inspectie tegen het voor onbepaalde tijd verlenen van de vergunning. Voor zover wij begrijpen uit de stukken, was ProRail er wel voor om die vergunning te verlenen – dat even nadrukkelijk gesteld – maar dan voor bepaalde tijd. Eerst even inhoudelijk: waarom was dat?

De heer **Oosthoek**: Dat was omdat wij dertien non-conformities hebben gevonden, als ik die Engelse term mag gebruiken, in de

De heer **Elias**: Nee, dat mag u niet.

De heer **Oosthoek**: Dat mag ik niet. Nou, «niet-conformiteiten» dan. Zaken niet-zijnde conform de ERTMS-specificaties.

De heer **Elias**: Afwijkingen ...

De heer **Oosthoek**: Afwijkingen van de ERTMS-specificaties.

De heer **Elias**: ... van zo'n serieuze aard dat erop zou moeten worden ingegrepen. Mag ik dat zo vertalen?

De heer **Oosthoek**: Ons oordeel is geweest dat ze alle dertien afzonderlijk bezien niet-veiligheidsrelevant waren, omdat er voor iedere afwijking ook een mitigerende maatregel te bedenken was. Alleen kwamen die mitigerende maatregelen voor een groot gedeelte op het bord van de machinist terecht. Wij maakten ons er zorgen over dat als je veel maatregelen op het bord van een mens stapelt, deze een keer in de positie komt dat hij fouten gaat maken. Dat wil je natuurlijk altijd voorkomen, maar zeker in onze business. Daar zat ons belang in om de druk op de producent van ERTMS zo hoog mogelijk te hebben, zodat die snel die niet-conformiteiten ging oplossen.

De heer **Elias**: U zei dat er dertien waren. We gaan ze niet allemaal af, maar noemt u eens twee belangrijke niet-conformiteiten die wij ook kunnen begrijpen en waarvan een machinist last zou kunnen hebben, zeker als er nog tien van zijn, waardoor u, alles bij elkaar opgeteld, zei: dit is toch niet verstandig.

De heer **Oosthoek**: Ik snap ze zelf bijna niet, maar ik heb er een stuk of twee laten uitzoeken. Eén voorbeeld is als volgt. Normaal gesproken bewaakt het systeem of ATB (automatische treinbeïnvloeding) is ingeschakeld dan wel defect is. In dit geval werkte dat niet. De opdracht aan de machinist was: voordat je met je trein gaat rijden, moet je even in de gaten houden of ATB wel werkt. Dat is een voorbeeld dat ik u kan geven. Een ander voorbeeld is van een andere aard. «Kopmaken» betekent dat je de andere kant van de trein gaat gebruiken, oftewel dat je de trein keert. De machinist moet dan van de ene cabine naar de andere. Een van de maatregelen die niet werkte, nummer 9 was dat, hield in dat die cabine in de «sleepy mode» was. De machinist moest die dan totaal wakker maken. Dat kost tijd en dat is jammer. Als je bijvoorbeeld een heel korte kering hebt, geeft dat al gauw vertraging.

De heer **Elias**: Allemaal van dat soort dingen.

De heer **Oosthoek**: Daar waren er een stuk of dertien van.

De heer **Elias**: Op zich waren ze niet onoverkomelijk, maar bij elkaar genomen toch net iets te veel voor één mens om te oordelen: daar kun je jarenlang gewoon mee doorrijden. Daarom was het oordeel dus: alleen voor bepaalde tijd?

De heer **Oosthoek**: Wat wij hoopten ... Kijk, wij vinden bij ProRail dat datgene wat je in de techniek kunt oplossen, je niet op het bureau van een mens moet leggen. Het wordt steeds ingewikkelder. Die treinen zijn ondertussen rijdende computers. Je moet dus zo veel mogelijk geautomatiseerd laten afwerken. Wij hebben er een probleem mee om dat af te wentelen op de mens. We hadden in dit geval onvoldoende aanleiding om te zeggen «weet je wat, we gaan er gewoon voor liggen», want als je die

dingen afzonderlijk bekeek en zelfs als je ze optelde, konden ze voor bepaalde tijd best. Maar ja, hoe langer je ze laat duren, hoe groter de kans dat er eens iemand in het scenario terechtkomt waarin hij een fout maakt. En dat wil je gewoon niet.

De heer **Elias**: Zeker. De commissie doet onderzoek naar de feiten. Vandaar dat ik voor alle duidelijkheid nog even de volgende vraag stel. De bezwaren van ProRail hadden dus niets te maken met de winterproblemen waardoor de Fyra uiteindelijk uit de dienst is genomen?

De heer **Oosthoek**: Nee.

De heer **Elias**: Hoe is de afhandeling van het bezwaar verder verlopen?

De heer **Oosthoek**: Onbevredigend, wat ons betreft.

De heer **Elias**: Vertel.

De heer **Oosthoek**: Wij hebben, ik geloof op 20 juli, die bezwaarbrief geschreven. Uiteindelijk is die behandeld op 17 januari. Dat is toevallig net de datum waarop ook de Fyra uit de dienst werd genomen, maar ik denk niet dat daar een oorzakelijk verband is. Op 7 februari kregen wij te horen dat ons bezwaar onontvankelijk werd verklaard. Tja, dan ben je ... Dan is het ... Dat betekent dus dat de ILT zegt: fijn dat je bezwaar hebt ingebracht, maar wij doen er op dit moment even niets mee.

De heer **Elias**: Wat was het argument van de inspectie?

De heer **Oosthoek**: Het argument was dat wij niet gerechtigd waren om dit bezwaar in te brengen.

De heer **Elias**: Daarvan heeft ProRail in ieder geval toen gezegd: nou ja, daar kunnen we het mee oneens zijn, maar we laten het verder zitten.

De heer **Oosthoek**: Weet u, op dat moment was de V250 ook al even niet meer in dienst. Plus dat wij wisten dat er nog softwarewijzigingen zouden worden doorgevoerd op de V250. Wij hadden de hoop en de verwachting dat deze ERTMS-punten in die softwarewijziging zouden worden meegenomen. Wij zagen daarom op dat moment geen aanleiding om bezwaar aan te tekenen tegen het niet-ontvankelijk verklaard zijn.

De heer **Elias**: Dus toen heeft ProRail het verder maar gelaten.

De heer **Oosthoek**: Toen hebben we het er voor dat moment bij gelaten, ja.

De **voorzitter**: Ik heb daar nog wel een vraag over. We spraken zojuist even over de taken van ProRail. Waren het nou typisch dingen om je vanuit ProRail zorgen over te maken? U gaat over de verkeersleiding, behalve op de hsl, over onderhoud en over de infrastructuur. Maar u komt met een opmerking dat u zich zorgen maakt over de machinisten. Was er niet iemand anders die dat eigenlijk had moeten roepen?

De heer **Oosthoek**: Misschien dat ook iemand anders het had moeten roepen, maar wij bij ProRail vinden dat wij dit wel mogen roepen. Wij werken namelijk samen in een vervoerssysteem. Een machinist is een mens die daarin werkt, maar die ook samenwerkt met de treindienstleider,

ook een mens. Ook die krijgt soms extra dingen op zijn bordje omdat systemen niet goed werken. Samen kunnen zij in een operationele situatie komen waarvan je zegt: nu gaan mensen fouten maken. En dat willen we gewoon niet. Of het dan de machinist is of de treindienstleider; wij denken gewoon aan het totaal en niet alleen aan onszelf.

De **voorzitter**: Nee, maar dat bedoel ik ook niet. Het was juist een verfrissende insteek van u, dat u daar de nadruk op legde. Maar hebt u van andere kanten niet dezelfde bezwaren zien komen?

De heer **Oosthoek**: Op deze dertien niet-conformiteiten? Nee. Dat heb ik niet gezien.

De **voorzitter**: Wat mij ook bezighoudt, is het volgende. Wij hebben echt heel veel moeten studeren op al die beveiligingssystemen en alle afkortingen. Blijkbaar kan het echter toch zo zijn dat je ondanks die enorme complexe techniek op veiligheid, uiteindelijk toch weer terugkomt bij de mensen die in zo'n cabine zitten en die de trein veilig moeten maken. Dat is dan dus juist een zorg.

De heer **Oosthoek**: Nou ja, goed, als je ervoor kiest om niet aan alle voorwaarden voldaan te hebben terwijl er toch gereden moet worden, dan moet je er mitigerende maatregelen bij verzinnen. In de praktijk is het toch vaak zo dat als de techniek het even niet kan, er niet zo veel meer overblijft. Dan doe je het bij de mens die achter in het systeem zit.

De **voorzitter**: Ja, maar het is wel bijzonder dat deze trein juist is bedacht met al die enorme veiligheidsmaatregelen, en dat u op dat moment toch moet zeggen dat het uiteindelijk terechtkomt bij een bijna overvraagde machinist, en dat er dus maar een tijdelijke vergunning moet worden gegeven.

De heer **Oosthoek**: Wat wij gedaan hebben, is conform datgene wat wij mogen en wat wij moeten: ons advies geven. Wij moeten dat oprecht doen, dus wij bekijken punt voor punt: wat is de invloed daarvan en is het voor ons acceptabel? Wij konden voor deze punten afzonderlijk niet zeggen dat we het niet goed genoeg vonden. Daar hadden we te weinig argumenten voor. Dus hebben wij gedaan wat wij hebben gedaan. Dat we daar niet echt blij mee waren en dat de reactie daarop ook niet echt was wat wij hadden gehoopt, blijkt wel uit het feit dat we uiteindelijk bezwaar hebben gemaakt.

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Elias**: Had HSA dat zelf moeten doen, vindt u?

De heer **Oosthoek**: Wij hadden de rol om ons advies te geven. Ik weet niet wat HSA had moeten doen. HSA heeft wel kunnen constateren dat deze maatregelen in het handboek van de machinist terechtkwamen. Dan mag ze haar eigen oordeel hebben over de vraag of ze dat acceptabel vindt of niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Oosthoek, we hebben natuurlijk een aantal vragen over dat integrale proefbedrijf (ipb).

De heer **Oosthoek**: Dat hoopte ik al, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Eind 2011 maakt HSA plannen om een integraal proefbedrijf uit te voeren, voorafgaand aan de start van de dienst Amsterdam–Brussel in december, en misschien zelfs Amsterdam–Rotterdam in september. Wat is een integraal proefbedrijf eigenlijk? Waar is het voor bedoeld?

De heer **Oosthoek**: Als ik het kort zeg, is een integraal proefbedrijf bedoeld om vast te stellen onder welke omstandigheden je zo meteen commercieel vervoer start en of dat acceptabele omstandigheden zijn. Oftewel: kunnen we met elkaar, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid, een goed vervoersproduct neerzetten, oftewel de reiziger bedienen? Dat is waar we een integraal proefbedrijf voor houden. Ik heb gisteren de term «generale repetitie» gehoord; ik vond dat wel een mooie.

Mevrouw **Bergkamp**: Een generale repetitie zonder reizigers?

De heer **Oosthoek**: Je begint zonder reizigers. Maar ook cabaretiers doen weleens een try-out met reizigers.

Mevrouw **Bergkamp**: Met publiek, met familie.

De heer **Oosthoek**: Dat mag in een ipb ook.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw definitie is dus dat het een soort test is om te bekijken of je onder acceptabele omstandigheden een dienst kunt uitvoeren.

De heer **Oosthoek**: Ja, maar wij gaan wel uit van een aantal uitgangspunten. Wij gaan ervan uit dat de situatie is zoals die zo meteen zal zijn. Wij zeggen dus dat je pas een ipb kunt doen als de infra oké is, als het materieel oké is, als de capaciteit – zeg: de dienstregeling – oké is en als het personeel oké is, oftewel als de mensen zijn opgeleid. Dát zijn de omstandigheden waaronder je een representatief integraal proefbedrijf kunt doen. Als er aan een van die voorwaarden niet wordt voldaan, wordt het wel ingewikkeld om een heel zuivere voorspelling te kunnen doen van waar we zo meteen zullen staan.

Mevrouw **Bergkamp**: En je doet het, het doel is, om vast te stellen of je op een acceptabele manier van start kunt gaan.

De heer **Oosthoek**: Ja. Een voor de reiziger acceptabele manier.

Mevrouw **Bergkamp**: Voor de reiziger.

De heer **Oosthoek**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Kijkt u daarbij ook naar technische zaken?

De heer **Oosthoek**: Nee. Dat is de reden waarom ik net wat uitvoerig zei dat wij kijken of materieel oké is, infra oké is. Oftewel, wij gaan ervan uit dat er voldaan is aan de basisvoorwaarden om überhaupt een trein te kunnen rijden. Eén voorbeeld: wij kijken dus niet of de trein goed is. Wij gaan ervan uit dat de trein goed is op het moment dat we een ipb doen. Hetzelfde geldt voor de infrastructuur.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ik heb wel gelezen in een aantal van de adviezen – wij gaan er straks nog uitgebreider op in – dat in ieder geval beschreven staat dat er zorgen zijn over de betrouwbaarheid van het materieel.

De heer **Oosthoek**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat valt er wel onder? Om een inschatting te maken?

De heer **Oosthoek**: Idealiter gebruik je een integraal proefbedrijf om vast te stellen: zijn we er klaar voor? Je zou dan dus willen dat je in je ingebruiknameadvies een «go/no go»-advies kunt geven. Dan werkt het echt, zal ik maar zeggen. Dan kun je op een gegeven moment zeggen: «Weet je, doe het nog effe niet, want die dingen zien we in de infrastructuur, die dingen zien we in het materieel, die dingen zien we in de samenwerking van die twee. Wij schatten in dat dat een dusdanig punctualiteitsniveau of uitvalniveau geeft, dat het niet acceptabel is.» In het geval van de V250 was het natuurlijk iets anders. Nou, niet «iets anders»; het was gewoon anders. Het besluit was namelijk al genomen om de V250 te gaan inzetten, ondanks het feit dat we nog niet konden zeggen: materieel oké. Dan wil je tóch een integraal proefbedrijf doen, want je wilt tóch proberen te voorspellen in wat voor omstandigheden je zo meteen je reizigers gaat vervoeren. Als je die omstandigheden kent, kun je bekijken of je er mitigerende maatregelen bij kunt treffen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het doel van zo'n integraal proefbedrijf is idealiter om vast te stellen: zijn we er klaar voor? Dat kon nu niet omdat er al een deadline was vastgesteld, namelijk het moment om van start te gaan. Maar op zich is het doel wel om te kijken naar alles wat erbij hoort om te bepalen of we er klaar voor zijn. Daar hoort dan ook bij «materieel oké».

De heer **Oosthoek**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar omdat u net aangaf dat het materieel niet oké was, is dat iets waar niet specifiek verder nog naar gekeken is. Uw uitgangspunt was: het materieel is oké.

De heer **Oosthoek**: Normaal gesproken is het uitgangspunt: materieel is oké. In dit geval wisten we dat het materieel niet oké was, dus hebben we wel degelijk gekeken wat het effect was van het feit dat het materieel niet oké was. Vandaar dat er in de ingebruiknameadviezen redelijk werd gehamerd op de punten die met name de uitval van het materieel beïnvloeden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus in plaats van «zijn we er klaar voor?», zegt u: kijkend naar de specifieke situatie van de Fyra is het acceptabel om van start te gaan. Dat is de insteek geweest.

De heer **Oosthoek**: (knikt bevestigend).

Mevrouw **Bergkamp**: Is zo'n proefbedrijf gebruikelijk? Is het iets wat verplicht is?

De heer **Oosthoek**: Nee, het is niet verplicht. Ik zou willen dat het verplicht was. Het is niet gebruikelijk. Ik heb het zelf bedacht. Toen mij in 2007 werd gevraagd om opstartmanager te worden voor de hsl, dacht ik: ergens moet je toch kunnen voorspellen wat er zo meteen gaat gebeuren? Met name omdat de hsl en hogesnelheidsvervoer en grensoverschrijdend hogesnelheidsvervoer in Nederland en België toen nog helemaal nieuw waren, dacht ik: we hebben een instrument nodig om dat allemaal te kunnen voorspellen. Toen heb ik het ipb bedacht. Het is dus niet verplicht, maar het is wel erg handig.

Mevrouw **Bergkamp**: Wordt het nog steeds toegepast?

De heer **Oosthoek**: Het leuke is dat wij een integraal proefbedrijf hebben gedaan samen met Arriva voordat die van start ging met zijn concessie in december 2012. Het wordt dus vaker gebruikt.

Mevrouw **Bergkamp**: Het wordt vaker gebruikt en u bent de bedenker. Was het geplande integraal proefbedrijf voldoende omvangrijk? Was het plan dat er lag goed?

De heer **Oosthoek**: Het plan was goed. Het is alleen niet uitgevoerd. Nee, het was niet omvangrijk genoeg.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het plan zelf wel? Het plan zelf was voldoende omvangrijk en voldeed aan ...

De heer **Oosthoek**: Wij hebben ... Sorry dat ik u onderbreek. Wij hebben in april 2012 een plan voor het integraal proefbedrijf voor de V250 gemaakt. Toen hebben we gezegd dat als je zo meteen iets zinnigs wilt kunnen zeggen over punctualiteit en uitval, je toch wel ervoor moet zorgen dat je zo'n 200 ipb-ritten hebt gemaakt. Dat betekent dat dat ritten zijn die aan alle voorwaarden voldoen die ik net genoemd hebt, zodat we daar echt een beeld uit kunnen halen. Die 200 ritten hebben we in de praktijk niet gehaald. We hebben wel 200 ritten gehad, maar geen representatieve ritten, waardoor we een toch vrij vaag advies moesten geven.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan daar straks nog uitvoerig op in, in dit verhoor. Waren er concrete doelstellingen verbonden aan het ipb, zoals prestatie-indicatoren over betrouwbaarheid of uitval?

De heer **Oosthoek**: Ja. Er zijn afspraken gemaakt tussen de concessieverlener en de concessiehouder over wat de prestatie zo meteen moest zijn. Wij wilden kijken of die afspraken qua punctualiteit en uitval haalbaar waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus ze stonden niet in het plan, maar het was eigenlijk ... Je kijkt naar de concessieovereenkomst en dat is wat je wilt bereiken met je proefbedrijf.

De heer **Oosthoek**: Dat is wat je je reiziger gaat beloven, zo meteen. Dan wil je toch zien of je dat kunt halen en wat je kunt doen om dat te halen.

Mevrouw **Bergkamp**: Stond in dat integraal proefbedrijf ook een plan om een integraal proefbedrijf in België uit te voeren?

De heer **Oosthoek**: Dat konden wij vanuit Nederland natuurlijk niet zeggen. Wij hebben geprobeerd om dat voor elkaar te krijgen, maar we konden het niet opleggen. Überhaupt konden we niets opleggen, want we hadden helemaal geen wettelijke grond om een proefbedrijf af te dwingen. We hebben als Nederlandse partijen onderling afgesproken: laten we het doen en laten we proberen om onze Belgische collega's daarin mee te krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wilden de Belgische collega's dat?

De heer **Oosthoek**: Ze wilden wel, maar het is niet gebeurd.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom is dat niet gebeurd?

De heer **Oosthoek**: Dat kan ik niet helemaal inschatten. In ieder geval was de toegang tot België voor de V250 vrij laat. Ik geloof dat die pas in augustus daar een inzetvergunning heeft gekregen. Toen waren we al aan de late kant om daar een echt uitgebreid integraal proefbedrijf te doen. Er zijn toen wel ritten gemaakt, maar we kregen het niet meer voor elkaar om hele analyseafspraken met elkaar te maken en een mechanisme te krijgen waarmee we na iedere rit met elkaar konden bekijken hoe die gelopen was, wat we daarvan konden leren en wat we de volgende keer beter zouden doen. Dat is er niet meer van gekomen. Vandaar ook dat wij uiteindelijk een ingebruiknameadvies hebben moeten schrijven waarin nadrukkelijk op de voorkant staat dat het alleen maar geldt voor het Nederlandse deel. Ik vind dat nog steeds jammer.

Mevrouw **Bergkamp**: Een integraal proefbedrijf is dus niet uitgevoerd naar België. Dat is er niet van gekomen.

De heer **Oosthoek**: Er hebben wel integraalproefbedrijftreinen gereden naar België.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren die ritten representatief?

De heer **Oosthoek**: Nee. De meesten daarvan waren helaas niet representatief.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel kort samen. U bent de bedenker van het proefbedrijf. Dat is niet verplicht; het is wel iets wat nog steeds wordt gebruikt. Het doel is om vast te stellen of we er met elkaar klaar voor zijn. Omdat in dit geval er een duidelijke deadline was om van start te gaan, kon het doel van de «go/no go» niet worden bereikt met dit proefbedrijf. Het proefbedrijf moest echter wel aangeven of het acceptabel was om van start te gaan.

De heer **Oosthoek**: Wat wij in ons advies gedaan hebben, als ik dat mag aanvullen, is dat wij getracht hebben te voorspellen wat de startomstandigheden zouden zijn. Over de vraag of dat acceptabel is, heb ik wel een mening, maar wat ik daarvan vind, is niet zo belangrijk. Wat het management daarmee doet, is belangrijker. In dit geval zijn het anderen die besluiten of je in zo'n geval wel of niet gaat rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap wat u zegt. We gaan straks nog wat dieper in op de ingebruiknameadviezen, omdat daar soms toch wel wat duidelijker een richting wordt aangegeven.

Over België zegt u dat het wel de bedoeling was om een integraal proefbedrijf te hebben en dat er wel wat ritten zijn geweest, maar dat die niet echt representatief waren.

De heer **Oosthoek**: Die waren helaas niet representatief genoeg.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat zijn daar dan de consequenties van?

De heer **Oosthoek**: De consequentie is dat wij van de Nederlandse kant niet konden voorspellen hoe de treinen in België zouden rijden. Maar dat waren we sowieso al niet van plan. Wij zouden dat vanuit de Nederlandse kant ook nooit hebben opgeschreven. Wel hadden wij gehoopt dat we met de Belgen de afspraak hadden kunnen maken dat zij hun deel zouden opschrijven en wij dan het onze. Het had dan bij de grens bij elkaar moeten komen. Dat moet dan toch kloppen. Maar we hadden er gewoon geen inzicht in hoe het in België zou gaan lopen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar op het moment dat je geen volwaardig integraal proefbedrijf uitvoert naar België, betekent dat dat er een vraagteken blijft, dat je niet weet hoe die trein het gaat doen van Nederland naar België. En dat is toch volgens mij vrij essentieel als het gaat om beveiliging, ERTMS. Dat heb je dan niet lekker getest.

De heer **Oosthoek**: Nou, technisch ging die trein de grens wel over en kwam hij ook wel weer terug, gelukkig.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat mis je?

De heer **Oosthoek**: We wisten wel hoe de trein het zou doen op het Nederlandse deel: krijgen we hem op tijd bij de grens en wat kan ons daarbij hinderen? Ook konden we wel voorspellen hoe we ermee om zouden gaan als hij uit België kwam en wat we ermee konden als hij vertraagd of minder vertraagd kwam. Alleen wat hij in België zelf zou doen, konden we niet voorspellen. Maar wat het voor ons --«ons» is dan Nederland – zou betekenen, daar hebben we wel geprobeerd om inzicht in te krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar je wilt graag dat je reizigers een betrouwbare reis maken van Amsterdam naar Brussel.

De heer **Oosthoek**: Ja, we laten ze niet uitstappen voor de grens ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het is wel een gemiste kans dat je dat deel niet volwaardig getest hebt.

De heer **Oosthoek**: Ja, dat is ontzettend jammer.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kijk even naar de voorzitter.

De **voorzitter**: U gaf aan dat u in 2007 bent begonnen met dit plan om een integraal proefbedrijf te doen. Heb ik dat goed begrepen? Betekent dat dat u toen die voorwaarden had bedacht die u net noemde en dat, eigenlijk in tegenstelling tot uw verwachtingen, al meteen niet aan de voorwaarden was voldaan dat het materiaal in orde moest zijn?

De heer **Oosthoek**: Als wij hier spreken over de V250: die komt natuurlijk pas later in beeld. Op het moment dat wij het proefbedrijf voor de V250 begonnen voor te bereiden, hadden we al aardig beeld dat het waarschijnlijk krap zou worden of we een vinkje konden zetten in het boxje van «materieel oké». We hadden nog wel steeds de verwachting dat die trein in ieder geval medio 2012 ter beschikking zou komen en dat we ermee zouden kunnen gaan rijden.

De **voorzitter**: Toen u in 2007 nadacht over de vraag «hoe kunnen we bezien hoe die trein zich verhoudt; hoe het allemaal gaat», hebt u die voorwaarden opgeschreven. En op het moment dat het proefbedrijf begon, wist u al dat aan een van de belangrijke voorwaarden niet was voldaan.

De heer **Oosthoek**: Voor de V250 begonnen we dat beeld wel te krijgen. Maar om het beeld even compleet te maken: we hebben ook daarvoor integrale proefbedrijven gedaan, bijvoorbeeld voor de start Amsterdam–Rotterdam, die in september 2009 is gaan rijden. Wij hebben dus ook gewoon gefaseerd gewerkt. Dus in 2007 heb ik niet zo over die V250 nagedacht.

De **voorzitter**: We hebben net een verhoor gehad met de heer Siebers. Hij gaf aan dat bij de planning van het proefbedrijf men er al rekening mee hield dat een deel van de ritten sowieso zou uitvallen. Wist u dat?

De heer **Oosthoek**: Jawel. Dat wist ik wel. Ik noemde net een getal: je zou 200 ritten moeten maken. In het plan staat eigenlijk: we hebben in ieder geval écht 100 representatieve ritten nodig, dus laten we nou maar uitgaan van 200 ritten, dan hebben we nog een beetje marge. Dat is in de praktijk altijd zo; om allerlei redenen gaat een rit een keer niet door en dan moet je ervoor zorgen dat je nog wat ruimte overhoudt.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan naar uw eerste ingebruiknameadvies, het voorlopige ingebruiknameadvies van 8 augustus 2012. Daarin staan eigenlijk de eerste bevindingen van het integraal proefbedrijf over de verbinding Amsterdam–Brussel. Volgens mij was dit iets wat u samen met HSA opstelde. Of indiende. Of besprak. Is het echt iets van ProRail of een coproductie?

De heer **Oosthoek**: Het is echt een coproductie. Zo is het ook bedoeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Echt een coproductie.

De heer **Oosthoek**: Er staan ook twee logo's boven, zowel dat van ProRail als dat van NS Hispeed. In principe is het zo dat we een gezamenlijk ingebruiknameadvies geven, maar we zeggen iets over onze eigen kant. Want wie ben ik om een oordeel te hebben over de dingen van HSA en waarom zou HSA een oordeel hebben over de ProRail-dingen? Maar in ons opstartteam werkten we daarin samen en maakten we samen dat ingebruiknameadvies. Vandaar dat er twee logo's boven staan en twee handtekeningen onder.

Mevrouw **Bergkamp**: En die ingebruiknameadviezen waren ten behoeve van? Van HSA zelf of ging het ook nog naar de NS-directie?

De heer **Oosthoek**: Oh, dat laatste weet ik niet. HSA leverde aan zichzelf, die zat in het opstartteam. Hoe ze dat intern hebben doorgeleid, weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt het verder ook niet doorgeleid?

De heer **Oosthoek**: Niet binnen NS.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus dat liep dan via HSA. We gaan naar het voorlopige ingebruiknameadvies van 8 augustus 2012. Wat waren daarin de belangrijkste bevindingen en adviezen?

De heer **Oosthoek**: Dat was eigenlijk een heel vervelend ingebruiknameadvies, want eigenlijk zeiden we: we kunnen hier verrekke weinig voorspellen; we kunnen geen realistische voorspelling doen van de punctualiteit. Dat hebben we ook gewoon niet gedaan. Op basis van datgene wat we tot dan toe gezien hadden – dat cijfer is wel door HSA gemaakt – konden we wel zeggen dat het inzetpercentage van de V250 ergens tussen de 20% en 35% zou liggen en dat ze dus echt nog wel wat moesten doen om meer zicht te krijgen op wat er per 9 december zou gaan gebeuren. Omdat we nog zo weinig wisten, was ons advies er dus eigenlijk op gericht om ervoor te zorgen dat we meer zouden gaan weten: ga alsjeblieft representatieve integraalproefbedrijffritten doen; ga aan de slag met de issues die je kent en die je voor 9 december nog opgelost kunt krijgen. We hebben er misschien wat veel bladzijdes voor nodig gehad, maar eigenlijk was dat wat we op dat moment tegen de directie zeiden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus op dat moment wist men eigenlijk te weinig, ook omdat er überhaupt te weinig testritten waren uitgevoerd. In het advies staat onder meer: vooral de geringe inzetbaarheid van de Fyra baart zorgen. Op dat moment is een Fyra-treinstel gemiddeld tussen de 20% en 35% van de tijd inzetbaar, zoals u zojuist al aangaf. Dat is een te gering percentage om een commercieel acceptabele prestatie te leveren. Wat was wel acceptabel om een commerciële dienst uit te voeren? 20% tot 35% is inderdaad laag.

De heer **Oosthoek**: Ik moet eerlijk zeggen dat ik dat voor de materieelkant niet precies weet, dat is iets voor onze materieeldeskundigen. Maar het moet ongetwijfeld meer dan 25% zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, daar kunnen we ...

De heer **Oosthoek**: Later, rond december, zijn we gaan rijden. Nou ja, ik zeg «we» maar ProRail heeft natuurlijk niet gereden. Als ik mij niet vergis, hadden we toen vijf treinen ter beschikking om de dienst, tien slagen per dag, naar Brussel te kunnen rijden. Je hebt er wel iets meer nodig. Toen gingen we uit van een inzetpercentage van tussen de 50% en de 60%. Dus dan zal dat wel ongeveer het percentage van de vervoerder geweest zijn over wat je minimaal nodig hebt om een beetje representatieve dienst te kunnen rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja. Maar in ieder geval vanuit het advies van 8 augustus 2012 was de boodschap helder: er is nog veel te weinig bekend; we kunnen eigenlijk geen voorspelling doen.

De heer **Oosthoek**: Ja, in de kern kwam het daarop neer. Maar dat moet je een beetje onderbouwen, dus dan gebruik je wat meer woorden en voorbeelden.

Mevrouw **Bergkamp**: En u gaf een duidelijke aanbeveling: meer testritten.

De heer **Oosthoek**: Rijden!

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, rijden om ervaring op te doen. Vervolgens, ongeveer drie maanden later, op 1 november 2012, brengen ProRail en HSA een definitief ingebruiknameadvies uit. Hoe beoordeelde u de voortgang? We hebben 8 augustus en vervolgens 1 november.

De heer **Oosthoek**: Als je de twee ingebruiknameadviezen naast elkaar zette, dan bleek ... We vonden dat we te weinig representatieve ritten hadden kunnen maken, dat wil zeggen ritten die echt passen in het beeld van een integraal proefbedrijf; gelukkig reden er ondertussen wel veel meer treinen, dus daar kregen we wel enig zicht op. We kregen toen het beeld: als het een beetje meezit, zou het moeten kunnen dat we zo'n 80% punctualiteit op drie minuten halen. Dus dat hebben dan ook maar opgeschreven. Maar de onzekerheid daarover was vrij groot. En wat betreft uitval kwamen we uit op ongeveer 10%, nog uitgaande van dertien slagen. Als dat tien slagen geworden zouden zijn, wat het uiteindelijk ook is geworden, dan ligt dat getal een paar procentpunten lager. Maar dat is toch nog steeds meer dan er was afgesproken, want in het contract stond geloof ik iets van 4,3%.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus er was wel voortgang; u wist wel meer.

De heer **Oosthoek**: Ja, we wisten meer.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar die voortgang was onvoldoende om echt een exacte voorspelling te doen. Daarvoor waren meer testritten nodig.

De heer **Oosthoek**: Ja. En dat is de reden dat we ook in dit ingebruiknameadvies nog zeggen: «Gebruik de resterende tijd – je hebt nog een week of zes – om nog zo veel mogelijk ritten te maken. Ten eerste leer je daar nog veel van en ten tweede doe je er domweg ervaring mee op. Rij nu en rij wat je rijden kunt.»

Mevrouw **Bergkamp**: Op 1 november komt dat advies uit. Wat waren in die periode de grootste zorgpunten? Het gebrek aan testritten? Wat kwam er allemaal uit dat proefbedrijf? Er waren natuurlijk wel testritten; wat bleek daaruit?

De heer **Oosthoek**: De grootste zorgpunt was toch de beschikbaarheid van het materieel. Mijn persoonlijke zorg daarbij was dat als het dan wel beschikbaar was, het ook nog eens een keer niet werd gebruikt voor het integraal proefbedrijf. Ik snap dat best, want het materieel werd gebruikt om machinisten op te leiden, weggennis op te doen, in- en uitstappen te oefenen en monteurs te leren werken met zo'n trein. Maar persoonlijk had ik natuurlijk het liefste gehad dat dat materieel echt werd gebruikt om integraalproefbedrijfritten te rijden. Maar ja, er waren op dat moment niet genoeg treinen. De zorg bleef dus wel liggen bij de inzetbaarheid van de trein. Mijn zorg daarbij was dat we te weinig informatie vergaarden om

echt een heel reëel beeld te kunnen geven van hoe het er op 9 december uit zou zien.

Mevrouw **Bergkamp**: En had u daarover ook al zorgen? 1 november is immers vrij snel op de start van de commerciële dienst Amsterdam–Rotterdam. Als je toch al zorgen hebt dat je nog niet heel veel weet, wel meer ten opzichte van 8 augustus maar nog lang niet wat je tot doel hebt, had u daar dan zorgen over?

De heer **Oosthoek**: Ik begrijp uw vraag niet precies.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag is als volgt. De eerste versie van het ingebruiknameadvies is op 8 augustus. Daarin kon u nog niet veel zeggen, want toen waren er echt nog maar heel weinig testritten geweest. Vervolgens was er op 1 november wel iets meer bekend, maar nog onvoldoende om een goede voorspelling te kunnen doen. Maar op dat moment is het wel al bijna december. Daar zit niet veel tijd meer tussen. Had u zorgen over de betrouwbaarheid van de dienst?

De heer **Oosthoek**: Wat de trein uiteindelijk ...

Mevrouw **Bergkamp**: Want in september startte de trein op het traject Amsterdam–Rotterdam. En december was al dichtbij. Naar Brussel.

De heer **Oosthoek**: Ja, dat klopt. Wij hadden wel informatie vanuit de trein Amsterdam–Rotterdam. Die cijfers hadden we ook goed bestudeerd. Daaruit zagen we dat die trein gemiddeld een redelijke punctualiteit gaf; ik geloof rond de 80%, en dat de uitvalcijfers een stabiele, mooi recht uitlopende lijn te zien gaven. We dachten daarom: oké, als de trein rijdt, dan rijdt hij wel. We zeiden gekscherend weleens tegen elkaar: als hij maar uit de garage komt, blijft hij wel rijden, dan zal hij overdag niet zomaar stilstaan. Op basis van die cijfers dachten we: je kunt dus een redelijk betrouwbare treindienst rijden, mits die trein er is. Uiteindelijk hebben we het in ons advies dus ook omgedraaid en gezegd: ga nou even niet uit van wat je wilt rijden, namelijk zestien slagen per dag, Amsterdam–Brussel, maar kijk wat je met het beschikbare materieel kunt rijden. Dus toen hebben we gezegd: rij er dertien of tien; baseer je op de zwakste schakel in de keten, in dit geval de beschikbaarheid van het materieel, en kijk wat je dan wél kunt doen. Dit omdat we dachten: als-ie rijdt, dan rijdt-ie wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar had dat te maken met de beschikbaarheid van het materieel en dus ook de betrouwbaarheid van het materieel? U zegt «als-ie eenmaal reed, dan reed-ie». Maar reed-ie niet van de garage weer naar de garage, omdat hij na een rit weer even ...

De heer **Oosthoek**: In de tussentijd is hij vrij weinig tussendoor gestopt. Behalve wanneer wij dat wilden natuurlijk! Nee, we hadden echt het gevoel: als hij 's morgens maar wakker wordt, komt hij de dag wel door.

Mevrouw **Bergkamp**: Moest hij daarna niet meteen weer door onderhoud aangepast worden?

De heer **Oosthoek**: Geen idee. Er is onderhoudsregime voor die dingen afgesproken en dat zullen ze ongetwijfeld zo uitgevoerd hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het is wel in die zin omgedraaid dat er een bepaald doel was, het aantal ritten naar Rotterdam en naar Brussel, en dat, kijkend naar de beschikbaarheid van het materieel, gekozen is voor een uitgedunde dienst.

De heer **Oosthoek**: Weet je, als het niet kan zoals het moet, moet het maar zoals het kan. In dit geval was het toch wel echt nodig, want we wisten dat het alternatief, de Benelux-trein, gewoon per 9 december uit de dienstregeling was genomen. En je wilt toch die reizigers vervoeren. Daar doe je het voor. Dan moet het maar zoals het kan.

Mevrouw **Bergkamp**: Er was dus niet meer echt een keuze om iets anders te doen; er moest gereden worden naar Rotterdam en vervolgens naar Brussel, omdat er geen Benelux-trein meer was.

De heer **Oosthoek**: Ik denk het wel. Het is mijn keuze niet, maar ik kan mij best voorstellen dat een vervoerder denkt: laten we maar gewoon vervoeren wat we kunnen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ook omdat u net aangaf dat de Benelux-trein er niet meer was.

De heer **Oosthoek**: Nee. Nee, dat is jammer.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus een alternatief was er niet.

De heer **Oosthoek**: Nee, dat is jammer.

Mevrouw **Bergkamp**: Was uw advies in het ingebruiknameadvies van 1 november eigenlijk niet hetzelfde, namelijk meer testritten, alles op alles? Er zit een soort herhaling in.

De heer **Oosthoek**: Ja, zo klinkt het net alsof het een heel makkelijk baantje is.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dat is het niet.

De heer **Oosthoek**: Nee, dat is het niet. Daar kwam het wel op neer, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Zijn die aanbevelingen opgevolgd? U geeft elke keer, 8 augustus en 1 november, aan dat er meer testen, meer proefbedrijf nodig is. Is daar gevolg aan gegeven door HSA of de NS-directie?

De heer **Oosthoek**: Ik denk dat de projectorganisatie van HSA echt geprobeerd heeft om te rijden wat ze kon rijden, maar ze moest wel elke dag keuzes maken: gebruiken we het materieel dat we ter beschikking hebben voor opleidingen, of voor het integraal proefbedrijf, of voor andere dingen? Dan moet je keuzes maken. Aan een machinist die niet kan rijden, heb je immers ook niets. Ik kan mij best voorstellen dat het gegaan is zoals het is gegaan. Maar jammer is het wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja. Er zijn in ieder geval minder testritten uitgevoerd.

De heer **Oosthoek**: Ja, absoluut. Weet u, het liefst had ik gehad dat we een hele week hadden kunnen rijden. Dat was eigenlijk een soort minimum om een goede voorspelling te kunnen doen. Van maandag tot

en met maandag. Dan maak je alle overgangen van materieel en personeel in de dienstregeling mee. Dan ben je echt je logistieke systemen aan het testen en krijg je in ieder geval een aardig beeld of je met elkaar het spel voor de reiziger goed kunt spelen.

Als u mij echt vraagt wat ik had gewild, had ik nog veel meer gewild, want een week is ook maar een week. Als je net een week hebt met heel mooi weer dan gaat de trein fluitend door het land en gaan de reizigers vlot in en uit. Maar heb je net een week met heel slecht weer, dan krijg je misschien ook niet het goede beeld. Het liefste had ik een paar maanden geoefend, wat we voor de eerste Fyra-trein ook hebben mogen doen. Dan kun je echt een beeld geven.

Mevrouw **Bergkamp**: En dat kon nu niet vanwege de tijdsdruk, omdat er van start moest worden gegaan met de commerciële diensten.

De heer **Oosthoek**: Nou, daar waren twee redenen voor. Het is niet alleen de tijdsdruk en het is niet alleen de beschikbaarheid van materieel. Wat ik eigenlijk vraag, is iets dat bijna niet kan, want dan zou je in het dienstregelingssjaar 2012 al het dienstregelingssjaar 2013 willen rijden. Tja, dat gaat natuurlijk niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar back-up ...

De heer **Oosthoek**: Dus je zoekt naar de meest representatieve omstandigheden. De tijdsdruk heeft ons wel tegengezet, want hadden we een jaar gehad, dan hadden we hem veel meer op kunnen bouwen, hadden we meer testen tussendoor kunnen doen, hadden we speciale dingen kunnen oefenen met elkaar en hadden we wel meer inzicht gekregen. Maar die week had ik eigenlijk wel heel graag gewild.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is helder.

Nog even de vraag die ik zojuist al stelde, over de ingebruiknameadviezen. Die deelde u niet met het ministerie?

De heer **Oosthoek**: Jawel.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat wel.

De heer **Oosthoek**: Jawel. Ja hoor.

Mevrouw **Bergkamp**: Want ik vroeg net met wie u het deelde. En toen zei u ... Volgens mij hadden we daar even spraakverwarring over.

De heer **Oosthoek**: Oh, was dat de vraag. U vroeg of de NS-directie het ingebruiknameadvies ook kreeg. Dat kan ik niet beoordelen. Maar het ministerie wel. ILT zat in mijn opstartteam. Dus die kreeg alles.

Mevrouw **Bergkamp**: Die kreeg alle informatie.

Kort samengevat: het eerste voorlopige ingebruiknameadvies, van 8 augustus, geeft een zeer beperkt beeld, omdat er nog heel weinig getritten zijn geweest. Vervolgens komt er een nieuw, eigenlijk definitief ingebruiknameadvies op 1 november. Dat geeft wel een wat beter beeld, omdat er meer getritten zijn geweest. Maar het beeld is nog steeds: we kunnen heel moeilijk een voorspelling doen, want er zijn nog te weinig getritten geweest. Bij al die adviezen is uw aanbeveling geweest: meer getritten, meer rijden, meer ervaring opdoen.

De heer **Oosthoek**: Rijden! Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt het druk gehad, want op 26 november komt er weer een ingebruiknameadvies, hoewel er eigenlijk op 1 november al een definitief ingebruiknameadvies is gegeven. Wat was het doel van dit advies?

De heer **Oosthoek**: We hebben het ook een aanvulling genoemd. Het doel hiervan was om even te bekijken waar we stonden. We waren een maand verder en zaten een dag of veertien voor de ingebruikname. Wat hebben we in de tussentijd gezien? Kunnen we een nog betere voorspelling doen van wat er op 9 december gaat gebeuren? Kunnen we eventueel nog wat aanbevelingen formuleren? Daar werd ik wel heel verdrietig van, want uiteindelijk ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wat kwam er uit het advies van 26 november?

De heer **Oosthoek**: Daar kwam uit dat het beeld verslechterde ten opzichte van het beeld dat we op 1 november konden geven. In de tussentijd waren er namelijk een aantal dingen gebeurd die wij nog niet hadden gezien en die zich toen voordeden. Wij konden daarom een minder positief beeld geven van hoe het er op 9 december uit zou kunnen zien. Ik had dat ding dus liever niet laten schrijven, zal ik maar zeggen, maar ja, we moesten wel, hè, want je wilt toch het goede beeld geven. Maar het was niet leuk. Dus toen hebben we – kun je nagaan, dan heb je het over veertien dagen – gezegd: rijden! Ik roep altijd maar: je moet rijden, want alleen van rijden leer je het. We zeiden: «Probeer toch nog die softwarewijziging Baseline 8» – zo heet dat ding geloof ik – «voor het materieel door te voeren, want dat helpt alleen maar. En kijk wat je doen kunt.»

Mevrouw **Bergkamp**: Maar in ieder geval was het beeld verslechterd tussen 1 november en 26 november. U wist eigenlijk nog minder.

De heer **Oosthoek**: Ja, we konden een minder zekere voorspelling doen op 26 november dan we dachten te kunnen doen op 1 november. En wat mij betreft illustreert dat dus ook het belang van een integraal proefbedrijf, want nu moesten we een beetje in de dagelijkse praktijk van november ontdekken hoe het zat. Dat had ik dus veel liever in een echt integraal proefbedrijf ontdekt, maar dan voor die tijd.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u nou ook minder geleerd in die periode?

De heer **Oosthoek**: Nee, we hebben meer geleerd. We leerden dat we minder zeker wisten wat het zou worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus nog meer onzekerheid, in feite.

De heer **Oosthoek**: Ja, helaas wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe kwam die boodschap over, bijvoorbeeld in de stuurgroep hsl waar ook het ministerie in zat? Het lijkt mij zorgwekkend: over een paar dagen gaat de commerciële dienst van start en u komt samen met HSA met een advies: we weten nog minder.

De heer **Oosthoek**: In de stuurgroep hsl spraken wij niet echt over de details van het ingebruiknameadvies. We waren daar als keten veel meer aanwezig om te bekijken: waar sta je eigenlijk, wat zijn de dingen die je te doen hebt en hoe kunnen we elkaar daarin helpen? De echte details van het ingebruiknameadvies werden besproken tussen de projectorganisaties van ProRail en van HSA, en vertaald naar de operatie toe.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar alle ingebruiknameadviezen gingen wel naar de stuurgroep, dus mensen hadden er in ieder geval vanuit de stuurgroep weet van kunnen hebben.

De heer **Oosthoek**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: En in die stuurgroep zat het ministerie in ieder geval. Zat de ILT daar ook in?

De heer **Oosthoek**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: De brief stelt dat de verwachting is dat vanaf 9 december 2012 maar ongeveer 80% van de treinen op tijd zal rijden en dat 10% van de ritten helemaal zal uitvallen. Er wordt opgemerkt dat het ook nog veel slechter kan uitpakken. Kunt u dat toelichten?

De heer **Oosthoek**: Het beeld dat daarachter zit, is als volgt. Wij hadden geleerd van het advies van 1 november en daarna dat aanvullende advies van 26 november dat er zich in de praktijk dingen konden voordoen die wij nog niet kenden, omdat wij weinig van te voren met elkaar hadden kunnen oefenen. Daarom zeiden we: de kans dat het beter wordt dan 80% schatten wij erg laag in; oftewel, hou maar rekening met het feit dat het minder wordt. En eigenlijk was ons advies: «Ga ook maar niet dertien keer per dag rijden; ga voorlopig maar even tien keer per dag rijden, totdat je dat heel stabiel kunt. Als er dan meer materieel ter beschikking komt en we een aantal andere dingen beter in de hand hebben, kun je proberen om de frequentie te verhogen voor de reiziger.»

Mevrouw **Bergkamp**: Stelt u nu ook dat het integraal proefbedrijf dus niet volgens plan is uitgevoerd? Is dat de conclusie die u heel ...

De heer **Oosthoek**: Ja, dat durf ik rustig te zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: En dat het dus ook niet heeft opgeleverd waarvoor het bedoeld was.

De heer **Oosthoek**: Het heeft opgeleverd waarvoor het bedoeld was, namelijk een voorspelling doen, maar er kwam een voorspelling uit die we graag beter hadden willen doen. Het is een beetje vaag, geloof ik, wat ik nu zeg. Ik bedoel dat het wel degelijk een voorspelling heeft opgeleverd. Die voorspelling was alleen niet zo nauwkeurig als we hadden willen kunnen voorspellen. Maar het instrument op zich heeft wel gewerkt, ondanks dat aan alle voorwaarden niet was voldaan.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent opstartmanager; wat deed dat met u? Dit is een soort voetbalvraag, in de trant van «wat voelde u daarbij», maar in sommige gesprekken komt deze vraag toch naar boven.

De heer **Oosthoek**: Wat het mij deed?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja. U bent opstartmanager en uitvinder van het integraal proefbedrijf. Dat is onvoldoende uitgevoerd.

De heer **Oosthoek**: Ik heb mij in die tijd weinig druk gemaakt over wat het met mij persoonlijk deed. Ik weet wel dat we met elkaar nog harder aan het werk gingen om te kijken of we konden beheersen wat we moesten beheersen, en wat we samen moesten doen. Achteraf denk je daar wel over na, natuurlijk, maar op dat moment waren we alleen maar naar voren gericht. Je holt van deadline naar deadline.

Mevrouw **Bergkamp**: En zorgen over de reizigers?

De heer **Oosthoek**: Die zijn waar je het voor doet.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren die zorgen er?

De heer **Oosthoek**: Ja, natuurlijk had ik zorgen gehoord over de reiziger. Weet u, we moesten in de keten samenwerken om die reiziger van A naar B te krijgen. We wisten dat het geen ideale omstandigheden voor die reiziger zouden worden. Vandaar ook dat we de mitigerende maatregelen hebben voorgesteld die we hebben voorgesteld. Natuurlijk hadden we zorgen. Niet over de veiligheid van de reiziger, wil ik er trouwens wel bij zeggen. Ik was er heilig van overtuigd dat de reiziger best gezond van A naar B zou komen. Maar of hij op tijd zou komen, dat was een andere vraag.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft aan dat het proefbedrijf onvoldoende was uitgevoerd. Het doel was om een soort voorspelling te doen. Die kon je wel doen, maar de toekomst was onzeker en die toekomst was wel dichterbij na uw laatste advies.

De heer **Oosthoek**: De voorspelling was dat de toekomst onzeker was. Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat mag ik zo stellen. U had zorgen over het vervoer van de reizigers, niet zozeer vanuit het oogpunt van veiligheid maar wel wat betreft de vraag of de reizigers op tijd zouden aankomen op hun plaats van bestemming. Was het dan eigenlijk wel verantwoord, vanuit het oogpunt van betrouwbaarheid en van reizigersbelang om in december van start te gaan?

De heer **Oosthoek**: Was het verantwoord?

Mevrouw **Bergkamp**: Uit het oogpunt van betrouwbaarheid en uit het oogpunt van de reiziger.

De heer **Oosthoek**: Ik denk dat de vraag meer was: kunnen we reëel vervoer leveren? We hebben daarop gezegd: «Ja, als je uitgaat van tien keer per dag. Met datgene wat we nu weten, kun je een redelijk voorspelbare reis aanbieden aan de reiziger.» Dus in die zin denk ik dat het verantwoord was, omdat je probeerde te doen wat je kon. Daarop had je aangepast. Maar het was niet mijn beslissing uiteindelijk; het is de beslissing van de vervoerder of hij wel of niet gaat rijden. Maar veel alternatief was er ook niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u zegt: we doen het uiteindelijk allemaal voor de reiziger, ook u in uw functie van opstartmanager. U zegt dat u zorgen had of de reiziger op tijd aan zou komen. Dan is mijn vraag nogmaals: was het verantwoord vanuit reizigersbelang om van start te gaan, als de toekomst zo onzeker is?

De heer **Oosthoek**: Ik vind het een lastige vraag. Ik denk het wel. Wij voorspelden dat als je je ambitie even niet hoger stelde dan tien keer per dag een trein heen en weer rijden, dat zou lukken, met de informatie die we toen hadden. Dan kon je een acceptabele dienstregeling afleveren met een punctualiteit van 80%. Ja, dat is acceptabel.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar is een uitgedunde dienstregeling in het belang van de reiziger?

De heer **Oosthoek**: Tja, weet u, dat is een lastige vraag, want het alternatief was namelijk wel: geen dienstregeling.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus liever een dienstregeling die niet betrouwbaar is dan geen dienstregeling?

De heer **Oosthoek**: Nou, 80% betrouwbaarheid is nog niet zo slecht voor het internationale verkeer, hoor. We zijn ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar hebt u die doelstelling behaald?

De heer **Oosthoek**: We hebben ook 80% op drie minuten gehaald, dat is nog niet zo beroerd.³⁷

Mevrouw **Bergkamp**: Maar die doelstelling is al behaald, die 80%, in de maand december–januari?

De heer **Oosthoek**: Uiteindelijk zijn er dagen geweest dat wij – ik zeg «wij», ik bedoel «met elkaar, in het systeem» – die 80% gehaald hebben, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: «Er zijn dagen geweest.» Tja. Het is toch wel een serieuze vraag. Je doet dit uiteindelijk voor de reiziger. U zegt dat het een soort keuze was tussen geen dienstregeling en geen betrouwbare dienstregeling. Dat lijkt me een heel moeilijke keuze voor de opstartmanager.

De heer **Oosthoek**: Ik denk dat de vervoerder dat dilemma had. Wij als ProRail beslissen uiteindelijk niet of er wel of niet gereden gaat worden. Wij moeten ervoor zorgen dat aan alle voorwaarden vanuit de infrastructuur is voldaan, dat er gereden kan worden. Dat hadden wij gedaan. Dan is het aan de vervoerder om te beslissen of hij dat wel of niet doet. Laat ik het andersom formuleren: ik heb mij er in die tijd niet over verbaasd dat het besluit «we gaan rijden» is genomen. Dat was waar we naartoe werkten met zijn allen: rijden met dat ding!

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ook omdat er geen alternatief was.

³⁷ Toelichting de heer Oosthoek: «Bedoeld is aan te geven dat ik een norm van drie minuten hanteer. Treinen tot 2.59 minuten zijn niet vertraagd.»

De heer **Oosthoek**: Idealiter Kijk, ik had liever gehad – maar dan spreek ik puur vanuit mijzelf – dat we nog een poosje door hadden kunnen rijden met de Benelux-trein, totdat we zeker wisten dat we met de V250 een goed product hadden kunnen neerzetten. Dat had ik veel liever gehad. Maar die situatie bestond niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Die kans was er niet. Die mogelijkheid was er niet. We hebben het er uitgebreid over gehad dat het proefbedrijf niet is uitgevoerd zoals gepland. Had dat er ook mee te maken dat er eigenlijk weinig mogelijkheden waren, dat er onvoldoende plek was op die hogesnelheidslijn om te oefenen?

De heer **Oosthoek**: Nee, dat is een kwestie van kiezen. Uiteraard is de capaciteit verdeeld. We zitten in het dienstregelingsjaar 2011.³⁸ Er rijden treinen over de hsl. De drukte zit niet in de hsl maar met name op het stuk naar de hsl toe, op conventionele infra. Maar als je ervoor kiest om een integraal proefbedrijf te doen, kan dat. De rijpaden waren aanwezig.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het is een keuze, zegt u, om dat wel te doen.

De heer **Oosthoek**: Het is een keuze, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de problemen waardoor het integraal proefbedrijf niet is uitgevoerd, hadden ook heel erg veel te maken met de beschikbaarheid van het materieel.

De heer **Oosthoek**: Ja. Ik kan niet anders dan tot die conclusie komen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel even samen. Op 26 november komt u met een nieuw ingebruiknameadvies, in feite een aanvulling op dat van 1 november. U zegt daarin: eigenlijk weten we nog minder. U had zorgen, kijkend naar het belang van de reiziger. Maar u hebt in dit verhoor ook aangegeven: een keuze hadden we eigenlijk niet; er was een keuze tussen geen vervoer of zorgen over een betrouwbare dienst voor de reizigers. Het proefbedrijf is met name niet uitgevoerd vanwege de beschikbaarheid van het materieel.

De heer **Oosthoek**: Dat lijkt me een adequate samenvatting.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kijk naar de voorzitter.

De **voorzitter**: Ik heb nog één kleine aanvulling. Hebt u er een beeld van welk deel van de problemen werd veroorzaakt door problemen met de Fyra zelf en welk deel mogelijk door de infrastructuur?

De heer **Oosthoek**: In welke fase bedoelt u? De fase van het integraal proefbedrijf?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Oosthoek**: In het integraal proefbedrijf hebben we geen last gehad van problemen op de infrastructuur. Er waren best gekende problemen op de infrastructuur, maar die waren niet specifiek voor de V250. De andere treinen die daar reden, hadden daar ook last van. De V250 was er niet speciaal door geraakt.

³⁸ Correctie de heer Oosthoek: «Ik heb bedoeld 2012 te zeggen.»

De **voorzitter**: Oké.

Mevrouw **Bergkamp**: Is er een moment bij u gekomen waarop u dacht: ik wil eigenlijk adviseren om niet van start te gaan?

De heer **Oosthoek**: Oh ja, meerdere keren, maar ik had geen keuze. Weet u, omdat het besluit was genomen dat de V250 ingezet zou gaan worden, en met name omdat het alternatief weg was, hebben wij gewerkt aan hetgeen wel kon. Maar zoals ik u net zei, had ik veel liever gehad – en meerdere keren gedacht: oh, was het maar zo – dat we een «go/no go»-moment hadden gehad. Dan was mijn advies namelijk écht geweest: niet doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus als er bijvoorbeeld een back-up was geweest – we hebben het net gehad over de Benelux-trein – was dan uw advies geweest om niet te starten?

De heer **Oosthoek**: Ja. Absoluut. Absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat u zegt «als er een alternatief zou zijn geweest, had ik gezegd dat we niet van start moesten gaan met de commerciële diensten», geeft wel de urgentie en uw zorgen aan.

De heer **Oosthoek**: Ja. Dus wat leren we daarvan? Houd een alternatief achter de hand wanneer je zoiets omvangrijks doet als dit, waarbij je nieuw materieel op een nieuwe relatie zet, ook nog eens grensoverschrijdend, en je er niet helemaal zeker van bent.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u uw zorgen ook op die manier gedeeld? Hoe hebt u kenbaar gemaakt dat u op meerdere momenten dacht: we moeten eigenlijk niet van start gaan in december?

De heer **Oosthoek**: Ik heb nooit gezegd «we moeten niet van start gaan», want we wisten allemaal dat we wél van start moesten. Maar we hebben wel vaker – met «we» bedoel ik echt gewoon de mensen in het opstartteam, en ik kwam ook heel vaak de collega's van HSA-projectorganisatie tegen – gezegd: ja jongens, het is jammer dat het zo moet, maar we hebben geen keuze; we gáán. De energie was dus wel naar voren gericht. We hebben niet zitten denken: hè, wat vervelend nou dat we nu van start moeten. We hebben gedacht: we gaan maken wat we kunnen maken.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar als een mens zorgen heeft, deelt hij die zorgen vaak.

De heer **Oosthoek**: Natuurlijk. We zagen elkaar dagelijks, dus we zeiden dat heel vaak tegen elkaar, maar ik moet eerlijk zeggen dat de energie echt was gericht op wat we wel konden: laten we problemen oplossen; laten we goed samenwerken om ervoor te zorgen dat 9 december zo goed mogelijk wordt.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren er collega's in uw omgeving die zeiden: «Bas» – als ik zo vrij mag zijn – ...

De heer **Oosthoek**: Ja hoor.

Mevrouw **Bergkamp**: «Bas, we moeten het niet doen»?

De heer **Oosthoek**: Nee. Maar die beslissing was ook niet aan mij. Ik bedoel, ik adviseerde alleen maar. Er zijn best collega's geweest die vroegen of het wel verstandig was om te gaan. Dan vertelde ik hetzelfde verhaal als nu: we hebben geen keuze, we gaan met z'n allen.

Mevrouw **Bergkamp**: De sfeer was niet van grote zorgen met elkaar delen. De sfeer was meer van: we gaan ervoor.

De heer **Oosthoek**: Nee. De sfeer was niet: zorgen met elkaar delen om vervolgens samen in een mood te komen van «dit heeft geen zin, we gooien de bijl erbij neer». We zagen het meer als uitdagingen: we moeten gewoon gaan; we hebben zorgen, dus we moeten nog harder werken.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan zeg ik het anders: de sfeer was wel de zorgen met elkaar delen ...

De heer **Oosthoek**: Absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: ... en dat gebeurde ook regelmatig, maar het uitte zich niet in het idee om niet van start te gaan, maar in alles inzetten op het wél halen van die datum.

De heer **Oosthoek**: Ja. Weet je, we moesten wel zorgen delen want we moesten onze zorgen naar elkaar toe uitspreken. Ik vind het dan ook heel fijn dat we onderling een sfeer hadden, tussen ProRail en HSA, dat we dat ook gewoon konden doen. We kenden elkaars belangen ook en we hadden daar respect voor. We moesten de zorgen naar elkaar uitspreken om vervolgens de stap te kunnen zetten naar: en hoe gaan we hier nu mee om; hoe brengen we dit verder?

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u uw zorgen ooit gedeeld met de heer Siebers?

De heer **Oosthoek**: De heer Siebers kwam ik weleens in de trein tegen. Ik geloof dat hij in Oegstgeest woont, en ik woon in Leiden en dan moesten we samen naar Utrecht. Dan hebben we weleens tegen elkaar gezegd: nou, het wordt wel spannend.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Dan ben ik wel een beetje benieuwd hoe spannend het dan werd. Op 9 december zou de trein gaan rijden. Bent u gewoon 's avonds gaan slapen met de gedachte: morgen een feestdag?

De heer **Oosthoek**: Nee. Ik ben wel 's avonds gewoon gaan slapen.

De **voorzitter**: Ja, dat snap ik!

De heer **Oosthoek**: Nee, «feestdag», nee, helemaal niet. Ik was gespannen, ondanks het feit dat ik op dat moment wist dat het volledig uit mijn handen was. Op dat moment had ik het namelijk overgedragen aan de operationele organisatie, dus die mannen en vrouwen moesten het doen. Ik was verrekte vroeg wakker 's morgens. Net als vanmorgen, trouwens. Je bent er dan nog steeds mee bezig. Het was heel spannend. Normaal bel ik nooit voor achten, maar ik denk dat ik voor achten al gebeld heb naar de collega's van HSA om te vragen: rijden we? Ja, we reden.

De **voorzitter**: We reden.

De heer **Oosthoek**: Ja. De eerste dag ging ook niet heel slecht, maar dat was ook een vrij simpele dag, want het was een weekenddag.

De **voorzitter**: Een zondag.

De heer **Oosthoek**: Ja, ik geloof het wel. Meestal beginnen we op zondag. Maar de maandag was natuurlijk veel spannender, want dat is een echt representatieve dag, met veel reizigers.

De **voorzitter**: Dus u maakte zich echt serieus zorgen toen u wakker werd: hoe gaat dit vandaag lopen?

De heer **Oosthoek**: Ja. Je bent gewoon gespannen.

De **voorzitter**: Welke maatregelen waren er eigenlijk getroffen? Kunt u dat vertellen, om ervoor te zorgen ...

De heer **Oosthoek**: Mitigerende maatregelen als het niet goed ging?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Oosthoek**: Er waren een aantal extra maatregelen genomen door HSA om als het even kon een «warme reserve» beschikbaar te hebben. Dat is een trein die opgewarmd klaarstaat, waar al een machinist op zit, waarschijnlijk op de Watergraafsmeer, zodat als het nodig is, hij er meteen ingeschoten kan worden. Wij hadden met de infraprovider Infraspreed afgesproken dat die extra personeel beschikbaar zou hebben langs de hogesnelheidsinfrastructuur voor het geval er een trein zou stranden en we daar snel bij zouden willen zijn. Dat hadden we trouwens ook al gedaan voor de ingebruikname van de lijn Amsterdam–Rotterdam in september. We hadden extra personeel op de verkeersleidingsposten om de treindienstleider te ontlasten. Als het buiten niet goed loopt, zijn de treindienstleider en de machinist namelijk degenen die dat als eerste voelen, dus we hadden daar extra mensen neergezet. Ons operationeel management was alert. We hadden intern nieuwsbrieven geschreven met daarin: let op jongens, het gaat 9 december echt gebeuren, dus zet je beste beentje voor. En we hadden met elkaar afgesproken dat we elkaar dagelijks zouden zien om de voorgaande dag te evalueren en te bekijken welke maatregelen we konden nemen. Wat leren we van de dag hiervoor?

De **voorzitter**: Van een heleboel van de maatregelen die u noemt, hebt u zelf al aangegeven dat u die hebt uitgevoerd. Even wat betreft die «warme» reservetrein die zo uit de startblokken kon schieten: was dat ook gebeurd?

De heer **Oosthoek**: Dat weet ik niet. Dat zat aan de andere kant van het spectrum.

De **voorzitter**: Oké. Dus u weet niet of alle aanbevelingen die u hebt gedaan ook zijn uitgevoerd, maar u hebt in ieder geval de maatregelen ingezet waarvan u zei dat die aan uw kant zaten.

De heer **Oosthoek**: Ja, die zijn ingezet.

De **voorzitter**: Nog even over die back-up. Hebt u tegen HSA gezegd dat er eigenlijk een back-up moest zijn?

De heer **Oosthoek**: Hoe bedoelt u? Welke back-up bedoelt u?

De **voorzitter**: Een Benelux-terugvaloptie. Hebt u op enig moment echt tegen HSA gezegd: eigenlijk moet er een back-up zijn?

De heer **Oosthoek**: Nee. Weet u, dat was gewoon een keuze. Ergens in maart hoorden wij in het opstartteam dat de dienstregeling voor 2013 was ingediend en dat daar de Benelux-trein niet inzat. Toen hebben we wel gezegd: goh, het is verrekke jammer dat dat zo is. Maar het was een keuze. Ik snap op zich ook wel dat ze die keuze gemaakt hebben. We hebben wel gezegd: probeer te doen wat je kunt doen. Het zou ook heel verstandig zijn geweest als ervoor was gezorgd dat er materieel en personeel achter de hand was om toch een Benelux-achtige trein te rijden, ook al was er misschien geen dienstregeling geregeld voor een Benelux. Maar ik moet eerlijk zeggen dat ik echt niet weet of we dat echt expliciet van tevoren hebben besproken. Ik weet gewoon niet of we het daar voor die tijd echt over gehad hebben. Ik denk het eigenlijk niet. Wij waren er veel meer mee bezig dat de V250 gewoon de baan op moest.

De **voorzitter**: In de eerste weken vallen de prestaties tegen. De eerste dag, een weekenddag, viel het nog wel mee, maar daarna ging het iets minder goed. Ik moet de vraag stellen, hoewel u hem al een beetje hebt beantwoord: was u verrast door de prestaties die geleverd werden?

De heer **Oosthoek**: Weet u wat het grappige is; ik heb niet helemaal het beeld dat het de eerste dag wel goed ging en daarna minder werd. Als je gewoon de cijfers bekijkt, zie je een oplopende lijn van gemiddelde punctualiteit. Het is dus niet zo dat het slechter ging. Als je vervolgens het patroon per dag bekijkt, blijkt dat wel heel grillig. Er waren dagen bij waarop we een punctualiteit van 40% reden terwijl de volgende dag de punctualiteit 80% was. Deze cijfers hebt u niet, nee. Ik heb ze ter voorbereiding van dit gesprek gemaakt. U mag ze best hebben. Het beeld was dus eigenlijk wel dat de punctualiteit langzaam aan het groeien was. Ik wil er wel bij zeggen dat het een weinig representatieve periode was. We begonnen half december. Dan krijg je de kerstdagen en heb je minder reizigers in de trein dan normaal gesproken. We hebben ook wat last van het weer gehad. Wind. Nou goed, over de sneeuw komen we vast nog wel te praten. Maar het beeld was niet dat het steeds slechter werd. Tenminste niet wat punctualiteit betrof. Als je naar de uitval kijkt, is het beeld iets anders.

De **voorzitter**: Weet u wat de verwachtingen van HSA waren? U hebt de besprekingen gedeeld, u hebt zondagochtend gebeld. Maar hebt u een algemeen beeld van wat de verwachtingen van HSA waren ten aanzien van de inzetbaarheid van de trein? De betrouwbaarheid?

De heer **Oosthoek**: Wij spraken elkaar in telefonische conferenties eens in de twee, drie dagen, geloof ik. Dan bespraken we het beeld met elkaar. We hebben ons zorgen gemaakt over het grillige beeld. Maar we zaten weer in een modus van: wat kunnen we hiervan leren, welke maatregelen kunnen we nemen en wat kunnen we doen om ervoor te zorgen dat het beter wordt? Je was dus niet zo bezig met verwachtingen; je was veel meer bezig met de vraag: wat kunnen we op een goede manier repareren? Maar dat we geen van allen erg tevreden waren, is een feit.

De **voorzitter**: U zei net: we komen vast nog wel te spreken over de sneeuw. Maar dat waren we eigenlijk niet van plan.

De heer **Oosthoek**: Oh, dat vind ik uitstekend.

De **voorzitter**: U begon er echter zelf over, dus als u er nog iets over wilt zeggen, vind ik dat u die ruimte moet worden geboden.

De heer **Oosthoek**: Oh ja, ik kan het ook als een uitnodiging accepteren. Nou, ik heb wel even nagedacht over die sneeuw, met name over de vraag of we vanuit de infrastructuur een bijdrage zouden hebben geleverd aan het uit de dienst nemen van de V250, omdat wij de winterse omstandigheden niet goed zouden beheersen. Je reageert altijd vanuit je rol, zal ik maar zeggen. Ik dacht: die vraag krijg ik vast, dus daar ga ik mij op voorbereiden. Ik moet zeggen dat het eigenlijk niet zo is. Natuurlijk hebben wij vanuit de infrastructuur ook last gehad van die sneeuw, wissels die vaker gestoord zijn, maar het beeld was niet anders dan voorgaande jaren. Daarna is het gelukkig beter geworden. We hebben die bijdrage dus niet geleverd.

Ik wil wel graag nog vertellen dat we ook in die fase – dan zijn we wel 40 dagen verder – nog steeds aan het samenwerken waren om te kijken hoe we verder konden komen. Op het moment dat de situatie zich voordeed, zo rond 16, 17, 18 januari, hebben HSA en ProRail heel nauw samengewerkt om te kijken wat ze eigenlijk konden doen om te ontdekken wat er aan de hand was. Bijvoorbeeld met die plaat die eraf was gevallen, maar er waren ook beschadigingen aan het materieel gevonden die ze niet meteen konden verklaren vanuit zichzelf. Dus hebben wij de baan laten schouwen. We hebben Infraspied gevraagd om bijvoorbeeld te bekijken of ze ijsaangroei zagen of rare ijsblokken die eventueel beschadigingen aan de trein zouden kunnen veroorzaken en om te bekijken of de tunnelmonden nog mooi vrij waren. Dat soort dingen. En nadat het besluit was genomen om de V250 uit de dienst te halen op 17 januari hebben we meegewerkt aan het uitvoeren van een schouwrit met een Thalys, om te kijken of de baan vrij en onbelemmerd was, zoals wij dat noemen. Dat hebben we samen met de Belgen gedaan, want die hebben 's nachts gekeken. Toen vonden ze die plaat ook.

De **voorzitter**: Oké.

Mijnheer Oosthoek, we komen tot een afronding. U hebt net aangegeven dat u stukken bij u hebt die u graag overhandigt.

De heer **Oosthoek**: U mag ze best hebben, ja.

De **voorzitter**: We hebben de procedure dat we via de bode de stukken in ontvangst nemen, indien u daarmee instemt.

De heer **Oosthoek**: Zal ik ze meteen uit mijn map halen?

(De bode neemt de stukken in ontvangst en overhandigt deze aan de voorzitter.)

De heer **Oosthoek**: Als u er nog een toelichting op wilt: aarzel niet, dan kom ik daar graag voor terug.

De **voorzitter**: Wij gaan het goed bekijken en kunnen ons dan altijd nog tot u wenden om te vragen om een toelichting. Hebt u dit overzicht speciaal voor vandaag gemaakt?

De heer **Oosthoek**: Ja. Ter voorbereiding van dit gesprek.

De **voorzitter**: Dat stellen wij zeer op prijs. Dank u wel. Wij hebben nog wel een slotvraag. Ook u bent nauw betrokken geweest bij het project V250 en het uiteindelijk in de dienst brengen en helaas ook weer uit de dienst halen van de trein. Zijn bij u signalen bekend van onregelmatigheden of hebt u ideeën dat er dingen in strafrechtelijke zin niet goed zijn gegaan?

De heer **Oosthoek**: Nee.

De **voorzitter**: Niets?

De heer **Oosthoek**: Nee.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **Oosthoek**: Mag ik nog een kort statement maken?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Oosthoek**: Je wilt leren van wat je meemaakt. Ik zou daarom graag een paar aanbevelingen willen doen, als dat mag.

De **voorzitter**: Absoluut.

De heer **Oosthoek**: De hoofdaanbeveling is wat mij betreft «doe altijd een integraal proefbedrijf». Ik zou bijna zeggen: dwing het gewoon wettelijk af. Dat kunnen jullie doen, denk ik, dus dat lijkt me altijd goed. Een integraal proefbedrijf bewijst zichzelf namelijk in de praktijk. Zelfs als je een integraal proefbedrijf niet helemaal kunt uitvoeren, leer je er toch van. Een tweede aanbeveling is wat mij betreft: zorg ervoor dat je altijd een plan B hebt. Want uiteindelijk doen we het wel voor de reiziger en moeten we ervoor zorgen dat we die fatsoenlijk vervoeren. Dat zijn wat mij betreft de twee belangrijkste aanbevelingen. Een derde is misschien: ga nou niet heel nieuwe dingen doen midden in de winter. Ik bedoel; je kunt per december beginnen, maar je kunt toch ook in maart of april beginnen? Dan stel je de winter nog een poosje uit.

De **voorzitter**: Oké.

Mijnheer Oosthoek, ik dank u voor dit verhoor.

De heer **Oosthoek**: Graag gedaan.

Sluiting: 17.12 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 5 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Liefing (projectmanager Fyra bij NedTrain), die wordt bijgestaan door de heer De Graaf.

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

Verder zijn aanwezig de commissieleden mevrouw Bergkamp, de heer Elias, de heer Van Gerven en mevrouw Mei Li Vos, alsmede de heer Nava, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer Liefing de eed af.

De **voorzitter**: Ik heet u allen van harte welkom, ook iedereen die vanaf een andere plaats dit verhoor volgt. Mijnheer Liefing, u was vanaf 2006 zes jaar de projectmanager van de Fyra/de V250 bij NedTrain, het onderhoudsbedrijf van de Nederlandse Spoorwegen. NedTrain zou de V250, de Fyra, onderhouden en het was uw taak om ervoor te zorgen dat hiervoor de juiste voorbereidingsmaatregelen werden getroffen. U hebt werkprocessen opgesteld, de werkplaatsen voorbereid, ervoor gezorgd dat uw monteurs waren opgeleid en u hebt zorg gedragen voor reserveonderdelen. In dit verhoor heeft de commissie vragen over uw ervaringen met de Fyra vanuit uw onderhoudsrol. Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Liefing, het was dus uw taak om voorbereidingen te treffen voor het onderhoud van de Fyra. Hoe zorgde u ervoor dat u de informatie kreeg die u daarvoor nodig had?

De heer **Liefing**: Om aan de informatie te komen, had ik afstemming met AnsaldoBreda, de leverancier. Er waren met specialisten op de gebieden die u net al noemde afspraken op ten aanzien van documentatie, training, outillage en materiaalvoorziening. Met de specialisten aan de kant van AnsaldoBreda en met de specialisten binnen mijn projectteam hadden we afstemming met AnsaldoBreda om de desbetreffende informatie boven water te krijgen.

Mevrouw **Vos**: Kunt u iets meer voorbeelden geven? Hoe gaat dat dan? Kunt u dat even uitleggen voor mensen die niet weten hoe zo'n proces precies gaat? Wat is afstemming? Is dat een vergadering, of gaat u samen kijken naar bepaalde delen van een trein?

De heer **Liefing**: De trein wordt eerst op de tekentafel ontworpen. Dat zijn eigenlijk de eerste vrijkomende gegevens die van belang zijn voor het bepalen van de inrichting van je onderhoudsorganisatie. Die worden gedeeld met de onderhouder. Ze worden ook bediscussieerd. In het begin zijn het tekeningen. Vervolgens wordt het leveranciersinformatie over specificaties van systemen die worden ingebouwd. Maar het kan ook de maatvoering zijn van de trein, die weer van belang was om de werkplaats die we in de Watergraafsmeer hebben gebouwd voor de V250, specifiek gereed te kunnen maken voor het onderhoud. Je moet natuurlijk precies weten op welke hoogte bepaalde onderdelen zitten of tot welk gewicht een kraan onderdelen eruit moet kunnen hijsen. Die gegevens haalde ik

uit de specificaties van AnsaldoBreda. Gaandeweg het proces kwam er natuurlijk ook steeds meer informatie beschikbaar over die trein.

Mevrouw **Vos**: In het begin praat u op basis van papier. Later kijkt u ook hoe het er van binnen uitziet. Moet ik het me zo voorstellen?

De heer **Liefting**: Zeker de eerste jaren ligt de focus op papier. Bij het ontwerpen van een trein haal je ontzettend veel informatie uit de technische specificaties, die zowel van AnsaldoBreda afkwamen als van de onderleveranciers.

Mevrouw **Vos**: Dat gaat bijvoorbeeld over het type schroefje dat ergens ingedraaid moet worden?

De heer **Liefting**: Ja, dat kunnen bevestigingsmethodes zijn, maar het kan ook gaan over de manier waarop een systeem is opgebouwd of bedradingsschema's zijn opgesteld. Eigenlijk alles wat je nodig hebt om op een gegeven moment aan de trein te kunnen sleutelen als die onderhouden moet worden.

Mevrouw **Vos**: Stel dat in de specificaties staat dat de bedrading zus en zo wordt vastgemaakt, dan kun je nog niet zien hoe dat in de praktijk wordt gedaan. Ik vraag dit als voorschotje op wat straks nog gaat komen. Dat kun je dan nog niet zien?

De heer **Liefting**: Nee, in die fase zeker niet. Uitgangspunt bij het voorbereiden van het onderhoud is dat je uiteindelijk een trein krijgt die aan de specificaties voldoet.

Mevrouw **Vos**: Dan ga je ervan uit dat die specificaties voor alle negentien treinen gelden?

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Hoe vaak hebt u de fabrieken van AnsaldoBreda in Italië bezocht?

De heer **Liefting**: Ik ben regelmatig op twee locaties geweest. In Pistoia, waar de trein gebouwd werd, heb ik in de periode van eind 2006 tot 2012 gemiddeld twee à drie keer per jaar een bezoek afgelegd. Ik had dan in het engineeringgebouw op het bedrijventerrein overleg over de onderwerpen die net genoemd zijn. In Napels had ik overleg over de onderdelenvoorziening. Daar zaten immers de specialisten van de onderdelenvoorziening.

Mevrouw **Vos**: Hoe vaak bent u er ongeveer geweest?

De heer **Liefting**: In totaal ben ik een keer of vijftien in Pistoia geweest en een keer of vijf in Napels.

Mevrouw **Vos**: En het doel van die bezoeken?

De heer **Liefting**: Het doel van die bezoeken was, zoals wij dat noemden, specialist meeting. Eigenlijk waren het besprekingen die ik moest voeren met specialisten van AnsaldoBreda om samen met mijn teamleden de informatie over de documentatie, training, spare-partvoorziening en outillage boven water te krijgen.

Mevrouw **Vos**: Welke mensen gaan dan met u mee vanuit NedTrain? Zijn dat de monteurs die daadwerkelijk met de treinen gaan werken, of is dat weer een laag daarboven?

De heer **Liefting**: Dat waren vooral de engineers gespecialiseerd in onderhoudsengineering, of de specialisten op het gebied van inkoop en onderdelenbevoorrading. Het hing een beetje van het onderwerp af. We hebben binnen NedTrain ook specialisten die heel veel verstand hebben van het inrichten van werkplaatsen om onderhoud efficiënt te kunnen doen. Die had ik mee op het moment dat het met name ging om outillage-dingen.

Mevrouw **Vos**: Een beetje afhankelijk van het doel gingen verschillende mensen mee.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Op een gegeven moment waren die treinen zo'n beetje klaar. Tenminste, ze konden bekeken worden. Wat viel u toen op aan de treinen?

De heer **Liefting**: Op een gegeven moment klaar? Het was behoorlijk ver in de tijd voordat we in het stadium waren dat we konden spreken van klaar.

Wat me opviel, was ... Dan hebben we het over de bezoeken die ik heb afgelegd. Tijdens een bezoek probeerde ik altijd wel een glimp op te vangen van wat er in de fabriek gebeurde. Je moet nagaan dat het een vrij groot bedrijventerrein is waar die treinen worden gebouwd. De agenda van zo'n vergadering was behoorlijk strak. Als je niet oppaste, zat je de hele dag in het engineeringgebouw, kwam je niet buiten en zag je dus ook geen trein. Ik vond het toch altijd wel leuk om even een glimp op te vangen van het productieproces. Dan was ik vooral gefocust op onderwerpen waarover we discussie hadden.

Mevrouw **Vos**: In een bepaalde fase zijn de treinen zo ongeveer klaar, maar wat viel u tijdens de bouw op?

De heer **Liefting**: Een aantal dingen vielen me op. Sowieso viel me het cascoproces op. Ik vond dat een mooi proces door de manier waarop ze het hadden ingericht. Dat is het eerste proces dat speelt bij de bouw van een trein. De aluminiumprofielen en -zijwanden die geprefabriceerd zijn, worden in elkaar gezet met bepaalde mallen. Ik vond dat een mooi proces om te zien. Afhankelijk van de fase waarin een trein zat, zag ik wel verschillen in de mate waarin het proces, het product, ontwikkeld was. Ik was erg gecharmeerd van het cascoproces, dus het proces waarin ze van het aluminium casco een rijtuig wisten te maken.

Mevrouw **Vos**: Dat was blijkbaar anders dan wat u tot dan toe gezien had?

De heer **Liefting**: Mijn ervaring ligt vooral op het gebied van treinen die al zijn gebouwd en die moeten worden onderhouden. Mijn ervaring met de eigen werkplaats en met andere werkplaatsen die dat werk doen, gaat wat verder dan mijn ervaring met nieuwbouw. Ik vond het proces van het in elkaar zetten van het aluminium casco een mooi proces.

Mevrouw **Vos**: Dat is slechts één deel, want er waren wel meer zaken die u opvielen tijdens de bouw.

De heer **Liefting**: Ja. De reden dat ik dat zeg is dat in die productiefase in het begin het meeste te zien was. In de fase die daarna kwam – dan wordt de trein als het ware geassembleerd en worden systemen ingebouwd – was het overzicht iets minder dan bij het cascoproces.

Mevrouw **Vos**: Het overzicht?

De heer **Liefting**: Het overzicht. Door veel mensen werd tegelijkertijd gewerkt in een proces. De bedrijvigheid kwam op mij als minder overzichtelijk over.

Mevrouw **Vos**: Omdat u het niet begreep of omdat het zo druk was?

De heer **Liefting**: Omdat het complexe processen zijn. Ik heb als referentie hoe wij vanuit het onderhoud kijken naar onderhoudsprocessen. Hoe kun je processen ontrafelen om het heel transparant en traceerbaar te kunnen doen? Dat proces trof ik in die fase in ieder geval nog niet aan. Dan heb ik het over de beginfase van 2007, 2008 en 2009. Ik zag wel een vooruitgang. Er was naarmate de jaren vorderden, in de mate van georganiseerdheid van alle processen wel een verschil ten opzichte van wat ik de eerste keer tijdens een bezoek zag.

Mevrouw **Vos**: Ik begrijp het niet helemaal goed. Klopt het dat u zei: als ik ging kijken, was het een beetje een rommeltje, omdat zo veel mensen tegelijkertijd aan het werk waren? Wat bedoelt u daar precies mee?

De heer **Liefting**: Geen rommeltje, maar het proces van de assemblage van de trein, het inbouwen van de systemen, was rommeliger georganiseerd dan de eerste fase, toen ...

Mevrouw **Vos**: Toen het nog puur casco was.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dat lijkt me ook helder. Wat viel u op aan de afwerkqualiteit toen de treinen in een latere fase zaten?

De heer **Liefting**: Wat ik u al zei, ik probeer tijdens zo'n bezoek een glimp op te vangen.

Mevrouw **Vos**: Waarom alleen een glimp?

De heer **Liefting**: Omdat het niet mijn rol was om het product en het proces te controleren. Ik zat daar om het onderhoud voor te bereiden en ik keek bij de bezoeken vooral naar de aspecten die het onderhoud betroffen. Met die ogen keek ik rond in de fabriek. Wat me opviel, was dat de afwerkqualiteit – dan hebben we het puur over de esthetische kant van een trein – slordig was.

Mevrouw **Vos**: Wat heeft dat dan voor gevolgen, als de afwerkqualiteit, de esthetische kant, slordig is? Wat kan dat betekenen? Is dat normaal? Mag dat?

De heer **Liefting**: Ik vind dat niet normaal. Als je een nieuwe trein koopt, verwacht je een mooie, strakke trein die qua interieur sowieso een goede indruk op de reiziger achterlaat, zodat die het idee heeft: dit is een mooi product. Dat waren ook wel de dingen die we onderling deelden binnen

het projectteam, met name met de spelers, onder anderen met de keurders die het proces en het product controleerden namens NSFSC. Die informatie deelde ik met hen, zodat ze dat konden meenemen. Vaak waren ze er ook bij aanwezig als ik rondliep.

Mevrouw **Vos**: Dus dat viel u specifiek op. Heeft dat iets te maken met het vakmanschap of werd het gewoon slordig in elkaar gezet?

De heer **Liefting**: Ik had het idee dat het vooral het vakmanschap was.

Mevrouw **Vos**: U zei net: het was mijn rol niet om goed te kijken, ik kon maar een glimp zien. Had u meer tijd kunnen nemen om dingen te bekijken als u dat had gewild, of was er een functiescheiding met de mannen van Lloyd's?

De heer **Liefting**: We hadden een rolverdeling. Er was een hoop werk te doen en ik voelde me heel verantwoordelijk om vooral het onderhoud goed voor te bereiden. Tijdens de bezoeken had ik mijn tijd hard nodig om die zaken goed te behartigen. Voor mij was het een heel logische takenscheiding, maar het was geen scheiding in de zin van «je kijkt niet mee». Daar waar dingen je opvallen, deel je dat. In de rolverdeling heb je overleg met je collega's, in dit geval van NSFSC, die daarvoor verantwoordelijk waren.

Mevrouw **Vos**: Wat waren uiteindelijk de verwachtingen van de Fyra-treinen voordat ze naar Nederland kwamen?

De heer **Liefting**: Ik heb altijd de verwachting gehad dat de V250 een goede trein zou gaan worden, een trein waarmee we invulling zouden kunnen geven aan de reizigersverwachting.

Mevrouw **Vos**: Op basis van die bezoeken, van wat u had gezien en van uw besprekingen had u het idee: dit wordt een goede trein.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Ondanks wat u net zei over de afwerkingskwaliteit, die wat slordig was?

De heer **Liefting**: Ondanks dat. Maar dat was omdat dat gesignaleerd was. We – in eerder verhoor is dat ook al geregeld aan de orde geweest, zo heb ik gehoord – deelden dat met AnsaldoBreda. Althans, de verantwoordelijken binnen het project deelden dat met AnsaldoBreda. Dus ik was in de veronderstelling dat er werd gewerkt aan wat je had geconstateerd. Als het product gereed is, krijg je dan een trein die aan de verwachtingen voldoet. Mijn verwachting was dus: met wat je constateert, wordt iets gedaan, dus krijg je uiteindelijk een product dat conform de verwachting is.

Mevrouw **Vos**: U zegt het een beetje «cliffhangerig»: «mijn verwachting was dat». Dat was de verwachting die u had op basis van ervaringen met fabrikanten met wie u vaker werkte. Is die verwachting dan niet uitgekomen? Uw verwachting was «ik geef het door, er wordt aan gewerkt» en met die verwachting hebt u de treinen naar Nederland gehaald.

De heer **Liefting**: Ja, naar Nederland gehaald ... Dat is natuurlijk later in de tijd. Ik had zeker in het begin de verwachting dat de opmerkingen serieus genomen en meegenomen zouden worden. In heel veel gevallen is dat ook gebeurd. Veel opgemerkte zaken, zeker op het gebied van interieur, zijn significant verbeterd ten opzichte van wat we in eerste instantie geconstateerd hebben. Het proces van signaleren heeft dus wel degelijk effect gehad op een betere interieurkwaliteit.

Mevrouw **Vos**: Uw verwachting dat de Fyra-trein redelijk of goed zou zijn, was gebaseerd op het vertrouwen dat AnsaldoBreda zich zou gedragen als een fabrikant die gewoon luistert naar de opmerkingen?

De heer **Liefting**: Ja. Ik wil wel even de kanttekening plaatsen dat ik tijdens die bezoeken en de fase in het productieproces waarin ik rondkeek, alleen de buitenkant van een trein zag, om het zo te noemen. Je ziet dus niet hoe een systeem functioneert. Het is niet zo dat een airco werd uitgetest toen ik erbij stond, of dat tractie werd beproefd of de deuren. Je ziet dat een systeem wordt ingebouwd, maar de functie testen is iets wat eigenlijk pas in een veel latere fase van toepassing is.

Mevrouw **Vos**: Je moet er dan van uitgaan dat het kwaliteitsmanagementsysteem en ook de technici van AnsaldoBreda zelf hun werk goed hebben gedaan. Dat is dus allemaal gebaseerd op vertrouwen dat het daarvoor allemaal goed is gegaan?

De heer **Liefting**: Voor mij als verantwoordelijke voor het inrichten van het onderhoud was de rolverdeling dat vooral de projectleider technische kwaliteit en de keurders die op het proces zaten, een en ander bewaakten. Natuurlijk was mijn verwachting dat de leverancier, AnsaldoBreda, aan dat beeld kon voldoen.

Mevrouw **Vos**: In hoeverre had u vooraf het idee dat het onderhoud van deze Fyra-treinen voor NedTrain misschien wat intensiever zou kunnen zijn dan van andere treinen die u onderhoudt?

De heer **Liefting**: Dat was zeker in het begin niet het geval. Wat ik al zei, bij de voorbereiding van de instandhouding baseer je je op de leveranciersgegevens. Op basis van die gegevens is er uiteindelijk een treinontwerp gekozen. Dat ontwerp leidt tot een onderhoudsschema. De leverancier schrijft dan voor, welke onderhoudshandelingen en welke inspecties moeten worden gedaan en wanneer. Er is eigenlijk een relatie met wat je van de techniek mag verwachten ten aanzien van de vraag wat aan slijtage onderhevig is. Als je met een trein rijdt en je remt, weet je dat de remblokken op een gegeven moment vervangen moeten worden. Vloeistoffen in een trein kunnen op een gegeven moment verouderd zijn. Je weet dan dat je die moet vervangen. Er zijn ook delen in een trein waarvan je op basis van het ontwerp mag verwachten dat er niet aan gesleuteld hoeft te worden. Daarvoor heeft de leverancier dan ook geen inspectie- of onderhoudstaken voorzien. Dat is het uitgangspunt voor een onderhouder bij het inrichten van zijn onderhoudsproces. Dat onderhoudsproces week niet sterk af van wat we eerder gedaan hebben. Alleen, hoe we het hebben ingevuld, week wel weer iets af van de manier waarop we gewend waren om onderhoud voor te bereiden. Maar dat had te maken met het feit dat het materieel was dat 250 km/u ging rijden. Wij moesten ervoor zorgen dat wij heel traceerbaar, ook voor de toezichthouder ILT, te werk gingen. Als de ILT een controle uitvoerde op onze processen, moest ik kunnen aantonen: is al het onderhoud op tijd

uitgevoerd, zijn de monteurs die het werk hebben uitgevoerd gekwalificeerd om dat te kunnen doen en zijn de juiste materialen gebruikt? Wat de inrichting van de onderhoudsprocessen betreft zijn we dus een slag dieper gegaan bij de voorbereiding van de instandhouding.

Mevrouw **Vos**: Omdat het nieuw hogesnelheidsmaterieel was.

De heer **Liefting**: Met name omdat het hogesnelheidsmaterieel is. De eisen die dat aan de onderhouder stelt, gaan toch richting de vliegtuigindustrie.

Mevrouw **Vos**: U onderhoudt toch ook de ICE die uit Duitsland komt? Dat is toch ook een hogesnelheidstrein?

De heer **Liefting**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Stond die daar al, of kwam dat later? Waren de specificaties die u nodig had voor de V250, de Fyra, hetzelfde als die voor de ICE? Of kwam dat allemaal tegelijkertijd?

De heer **Liefting**: Nee, dat zijn eigenlijk twee totaal verschillende processen. Het gaat wel in beide gevallen om een hogesnelheidstrein. Het onderhoud aan de ICE voerden we uit in opdracht van NS Hispeed. Dat waren treinen van Deutsche Bahn. De werkzaamheden aan de ICE die voorgeschreven werden door Deutsche Bahn, hebben we uitgevoerd. Daar hebben we dus niet zelf de voorbereidingen voor hoeven treffen. Daar zit het verschil.

Mevrouw **Vos**: Dat is een ander proces, ik begrijp het.
De heer Van As, uw directeur destijds, schreef een boek waarin staat dat hij al in 2006 verwachtte dat er «nooit een goede trein uit deze fabriek zou komen». Deelt u die mening?

De heer **Liefting**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Waarom niet?

De heer **Liefting**: Op basis van het inzicht dat ik had vanaf 2006, mijn bezoeken aan de fabriek, was ik van mening dat er een progressie te bespeuren was in de performance van AnsaldoBreda. Ik geloofde erin dat deze treinenbouwer in staat was om een goede trein te bouwen.

Mevrouw **Vos**: Hoe verklaart u dan het verschil tussen uw directeur Van As en uzelf?

De heer **Liefting**: Ik kan alleen maar praten over wat ik heb gezien en mijn verwachting. Ik weet niet op basis waarvan hij die conclusie getrokken heeft.

Mevrouw **Vos**: Een bezoek.

De heer **Liefting**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: En een bepaalde methode om fabrieken «te lezen». Maar u hebt geen idee waarom hij er zo anders naar keek dan u?

De heer **Liefting**: Laat ik het zo zeggen, u doelt waarschijnlijk op «Read a Plant – Fast».

Mevrouw **Vos**: Ja.

De heer **Liefting**: Dat vermoeden had ik natuurlijk al. Dat was een scan die we gedaan hebben naar aanleiding van een bezoek dat we sowieso brachten aan de fabriek. Het doel was niet een werkplaatsonderzoek, maar het ondertekenen van een contract. Op weg van het vliegveld naar de werkplaats zei de heer Van As tegen mij en mijn collega: «Joh, ik heb een bepaalde methode uit een tijdschrift die ik wel interessant vind om te toetsen. Daarmee kunnen we een quickscan doen en een eerste indruk opdoen van de performance van de fabriek. Laten we na afloop van de rondgang die vragen eens doorlopen en bekijken wat er uitkomt.» Als je kijkt hoe een fabriek performt, acteert, doe je een onderzoek. Zo'n onderzoek wordt vaak gedaan door meerdere externe deskundigen die weken bezig zijn om een grondig oordeel te kunnen vellen. Voor mij was het een quickscan, een indruk. Op dat moment had het voor mij niet de lading die ik later teruglas in het boek van de heer Van As.

Mevrouw **Vos**: De heer Van As had een methode uit een tijdschrift. Hij heeft heel snel een quickscan gedaan. U zegt eigenlijk dat die methode uit een tijdschrift te snel is, of dat die zich misschien nog niet helemaal heeft bewezen om deze conclusies te kunnen rechtvaardigen. Is dat wat u zegt?

De heer **Liefting**: Wat ik zeg, is dat het voor mij niet direct tot een negatief waardeoordeel leidt. Als ik dat echt zo zou vinden, zou je daarop op z'n minst een veel grondiger onderzoek moeten laten volgen. Dat is althans mijn mening.

Mevrouw **Vos**: Weet u of de heer Meerstadt bij dat bezoek van Van As was?

De heer **Liefting**: Dan had ik hem moeten zien en hij was er niet bij.

Mevrouw **Vos**: Oké. Van As schrijft dit naar aanleiding van een bezoek in 2006. Toen begon u ook met uw bezoeken. U zei net: er was ook progressie. Maar kan het zijn dat u, toen u in 2006 in die fabrieken kwam, toch dezelfde dingen hebt gezien als de heer Van As?

De heer **Liefting**: Nee. Ten eerste denk ik dat het bezoek van de heer Van As was voordat ik op het project zat. Ik weet zelfs niet eens of ik in 2006 in de fabriek ben geweest. Ik weet wel dat in 2006 in ieder geval het V250-project-in-productie nog weinig voortgang had. Ik kan me dan ook voorstellen dat het gebaseerd was op de ontwikkelingen rondom de V250.

Mevrouw **Vos**: In 2006 heeft NedTrain in een brief aan HSA een noodkreet geuit over de vertragingen. Wat was de aanleiding voor die brief? Wat stond erin?

De heer **Liefting**: 2006?

Mevrouw **Vos**: Sorry, 2007. In dat jaar komt NedTrain met een noodkreet. Dat was een brief van uw organisatie over de vertragingen.

De heer **Liefting**: Ik weet niet precies waaraan u refereert, maar als onderhouder hebben we te maken met het feit dat we op heel veel zaken moeten anticiperen om op tijd klaar te zijn voor het onderhoud. Als er geen duidelijkheid is over wanneer treinen komen, wordt het heel moeilijk om te weten vanaf welk moment we rekening moeten houden met heel praktische zaken. Een trein is 200 meter lang. Als ik 19 keer 200 meter in de buurt van de Watergraafsmeer moet opstellen, moet ik heel veel organiseren, samen met ProRail en NedTrain, om die treinen een parkeerplaats te geven. Dat geldt voor heel veel praktische zaken. Als een planning onduidelijk wordt, weet je niet wat je als uitgangspunt moet nemen om je onderhoudsorganisatie op af te stemmen. Ik ga ervan uit dat de memo vooral gericht is op «zolang er geen duidelijkheid is over wanneer een trein komt, lopen we het risico dat we niet op tijd kunnen anticiperen om er klaar voor te zijn».

Mevrouw **Vos**: Het ging inderdaad over de planning maar het memo ging ook over de risico's.

De heer **Liefting**: De risico's?

Mevrouw **Vos**: Geen goed zicht op risico's. Daar ging het memo ook over. Ik snap dat je je zorgen maakt vanuit het gezichtspunt van het onderhoud, maar er stond wel meer in dat memo.

De heer **Liefting**: Ik heb het memo niet op mijn netvlies staan. Ik weet niet welk memo het betreft, dus weet ik ook niet welke risico's ...

Mevrouw **Vos**: Het memo van 2 november 2007. Daarin staat dat NedTrain zich zorgen maakt over onduidelijke informatie. Er is geen goed zicht op de risico's en inderdaad op de planning, waarover u het net had.

De heer **Liefting**: Ik weet niet wat er vervolgens met dat memo gedaan is. Ik weet ook niet of ik betrokken was bij de verstrekking van dat memo, of ik het heb opgesteld.

Mevrouw **Vos**: Maar kunt u zich voorstellen dat u in die tijd, het tweede jaar van uw bezoeken, dat soort zorgen hebt gehad?

De heer **Liefting**: Ik kan me wel voorstellen ... Ook in die tijd hadden we te maken met plannings die niet nagekomen werden. Als we zien dat iets dat op een bepaald moment geleverd moet worden, niet wordt geleverd – dat kan van alles zijn – dan trekken we aan de bel, want we willen er op tijd klaar voor zijn. Als er een memo is geschreven waarin de zorg wordt geuit over de vraag of een planning is gehaald, ga ik ervan uit dat dit in relatie staat tot de activiteiten die we moeten doen.

Mevrouw **Vos**: Het ging onder meer over zorgen over de planning – het is duidelijk dat er wat vertraging was – maar er stond meer in. Kunt u zich nog iets herinneren van dat u zich in die tijd zorgen maakte over de risico's met de trein en over de informatie? U hebt goede informatie nodig om uw proces in te richten. Blijkbaar hebt u toen uw zorgen geuit over informatie die niet duidelijk was.

De heer **Liefting**: Ik kan me niet herinneren dat toen er toen knelpunten waren wat de informatie betreft die relevant is voor het onderhoudsproces, dus de documentatie, training en spare parts.

Mevrouw **Vos**: Waren de vertragingen voor u aanleiding om uw verwachtingen over de kwaliteit van de trein bij te stellen?

De heer **Liefting**: Nee, in eerste instantie niet. Persoonlijk dacht ik vaak: als we iets constateren dat tot een aanpassing leidt van hetgeen al gemaakt is, betekent dat extra inspanning in de fabriek, en een extra inspanning in de fabriek zou best weleens kunnen leiden tot het later leveren van een beter product. Ik zag dus wel een relatie tussen te herstellen geconstateerde afwijkingen en het extra onder druk komen te staan van de planning.

Mevrouw **Vos**: U dacht bij vertragingen: dat betekent dat ze extra hard werken aan een nog beter product?

De heer **Liefting**: Dat in ieder geval de problemen die we hadden gesignaleerd, opgepakt zouden worden, waardoor we die niet meer zouden terugzien.

Mevrouw **Vos**: Dat was uw indruk bij vertragingen. Oké. Ik geef het woord aan collega Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat zegt zo'n slordige afwerk kwaliteit over het kwaliteitsmanagementsysteem van AnsaldoBreda?

De heer **Liefting**: Normaal gesproken zegt het nog niet alles over het totale kwaliteitssysteem als de afwerking van een product onvoldoende goed is, maar het betekent wel dat je, als de theorie van een kwaliteitssysteem goed is, je moet afvragen of de uitwerking in de uitvoering uiteindelijk ook goed is. Iets is pas goed als het eindproduct goed is. Je moet in de keten kijken waar het nog goed is en waar het fout gaat. Daar moet je dan extra actie op ondernemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus als de afwerk kwaliteit niet goed is, is dat wel een signaal om de vraag te stellen of het kwaliteitsmanagementsysteem voldoende in de praktijk wordt toegepast?

De heer **Liefting**: Of het integraal voldoende in de praktijk wordt toegepast.

Mevrouw **Bergkamp**: Was dat ook een aanleiding voor u om scherper te gaan kijken?

De heer **Liefting**: Nee, voor mij niet. Ik was immers voor het onderhoud. Ik moest ervoor zorgen dat de onderhoudsdocumentatie, training, outillage en spare-partvoorziening goed werden geregeld. Daar was ik dus heel scherp op. Het aspect wat u net noemde, lag bij mijn collega die verantwoordelijk was voor de kwaliteit en de techniek.

Mevrouw **Bergkamp**: Als de afwerk kwaliteit onder de maat is, heeft dat dan geen impact op het onderhoud later?

De heer **Liefting**: Als gesignaleerde tekortkomingen niet worden verholpen, kan dat impact hebben, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dan was het voor u toch ook een signaal van «goh, misschien moet ik eens wat kritischer gaan kijken, want misschien krijg ik daar later in het onderhoud last van, in de zin dat het onderhoud intensiever moet worden»?

De heer **Liefting**: Op dat moment was het in ieder geval voor mij van belang dat de aandacht van de mensen van NSFSC die daarover gingen, daarop gefocust was. Ik had de indruk dat hun aandacht erop gefocust was. Immers, wat wij constateerden werd gedeeld en met die informatie zijn de keurders en de projectleider techniek/kwaliteit aan de gang gegaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus voor uzelf vanuit onderhoud was het feit dat de afwerkwaliteit onder de maat was, geen reden om scherper te worden. U had er vertrouwen in dat er door NSFSC gericht naar gekeken zou worden.

De heer **Liefting**: Dat was op dat moment mijn beeld, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u deelt de opvatting dat het feit dat de afwerkwaliteit onvoldoende is, later gevolgen kan hebben voor het onderhoud?

De heer **Liefting**: Ja, absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: Als een trein wat slordig in elkaar wordt gezet, vormt dat later dan ook een risico voor de veiligheid of de betrouwbaarheid van een trein?

De heer **Liefting**: Afhankelijk van de vraag op welke aspecten de slordigheid zich manifesteert, kan het te maken hebben met louter comfort of ook met bedrijfszekerheid en veiligheid. Wat ik kon zien, het esthetische dus, lag op het gebied van comfort. Dat is meer in de zin van dat je sommige dingen niet verwacht voor een bepaalde prijs. Ik verkeerde op dat moment niet in de veronderstelling – daarvoor keek ik niet in de fabriek en dat was ook niet mijn rol – dat gedurende de productieprocessen de inbouw van de systemen en het testen daarvan niet precies volgens de specificaties gebeurden.

Mevrouw **Bergkamp**: Het esthetische, de buitenkant, was voor u geen reden om ook te gaan twijfelen aan de binnenkant, in de zin van «goh, zit dat wel goed in elkaar?».

De heer **Liefting**: Het was voor mij geen reden om er specifiek aandacht aan te geven, anders dan de aandacht die er sowieso al heel intensief was bij de keurders om tijdens de bouw bij het inbouwen en testen van de eerste systemen heel kritisch te zijn. Er zijn controlemomenten en de controles zijn ook uitgevoerd. Je kunt je achteraf hooguit afvragen of dat genoeg was. Je doet een steekproef. Was die te klein? Had die achteraf groter moeten?

Mevrouw **Bergkamp**: Over het werk van wie hebt u het dan, over de certificeerder, de keuringsinstantie Lloyd's Nederland, of over de mensen die vanuit NSFSC bezig waren met de keuringen?

De heer **Liefting**: Als je een trein koopt en je een leverancier hebt – wij doen zaken met leveranciers die gecertificeerd werken – heeft die zelf een goed kwaliteitsbeheersingssysteem. De leverancier voert dan zelf goede

controles uit, zodat een tekortkoming in een productieproces of in het engineeringproces wordt opgelost. Daarbovenop heb je als kopende partij de mogelijkheid – die rol is ingevuld door NSFSC, waarbij men de keurders van Lloyd's heeft gebruikt – om te toetsen of hieraan wordt voldaan.

Mevrouw **Bergkamp**: In antwoord op mijn vraag of er reden is geweest om te twijfelen aan de kwaliteit van de binnenkant, zei u: misschien is zo'n steekproef onvoldoende. De steekproef van wie?

De heer **Liefting**: De steekproef van de keurders van NSFSC. Ervan uitgaande dat we met de wetenschap van nu hebben geconstateerd dat er veel meer tekortkomingen waren.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben ook met een van die kwaliteitsinspecteurs gesproken. Die zei: ik heb het gezien en ik maakte me zorgen over de afwerkingskwaliteit, maar de treinen hebben toch de fabriek verlaten. Dus het was toen ook bekend. U zegt: achteraf, met de kennis van nu. Maar het werd toen ook al gesignaleerd dat dit een groot aandachtspunt was, of eigenlijk een zorg. Hoe zou dat proces dan verbeterd moeten worden?

De heer **Liefting**: Hoe zou dat proces verbeterd kunnen worden? Ik denk dat je de inspanning – nogmaals, dan heb ik het over het proces van iemand anders – om de kwaliteit integraal te kunnen borgen, zou moeten afstemmen op de manier waarop een leverancier zich ontwikkelt. Als je er bij steekproeven achter komt dat het goed gaat, kun je je steekproeven in frequentie misschien wat verlagen. Gaat het minder goed, moet je de frequentie misschien verhogen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus eigenlijk een risicogerichte aanpak?

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U kwam er zelf achter dat er zorgen waren over de buitenkant, de afwerkingskwaliteit. Hebt u uiteindelijk zelf ook gecheckt of daarmee iets is gedaan?

De heer **Liefting**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt het wel gecommuniceerd aan NSFSC, in de verwachting dat die er kritisch naar zou kijken. Hebt u ooit gedacht: ik check even of daarmee iets is gebeurd, want anders krijg ik daar straks last van bij het onderhoud?

De heer **Liefting**: Ik zeg nee, maar het is: ja en nee. Je ziet dingen die je opvallen. De eerste keer waren dat bagagerekken die behoorlijk scheef gemonteerd waren. Ik liep daar met een keurder van NSFSC en wij hadden zoiets van «dit is toch onacceptabel». Daar is toen werk van gemaakt. De keer daarna dat ik door diezelfde fabriek liep, was het wel van een goede kwaliteit. Ik had niet de rol – ik heb dat ook niet gedaan – om te toetsen wat er met mijn punten werd gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: De aanpak is dan wel heel erg gericht op vertrouwen, vertrouwen, vertrouwen.

De heer **Liefting**: Nee, de aanpak is gericht op een rolverdeling waarin ik verantwoordelijk was voor het werk dat ik vanuit het project moest verzorgen. Dat moest ik goed doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar mijnheer Liefting, u bent daar, u hebt zorgen over de afwerkqualiteit, u weet dat dat ook gevolgen kan hebben voor het onderhoud later en u geeft dat ook door. Maar in het proces checkt u niet zelf of het ook is opgelost? U krijgt er later last van als het niet geregeld is. Later wordt ook vastgesteld dat de onderhoudskosten hoger zijn dan verwacht.

De heer **Liefting**: De check voor ons was de status waarin het materieel uiteindelijk is overgenomen. In de beginfase was mijn verwachting: alles wat je constateert en noteert, wordt meegenomen en ofwel direct verholpen ofwel later in de tijd, als daarover afspraken te maken zijn. Aan dat proces hield ik me vast.

Mevrouw **Bergkamp**: Mag ik dan zeggen dat u het vertrouwen had dat anderen het zouden oppakken en dat u het zelf niet hebt gecontroleerd?

De heer **Liefting**: Ik heb het gecontroleerd op het moment waarop de trein is overgedragen, om te weten met wat voor trein ik van doen had.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is een mooi bruggetje naar het volgende onderwerp, namelijk het voortijdig overnemen van de treinen. In mei 2012 zijn treinen voortijdig overgenomen. In verschillende verhoren hebben we daar al aandacht aan besteed. Ik heb het dan over de APTO-constructie, anticipated preliminary take-over. Dat wil zeggen dat je treinen voortijdig overneemt. Maar die treinen voldoen nog niet aan de koopovereenkomst. Er is een lijst van openstaande punten en de treinen zijn nog niet toegelaten. We begrepen van de heer De Leeuw, de projectleider, dat die lijst lang was. Er waren veel openstaande punten. Wetende dat er een lange lijst van openstaande punten was, is er toch voor gekozen om de treinen voortijdig over te nemen. Waarom is daarvoor gekozen?

De heer **Liefting**: Waarom daarvoor gekozen is? Dan moet u niet bij mij zijn. Mij is wel gevraagd: kunnen we als onderhouder deze trein, in deze status, onderhouden? Ik heb wel inzicht gekregen in de status van de over te dragen trein en ik heb dus ook kunnen checken of veiligheidsrelevante zaken als tekortkoming gesignaleerd waren. Als onderhouder wil je immers geen trein hebben waarvan je bij voorbaat weet dat je daarmee een veiligheidsrisico loopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Zei u bij dat proces van voortijdig overnemen «verdikkeme, ik zie dezelfde afwerkproblemen die ik al vaststelde toen ik een glimp kreeg van de trein», even los van veiligheid?

De heer **Liefting**: Nee, het gros van de afwerkproblemen – dan hebben we het over de esthetische punten – was opgelost. De grootste problemen die daarna zijn ontstaan, waren technische problemen in de systemen. Die manifesteerden zich in storingen die invloed hadden op de bedrijfszekerheid.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is iets anders dan wat de projectleider tijdens zijn verhoor heeft gezegd. Hij zei dat er een lange lijst van openstaande punten was die betrekking hadden op de afwerkqualiteit, het esthetische. Dat hebt u zelf niet gesignaleerd?

De heer **Liefting**: Er is een verschil tussen geen afwerkpunten meer en veel afwerkpunten. Mijn focus bij de overname ...

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, mijn vraag was als volgt. Toen andere mensen bezig waren om de treinen voortijdig over te nemen, bent u bij dat proces betrokken geweest, zegt u zelf. Hebt u toen ook de problemen gezien die u destijds zag in de fabriek, de problemen met de afwerkqualiteit? U zei net in uw antwoord dat het technische dingen waren, maar mijn vraag aan u is of u ook geen problemen met de afwerkqualiteit zag.

De heer **Liefting**: Wat ik vooral getoetst heb ...

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, wat zag u?

De heer **Liefting**: Ik zag een lijst met een diversiteit aan punten die nog moesten worden afgewerkt. Daar zaten esthetische punten in, maar ook technische problemen waarover was afgesproken dat die een veilige inzet sowieso ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Liefting, u geeft geen antwoord op mijn vraag.

De heer **Liefting**: Ik probeer een antwoord te geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga de vraag even anders stellen. Toen u bezig was met dat proces van voortijdig overnemen van de treinen – u was daarbij betrokken – hebt u toen ook problemen gezien met de afwerkqualiteit, dingen die u destijds in de fabriek hebt gesignaleerd, zoals eerder in dit verhoor naar boven kwam?

De heer **Liefting**: Nee, niet als dingen die me zijn bij gebleven en waarvan ik dacht: dat zit er nu nog in!

Mevrouw **Bergkamp**: U zag geen problemen met de afwerkqualiteit? Openstaande punten met betrekking tot de afwerkqualiteit zaten er niet bij?

De heer **Liefting**: Volgens mij zaten er ... Ik ken de lijst niet uit mijn hoofd, maar er zullen vast en zeker punten op hebben gestaan die met afwerkqualiteit te maken hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Toch wel?

De heer **Liefting**: Ja, maar het is net als bij het kopen van een huis. Je krijgt de sleutel, loopt door het huis en constateert nog een aantal punten. Je maakt daarover afspraken. Zijn ze acceptabel genoeg voor een sleuteloverdracht? Je maakt een afspraak over de vraag wanneer die punten opgelost worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat snap ik ...

De heer **Liefting**: Dat was mijn gevoel bij de punten die op de lijst stonden met betrekking tot de afwerkqualiteit. Ik was op dat moment vooral gefocust op de vraag of er technische problemen waren met die trein waarvoor we geen alternatief voorhanden hadden. Als onderhouder kon ik dan in ieder geval altijd garanderen dat de extra inspanning ... Dat kon ik wel aan de lijst zien, ik kon zien dat er extra inspanning nodig was

om die trein rijdend te houden. In een eerder verhoor is ook al gezegd dat we er rekening mee hielden dat we voor elke trein die werd ingezet, een trein achter de hand moesten hebben ...

Mevrouw **Bergkamp**: Daar gaan we straks nog uitgebreider op in. U hebt die lijst van al die openstaande punten gewoon gezien. Mijn vraag was ...

De heer **Liefting**: Bij de overdracht heb ik die lijst gezien en ...

Mevrouw **Bergkamp**: Daarom verbaast het me dat u niet weet ... Ik vroeg een paar keer of daar ook punten over de afwerk kwaliteit op stonden. U gaf twee keer aan: nee. Uiteindelijk zegt u: er kunnen ook punten op staan die te maken hebben met de afwerk kwaliteit.

De heer **Liefting**: Ja, natuurlijk. Maar als er bijvoorbeeld een kras op een kunststof plaat zit, is dat een punt dat esthetisch is en dat als afwerkpunt gewoon wordt nagewerkt. Ik kan me niet voorstellen dat dit ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u weet dat ook niet meer? U zegt «ik kan het me niet voorstellen», maar u hebt die lijsten van opstaande punten gewoon gezien.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt «ik kan me niet voorstellen dat», maar u hebt het gewoon gezien, u kunt deze vraag gewoon feitelijk beantwoorden. Stonden er op die lijsten problemen met de afwerk kwaliteit?

De heer **Liefting**: Wat ik net al zei: ja, er stonden ook punten op die betrekking hadden op de afwerk kwaliteit.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was even zoeken, maar uiteindelijk ...

De heer **Liefting**: Ja, ik denk dat we elkaar niet helemaal begrepen.

Mevrouw **Bergkamp**: Blijkbaar. Daarom is het goed om af en toe een vraag te herhalen, dat geeft helemaal niks. In december 2011 waren er twee loan-and-usetreinen. Die treinen werden geleend. Er ontstonden al wat technische problemen: problemen met de beveiliging, het ERTMS, met de remmen, met de tractie, met de aandrijving, met de deuren. De treinen werden voortijdig overgenomen en toen kwamen diezelfde problemen weer naar boven. Baarde u dat zorgen?

De heer **Liefting**: De problemen die u net noemde, waren mij bekend. Voor mij was vooral van belang of ze goed waren geadresseerd. Met «goed geadresseerd» bedoel ik: zijn de goede acties in gang gezet zodat de leverancier zijn verantwoordelijkheid neemt om die storingen structureel te verhelpen? En: als we een trein overnemen, is er dan een methode waardoor we, als een probleem zich manifesteert, de trein toch kunnen herstellen? Soms kunnen we een probleem voorkomen door extra inspanningen op het gebied van inspecties. Heel praktisch betekent dat dat we er rekening mee houden dat de trein niet eens in de drie dagen een werkplaats binnenkomt voor inspectie, maar misschien wel elke dag. Dan moeten we ons wel inrichten op extra logistieke bewegingen. Veel belangrijker is het volgende. Stel dat die storingen zich manifesteren en je afhankelijk bent van de leverancier, en op dat moment ben je dat ook. Een

trein kun je zien als een auto. Het standaardonderhoud doet NedTrain. Dus voor alles wat voorgeschreven is en wat je mag verwachten, was NedTrain klaar. Maar als zich een storing manifesteerde in een trein, was je afhankelijk van de garantieorganisatie van AnsaldoBreda die in Amsterdam aanwezig was. Die moest in voldoende mate aanwezig zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. U erkent dat er een aantal technische problemen waren. Eigenlijk waren die er al vanaf december 2011. De treinen werden voortijdig overgenomen, wetende dat deze problemen bestonden. U vond het belangrijk dat ze geadresseerd waren en dat er een aanpak was om ze op te lossen.

De heer **Liefting**: Ja, dat vond ik heel belangrijk, vooral omdat ...

Mevrouw **Bergkamp**: En u had er ook vertrouwen in dat AnsaldoBreda die problemen snel zou oplossen. Je kunt bij voortijdig overnemen ook zeggen: hé, deze problemen zijn nog niet opgelost, dus die treinen gaan we in ieder geval niet voortijdig overnemen.

De heer **Liefting**: Ik had er vertrouwen in dat AnsaldoBreda de capaciteiten moest hebben om die structurele problemen op te lossen. Ik had er ook begrip voor dat een structurele aanpassing aan een trein betekent dat de wijziging ook weer toelatingsplichtig is. Je moet voor elke wijziging een goed onderbouwd dossier aanleveren bij de toezichthouder om die wijziging door te mogen voeren. Dus je hebt ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u had er begrip voor dat het nog niet was opgelost?

De heer **Liefting**: Nee, ik heb er begrip voor dat het doorlooptijd kost. Om die doorlooptijd te overbruggen keek ik naar de alternatieven die ik vanuit onderhoud en garantieherstel, om het zo te noemen, kon invullen.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. U had er begrip voor dat sommige dingen gewoon ook tijd kosten.

De heer **Liefting**: Dat betekent wel dat ik er een verwachting aan koppelde dat er ook wat mee gebeurde.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat is de andere kant. Kwam zo'n constructie van voortijdig overnemen voort uit het feit dat er gewoon gereden moest worden met die treinen en er een deadline was, namelijk vanaf september 2012 rijden naar Rotterdam en vanaf december naar Brussel?

De heer **Liefting**: Dat zal er absoluut mee te maken hebben. Als je geen tijdsdruk hebt, accepteer je iets pas als het 100% is.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het feit dat iets is geaccepteerd dat nog niet voldeed, nog niet 100%, heeft te maken met het gegeven dat er gereden moest worden en er een deadline was? Anders zou je treinen niet op deze manier voortijdig overnemen, zegt u.

De heer **Liefting**: Ja. Ik wil vanuit de onderhoudsrol wel de nuance aanbrengen: niet ten koste van alles. We hebben veiligheid immers gewoon hartstikke hoog in het vaandel staan, het hoogst. Ik toets altijd wel: zijn er tekortkomingen die invloed kunnen hebben op een veilige inzet van deze trein?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat hebt u een paar keer gezegd.

De heer **Liefting**: Ik vind het ook heel belangrijk om dat te herhalen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat kan ik me goed voorstellen, maar ik neem aan dat u het ook belangrijk vindt dat er een betrouwbare dienst is voor de reizigers, dat er minder uitval is en dat dat ook wordt meegenomen.

De heer **Liefting**: Ja, absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment werden de treinen voortijdig overgenomen. Toen ging ook de garantieperiode lopen. Wat was de houding van AnsaldoBreda? Veranderde die, werd men actiever of juist niet?

De heer **Liefting**: De houding die ik van AnsaldoBreda ervaren heb – ik heb vijf jaar lang Italianen van de garantieorganisatie om me heen gehad – was dat de mensen die in Amsterdam waren, van goede wil waren. Alleen, voor structurele verbeteringen waren ze afhankelijk van de engineeringafdeling in Pistoia. Je kunt het vergelijken met dweilen. De dweilen waren in Amsterdam, maar de loodgieters zaten in Italië. Om te voorkomen dat je op een gegeven moment onbeperkt moet dweilen in Amsterdam, moet je ervoor zorgen dat de loodgieter in Italië zijn werk doet. Van de mensen in Amsterdam heb ik altijd veel medewerking gezien. Zij gingen voor hetzelfde doel, zij hadden er ook belang bij dat het een proces een succes werd. Ik moest ze wel aansporen om er ook op het juiste moment en in de juiste aantallen te zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het was wel lastig, zegt u.

De heer **Liefting**: Laat ik het zo zeggen ... Misschien was het ook wel mijn rol, namelijk erop toezien dat alle randvoorwaarden werden ingevuld, dus ook dat AnsaldoBreda haar verantwoordelijkheid nam. Ik heb bijvoorbeeld ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar werd die verantwoordelijkheid van AnsaldoBreda of de aanpak anders toen de treinen voortijdig waren overgenomen en de garantieperiode dus begon te lopen? Dat was mijn vraag.

De heer **Liefting**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: De houding veranderde niet?

De heer **Liefting**: Nee, de houding veranderde in die zin niet dat ze wisten dat ze hartstikke verantwoordelijk waren voor het uitvoeren van de garantieherstellingen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het was wel complex, zegt u, want de dweil was in Amsterdam en de loodgieter zat in Italië.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Het lijkt me lastig om dat te overbruggen.

De heer **Liefting**: Als de structurele verbetering op zich laat wachten, betekent dat dat je in sommige gevallen extra crew in moet vliegen in Amsterdam om aan de garantieverwachtingen te kunnen blijven voldoen.

Ik kon het me niet permitteren – het zou me ook niet gebeuren – dat de treinen zouden stilstaan omdat de Italianen met vakantie waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u ooit gedacht: dit is dweilen met de kraan open? Mensen verwachten dit ...

De heer **Liefting**: Dat is een te verwachten uitspraak van u. Ik heb dat inderdaad weleens gedacht, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Er is een overleg geweest tussen HSA en NedTrain in juni 2012. In dat overleg wordt eigenlijk getwijfeld om nog meer treinen over te nemen. Maar uiteindelijk wordt besloten om het proces toch voort te zetten, dus om meer treinen voortijdig over te nemen. Vond u dat verstandig?

De heer **Liefting**: Mij is in ieder geval gevraagd of wij de treinen in de status waarin ze verkeerden, konden behappen als onderhoudsorganisatie. Ik heb daarvan analyses gemaakt. Ik had een bepaald aantal treinen die ik op een bepaalde manier kon onderhouden, wetende dat het twee keer zo veel inspanning vroeg, twee of drie keer zo veel putspoorcapaciteit, een veel grotere belasting van de logistieke processen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was uw antwoord toen de vraag kwam «kunt u het aan»?

De heer **Liefting**: «Ja.»

Mevrouw **Bergkamp**: Vond u het een verstandig besluit? We hadden het net even over dweilen met de kraan open. Vervolgens neem je nog meer treinen voortijdig over.

De heer **Liefting**: Ik vond het op dat moment een verstandig besluit, ja. Voor zover ik kon overzien ...

Mevrouw **Bergkamp**: En als het nu de aannemer zou zijn geweest van een huis, zou u dan verder zijn gegaan met het proces, had u dan nog meer zaken gedaan?

De heer **Liefting**: Ik begrijp niet helemaal wat u bedoelt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik wilde even inspelen op het voorbeeld van een huis dat u zelf gaf. Je hebt zulke ervaringen met een fabrikant – het is lastig om problemen op te lossen – maar toch ga je nog meer verplichtingen aan, want je gaat nog meer treinen overnemen. Is dat dan verstandig?

De heer **Liefting**: Ik denk dat het verstandig was voor het aantal treinen waarvoor we het gedaan hebben, in de tijdsgeest en met de wetenschap van het aantal treinen dat we nodig hadden in december. Die moet je wel voor die tijd hebben. Ik heb vooral gekeken of we die extra inspanning die nodig was om die treinen rijdend te houden of elke keer na een defect weer beschikbaar te stellen, aan konden.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar mijnheer Liefting, u zegt in feite: we konden niet anders, want er moest gereden worden; in die zin was het verstandig, want anders hadden we geen treinen gehad om te rijden. Mijn vraag aan u was: was het verstandig om treinen over te nemen die nog niet klaar

zijn, treinen waarmee problemen zijn en waarvan u zegt: de samenwerking met AnsaldoBreda was heel complex? Is het dan verstandig om nog meer treinen over te nemen?

De heer **Liefting**: Als er geen tijdsdruk is, is het niet verstandig. Dan is die noodzaak er ook niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus als er geen tijdsdruk zou zijn geweest, zou u het eigenlijk niet verstandig hebben gevonden om nog meer treinen over te nemen?

De heer **Liefting**: Ik zou zeker wel een paar treinen hebben overgenomen, want je doet ontzettend veel ervaring op met een trein als je ermee kunt rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar waarschijnlijk minder trein dan op dat moment gebeurde.

De heer **Liefting**: Dan had we er niet negen overgenomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Nog even over dat dweilen met de kraan open en de overname. Vindt u dat de trein te vroeg uit de fabriek is gekomen?

De heer **Liefting**: Nou ... Als je een 100% goede trein wilt hebben, had je hem met minder tekortkomingen overgenomen. Dan is hij te vroeg de fabriek uitgegaan. Maar ...

Mevrouw **Vos**: U zegt: de tijdsdruk rechtvaardigt dat hij in deze status uit de fabriek is gekomen.

De heer **Liefting**: De tekortkomingen die gesignaleerd werden, waren afhankelijk van structurele verbeteringen. De tekortkomingen die ook in Amsterdam verholpen konden worden, waren in ieder geval voor NSFSC aanleiding om te accepteren dat de trein met die tekortkomingen naar Amsterdam kwam. Voor mij gold binnen dat proces vooral het moment waarop de trein werd overgedragen aan NS, zodat ik wist ik welke status ik hem in onderhoud moest doen. Daar had ik zicht op. Dat kon ik ook georganiseerd krijgen.

Mevrouw **Vos**: U kreeg steeds meer zicht. Als we even de analogie van een kinderfiets gebruiken: zou je, als je een kinderfiets koopt en deze tekortkomingen ziet, ook de tweede en de derde kopen?

De heer **Liefting**: Idealiter niet.

Mevrouw **Vos**: Idealiter niet. Dus de tijdsdruk heeft wel druk gezet op een proces dat idealiter niet ...

De heer **Liefting**: Volgens mij ben ik daar heel duidelijk in geweest. Als de tijdsdruk er niet zou zijn, accepteer je iets pas als het 100% goed is, want dat heb je contractueel afgesproken. Nu is er iets door NSFSC geaccepteerd. Er zijn afspraken gemaakt over de manier waarop de trein in de verwachte contractuele status zou worden gebracht. Het werk dat er in de tussenliggende periode extra aan gedaan moest worden, heb ik geanalyseerd. Als onderhouder konden we dat bemannen.

Mevrouw **Vos**: Die inschatting hebt u gemaakt. U zei het net al: toen de treinen in Nederland kwamen, leerde u ze pas echt kennen. Wat viel u toen op?

De heer **Liefting**: Wat ons vrij snel opviel, was dat dezelfde problemen bij meerdere treinen terugkwamen. Dan hebben we het over structurele problemen.

Mevrouw **Vos**: Bijvoorbeeld?

De heer **Liefting**: Problemen die u zelf al een aantal keren hebt genoemd. Dat was wel de rode draad. Het was niet zo dat er bij de overdracht van nieuwe treinen erg veel nieuwe punten bij kwamen. Het waren vrij veel punten, die steeds bij alle treinen terugkwamen.

Mevrouw **Vos**: Dat leerde u eigenlijk pas kennen toen u de treinen in de Watergraafsmeer had. Had u dat nog verwacht?

De heer **Liefting**: Op dat moment had ik het verwacht. Het eerste beeld kwam redelijk overeen met de ervaringen die HSA opdeed in de loan-and-useperiode, waarin machinisten van HSA hun informatie, de problemen waartegen ze waren aangelopen, ook deelden met NedTrain. Daardoor kregen we een veel inhoudelijker inzicht in wat er werkelijk aan de hand was.

Mevrouw **Vos**: Juist doordat de machinisten input en feedback gaven, kreeg u echt een goed beeld van wat voor extra werk het met zich mee zou brengen om deze treinen goed te kunnen onderhouden.

De heer **Liefting**: Sorry, ik was even afgeleid.

Mevrouw **Vos**: Mijn zin is te lang.

De heer **Liefting**: Nee, ik had eigenlijk trek in een slok water.

Mevrouw **Vos**: Dat moet u zeker doen, dat is een heel goed idee. De treinen staan in Nederland. U krijgt nu, ook door de feedback van de machinisten, een goed beeld van die treinen en hoeveel tijd het u extra kost om ze te onderhouden.

De heer **Liefting**: Je krijgt inzicht in de storingen. Je krijgt ook inzicht in de impact van zo'n storing en wat je eraan kunt doen om het ongemak tijdens de rijdende dienst te minimaliseren.

Mevrouw **Vos**: Had je dat inzicht ook van tevoren kunnen krijgen, dus toen de treinen nog in Italië stonden? Of is dat een inzicht dat je alleen maar kunt krijgen als ze daar staan?

De heer **Liefting**: Nee, dat krijg je door hem in te zetten en te gebruiken. Het is een beetje hinken op twee gedachtes. Ook bij niet afnemen omdat hij nog niet 100% is, is het een utopie om te denken dat je een trein krijgt die ineens 100% is. Een trein is 200 meter techniek. Dat betekent dat er altijd dingen naar boven komen die je pas ziet op het moment dat je met die trein gaat rijden.

Mevrouw **Vos**: Is dat met alle treinen zo?

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: En met deze trein iets meer dan met de andere?

De heer **Liefting**: Bij deze trein vond ik vooral dat het heel lang duurde – sterker nog, we hebben het zelfs niet eens meegemaakt – voordat de geconstateerde structurele problemen werden verholpen. Daar zit het grote verschil.

Mevrouw **Vos**: Die loodgieters uit Italië die uiteindelijk niet kwamen.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: In september 2012 ging de Fyra rijden tussen Amsterdam en Rotterdam. Hoe presteerden de treinen toen?

De heer **Liefting**: Ze presteerden conform verwachting. Dat klinkt misschien gek, maar mijn verwachting als onderhouder was: ik moet minstens één trein achter de hand hebben voor het geval er een storing is aan de ingezette trein. Dan moet u niet denken dat een storing meteen betekent dat de reiziger veel ongemak ervaart en vertraging oploopt of dat de trein uitvalt, maar het kan zijn dat een deur buiten dienst gezet moet worden omdat het deursysteem niet goed werkt. Als ik het risico loop dat twee deuren naast elkaar uit dienst genomen moeten worden, is de afspraak met de vervoerder dat die trein uit de dienst genomen moet worden. Voor mij is dat soort storingen al aanleiding om te zeggen: laat de trein met de defecte deur in Amsterdam meteen doorrijden naar de Watergraafsmeer, dan zorgen we ervoor dat er weer een goede trein beschikbaar staat in Amsterdam, zodat we de dienstregeling kunnen vervolgen. Dat is twee keer zoveel werk als je normaal gesproken mag verwachten. Daar waren we op ingericht, maar het was wel werken.

Mevrouw **Vos**: U zei: conform mijn verwachting. Uw verwachting was gewoon laag.

De heer **Liefting**: Mijn verwachting was bijgesteld op basis van wat ik kon voorzien, ja. Die was absoluut lager dan wat je uiteindelijk hoopt.

Mevrouw **Vos**: Zo redeneer ik ook altijd, dan valt alles mee. Maar de verwachtingen waren dus lager dan bij een andere trein. Omdat het volgens die verwachting ging vanaf september, kon u het redelijk aan.

De heer **Liefting**: Ja. Laat ik zo zeggen, het zou voor ons als onderhouder een serieus probleem zijn geweest als we niet wisten dat er twee keer zoveel werk was aan die treinen. Dan hadden we ons er niet op kunnen inrichten en hadden we chaos gekregen.

Mevrouw **Vos**: U had veel capaciteit beschikbaar. Wat hebt u gedaan om de prestaties van de treinen te verbeteren?

De heer **Liefting**: Wat we vooral gedaan hebben om de prestaties te verbeteren ... Dan praat ik al over december en ik weet niet of u daarop doelt. Bij het uitblijven van structurele verbetercapaciteit in Italië hebben we op initiatief van HSA en NedTrain eigen engineeringteams geformeerd van specialisten van NedTrain, externe specialisten en operatorspecialisten op het gebied van de betreffende systemen waar de grootste verstoorders zaten. Wij noemden dat de «bedrijfszekerheidsteams». Zo

konden we zo veel mogelijk data verzamelen, het liefst samen met AnsaldoBreda, om zo het proces van structurele verbetering op gang te krijgen. Want het duurde en het duurde maar.

Mevrouw **Vos**: Ik ben wel benieuwd wat AnsaldoBreda dan deed om die betrouwbaarheidsproblemen op te lossen.

De heer **Liefting**: Daar waren wij ook zo benieuwd naar en elke keer moesten wij het doen met een toezegging.

Mevrouw **Vos**: Ze deden dus niks. Zegt u dat?

De heer **Liefting**: Dat weet ik niet. Ik zag geen resultaat, dát weet ik.

Mevrouw **Vos**: U hebt geen resultaat gezien. Hoe beoordeelt u dan de inzet van AnsaldoBreda in die periode?

De heer **Liefting**: Volgens mij heb ik dat net al een keertje mogen noemen. Er is een verschil in inzet in de vorm van loyaliteit, ervoor willen werken en ervoor werken om het een succes te maken. Niemand van de Italianen die ik in Amsterdam om me heen had, was erbij gebaat dat het project geen succes zou worden. Het waren allemaal mensen die vreselijk gedreven waren en die gelukkig ook kundig waren.

Mevrouw **Vos**: Die dweilploeg?

De heer **Liefting**: Die dweilploeg, ja. Ze hadden alleen wel de beperking dat ze de storing moesten verhelpen, maar niet structureel konden verbeteren.

Mevrouw **Vos**: Het waren dus allemaal beloftes van AnsaldoBreda in Italië waarvan u het resultaat niet zag.

De heer **Liefting**: In elk geval onvoldoende in een aantal gevallen. Natuurlijk werden er verbeteringsvoorstellen doorgevoerd, maar die leidden nog niet tot het gewenste resultaat. Je hebt te maken met software. Er komt een softwarerelease en daarbij wordt van alles beloofd. Je hoopt dat het uitkomt, en de praktijk is dat een deel uitkomt en dat je een ander deel doorschuift naar een volgende release. Je bent wel continu bezig om scherp te zijn. Je probeert voortgang te boeken. Ik moet zeggen dat de druk van NSFSC op AnsaldoBreda extreem hoog was, alleen hebben we het niet in beweging gekregen. Althans, ik heb het resultaat daarvan niet bespeurd.

Mevrouw **Vos**: U bent daar dus vijftien keer geweest of bijna twintig keer. Hadden de kwaliteitsinspecteurs de problemen moeten zien waar u tegen aanloopt als u eindelijk met de treinen gaat rijden, dus een ander type problemen dan de afwerkproblemen?

De heer **Liefting**: Die problemen manifesteren zich vooral als een trein in Nederland is. Tijdens het testen in Nederland en België – dat moet op het conventionele en het hogesnelheidsnet plaatsvinden – kwamen ze ook naar boven. Daar had veel meer energie ingestoken moeten worden door AnsaldoBreda om de verbeteringen ook te bewerkstelligen. De testen voordat je een trein afneemt ... Dit zie je niet in de fabriek. Dit zie je niet bij hoogspanningstesten zoals ze die in Italië in de fabriek ook hebben gedaan. Dit zie je vooral als je met een trein rijdt, op de desbetreffende

infra. Daar vooral moet je bijsturen. We hebben, toen we die bedrijfszekerheidsteams hadden, verzocht om niet alleen onze engineers data te laten verzamelen maar om ook de engineers in Italië, de loodgieters, veel vaker naar Nederland te halen.

Mevrouw **Vos**: Is dat nog gelukt?

De heer **Liefting**: Ik geloof wel dat in december de eerste loodgieters kwamen.

Mevrouw **Vos**: Weet u nog of zij daadwerkelijk wat hebben gedaan aan die trein?

De heer **Liefting**: Ze zijn in dat onderzoekstraject meegenomen. Wanneer was dat precies, zult u vragen. Dat zal waarschijnlijk tweede helft december en januari geweest zijn. Het nadeel is natuurlijk dat er van alles en nog wat is gebeurd, waardoor het op een gegeven moment een heel andere wending kreeg.

Mevrouw **Vos**: Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: In december 2012 wordt van start gegaan met het traject Amsterdam–Brussel. Op dat moment waren er zeven treinen beschikbaar, maar konden er maar drie treinen tegelijkertijd worden ingezet. Hoe komt dat?

De heer **Liefting**: Volgens mij heb ik dat net al een paar keer gemeld. Dat is de relatie tussen de status van de trein en de extra activiteiten die nodig zijn om ervoor te zorgen dat een trein die eenmaal in de dienst rijdt, ook blijft rijden. Als een trein defect gaat, moet je zorgen voor een «warme reserve»; die kreet heb ik gisteren ook een paar keer gehoord. In ieder geval moet je zorgen voor een reserve die klaarstaat om direct te worden ingezet. Dat maakte dat we op elke inzetbare trein altijd één trein achter de hand hielden om zo veel mogelijk een betrouwbare dienstregeling te rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: U vertelt het heel zorgvuldig, dat is heel prettig. Is het gebruikelijk om zo veel treinen achter de hand te houden? Had dat te maken met de betrouwbaarheid van het materieel?

De heer **Liefting**: Een-op-een, dus één reserve per inzetbare trein, is niet gebruikelijk, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Het had dus ook sterk te maken met de grenzen van uw organisatie, van wat u zelf kon handlen?

De heer **Liefting**: Als wij werkzaamheden uitvoeren, wil ik dat wij daar ook voor kunnen staan. Als het aantal extra handelingen ... Dat geldt niet alleen voor de onderhouder, maar ook voor de operator. We noemen dat «workarounds». Je kunt een trein veilig inzetten, maar je moet bij de bediening wel rekening houden met bepaalde meldingen. Die moet je op een andere manier interpreteren en als onderhouder moet je extra handelingen verrichten. Dat moet je niet tot in lengte van jaren moeten doen en dat moet je ook niet voor negentien treinen willen doen, want dan loop je gewoon risico's dat het zo vaak gebeurt dat hierdoor fouten worden gemaakt. Dat wil ik voorkomen. Daarom bewaakte ik «welke

workload kunnen we op zo'n manier aan dat we nog kunnen verantwoordwoorden dat we het goed doen?».

Mevrouw **Bergkamp**: Dat er drie treinen werden ingezet, had ermee te maken dat u het net aankon?

De heer **Liefting**: Dat betekende dat we in de periode waarin dat gebeurde veel van de werkplaatscapaciteit nodig hadden om die zes à zeven treinen elke keer weer te onderhouden en te laten herstellen. Al die herstellingen waar AnsaldoBreda voor nodig was en al die putspoorcapaciteit die daarvoor nodig was ... Volgens mij bestond 80% van de operatie eruit om drie treinen rijdend te houden.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben ook gekeken naar de prestaties van de Fyra. Het lijkt mij dat NedTrain een topprestatie heeft moeten leveren om alle ballen in de lucht te houden. Een dubbele bezetting was noodzakelijk. Voor elke trein die reed, was er een in reparatie. Een maximale inspanning van het onderhoudsbedrijf. Na iedere rit werd het treinstel vervangen. Het was een onevenredige inspanning om van die zeven treinen er drie inzetbaar te houden. Wij kregen de indruk dat er bij NedTrain met man en macht aan werd gewerkt om een uitgeklede dienst zo goed mogelijk in stand te houden.

De heer **Liefting**: Dat is ook mijn ervaring. Er is met man en macht gewerkt om het binnen de kaders van de beperkte dienstregeling tot een succes te maken. We wisten dat het een zware dobber was om dat te realiseren, maar iedereen stond wel in het standje «we gaan ervoor». Dus ja, dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Was het vanuit het oogpunt van betrouwbaarheid verantwoord om in december van start te gaan? We hebben gisteren gesproken met de heer Oosthoek, de bedenker van het integrale proefbedrijf, een generale repetitie zonder reizigers. Hij zei: het was een beetje kiezen tussen geen dienst of een onbetrouwbare dienst.

De heer **Liefting**: Als u mij vraagt of het verstandig was: het was niet aan mij om te bepalen of het verstandig was. Voor mij was het een gegeven: we beginnen in december. Ik richt me dan op de vraag wat ik moet regelen om het in december te laten slagen.

Mevrouw **Bergkamp**: U had op dat moment zorgen over de betrouwbaarheid, of de dienst betrouwbaar zou kunnen worden uitgevoerd?

De heer **Liefting**: Ik had de verwachting, met de randvoorwaarden die we daarvoor hadden ingevuld, met heel veel extra herstelcapaciteit van AnsaldoBreda – ze waren bijna 7 x 24 uur aanwezig, in veel grotere getale als daarvoor – en met de prioriteitstelling aan de werkzaamheden, dat we in staat waren om dat te kunnen doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was uw verwachting, dat er een betrouwbare dienst kon worden gereden?

De heer **Liefting**: Het hangt er natuurlijk van af wanneer iets betrouwbaar genoeg is. Mijn verwachting was dat we tot een redelijk betrouwbare dienstregeling van rond 80% in staat zouden moeten zijn, met de tien slagen die we met drie treinstellen zouden moeten doen, waar ik er zes of zeven beschikbaar voor moest hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Gisteren hebben we met de heer Oosthoek gesproken over de ingebruiknameadviezen. Die waren u ook bekend. De conclusie was dat er geen progressie in zat, dat men eigenlijk nog minder wist. Er zijn verschillende adviezen gegeven. Eigenlijk kon er geen voorspelling worden gedaan met betrekking tot de exploitatie, de dienstregeling. Toch was uw verwachting, zo zegt u: als we met man en macht gaan werken, gaat het lukken om een betrouwbare dienstregeling te krijgen. Waar was dat vertrouwen dan op gebaseerd?

De heer **Liefting**: Het vertrouwen dat ik had, betreft wat aan mij, aan NedTrain, gevraagd werd om te mobiliseren. Dus: bent u in staat om drie treinen beschikbaar te hebben voor de dienstregeling en ook om voor elke trein minimaal één warme reserve achter de hand te hebben? Ik ben vooral gaan kijken naar de vraag of ik dat kon invullen. Dat was ook de boodschap aan de vervoerder, die vervolgens een afweging maakt en die met veel meer elementen te maken had. Ik heb geen oordeel over die andere elementen, want daar heb ik geen kijk op.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar je doet het uiteindelijk toch ook voor de reiziger?

De heer **Liefting**: Natuurlijk. De bijdrage van NedTrain was dan ook: zijn wij in staat om met de prioriteitstelling, de logistieke processen en de inspanning aan de kant van zowel AnsaldoBreda als NedTrain zeven treinen in onderhoud te nemen waarvan er steeds drie inzetbaar zijn voor de dienstregeling, met een betrouwbaarheid van rond 80%? Onze inschatting daarvan was: ja, dat deel van de keuze denken wij te kunnen hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: U dacht: als we met man en macht werken, gaat het vanuit onderhoud lukken, die drie treinen. U hebt geen opvatting over de vraag of dat ook zou leiden tot een betrouwbare dienst. U zegt dat dat een andere verantwoordelijkheid is, namelijk die van de uitvoerder.

De heer **Liefting**: Laat ik het anders zeggen. Een betrouwbare dienst wordt bepaald door meerdere elementen. Een daarvan is dat de trein niet faalt. Er kunnen allerlei verstoringen zijn waardoor de reiziger wordt geconfronteerd met vertraging of uitval. Materieel is een belangrijke verstoring die daarop invloed kan hebben. Ik kan als onderhouder alleen iets melden over de manier waarop we dat kunnen sturen of bijsturen. Dat heb ik geprobeerd uit te leggen.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Oosthoek zei dat hij voorafgaand aan de start een korte nacht heeft gehad en dat hij dacht: oh, als dat maar gaat lukken! Hoe was uw nacht?

De heer **Liefting**: Ik had wel vaker een korte nacht door die trein.

Mevrouw **Bergkamp**: En speciaal voor aanvang?

De heer **Liefting**: Natuurlijk. We waren allemaal gebrand op het tot een succes maken. Iedereen was erop gebrand om er meer dan 100% inzet in te steken. Bij mij was dat ook zo, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ook zorgen: als het maar goed gaat?

De heer **Liefting**: Ik moet zeggen dat ik er met een redelijk goed gevoel inging, omdat we naar mijn mening klaar waren voor datgene dat we hadden beloofd.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik merk dat u in de antwoorden steeds spreekt over de verantwoordelijkheid van NedTrain, en dat begrijp ik ...

De heer **Liefting**: Maar dat was mijn rol binnen het project. U vroeg naar mijn ervaring ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dat begrijp ik, maar ik denk dat je uiteindelijk met elkaar, welke partij dan ook, wel een betrouwbare dienst wilt hebben. U zegt: ik ging voor de opdracht die ik kreeg en daar hebben we echt met man en macht aan gewerkt. Ik vraag u soms ook even buiten uw eigen kader te denken. De heer Oosthoek gaf gisteren aan: we wisten van tevoren dat er een onbetrouwbare dienst zou komen. Wist u dat ook?

De heer **Liefting**: Als je een nieuwe dienstregeling start waarbij de verwachting hooggespannen is, weet je per definitie ...

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry, mijnheer Liefting, ik ben niet zo geïnteresseerd in algemene dingen. Specifiek kijkend naar de Fyra, had u dan de verwachting dat er een betrouwbare dienst zou worden gestart?

De heer **Liefting**: Ik had niet de verwachting dat het vanaf dag één 80% zou zijn. Ik had absoluut de verwachting dat we na een korte aanloopperiode rond 80% zouden uitkomen. Bij «een korte aanloopperiode» denk ik dan aan: binnen een paar weken.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u dacht niet dat de afspraken die gemaakt waren, ook in de concessieovereenkomst, gehaald zouden worden door de uitvoerder. Denk aan punctualiteit en uitval. 80% zou in het begin ook niet worden gehaald. U had de verwachting dat het later op dat niveau zou komen, zei u.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus bij de start wist u ook dat er geen betrouwbare dienst uit zou komen, kijkend naar de doelstellingen en uiteindelijk naar de reiziger, die natuurlijk ook een verwachting had van de dienst.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Alle kaarten op de Fyra, want er was geen alternatief. Er was geen Benelux-trein meer. Vond u het verstandig dat alle kaarten op de Fyra werden gezet?

De heer **Liefting**: Nee, ik vond het niet verstandig, maar voor mij was het een gegeven.

Mevrouw **Bergkamp**: Niet verstandig, maar een gegeven.

De heer **Liefting**: Ja, en het voordeel van dat gegeven is dat de aandacht van de organisatie wel gefocust is. Het risico dat je loopt met het in de lucht houden van alternatieven is dat de energie met een beperkt aantal mensen verdeeld moet worden over meerdere alternatieven. Het voordeel

van de keus vond ik dat alle energie gericht was op één proces dat moest slagen. Het is des te spijtiger dat het resultaat anders was.

Mevrouw **Bergkamp**: Zeker. Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Kon u dat onderhoud nu aan juist omdat er zo weinig treinen werden gebruikt? Zou het lastiger worden als er veel meer treinen zouden worden ingezet?

De heer **Liefting**: Ik was er absoluut heel alert op dat de verwachting ten aanzien van bijvoorbeeld een dienstregeling die met tien slagen begon, niet al te makkelijk zou worden verhoogd naar meer treinen als structurele verbeteringen uitbleven. Ik zocht iedere keer naar «we kunnen best meer, maar dan moeten we ervoor zorgen dat er minder werk per trein is». Als je evenveel werk per trein hebt en meer treinen afneemt, kom je op een gegeven moment op het punt dat je een ongewenst niveau bereikt.

Mevrouw **Vos**: Dus u kon het alleen maar redden met minder treinen die u moest onderhouden?

De heer **Liefting**: Zolang er geen structurele verbetering was, moest ik rekening houden met een reservetrein op een inzetbare trein.

Mevrouw **Bergkamp**: In 2011 heeft NedTrain een analyse gemaakt van de winterbestendigheid van de Fyra, op basis van internationaal onderzoek en de ervaringen met de Fyra. Wat waren uw bevindingen?

De heer **Liefting**: Op basis van de ervaringen die we met ander materieel bij NS hadden opgedaan, maar ook van ervaringen uit Europa hebben we, voor zover dat kon, gekeken of er delen zaten aan de trein waarvan je kon zeggen: het zou weleens kritisch kunnen worden als we die onder extreme winterse omstandigheden inzetten. Dat was ook een beetje het doel van die analyse. Je kunt dat niet doen op basis van exacte wetenschap, want we hadden nog geen ervaring met die trein en de trein was in die fase ook nog helemaal niet klaar. We konden dus niet zeggen «het is zo», maar we hadden wel aandachtsgebieden gedefinieerd. Van sommige onderdelen dachten we: hiermee hebben we waarschijnlijk geen problemen, want waar we er bij een intercity wel problemen mee hebben, zit het onderdeel in deze trein op een andere plek, waar er helemaal geen sneeuw of ijs bij kan komen. We hadden ook onderdelen als de tyfoon. De foto's zijn u wellicht bekend. Die onderdelen waren op zo'n manier gemonteerd, dat ik dacht: als het flink gaat sneeuw wordt het hoorntje een soort sneeuw-happer en komt er hooguit nog een klein fluitend geluidje uit maar geen tyfoonklank.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei ook iets over snelheidsbeperking, een advies.

De heer **Liefting**: Ik geloof dat ik in het memo iets heb geschreven. Normaal gesproken komt bij ijzelvorming op de rijdraad de stroomafnemer, de pantograaf zoals we die noemen, die contact maakt met de bovenleiding, behoorlijk onder spanning te staan.

Mevrouw **Bergkamp**: Misschien mag ik het even voorlezen zoals het in de notitie staat: «De draaistellen zullen bij sneeuw vol komen te zitten met sneeuw en ijs. Wanneer zich sneeuw en ijs ophoopt onder de magneetremmen, heeft dit een ernstige invloed op de remweg. Een reductie van de maximum snelheid (mogelijk zelfs tot 160) is dan ook te verwachten.»

De heer **Liefting**: Ja, bij extreme winterse omstandigheden was dat ons beeld, gebaseerd op wat we op dat moment konden zien.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf ook aan dat de trein behandeld zou moeten worden met een speciaal antivriesmiddel, om het zo even te zeggen. Kunt u dat toelichten?

De heer **Liefting**: Ik weet niet of ik dat in het memo heb aangegeven, maar in die periode – ik heb het dan over de desbetreffende winterperiode – was NS er nog niet op ingericht om al het materieel van dat middel te voorzien. Daarnaast was het een middel waarvan je het voordeel hebt dat de sneeuw niet aanhecht, maar voor bepaald materieel was nog niet uitgezocht of het gebruik van dat middel wellicht nadelige gevolgen zou hebben voor bijvoorbeeld de rubbers rondom manchetten en remkleppen. We hebben er toen voor gekozen om het niet toe te passen, omdat we het ook nog niet bij de ICE toepasten. Ik had dus geen aanleiding.

Mevrouw **Bergkamp**: We komen straks nog te spreken over wat er wel en wat er niet is gedaan. U geeft een aantal aanbevelingen: iets over de snelheid en iets over het hoorntje dat sneeuw gaat happen. Zijn uw aanbevelingen opgevolgd?

De heer **Liefting**: Daar is kennis van genomen. «Opgevolgd» gaat wat ver. In het contract is duidelijk afgesproken dat de trein qua ontwerp moet voldoen aan het kunnen inzetten onder extreme winterse omstandigheden zoals die zich in Nederland voordoen. Dat was ook de verwachting die we ten opzichte van AnsaldoBreda hadden. Ze moesten zich ervan bewust zijn dat het zo was.

Mevrouw **Bergkamp**: U brengt niet voor niets zo'n advies uit. U zegt dat er kennis van is genomen. Zegt u daarmee ook dat de aanbevelingen niet zijn overgenomen?

De heer **Liefting**: Ik heb van het strategisch overleg de vraag gekregen om die analyse te doen. Ik heb het ook teruggekoppeld aan het strategisch overleg. Bij het opstellen was ook de technisch projectleider van NSFSC betrokken, de heer Langeloo. Ik weet niet wat er expliciet met de informatie van NedTrain is gebeurd ten opzichte van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet dus niet of er opvolging is gegeven aan uw advies, aan uw aanbevelingen?

De heer **Liefting**: Nee, en ik weet ook niet hoe het eventueel is gedeeld met ze.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt alleen begrepen dat er kennis van is genomen en het is uw onduidelijk of er ook echt iets mee is gebeurd. De heer Richard de Leeuw zei: er is niets met de notitie gedaan, omdat de trein al in een vergevorderd stadium van bouw zou zijn. U geeft echter ook een aantal aanbevelingen die je op de korte termijn kunt doen.

De heer **Liefting**: Ja. Je koopt een trein die contractueel aan dit probleem ... Daar moest die op ontworpen zijn, want daar was heel expliciet melding van gemaakt. Om een nieuwe discussie te voorkomen over aanpassingen die weer tot discussies over planningen zouden kunnen leiden, is er geen discussie gevoerd met AnsaldoBreda, zo vermoed ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is wel teleurstellend, toch? U maakt een advies en vervolgens zegt de projectleider: we hebben er eigenlijk niets mee gedaan. U maakt zo'n advies niet voor niets op basis van uw ervaringen.

De heer **Liefting**: Dat klopt. Daarmee loop je het risico dat als het zich wel manifesteert, onder garantie de herstelling alsnog moet plaatsvinden.

Mevrouw **Bergkamp**: In januari 2013 gaat het sneeuwen en krijgt de Fyra last van verschillende problemen. Een aantal daarvan hebt u al eerder gesignaleerd in uw notitie. We hebben het al even gehad over het hoorntje dat problemen krijgt. In uw notitie hebt u ook expliciet gemaakt dat er problemen te verwachten waren met de traptreden, de tractie en het binnendringen van sneeuw. Een aantal dingen die u in de notitie signaleert en waarvan men waarschijnlijk alleen maar kennis heeft genomen, zijn later wel uitgekomen.

De heer **Liefting**: Ja, ik moet zeggen dat goede engineers die analyse hebben gemaakt.

Mevrouw **Bergkamp**: Kun je zeggen dat een aantal problemen voorkomen hadden kunnen worden door uw adviezen op te volgen?

De heer **Liefting**: Achteraf denk ik zeker dat vooraf meer energie had kunnen worden gestoken in het voorkomen van de problemen rondom de klaptredes en de hoorn. Dat had problemen kunnen verhelpen, niet het probleem dat zich heeft gemanifesteerd en dat we niet hadden onderkend.

Mevrouw **Bergkamp**: Niet alle problemen, maar wel een deel.

De heer **Liefting**: Een deel van de problemen had je kunnen voorkomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Had het ook te maken met de snelheid van de trein? Er is nog discussie of er echt sprake was van heftige weersomstandigheden of niet, maar u gaf wel een advies: de snelheid moet eigenlijk omlaag worden gebracht. Dat is niet gebeurd.

De heer **Liefting**: Nee, het advies dat daarin stond, had vooral betrekking op de ijsvorming op de bovenleiding, waardoor je het risico loopt dat de bovenleiding of de stroomafnemer stuk gaat als je te hard rijdt. Dat moet je voorkomen door een snelheidsbeperking.

Mevrouw **Bergkamp**: Het had dus eigenlijk te maken met iets anders.

De heer **Liefting**: Laat ik het zo zeggen: ik had persoonlijk niet het idee dat tien centimeter stuifsnegew – dat was de situatie in het extreemste geval – extreme winterse omstandigheden waren. Ik had zelf niet het idee van «wow, we zitten in Siberië».

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Van Toorenburg heeft nog gekeken of er toen een Elfstedentocht was, maar die was er niet. Onze indruk was ook niet dat er sprake was van een periode van heftige sneeuw. NedTrain heeft ook een speciaal winterprogramma. Klopt het dat de Fyra niet is meegenomen in dat speciale winterprogramma?

De heer **Liefting**: Dat hangt ervan af wat u onder winterprogramma verstaat. Wat wij altijd doen – dat geldt voor al het materieel, dus ook de Fyra – is het volgende. Als een trein 's avonds geparkeerd wordt op een

opstel terrein, kijken we hoe we hem zo kunnen parkeren dat we voorkomen dat de leidingen bevriezen. Dat zijn aanvullende adviezen over de manier waarop je een trein wegzet om schade te voorkomen. Het is net als met het aftappen van de waterleiding van je tuinkraantje. Als je dat niet doet, loop je het risico dat de leiding bevroert. Dat geldt ook voor een trein. Als je een trein buiten zet bij min tien en daar verder niets aan doet, springen de leidingen. Daarvoor zijn activiteiten bedacht. Die zijn beschreven en die zijn ook uitgezet.

Mevrouw **Bergkamp**: Die zijn ook uitgevoerd voor de Fyra? Het winterprogramma is uitgevoerd?

De heer **Liefting**: Ja. Dat is gekoppeld aan de manier waarop je als onderhouder de trein wegzet en de volgende ochtend de trein weer wilt inzetten. Je moet dan rekening houden met de condities.

Mevrouw **Bergkamp**: Voor ons is dit een belangrijk punt om te weten. De Fyra heeft dus wel het speciale winterprogramma van NedTrain ondergaan?

De heer **Liefting**: Ja. De maintenance engineer van de V250 heeft de acties beschreven die daarvoor nodig waren. Wij werken bij NedTrain dan met een matrix van wintermaatregelen. Daar staan alle materieelseries in, inclusief de activiteiten en wanneer die moeten worden uitgevoerd.

Mevrouw **Bergkamp**: De Fyra kreeg een winterprogramma?

De heer **Liefting**: Die kreeg in ieder geval de werkzaamheden die nodig waren om de situatie die ik net schetste te voorkomen, dus voorkomen dat materieel onnodig stuk gaat.

Mevrouw **Bergkamp**: Was dat een afgezwakt winterprogramma? Volgens mij heb je verschillende winterprogramma's.

De heer **Liefting**: Wat ik net zei, we hadden de eerste onderzoeken gedaan met anti-icing machines. Een aantal materieelseries werden al met anti-icing behandeld. We hebben er bewust voor gekozen om dat nog niet voor de V250 ...

Mevrouw **Bergkamp**: De-icing is niet gebeurd?

De heer **Liefting**: Anti-icing is niet gebeurd. Dat had puur te maken met de vraag hoe je omgaat met de garantieaanspraken van een trein. We wisten ook niet hoe een ICE zich daaronder gedroeg, want daar hadden we geen ervaring mee.

Mevrouw **Bergkamp**: Een deel van het winterprogramma is uitgevoerd, maar de-icing of anti-icing niet, omdat er risico's zouden zitten aan het gebruik van de middelen. De trein zou beschadigd kunnen worden.

De heer **Liefting**: Dat vroeg nog het nodige onderzoek. Daarover zou nog veel meer afstemming moeten plaatsvinden hoe dat zich verhiel tot de garantieafspraken op een trein. Je moet de situatie voorkomen dat als je het gebruikt en er iets stuk gaat, er wordt geroepen: ja, maar jullie konden dat zelf.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. U zei: de Fyra zou onder alle weersomstandigheden in Nederland gewoon inzetbaar moeten zijn. Heeft Ansaldo-Breda ook instructies gegeven hoe om te gaan met deze trein in de sneeuw?

De heer **Liefting**: Nee. We hebben geen aanvullende onderhoudsvorschriften gekregen die we moesten hanteren als het materieel onder extreme winterse omstandigheden in stand gehouden moest worden.

De **voorzitter**: U hebt dat winterrapport opgesteld in 2011; mijn collega ging daarop in. Eén aspect wilde ik nog even aan u voorleggen. Er staat ook iets in wat meer over de constructie lijkt te gaan. Ik wil het even goed begrijpen. Was het een advies aan de bouwer, of is het onderhoudsadvies? Er staat dat de klaptreden een open constructie zijn. «Als de klaptreden en hierna de deuren al opengaan, kan sluiten en hierna groene lamp twijfelachtig zijn.» Is dat niet meer een advies van «kijk naar de constructie», of is dit iets wat je op een andere manier moet onderhouden?

De heer **Liefting**: Nee, dat voorzagen we als een risico. Het was een vrij open ruimte. Daar zaten schakelaars in. Als daar sneeuw bij kan komen – en er kon sneeuw bij komen – kan die zich ophopen en vervolgens ijs worden. Dat kan betekenen dat de klaptrede misschien wel ingaat, maar de schakelaar niet functioneert. De praktische functie van het deursysteem werkt dan misschien wel, maar de machinist krijgt geen groene lamp, zoals we dat noemen. Het schakelaartje geeft dan namelijk geen signaal af omdat het bevroren is. Dat zagen we als een risico.

De **voorzitter**: «Als de klaptreden en hierna de deuren al opengaan» klinkt een beetje ... Maar het ging dus meer om het signaal van de groene lamp.

De heer **Liefting**: Ja.

De **voorzitter**: Oké. Ik wilde het even duidelijk krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan diep.

De heer **Liefting**: Nou zeker! Dat had ik verwacht, hoor.

Mevrouw **Bergkamp**: Heeft AnsaldoBreda ook het advies gegeven om de snelheid te verlagen onder bepaalde omstandigheden? Ik vroeg net aan u of ze advies hebben gegeven over hoe om te gaan met rijden in sneeuw. Was er ook een advies om de snelheid te verlagen?

De heer **Liefting**: Niet dat ik weet. In de documentatie heb ik daar in ieder geval niets over teruggevonden.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 15 januari 2013 verliest de Fyra een afdekrooster aan de onderkant. Op welke dag ontdekte u nu dat het afdekrooster ontbrak?

De heer **Liefting**: De 4812, het treinstel met de schade, kwam binnen op de 15de, in de loop van de ochtend. We bespeurden een behoorlijk grote schade. Dat was op de 15de.

Mevrouw **Bergkamp**: Op de 15de ontdekte u schade. Zag u ook dat er een afdekrooster ontbrak?

De heer **Liefting**: Ja, de schade was aan de hele onderzijde. Volgens mij hebt u de schade ook gezien. In ieder geval zijn er heel veel foto's van gemaakt. Op meerdere plekken was de onderzijde behoorlijk gedeformeerde. Op één plek misten we zelfs een rooster.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat ontdekte u de 15de?

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Op de 15de ontdekte u dat er een afdekrooster ontbrak en dat er nog meer beschadigingen waren. Pas op 17de wordt er in België gezocht naar dat rooster. Daar zit dus tijd tussen.

De heer **Liefting**: Op de 15de misten we het rooster. Op de 15de hebben we actie ondernomen richting ProRail en Infrabel om ervoor te zorgen dat er werd geschouwd, opdat het rooster eventueel werd gevonden. Het is alleen pas de 18de gevonden.

Mevrouw **Bergkamp**: U zocht vanaf de 15de?

De heer **Liefting**: Ja. Tenminste, we hebben een melding gemaakt dat een schouwing wenselijk was om te weten waar het rooster eraf was gegaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar een melding doen van een schouw wil nog niet zeggen dat u zelf het beeld hebt dat er actief wordt gezocht. We hebben begrepen dat zo'n plaat, zo'n afdekrooster, op de rails echt een veiligheidsrisico is ...

De heer **Liefting**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: ... en dat een trein er zelfs door kan ontsporen. Dat is een groot ding. U doet een melding over een schouw. Vervolgens gaat u, neem ik aan, kijken of ...

De heer **Liefting**: Ik weet niet precies wanneer de melding op de 15de gedaan is. De vervoerder, HSA, heeft contact gehad met ProRail en Infrabel om dat in ieder geval in gang te zetten. Ik ben daar op dat moment verder niet mee bezig geweest. Ik ben op dat moment vooral bezig geweest met «nu ik deze schade zie, wil ik dat alle treinen zonder passagiers richting de Watergraafsmere komen, zodat ik ze in ieder geval kan schouwen».

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben begrepen dat pas de 17de om 10.00 uur er in België is gezocht naar dat afdekrooster.

De heer **Liefting**: Volgens mij is de 17de om 10.00 uur voor de tweede keer gezocht, nadat de eerste keer met een vrij hoge snelheid was gezocht. Dat is mijn informatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer is er de eerste keer gezocht, met een hoge snelheid? Het luistert heel nauw. Voor ons als commissie is dit belangrijk, aangezien hier sprake is van een groot veiligheidsissue.

De heer **Liefting**: Zoals ik net aangaf, vonden we het wenselijk dat er gezocht werd. HSA als operator heeft direct contact gezocht met de infrabeheerders om dat in gang te zetten. Ik weet niet wanneer dat precies gebeurd is. Op dat punt ben ik overvraagd.

Mevrouw **Bergkamp**: En u hebt zich daar later ook niet in verdiept? U doet een melding. U ontdekt dat er een afdekrooster ontbreekt, op de 15de. Wij hebben begrepen dat er in België pas gezocht is op de 17de om 10.00 uur. U zegt: daarvoor is er ook al gezocht. Maar u weet niet meer precies wanneer dat was. U weet wel dat er de 17de om 10.00 uur voor de tweede keer is gezocht.

De heer **Liefting**: Nee, u noemde de 17de om 10.00 uur. Ik heb volgens mij gezegd dat ik samen met de materieelmanager van HSA heb aangegeven dat er direct een schouwing moest plaatsvinden. Het is de vervoerder die contact heeft opgenomen met de infrabeheerders om de schouwing in gang te zetten. Ik weet niet wanneer die schouwing precies heeft plaatsgevonden. Ik heb alleen in overleg met de materieelmanager van HSA het proces direct in gang laten zetten.

Mevrouw **Bergkamp**: Als u op de 15de ontdekt dat er zo'n afdekrooster kwijt is en u melding doet van een schouw, waarom worden dan niet alle treinen uit de dienst gehaald? Je hebt immers een groot veiligheidsrisico.

De heer **Liefting**: Omdat het een groot veiligheidsrisico is – dat zagen wij natuurlijk ook – en wij de reiziger daaraan niet bloot willen stellen en wij herhaling hoe dan ook willen voorkomen, zagen wij reden om de treinen met een aangepaste snelheid naar de Watergraafsmeer te dirigeren, zodat we op een putspoor een goede schouwing konden doen van de staat van de onderzijde van de treinen. Dat hebben we daarna ook direct in gang gezet. Althans, ik heb dat geadviseerd en HSA heeft dat direct in gang gezet als operator.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat we u overvragen als we vragen wanneer dat onderzoek op het spoor heeft plaatsgevonden aan de Belgische kant en wat er is gebeurd tussen het moment dat u de melding doet dat er een schouw moet komen en het moment dat het afdekrooster wordt gevonden op de 18de. Daar zit best wat tijd tussen. Aan wie zouden wij die vraag dan moeten stellen? Wie weet dat?

De heer **Liefting**: Wie weet dat? Volgens mij de mensen bij HSA die direct contact met de infrabeheerder hadden. Volgens mij stond de materieelmanager, Constant Brohm, daarmee in contact.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de vervoerder moet dan uiteindelijk gaan zoeken. Hij moet contact opnemen met de Belgen. Ik schrik er wel van, moet ik zeggen. De 15de wordt dat van het afdekrooster ontdekt. Vervolgens wordt pas een paar dagen later het afdekrooster gevonden. In de tussentijd ...

De heer **Liefting**: Nogmaals, u kunt dat beter vragen aan iemand aan de kant van de operator die daar meer ervaring mee heeft. Volgens mij is er direct een melding uitgegaan naar al het rijdend personeel dat men de ogen de kost moest geven of de baan wel vrij was. Het was dus meer.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar zo'n Thalys rijdt toch ook met een noodgang over dat spoor?

De heer **Liefting**: Wat ik al zei, u overvraagt me als u duidelijkheid wilt over het tijdstip waarop de schouwing heeft plaatsgevonden. Dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: De 15de ontdekt u dat er een afdekrooster mist. De 18de pas wordt het afdekrooster gevonden in België. In de tussentijd zijn er gewoon treinen blijven rijden, met een behoorlijke snelheid. Ook de Thalys reed met een noodgang over de hogesnelheidslijn. Dat is dan toch een veiligheidsissue, een groot probleem?

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: We willen u natuurlijk niet overvragen, maar we willen wel weten wat u vanuit uw deskundigheid vindt, vandaar dat we hier wat dieper op ingingen. Dit is immers iets belangrijks. Hoe werd besloten om de Fyra uit dienst te nemen? Wanneer gebeurde dat?

De heer **Liefting**: Toen ik op de 17de een trein met vergelijkbare schade aan de onderzijde zag – dat was een trein die in Brussel geparkeerd stond, in afwachting van transport terug naar de Watergraafsmeer – heb ik contact opgenomen met de directeur van NedTrain en gezegd: volgens mij moeten we een time-out nemen, de dienstregeling stoppen en er eerst voor zorgen dat er grondig onderzoek wordt gedaan naar dit veiligheidsincident, in de volle breedte.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer was dat?

De heer **Liefting**: De 17de 's ochtends heel vroeg. Ik was om een uur of zeven in de werkplaats, geloof ik. Ik werd erbij gehaald. Het ging om een trein die de avond ervoor vanuit Brussel zonder passagiers met aangepaste snelheid voor een schouwing naar de Watergraafsmeer reed. Dat was ook de trein die als eerste, maar dan in de andere rijrichting, over de sneeuw gereden was. Voor mij was dat aanleiding om te zeggen: we hebben hier een probleem en moeten nu de dienstregeling stoppen. Toen is ook geadviseerd: neem direct contact op met de operationeel directeur van HSA. Ik heb toen de heer Janse gebeld en hem dit voorgehouden. Ook heb ik NSFSC geïnformeerd. We waren het heel snel met elkaar eens dat dit direct aanleiding was om een time-out te nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Om het goed feitelijk vast te stellen: hebben er nog Fyra-treinen met mensen aan boord over de hsl gereden na de 15de, dus nadat was ontdekt dat er een afdekrooster ontbrak?

De heer **Liefting**: Na de 15de hebben we, zoals gezegd, eerst alle treinen zonder reizigers voor een schouwing naar de Watergraafsmeer gehaald. We hebben een grondige schouwing gedaan van de onderzijde van de treinen om te zien of alles wel goed vast zat en niet beschadigd was. Toen dat het geval was, zijn er de 16de nog een paar treinen in de reizigersdienst ingezet, met een aangepaste snelheid. Maar dat waren treinen waarvan de onderzijde niet beschadigd was en de condities op de infra waren zodanig dat de sneeuw al weg was.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar die plaat lag ergens, die was de 16de nog niet gevonden.

De heer **Liefting**: Hij lag niet in de directe nabijheid van de infra, want dan hadden we dat helaas wel gemerkt.

Mevrouw **Bergkamp**: Het afdekrooster is gevonden in België. Het lag dus in België. De 16de gaat een Fyra-trein met mensen aan boord, misschien met een aangepaste snelheid ... Achteraf bleek dat de machinisten zich niet overal aan de maximale snelheid hebben gehouden of in ieder geval niet wisten dat op Belgisch grondgebied ...

De heer **Liefting**: Volgens mij gold dat voor de 15de.

Mevrouw **Bergkamp**: De 16de en de 18de is er toch een snelheidsadvies gegeven?

De heer **Liefting**: Ja, sowieso is er vanaf de 15de een snelheidsadvies ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, en vanaf de 16de hebben de machinisten zich wel gehouden aan de snelheidsbeperking?

De heer **Liefting**: Ik heb die informatie niet paraat, want dat is iets wat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u gaf net aan: de 16de wel.

De heer **Liefting**: Ja, mijn veronderstelling was dat het snelheidsadvies al op de 15de is afgegeven.

Mevrouw **Bergkamp**: Toen die plaat de 18de werd gevonden, waar lag die toen?

De heer **Liefting**: In België.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar waar? Op het spoor, naast het spoor?

De heer **Liefting**: Naast het spoor.

Mevrouw **Bergkamp**: En waar ongeveer ten opzichte van het spoor?

De heer **Liefting**: Dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Dicht bij de rails?

De heer **Liefting**: Nee, volgens mij een paar meter ervan af, want bij de eerste schouwing is hij over het hoofd gezien.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar met de aanzuigende werking en de dynamiek was het wel een veiligheidsissue.

De heer **Liefting**: Als ik zou weten waar hij precies had gelegen, had ik ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dan had u die vraag kunnen beantwoorden. Maar we stellen in ieder geval met elkaar het volgende vast. De 15de ontdekt u dat er een afdekrooster ontbreekt. Vervolgens doet u een melding voor een schouw. We weten dat de 18de de plaat in België is gevonden. Waar weet u niet exact, maar dat er een groot veiligheidsissue is ...

De heer **Liefting**: Er staat een hectometerpaaltje in de rapporten. Ik heb het hectometernummer niet onthouden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat kan ik me voorstellen. Maar na de 15de hebben er nog Fyra-treinen gereden, met mensen aan boord. U weet niet meer exact hoe het komt dat het een paar dagen duurde voordat het afdekrooster werd gevonden. U zegt: daarvoor moet je met de operator praten.

De heer **Liefting**: Ja, vooral omdat ik niet met zekerheid kan zeggen welke actie er is ondernomen om de machinisten sowieso te laten kijken of de baan vrij was. Of de eerste machinist die over het baanvak ging al heeft gekeken of het baanvak vrij was – dan heb je dat risico niet – weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Van Toorenburg.

De **voorzitter**: U zegt: de commissie moet zelfs weten bij welke hectometerpaal de plaat is gevonden. Dat impliceert ook dat het niet ergens in het bos was. Het afdekrooster lag op de L4, de Belgische hogesnelheidslijn.

De heer **Liefting**: Ja.

De **voorzitter**: Oké, dan stellen we dat met elkaar vast.

Mevrouw **Bergkamp**: De trein die het afdekrooster verloor, reed 250 km/u. Was dat verantwoord, kijkend naar de sneeuw en de betrouwbaarheidsproblemen? Ook volgens het handboek voor machinisten moet je, als er sprake is van sneeuw of ijsblokken tijdens de rit, je snelheid naar 220 km/u verlagen.

De heer **Liefting**: U hebt het nu over voorschriften van de operator. Dat is niet mijn tak van sport. Het enige dat ik weet, is dat in de onderhoudsvoorschriften en in de voorschriften voor de operator die ik heb gezien, geen snelheidsbeperking stond. De eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat als die er niet in staat en je 250 km/u rijdt onder die omstandigheden ... Om een goed beeld te hebben van wat er gebeurt, heb ik ook een Thalys de werkplaats binnengehaald, juist om ons ervan te overtuigen of we te maken hadden met een heel bijzondere situatie. Ik zag geen enkele schade onder die Thalys. De ICE's die met die snelheid hadden gereden? Geen enkele schade. Mijn veronderstelling was gebaseerd op het volgende. Je koopt een trein die bestand is tegen het rijden onder winterse omstandigheden. De omstandigheden die zich voordeden, waren niet dermate extreem dat er voor de infrabeheerder aanleiding was tot een snelheidsreductie. De treinen die daar met hoge snelheid overheen zijn gereden, hebben geen schade gehad, behalve de V250.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarmee zegt u: het lag aan de Fyra, die kreeg problemen tijdens het rijden in de sneeuw. U zag bij andere treinen dergelijke schade niet.

De heer **Liefting**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog even terug naar de 15de. U doet een melding voor een schouw. Doet u dat direct bij de operator, bij HSA?

De heer **Liefting**: Die stond naast me.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus die was direct op de hoogte.

De heer **Liefting**: Op zo'n moment is er direct contact met de operator. Wij bieden materieel aan, zodat de operator zijn verantwoordelijkheid kan nemen. Als iets dergelijks zich voordoet, heb je gewoon direct contact.

Mevrouw **Bergkamp**: U adviseerde HSA en NSFSC op 14 januari 2013, een dag voor het incident, om geen treinen meer over te nemen. Waarom was dat?

De heer **Liefting**: Dat heeft een relatie met datgene waarover we het al eerder gehad hebben. Er ligt een hoeveelheid werk die je moet verzetten per trein. Dat was veel meer dan je vanuit het instandhoudingsregime mocht verwachten. Het was wel wat we wisten, maar ik wilde voorkomen dat we meer treinen met hetzelfde aantal gebreken in onderhoud moesten nemen. Daarnaast had ik zoiets van «potverdikke, wanneer komt er nu eens een structurele verbetering?» Je kunt wel treinen blijven laten afnemen, maar dan lijkt het net alsof we het gaan accepteren. Ik wilde voorkomen dat met het afnemen van treinen de suggestie werd gewekt dat de dienstregeling ook kon worden uitgebreid. Wij konden op een bepaald moment niet nog meer treinen met zo veel extra werk op een verantwoorde manier aan.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het was ook een soort waarschuwing: doe het niet, want we kunnen het onderhoud niet meer aan; we hebben dingen gesignaleerd die te veel zijn. In uw rapport beschrijft u de volgende verbeterpunten: scheurvorming in het aluminium bij de vijzelpunten en de deurpartijen en losgeraakte dakstrippen. U schrijft: «Tijdens eerste inspecties door NedTrain uitgevoerd na overdracht van materieel is regelmatig vastgesteld dat bevestigingsmiddelen ontbraken of niet conform specificaties waren vastgezet, dit was ook van toepassing voor de bevestiging van de onderplaten.» U geeft ook aan dat je eindelijk een productcontrole moet doen, bij iedere trein.

De heer **Liefting**: Ja, dat was mijn mening.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt ook nog: het zijn veiligheidsgerelateerde issues.

De heer **Liefting**: Het zijn veiligheidsgerelateerde issues. Daarmee bedoelden we in dit geval dat zich een veiligheidsrisico kon voordoen als we geen maatregelen troffen. Het heeft niet geleid tot een veiligheidsincident, omdat we maatregelen hebben getroffen. Alleen, je moet eigenlijk structureel voorkomen dat dat zich herhaalt. We hebben elke keer workarounds bedacht om die risico's te ondervangen.

Mevrouw **Bergkamp**: Totdat u zei: het wordt ons eigenlijk te veel.

De heer **Liefting**: Om ook te voorkomen dat het op een gegeven moment als geaccepteerd zou worden gezien. Ik dacht: het kan niet waar zijn dat je met een vloot van negentien treinen hooguit een dienstregeling van acht à negen treinen hebt. Je hebt dan 19 keer 200 meter trein die je continu moet uitwisselen. Dat spel kun je nog spelen voor een dienstregeling van tien slagen, maar dat moet je niet betrouwbaar willen doen voor veel meer slagen.

Mevrouw **Bergkamp**: Toch waren er bij het voortijdig overnemen van de treinen, de APTO-constructie, ook lange lijsten met punten. Dat was toen voor u nog geen reden om te zeggen: ik adviseer om het niet te doen.

De heer **Liefting**: Klopt, maar volgens mij heb ik ook gezegd dat dat een relatie heeft met de noodzaak om ...

Mevrouw **Bergkamp**: Te rijden.

De heer **Liefting**: ... ervaring op te kunnen doen en om te kunnen rijden en met het inzicht dat we hadden in wat die extra inspanningen voor de onderhoudsorganisatie met zich meebrachten. Dat konden we bemannen.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 11 januari 2013 doet de heer De Leeuw AnsaldoBreda het verzoek om meer treinen over te nemen, twee nieuwe treinen, eigenlijk op de manier zoals afgesproken in de koopovereenkomst. Dus geen APTO-overname, maar een gewone overname. Hij verzoekt ook om de overige treinen te leveren. Was u op de hoogte van dat bericht? Een paar dagen daarna stuurt u een brief met de strekking «doe het niet, wij kunnen het als NedTrain niet aan».

De heer **Liefting**: Nee, ik was absoluut niet op de hoogte daarvan.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat vindt u daarvan?

De heer **Liefting**: Het moge duidelijk zijn dat ik, als ik het had geweten, had gezegd: volgens mij moeten we het niet doen.

Mevrouw **Bergkamp**: En ook op die toon?

De heer **Liefting**: Misschien zou ik het nog iets stilliger hebben gezegd.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment is die brief uit op de 11de. Merkte u op dat moment dat AnsaldoBreda anders omging ...

De heer **Liefting**: Ik was er echt niet van op de hoogte dat op de 11de een brief uit was, toen ik op de 14de dit thema ter discussie stelde.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat snap ik. Even terug naar de 11de en die periode. U wist niet dat er een brief was, maar hoe stond het met de bereidwilligheid van AnsaldoBreda om de problemen op te lossen?

De heer **Liefting**: Ik had persoonlijk het gevoel dat ik in de steek gelaten werd door AnsaldoBreda. Ik had er echt alle vertrouwen in, gezien de bereidwilligheid die ik in Amsterdam aantrof. Alleen, van het uitblijven van structurele verbeteringen werd ik een beetje moe.

Mevrouw **Bergkamp**: U voelde zich in de steek gelaten?

De heer **Liefting**: Ja, want ik had echt het idee: we kunnen hier een succes van maken, waarom pakken jullie die structurele verbeteringen niet op; jullie zien toch ook welke ongelooflijke ongemakken – die werden alleen maar groter en groter en vroegen om meer inspanning – dat voor jullie eigen organisatie in Amsterdam met zich meebrengt? Ik begreep dat niet.

Mevrouw **Bergkamp**: De aard van de oplossingen waarmee ze kwamen, was dus ook onbevredigend?

De heer **Liefting**: Ja. Een oplossing voor de problemen die er waren, moest grondig gedocumenteerd worden. Je moet dan achtergrondinformatie hebben. Dat noemen we een «root cause analysis». Je moet aannemelijk maken dat het probleem wordt verholpen met een oplossing. Dat is ook nodig om op een gegeven moment weer toelating te krijgen voor een aanpassing in je ontwerp. Het uitblijven van een goed onderzoek en van een goed alternatief heeft me wel gefrustreerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: U adviseert op 14 januari: koop niet meer. Op 11 januari zegt de heer De Leeuw: koop meer. Merkte u vanaf dat moment bij AnsaldoBreda een verschil in bereidwilligheid om u te ondersteunen?

De heer **Liefting**: Tussen de 11de en de 14de?

Mevrouw **Vos**: Werd het minder vanaf het moment dat de treinen werden overgenomen?

De heer **Liefting**: Nee, ik heb gewoon geen verbeteringen bespeurd. Elke keer had ik het vermoeden «het moet toch in aller belang zijn dat die verbeteringen wel komen». Ik heb het niet bespeurd, geen verslechtering en ook geen verbetering. Ik rekende wel op een verbetering en dat was ook mijn uitgangspunt. Je start omdat er in de discussies tussen NSFSC en AnsaldoBreda toezeggingen zijn gedaan dat AnsaldoBreda er daadwerkelijk werk van gaat maken.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat uw verwachtingen laag waren. Op een gegeven moment merkte u dat die zelfs die lage verwachtingen nog te hoog waren.

De heer **Liefting**: Nee, de lage verwachtingen kon ik nog steeds managen.

Mevrouw **Vos**: Die kon u managen, maar over de steun die u van AnsaldoBreda kreeg, was u gefrustreerd.

De heer **Liefting**: Laat ik het zo zeggen, de relatie tussen meer treinen afnemen en een acceptabele workload vereist gewoon dat structurele problemen eerst worden opgelost. Anders wordt het alleen maar een opstapeling van nog meer werk. Meer treinen kon wel, maar dan moest je zorgen voor structureel minder werk per trein.

Mevrouw **Vos**: En die oplossingen kwamen maar niet en kwamen maar niet.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Helder. Ik geef het woord weer aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat lijkt mij een heel moeilijke periode. U komt uit een periode, december, waarin er met man en macht wordt gewerkt om de ballen in de lucht te houden. Vervolgens ontstaan er meer problemen en zijn er meer ervaringen met een fabrikant die niet met oplossingen komt die structureel zijn. Hebt u dit bij de HSA- of de NS-directie kenbaar gemaakt, even los van de brief?

De heer **Liefting**: We hadden zeker ten tijde van de dienstregeling Amsterdam–Brussel wekelijks strategisch overleg. In dat gremium waren de directievoorzitters van HSA, NSFSC en NedTrain vertegenwoordigd, net als de projectleiders van NSFSC, HSA en NedTrain. Ik was daar dus ook bij. Daarin werd dit soort informatie gedeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat deed het met uw mensen? Hoe was de stemming in december–januari? Ik vraag dit om een beetje een beeld te krijgen van hoe dit in de praktijk gaat.

De heer **Liefting**: In de praktijk had ik te maken ... Ik moet zeggen, een mens kan heel lang heel veel energie ergens in steken. Dat is in Amsterdam absoluut ook gebleken. De wil om er een succes van te maken, de inzet die dat vroeg van iedereen, van hoog tot laag ... Iedereen ging ervoor. Niet denken in termen waarom het niet gaat maar vooral: wat moeten we doen om het op een verantwoorde wijze wél voor elkaar te krijgen? Des te spijtiger is het dat het uiteindelijk is gestopt, juist omdat iedereen vond: we hebben een mooie werkplaats gebouwd en we gaan hogesnelheidsvervoer over de hsl doen. Iedereen die ook maar een rol had – het maakte niet uit of je bij NSFSC, HSA of NedTrain werkte – was er trots op om aan dit proces een bijdrage te kunnen leveren. Zeker in die periode ging iedereen er vol voor.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dus ook veel teleurstelling en misschien zelfs wel frustratie?

De heer **Liefting**: Teleurstelling op z'n minst.

Mevrouw **Vos**: Over frustratie bij uw mensen gesproken, toen u bezig was met al die voorbereidende werkzaamheden, zag men toen uit naar het onderhoud van een hogesnelheidstrein? Dat is toch iets anders dan de NS-treinen die je normaal onderhoudt.

De heer **Liefting**: Ja, natuurlijk. Het is gewoon gaaf om te mogen werken aan een prestigieus project, een trein in een werkplaats die speciaal is ontwikkeld om hogesnelheidstreinen te kunnen onderhouden, iets wat veel aandacht krijgt. Dat vindt iedereen prachtig.

Mevrouw **Vos**: En dan deze domper.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U begon zelf al over het stopzetten. De taskforce van NS heeft een onderzoek uitgevoerd, een zogenaamde stofkam-analyse. Wij hebben daar het beeld bij dat je met een soort vergrootglas gaat kijken wat er allemaal aan de hand is. Uit die stofkamanalyse kwam een lijst voort waaruit bleek wat er mankeerde aan de trein. We hebben ook gesproken met de heren Jonkers en De Leeuw. Zij verklaarden – met name de heer Jonkers zei dat – dat veel problemen eigenlijk al bekend waren, zelfs al in de fabriek volgens de heer Jonkers. De heer De Leeuw gaf ook aan dat een aantal problemen zeker al bekend waren en dat er ook een aantal nieuwe problemen waren. U hebt die lijsten allemaal gezien. Wat was de verhouding tussen het aantal bekende problemen en het aantal nieuwe problemen?

De heer **Liefting**: Ik weet niet of ik een goede verhouding kan weergeven. Mij viel in ieder geval op – op zich was ik daar ook heel erg blij mee – dat de taak van de taskforce was: ga niet uit van wat je mag verwachten, maar stel alles ter discussie. Men is de trein letterlijk gaan uitkleden op punten waar je als onderhouder de trein normaal gesproken niet eens aanraakt omdat dat helemaal geen onderhouds- of inspectietaak behoeft. Voor mij was het des te zorgwekkender dat de taskforce constateerde dat op die plekken veel bevestigingen niet goed waren en dat aansluitingen anders waren dan je mocht verwachten.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zijn punten, mijnheer Liefting, die al eerder waren gesignaleerd.

De heer **Liefting**: Dat klopt. Ik denk alleen dat het verschil tussen de steekproeven van de keurders van NSFSC en de analyse van de taskforce is dat die laatste heel grondig was en ook voor alle systemen. Dus ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga u even onderbreken. Ik snap dat die taskforce heel nauwkeurig heeft gekeken, maar mijn vraag was als volgt. Tijdens de voortijdige overname waren er ook uitgebreide lijsten met openstaande punten. Wat is de verhouding tussen het aantal nieuwe punten en de bekende problemen? U bent bij het hele proces betrokken geweest. Wat is de verhouding ongeveer?

De heer **Liefting**: Ik durf het niet precies te zeggen, maar ik denk dat het aantal punten dat de taskforce constateerde veel hoger was, maar dat de aard van de punten hetzelfde was als die van de punten die al waren gesignaleerd door de keurders.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat geeft u heel helder aan. Het waren qua aard dezelfde punten, maar ze kwamen op veel meer plaatsen voor. Waren het ook punten waarvan u zegt dat het heel ernstige punten waren? Of was het meer een optelsom van al die punten?

De heer **Liefting**: Het is sowieso de optelsom van heel veel punten. Als ik de lijst scan – met mij hebben heel veel mensen dat gedaan – stel ik vast dat het ontwerp intrinsiek een veilig ontwerp is, maar dat de bouw- en de afwerkwaliteit onvoldoende zijn. Samen met de tijdens de stofkamactie geconstateerde afwijkingen zou dit op termijn tot onveilige of onbetrouwbare situaties kunnen leiden. Maar dat is op termijn. Op de korte termijn zou je dat nog niet merken, maar op lange termijn ga je gewoon hinder krijgen van dingen die niet goed vastzitten.

Mevrouw **Bergkamp**: Waren het ook showstoppers? Er zijn verschillende onderzoeken geweest waaruit blijkt dat een retrofit nodig was, een aanpassing van 17 à 22 maanden. Was het ook echt een showstopper? Moesten eerst die zaken worden aangepast voordat er weer gereden kon worden met de vloot?

De heer **Liefting**: Ik stond wel achter die gedachte, vooral omdat je keer op keer negatief werd verrast in het proces en je niet nog een keer verrast wilde worden. Mijn insteek zou zijn: nu ga je het grondig aanpakken, want anders moet je er steeds weer een trein eruit halen; maak er dan maar één programma van waarin je alle punten zo veel mogelijk in één keer verwerkt.

Mevrouw **Bergkamp**: Het ontwerp was op zich goed, zei u. Toch werd het advies gegeven om te bekijken of de onder- en de zijbeplating niet versterkt moest worden. Ook moest de laagspanning herontworpen worden. Dat zijn toch twee ontwerpaanpassingen die nodig zijn.

De heer **Liefting**: Ja, zoals er ook al heel veel punten op de lijst van structurele verbeterpunten stonden. Het woord is hier nog niet gebezigd, maar dat is de zogeheten TOIL (technical open item list). Daar stonden ontzettend veel punten op die we onderkend hadden en die te maken hadden met technische systemen. Die moesten veranderd worden. Als we gingen retrofitten of als AnsaldoBreda de treinen zou moeten retrofitten, zouden die punten allemaal meegenomen moeten worden om tot een totaalplan te komen.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben meerdere verhoren gehad. Tijdens die verhoren is aangegeven wat de problemen waren. Er komt een stofkamenalyse waaruit dezelfde problemen naar voren komen maar dan op meer plekken. Dat is toch heel triest als je kijkt naar zo'n hele keten? Veel mensen hebben eraan gewerkt en heel veel mensen hebben ernaar gekeken. Het lijkt net alsof al die problemen zijn doorgegeven en niet structureel zijn opgelost. Er is een stofkamenalyse voor nodig om te zeggen: dat wat we al dachten, zit nu in meerdere treinen en komt vaker voor.

De heer **Liefting**: En nu is de vraag of ik dat beaam?

Mevrouw **Bergkamp**: U bent bij het hele proces betrokken geweest. U bent zelfs in de fabrieken geweest – dat was de start van ons verhoor – waar u dingen hebt gesignaleerd. We hebben het gehad over het voortijdig overnemen. Deelt u wat ik schetste, namelijk dat het er op lijkt dat problemen vaak zijn gesignaleerd maar niet structureel zijn opgelost?

De heer **Liefting**: Ja, helaas kom ik tot dezelfde conclusie. Anders heb je niet zo lang een waslijst aan structurele punten. We hadden op een gegeven moment inzicht in meer dan 200 structurele punten die nog verbeterd moesten worden terwijl we hadden verwacht dat die veel eerder waren weggewerkt. Dus ja ...

Mevrouw **Bergkamp**: We luisteren heel goed. U antwoordt heel zorgvuldig, dus willen we u ook goed begrijpen. Daarom schetsen we soms situaties om te zien of u die herkent. U zegt dat het lange lijsten waren en dat het goed zou zijn geweest om voortijdig een structurele oplossing te vinden.

De heer **Liefting**: Voortijdig of conform de afspraken die steeds zijn gemaakt met AnsaldoBreda tijdens het proces, in ieder geval zolang die tekortkomingen een veilige inzet niet in gevaar brachten. Dat was de reden dat we tekortkomingen accepteerden. Misschien hebben we te lang dingen geaccepteerd die maar niet verholpen werden.

Mevrouw **Bergkamp**: Beantwoordt u die vraag zelf eens.

De heer **Liefting**: Ik vind dat het te lang heeft geduurd.

Mevrouw **Bergkamp**: Zaten er ook veiligheidsproblemen bij? We hebben het gehad over de afwerkingskwaliteit en de bouwkwaliteit, maar zaten er ook veiligheidsissues bij?

De heer **Liefting**: Nee, als er veiligheidsissues bij zaten die ik niet op een andere manier kon ondervangen om een veilige inzet mogelijk te maken, had ik nooit een trein vrijgegeven voor de dienst, nooit.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het even over de uitkomst van de stofkamanalyse. Stonden daar ook veiligheidsissues in?

De heer **Liefting**: Nee. De opmerking die daarin is gemaakt, is dat de gesignaleerde tekortkomingen op middellange termijn tot veiligheidsrisico's kunnen leiden.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunnen leiden.

De heer **Liefting**: De status waarin de treinen waren overgedragen, leidde op dat moment dus niet tot een onveilige situatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Eigenlijk hebben we het over de laagspannings-accu's. Als je die niet zou aanpassen, zou er dan een veiligheidsrisico zijn?

De heer **Liefting**: Dat hangt er een klein beetje van af hoe de trein wordt ingezet. We hebben te maken gehad met problemen met de batterijen; wellicht bekend. Dat had er eigenlijk mee te maken dat de trein niet werd ingezet waarvoor hij bedoeld werd. Dat klinkt misschien gek, maar soms gaan dingen stuk omdat je ze gebruikt en soms gaan dingen stuk omdat je ze niet gebruikt. De batterijen gingen stuk omdat ze te lang niet gebruikt werden, waardoor het risico op het droogkoken van batterijen kon ontstaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. De taskforce concludeert ook dat de onderhoudbaarheid van de trein tekortschiet, waardoor de onderhoudskosten hoger uitvallen. Hoe verklaart u dat dit zo laat wordt gesignaleerd en dat je een stofkamanalyse nodig hebt om dit soort zaken vast te stellen?

De heer **Liefting**: Volgens mij is dat niet laat gesignaleerd, volgens mij had men bij de stofkamanalyse al de wetenschap dat ik in de periode van mei tot en met januari de trein heb onderhouden en dat daarbij veel meer inspanning nodig was om de trein te laten voldoen aan de verwachtingen. Ga je hem niet verbeteren dan is het logisch dat het veel duurder uitpakt. Je moet immers twee keer zoveel inspanning plegen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was eigenlijk een conclusie gebaseerd op uw ervaringen en signalen vanuit de praktijk?

De heer **Liefting**: En-en.

Mevrouw **Bergkamp**: En-en?

De heer **Liefting**: Op basis van je ervaringen en op basis van wat je tijdens de stofkamanalyse constateert, trek je conclusies wat het onderhoud betreft.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus voordat de stofkamanalyse was uitgevoerd, was al bekend dat de onderhoudskosten hoger zouden zijn?

De heer **Liefting**: Tijdelijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Tijdelijk?

De heer **Liefting**: Normaal gesproken ga je ervan uit dat al die extra werkzaamheden weer naar het contractueel afgesproken niveau teruggaan als de structurele verbeteringen worden doorgevoerd.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf aan dat het technisch mogelijk zou zijn om de Fyra weer te laten rijden.

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was daarvoor nodig?

De heer **Liefting**: Heel veel inspanning, heel veel bereidheid van AnsaldoBreda om te investeren in oplossingen en om die ook zo goed mogelijk door te voeren, veel doorlooptijd en veel geld.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar technisch was het wel mogelijk?

De heer **Liefting**: Technisch is bijna elk probleem oplosbaar, maar het is altijd een afweging van de condities die nodig zijn om dat mogelijk te maken. Dan heb je het over zaken als: hoeveel jaar duurt het voordat een trein in een acceptabele status verkeert en hoeveel kost dat? Ik zou bijna zeggen dat alles maakbaar is. Maar je gaat niet alles maken, want dat is altijd een afweging van meerdere elementen.

Mevrouw **Bergkamp**: Vervolgens wordt door de NS-directie besloten om te stoppen. Hoe beoordeelt u dat besluit?

De heer **Liefting**: Ik kan er alleen naar kijken voor het deel waarop ik zicht had. Ik was per definitie natuurlijk hartstikke teleurgesteld. Ik had er zelf ruim acht jaar energie ingestoken en met mij heel veel mensen. We wilden het tot een succes maken. Als je de stekker eruit haalt, denk je: verdubbe, waar hebben we het voor gedaan? Maar ik begreep het wel. We hebben het heel lang moeten doen met toezeggingen van verbeteringen. Voor mij heeft het volgende sterk meegespeeld. Als je als leverancier de trein echt wilt verbeteren om te bewijzen dat je het kunt, dan pak je je kans in januari om een paar speerpunten eruit te halen. Vervolgens zet je er man en macht op en bewijs je dat je het kunt. Vanwege het feit dat dat niet is opgepakt, dacht ik bij mezelf: als het straks tegenzit, krijgen we weer een toezegging dat ze alles gaan oplossen, maar wat komt daarvan terecht? Ik was er niet blij mee, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: U had er wel begrip voor.

De heer **Liefting**: ... ik snap het besluit absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: Gaf de doorslag het feit dat er geen vertrouwen meer was in AnsaldoBreda om de problemen op te lossen?

De heer **Liefting**: Ik weet niet wat de doorslag gaf. Ik weet welke consequenties eraan verbonden waren om de trein weer in een bepaalde status te krijgen. Het is een afweging van «wat is het alternatief?» en «wat zijn de doorlooptijden?». Daar had ik geen zicht op. Als u mij vraagt of het een goede keus was: ik snap dat de keus gemaakt is, kijkend naar de V250, de trein als product, maar niet de afweging in zijn totale complexiteit.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vroeg u net hoe u dat besluit beoordeelt. U gaf aan dat je mag verwachten dat een aantal problemen worden opgelost. Vanuit uw perspectief zou de trein technisch kunnen worden aangepast, maar u had er wel uw vraagtekens bij of AnsaldoBreda de juiste fabrikant zou zijn geweest om de problemen structureel op te lossen.

De heer **Liefting**: En je moet je afvragen of zo'n retrofit met alle jaren die zoiets kost opweegt tegen de alternatieven. Je staat op dat moment natuurlijk voor een veel bredere keus dan het stukje waar ik dan zicht op heb.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Zou een aantal problemen die we hier besproken hebben, voorkomen hebben kunnen worden als NedTrain intensiever betrokken was geweest bij het toezicht op de bouw?

De heer **Liefting**: Ja. Ik denk niet alle, maar een aantal zaken waren zeker eerder aan het licht gekomen. Het doet me wat dat betreft ook deugd ... Ik heb op dit moment een vergelijkbare functie bij de voorbereiding van het onderhoud van de nieuwe sprinters die NS heeft aangeschaft. Terwijl ik hier zit, zijn een aantal van mijn engineers in Spanje het ontwerp aan het testen wat onderhoudbaarheid betreft. Dat is een absolute verbetering ten opzichte van de insteek die we vroeger hadden. Dus ja, door veel eerder de ervaringen van de onderhouder erbij te betrekken, kun je in een aantal gevallen leren van de ontwerpfouten uit het verleden en voorkomen dat die zich weer voordoen in nieuwe treinen. En ook de samenwerking! Ja natuurlijk, er zijn elementen die anders kunnen.

Mevrouw **Vos**: Dat is wel een les die getrokken is?

De heer **Liefting**: Absoluut, ja. Daar ben ik erg blij mee.

Mevrouw **Vos**: We hoorden ook al eerder dat de treinen allemaal verschillend in elkaar waren gezet. Is dat een probleem voor de inzet, of is dat vooral een probleem voor de onderhoudbaarheid van een trein?

De heer **Liefting**: Het kan een probleem worden voor de onderhoudbaarheid, er even van uitgaande dat bij de inzet van een trein het knopje om een deur te openen en te sluiten, de sleutel om dat te regelen en de bediening in de cabine sowieso overal hetzelfde is. Voor de onderhouder kan het van invloed zijn. Als je verwacht dat je met bepaalde handelingen een filter kunt vervangen en je bij een trein merkt dat er nog een leidinkje voor loopt, waardoor je net wat meer werk moet doen en misschien nog dingen extra moet demonteren, is er meer doorlooptijd en ook meer inspanning nodig. Het zit dus vooral aan de onderhouderskant.

Mevrouw **Vos**: Het is meer een probleem voor het onderhoud dan voor de inzet?

De heer **Liefting**: Ja.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat het onderhoud tijdelijk meer zou zijn. Verwachtte u niet structureel meer onderhoudsproblemen als de V250 behouden werd?

De heer **Liefting**: Dat hangt ervan af wat je als referentie ziet. Ik had een inschatting gemaakt van de te verwachten onderhoudskosten. Die hadden we ook met de vervoerder gedeeld. Op dat moment had ik het idee dat het daarvoor gedaan kon worden.

Mevrouw **Vos**: Helder.

We hebben bij deze verhoren veel organisatieonderdelen van de NS op bezoek gehad. Welk organisatieonderdeel van de NS heeft naar uw idee wél adequaat gereageerd op de geconstateerde problemen?

De heer **Liefting**: Ik denk dat elk bedrijfsonderdeel vanuit zijn verantwoordelijkheid adequaat gereageerd heeft. Ik denk alleen niet dat elke actie tot het gewenste resultaat heeft geleid. Maar ik denk dat iedereen in het proces ... Als wij iets constateerden wat een contract-item was dat NSFSC moest meenemen in de discussie met AnsaldoBreda, gebeurde dat ook. Het heeft niet altijd geleid tot het gewenste resultaat. Mijn zorg zit dus meer in het resultaat dan in het respecteren van de rollen.

Mevrouw **Vos**: Dus de rollen van eenieder werden gerespecteerd, al die organisatieonderdelen deden wat ze moesten doen, maar ergens in de aansluiting, de raakvlakken, van de organisatieonderdelen moet het zijn misgegaan. Is dat wat u zegt?

De heer **Liefting**: Nee, volgens mij zei ik dat niet. Als je iets doorgeeft en dat besproken wordt met, in dit geval, AnsaldoBreda, dan is het resultaat: wat doet AnsaldoBreda daar uiteindelijk mee? En dat resultaat viel tegen. Dat zei ik.

Mevrouw **Vos**: Dus u zegt: alle organisatieonderdelen van NS – NSFSC, HSA, NedTrain, NS Reizigers en de top – hebben hun werk op zich goed gedaan, maar uiteindelijk is AnsaldoBreda ...

De heer **Liefting**: Ik kan niet spreken over mensen met wie ik niet gesproken heb. In de voortgang heb ik frequent afstemming gehad met de projectleiders van HSA en NSFSC en met de directie in het strategisch overleg van NSFSC, HSA en NedTrain. Daar werden de problemen gedeeld en daar werd een afweging gemaakt ten aanzien van de aanvliegeroute. Vervolgens deed ieder vanuit zijn rol de actie die daaraan was gekoppeld. Natuurlijk heb je dan een gezonde spanning om tot besluiten te komen.

Mevrouw **Vos**: En hoe verklaart u dan dat de trein uiteindelijk met zo veel problemen uit de dienst moet worden genomen? Waar is het dan misgegaan volgens u, vanuit uw perspectief?

De heer **Liefting**: Vanuit mijn perspectief is het misgegaan bij het uitblijven van de structurele verbeteringen die AnsaldoBreda moest doorvoeren aan de trein. Die hebben te lang op zich laten wachten.

Mevrouw **Vos**: Helder. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Ik heb nog een feitelijke vraag, want ik snap iets niet en dat kunnen we toch niet hebben. Op 15 januari 2013 wordt geconstateerd dat er een plaat af is gevallen. Tijdens het verhoor hebt u mevrouw Bergkamp uitgelegd dat u of uw mensen vaststelden dat de hele onderzijde beschadigd was, dat er onmiddellijk om een schouw is gevraagd en dat er actie is ondernomen richting ProRail en ook Infrabel. In het verhoordeel

met mevrouw Vos zei u dat iemand van de operator, zoals dat heet, van HSA, erbij stond. Maar de 16de reden er nog treinen, ook een Fyra. Die reed toen 160 km/u, zo hebt u verklaard. De Thalys reed waarschijnlijk gewoon op volle snelheid. Die Fyra reed 160 km/u, maar dat was niet omdat er gewaarschuwd was voor die plaat, maar omdat u op de 14de had gesuggereerd: rijd nou langzamer vanwege de sneeuw. Toch?

De heer **Liefting**: Nee, die snelheidsbeperking had betrekking op het weer. Althans, de operator heeft de snelheidsbeperking afgekondigd. Wat zijn beweegredenen precies waren, weet ik niet, daar was ik niet van. Maar ... Nu ben ik even uw vraag kwijt.

De heer **Elias**: Er reed een Fyra op de 16de, nadat op de 15de een plaat van de trein was afgevallen. Die was nog niet gevonden op de 16de. De trein reed langzamer dan normaal, namelijk 160 km/u, op grond van uw advies ...

De heer **Liefting**: Op advies van HSA.

De heer **Elias**: ... omdat er sneeuw lag. Op advies van HSA. Maar had die trein eigenlijk niet ingezet mogen worden als gevolg van het feit dat die plaat nog niet gevonden was? Klopt het dat die niet had mogen rijden de 16de?

De heer **Liefting**: Ik weet eerlijk gezegd niet wat er aan aanvullende opmerkingen gemaakt zijn door de operator tegen het rijdend personeel, nadat de 15de of de 16de zeker was gesteld dat het op de infra an sich vrij baan was. Voor mij als onderhouder was het vooral de vraag: kan ik een trein vrijgeven die in ieder geval veilig kan worden ingezet?

De heer **Elias**: Dat snap ik. Maar eventueel iemand anders binnen NS of HSA had, omdat die plaat nog niet gevonden was, al dan niet moeten besluiten om die dag geen trein met reizigers over de baan te laten rijden?

De heer **Liefting**: Ik weet niet wie die afweging ... Die afweging had ik misschien ook kunnen of moeten maken, ik weet het niet.

De heer **Elias**: Maar u hebt dat in ieder geval niet gedaan.

De heer **Liefting**: Ik heb die afweging in ieder geval niet bewust gemaakt op dat moment, nee.

De heer **Elias**: Welk ander organisatieonderdeel binnen NS of HSA zou die afweging wel hebben moeten of kunnen maken?

De heer **Liefting**: In principe kan elke partij dat zijn. Het kan de infrabeheerder zijn of de vervoerder of de onderhouder. Volgens mij geldt in dat soort situaties dat je elkaar wijst op risico's. Als ik me bewust ben van een risico, denk ik niet: nou, ik houd mijn mond. Je deelt dat met elkaar om te allen tijde te voorkomen dat risico's waarvan je weet hebt, zich manifesteren.

De heer **Elias**: Oké. De feiten zijn dus dat alle onderdelen daarvan wisten en niet de keuze hebben gemaakt om te zeggen: er gaat geen trein met reizigers overheen, de 16de.

De heer **Liefting**: Ik ben me er in ieder geval niet van bewust.

De **voorzitter**: Mijnheer Liefding, we komen tot een afronding van dit verhoor. De slotvraag is ook aan u: zijn u gedurende uw betrokkenheid nog signalen geworden van onregelmatigheden, van mogelijke fraude of van andere zaken die niet door de beugel kunnen?

De heer **Liefding**: Nee, absoluut niet.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan sluit ik dit verhoor.

Sluiting: 11.45 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 5 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Van As (bestuursvoorzitter NedTrain/projectleider technisch onderzoek Fyra), die wordt bijgestaan door de heer De Graaf.

Aanvang: 12.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

Verder zijn aanwezig de commissieleden mevrouw Bergkamp, de heer Elias, de heer Van Gerven en mevrouw Mei Li Vos, alsmede de heer Nava, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer Van As de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Van As. U bent op verschillende momenten betrokken geweest bij de V250, de Fyra. U was eerst vier jaar lang, vanaf 2006, directievoorzitter van NedTrain, het onderhoudsbedrijf van de Nederlandse Spoorwegen. NedTrain was in die periode bezig met de voorbereidingen om later het onderhoud van de V250, de Fyra, te kunnen verzorgen. Daarna was u er weer bij betrokken in 2013, toen de Fyra uit de dienst werd gehaald. U had inmiddels een eigen adviesbureau opgericht en de Nederlandse Spoorwegen hadden u ingehuurd om de V250, de Fyra, door te lichten.

In 2012 hebt u een managementboek uitgebracht over uw periode bij NedTrain. In het boek refereert u een aantal malen aan het V250-project. In dit verhoor zullen we u met name vragen stellen over uw bevindingen bij het doorlichten van de Fyra in 2013, maar we beginnen met de periode dat u directievoorzitter was bij NedTrain. Mevrouw Vos begint met het verhoor.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Van As, u hebt twee keer de fabriek van AnsaldoBreda in Pistoia bezocht. Het eerste bezoek was in 2006, onder anderen samen met de heer Meerstadt. Wat was het doel van het bezoek in 2006?

De heer **Van As**: Het was eigenlijk een toevallige samenloop van omstandigheden dat ik erbij was. Het bezoek was medio april gepland om te kijken naar de eerste mock-up van de trein, een schaalmodel van hoe het interieur eruit zou komen te zien. Het was een bezoek van de heer Meerstadt, de heer Döbken en de projectleider, de heer De Leeuw. Het doel was om daarnaar te kijken. Ik was toen net twee of drie weken directievoorzitter en ik kende de heer Meerstadt nog niet zo goed. Hij vond het wel een goed idee om een keer samen op reis te gaan. Ik wilde sowieso natuurlijk de fabriek een keer zien. Het was ook een gelegenheid om elkaar wat beter te leren kennen. Ik was er redelijk toevallig bij aangeschoven.

Mevrouw **Vos**: Het doel van het bezoek van de heer Meerstadt en de heer Döbken was om die mock-up, dat schaalmodel, te bekijken. Uw doel was om de heer Meerstadt en de heer Döbken te leren kennen.

De heer **Van As**: In eerste instantie de heer Meerstadt. De eerlijkheid gebiedt mij wel te zeggen dat ik ook heel veel interesse had in de fabriek. Er gingen verhalen rond over wat er speelde met het project.

Mevrouw **Vos**: Er gingen al verhalen rond?

De heer **Van As**: Het was natuurlijk geen onbekend punt. Het was een belangrijk project. We waren bezig om een fabriek neer te zetten die in 2007 opgeleverd moest worden. Ik was er dus zeer in geïnteresseerd om een keer in Pistoia te bekijken wat er allemaal gebeurde.

Mevrouw **Vos**: In uw boek schreef u over uw bezoek van 2006: ik kan me niet voorstellen dat uit deze fabriek veilige en kwalitatief goede treinen komen.

De heer **Van As**: Even een nuancering: in mijn boek staat niet dat het over AnsaldoBreda gaat.

Mevrouw **Vos**: Nee, maar het ging over een zekere treinenbouwer in het zuiden van Europa. Ging het over AnsaldoBreda of niet?

De heer **Van As**: Ja, daar ging het wel over.

Mevrouw **Vos**: Oké. Het ging dus over AnsaldoBreda. U zei over die fabriek in Pistoia: ik kan me niet voorstellen dat uit deze fabriek veilige en kwalitatief goede treinen komen. Waarom had u die indruk?

De heer **Van As**: Als ik in een plant (fabriek) kom, probeer ik me een voorstelling te maken van wat daar precies gebeurt. Hoe functioneert dit bedrijf? Ik kijk dan niet naar producten, maar vooral naar processen. Hoe is het voortbrengingsproces? In dit geval gaat het dan om een trein. Hoe gaan mensen met elkaar om? Wat zie je? Wat kun je zien, voelen en ruiken?

Mevrouw **Vos**: En wat zag, voelde en rook u?

De heer **Van As**: Wat ik vooral zag, was een ongeorganiseerd productieproces. Heel veel onderdelen werden niet gebruikt. Er waren heel veel halffabricaten. Dat wil zeggen dat tussenvoorraden stil stonden, omdat er geen vervolproductie mogelijk was. Er waren heel veel eindproducten. Wat ook erg opviel, was dat er geen gebruik werd gemaakt van veiligheidsmiddelen. Denk aan orde en netheid. Dat waren indrukken die iedereen in een vrij korte tijd in een organisatie kan opdoen. Ik heb specifiek nog gekeken naar een paar bijzondere dingen. Ik heb bijvoorbeeld bekeken welke onderdelen er in de goederenstroom lagen en hoe lang ze daar al lagen. Dat vind ik een heel belangrijke indicator voor hoe een en ander verloopt. Ik heb het ook aan de heer Meerstadt laten zien. Er lagen onderdelen bij die al ruim een jaar ongebruikt langs de lijn lagen.

Mevrouw **Vos**: Wat wil het dan zeggen dat een ding een jaar lang ongebruikt ligt?

De heer **Van As**: Dat de goederenstroom niet goed loopt.

Mevrouw **Vos**: Wat zegt het dan dat de goederenstroom niet goed loopt?

De heer **Van As**: Als de goederenstroom niet goed loopt, loopt het hele proces niet goed. Dan hoopt de boel zich op. Het kan zijn dat de specificaties niet deugen of dat mensen niet goed getraind of opgeleid zijn. Het kan ook zijn dat de verkeerde onderdelen zijn aangeleverd. Er kan van

alles mis zijn, maar het onderdeel dat er ligt, is niet gebruikt. Dat is een heel belangrijke indicator dat het proces niet goed loopt.

Mevrouw **Vos**: Dat is een symptoom van veel andere zaken. Begin deze week hebben we met de kwaliteitsmanagers gesproken. Kun je dan zeggen dat het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk niet deugt?

De heer **Van As**: Als u het goed vindt, wil ik twee minuten iets vertellen over het kwaliteitsmanagementsysteem.

Mevrouw **Vos**: Nee, dat hebben we al heel uitgebreid besproken. Ik wil echt ingaan op uw tijd daar in 2006.

De heer **Van As**: Ik wil mijn visie daarop graag uitleggen, want die is anders dat hetgeen ik tot op heden heb gehoord.

De **voorzitter**: Wij willen niet over processen spreken. Wij hebben een heel gerichte vraag, namelijk de vraag die mevrouw Vos heeft gesteld. Ik wil graag dat u daar antwoord op geeft.

De heer **Van As**: Kunt u de vraag herhalen?

Mevrouw **Vos**: U zag een aantal symptomen. Dat leidde bij u tot de indruk dat er uit die fabriek geen veilige en kwalitatief goede treinen konden komen. De vraag was waarop deze indruk was gebaseerd. U zei dat er allemaal rommel lag, dat er zaken lagen die al een jaar niet gebruikt waren. De veiligheidssystemen werden niet gebruikt. Dat zag, rook en voelde u en op basis daarvan schreef u de opmerking in uw boek. Hebt u dat op dat moment ook tegen de heer Meerstadt en de heer Döbken gezegd?

De heer **Van As**: Ik heb een aantal dingen met de heer Meerstadt gedeeld, dezelfde dingen die ik tegen u heb gezegd, op dezelfde manier. Een heel specifiek punt was het niet gebruiken van veiligheidsmiddelen en het feit dat onderdelen er al heel lang lagen en niet gebruikt werden.

Mevrouw **Vos**: Hoe reageerde de heer Meerstadt daarop?

De heer **Van As**: Hij heeft het aangehoord.

Mevrouw **Vos**: En de heer Döbken? Hij was uiteindelijk degene die met de HSA ...

De heer **Van As**: Ik kan het me niet herinneren. Misschien heb ik er met hem over gesproken, maar ik kan het me niet herinneren.

Mevrouw **Vos**: De heer Meerstadt nam uw bevindingen voor kennisgeving aan?

De heer **Van As**: Ik heb de heer Meerstadt verteld wat ik gezien had. Wat hij daar verder mee gedaan heeft ...

Mevrouw **Vos**: Wat was zijn reactie? Schrok hij? Zei hij er nog wat van?

De heer **Van As**: Nee, ik kan me niet herinneren dat er echt iets concreets op gevolgd is.

Mevrouw **Vos**: Was u trouwens geschrokken toen u het zag?

De heer **Van As**: Ik was behoorlijk verbaasd. Laat ik het zo stellen. Gezien het referentiekader dat ik in mijn hoofd had zitten van dit soort bedrijven, was ik wel behoorlijk verbaasd over wat ik aantrof.

Mevrouw **Vos**: Het verbaast mij dan dat de heer Meerstadt niet verbaasd was, maar daar komen we straks op. In 2009 was u voor de tweede keer bij AnsaldoBreda in Pistoia. Wat was het doel van dat bezoek?

De heer **Van As**: Er zouden twee treinen van Italië naar Nederland komen om hier verder af te bouwen en te kunnen testen. Daarvoor moest er een accommodatie ingericht worden. Dat gebeurde uiteindelijk in een plant van NedTrain in de Watergraafsmeer. Er moest een contract voor een huurovereenkomst getekend worden. AnsaldoBreda ging er huur voor betalen. In mijn beleving was het een soort ceremonieel bezoek.

Mevrouw **Vos**: Het doel van het tweede bezoek was om ceremonieel een handtekening te zetten?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Maar u hebt tijdens dat bezoek ook een soort quickscan in de fabriek uitgevoerd. Hoe ging dat in zijn werk?

De heer **Van As**: Bij aankomst hebben we dat contract getekend en de dag erop zijn we in de fabriek geweest. Ik schat minimaal anderhalf à twee uur. Ik heb dat op dezelfde manier gedaan. Ik kijk naar een product. We hadden de kans en het geluk om vrij rond te kunnen lopen. Het is vaak de kunst om een georganiseerde rondgang te ontlopen. Dat was hier geen punt; ik mocht vrij rondlopen. Dan kijk je op dezelfde manier naar de organisatie. Wat zie je? Is er sprake van orde en netheid? Hoe word je ontvangen? Je kijkt weer naar de goederenstroom. Wat staat er allemaal? Zijn mensen aan het werk of lopen ze rond? Dat zijn eigenlijk de indrukken van de eerste vijf minuten. In vijf minuten heb je, hoe gek dat ook klinkt, al een behoorlijke indruk van wat er gebeurt. Dat is dus de eerste observatie. Vervolgens ga je verder kijken. Er liggen onderdelen. Waarom liggen ze daar? Er staan halffabricaten. Waarom staan ze daar? Uiteindelijk probeer je een beeld te krijgen van de wijze waarop het kwaliteitssysteem functioneert. Dan bedoel ik niet of het op papier allemaal keurig is afgevinkt, maar of er sprake is van wezenlijke kwaliteit. Wordt het proces continu verbeterd? Hangt er informatie in de fabriek over de wijze waarop men omgaat met kwaliteit? Zie je verbeteracties? Zie je dat men leert? Dat zagen we niet. Dat is voor mij een indicatie dat er geen goed functionerend kwaliteitssysteem is.

Mevrouw **Vos**: Op basis van uw quickscan zag u dus geen goed functionerend kwaliteitssysteem. Kunt u een vergelijking maken met 2006? U zei net dat u nog nooit zo'n ervaring had gehad met dit soort bedrijven. Doelde u daarmee op treinfabrikanten? Of doelde u ook op andersoortige bedrijven?

De heer **Van As**: Ik heb het over bedrijven met deze achtergrond en omvang. Af en toe kom ik in heel kleine bedrijven en schuurtjes, maar ik heb het nu over industriële bedrijven.

Mevrouw **Vos**: Waar ze auto's maken, treinen ...

De heer **Van As**: Schepen.

Mevrouw **Vos**: Uw ervaring is gebaseerd op dat soort bedrijven?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat u nog nooit zoiets gezien had. In 2009 stelde u op basis van uw quickscan eigenlijk hetzelfde vast als in 2006.

De heer **Van As**: Ja. Maar als het mag, wil ik er nog iets aan toevoegen. Ik heb bij de quickscan ook een aantal vragen gesteld, onder anderen aan de projectleider. Ik heb hem, de heer Fanucci, letterlijk gevraagd: wat is er de afgelopen drie jaar gebeurd? Zijn antwoord, dat ik overigens ook in mijn boek heb opgeschreven, was: we hebben in 2006 ingezien dat het niet goed ging; we hebben een hele hoop nieuwe mensen uit de industrie aangetrokken, maar die zijn inmiddels door alle frustraties weer weg. Het verschil tussen 2006 en 2009 was dus dat het eigenlijk alleen maar slechter was geworden. De mensen die aangetrokken waren, waren namelijk alweer weg.

Mevrouw **Vos**: Welke frustraties? Waarom gingen ze weer weg?

De heer **Van As**: Frustraties over het niet lopen van de productie en van het hele project.

Mevrouw **Vos**: Dus Fanucci zei: het is nog slechter geworden omdat wij het zo slecht gemanaged hebben.

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Ik begrijp het niet helemaal.

De heer **Van As**: Ik zei iets anders. De heer Fanucci zei: wij hebben in 2006 heel veel nieuwe mensen uit de industrie aangenomen, omdat wij zagen dat wij een probleem hadden, maar die mensen zijn inmiddels door alle frustraties weer weg.

Mevrouw **Vos**: Wat voor soort frustraties waren dat dan?

De heer **Van As**: Dat heb ik hem niet gevraagd.

Mevrouw **Vos**: Dat was zijn verklaring.

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Waarom het er drie jaar later nog steeds zo slecht uitzag.

De heer **Van As**: Slechter, vond ik.

Mevrouw **Vos**: Slechter zelfs. Wie heeft die quickscan ontwikkeld?

De heer **Van As**: Dat is de heer Goodson. Hij heeft die in 2002 ontwikkeld. Het is eigenlijk een heel eenvoudig instrument. Als je een getraind oog hebt, kun je het in een halfuur uitvoeren. Door met een getraind oog naar het proces te kijken krijg je een heel goede indruk.

Mevrouw **Vos**: «Read a Plant – Fast»?

De heer **Van As**: Ja, het Rapid Plant Assessment (RPA).

Mevrouw **Vos**: De heer Liefthing zei vanochtend dat het uit een tijdschrift gehaald was. Dat klopt inderdaad. Die methode is in 2002 ...

De heer Van As: Ik meen dat die een keer gepubliceerd is in de Harvard Business Review.

Mevrouw **Vos**: En die wordt veel gebruikt. Met uw geoefende oog zag u in de quickscan dat het kwaliteitssysteem nog slechter was dan in 2006.

De heer **Van As**: Ik heb die scan in 2006 niet uitgevoerd, maar het was gewoon slecht.

Mevrouw **Vos**: Met wie hebt u de resultaten van de quickscan gedeeld?

De heer **Van As**: Ik heb het doorgenomen met Cock Liefthing – die hebt u vanmorgen gesproken – en met de heer Van Hees. Ik kan me herinneren dat we dit in de taxi deden, want we hadden heel weinig tijd om door te praten. Uit mijn hoofd was het op een woensdag of donderdag. De maandag erop was er een groepsraadbijeenkomst van NS, waar ik deel van uitmaakte. Dan zit de NS-directie met de bestuursvoorzitters bij elkaar. Daar heb ik dit ingebracht.

Mevrouw **Vos**: Wie zaten er bij die groepsraad?

De heer **Van As**: Vanuit de NS-directie waren dat de heer Meerstadt en de heer Niggebrugge. Vanuit de bedrijfsonderdelen waren dat de heer Huberts van NS Reizigers en de heer Van Roozendaal van HSA. Ik denk dat mevrouw Boumeester van NS Stations er ook bij was, maar dat weet ik eerlijk gezegd niet meer. En ikzelf was erbij.

Mevrouw **Vos**: Dus tegen de hele groepsraad hebt u toen gezegd: op basis van de quickscan zie ik dat het kwaliteitssysteem van AnsaldoBreda niet goed is?

De heer **Van As**: Ik weet niet wat ik letterlijk heb gezegd, maar wat ik zeker heb gezegd, is dat daar nooit goede treinen uit zouden komen.

Mevrouw **Vos**: U hebt dus herhaald wat u in 2006 zei.

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dat moet de hele groepsraad dus geweten hebben. Wat was de reactie van de groepsraad toen u dat in de groep gooide?

De heer **Van As**: Meerstadt zei dat dit een dusdanig ernstig signaal was dat er een aparte vergadering aan besteed moest worden. Ik kan me herinneren dat het een informele groepsraad was. De heer Meerstadt stelde voor om het programma er verder niet voor om te gooien en er een aparte vergadering aan te wijden. Ik heb de stukken nog eens nagelezen, want ik kon het niet meer helemaal reproduceren. De heer Van Roozendaal, die de vervoerder moest worden van de treinen, heeft toen de vraag gekregen om er een vergadering voor uit te zetten en om er van tevoren een paar regels over op papier te zetten. Dat is gebeurd.

Mevrouw **Vos**: En toen? Wat gebeurde er in die vergadering? Welke actie is daaruit gekomen?

De heer **Van As**: Ik heb toen weer hetzelfde gezegd. Ik heb ook verteld waarop ik dat baseerde. Toen is aan mij gevraagd wat ik voorstelde om te doen. Dat heb ik toegelicht. Vervolgens is het eigenlijk, kort door de bocht gezegd, van tafel geveegd.

Mevrouw **Vos**: Pardon? U hebt een aantal adviezen gegeven en die zijn van tafel geveegd?

De heer **Van As**: Er was in ieder geval geen aanleiding om er op dat moment verder op in te gaan.

Mevrouw **Vos**: Welke adviezen gaf u?

De heer **Van As**: Ik heb drie dingen teruggegeven. Mijn observatie in 2009 was vooral dat de assemblage niet goed liep. Door mijn achtergrond in andere industrieën weet ik dat het gaat om de voorbereiding, om de vertaling van het ontwerp naar de productie. Ik adviseerde dus om te stoppen met het alleen maar monitoren van het eindproduct en de productie en om ook in de voorbereiding te kijken. Wat gebeurt er precies? Probeer vat te krijgen op de kwaliteit van de voorbereiding. Dat is één. Ik heb voorgesteld om er met een klein team van vijf mensen eens twee weken in te duiken.

Mevrouw **Vos**: Een klein team vanuit Nederland?

De heer **Van As**: Ja. Een klein team vanuit Nederland. Dat heb ik overigens niet in die vergadering voorgesteld, maar naderhand in vervolggesprekken met de heer Niggebrugge. Dan het tweede dat ik heb gezegd. De bedrijfszekerheid van een trein is afhankelijk van een viertal dingen. Het eerste is uiteraard hoe die trein gebouwd wordt. Daarnaast gaat het om de communicatie van de trein met de baan, de wijze van bediening en de wijze van onderhoud plegen. 30% tot 50% van de problemen in de dienstregeling ontstaat door bedieningsfouten. Onderhoudskosten zijn bij een goedlopende trein al twee keer zo hoog, in de levensduur, als de aanschafkosten. Ik vind dat je die kennis en ervaring moet inbrengen in je project.

Mevrouw **Vos**: Van de onderhoudsmensen?

De heer **Van As**: Niet alleen van onderhoud, maar ook van de mensen die de treinen rijden.

Mevrouw **Vos**: De machinisten.

De heer **Van As**: Breng dat dus in je projectleiding in. Ik heb voorgesteld om een projectleider mensen in zijn team te geven en de mogelijkheid om hun kennis te gebruiken om het project vlot te trekken.

Mevrouw **Vos**: Uw advies was dus eigenlijk: ga de Italianen helpen.

De heer **Van As**: Dat was nummer drie. Mijn derde advies was om hen te helpen.

Mevrouw **Vos**: En dat advies is in de tweede vergadering, naar aanleiding van uw signalen, van tafel geveegd?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Hebt u nog gevraagd waarom?

De heer **Van As**: Ik heb het niet gevraagd, maar ik heb er achteraf wel een gevoel bij hoe dat komt.

Mevrouw **Vos**: Wat was achteraf uw gevoel daarbij?

De heer **Van As**: Nogmaals, dit is ook op basis van wat u de afgelopen weken boven water hebt gehaald. Ik denk dat de NS-directie eigenlijk tot haar nek in de ellende zat. Niet alleen de NS-directie, maar het hele project, in samenwerking met AnsaldoBreda. Ik denk ook aan de relatie met de Belgen en de relatie met de Staat. Volgens mij konden ze op dat moment niet overzien wat zo'n ingreep zou betekenen. Daarom hebben ze maar de keuze gemaakt om zo door te gaan. Er werd verondersteld dat het toch opgelost zou worden. Dat waren ook de signalen die vanuit NSFSC, vanuit de projectleiding, kwamen. Ik denk dat ze een afweging gemaakt hebben. Nogmaals, ik zeg dit op basis van hetgeen ik hier de afgelopen dagen gezien heb. Ik denk dat ze hebben gedacht: wat zal er gebeuren als we nu ingrijpen? Wat gebeurt er als we de lijn blijven volgen op basis van de signalen van weer andere mensen die zeggen: het wordt lastig, maar uiteindelijk komt het voor elkaar?

Mevrouw **Vos**: Ze hebben gekozen voor de lijn van NSFSC, de projectleiding, die zei dat het allemaal goed zou komen. U denkt achteraf dat ze, omdat ze tot hun nek in de problemen zaten, uw signalen er niet bij konden hebben.

De heer **Van As**: Dat zou zomaar de reden kunnen zijn. Eigenlijk begrijp ik dat ook wel.

Mevrouw **Vos**: U begrijpt het wel?

De heer **Van As**: Als iemand een serieus en goed onderbouwd signaal afgeeft, worden de problemen daar niet kleiner van.

Mevrouw **Vos**: Nee, maar een aantal problemen had misschien voorkomen kunnen worden. Dat was op dat moment uw analyse. Dat hebben we vanochtend ook de heer Liefing horen zeggen. Als de mensen van NedTrain eerder betrokken waren geweest bij de bouw en het toezicht op de bouw van de treinen, waren sommige problemen misschien niet opgetreden.

De heer **Van As**: In de aanbestedingsfase is de keuze gemaakt om het turnkey bij de leverancier neer te leggen. Daar is de fout gemaakt, vind ik.

Mevrouw **Vos**: We komen straks nog op de turnkeyvraag. Ik kom nog even op hetgeen u meldde: waren uw signalen nieuw voor hen ten opzichte van hetgeen ze eerder wisten over de bouw?

De heer **Van As**: Ik denk dat ik het waarschijnlijker wat stelliger en duidelijker heb gebracht dan heel veel andere mensen, ook wat betreft de omvang. Ik heb er ook een conclusie aan verbonden. Ik heb heel extreem gezegd: daar komen geen treinen uit.

Mevrouw **Vos**: Vorige week zei de heer De Leeuw dat hij uw beeld van de fabriek niet herkende. Ook de heer Jonkers had er vertrouwen in dat het goed zou komen. U hebt op basis van twee bezoeken een heel andere indruk gekregen. Hoe verklaart u het verschil van inzicht tussen u en de mensen die daar vaker rondliepen?

De heer **Van As**: Dat kan ik niet verklaren. Ik kan u vertellen wat ik geconstateerd heb en hoe ik ertegen aankeek. Ik kan dit moeilijk vergelijken met hoe iemand anders kijkt.

Mevrouw **Vos**: Ook uw eigen medewerker, de heer Liefthing, deelde uw analyse niet. Kunt u dat verklaren?

De heer **Van As**: Dat kan ik me niet voorstellen. Hij zal het niet zo extreem hebben gezegd als ik, maar ik ben ervan overtuigd dat de heer Liefthing zich zorgen maakte. Ik heb het vanmorgen niet helemaal gevolgd, maar dat hij mijn mening niet deelt, is volgens mij wel heel zwart-wit gesteld.

Mevrouw **Vos**: «Helemaal niet.» Dat zei hij vanochtend.

De heer **Van As**: Hij herkende het niet?

Mevrouw **Vos**: Nee. U hebt dus, als ik het goed begrijp, gewaarschuwd. U vermoedt dat ze uw adviezen niet hebben overgenomen, omdat men al tot zijn nek in de problemen zat.

De heer **Van As**: Dat heb ik gezegd op basis van hetgeen ik de afgelopen dagen in fragmenten gezien heb.

Mevrouw **Vos**: Hebt u daarna nog gevraagd of het niet inmiddels tijd was om wat met uw adviezen te doen?

De heer **Van As**: Na de vergadering – volgens mij was het op een vrijdagmiddag – werd er natuurlijk in allerlei overleggen en bila's verder gepraat over wat er moest gebeuren. Iedereen maakte zich natuurlijk geweldig zorgen. Dat gold ook voor de NS-directie. Uiteraard werd erover doorgepraat.

Mevrouw **Vos**: Maar er gebeurde vervolgens niks. Had u niet de neiging om continu aan de bel te trekken? U zag namelijk wel dat iedereen dezelfde problemen had, zeker vanaf 2009, met de vertraging en dergelijke.

De heer **Van As**: Ik heb een inschatting gemaakt van wat mijn rol was. Ik had formeel geen rol in het hele project. Ik vond dat ik wel een verantwoordelijkheid had als groepsraadlid. Daarom heb ik het daar duidelijk en stellig gemeld en heb ik een paar, volgens mij, heel duidelijke adviezen gegeven. Ik heb het besluit van de NS-directie aanvaard en dat is het dan vervolgens ook.

Mevrouw **Vos**: Maar uw advies werd, zoals u zelf al zei, van tafel geveegd.

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei dat u bij de tweede quickscan de heer Fanucci zelf aansprak over het feit dat er geen progressie was. Waarom deed de projectleider, de heer De Leeuw, of directeur Meerstadt dat niet?

De heer **Van As**: Dat moet u hun echt zelf vragen. Ik ben in de fabriek geweest. Als eerste probeerde ik zo snel mogelijk onder de georganiseerde rondleidingen uit te komen en mijn vragen beantwoord te krijgen. Ik heb die vraag dus gewoon gesteld.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt die vraag direct gesteld. Hebt u de heer De Leeuw ook voorgesteld om eens af te stappen op de directeur van AnsaldoBreda?

De heer **Van As**: In 2009?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, bij de tweede quickscan, toen u dacht dat er geen progressie in zat.

De heer **Van As**: Toen was de heer De Leeuw geen projectleider.

Mevrouw **Bergkamp**: Die was er toen even tussenuit. Dat was net in die periode. Wie was toen het aanspreekpunt?

De heer **Van As**: Ik heb net al verteld dat het gemeld is in de groepsraad. Onmiddellijk daarna is er een bespreking gehouden met de directeur van NSFSC, de baas van de projectleider, de heer Van Dijk. Daarin is het besproken.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net in het verhoor met mevrouw Vos dat de NS in de ellende zat, maar dat de projectleider van NSFSC geruststellende woorden sprak. Waarom zou een projectleider dat doen? Waren de feiten niet hard? Was het niet duidelijk?

De heer **Van As**: Ik ga ervan uit dat een projectleider dat doet, omdat hij er echt van overtuigd is dat het goed komt, dat hij de problemen kan overzien en dat hij die kan oplossen. Dat kan de enige reden zijn. Ik ken de heer De Leeuw niet zo heel goed, maar ik denk dat hij dat zo gedaan heeft.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn dus twee verschillende beelden.

De heer **Van As**: Ik denk dat er in zijn algemeenheid twee belangrijke verschillen zijn. Dan heb ik het niet over de heer De Leeuw, de heer Liefing of wie dan ook. NS heeft een hele hoop technische mensen, ingenieurs. Voor heel veel ingenieurs is een probleem een uitdaging. Een probleem is ook leuk om aan te werken. Nogmaals, ik heb het niet specifiek over een van de mensen die ik net genoemd heb. Een kwaliteitsman maakt onmiddellijk een afweging, bekijkt of het goed komt of niet en of hij moet ingrijpen. Die doet dan dat laatste. Dat is een belangrijk verschil in de benadering.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Ik geef het woord weer aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat de zorgen over AnsaldoBreda breed binnen de NS gedeeld werden. Hoe weet u dat?

De heer **Van As**: Door informele gesprekken. Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik tijdens uw onderzoek ook weer een aantal dingen heb gehoord, bijvoorbeeld over de zorg van de NS-directie, die ik niet kende. Dat zeg ik in alle eerlijkheid. Het gekke is eigenlijk dat dit project werd gerund vanuit Ierland, vanuit Dublin. Figuurlijk voelde het vanuit onze rol ook als een afstand. Dat de heer Meerstadt en de heer Niggebrugge en daarvoor de heer Veenman, de verantwoordelijke directeuren, zorgen hadden, proefde je natuurlijk.

Mevrouw **Vos**: Maar degenen die zich echt zorgen zouden moeten maken, zaten ver weg in Ierland.

De heer **Van As**: Die maakten zich ook zorgen. Het is niet zo dat zij zich geen zorgen maakten.

Mevrouw **Vos**: We hadden het er net al over dat NedTrain niet betrokken was bij het toezicht op het bouwproces. Is het gebruikelijk om NedTrain niet te laten toezien op het bouwproces, om NedTrain er niet bij te betrekken?

De heer **Van As**: Ik moet even terug naar de start van het project. Toen is de keuze gemaakt voor een turnkeyproject, dus om het aan de markt over te laten. Dat was op dat moment behoorlijk nieuw. Ik ben er niet bij geweest, want ik had toen een andere rol. De veronderstelling dat de markt dat kan, was een heel andere benadering. Die veronderstelling is gewoon niet juist. Ik vind het onverstandig.

Mevrouw **Vos**: Is die nooit juist of in dit geval niet juist?

De heer **Van As**: Ik vind dat die in principe nooit juist is, totdat je kunt vaststellen dat je partner, in dit geval de leverancier, kan aantonen dat hij volwassen genoeg is om het project integraal te kunnen doen. Daar moet je wel mee beginnen. Je moet ergens een soort maturity check doen. Je moet de volwassenheid van zo'n organisatie meten, voordat je besluit om het turnkey aan de leverancier over te laten. Als je een verschil ziet tussen hetgeen je wenst en hetgeen je aantreft, moet je hulp aanbieden of moet je hulp organiseren. Dat had NedTrain kunnen zijn, maar ik heb net al gezegd dat het ook vanuit het rijdend personeel had gekund. Ik geef een voorbeeld. Ik heb bij DAF Trucks mijn opleiding gehad. Hebt u ooit in de cabine van een vrachtwagen gezeten? Die is ontworpen door chauffeurs. Zo'n cabine is dus helemaal ingericht op de manier waarop een chauffeur ermee omgaat. Het onderhoud is zo geïntegreerd in een vrachtwagen dat het onderhoud heel snel kan plaatsvinden. Dat ding moet namelijk rijden. Mijn observatie achteraf is dat AnsaldoBreda dat niet in huis had. Als je het dan wel aan die partij overlaat, kun je in de loop van het traject problemen verwachten.

Mevrouw **Vos**: Dat type kennis van degenen die ermee moeten werken krijg je er ook niet meer in georganiseerd?

De heer **Van As**: Ik heb geprobeerd om in 2009 een interventie te doen om dat er alsnog in te brengen.

Mevrouw **Vos**: Die interventie, dat advies, is van tafel geveegd. Dat was dus niet verstandig. Was het toen sowieso gebruikelijk om treinen te kopen met turnkeyprojecten?

De heer **Van As**: Ik ben vanaf 2002 betrokken bij NS. Tot die tijd vond het niet zo plaats. Dat heb ik dus niet zelf meegemaakt, maar volgens mij kloppen die verhalen wel. Dit was echt nieuw.

Mevrouw **Vos**: Maakt het nog verschil of je een heel grote serie hebt, met bijvoorbeeld 200 treinen, of een kleine serie van 19 treinen, zoals in dit geval? Maakt dat nog verschil voor het wel of niet werken met turnkey?

De heer **Van As**: Dat maakt eigenlijk niet uit. Je kunt werken met turnkey als de leverancier bij de start van het project voldoende volwassenheid toont en laat zien dat hij het helemaal zelfstandig kan. Dat is bepalend. Het maakt niet uit of het om 1, 2, 20 of 200.000 producten gaat. Het gaat erom of de leverancier volwassen genoeg is om het te kunnen.

Mevrouw **Vos**: In uw boek schrijft u dat het veel effectiever zou zijn geweest als degene die met de trein gaat rijden, ook betrokken is bij het bouwproces. U gaf net het voorbeeld van een vrachtwagencabine. Welke mogelijkheden waren er nog wel voor NedTrain om AnsaldoBreda ondersteuning te bieden bij de bouw? Waren die er nog?

De heer **Van As**: Ik heb vanmorgen niet het hele interview met de heer Liefing gezien, maar ik denk dat hij alles uit de kast gehaald heeft om te doen wat hij kon doen om AnsaldoBreda te helpen.

Mevrouw **Vos**: «Alles uit de kast gehaald», maar weet u ook hoeveel hij daadwerkelijk voor elkaar heeft gekregen?

De heer **Van As**: Nee. Waarschijnlijk heel veel, maar niet met het resultaat dat we uiteindelijk een goede trein kregen.

Mevrouw **Vos**: U had het dus wenselijk gevonden als NedTrain wel had kunnen ondersteunen. Weet u nog of er met NFSFC, de contractbeheerder, is besproken of het mocht, of het kon volgens het contract?

De heer **Van As**: Ik weet niet of het volgens het contract kon. Dat heb ik niet kunnen beoordelen. In ieder geval is in de directievergadering besloten om het niet te doen.

Mevrouw **Vos**: Wat waren de concrete mogelijkheden om ondersteuning te bieden?

De heer **Van As**: Die waren er niet meer. Als je besluit om ...

Mevrouw **Vos**: Helemaal niks?

De heer **Van As**: ... de bestaande relatie te behouden en het te managen volgens het afgesloten contract, met een partij op afstand, dan ben je eigenlijk niet meer in staat om op wat voor manier dan ook een interventie te doen.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat de heer Liefing waarschijnlijk uit alle macht heeft geprobeerd om het wel te doen. Kon hij nu wel of niet een beetje ondersteuning bieden?

De heer **Van As**: Op een informele manier wel, natuurlijk. Ik heb het hem niet gevraagd, maar ik kan me zo voorstellen dat je, als je daar regelmatig komt, probeert te doen wat je kunt doen, naast wat je contractueel moet doen. Zo ken ik hem ook wel.

Mevrouw **Vos**: Hij zal geprobeerd hebben om langs het contract informeel ondersteuning te bieden? Dat heeft hij volgens u wel gedaan.

De heer **Van As**: Daar mogen we echt wel van uitgaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Was het anders gelopen of waren een aantal dingen beter gegaan als NedTrain meer bij het proces betrokken zou zijn geweest?

De heer **Van As**: U focust de hele tijd op NedTrain, maar het gaat niet alleen om NedTrain. Het gaat ook om machinisten, conducteurs en het reizigersbedrijf. Het gaat ook om het spoor. Er zijn drie dingen die naast de bouw van een trein van belang zijn om een goed product te krijgen. Die hebben allemaal invloed op de bedrijfszekerheid.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus eigenlijk dat het belangrijk is om NedTrain erbij te betrekken, maar dat ook andere partijen, zoals de machinisten, erbij betrokken moeten worden. Het gaat om meerdere partijen.

De heer **Van As**: Ja. NedTrain had erbij betrokken moeten worden vanuit het oogpunt dat het het onderhoud moest gaan doen. U moet zich het volgende voorstellen. Een trein kost 20 miljoen euro. Dan heb ik het over het hele apparaat, acht bakken groot. De onderhoudskosten gedurende de levensduur zijn bij een perfecte trein al twee keer zo hoog. Bij deze trein hebben we ze geschat op 80 miljoen. Dat betekent dat je vier keer zo veel geld kwijt bent in de levensduur als voor de aanschaf zelf. Als je bij de aanschaf rekening houdt met onderhoud, kun je dat terugverdienen. Dat is hartstikke belangrijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is dus ook financieel gezien heel belangrijk om er goed rekening mee te houden.

De heer **Van As**: Ja. U kunt zich voorstellen dat het scheelt in onderhoud als je één clipje moet losdraaien in plaats van twintig schroeven. Machinisten en conducteurs moeten er ook iets van zeggen. 30% tot 50% van de problemen op het spoor heeft te maken met de bediening van de trein. Daarom is het heel belangrijk dat je dit in het kwaliteitsproces meeneemt in het ontwerp en in de bouw.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf dat net al aan.

Mevrouw **Vos**: Stel dat het wel had gemogen, wat had NedTrain dan precies kunnen doen bij AnsaldoBreda om het proces beter te maken?

De heer **Van As**: Daar zou je een hypothese over kunnen opzetten.

Mevrouw **Vos**: Ik ben gewoon benieuwd naar wat u had kunnen doen.

De heer **Van As**: Dat is dus een hypothese.

Mevrouw **Vos**: Ja, dit is een als-danvraag, maar het is een vraag.

De heer **Van As**: We hebben in 2013 een onderzoek gedaan. Toen hebben we gezegd dat we door middel van een retrofit met alle partijen, met de Belgen, AnsaldoBreda, het spoor en NedTrain, het probleem zouden kunnen oplossen.

Mevrouw **Vos**: Dat onderwerp komt straks nog. Stel dat u er vanaf 2006 of 2007 wel met een paar mensen had kunnen zijn, wat had u dan kunnen doen bij AnsaldoBreda?

De heer **Van As**: Ik probeerde het net al uit te leggen, maar misschien is het niet helemaal duidelijk. Als we dezelfde interventie hadden kunnen doen die we in 2013 hebben gedaan, dan kunt u het uittekenen aan de hand van de doorlooptijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Nadat de Fyra in 2013 uit de dienst is genomen, wordt u ingehuurd om een onderzoek te doen, een zogenaamde stofkamanalyse.

De heer **Van As**: Nee, dat is niet correct.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe heette de methode dan?

De heer **Van As**: Het was geen methode. Er is gevraagd om een expert opinion op de trein, op het spoor en op de organisatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Kreeg uw aanpak niet de titel «stofkamanalyse»? Is dat wat anders?

De heer **Van As**: Nee, de stofkamactie is een actie geweest waarbij er in één week in eerste instantie één trein helemaal is uitgeplozen. Maar dat was een van de vele activiteiten die we gedaan hebben om het hele beeld compleet te krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Dat staat los van uw onderzoek?

De heer **Van As**: Het was onderdeel van het onderzoek.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was wel onderdeel van het onderzoek.

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de stofkamanalyse was onderdeel van uw brede onderzoek?

De heer **Van As**: Ja. Een heel klein onderdeel, zeg maar een stofkammetje.

Mevrouw **Bergkamp**: De hoofdvraag van uw onderzoek was: kan het V250-materiaal, de railinfra, de operatie, de organisatie en de samenwerking met externe partijen aan de gestelde kwaliteitseisen voldoen? En zo ja, wat is in grote lijnen het hiervoor benodigde herstelplan? Dat was de opdracht die u kreeg. Begrijp ik het goed dat u niet alleen ging toetsen of de trein voldeed aan de koopovereenkomst, maar dat u breder ging kijken?

De heer **Van As**: Sterker nog, ik heb helemaal niet naar de koopovereenkomst gekeken.

Mevrouw **Bergkamp**: Helemaal niet?

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Is dat niet een belangrijk ankerpunt om wel naar te kijken? Hebben we gekregen waar we om gevraagd hebben?

De heer **Van As**: Misschien uiteindelijk wel, maar in eerste instantie was dat helemaal niet interessant. Er hebben uiteraard mensen gekeken naar de koopovereenkomst. Ze hebben met name bekeken welke prestaties geleverd moesten worden en welke kosten erin zaten. Er is echter niet zozeer bekeken of we hebben gekregen wat we hadden gekocht.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u heel kort aangeven waar u naar gekeken hebt? Naar welke onderdelen, onderwerpen, hebt u gekeken?

De heer **Van As**: We hebben uiteraard naar de treinen gekeken. In eerste instantie hebben we een onderzoek gedaan dat gericht was op veiligheid. Dat is de kern van het verhaal. We hebben in eerste instantie bekeken of het toetsingskader in orde was. Zijn de normen en de regelgeving die je nodig hebt om een trein te kunnen bouwen, toereikend of niet? Heb je daar voldoende houvast aan om een veilige trein te krijgen? Dat is het eerste wat we gedaan hebben. Het tweede wat we hebben gedaan, is bekijken of het design veilig was. Kunnen we vaststellen dat er geen onveilige situaties uit komen? Ten derde hebben we bekeken hoe de bouw plaatsvond. Ten vierde hebben we bekeken wat eruit zou komen als we de treinen zouden gaan gebruiken. Dat zijn de vier onderdelen: het toetsingskader, het design, de bouw en het gebruik.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar zat de koopovereenkomst dus niet bij?

De heer **Van As**: Nee. Er hebben ongetwijfeld mensen naar gekeken, maar meer om daar informatie uit te halen over de prestatie die geleverd moest worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Een onderdeel van uw analyse was het kijken naar onderhoud. Speelde dat daarin ook een rol?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Was de samenwerking met AnsaldoBreda ook een onderdeel?

De heer **Van As**: Als je de opdracht terugleest, zie je dat het begint met de organisaties. Zijn alle organisaties in staat om vanuit één gemeenschappelijk belang een product op te leveren dat voldoet aan hetgeen we nodig hebben? Het allerbelangrijkste was om alle partijen aan tafel te krijgen en hen ervan te doordringen en hen zover te krijgen dat ze vanuit één belang zouden gaan werken en handelen. Daar zijn we ook onmiddellijk mee begonnen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was dus een vrij breed onderzoek. Onderdeel van uw onderzoek waren de resultaten van de stofkamanalyse. Maar dat was maar een klein onderdeel.

De heer **Van As**: De stofkamactie is uitgevoerd door een team van mijn medewerkers.

Mevrouw **Bergkamp**: Onder uw supervisie?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt de stofkamanalyse dus uitgevoerd, maar die vormde een klein onderdeel van een veel breder onderzoek. Had u voldoende tijd om te onderzoeken?

De heer **Van As**: Ja. Ik heb de opdracht aanvaard onder één voorwaarde, namelijk dat ik niet aan een termijn gebonden werd. Ik heb dus gezegd dat ik het best wilde doen, maar onder twee voorwaarden: kwaliteit voor tijd, en product voor contract. Dat betekent dus dat ik me niet heb laten binden aan oplevermijlpalen. Ik heb tegen de NS-directie gezegd dat ik, als zij een besluit moest nemen, ervoor zou zorgen dat ik alle relevante informatie zo zou presenteren dat zij dat ook kon doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Was er geen deadline?

De heer **Van As**: Nee. Ik wil één nuance maken. We zijn eind januari begonnen. In de derde of tweede week van mei gaf de heer Meerstadt aan dat hij eind mei een besluit moest, wilde of zou – ik weet niet wat de goede woorden waren – nemen. Hij vroeg of ik dan genoeg informatie zou hebben zodat hij dat onderbouwd kon doen. Daarop heb ik gezegd: ja, ik denk dat ik genoeg informatie heb zodat u goed onderbouwd een besluit kunt nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: U had wel de vrijheid. Als eind mei niet gelukt zou zijn, zou oktober of november ook prima zijn geweest.

De heer **Van As**: Ja. Dat was de afspraak die we in het contract gemaakt hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: U had alle vrijheid. U had ook niet de ervaring dat er sprake was van tijdsdruk. U had er in ieder geval geen last van. De heer Meerstadt had echter wel de behoefte om eind mei informatie te hebben op basis waarvan hij een besluit kon nemen.

De heer **Van As**: Dat gaf hij een week of twee, drie van tevoren aan. Hij vroeg of ik dan al voldoende informatie kon aanleveren. Ik heb toen gezegd: we zijn nog niet klaar; we willen nog een aantal dingen uitzoeken, maar ik denk dat het voldoende is om een besluit te kunnen nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Tien jaar lang hebben heel veel verschillende mensen naar de trein gekeken. De trein is gecertificeerd en toegelaten. Er zijn verschillende testen geweest. Iedereen heeft er vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid naar gekeken. Vervolgens komt er uw brede onderzoek. Er was echter al heel veel bekend over de problemen. Wat voegde uw onderzoek toe aan alles wat eigenlijk al bekend was?

De heer **Van As**: Ik denk dat we één heel belangrijk punt hebben toegevoegd. Stel dat deze tafel, de tafel waar ik aan zit, het hele speelveld op het gebied van bedrijfszekerheid en veiligheid weergeeft, dan keek iedereen naar een stukje van de tafel. Het bijzondere is ook dat iedereen zich precies aan het stukje gehouden heeft. In een goed kwaliteitssysteem

kijk je ook eens even over de schutting en overleg je met anderen over hetgeen iedereen gevonden heeft. Hiermee vul je de grijze ruimtes met elkaar op. Dat hebben wij gedaan. Dan krijg je het hele speelveld goed in kaart en zie je veel meer dan alleen maar hetgeen er in de afzonderlijke hokjes plaatsvindt.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt integraal naar het totaal gekeken. Dat was een toevoeging aan de eerdere lijsten met openstaande punten en problemen. Dat voegde uw onderzoek toe.

De heer **Van As**: Dat is toch wel een heel belangrijke visie op kwaliteit. Je pakt niet alleen maar je eigen stuk beet, maar je bent ook bereid om met anderen die ook dit soort dingen doen over je gebied heen te kijken, om zo van elkaar te leren. Wat kunnen we nog meer bekijken? Dat is een kwaliteitssysteem.

Mevrouw **Bergkamp**: Normaal is dat een rol voor de projectleider. Volgens u werd er in ieder geval voor het eerst integraal naar het totale verhaal gekeken.

De heer **Van As**: Ik weet niet of het voor het eerst was. Voor mij is dat kwaliteit. Daar zijn we gewoon mee begonnen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was uw toevoeging. Op 27 maart 2013 gaat de taskforce de fabriek in Pistoia in. Er wordt ook gesproken met kwaliteitsmedewerkers. Die geven aan dat hun signalen over de Fyra niet zijn opgepakt door de leiding. Bent u bekend met het feit dat die taskforce daar geweest is?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Er zijn ook foto's getoond van de Fyra en er is een reactie gevraagd van de kwaliteitsmensen. Maar wat zegt het eigenlijk dat de mensen die bezig waren met de kwaliteit, zeggen dat hun opmerkingen over de Fyra niet zijn gehoord door hun leidinggevende? Wat zegt dat over het kwaliteitsmanagementsysteem?

De heer **Van As**: Dat vooral. Laten we de stofkamactie pakken. Dat was de eerste trein die we bekeken. Het week zo ver af van wat je normaal gesproken mag verwachten. Er kunnen maar twee dingen verkeerd zijn gegaan. De normen en de regels die toegepast zijn, kloppen niet of ze zijn niet nageleefd. Misschien was het wel allebei.

Mevrouw **Bergkamp**: Was de heer Meerstadt ook aanwezig?

De heer **Van As**: Dat weet ik niet. Ik weet dat van ons team de heer Rentier aanwezig was. We hadden de zaken verdeeld, maar de heer Rentier was met zijn team met name bezig met het aan elkaar binden van de operationele mensen en het onderzoeken van de feitelijke dingen. Hij was er zeker bij. Ik vermoed dat mevrouw Van Vroonhoven er ook bij was, maar dat weet u waarschijnlijk beter dan ik. Misschien hebt u het wel op papier staan. Van ons team was het volgens mij de heer Rentier.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. U zegt dat dit dus wel degelijk zegt dat het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk onvoldoende werd toegepast.

De heer **Van As**: Dit was een kwaliteitsmanagementsysteem uit de zeventiger jaren van de vorige eeuw. Maar kwaliteit gaat over gedrag van mensen. Het gaat niet over het afvinken of iemand bij wijze van spreken wel of geen zwemdiploma heeft.

Mevrouw **Bergkamp**: Op zich is dat natuurlijk wel triest. Tijdens het verhoor met mevrouw Vos hebt u aangegeven dat een aantal quickscans is uitgevoerd. Op dat moment hebt u een aantal problemen gesignaleerd met het kwaliteitsmanagementsysteem. Vervolgens komt er aan het einde van de rit, op 27 maart 2013, een taskforce en die ervaart hetzelfde. Hoe hebt u dat intern besproken? Hebt u gezegd: dat had ik toen al gezien?

De heer **Van As**: Je hebt er niks aan om daarop terug te kijken.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar was er wel sprake van verbazing?

De heer **Van As**: Bij mij niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij u niet. De heer Van Herwaarden, de inspecteur van de ILT, de inspectie die de Fyra toeliet, zei in het verhoor over het kwaliteitsmanagementsysteem en het certificaat dat daarvoor is afgegeven dat dit mogelijk onterecht is afgegeven. Deelt u die mening?

De heer **Van As**: Daar heb ik geen mening over. Ik ben absoluut geen specialist op het gebied van toelating.

Mevrouw **Bergkamp**: Als ik u voorhoud dat een kwaliteitsmanagementsysteem een certificaat krijgt op het moment dat het in de praktijk ook is toegepast en is gewaarborgd, vindt u het dan vreemd dat een certificaat is toegekend? U bent vrij kritisch over het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk.

De heer **Van As**: Ik heb het meeste geleerd van uw verhoor daarover. Dat zei volgens mij alles. Volgens mij hebt u daar een heel duidelijke mening over. Ik ben er niet in thuis.

Mevrouw **Bergkamp**: We verhoren u nu, niet mevrouw Van Toorenburg. Wat was volgens u de kern?

De heer **Van As**: De kern is eigenlijk wat ik net verteld heb. De toelating pakt een klein stukje van deze tafel beet. Volgens mij is de toelating – zo beoordeel ik het – een van de processen waarbij je een stuk van het risico weet te elimineren. Je kunt nooit zeggen dat er een volledig veilig product uit komt. Dat ondersteun ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Het lijkt er wel op dat u er een heel duidelijke mening over hebt.

De heer **Van As**: En die is?

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net dat u het meest geleerd hebt van ons verhoor van de inspectie.

De heer **Van As**: Ik ben geen specialist op het gebied van toelating. Laat ik heel duidelijk zijn. Mijn veronderstelling is dat een toelating, los van de vraag om welk product het gaat, een strakkere rol in het proces heeft dan nu het geval was. Dat verbaasde me, maar misschien is het wel zo

afgesproken. Dat weet ik niet. Dat zeg ik op basis van het verhoor dat ik gehoord heb.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik krijg nog niet helemaal concreet, ik snap nog niet helemaal wat u triggerde in het verhoor dat de commissie had met de ILT.

De heer **Van As**: De verbazing die ik tijdens het verhoor zag bij mevrouw Van Toorenburg, ontstond ook bij mij.

Mevrouw **Bergkamp**: Waar verbaasde u zich over?

De heer **Van As**: De verbazing zat hem vooral erin dat ik verwacht had dat de toelating een veel strakkere rol had in het hele proces, een groter stuk van de tafel beetpakte dan nu gebeurd is. Dat zegt echter niets over de vraag of het wel of niet goed gebeurd is. Nogmaals, ik ben geen specialist.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Ik geef het woord weer aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Volgens mij hadden we het net over het kwaliteitsmanagementsysteem, maar u had in 2006 al gezien dat er niets deugde aan het kwaliteitssysteem. Daar had u dus wel degelijk een mening over. Volgens mij ging het daarover. De heer Van Herwaarden zei dat het kwaliteitsmanagementsysteem wellicht onterecht was toegelaten, maar wij kregen de indruk, op basis van wat u net zei, dat u dat ook onderschrijft, op basis van de twee keren dat u de fabriek hebt gezien.

De heer **Van As**: Ik heb in 2006 niet geconstateerd dat het systeem niet werkte. Ik wil even terug naar wat voor mij een kwaliteitsmanagementsysteem is. Voor 20% is dat het toetsen of de procedures zijn gevolgd. Voor 80% heeft het te maken met de vraag of je een organisatie ziet die zich continu aan het verbeteren is, die leert. Is er in deze organisatie informatie over de vraag wat er gisteren is gepresteerd, zodat morgen weer dingen verbeterd kunnen worden? Dat is voor mij kwaliteit, maar dat heb ik niet gezien.

Mevrouw **Vos**: Dat is meer uitvoering. Het gaat dan niet over het afvinken of bepaalde ...

De heer **Van As**: Dat hoort er ook bij, maar dat is maar 20% van het verhaal.

Mevrouw **Vos**: Mevrouw Bergkamp vroeg u net naar het onderzoek dat u vanaf januari 2013 ging uitvoeren. Ze vroeg wat er precies nieuw aan was. Volgens u was het nieuwe dat u naar alle onderdelen, alle processen, keek en dat u zag dat iedereen in zijn hokje zat, met wat grijs gebied ertussen. Heeft het bijgedragen aan de problemen dat iedereen in zijn hokje, of zo u wilt in zijn wagonnetje, bleef zitten en niet de link legde naar de anderen?

De heer **Van As**: Mijn observatie op basis van het onderzoek in 2013 is dat dit inderdaad een van de punten is geweest. In een kwaliteitssysteem kijk je ook over de schutting en ga je in overleg met andere partijen. Dat is echter niet gebeurd.

Mevrouw **Vos**: Er is in al die hokjes niet over de eigen schutting gekeken?

De heer **Van As**: In ieder geval verre van voldoende.

Mevrouw **Vos**: Dat is de belangrijkste meerwaarde van uw onderzoek?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Ik geef het woord weer aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: In uw onderzoek hebt u ook gekeken naar het ontwerp. Is dat nog een onderdeel geweest?

De heer **Van As**: We hebben zeker gekeken naar het ontwerp, in eerste instantie vooral vanuit veiligheidsoogpunt.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe beoordeelde u het ontwerp?

De heer **Van As**: We hebben uiteindelijk vastgesteld dat het ontwerp intrinsiek veilig was. We hebben geen aanwijzingen gevonden dat er heel grote risico's waren en dat het onveilig was.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u uitleggen wat het verschil is tussen intrinsiek veilig en extrinsiek veilig?

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat het ontwerp intrinsiek veilig is.

De heer **Van As**: Ja, dat is een heel rare kreet. Ik heb het heel vaak in verhoren gehoord.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er bestaat dus geen extrinsieke veiligheid?

De heer **Van As**: Ik heb daar nog nooit over nagedacht. Ik vind het een goede vraag.

Mevrouw **Bergkamp**: U blijft maar complimentjes uitdelen. Waar was de mening dat het ontwerp goed was, op gebaseerd?

De heer **Van As**: Er wordt vooral bekeken of alle mogelijke veiligheids-punten zijn meegenomen in het ontwerp. Zijn alle veiligheidsregels toegepast? Heeft men ook bekeken wat er mis zou kunnen gaan in het ontwerp en wat daarvan de gevolgen zouden kunnen zijn? De mensen die dit helemaal hebben uitgezocht, hebben vastgesteld dat er vanuit alle mogelijke posities is gekeken naar het ontwerp op het gebied van veiligheid. Het zat goed in elkaar.

Mevrouw **Bergkamp**: Het ontwerp was dus veilig, maar er moest wel een herontwerp komen van de zij- en onderbeplating en van de laagspanning.

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dat had niks te maken met veiligheid?

De heer **Van As**: Nee, dat had op den duur mogelijk tot problemen kunnen leiden, maar er waren in eerste instantie geen veiligheidspunten die volgens ons niet goed konden komen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het ontwerp was dus goed. Waar is het dan misgegaan?

De heer **Van As**: Het is naar mijn idee op twee punten misgegaan. Ten eerste is het fout gegaan in de vertaling van het design naar specificaties hoe je een en ander in elkaar moet zetten en hoe het materiaal gebruikt moet worden, dus in de werkvoorbereiding en de engineering. Daar is het fout gegaan. Ten tweede is het fout gegaan in de assemblage zelf.

Mevrouw **Bergkamp**: De uitvoering?

De heer **Van As**: Ja, de uitvoering. Daar is het gewoon helemaal spaak gelopen.

Mevrouw **Bergkamp**: U constateerde ook dat de levensduur minder was dan verwacht, 15 jaar in plaats van 30 jaar. Waar baseerde u dat op?

De heer **Van As**: Dat is een klein beetje nattevingerwerk, hoe gek dat ook klinkt. Het is gebaseerd op de veronderstelling dat je kwaliteit uiteindelijk niet meer in een trein kunt sleutelen. Je hebt toch te maken met een product dat van sleutelen niet meer beter wordt. Mijn inschatting was dat de trein die 30 jaar nooit zou halen. Ik heb het aangegeven in de berekeningen voor Meerstadt. Het werd ook ondersteund door het team: negen tot vijftien jaar.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er zat geen exacte wetenschap onder. U zegt dat het nattevingerwerk was. Het was meer gebaseerd op de ervaring die u had met treinen.

De heer **Van As**: Misschien doe ik met die natte vinger mezelf en mijn team een beetje tekort. Er wordt uiteraard goed naar gekeken, op basis van de ervaringen met andere treinen, maar het is zeker geen exacte wetenschap. Het moet zich in de loop van de tijd bewijzen.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt gekeken of de trein voldeed aan datgene wat nodig is. Is er ook naar het ontwerp gekeken?

De heer **Van As**: Van de trein?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

De heer **Van As**: Jazeker.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei dat de trein op twee punten moest worden aangepast. Daar gaf ik net voorbeelden van. Dat waren de enige twee punten?

De heer **Van As**: Uit mijn hoofd zeg ik dat we twee punten hebben gevonden. Ten eerste ging het om de laagspanningvoorziening. U kent de problemen met de batterij. Wat ik me ervan herinner, had het vooral te maken met thermische beveiliging, isolatie en dat soort zaken. Ten tweede waren er vragen over de zijbeplating. We wisten het niet zeker, maar we hadden er in ieder geval bedenkingen bij. Er waren zeker twee punten van onderzoek bij het ontwerp.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren dus bedenkingen over het eventueel herontwerpen van de zij- en onderkant en u was wat strikter over de laagspanning.

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Zo interpreteer ik het goed. U hebt ook gekeken naar de samenwerking tussen NS en AnsaldoBreda. Wat was uw conclusie? Hoe heeft die meegespeeld in uw eindoordeel?

De heer **Van As**: Hoe bedoelt u, «mijn eindoordeel»?

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment hebt u gezegd dat een retrofit 17 tot 22 maanden zou duren. In hoeverre heeft de samenwerking met AnsaldoBreda daar ook een rol in gespeeld?

De heer **Van As**: We hebben een retrofitvoorstel gemaakt dat uitkwam op, ik meen, 29 maanden. Dat bestaat voor een stuk uit een technische doorlooptijd. Mott MacDonald heeft met name naar de technische doorlooptijd gekeken en heeft volgens mij vastgesteld dat het om zeventien tot twintig maanden zou gaan. Ik weet het niet meer precies. Voordat je kunt beginnen, is het heel belangrijk dat je alle partijen achter je plan krijgt, dat er weer contracten zijn, dat er mensen, middelen en materialen zijn. Dat vraagt om een bepaalde manier van samenwerking die er daarvoor niet was. In mijn plan heb ik er dus rekening mee gehouden dat dit tijd zou kosten.

Mevrouw **Bergkamp**: Was dat de pessimistische factor in het bepalen van hoelang het zou duren om te komen tot een eindoplossing?

De heer **Van As**: Ik heb geen pessimistische of optimistische scenario's geschetst, ik heb gewoon een realistisch scenario geschetst.

Mevrouw **Bergkamp**: Realistisch. U hebt bekeken hoe de samenwerking met AnsaldoBreda was. Die was volgens u niet echt goed. Die factor heeft wel meegespeeld. Daardoor zou het langer duren om tot een oplossing te komen.

De heer **Van As**: Ja. Even heel concreet. We hebben een plan gemaakt waarin we ervan uitgingen dat we op 1 juni zouden beginnen. Op 3 juni heeft het hoofd van NS bekendgemaakt dat men zou stoppen. We zouden starten op 1 juni. Ik zei: ga er maar van uit dat je drie of vier maanden bezig bent voordat alle partijen echt achter het plan staan, voordat het contractueel geregeld is en voordat je de spullen hebt. De volgende fase is de werkvoorbereiding. Daarin zat in het verleden een probleem. Daar moet je dus ook tijd in stoppen. Vervolgens gaat de technische doorlooptijd in.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. U hebt een breed onderzoek uitgevoerd, maar er is ook een rapport, een soort second opinion, uitgekomen van Mott MacDonald. Er zijn wel wat verschillen tussen uw conclusies en het rapport van Mott MacDonald. Mott MacDonald zegt bijvoorbeeld dat het ongeveer zeventien maanden zou kosten om de trein aan te passen. In uw onderzoek constateerde u dat het veel langer zou duren.

De heer **Van As**: Dat heb ik net toegelicht.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat heeft dus te maken met de factor-AnsaldoBreda?

De heer **Van As**: In de samenvatting op pagina 3 van het rapport van Mott MacDonald staat een heel mooie zinsnede: een indicative estimate, in de range van. Het gaat dus om een indicatieve schatting, in de range van. Dat

zijn al drie afzwakkingen van een zekerstelling. In die trant moet u ernaar kijken. Dat geldt ook voor ons onderzoek. Je maakt een zo goed mogelijke inschatting van wat er zou kunnen gebeuren. Mott MacDonald heeft gekeken naar de technische doorlooptijd. In het rapport kunt u lezen dat ze er een aantal voorwaarden aan hebben verbonden. Die heb ik u net gegeven, zoals de voorbereidingstijd, het alignment van de partijen en heel belangrijk aan de achterkant, de certificering. Je moet ervoor zorgen dat van elke trein onomstotelijk is bewezen dat hij veilig is. Ik weet niet of de ILT dat nu wel of niet moest bekijken, maar dan hadden wij dat zelf wel gedaan. Er was geen trein op het spoor gegaan zonder dat we zeker wisten dat het voor elkaar was.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit even samen om u goed te begrepen. U zegt dat Mott MacDonald naar een aantal dingen niet heeft gekeken, zoals het alignment, de samenwerking met een aantal partijen en de betrokkenheid daarbij. U hebt daar wel naar gekeken. Daarnaast constateerde u dat de treinen daarna weer gecertificeerd en toegelaten zouden moeten worden.

De heer **Van As**: Daar ben ik van uitgegaan.

Mevrouw **Bergkamp**: En u hebt de samenwerking met AnsaldoBreda erin opgenomen. Dit waren de drie grootste factoren die verklaarden waarom uw onderzoek uitgaat van een langere doorlooptijd?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Mott MacDonald constateerde dat de trein grotendeels voldeed aan de specificaties uit de koopovereenkomst. Deelt u dat?

De heer **Van As**: Nogmaals, dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt er helemaal niet naar gekeken, ook niet naderhand?

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus die vergelijking kunnen we niet maken.

De heer **Van As**: Maar als ze dat zeggen, kunt u er wel op vertrouwen.

Mevrouw **Bergkamp**: Uw conclusie was dat de Fyra buitensporig veel fouten had. Mott MacDonald concludeerde ook, kijkende naar de specificaties, dat de trein heel veel afwijkingen had, maar zei dat heel veel afwijkingen zijn geaccordeerd door NSFSC. Hebt u nog bekeken in hoeverre zaken zijn geaccordeerd of niet?

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat heeft dus geen rol gespeeld in uw onderzoek.

De heer **Van As**: Nee, absoluut niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Mott MacDonald noemde ook de afwerkqualiteit onvoldoende, maar vond dit geen groot probleem. Volgens mij vond u het in uw onderzoek wel een groot probleem. Wat is de verklaring voor het verschil tussen uw onderzoek en dat van Mott MacDonald?

De heer **Van As**: Het is maar de vraag wat beide partijen onder een groot probleem verstaan.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het in ieder geval een groot probleem.

De heer **Van As**: Een montagefout hoeft op zichzelf geen probleem te zijn, maar de veelheid aan montagefouten in zijn geheel wordt wel een probleem. Dat heb ik vastgesteld. Er waren zo veel problemen. Er waren ook heel veel verschillende problemen bij de treinen. Het vraagt een hele organisatie om die te herstellen. Het is op zichzelf allemaal oplosbaar en ook niet moeilijk, maar het vraagt heel veel tijd en coördinatie. Dat zie ik als een probleem.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan naar een ander opvallend verschil tussen uw onderzoek en dat van Mott MacDonald. In uw onderzoek werd gesteld dat de Fyra te repareren was, maar niet bedrijfszeker te krijgen was.

De heer **Van As**: Zeg ik dat?

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is vanuit uw input als conclusie in een NS-stuk terechtgekomen. Of herkent u dit niet?

De heer **Van As**: Nee, dat staat er niet in.

Mevrouw **Bergkamp**: Misschien is het goed als u dit dan even toelicht. Die conclusie heeft de NS wel op basis van uw onderzoek getrokken.

De heer **Van As**: Ik weet niet of het er letterlijk staat, maar het zou me verbazen als het erin staat. Kan ik het zien?

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u er gewoon op reageren?

De heer **Van As**: We hebben geconstateerd dat er in de specificaties op basis waarvan de trein gekocht is, bepaalde bedrijfszekerheidsnormen zijn opgenomen. We hebben vastgesteld dat we die niet konden halen. Dat betekent dat we bijvoorbeeld meer uitval zouden realiseren na de retrofit dan gecontracteerd was en dat we meer onderhoudskosten zouden hebben dan gecontracteerd was. Dat verschil heb ik laten zien. Ik heb aangegeven dat er meer uitval, vertragingen en onderhoudskosten zouden zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dan hebt u toch wel naar de koopovereenkomst gekeken?

De heer **Van As**: Ik heb in het begin al gezegd dat we een aantal specificaties die we nodig hadden voor het onderzoek, eruit hebben gehaald.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was de input en daar hebt u het tegen afgezet?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens u zou de Fyra dus wel te repareren zijn geweest, maar daarvoor was een lange periode nodig, de zogenaamde retrofit. Hoeveel maanden zou dit kosten?

De heer **Van As**: Als ik goed terugtel, kom ik op 29 maanden uit.

Mevrouw **Bergkamp**: 29 maanden. Dan hebben we het over de samenwerking met AnsaldoBreda, het certificeren, het toelaten en vooral de verbinding van alle partijen in het geheel. Toen NSFSC de treinen overnam, waren er nog heel veel openstaande punten. Wij vragen ons af welke punten echt nieuw waren in uw onderzoek. U hebt zelf aangegeven dat u een meer integraal verhaal hebt, maar zijn er uit uw onderzoek ook echt nieuwe punten gekomen?

De heer **Van As**: U hebt vanochtend vragen gesteld aan de heer Liefing. Ik weet niet wat de verhouding is tussen wat er al was en wat er nog niet was. Er was van beide gewoon heel veel. Er waren heel veel oude punten en er waren heel veel nieuwe punten.

Mevrouw **Bergkamp**: Zijn conclusie was vanochtend dat het over hetzelfde type punten ging – de aard was hetzelfde – maar het kwam op veel meer plaatsen voor.

De heer **Van As**: Ik denk dat dit een goede conclusie is

Mevrouw **Bergkamp**: Waren die punten ook nog gerelateerd aan veiligheid? U zei daar in het begin wat over. Of waren het zaken die op termijn tot veiligheidsissues zouden kunnen leiden?

De heer **Van As**: Je gaat ervan uit dat je probeert om zo veel mogelijk veiligheidsrisico's uit te sluiten. Door de veelheid aan fouten, die op een gegeven moment in het onderhoud niet meer bijgehouden zouden kunnen worden, zou er onherroepelijk op een gegeven moment een veiligheidsrisico zijn opgetreden. Het had kunnen leiden tot een incident. Het gaat om de veelheid aan problemen. Dat zou een probleem zijn geworden.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer De Leeuw heeft een soort indeling gemaakt in categorieën, van bestaande punten en nieuwe punten, punten die pas ontstaan zijn tijdens het rijden. Hebt u ook zo'n categorie-indeling gemaakt?

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Heeft de heer De Leeuw zijn indeling in categorieën met u besproken?

De heer **Van As**: Niet met mij persoonlijk, maar Richard de Leeuw was onderdeel van het operationele team dat onder leiding stond van Alex Rentier. Ik ga er dus van uit dat die punten daar op tafel zijn gekomen.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben in de verschillende verhoren aandacht besteed aan het voortijdig overnemen van de treinen van AnsaldoBreda. Zijn de treinen te vroeg overgenomen? Er waren nog zo veel punten, die op veel plaatsen voorkwamen.

De heer **Van As**: In het vak dat ik uitoefen, moet ik afgaan op eigen waarnemingen. Hier ben ik niet bij geweest. Daarom vind ik het moeilijk om hierop antwoord te geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Had u zo'n trein overgenomen? U hebt het onderzoek gedaan.

De heer **Van As**: Dan moet ik de overnameprotocollen kennen. Dan moet ik weten hoe de regels zijn. Daar kan ik niets van vinden.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt in uw onderzoek wel dat het nog drie jaar zou kosten voordat die trein weer zou rijden. Dat was de totale doorlooptijd. De trein moest opnieuw gecertificeerd en toegelaten worden. Maar u kunt niet concluderen dat de treinen voortijdig zijn overgenomen?

De heer **Van As**: Nogmaals, ik kan dit niet concluderen omdat ik niet weet onder welke condities dit moet gebeuren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is een procedureel antwoord.

De heer **Van As**: Zo werkt het wel. Ik moet er bij geweest zijn om er iets van te kunnen vinden. Ik ben er niet bij geweest, dus kan ik er helaas ook geen mening over hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Op basis van uw onderzoek zei u dat het drie jaar zou duren voordat de trein weer zou kunnen rijden. De trein was gecertificeerd en toegelaten, maar zou dan opnieuw gecertificeerd en toegelaten moeten worden. Drie jaar is heel ernstig. Het doel van deze commissie is ook om leerpunten te halen uit het proces. U geeft zelf aan dat het mooi is als mensen buiten hun eigen grenzen kijken. Ik merk in dit verhoor echter dat u dat ook soms lastig vindt.

De heer **Van As**: Waar baseert u dat op?

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt net tegen mij dat u dan moet weten wat de overnameprotocollen zijn. Ik wil heel graag van u weten wat je, kijkende naar het proces, beter kunt doen om niet in de situatie te komen dat het drie jaar duurt.

De heer **Van As**: Met alle respect, u vraagt mij naar iets waar ik niet bij geweest ben. U vraagt een feitelijk antwoord van mij: ja of nee. Dat kan ik u niet geven. Ik ben er niet bij geweest. Zo simpel is het.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u bent directeur geweest van NedTrain. Als een trein zo veel openstaande punten heeft, zou u dan adviseren om die trein over te nemen? NedTrain is ook betrokken geweest bij de APTO-discussie, het voortijdig overnemen. Ik vraag u dit vanuit uw vakmanschap.

De heer **Van As**: U kunt de vraag tien keer aan mij stellen, maar ik ben er niet bij geweest. Ik baseer me bij dat soort dingen op mijn eigen waarnemingen als ik er ook feitelijk bij ben geweest. In dit geval kan ik dat niet.

Mevrouw **Bergkamp**: NedTrain is ook betrokken geweest bij het voortijdig overnemen van de treinen. Er was toen ook een behoorlijke lijst met openstaande punten. U zegt dat u er niet bij bent geweest en dat u er daarom niks over kan zeggen.

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Was het opzeggen van de koopovereenkomst het juiste besluit? Had u er, alles overziend, begrip voor dat men op basis van uw onderzoek niet door wilde gaan met de treinen?

De heer **Van As**: U bedoelt helemaal aan het einde?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

De heer **Van As**: Ik heb onderzoek gedaan vanuit mijn opdracht, vanuit mijn perspectief. Misschien kan ik het anders beantwoorden. Toen de heer Meerstadt het besluit genomen had, heeft hij mij gevraagd, in de wetenschap dat ik altijd kritisch ben geweest, of ik het een verstandig besluit vond. Ik heb toen gezegd dat ik het verstandig vond.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga mijn vraag toch nog anders formuleren. Ik hoop dat u er in ieder geval een mening over hebt. Is het niet raar dat je een trein overneemt en dat je er vervolgens nog 29 maanden aan moet sleutelen?

De heer **Van As**: Dan moet ik weer hetzelfde antwoord geven. Ik ben er niet bij geweest. Dan moet ik weten hoe het hoort plaats te vinden. Dan moet ik de procedures en de regels kennen. Als ik die ken, kan ik u een antwoord geven.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt er geen mening over of het raar is dat een trein die je overneemt, nog 29 maanden ...

De heer **Van As**: Nee, daar heb ik geen mening over.

Mevrouw **Bergkamp**: Weet u waarom de NS specifiek aan u heeft gevraagd om dit brede onderzoek te doen?

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: U vroeg niet: waarom ik? U was in 2006 en in 2009 heel kritisch.

De heer **Van As**: Ik heb die vraag niet gesteld.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u een beeld van de reden?

De heer **Van As**: Ik hoop dat ze geweldig van mij onder de indruk waren, maar ik heb het niet gevraagd.

Mevrouw **Bergkamp**: Zou de reden kunnen zijn dat u al ervaring had met AnsaldoBreda? U had er al een paar keer rondgelopen.

De heer **Van As**: U stelt dezelfde vraag. Ik weet het niet. Ik heb er niet naar gevraagd.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet niet waarom u die opdracht kreeg.

De heer **Van As**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: U zei net wel dat de heer Meerstadt aan u vroeg wat u ervan vond dat de koopovereenkomst werd opgezegd en dat hij zei dat u altijd zo kritisch was geweest. U stond dus bekend als een criticus van het project en het proces.

De heer **Van As**: Dat hebt u inmiddels ook wel ervaren.

Mevrouw **Vos**: Ja, dat hebben we ervaren. De heer Meerstadt vroeg wat u ervan vond.

De heer **Van As**: Achteraf, nadat het besluit genomen was.

Mevrouw **Vos**: Wanneer vroeg hij dat?

De heer **Van As**: Toen hij het besluit genomen had.

Mevrouw **Vos**: Dat was in juni 2013?

De heer **Van As**: Dat was eind mei.

Mevrouw **Vos**: Dat is heel interessant. Mevrouw Bergkamp vroeg net waarom ze u gevraagd hebben. Dat had echt niks te maken met het feit dat u kritisch was?

De heer **Van As**: Dat weet ik niet. Ik heb die vraag niet gesteld. Het is me ook niet verteld.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog één vraag over de treinen. U hebt verteld dat de hele retrofit 29 maanden zou duren. Dat gold voor de hele vloot? Wanneer zouden de eerste treinen volgens uw rapport weer inzetbaar zijn na zo'n retrofit?

De heer **Van As**: Dan moet ik even in mijn geheugen graven. Misschien hebt u de gegevens bij de hand. De vraag was eigenlijk wanneer een dienstregeling uitgevoerd kon worden. Daar heb je vier treinen voor nodig die continu kunnen rijden. De inschatting was dat we via de retrofit negen treinen klaar moesten hebben om er uiteindelijk vier in een continue dienst te kunnen krijgen. Voor zover ik het me kan herinneren, zou dat na een maand of vijftien geweest zijn. Volgens mij op 1 april 2015. Die datum hebben we net gehad. We hadden toen bij wijze van spreken kunnen rijden met die dingen. De eerste fase ging dus om negen treinen. Vrij snel daarna zouden die andere tien volgen.

Mevrouw **Vos**: Dus die 29 maanden waren gebaseerd op die negen die je nodig hebt voor een volledige dienstregeling?

De heer **Van As**: Nee, inclusief die tien andere.

Mevrouw **Vos**: Inclusief die tien andere, dus voor de hele vloot?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Voor die negentien treinen had je 29 maanden nodig?

De heer **Van As**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Goed, ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Die zeer belangstellend heeft geluisterd. Eén ding houdt me bezig. U was sinds 2006 kritisch. Dan lijkt het bijna alsof u een roepende in de woestijn was en dat het uiteindelijk aan het slot pas uitkomt om naar u te luisteren. Als ik dat aan u voorleg, wat is dan uw reactie?

De heer **Van As**: Dat moet u nog een keer zeggen.

De **voorzitter**: We hebben in het verhoor een aantal keren aangegeven dat we hebben gelezen dat u heel kritisch was. Dat hebben mevrouw Vos en mevrouw Bergkamp ook heel goed met u doorgenomen. Zowel in 2006 als in 2009 zegt u: uit deze fabriek komt nooit een goede trein. U spreekt zelfs geheel buiten uw rol de directeur aan. Het ziet eruit als een roepende in de woestijn die roept: dit wordt niks. Helemaal aan het einde – u zegt letterlijk: als het besluit al is genomen – vraagt Meerstadt u een analyse te maken. Hij zegt erbij dat u altijd zo kritisch was. Dan komt het hem dus misschien aan het einde uit om te luisteren?

De heer **Van As**: Ik begrijp werkelijk niet wat u bedoelt.

De **voorzitter**: Ik denk dat u heel goed begrijpt wat ik bedoel.

De heer **Van As**: Nee, echt niet. Ik wil proberen de vraag te beantwoorden, maar dan moet u hem opnieuw stellen.

De **voorzitter**: U hebt in 2006 heel kritisch gereageerd op wat u zag.

De heer **Van As**: Ja, ik ben altijd heel kritisch geweest. Dat is correct.

De **voorzitter**: U hebt in 2009 ook weer heel kritisch gekeken. Maar er wordt nooit naar u geluisterd. Er gebeurt niks.

De heer **Van As**: Precies. Er is wel heel goed naar mij geluisterd, maar er gebeurt ...

De **voorzitter**: Er gebeurt helemaal niks.

De heer **Van As**: In ieder geval onvoldoende.

De **voorzitter**: Die trein rijdt gewoon door.

De heer **Van As**: Ja.

De **voorzitter**: Aan het einde gebeurt er van alles. Men heeft het besluit genomen om kritisch naar de trein te kijken.

De heer **Van As**: Daarbij had ik vastgesteld dat het eigenlijk oplosbaar was.

De **voorzitter**: Dan zegt de heer Meerstadt letterlijk tegen u: ga jij nou eens naar die trein kijken, want jij was altijd zo kritisch.

De heer **Van As**: Nee, nee, nee.

De **voorzitter**: Dat zei u net letterlijk.

De heer **Van As**: Nee, dat is niet waar. Daarom begreep ik het niet.

De **voorzitter**: Zegt u dan maar wat u wel zei.

De heer **Van As**: Het gaat even over de timing. Ik gaf antwoord op de vraag wat ik vond van het besluit om die treinen er uiteindelijk uit te halen. Dan heb ik het over het besluit om de treinen terug te sturen naar Italië. Zo heb ik de vraag van mevrouw Vos begrepen. Dat was helemaal aan het einde van het traject, toen ons onderzoek klaar was. Toen hadden we vastgesteld dat de treinen op te knappen waren. Ik heb tegen Meerstadt gezegd dat ik het besluit wel kon begrijpen, want het zou veel meer kosten. Je zou nooit negentien of achttien treinen kunnen laten rijden. Ik kan me ook voorstellen, maar dat is vanuit het perspectief van de directie, dat het altijd een dossier zou blijven dat ellende zou opleveren. Je komt nooit van de naam Fyra af. Daarom begreep ik dat besluit wel. Dat had echter niks te maken met mijn onderzoek. Mijn onderzoek gaf juist aan dat de treinen op te knappen waren, in tegenstelling tot wat ik eerder gezegd had. Daarom begreep ik u niet helemaal.

De **voorzitter**: Oké. Helemaal aan het einde worden de signalen die u eerder had gezien, toch bevestigd.

De heer **Van As**: Ja, helaas wel. Dat is wel de conclusie. Ik heb al die tijd iets geconstateerd. Als we hadden kunnen doen wat we hadden voorgesteld, dan hadden nu ongeveer de eerste treinen gereden. Dat is twaalf of dertien jaar later. Dat kunnen we geen soepel proces noemen. Sorry dat ik u niet helemaal begreep.

De **voorzitter**: Ik was gewoon goed aan het luisteren. U hebt dat altijd gezegd. U leek wel een beetje een roepende in de woestijn. Helemaal aan het eind ging men naar u luisteren. Dat viel mij op.

De heer **Van As**: «Roepende in de woestijn» is een beetje zware term. Er waren meer mensen bezorgd. Ik heb het heel duidelijk gesteld. Ik riep dus niet vanuit de woestijn.

De **voorzitter**: U hebt geconstateerd dat met uw bevindingen niets is gedaan.

De heer **Van As**: In ieder geval onvoldoende. Het heeft niet geleid tot een interventie.

De **voorzitter**: Dan kom ik op de slotvraag, want wij zijn aan het einde van het verhoor. Dan is ook voor u de belangrijke vraag aan de orde of u, in de periode dat u betrokken was bij het V250-project, signalen hebt gekregen van onregelmatigheden.

De heer **Van As**: Nee.

De **voorzitter**: Waren er zaken die op een andere manier niet door de beugel konden of waarover u zich grote zorgen maakte?

De heer **Van As**: Nee.

De **voorzitter**: Dan sluit ik hiermee het verhoor.

Sluiting: 13.41 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 5 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Descheemaecker (gedelegeerd bestuurder Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen).

Aanvang: 14.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

Verder zijn aanwezig de commissieleden mevrouw Bergkamp, de heer Elias, de heer Van Gerven en mevrouw Mei Li Vos, alsmede de heer Nava, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer Descheemaecker de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Descheemaecker. U was vanaf 2005 acht jaar de bestuursvoorzitter van NMBS, de Belgische spoorwegen. Daarvoor zat u drie jaar in het directiecomité van NMBS. De Belgische spoorwegen en de Nederlandse Spoorwegen hebben samen de V250, de Fyra, besteld bij AnsaldoBreda. NMBS kocht drie Fyra-treinen en NS kocht er zestien. In dit verhoor wil de commissie u vragen stellen over de samenwerking tussen België en Nederland, over de samenwerking met Nederland en NS, en over de samenwerking met AnsaldoBreda. Verder zullen wij tijdens dit verhoor inzoomen op de gebeurtenissen rondom de start en de stopzetting van de ingebruikname van de Fyra. U hebt een boek geschreven over de periode waarin u betrokken was bij de Fyra. Daarin staat het Fyra-project uitgebreid beschreven. Ook aan de inhoud van dat boek zullen we soms refereren. U bent hier vrijwillig. De commissie hecht eraan om u daarvoor te bedanken. De heer Van Gerven zal beginnen met het verhoor.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Descheemaecker. Welke belangen hadden de Belgische spoorwegen bij het Fyra-project?

De heer **Descheemaecker**: U doelt dan op het belang bij de opzet? Uiteraard was er al vele tientallen jaren een gemeenschappelijke trein, namelijk de Benelux-trein. Dat was een gemeenschappelijk project dat al vele tientallen jaren de hoofdsteden van onze landen verbond. De verschillende spoorwegmaatschappijen in Europa oriënteerden zich meer en meer op de hogesnelheidstreintechnologie. België was daarin iets verder, want dat land was partner in Thalys en in Eurostar. Maar ook Nederland had de intentie om hogesnelheidstechnologie toe te passen op de eigen spoorweginfrastructuur, en het heeft die intentie ook gerealiseerd. Het was dus duidelijk dat de impact van hogesnelheidstreinen op internationaal niveau automatisch een impact zou hebben op de Benelux-trein. In die zin is de hogesnelheidstrein, die we allemaal wensen te realiseren, een logische voortzetting van de historische samenwerking die we hadden voor de Benelux-trein.

De heer **Van Gerven**: Wilden ook de Belgische spoorwegen die hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Brussel realiseren?

De heer **Descheemaecker**: Die is ook gerealiseerd. Het hogesnelheidsnetwerk dat er in België was, oorspronkelijk voor Thalys en Eurostar, was voornamelijk naar het oosten en het zuiden van het land gericht. De

hogesnelheidslijn die ten noorden van Antwerpen is gebouwd, is uiteraard tot stand gebracht in nauwe samenwerking tussen NS, die toen nog een eenheid was, en België. Vanaf de Nederlands-Belgische grens is die lijn doorgetrokken naar de hogesnelheidslijn naar Amsterdam, een lijn waarvoor grote investeringen zijn gedaan.

De heer **Van Gerven**: Ja. Kunt u heel concreet zeggen wat het Belgische belang was bij het ontwikkelen van de hogesnelheidslijn?

De heer **Descheemaecker**: Elke spoorwegonderneming in Europa zette in op voortschrijdende technologie. In Europa was Frankrijk op een bepaald moment begonnen met de hogesnelheidstrein tussen Parijs en Lyon. Toen begon er voor heel veel spoorwegmensen een nieuwe fase in het spoorweggebeuren. De langeafstandstrein werd een hogesnelheidstrein die ook de concurrentie aankon met bijvoorbeeld vluchten over relatief korte afstand. In die zin ging het dus gewoon om voortschrijdende technische mogelijkheden. Klassieke treinen werden vervangen en concurrentie met vliegverkeer binnen Europa werd zelfs mogelijk. Ik noem als voorbeeld het traject Brussel-Londen. Op dit moment heeft de hogesnelheidstrein op dat traject een marktaandeel van 80%. Het vliegverkeer heeft nog slecht een marktaandeel van 20% overgehouden.

De heer **Van Gerven**: De gedachte was dus dat de hogesnelheidstrein het vliegverkeer op korte afstand kon vervangen. Dat was een belangrijk element.

De heer **Descheemaecker**: Dat is een van de belangrijke elementen, ja.

De heer **Van Gerven**: Dat gold voor de Belgische spoorwegen?

De heer **Descheemaecker**: Uiteraard. Anders hadden we niet die hogesnelheidslijn op Belgisch grondgebied aangelegd, ongeveer tussen Antwerpen en Breda, tot de Nederlandse grens.

De heer **Van Gerven**: Wat waren de belangen van de Belgische Staat bij het Fyra-project?

De heer **Descheemaecker**: In België worden alle investeringen in spoorweginfrastructuur heel duidelijk gedragen en gefinancierd door de Belgische Staat, in een door die Staat goedgekeurd investeringsplan en een volledig door die Staat gefinancierd schema. Het is dus onmogelijk om spoorweginfrastructuur aan te leggen op Belgisch grondgebied zonder de goedkeuring van de Belgische Staat.

De heer **Van Gerven**: Ja. Welk belang zag de Belgische Staat?

De heer **Descheemaecker**: Als je het heel macro-economisch bekijkt, zie je dat België in het hart van Europa ligt. Zo noemen we dat ook graag. Het ligt in het hart van Europa omdat de Europese Gemeenschap en verschillende internationale instellingen in België een zetel hebben. Maar ook was het heel duidelijk dat als België zijn draaischijffunctie en logistieke verantwoordelijkheden in Europa wenste te behouden, het land moest inspelen op die nieuwe technologie van hogesnelheidstreinen. Op dit moment is Brussel, als hoofdstad van België en van Europa, verbonden met hoofdsteden of belangrijke steden zoals Amsterdam, Keulen, Londen, Parijs en het daar weer achter liggende spoorwegnetwerk. In die zin was de hogesnelheidslijn van strategisch belang voor België. Met die nieuwe

technologie en nieuwe infrastructuurnetwerken konden wij volledig inspelen op ontwikkelingen.

De heer **Van Gerven**: Was het belang voor Nederland groter dan voor België? Wat is uw inschatting daarvan?

De heer **Descheemaeker**: U moet dat U vraagt naar mijn inschatting. Nederland en België zijn buurlanden. Toch is de geografische situatie van de landen verschillend. Nederland heeft twee buurlanden. Er is een lange grens met Duitsland en een kortere grens met België. België zit ook nog eens met Frankrijk en ligt dicht bij bepaalde hoofdsteden. Volgens mij was de inschatting van Nederland toentertijd dat men niet het Jutland van Europa wilde zijn. Dat was toen ook een populaire kreet in de dagbladen. Volgens mij was het een juiste beslissing van de toenmalige Nederlandse kabinetten om mee in te zetten op moderne transporttechnologie. Op relatief middellange termijn zal namelijk volgens mij de hogesnelheidstrein inderdaad vliegtuigvluchten tot 400 kilometer of 500 kilometer gemakkelijk kunnen vervangen. Het was dus een juiste beslissing om in te zetten op de hogesnelheidsverbinding. In die zin was dat ook een soort macro-economische en politieke beslissing. Het invullen van de juiste netwerken is een ander verhaal.

De heer **Van Gerven**: Daar komen we later op. Kun je zeggen dat voor België het vervoer naar het zuiden, dus van Brussel naar Parijs, belangrijker was, ook in economische zin? Waren er voor de lijn naar het zuiden meer reizigers voorzien dan voor de lijn naar het noorden?

De heer **Descheemaeker**: Dat hangt van de individuele reiziger af. Ik kan me misschien voorstellen dat de individuele reiziger liever kiest voor een romantisch uitje naar Parijs, dan voor een uitje naar Amsterdam. Zuiver economisch kan ik dat moeilijk beoordelen.

De heer **Van Gerven**: Romantiek leidt ons naar alles.

De heer **Descheemaeker**: Inderdaad.

De heer **Van Gerven**: Of ik wilde eigenlijk zeggen: romantiek kan ons overal brengen. Het gaat mij echter om de concrete vervoersstromen. Kunt u de vervoersstroom van Brussel naar Parijs eens vergelijken met de vervoersstroom Brussel–Amsterdam?

De heer **Descheemaeker**: Wel, in de vraag zit het antwoord. Londen en Parijs zijn eigenlijk stadsomgevingen die evenveel of meer inwoners hebben dan het hele land België, en niet heel veel minder inwoners dan het hele land Nederland. Het is dus vanzelfsprekend dat bestemmingen als Parijs en Londen, door de grotere bewonersaantallen en door de grote toeristische functie van die steden, heel belangrijke vervoersstromen met zich meebrengen. Anderzijds is er de historische Benelux-trein. Die kon ook een groot aantal reizigers mobiliseren. Die trein heeft zijn nut bewezen met een bepaalde frequentie, met een bepaald prijssegment en dergelijke zaken. Beide bestemmingen hebben dus hun logica en brengen bepaalde vervoersstromen op gang.

De heer **Van Gerven**: De Benelux-trein is natuurlijk geen hogesnelheidstrein. Het ging mij specifiek om het vervoer met de hogesnelheidstrein.

De heer **Descheemaecker**: Men kan die niet los van elkaar zien. Bij een vervoersstroom tussen twee steden zal men altijd uitkomen bij een optimale verdeling tussen de verschillende vervoersmogelijkheden. Tegenwoordig kun je al voor € 10, €15 of € 20 euro met de bus naar bijvoorbeeld Parijs. Die mogelijkheid van busvervoer is ook een onderdeel van die vervoersstroom. Een transporteur moet met al die mogelijkheden rekening houden bij zijn prijspositionering, zijn aanbod, de snelheid. Bij dat vervoer zijn er het vliegtuig, de auto, de bus, de langzame trein, de snelle trein. Die zijn allemaal elkaars concurrent. Allemaal samen vormen zij de vervoersstroom. Daarbij zoek je eigenlijk een optimale situatie. De wetgevers zullen altijd rekening houden met de functie van die globale vervoersstroom bij de planning van autowegen, van infrastructuur et cetera.

De heer **Van Gerven**: U was bestuurder van NMBS. In die hoedanigheid was u mede-eigenaar van de Thalys. Wat was uw belang daarin?

De heer **Descheemaecker**: Ik veronderstel dat u bedoelt wat het belang van NMBS in de Thalys was. Thalys is eigenlijk een concept dat op een bepaald moment vrij virtueel was. Thalys is oorspronkelijk ontstaan uit de samenwerking van de Franse en de Belgische spoorwegen. Het doel was, Parijs en Brussel middels de hogesnelheidstechnologie met elkaar te verbinden. Het was dus een vervoersonderneming, maar eigenlijk was zij vrij virtueel. Beide ondernemingen hadden namelijk een samenwerkingsakkoord, maar dat akkoord was niet geconcretiseerd in een volledige vervoersonderneming. Er was wel een marketingonderneming ontstaan, maar die had eigenlijk maar een vrij beperkte scope. Die marketingonderneming ondernam vrij beperkt activiteiten. Later, met de aanleg van de hogesnelheidslijn, eerst naar Duitsland, naar Aken en Keulen, en later met de interesse van de Nederlandse Spoorwegen, zijn ook Deutsche Bahn en NS bij de club gekomen. Zij zijn in die fase echter nooit mede-eigenaar en aandeelhouder geworden van het relatief kleine marketingbedrijfje dat Thalys toen was. Dat resulteerde eigenlijk in een vrij heterogene samenwerking. NS heeft bijvoorbeeld twee Thalys-treinen gekocht. Deutsche Bahn heeft dat ook gedaan. NMBS had, als ik me niet vergis, zeven of acht Thalys-treinen. SNCF heeft, meen ik, 13 treinen die rijden in de Thalys-kleuren, maar volgens mij heeft SNCF op dit moment al meer dan 500 hogesnelheidstreinen rijden. Als ze één zo'n trein een ander kleurtje geven, hebben ze alweer een Thalys-trein meer.

De heer **Van Gerven**: U was gedeeltelijk eigenaar. Voor welk percentage was u eigenaar van Thalys?

De heer **Descheemaecker**: Ja. Wij waren voor ongeveer een goed derde deel van die vennootschap eigenaar.

De heer **Van Gerven**: SNCF was dus voor twee derde deel eigenaar?

De heer **Descheemaecker**: Ja, ongeveer. Dat was echter niet van belang voor de winstgevendheid of iets dergelijks. Het was immers gewoon een marketingbedrijf dat zorgde voor de publiciteitscampagnes. Er waren afspraken gemaakt in samenwerkingsprotocollen. Dat waren afspraken tussen NS, Deutsche Bahn, SNCF en NMBS over de verdeling van de kosten en de inkomsten.

De heer **Van Gerven**: Als er iets werd verdiend, ging dat geld toch naar de aandeelhouders?

De heer **Descheemaecker**: Nee. Dat geld ging naar de samenstellende delen. Er waren daarover protocollen gemaakt. Dit is een vrij complex gegeven.

De heer **Van Gerven**: De manier waarop de opbrengsten werden verdeeld, was dus gerelateerd aan de hoeveelheid treinen die een partij had gekocht? Kan ik het op die manier opvatten?

De heer **Descheemaecker**: Het zijn vrij ingewikkelde protocollen. Daarbij speelt de inzet van de treinen een rol, maar ook de prestaties die werden geleverd en het aantal kilometers dat op het grondgebied van de verschillende partijen werd gereden. Er werd een beetje minder in Duitsland gereden en een beetje meer in Frankrijk. Verder speelden de investeringen in de treinen daarbij een rol. Er is een belangrijke evolutie geweest in de voorbije twee jaar. Ongeveer twee jaar geleden heeft NMBS met SNCF afgesproken dat er een volledige Thalys-firma zou worden opgericht. Die bestaat inmiddels. Nu zijn er wel de aandeelhoudersverhoudingen, en de verdeling van de winst en de inkomsten. Nu is er sprake van een 60–40-verhouding. Daardoor fungeert het bedrijf nu als een standalone, met een raad van commissarissen, een raad van bestuur enzovoorts.

De heer **Van Gerven**: Ik wil echter met u even teruggaan naar de periode daarvoor. Genoot een land dus voordeel naarmate er meer Thalys-treinen over zijn grondgebied reden? Mag ik het zo samenvatten? Genoten Nederland en Duitsland daardoor wat minder voordeel?

De heer **Descheemaecker**: Ja, dat was een van de parameters.

De heer **Van Gerven**: Hoe verhielden die belangen in de Thalys zich tot het Fyra-project?

De heer **Descheemaecker**: Europa schrijft heel duidelijk voor dat de markt van de internationale treinverbindingen een vrijgemaakte en geliberaliseerde markt moet zijn. Fyra had soms dezelfde en soms iets andere aandeelhouders en stakeholders dan Thalys. Toch werd hij een concurrent van Thalys op een deel van de route die ook Thalys reed. Thalys rijdt immers de route Parijs–Brussel–Amsterdam. Fyra ging uiteraard de route Brussel–Amsterdam rijden. Fyra had de stakeholders NS en NMBS, volgens de samenwerkingsafspraken die deze twee partijen hadden gemaakt. Thalys heeft vier stakeholders. Twee daarvan zijn de kernaandeelhouders, namelijk NMBS en SNCF, maar ook NS en Deutsche Bahn spelen bij Thalys een rol.

De heer **Van Gerven**: Fyra was dus wel een concurrent van de Thalys?

De heer **Descheemaecker**: Gedurende enkele dagen, ja.

De heer **Van Gerven**: Gedurende enkele dagen, ja. Het had echter ook langer kunnen duren.

Ik ga even terug naar de Fyra als concept. Hoe wilde men die hsl-lijn gaan benutten? Was die vraag belangrijker voor de Nederlandse Spoorwegen of voor de Belgische spoorwegen?

De heer **Descheemaecker**: Ik denk dat het voor de Nederlandse reizigers vooral belangrijk was dat de Nederlandse Staat mee inzette op een technologie van de eenentwintigste eeuw. Duitsland deed dat, België deed

dat, Frankrijk deed dat, Italië deed dat, Spanje deed dat; iedereen deed dat. Ik zou het persoonlijk heel jammer hebben gevonden als de Nederlandse reiziger van een technologische ontwikkeling van maatschappelijk belang verstoken zou zijn gebleven.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar mijn vraag was voor welke maatschappij het het zwaarste woog. Mogen we concluderen dat een en ander voor NS wat zwaarder woog dan voor NMBS?

De heer **Descheemaeker**: Commercieel gezien was het volgens mij inderdaad belangrijker voor de strategische ontwikkeling van NS dan voor die van NMBS. Dat gold ook al omdat NS heel duidelijk voor een internationale expansie had gekozen. Er rijden in het Verenigd Koninkrijk door NS gepiloteerde treinen. Ook in Duitsland rijden treinen onder NS-vlag. NS had duidelijk een internationale ambitie. Ook daarom was het voor NS volgens mij van groot belang dat het bedrijf met die internationale technologische ontwikkeling mee kon gaan.

De heer **Van Gerven**: Dit woog dus extra zwaar voor NS. Het woog wat zwaarder voor NS dan voor NMBS. NMBS had tenslotte ook al de Thalys.

De heer **Descheemaeker**: Ja, maar wij waren niet boos over het feit dat er een hogesnelheidslijn zou komen tussen Antwerpen en Amsterdam ...

De heer **Van Gerven**: Nee, maar het gaat mij even om de verhouding. U was er niet tegen ...

De heer **Descheemaeker**: Nee, nee.

De heer **Van Gerven**: Het gaat mij erom dat het voor NS een product was dat zwaarder woog. Fyra vertegenwoordigde voor NS een zwaardere doelstelling omdat dat bedrijf zich ook internationaal wilde ontwikkelen. Dat gold minder voor NMBS en voor wat zij allemaal deed.

De heer **Descheemaeker**: Zo voel ik het aan, maar uiteraard ben ik niet het meest geschikt om uitspraken te doen over de strategie van NS.

De heer **Van Gerven**: De mensen van NS kunnen inderdaad voor zichzelf spreken.

In 2000 hebben Nederland en België afspraken gemaakt over een hogesnelheidsverbinding tussen Amsterdam en Brussel. Er zijn toen echter eigenlijk geen afspraken gemaakt over het traject Breda-Brussel of Den Haag-Breda-Brussel. In 2005 hebben Minister Peijs en de Belgische Minister Vande Lanotte afspraken gemaakt over de verbindingen met Breda en Den Haag. Toen is onder andere afgesproken dat de Belgische spoorwegen een vierde Fyra-trein zouden kopen. Dat was nodig om deze verbindingen mogelijk te maken. Waarom hebt u die vierde Fyra-trein nooit gekocht?

De heer **Descheemaeker**: De afspraken van ik meen maart 2005 gingen in principe over twee onderdelen. Nederland dacht een mogelijke rittijdenclaim te kunnen realiseren ten opzichte van de Belgische Staat. Daarom is er hiervoor een Belgische federale Minister gemobiliseerd geweest. Dat was niet leuk, want men praatte toen over een bedrag van ergens tussen nul en 300 miljoen euro. De Nederlandse Minister zei op dat moment: we zijn goede burens, dus misschien is het leuk om de verbindingen met Den Haag en Breda, die in de afspraken van 2000 niet worden

genoemd, toch te realiseren. Dat was geen onlogische vraag. Men heeft toen de afspraak gemaakt over het realiseren van verbindingen tussen Den Haag, Breda, Antwerpen en Brussel; u kent het hele parcours. Toen is ook afgesproken dat NMBS en NS beide een extra trein bij AnsaldoBreda zouden moeten kopen. NS heeft dat onmiddellijk gedaan. De Nederlandse Minister heeft toen ook heel netjes dat akkoord gemeld aan het Nederlandse parlement en in de Nederlandse ministerraad. De Belgische Minister heeft dat nooit gedaan. Ik kan mij voorstellen dat daar ook een bepaalde reden voor was. In de Belgische wet van 1991 op de autonome overheidsbedrijven staat namelijk heel duidelijk dat als er wordt geïnvesteerd in het internationale reizigersvervoer, dat eigenlijk door de ondernemingen moet worden gedaan. Zo'n investering valt volledig onder de verantwoordelijkheid van de desbetreffende onderneming. Volgens mij wordt dit nog verscherpt door de Europese regelgeving ter zake. De Belgische Staat kon ons dat dus niet opleggen.

De heer **Van Gerven**: Mag ik u even onderbreken? Het gaat mij om het volgende. Er zijn in 2005 door ministers afspraken gemaakt. Ik vroeg u waarom u daaropvolgend die trein niet hebt besteld.

De heer **Descheemaeker**: Die vraag probeer ik te beantwoorden. Verontschuldiging voor het feit dat ik daarvoor een omweggetje maak. Volgens de Belgische en Europese wetgeving kon de Minister op dat moment NMBS helemaal niet engageren. Het was het aanvoelen van de Nederlandse Minister dat de Belgische Minister een engagement genomen had, maar die kon dat helemaal niet doen. Als NMBS zich engageert, engageert NMBS zich, maar volgens de Belgische wetgeving op de autonome overheidsbedrijven kan een derde partij, dus ook een Minister, zich niet zomaar engageren.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar luister. NMBS engageert zich ...

De heer **Descheemaeker**: Nee. De Minister heeft ...

De heer **Van Gerven**: Ja, de Minister heeft dat gezegd, maar u was daar toch ook? U zei juist: ik kan mij dat voorstellen. Wij kunnen constateren dat NMBS die trein niet heeft besteld.

De heer **Descheemaeker**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Bestelde NMBS die trein niet op grond van een financiële afweging?

De heer **Descheemaeker**: Daarbij speelden afwegingen een rol over juridische verantwoordelijkheid. Een partij kan niet worden geëngageerd door een derde partij.

De heer **Van Gerven**: Dat is niet relevant.

De heer **Descheemaeker**: Dat is heel relevant.

De heer **Van Gerven**: Nee, wat relevant is, is de vraag wat u wilde, wat NMBS wilde. Ik snap hoe de juridische verantwoordelijkheden liggen, maar het gaat mij om de vraag waarom NMBS die vierde trein niet heeft gekocht.

De heer **Descheemaecker**: Mijn positie was de volgende. Ik heb haar aan Minister Vande Lanotte en ongeveer elke hem opvolgende Minister laten weten. Ik heb gezegd: indien u wenst dat die trein gaat rijden, dan zult u daarvoor moeten betalen. Immers, die trein zal ons een bijkomend operationeel verlies per jaar opleveren ...

De heer **Van Gerven**: In welke orde van grootte?

De heer **Descheemaecker**: ... en in onze kapitaalsplanning hebben wij die investering niet voorzien. Ik heb gezegd: als u ons dus ongeveer 20 miljoen euro extra geeft voor die trein, dan gaan we hem kopen. De Belgische Staat moet dan ook nog toezeggen om ad vitam aeternam elk jaar ongeveer 10 miljoen tot 12 miljoen euro voor die verbindingen bij te passen. Ik ga echter de onderneming die ik leid niet laten investeren ...

De heer **Van Gerven**: Nee, dat is helder.

De heer **Descheemaecker**: ... in iets dat een bijkomend verlies voor de vennootschap met zich mee zal brengen.

De heer **Van Gerven**: Zeker, dat is helder. U zegt: ik zou 12 miljoen verlies lijden op wat was afgesproken door de ministers.

De heer **Descheemaecker**: Ja, per jaar.

De heer **Van Gerven**: Per jaar, ja. U zegt dus: als de Belgische overheid 12 miljoen aan NMBS had gegeven, had ik dat uitgevoerd.

De heer **Descheemaecker**: Nee. Het ging daarbij niet om 12 miljoen. De Belgische Staat had zich dan moeten engageren voor het bijpassen van dat geld zolang die hogesnelheidsverbinding naar Den Haag en Breda zou bestaan. Misschien was die verbinding er wel altijd gebleven, maar stel dat ze vijftientig of dertig jaar zou bestaan. Daarbij kwam nog de 20 miljoen. Dan had de Belgische Staat dus, laten we zeggen, dertig jaar maal 10 miljoen is 300 miljoen moeten bijpassen, plus 20 miljoen is 320 miljoen. Als de heer Vande Lanotte of een van zijn opvolgers zich had geëngageerd voor 320 miljoen euro, dan hadden we uiteraard die trein gekocht en hadden we met veel plezier die trein laten rijden. Dat was echter niet in het belang van de vennootschap. Daarom heb ik mijn raad van bestuur en mijn raad van commissarissen voorgesteld om die trein alleen te kopen als de regering dat engagement ook zou nemen.

De heer **Van Gerven**: Dat is helder. Vindt u dat de Belgische overheid dat had moeten doen? Er is een afspraak gemaakt ...

De heer **Descheemaecker**: Wel, onze Belgische overheid functioneert via een parlementair systeem, dus wie ben ik om daarover instructies te geven? Ik voer het beleid uit.

De heer **Van Gerven**: Ik zeg niet dat u instructies moet geven, maar ik vraag naar uw mening. Er maken twee ministers en twee regeringen met elkaar een afspraak. Had het daarom niet in de rede gelegen dat de Belgische overheid NMBS voldoende middelen had gegeven om aan die afspraak op een financieel fatsoenlijke manier uitvoering te kunnen geven?

De heer **Descheemaecker**: Volgens mij hadden de twee ministers die toen samenkwamen ieder een andere agenda. Volgens mij had de heer Vande Lanotte als eerste doel om die mogelijke claim van het bord te halen. Volgens mij was de Nederlandse Minister er vooral op gericht om de fouten te herstellen die in 2000 waren gemaakt. In 2000 waren Den Haag en Breda niet van een internationale treinverbinding voorzien.

De heer **Van Gerven**: Wat is zo'n afspraak dan waard?

De heer **Descheemaecker**: Dat moet u aan de personen vragen die de afspraak hebben gemaakt. Ik heb alleen vastgesteld dat die afspraak ...

De heer **Van Gerven**: Kunt u zich voorstellen dat aan Nederlandse zijde de teleurstelling zeer groot was over het feit dat België die belofte niet nakwam?

De heer **Descheemaecker**: Ja, teleurstelling begrijp ik altijd, maar dat is natuurlijk een persoonlijk gevoel. Het heeft mij vooral verrast dat de twee ministers door hun administratie onvoldoende zijn geïnformeerd over de juridische verhoudingen die eigenlijk aan de basis lagen van die afspraken. Volgens mij had het ministerie dat nu Infrastructuur en Milieu heet en toen Verkeer en Waterstaat heette, heel duidelijk moeten melden aan de toenmalige Minister en de ministers die haar opvolgden, dat die Belgische Minister zich eigenlijk daarvoor niet had kunnen engageren. Er is sprake geweest van onvoldoende beleidsvoorbereiding. Ik vind persoonlijk dat de verschillende ministers, later ook bijvoorbeeld de heer Eurlings, een beetje het slachtoffer zijn geweest van onvoldoende voorbereiding door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: Dit vind ik toch wel een heel boude bewering, die mij bevreemdt. Stel dat u op dat moment Minister Vande Lanotte was geweest.

De heer **Descheemaecker**: In België begint men nu te schaterlachen.

De heer **Van Gerven**: Ja. Stel dat u Minister was geweest en dat met de Nederlandse Minister had afgesproken. Ik mag er dan toch van uitgaan dat u die zaak in België zou regelen?

De heer **Descheemaecker**: Ik denk dat dat een correcte samenvatting is, ja.

De heer **Van Gerven**: Dat mag ik toch aannemen. Die rijtijdenclaim is van tafel gegaan. Mogen we dus concluderen dat door de Belgen een soort truc is uitgehaald om die claim van tafel te krijgen?

De heer **Descheemaecker**: Nee. Nee. Nee. Op die manier dicht u de heer Vande Lanotte een verkeerde intentie toe. Volgens mij heeft hij te goeder trouw onderhandeld en is men te goeder trouw tot deze uitkomst gekomen. Hij heeft waarschijnlijk zelf ook over het hoofd gezien dat hij NMBS niet zomaar kon engageren. Bovendien was die claim tijdelijk van tafel. Hij is teruggekomen in latere gesprekken. Toen de verschillende latere ministers van Mobiliteit met hun collega's samen zaten, is die claim natuurlijk weer op tafel gelegd. Het niet uitvoeren van het engagement heeft automatisch die claim terug op tafel gebracht. Hij is pas in december 2012 definitief van tafel gegaan.

De heer **Van Gerven**: Ik ga even naar een periode daarvoor, naar 2010. Nederland kon niet afdwingen dat de afspraak werd nagekomen, want het ging om conclusies die waren getrokken, afspraken die geen kracht van wet hadden. Vervolgens sprak Minister Eurlings met zijn Belgische collega over die afspraken. U was bij dat gesprek aanwezig. Waarover werd toen gesproken?

De heer **Descheemaecker**: Vooral over de Fyra en de verbinding naar Den Haag. De heer Eurlings was daar aanwezig met een van zijn adviseurs en met iemand van zijn administratie. Ikzelf en iemand van het kabinet van de Minister hadden het genoeg om de Belgische Minister te mogen bijstaan. Minister Eurlings heeft toen onder meer dezelfde vraag gesteld: wanneer komt nu die trein naar Den Haag? Dat was eigenlijk de consequente houding van elke Minister tot dat moment. Ik voelde wel dat Minister Eurlings dacht: oei, dat is een dossier dat weleens lang kan blijven slepen. Hij heeft toen ook heel even gepraat met de persoon van Verkeer en Waterstaat die aanwezig was. Men is toen heel stram blijven eisen dat de afspraak van 2005 moest worden nagekomen.

De heer **Van Gerven**: Wat was uw oplossing? Wat was uw voorstel toen, in 2010?

De heer **Descheemaecker**: Wij hebben toen heel ... Eerst heb ik open kaart gespeeld. Wij hebben de winst- en verliesrekening getoond die namens NMBS voorlag betreffende de verbindingen met Den Haag en Breda. We hebben aangetoond dat het concept om eerst met de hogesnelheidstrein Breda binnen te gaan, vrij onproductief was. We hebben ook gezegd dat de verbinding met Den Haag extreem moeilijk lag om de eenvoudige en praktische reden dat Den Haag niet aan de hogesnelheidslijn ligt. Een verbinding met Den Haag en Breda zou hebben betekend dat je een hogesnelheidstrein aankoopt, om die daarna tussen alle sprinters en IC's door te rammen naar Den Haag Hollands Spoor of wat dan ook.

De heer **Van Gerven**: Wat hebt u toen voorgesteld?

De heer **Descheemaecker**: Wij hebben toen aangetoond wat ons verlies zou zijn. Wij hebben toen ook aangetoond dat er verschillende businesscases mogelijk waren. Er was een mogelijkheid om een oplossing voor Breda te onderzoeken. NS zou kunnen betalen voor het laten rijden van een klassieke trein. Het laatste was zo'n beetje het concept dat later ook door de stad Den Haag zelf is gelanceerd. We hebben toen dus verschillende technische mogelijkheden conceptueel aangeduid. Verder hebben we de winst- en verliesrekening voor NMBS van de verbinding Brussel-Den Haag getoond.

De heer **Van Gerven**: U wilde dus een meer klassieke trein laten rijden?

De heer **Descheemaecker**: Dat was een van de technische opties.

De heer **Van Gerven**: Dat was een van uw voorstellen. U stelde daar ook voor om het verlies te verdelen. U had het over een jaarlijks exploitatieverlies van 20 miljoen.

De heer **Descheemaecker**: Ja, wij toonden aan dat er een gezamenlijke winst- en verliesrekening zou zijn, waarbij de resultaten fair verdeeld zouden moeten worden. Eigenlijk ging het daarbij een beetje om de

klassieke Benelux-trein. In de voorbije jaren had NMBS heel zware verliezen geleden op die Benelux-trein. Dat had te maken met de totaal verschillende politiek van toewijzing van de infrastructuurkosten aan individuele of globale treinen. De politiek hiervoor van Nederland is totaal anders dan die van België. Dat heeft ertoe geleid dat er met diezelfde Benelux-trein, met hetzelfde personeel, dezelfde ritprijs en hetzelfde aantal reizigers, in Nederland winst werd gemaakt, terwijl we er in België verlies op leden. Toch ging het om dezelfde trein, met dezelfde mensen, hetzelfde kaartje en dezelfde prijs. Dat kon niet voortduren.

De heer **Van Gerven**: Had dat te maken met het feit dat er in Nederland werd gewerkt met een concessiestelsel en u in België eigenlijk per trein moest betalen?

De heer **Descheemaeker**: Ja. U hebt in Nederland een vrij goedkoop globaal concessiestelsel. In België zijn in 2005 de infrastructuurkosten bijna verdubbeld. Dat is een beetje een boekhoudkundige ingreep geweest die was overeengekomen tussen de Staat, Infrabel en NMBS, om buiten de consolidatie van de Staat te blijven. Dat leidt er wel toe dat de infrastructuurkosten per individuele trein vrij hoog zijn.

De heer **Van Gerven**: Ik heb een laatste vraag op dit punt. U zegt: was Nederland maar ingegaan op de voorstellen die ik in 2010 heb gedaan, toen ik sprak met Minister Eurlings. U zegt: dat voorstel van toen was eigenlijk veel beter dan wat er uiteindelijk in december 2012 is gekomen. Kunt u even heel scherp het verschil schetsen tussen wat u toen, in 2010, voorstelde en wat het uiteindelijk in 2012 is geworden?

De heer **Descheemaeker**: U wilt dat ik het verschil schets met 2012. Dat jaar 2012 is eigenlijk nog iets te vroeg. Je moet eigenlijk naar de eindoplossing kijken, na het wegvallen van de Fyra. Als je het daarmee vergelijkt, zitten we nu eigenlijk met een heel goede mix. Dat waren dus de objectieven van de Nederlandse regering ...

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u, want we moeten gewoon even heel strak opereren. Het gaat mij om de oplossing waarover in 2012 afspraken zijn gemaakt. Later is er inderdaad weer veel gebeurd. Kunnen we concluderen dat het resultaat van wat er in 2012 met Staatssecretaris Mansveld is uitonderhandeld over de verbinding tussen Den Haag, Breda en Brussel, slechter was dan wat u in 2010 voorstelde?

De heer **Descheemaeker**: Staat u mij toe dat ik die zaken even op een rijtje zet, gewoon voor mijn eigen gedachteondersteuning. In 2010 gingen we uit van een Fyra die zou rijden in een frequentie van ...

De heer **Van Gerven**: Nee, ik wil me nu even focussen op de verbindingen tussen Den Haag, Breda en Brussel. Het gaat mij dus niet om de Fyra tussen Amsterdam en Brussel.

De heer **Descheemaeker**: Een en ander was echter wel onderdeel van een gemeenschappelijk korfje. Het zat in hetzelfde mandje. Toen hebben we gezegd: kijk eens, als we de Fyra gaan laten rijden en we moeten een trein vanuit Den Haag laten komen, dan moet er iemand meebetalen. Dat zou dan NS zijn geworden. Dat is één element. In 2012 is er toen voor een oplossing gekozen waarbij de klassieke trein volledig wegviel en de Fyra begon te rijden. Den Haag noch Breda stond daarbij

toen op het lijstje. Op dat moment was het objectief dus niet gerealiseerd om Den Haag een internationale verbinding te geven.

De heer **Van Gerven**: Oké. Dat was dus de voorlopige uitkomst in 2012.

De heer **Descheemaecker**: Ja, in 2012 hebben we, enkele dagen voordat de Fyra ging rijden, het wegvallen van de Benelux-trein aanvaard. Die trein was trouwens ook in 2000 mentaal geschrapt. Enkele dagen daarna is de Fyra gaan rijden, ja.

De heer **Elias**: Ik wil nog even terugkomen op 2005. U zei heel goed te begrijpen dat Minister Peijs tijdens het gesprek met de heer Vande Lanotte bepaalde wensen had met betrekking tot het traject Den Haag–Brussel en het traject Breda–Brussel. Maar u zei ook: ik heb tegen iedere Minister gezegd dat NMBS dat ad vitam aeternam, voor de eeuwigheid, zou moeten betalen. Dat wist de heer Vande Lanotte toch toen hij dat gesprek met mevrouw Peijs inging?

De heer **Descheemaecker**: Ik weet niet of hij zich dat heeft gerealiseerd. Ik ben op 1 februari aangetreden als hoofd van het directiecomité van NMBS. De heer Vande Lanotte heeft volgens mij in maart het gesprek gevoerd waarin die afspraken zijn gemaakt. Ik ben toen door een van mijn medewerkers, een directeur-generaal, de heer Pardon, benaderd. Hij zei: kijk eens, ik word gevraagd om onze vice-eerste Minister en voogdijminister bij te staan in zijn gesprek met de Nederlandse Minister. Hij zei: ik was mij op dat moment niet bewust van wat de thema's zouden zijn. En al helemaal niet bewust was ik mij van het feit dat hij NMBS zou gaan engageren om even een trein extra te kopen en zo. Spoorwegzaken zijn vrij complexe zaken. Daarvoor worden zelfs onderzoekscommissies in het leven geroepen. Ik kan mij daarom voorstellen dat de Minister niet beseftte dat hij een heel zware financiële verplichting op de schouders van NMBS ging laden. Het is allemaal heel snel gegaan en te snel gegaan. Het is bijvoorbeeld ook nooit proactief naar onze raad van commissarissen gebracht.

De heer **Elias**: Goed. Het werd ook wel «het ministerieel akkoord» genoemd. Het eind van het liedje was dus dat het de facto geen akkoord was.

De heer **Descheemaecker**: Ik stel samen met u vast dat op een bepaald moment Minister Maignette, in aanwezigheid van mevrouw Schultz van Haegen, verklaarde dat het akkoord niet uitvoerbaar was.

De heer **Elias**: Maar u wist vooraf dat de heer Vande Lanotte die toezegging ging doen.

De heer **Descheemaecker**: Nee.

De heer **Elias**: Maar u wilde van die rijtijdenclaim af.

De heer **Descheemaecker**: Ja, maar die rijtijden ... Ik ben aangetreden als voorzitter van het directiecomité op 1 februari 2005. Al in maart daaropvolgend vonden die gesprekken plaats. Ik had waarschijnlijk alles al moeten weten en alles nog veel beter moeten bekijken, maar ...

De heer **Elias**: Maar dat was niet het geval.

De heer **Descheemaecker**: ... maar die rijtijdenclaim was op dat moment een heel abstract gegeven. Die rijtijdenclaim, als die al zou worden gerealiseerd, was een claim tussen staten geweest. Dit was een zaak geworden die zou spelen tussen de Belgische Staat en de Nederlandse Staat. Ik weet niet hoe je zo iets arbitreert, naar welke rechtbank je dan moet of hoe je dat in der minne schikt. Daarmee heb ik weinig ervaring. Ik kan mij dus voorstellen dat het de eerste prioriteit van de heer Vande Lanotte was, van die claim af te komen. Dat was terecht. Ik kan mij voorstellen dat hij dacht: ach, één trein. Voor veel mensen is een trein maar een trein. Men denkt daarbij niet aan de achterliggende winst- en verliesrekeningen. Dat heeft trouwens veel spoorwegondernemingen al in de problemen gebracht.

De heer **Elias**: Is het logisch om te veronderstellen dat nog ergens in 2005 Minister Vande Lanotte geweten zal hebben dat die afspraken betekenden dat NMBS geld moest gaan uitgeven en dat NMBS niet van plan was om dat te gaan doen?

De heer **Descheemaecker**: Wel, onmiddellijk nadat ik het akkoord had gezien, hebben wij aan zijn diensten gemeld dat uitvoering van dat akkoord impliceerde dat er een financiële geruststelling aan NMBS zou worden gegeven. Ik moet ter verdediging van de heer Vande Lanotte ook melden dat hij al heel snel als voogdijminister is opgestapt om voorzitter van zijn politieke partij te worden. Hij is opgevolgd door Staatssecretaris de heer Tuybens. Die heeft uiteraard ook druk op mij uitgeoefend om die trein te kopen. Ik heb hem echter hetzelfde antwoord gegeven. De heer Vande Lanotte was dus al vrij snel, enkele maanden na het akkoord, opgestapt uit de regering.

De heer **Elias**: Ik stel een laatste vraag hierover. Hoe dan ook, voor Nederland, voor de andere kant van de tafel was het akkoord de facto weg.

De heer **Descheemaecker**: Het akkoord is eigenlijk volledig weg ...

De heer **Elias**: Op dit punt.

De heer **Descheemaecker**: Op elk punt. Het akkoord is eigenlijk volledig weg onder Minister Magnette. Hij is de eerste Minister die ik persoonlijk tegen een Nederlandse Minister heb horen zeggen: sorry, we hebben dat geld niet, we kunnen dat niet maken en dat gaat niet gebeuren.

De heer **Elias**: En dat heeft dus vijf jaar moeten duren.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Descheemaecker, we gaan spreken over de partij waarmee u samenwerkte, NS. De Nederlandse Fyra-treinen zijn gekocht door NSFSC, dus die Ierse dochter van NS. Dat was niet de partij die ook zou gaan rijden met de Fyra-treinen, want dat zou HSA gaan doen. Merkte u dat NSFSC en HSA verschillende belangen hadden?

De heer **Descheemaecker**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Legt u dat eens uit.

De heer **Descheemaecker**: Een spoorweggebeuren is per definitie al een heel complex gebeuren. Als je dat gaat managen, heb je er dus alle belang bij om het zo eenvoudig mogelijk te houden. Wij hebben heel het

Fyra-gebeuren met een klein team proberen te runnen. Als we met onze Nederlandse collega's en vrienden aan tafel gingen zitten, moest je altijd heel goed kijken wie welke pet op had. Je zat er vaak met mensen van ten Minister vier verschillende onderdelen van het concern. Ik kon er zitten met de hoofddirectie van NS. Ik kon er zitten met High Speed Alliance. Die had een andere samenstelling, een andere raad van commissarissen. Alles was daar anders. Ik kon ook ineens een aantal mensen van NSFSC uit Ierland tegenkomen. Dat was ook weer een dochter en die had ook weer eigen regeltjes, toestanden, verantwoordelijkheden en directeuren. Om de paar treinen die wij dan gingen kopen te laten onderhouden, moesten we weer met een heel andere tent binnen die groep gaan praten, namelijk met de mensen van NedTrain. Wij zijn daarin misschien een beetje eenvoudig geweest, maar voor ons was dat een heel complex gebeuren waarbij heel duidelijk verschillende belangen speelden. Als je een complexe beheerstructuur in een complex gebeuren onderbrengt, vraag je eigenlijk om een multiplicatie van je problemen.

Mevrouw **Vos**: Wat zijn dan de gevolgen van die verschillende belangen voor zo'n project?

De heer **Descheemaeker**: Wel, HSA was virtueel failliet omdat het bedrijf elk jaar heel veel geld moest betalen voor de concessie. In 2007 moest men gaan rijden, maar dat werd vijf jaar later. Vijf jaar maal het bedrag van de concessie levert zo'n 800 miljoen euro. Dat heeft HSA betaald. Heel het maatschappelijk vermogen van HSA was dus opgesoupeerd.

Mevrouw **Vos**: Wat was het belang van HSA?

De heer **Descheemaeker**: HSA wilde zo snel mogelijk gaan rijden, want anders moest men de concessievergoeding betalen terwijl men nog geen treinen had.

Mevrouw **Vos**: Wat was het belang van NSFSC?

De heer **Descheemaeker**: NSFSC wilde natuurlijk een trein die volledig in orde was, Maar het bedrijf had eigenlijk te weinig knowhow en engineering in huis om dat allemaal goed te kunnen beoordelen. De mensen van NSFSC bleven dus wat voorzichtig aan de lijn staan. Er kwamen dan soms wat kreten.

Verder had je de mensen van NedTrain. Zij zagen natuurlijk die treinen ook graag snel komen. Zij hadden namelijk een complete werkplaats gebouwd in Watergraafsmeer. Zij zaten daar eigenlijk op die treinen te wachten en daar gebeurde dus niets. Dat was ook heel vervelend en dat gaf weer een ander spanningsveld.

Dan was er natuurlijk nog de hoofddirectie van NS. Die had natuurlijk te maken met veel politieke druk en die zat ook nog eens met die vervelende Belgen die een trein moesten kopen. Dat was dus allemaal heel complex en eigenlijk was het heel vervelend om in die context afspraken te maken.

Mevrouw **Vos**: Hoe werkte dat concreet? U zit daar aan tafel met die vier partijen die allemaal iets anders willen.

De heer **Descheemaeker**: Dan kreeg je soms heel verschillende signalen. Als je vroeg of die treinen wel oké zouden worden, hoorde je iemand «ja» zeggen, iemand anders «misschien» zeggen en weer iemand anders zeggen dat hij eraan twijfelde. Vaak had je binnen hetzelfde bedrijf

ook nog twee stromingen. De ene ingenieur vond dit en de andere directeur dacht dat. Op z'n zachtst gezegd kreeg je soms wel verschillende signalen. Dat was wel leuk, want als je die goed destilleert, krijg je daar de waarheid ook uit.

Mevrouw **Vos**: U kreeg dus verschillende signalen. Was het ook lastig om afspraken te maken?

De heer **Descheemaecker**: Pf. Onderhandelingen zijn vaak moeilijk omdat beide partijen de eigen belangen proberen te verdedigen. Uiteindelijk zijn we erin geslaagd om concrete afspraken te maken, bijvoorbeeld met NedTrain. Met dat bedrijf hebben we concrete afspraken gemaakt over het onderhoud van de drie treinen die wij zouden kopen. Het maken van die afspraken is volgens mij op een normale en correcte manier verlopen. Hoe groter de belangen en de belangentegenstellingen, hoe moeilijker het is om een partij te overtuigen en om tot afspraken te komen. Dat hebben we ook wel meegemaakt. Dat heeft relatief weinig met cultuur te maken, maar gewoon met verschillende agenda's, verschillende belangen en de omvang van de belangen.

Mevrouw **Vos**: Ik kom nog even op NSFSC. Nam NS een risico toen ze besloot die Ierse dochter de aankoop van die treinen te laten doen?

De heer **Descheemaecker**: Na de wedstrijd kent men natuurlijk de uitslag. Ik heb echter persoonlijk nooit begrepen ... De Nederlandse Staat is voor 100% eigenaar van NS. Ik had vroeger bij NMBS zelfs niet durven voorstellen een fiscale dochter ergens in Ierland of waar dan ook op te zetten die eigenlijk, als je het echt heel fijn bekijkt, gewoon is bedoeld om voor een dochteronderneming van de Staat belastingvermindering te organiseren. Ik wil niet over moraliteit spreken, maar ik vond dat toch een heel rare constructie. Ik zou het niet durven. Bij elke andere spoorwegonderneming is de aankoopdienst onderdeel van de hoofdmaatschappij. Die mensen kopen de treinen, weten hoe dat gaat, kunnen de lasten boeken enzovoorts. Bij de Fyra zat er ineens een heel ander team te praten en te onderhandelen. Zij moesten extern projectmanagement gaan halen. Wij moesten daarin wel mee, want wij hadden maar drie treintjes en zij zaten met zestien treinen. Wij gingen dus mee in de slipstream. Wij vonden een en ander echter heel eigenaardig. Dit heeft zeker niet bijgedragen aan een goede oplossing van de problemen die er sowieso waren.

Mevrouw **Vos**: U hebt net gezegd wat u van die constructie vond, gezien vanuit het perspectief van de staatsdeelneming. Vond u het ook risicovol om die aankoop daar te beleggen?

De heer **Descheemaecker**: Ik zag geen enkele toegevoegde waarde. Het kopen van treinen is altijd al moeilijk. Er bestaat geen winkel waar je treinen kunt kopen die helemaal klaar zijn. Je moet sowieso rekening houden met een ander veiligheidssysteem, andere stroomtoegang, een ander dit en een ander dat. Het aankopen van een trein is altijd al een beetje een uitdaging op het vlak van engineering. Als je dat door een fiscale dochter laat doen, waar fiscalisten, boekhouders en financiële mensen zitten, vraag je eigenlijk ... Je neemt dan weer wat meer afstand. Ik vond dat iedereen te veel op afstand ging staan terwijl je eigenlijk boven op het probleem moest zitten.

Mevrouw **Vos**: Vergelijkt u de aanpak van NS met al haar deelorganisaties – u noemt het volgens mij in uw boek «filialisering» – eens met de aanpak van NMBS. Wat is het verschil?

De heer **Descheemaecker**: De vergelijking gaat niet volledig op, want voor NS was dit een veel belangrijker project dan voor NMBS. Wij kochten drie treinen, NS kocht zestien treinen. NS ging ook het onderhoud doen. Er speelde ook een element van de binnenlandse dienstverlening mee. Ik denk dat ik nooit in zo grote mate zou filialiseren. Ik had ten minste niet gekozen voor een dochter als NSFSC. Ik had zeker ook niet gekozen voor de oprichting van HSA. De toegevoegde waarde van HSA ontstond alleen vanuit concessieperspectieven. Uiteindelijk heeft de Nederlandse Staat, door zijn wens om die hogesnelheidslijn absoluut in een concessie te brengen, mede een soort lawine van probleemoplossingen doen ontstaan bij NS, terwijl die misschien helemaal niet was ontstaan als die hogesnelheidslijn gewoon bij het hoofdnet was gevoegd. Dit klinkt misschien een beetje boud en ik weet dat er dan 50 miljoen, 60 miljoen of 70 miljoen extra betaald had moeten worden. De Nederlandse Staat heeft dus een initiatief genomen. Ik denk niet dat dat een verstandige beslissing was. Dat initiatief heeft NS en andere spelers genoopt om ook weer inventief en creatief te zijn. Zo is men terechtgekomen in een lawine van problemen.

Mevrouw **Vos**: Gisteren zei de heer Oosthoek van ProRail over NMBS: «ze stribbelden mee». In het Nederlands bestaat het woord «tegenstribbelen», zich zonder veel kracht verzetten. De houding van NMBS zou volgens hem kunnen worden omschreven als «meestribbelen». Men werkte mee, maar een beetje met tegenzin. Herkent u dat?

De heer **Descheemaecker**: Pf. Neen. Mijn mensen, die in al die verschillende vergaderingen zaten, hadden één duidelijke briefing gekregen. Die hield in: wat we moeten doen, zullen we doen en gaan we heel correct doen, maar we gaan niet verder in bijkomende engagementen. Onze engagementen waren: Amsterdam–Brussel, drie treinen en het ervoor zorgen dat die treinen goed zouden rijden. Het wegvallen van de Benelux-trein was erbij geïntegreerd. Daarover waren immers afspraken gemaakt. De briefing van onze mensen was heel duidelijk: we houden ons aan de afspraken en we zorgen er ook voor dat wij niet hoeven bij te passen voor de oplossingen van Nederlandse problemen. De ontsluiting van Den Haag en van Breda, extra treinen, extra betalen, een hogere frequentie: dat alles was not our problem, tenzij natuurlijk de Nederlandse Spoorwegen, de eigenaar van die problemen, zouden bijdragen aan het oplossen ervan.

Mevrouw **Vos**: Dat «meestribbelen» kan misschien daaraan gelegen hebben. U hield zich gewoon heel strak aan die afspraken.

De heer **Descheemaecker**: Wel, we hebben niet tegengestribbeld. Maar soms waren die vier Nederlandse partijen, die vier koninkrijkjes binnen NS, eruit gekomen bij de oplossing van een probleem. Als dan de rekening daarvan soms werd gepresenteerd aan NMBS, was het heel vervelend als iemand tegenstribbelde en zei: maar ik wil die rekening helemaal niet en wat jullie hebben afgesproken, moet niet door mij worden betaald. Dan ging men in een slalom weer terug om een nieuwe deal te maken.

Mevrouw **Vos**: Over HSA, waarmee u uiteindelijk moest samenwerken, zei u in een radio-interview een paar weken geleden dat men daar «firmaatje speelde». Wat bedoelde u daarmee?

De heer **Descheemaecker**: Zowel bij mijzelf als bij mijn medewerkers werd HSA, misschien terecht, niet echt serieus genomen. Volgens onze analyse was het heel duidelijk dat een bedrijf dat voor 90% een filiaal van NS was, uiteindelijk, als het echt moeilijk zou worden, toch door NS zou worden aangestuurd. Ik beken dat die analyse vanaf een zekere afstand was opgesteld. Je kon je uurwerk bijna op de datum zetten waarop het licht uit zou gaan bij HSA. Daarvoor moest je gewoon de concessievergoeding vermenigvuldigen met het aantal jaren en dat afzetten tegen het maatschappelijk vermogen. Als je dat deed, kon je vaststellen dat noch KLM, noch NS er nog eens 500 miljoen extra in zou stoppen. We wisten dus al jaren van tevoren dat de dag ging komen dat een Nederlands beleidspersoon, een Minister of een Staatssecretaris, zou moeten gaan onderhandelen om toch die concessie ergens in het hoofdnet te schuiven. Dat stond in de sterren geschreven. Het heeft echter nog drie of vier jaar geduurd voordat Nederland ook tot die conclusie kwam.

Mevrouw **Vos**: U zat dus met HSA te onderhandelen, maar u vond het eigenlijk een ballon die op knappen stond.

De heer **Descheemaecker**: Pf.

Mevrouw **Vos**: U vond het in ieder geval een lege huls. U wist dat u uiteindelijk met een andere partij zou moeten onderhandelen.

De heer **Descheemaecker**: Wat was HSA? Het was een bedrijf dat failliet ging. Het was een bedrijf dat zich had geëngageerd voor zaken die het niet kon waarmaken. Het was een bedrijf dat geen treinen had gekocht, maar die moest gaan halen bij een ander bedrijf. Het bedrijf stond onder het regime van de hoofddirectie van NS. Dat bedrijf moest uiteindelijk gaan onderhandelen met een garage in Watergraafsmeer om de treinen, die niet van HSA waren, te laten onderhouden.

Mevrouw **Vos**: Het is mij helder wat u van HSA vond.

De heer **Elias**: Zei u dat weleens tegen NS? Vroeg u weleens: waarom hebben jullie dat allemaal zo raar georganiseerd? En als u dat vroeg, hoe reageerde men daar dan op bij NS?

De heer **Descheemaecker**: Ik kan me voorstellen dat voor iemand die staat ten noorden van de Belgische grens, bepaalde zaken logisch waren, gezien vanuit het stramien van NS Groep. Er was namelijk een structuur uitgetekend die was goedgekeurd door de raad van commissarissen en door de ministers. Je doet dan wat je doet omdat het gewoon zo hoort en omdat besloten is om het zo te doen. Ik ben maar iemand van die zwakke Belgische spoorwegen die hun eigen problemen hebben. Wie ben ik dus om een analyse te maken van de Nederlandse Spoorwegen? Ik heb mijn analyse gemaakt. Ik heb bepaalde zwakheden in het systeem ontdekt. Bij het realiseren van mijn objectieven en onze agenda heb ik aan de onderhandelingstafel soms gebruik kunnen maken van die analyse. Het is niet aan mij om raad te geven aan de Nederlandse Spoorwegen; ik zou het zelfs niet durven.

De heer **Elias**: Sterker nog, u maakte er gebruik van.

De heer **Descheemaecker**: Iedereen speelt met de kaarten die hij in het kaartspel toebedeeld krijgt.

Mevrouw **Vos**: En dat waren veel kaarten.

Bij de aanbesteding van de treinen was u niet betrokken, maar u hebt er wel de handtekening voor gezet in april 2004.

De heer **Descheemaecker**: Nee.

Mevrouw **Vos**: U was ten minste bij die vergadering. Goed, u was niet betrokken bij de aanbesteding, maar hebt in 2013 wel een onderzoek door Ernst & Young laten uitvoeren naar die aanbestedingsprocedure. Wat was voor u de aanleiding om dat onderzoek te laten doen?

De heer **Descheemaecker**: Daarvoor ga ik even terug in de tijd. De aanbestedingsprocedure was in 2003. Het contract is begin 2004 ondertekend door de heer Leo Pardon. Ik ben op 1 februari 2005 verantwoordelijk geworden voor het bedrijf. Ik was toen verantwoordelijk voor de vrachtafdeling en ik was lid van het directiecomité. Daarin is de zaak besproken en is ook de bestelling teruggeschroefd van elf treinen naar drie treinen. Dat was in België intern een heel moeilijke discussie.

Mevrouw **Vos**: Dat aantal werd in november 2003 teruggeschroefd, toch?

De heer **Descheemaecker**: Ja, dat speelde in de winter van 2003. Ik denk dat het contract ergens in maart of april is ondertekend. In die periode van vijf of zes maanden speelde dat.

Begin 2013 valt de bodemplaak van de Fyra. Tenminste voor mij was toen duidelijk geworden dat het afgelopen was met het hele Fyra-verhaal. Ik heb toen alle maatregelen genomen die nodig waren om met een helder, volledig verhaal van honderd procent naar mijn raad van commissarissen te kunnen gaan. Ik heb de periode van drie maanden – het zijn vier maanden geworden – die NS en NMBS samen aan AnsaldoBreda hadden gegeven om eventueel met een technische oplossing te komen, ook gebruikt om een van de big four auditfirma's die nog een forensische afdeling hebben, te vragen om alles in kaart te brengen uit formele documenten, uit verslagen van werkgroepen, van stuurgroepen, van raden van bestuur, van directiecomités van Belgische zijde. Ik heb de firma gevraagd om de gevolgde procedure te analyseren. Zag men daarin problemen? Zag men daarin zaken die ons eventueel verweten zouden kunnen worden, ook bij een mogelijke juridische afhandeling met AnsaldoBreda?

Mevrouw **Vos**: De concrete aanleiding was dus het uit dienst nemen van ...

De heer **Descheemaecker**: De concrete aanleiding was zorgvuldigheid.

Mevrouw **Vos**: Zorgvuldigheid. Daarvoor was nog onderzoek nodig.

De heer **Descheemaecker**: Ik wist dat Fyra ten einde liep. Het kon zo niet doorgaan. Een paar maanden voordat we formeel de beslissing hebben genomen om met de Fyra te stoppen, heb ik gezegd: oké, hoe zijn we tot die Fyra gekomen? Ik had al een aantal gesprekken daarover gevoerd en een aantal documenten gezien. Het was echter heel moeilijk om bepaalde zaken te begrijpen. Ik heb toen gezegd: daar moet dan maar een specialist op worden gezet. Dat vond ik ook al, omdat er in mijn organisatie mensen

waren die ook al in het allereerste begin bij die procedure betrokken waren. Ik kon het risico niet lopen dat zij mij een beetje op een dwaalspoor zouden zetten.

Mevrouw **Vos**: Waren er, toen u dat onderzoek startte, concrete aanleidingen? Kon er iets niet door de beugel?

De heer **Descheemaecker**: De concrete aanleiding was dat ik bepaalde beslissingen die tijdens die aankoopprocedure zijn genomen, niet kon begrijpen. Ik heb daarom mijn verantwoordelijkheid genomen. Ik heb zelf de briefing gegeven aan Ernst & Young. Daarbij ging ik voorbij aan het directiecomité en de raad van commissarissen. Niemand was ervan op de hoogte toen ik die opdracht heb gegeven, omdat ik mij niet comfortabel voelde toen ik de documenten doornam.

Mevrouw **Vos**: Wat was het resultaat van het onderzoek?

De heer **Descheemaecker**: Uiteraard een rapport. Ik heb toen aan Ernst & Young niet alleen gevraagd om hierover een rapport op te stellen. Een rapport opstellen doet men daar uiteraard graag, want dat is de business van Ernst & Young. Ik wilde echter ook dat men een samenvatting van het rapport maakte waarin de highlights stonden. In onze raad van commissarissen moest immers op dat moment eventueel besloten worden om te stoppen met de Fyra, met alle consequenties van dien op juridisch vlak en op het punt van eventuele schadevergoedingen. Er zouden ook consequenties zijn voor de reizigers, voor kwaliteit, voor de dienstverlening enzovoorts. Maar ook ging het om eventuele juridische complicaties van een onzorgvuldige aanbestedingsprocedure. Ik moest dat allemaal samenbrengen. Die samenvatting heb ik ook gekregen. Als ik me niet vergis, heb ik die op woensdag gekregen. Ik heb die onmiddellijk ter beschikking gesteld aan onze raad van commissarissen.

Mevrouw **Vos**: Dat was in mei 2013?

De heer **Descheemaecker**: Dat was inderdaad in mei. Op woensdag is dus enkel de samenvatting ter beschikking gesteld. Op vrijdag 31 mei is er toen een vergadering geweest van de raad van commissarissen. Toen heb ik ook mijn persconferentie gegeven. We waren er eigenlijk heel snel uit dat we zouden stoppen met de Fyra-treinen. Het grootste deel van de discussie ging eigenlijk over die samenvatting van het rapport. Die was ongeveer elf bladzijden lang. De besluitvorming van onze raad van commissarissen hield eigenlijk in: dit is wel een heel moeilijk thema en we zitten daar niet goed. Sommigen waren er voorstander van om het even te laten rusten en erover na te denken. Anderen ...

Mevrouw **Vos**: Maar wat stond er nou in dat rapport? In uw boek schrijft u dat het rapport bij de raad van bestuur insloeg als een bom. We zijn dus heel benieuwd wat er in dat rapport stond.

De heer **Descheemaecker**: U weet ook dat er een vertrouwelijkheidsverklaring is. Die is aangegaan ten opzichte van Ernst & Young. U weet verder dat dat rapport eigendom is van NMBS. Daarom kan ik u alleen melden dat de voorzitter van onze raad van commissarissen de maandag daaropvolgend, dus begin juni, op persoonlijke titel dat rapport is gaan neerleggen bij de heer procureur des Konings.

Mevrouw **Vos**: Maar waarom? Waren er in het onderzoek onregelmatigheden bij de aanbestedingsprocedure aangetoond?

De heer **Descheemaeker**: Ik denk dat er een aantal elementen van twijfel waren, waarbij men het zekere voor het onzekere heeft genomen. Zowel de voorzitter van de raad van commissarissen als ikzelf heeft daarop het samenvattend rapport, en uiteraard ook het volledige rapport, ter beschikking gesteld aan de procureur des Konings.

Mevrouw **Vos**: Maar wat stond erin?

De heer **Descheemaeker**: Dat deden we niet met een klacht, maar gewoon als een mededeling, omdat er in de Belgische wetgeving ook staat dat een ambtenaar gehouden is een melding te doen aan het parket, mochten er elementen zijn die zouden kunnen duiden op onregelmatigheden. Wij hadden niet de zekerheid dat er sprake was geweest van onregelmatigheden, maar er zaten een aantal twijfels in het onderzoek die wij niet konden verklaren. Een specialist, Ernst & Young, had ons erop gewezen dat dit toch wel bijzondere elementen waren. Daarom hebben we dit gedaan. Het vervolg was uiteraard dat we zijn ondervraagd door een commissaris van het parket. Daarbij zijn alle details erbij gehaald. Enige tijd later heeft de Minister van Justitie op de tribune van het parlement, van onze Tweede Kamer, gemeld dat, mochten er al onregelmatigheden zijn geweest, die op dat moment sowieso verjaard zouden zijn.

Mevrouw **Vos**: Er stonden dus zaken in die samenvatting die uw raad van bestuur en uzelf noopten om ze door te geven. Hebt u geen bewijzen voor onregelmatigheden, maar alleen twijfels over het verloop?

De heer **Descheemaeker**: De formulering van de Minister van Justitie vond ik delicaat en voorzichtig. Hij zei: «mochten er al feiten zijn». Die feiten zijn dus nog helemaal niet bewezen. Verder zeg ik: er zaten elementen in waarover twijfel zou kunnen bestaan.

Mevrouw **Vos**: Waarover werd dan getwijfeld? Over welke elementen waren er twijfels?

De heer **Descheemaeker**: Terugkijkend naar de aanbestedingsprocedure en de feiten die daarin ontstonden, kunnen we constateren dat het eigenlijk een procedure is geweest die over een heel lange tijd is uitgesponnen. Allerlei treinenbouwers deden mee met prijzen en treinen en toestanden. Toen er nog een of twee treinenbouwers over waren, waren de offertes, de technische beschouwingen en alle andere zaken al heel lang afgesloten. Een bedrijf mag immers een offerte doen. Voor een bepaalde datum moet je dan afsluiten. Er zijn echter nog wijzigingen aangebracht nadat eigenlijk alle offertes al waren afgesloten. Dat op zich is al een principieel eigenaardig punt. We gingen ineens van een trein met een maximumsnelheid van 220 km/u naar een trein met een maximumsnelheid van 250 km/u. Daar was nooit om gevraagd, maar dat was dan een initiatief van de aanbieder. Tsja, dat is heel eigenaardig. Misschien was de persoon die dat aanbood volledig te goeder trouw. Maar bekijk dan eens het jaarrapport van de moedermaatschappij. Gewoon in dat jaarrapport staan meldingen van onregelmatigheden die hebben plaatsgevonden. Op een bepaald moment heeft zowel de voorzitter van onze raad van commissarissen als ikzelf gedacht: verdorie, als dat

allemaal op een rijtje wordt gezet, moeten we toch wel een beetje defensief reageren.

Mevrouw **Vos**: De aanwijzingen van de moedermaatschappij, Finmeccanica, waren circumstantial evidence. U had dus met name twijfels bij het opschroeven van de snelheid in de laatste fase van de aanbestedingsprocedure?

De heer **Descheemaecker**: Nee, er waren verschillende elementen.

Mevrouw **Vos**: Wat was er dan nog meer?

De heer **Descheemaecker**: U noemde de snelheid. De prijs is gewijzigd. Men komt ineens met een nieuwe techniek.

Mevrouw **Vos**: Wat is er met de prijs gebeurd?

De heer **Descheemaecker**: Het wijzigen van de snelheid van 220 km/u naar 250 km/u hield concreet in dat men een motor ging bijbouwen op die treinen. Over die trein die men had aangeboden en waarvan de offerteperiode was afgesloten, zegt men ineens: we gaan er nog een motortje bijzetten, maar dan gaat hij wel wat meer kosten. Het was alsof het geen normale procedure was. Het was bijna een ondershandse aanbesteding geworden.

Mevrouw **Vos**: De heer Döbken heeft daar vorige week tijdens zijn verhoor over gezegd dat HSA aan AnsaldoBreda heeft gevraagd om de snelheid verder te verhogen naar 250 km/u. De druk die de Minister uitoefende op HSA heeft daarbij volgens hem een rol gespeeld. Komt dat overeen met de verklaring die u hebt gevonden in uw onderzoek?

De heer **Descheemaecker**: Nee. Uit het onderzoek heb ik wel opgemaakt dat als de grote jongens besluiten gingen nemen, ze volgens mij een grensje overschreden. Je had de klassieke structuur van werkgroepen. De ene werkgroep bekeek de remmen, de andere de motoren en de andere richtte zich op het design. De rapporten daarover kwamen samen in een stuurgroep. Die was voor België en Nederland paritair samengesteld. Er waren twee covoorzitters. Zo hoort dat te gaan tussen bureaus. Die twee covoorzitters waren de heer Döbken en de heer Pardon. Op een bepaald moment ontstaat er een substuurgroep. De grote jongens zaten in de stuurgroep. Ik meen dat het twee maal drie, dus zes mensen waren. Als de gesprekken daar wat te moeilijk werden, ging men met z'n tweeën zaken beslissen. Dat vind ik ...

Mevrouw **Vos**: Dat vond u ook twijfelachtig.

De heer **Descheemaecker**: Dat was een van de elementen die in het rapport van Ernst & Young stonden. Is dat twijfelachtig? Waarom kies je voor een stuurgroep als je daarna zegt: jongens, jullie zijn toch nog te klein om te beslissen, dus de grote jongens gaan dit even beslissen? Misschien is dat te goeder trouw gebeurd. Waarschijnlijk wel. Misschien gebeurde het om, onder druk van wie dan ook, toch maar voor snelheid te zorgen. Het resultaat is echter dat het allemaal weinig zorgvuldig is overgekomen. Dat is bijzonder jammer. Als deze treinen uiteindelijk schitterend hadden gereden en onwaarschijnlijk veel mensen gelukkig hadden gemaakt, waren de mensen die eraan hadden gewerkt nu

misschien de helden van de natie geweest. Feit is echter dat het allemaal heel onzorgvuldig en heel moeilijk is gelopen.

Mevrouw **Vos**: Hoe verklaart u de verhoging van de prijs met 1 miljoen?

De heer **Descheemaecker**: Waarschijnlijk is die veroorzaakt door de motor die erbij is gestoken. Bij het nalezen van de stukken kreeg ik ook het gevoel dat de toon van AnsaldoBreda bij wijze van spreken wijzigde. Men stelde zich een beetje assertiever op vanaf het moment dat Alstom had afgehaakt. Ergens moet iemand de mensen van AnsaldoBreda het gevoel hebben gegeven dat zij zich wat meer konden permitteren.

Mevrouw **Vos**: In datzelfde radio-interview van twee weken geleden zei u ook dat NS bewust de Franse spoorwegen, SNCF, en de treinenbouwer Alstom, buiten de deur wilde houden. Wat bedoelt u daarmee?

De heer **Descheemaecker**: Er was een strekking binnen NS die eigenlijk vrij onvriendelijk was voor SNCF en de samenwerking met dat spoorbedrijf. Die strekking was er al heel lang. Ik ben nu de naam van de mijnheer vergeten. In elke grote lidstaat van de Europese Unie, dus in Duitsland, Frankrijk, Spanje en Italië, is er een lokale treinoperator en een lokale treinenbouwer. Het is heel eigenaardig dat juist die lokale bedrijven vaak die aanbestedingen winnen, om welke reden dan ook. Ik denk dat een aantal mensen binnen NS, en zeker binnen de voormalige directie van NS Hispeed, eigenlijk liever alles wat Frans was buiten de deur hielden, ook al met het oog op de eigen grote internationale ambities, dus ambities van NS in Duitsland, in Engeland en misschien ooit ook in België of in Frankrijk. Vroeger waren we namelijk allemaal collega's, maar door de liberalisering in Europa zijn we eigenlijk allemaal een beetje elkaars «concurrenten» geworden.

Mevrouw **Vos**: Dénkt u dat het buiten de deur houden van de Fransen een motief was, of weet u het zeker?

De heer **Descheemaecker**: Er zijn heel duidelijk nogal wat uitspraken gedaan die niet vriendelijk waren over de proven technology van Alstom. Toen die aanbesteding liep, was er eigenlijk maar één treinenbouwer die in Europa TGV's bouwde, namelijk Alstom. De treinen van Alstom reden en we wisten wat de onderhoudskosten van die treinen waren en dergelijk zaken. Dat waren de treinen die wij ook hadden gekocht. Voor ons was het ook veel beter geweest als we Alstom-treinen hadden genomen. We hebben echter niet doorgedouwd. De Belgische spoorwegen hadden al Alstom-treinen voor de Thalys en we hadden toen ook Alstom-treinen voor Eurostar. Als je je hele garage al vol hebt staan met wisselstukken van Alstom, is het een beetje dom om dan een Siemens of een Bombardier of een AnsaldoBreda te nemen. We zijn echter meegegaan in de procedure en uiteindelijk hebben we die Franse technologie buiten de deur gehouden. Ik denk dat het toen bij NS zeker heeft meegespeeld dat men niet te Frans wilde worden. Er was een tegenstroom bij NS Hispeed in de jaren 2003, 2004 en 2005.

Mevrouw **Vos**: Bij wie van NS speelde dat een rol?

De heer **Descheemaecker**: Ik probeer nu op zijn naam te komen. Ik meen dat uw commissie die persoon ook heeft gehoord. Ik heb zijn naam op een lijstje zien verschijnen, maar ik heb het interview met hem zelf niet gezien.

Mevrouw **Vos**: Was het de heer Smulders? Was het de heer Van Krieken? Was het de heer Döbken?

De heer **Descheemaecker**: Nee, nee, nee. Ik weet niet zeker of de commissie hem heeft gehoord. Ik heb zijn naam ergens in een recent artikel in de pers voorbij zien komen. Ik ben zijn naam nu vergeten. Hij was vroeger lid van de directie van NS. Hij is al een tiental jaren met pensioen.

Mevrouw **Vos**: Van die persoon wist u zeker dat hij niet zat te wachten op de Fransen?

De heer **Descheemaecker**: Ik heb nooit met hem in een vergadering gezeten, maar dat hoorde ik van mijn medewerkers. Die zeiden: ja, maar ze willen niet voor Alstom gaan en ze willen niet met SNCF samenwerken en zo. Dat is ook logisch. Je kiest óf voor een samenwerkingsmodel, wat NMBS heeft gedaan, óf je gaat op eigen kracht verder. Ik denk dat NS eerder voor de laatste optie koos.

Mevrouw **Vos**: Goed, u hebt op basis van uw indrukken dat onderzoek laten doen door Ernst & Young. Daar komen een aantal onregelmatigheden uit naar voren, een aantal twijfels. Dat is belangrijk. Die punten zijn vervolgens vanwege verjaring niet onderzocht. De heer Meerstadt heeft uiteindelijk gezegd dat er wel wat onregelmatigheden en ongeregelheden zaten in de aanbestedingsprocedure van het materieel. Spoort uw conclusie met zijn conclusie? Of kunt u op basis van het onderzoek dat u hebt laten doen, zeggen dat er wel wat meer aan de hand was?

De heer **Descheemaecker**: Ik kan natuurlijk alleen vanuit de Belgische zijde kijken. Recentelijk heeft NMBS een aantal investeringsbeslissingen genomen en een aantal bestellingen geplaatst. Op bepaalde momenten spreek je dan natuurlijk met alle klassieke treinenbouwers. Op een bepaald moment hebben we een bestelling bij Siemens gedaan. Alstom is daarover erg teleurgesteld. Zo'n bedrijf haalt je dan gewoon voor de rechter. Men vindt dat je er dan onzorgvuldig mee bent omgegaan of dat je verkeerde beslissingen hebt genomen. Een rechtbank kan je terugfluiten op grond van het kleinste detail. Op die manier wordt soms het werk van vele jaren ongedaan gemaakt. Als een organisatie dus een bestelling plaatst van tientallen of honderden miljoenen euro's, moet het volgens mij in zo'n organisatie vaste praktijk zijn dat de regels tot in het kleinste detail worden gevolgd. Dat moet zeker gebeuren als het over heel veel geld gaat. Anders zie je verdachtmakingen op je afkomen. Dan ga je denken: zou er misschien toch iets verkeerd zijn gegaan? Daarom ben ik persoonlijk heel ongelukkig met dat rapport. Daarin staat eigenlijk dat we niet zorgvuldig zijn geweest, dat er onregelmatigheden waren en dat het niet allemaal in orde was. Misschien gaat het daarbij om dezelfde zaken als die Bert Meerstadt heeft gevonden.

Mevrouw **Vos**: Hij had het over aanbestedingsrechtelijke risico's.

De heer **Descheemaecker**: Ja, zo kunt u dat noemen. Ja.

Mevrouw **Vos**: U zegt: je moet dat heel erg netjes doen, zeker omdat het om zo veel geld gaat. Uit uw rapport van Ernst & Young blijkt dat het niet netjes is gegaan. Bert Meerstadt zegt eigenlijk hetzelfde. Hij heeft het over aanbestedingsrechtelijke risico's. We hebben een ander horen spreken

over slordigheden. Was wat er in uw rapport werd geconstateerd, van die aard? Of ging het om ernstiger zaken?

De heer **Descheemaecker**: We worden gescheiden door een gemeenschappelijke taal. Ik weet niet wat u onder «slordigheden» verstaat. Het waren elementen die ik voor mezelf niet kon verklaren. Ik kan het heel goed verklaren als er ergens een handtekening ontbreekt of als iemand met een verkeerde kleur bic heeft geschreven. Dat zijn slordigheden die ik heel goed kan begrijpen. In het rapport ging het over slordigheden – ik wil u het woord «slordigheden» laten – die ik niet kon begrijpen. Daarom voelde ik me er ongemakkelijk bij. Dat gold niet voor mij alleen. Ik had nooit alleen het initiatief genomen om het bij de procureur des Konings neer te leggen, omdat ik wist dat dat een politieke bom was die mijn carrière zou kosten. Uiteindelijk is echter onze voorzitter van de raad van commissarissen te goeder trouw dat rapport gaan neerleggen. Ik denk dat ze gelijk had toen ze zei dat te gaan doen. De Belgische wetgeving zegt uiteindelijk: het zou sowieso verjaard zijn, wat er ook in zou hebben gestaan of geïnsinueerd zou kunnen zijn. Op bepaalde praktijken staat in België namelijk een verjaringstermijn van vijf jaar. De bestelling was in 2004 geplaatst. Als je dan in 2013 met een rapport komt, is die verjaringstermijn allang overschreden.

Mevrouw **Vos**: Op 22 maart 2004 was u wel bij de vergadering waar uiteindelijk werd besloten tot de aankoop van de treinen bij Ansaldo-Breda.

De heer **Descheemaecker**: Dat is correct.

Mevrouw **Vos**: U was daar wel bij. Hebt u ook om die reden dat onderzoek laten doen? Liet u dat doen omdat u uiteindelijk ook bij die vergadering was?

De heer **Descheemaecker**: Neen.

Mevrouw **Vos**: U zei net: anders zou het me mijn kop kosten.

De heer **Descheemaecker**: Wat u hier «een vergadering» noemt, was een formele zitting van het directiecomité van NMBS. De discussie die daar is gevoerd, ging over de vraag of we die bestelling zouden doen of niet. Daarover waren de discussies eerder ook al gegaan. Het voorstel was om elf treinen te kopen, maar ik stelde voor om er geen te kopen. Ik stelde dus voor om gewoon het project af te blazen. Onze toenmalige voorzitter van het directiecomité, de heer Karel Vinck, heeft toen gezegd: kijk eens, we hebben engagementen genomen met Nederland voor de verbinding met Amsterdam. Hij zei: de dingen waarvoor we ons geëngageerd hebben, zullen we doen. Hij zei: dat houdt concreet in dat we drie treinen kopen, wetend dat we daarmee ook een bijkomend divisiedoel voor NMBS zouden gaan doen. We zijn dus van elf treinen naar drie treinen gegaan. De vergadering waarin dat is gebeurd, heb ik zelfs mee geanimeerd. Tijdens die vergadering is uiteindelijk dus besloten om drie treinen te kopen. Ik was niet aanwezig bij het ondertekenen van het contract als zodanig. Ook de heer Karel Vinck was daar niet bij aanwezig. De heer Leo Pardon was daarbij aanwezig.

Mevrouw **Vos**: Ik heb net een foutje gemaakt. Het was de heer Döbken die dat zei, niet de heer Meerstadt.

De heer **Descheemaecker**: Dat kan zijn, ik weet dat niet.

De **voorzitter**: Ik wil hier toch nog even op inzoomen. U had dus een aantal vragen omdat u een aantal zaken niet kon verklaren. Die vragen gingen over de ophoging van de snelheid en over het feit dat de treinen duurder werden. Begrijp ik dat goed? Na wat we het «best and final offer» noemen, zijn er nog wijzigingen aangebracht, dus na de fase waarin aan de fabrikanten is gevraagd: willen jullie nu je definitieve bod doen? Die wijzigingen ontstonden onder andere doordat het aantal bestelde treinen lager werd en de treinen duurder werden. België wilde minder treinen en Nederland wilde minder treinen. Dat waren de vragen die u had. Dat zijn ook vragen die de commissie heeft gesteld aan de heer Döbken, die daarop zei: we hebben aanbestedingsrechtelijke risico's genomen. Dat herhaalde mevrouw Vos zojuist al. Waren er nog andere dingen waarover u vragen had?

De heer **Descheemaecker**: Zowel bij het lezen van de individuele stukken als bij het lezen van het rapport van Ernst & Young bevreedde mij de vaststelling over het functioneren van de verschillende «layers» van management tussen twee organisaties. Ik houd er niet van als twee mensen die zich heel belangrijk voelen, in een hoekje gaan zitten en zo'n beetje een deal maken. Er is een stuurgroep waarin zes mensen zitten, dus bijvoorbeeld het hoofd aankoop van NS, het hoofd aankoop van NMBS, de hoofden financiën van beide organisaties en de controllers van beide organisaties. Zij hebben allemaal hun taak en verantwoordelijkheid. Je ontloopt de kritiek meestal niet door die buiten de deur te zetten, want dan komt ze toch wel door een klein raampje terug naar binnen. Dat hebben we nu ook gemerkt. Dat bevreedde mij ook. Afgezien van de factuele elementen vanwege AnsaldoBreda ten opzichte van het hele proces, zijn er binnen het proces ook een aantal zaken. Ik heb het van onze kant nooit begrepen waarom het zo moeilijk was om een businesscase te maken. De finale cijfers zijn eigenlijk nooit echt volledig gepresenteerd. Ik vond dat echt ontoelaatbaar. Maar we zaten ook weer onder tijdsdruk. We moesten immers in 2007 beginnen en zelfs in januari 2004 was er nog geen contract getekend. Toen al wisten we dus dat het heel moeilijk zou worden voor de treinenbouwer om op tijd te leveren.

De **voorzitter**: U hebt echter geen bewijzen gezien van onregelmatigheden? Ik vind het belangrijk dat die vraag helder wordt beantwoord. Hebt u nou bewijzen van onregelmatigheden of hebt u die niet? Of hebt u vragen?

De heer **Descheemaecker**: U zoekt naar de smoking gun?

De **voorzitter**: U hebt geen bewijzen van onregelmatigheden.

De heer **Descheemaecker**: Ik heb geen enkel element gezien waarvoor ik een strafrechtelijke klacht zou moeten neerleggen bij wie dan ook.

De **voorzitter**: U herkent echter de vragen en kent dus de constructies. Daar hebt u op gewezen.

Mevrouw **Vos**: We komen te spreken over AnsaldoBreda. De heer De Leeuw was namens zowel de Belgische als de Nederlandse koper het aanspreekpunt voor AnsaldoBreda. Hoe beoordeelt u de manier waarop hij de contacten met AnsaldoBreda onderhield?

De heer **Descheemaecker**: Ter toelichting: AnsaldoBreda zelf had om slechts één contactpersoon verzocht. Het is dus ook logisch dat wij daarin NSFSC zijn gevolgd. Wij bestelden immers drie treinen en NSFSC zestien treinen. Wij waren het kleine broertje, dus het was logisch dat de heer De Leeuw de projectopvolging ook namens de drie treinen voor NMBS deed. Ik denk dat hij zeker de kwalificaties had om dat project mee op te volgen, maar ik denk ook dat de opvolging door NSFSC van Richard de Leeuw misschien onvoldoende was.

Mevrouw **Vos**: Hoe bedoelt u dat?

De heer **Descheemaecker**: U weet ook wel dat er een zekere heisa is geweest toen hij eens wat berichtjes tweette over de mooie job die hij had, met lekker eten en de zon en zo. Eigenlijk moest hij onder die machine in de smeerput zitten en mocht hij de zon helemaal niet zien. Dat heeft een beetje een verkeerde indruk doen ontstaan; dat is wel jammer. Ik denk dat hij heeft geprobeerd om naar zijn beste vermogen zijn taken uit te voeren. Maar ik denk ook dat het heel moeilijk was om in die Italiaanse ateliers of fabrieken een goede opvolging te doen, wetend dat alle contracten getekend waren en dat je een trein uiteindelijk pas kunt beoordelen als die ergens in een werkplaats van NS of NMBS voor je neus staat.

Mevrouw **Vos**: Hij deed dus volgens u zijn best, maar gegeven de omstandigheden was het moeilijk en lastig?

De heer **Descheemaecker**: Eén: het is heel moeilijk werken in een bipolaire structuur NMBS-NS. Dat is heel duidelijk. Twee: het is heel moeilijk werken met AnsaldoBreda. Drie: aan Nederlands zijde is er ook nooit veel ervaring geweest met het werken met hogesnelheidstreinen. Dat was een bijkomend element, dat niet alleen voor Richard de Leeuw gold maar eigenlijk voor de hele organisatie. Ik heb echter geen enkele reden om te denken of te vermoeden dat Richard de Leeuw zijn taak niet serieus heeft uitgevoerd.

Mevrouw **Vos**: De koopovereenkomst met AnsaldoBreda had het karakter van een zogeheten turnkeycontract. Daarover hebben we het hier in deze zaal veel gehad. Heeft dit volgens u op enigerlei wijze de samenwerking met AnsaldoBreda belemmerd?

De heer **Descheemaecker**: Ik denk dat het heel verstandig is als spoorwegondernemingen op basis van turnkeycontracten werken. In het verleden hadden de grote treinenleveranciers, dus de Bombardiers en de Alstoms van deze wereld, een verfijnde techniek om de spoorwegingenieurs eigenlijk mee aan boord te hijsen en daardoor ook een deel van de verantwoordelijkheid over te dragen op de spoorwegmaatschappijen. Dan betaal je vaak dubbel. Als je namelijk een ingenieur loslaat op een trein in opbouw, dan vraag je om problemen. Die ingenieur wil dan de ene knop rechts naar boven brengen en de stoel een beetje naar links gedraaid hebben. Voor je het weet, heb je dan geen basisproduct meer. Voor je het weet, moeten er dan allerlei productiewijzigingen worden doorgevoerd, wat tot meerkosten leidt, waardoor er minder verantwoordelijkheid bij de fabrikant komt te liggen enzovoorts. Turnkey is dus volgens mij een goede zaak. Je moet echter alleen kiezen voor turnkey bij bedrijven die dat aankunnen. AnsaldoBreda ligt in zijn evolutie als producent van spoorwegmateriaal nog een klein lichtjaar achter op de Alstoms, de Bombar-

diers en de Siemens van deze wereld. Die bedrijven zijn veel verder met hun process engineering en hun productie-engineering.

Mevrouw **Vos**: U zegt: AnsaldoBreda ligt een klein lichtjaar achter. Dat klinkt als best veel.

De heer **Descheemaeker**: Ik ben geen astrofysicus, dus ik weet niet wat een lichtjaar precies is.

Mevrouw **Vos**: Best veel.

De heer **Descheemaeker**: Ik denk dat AnsaldoBreda nog steeds in die functioneringsmode zit door de samenwerking met de Italiaanse spoorwegen. Veel andere spoorwegoperatoren, zoals Lloyd's, NS, NMBS, SNCF en andere bedrijven, willen de verantwoordelijkheid duidelijk leggen waar ze moet liggen, namelijk bij de producent. Daarom kiest men voor turnkey. Daarbij geeft men heel goede specificaties en doet men aan projectopvolging, maar men beoordeelt daarbij de trein op basis van het heel gedetailleerde lastenboek dat voorligt. AnsaldoBreda zat meer nog in de fase waarin men zegt: kom maar kijken, en als je wilt, verleggen we die kabel en gaan we dat knopje anders uitvoeren. Daar zit je dan ook met twee verschillende culturen.

Mevrouw **Vos**: Er was volgens u sprake van twee verschillende culturen. Hebt u nog meer voorbeelden waaraan u merkte dat AnsaldoBreda wat achterliep op de andere fabrikanten?

De heer **Descheemaeker**: AnsaldoBreda heeft zich nooit gespecialiseerd. Het is een relatief klein bedrijf vergeleken met de transportdivisies van Alstom en Siemens. Het bedrijf heeft nooit gekozen voor een specialisatie. Het bood heel veel types producten. Je kon er trams kopen, maar ook locomotieven, treinen en hogesnelheidstreinen. Je kon er van alles kopen. Elke productspecialisatie bij AnsaldoBreda had echter relatief weinig omzet en relatief weinig klanten. Daardoor was er eigenlijk een relatief beperkte knowhow. Dat hebben we gemerkt.

Mevrouw **Vos**: Heeft AnsaldoBreda ooit NMBS gevraagd om meer ondersteuning of advies?

De heer **Descheemaeker**: Er zijn af en toe ingenieurs van NMBS meegegaan met de collega's van NS. Wij hebben vooral de draaistellen bekeken, in een van de Napolitaanse fabrieken. Iedereen had daar zo'n beetje zijn eigen ding. Je kon er echter niet echt tussenkomen totdat die trein afgebouwd was.

Mevrouw **Vos**: Dat was zo vanwege het contract?

De heer **Descheemaeker**: Ja, en vanwege het feit dat het een turnkey-project was.

Mevrouw **Vos**: U zei zojuist: AnsaldoBreda had een heel brede productie. Hoe beoordeelt u de kennis van AnsaldoBreda van hogesnelheidstreinen en de ervaring die het bedrijf daarmee had?

De heer **Descheemaeker**: Nul.

Mevrouw **Vos**: Nul. AnsaldoBreda zegt zelf dat het een ervaren treinenbouwer is. Hoe verklaart u dat? Hoe weet u dat het bedrijf hiermee «nul» ervaring heeft?

De heer **Descheemaeker**: De trein die het bedrijf nu heeft gebouwd, is geen hogesnelheidstrein. Het is gewoon een klassieke trein met een bijkomende motor erin. Als je het concept van een Thalys of van een trein van de nieuwe generatie van Siemens naast het concept van de Fyra legt, merk je het verschil op het vlak van de constructie, het concept van de motor et cetera. Als je zegt dat je heel veel ervaring hebt en heel goed bent, hoeft dat niet per se waar te zijn. Als dat zo zou zijn, zou elke politieke partij altijd honderd procent van de stemmen halen.

Mevrouw **Vos**: U zei dat u in die vergadering in 2004 uiteindelijk uw goedkeuring hebt gegeven voor die hogesnelheidstrein. U wist toen dat AnsaldoBreda geen hogesnelheidstrein kon bouwen?

De heer **Descheemaeker**: Neen. Neen. Dat is verkeerd voorgesteld. Eind 2003, begin 2004 zaten we in een vergadering. Ik had toen een klein jaar ervaring in de spoorwegsector. Ik was helemaal niet bezig met het reizigersvervoer of met investeringsprojecten. Ik had een groot probleem met de businesscase. Ik had exact hetzelfde gedaan als die trein door Bombardier, Siemens of Alstom zou zijn geleverd. De businesscase was gewoon verkeerd. Het zou ons heel veel geld gaan kosten.

Mevrouw **Vos**: U kwam er dus pas later achter dat AnsaldoBreda volgens u geen ervaring met de bouw van hogesnelheidstreinen had.

De heer **Descheemaeker**: Het was niet mijn taak om dat te beoordelen. Ik vond het wel redelijk eigenaardig dat het bedrijf door de referentieperiode was geraakt, maar het was niet onlogisch. Op een bepaald moment wordt de markt geconsulteerd. Dan kunnen bedrijven zich kandideren.

Mevrouw **Vos**: Daaruit bleek dat AnsaldoBreda meebouwde aan de ETR 500. Die trein kon 300 km/u. Gold dat dan niet als ervaring met het bouwen van hogesnelheidstreinen?

De heer **Descheemaeker**: Ja, maar toen reed die ETR 500 nog niet. Ik meen dat die trein toen alleen nog maar op papier bestond. Daarna is hij ook nog eens ernstig gewijzigd.

Mevrouw **Vos**: U zegt: AnsaldoBreda had geen ervaring met het bouwen van hogesnelheidstreinen. U vindt de V250, de Fyra, ook geen hogesnelheidstrein?

De heer **Descheemaeker**: Nee, dat is geen hogesnelheidstrein.

Mevrouw **Vos**: Hoe beoordeelt u de betrouwbaarheid van AnsaldoBreda als partner in dit project?

De heer **Descheemaeker**: Die betrouwbaarheid was heel beperkt. Ik vind AnsaldoBreda geen betrouwbare partner. We hebben dat vooral gemerkt toen het project afliep en het echt crisis was. Toen werden er allerlei kreten gelanceerd door het bedrijf. Men beloofde heel veel, maar er gebeurde helemaal niets.

Mevrouw **Vos**: De betrouwbaarheid was dus niet zo hoog.

De heer **Descheemaecker**: De betrouwbaarheid was heel beperkt.

Mevrouw **Vos**: Hebt u daarvan voorbeelden? Kunt u dat iets concreter maken? Waaraan lag het dan? Als u zegt dat de betrouwbaarheid heel beperkt was, moet u dat ook een beetje kunnen staven.

De heer **Descheemaecker**: Het bedrijf had gewoon niet de slagkracht die nodig is voor zo'n project, ondanks het feit dat het maar een klein project was. Alle andere treinenbouwers zeiden: we willen de treinen voor dat project helemaal niet bouwen, want het gaat om te weinig treinen. Zelfs met zo'n kleine bestelling heeft AnsaldoBreda problemen gekregen. Men had zelfs niet meer de mogelijkheid en de engineeringcapaciteit om oplossingen aan te dragen. Dat was een grote ontgoocheling. Op een bepaald moment hebben we gezegd: nu stoppen we met het rijden met die treinen, we halen ze van het spoor en de fabrikant krijgt drie maanden om onderbouwde oplossingen te bieden. Uiteindelijk hebben we de mensen van AnsaldoBreda vier maanden gegeven, dus zelfs meer dan drie maanden. Ze zijn echter met bijna niets gekomen. Toen was het helemaal klaar.

Mevrouw **Vos**: U hebt ervaring met een aantal andere fabrikanten van treinen. Hoe typeert u de cultuur bij AnsaldoBreda?

De heer **Descheemaecker**: De Noord-Italiaanse fabriek van Ansaldo-Breda, in Pistoia, was de betere entiteit. In Napels, waar ze onder meer de draaistellen maakten, was er weer een iets andere cultuur. Ik ben zelf nooit ter plaatse geweest; dat heb ik altijd vermeden. Maar mijn mensen hadden het gevoel dat die entiteiten ook niet erg goed op elkaar waren ingespeeld. Ze hadden het gevoel dat het echt allemaal lokale, kleine entiteiten waren die dan op een bepaald moment wel werden samengebracht. Bij het bouwen van treinen komt het meer en meer aan op integratie van subcontracting, op producten van andere leveranciers. Dat is een kwestie van montage en van hooggespecialiseerd werk. Daarvoor zijn heel goede productie-ingenieurs nodig. Dat ontbrak eigenlijk. Dat was de feedback die ik kreeg.

Mevrouw **Vos**: Wat is het verschil tussen de cultuur bij bijvoorbeeld Siemens, een Duitse treinenbouwer, en die bij AnsaldoBreda? Kunt u die twee culturen met elkaar vergelijken?

De heer **Descheemaecker**: Als je bij Siemens, Bombardier of Alstom een trein koopt, zul je er ook het eerste jaar problemen mee hebben. In de echte industriële realisatie moet je altijd nog allerlei zaken bijstellen enzovoorts. We hebben zelf ervaring opgedaan met zowel treinen van Alstom als treinen van Bombardier. Dat zijn onze dubbeldekstreinen. Ook hebben we recentelijk de Desiro-treinen gehaald. Met al die treinen hebben we ook wel een paar probleempjes gehad. Die zijn echter vaak na zes tot achttien maanden volledig opgelost.

Mevrouw **Vos**: Het is dus normaal dat er een halfjaar tot anderhalf jaar nodig is om die kinderziektes eruit te halen?

De heer **Descheemaecker**: Ja, maar die zaken zijn dan geen elementen die het functioneren van de trein in de weg staan. Daardoor zijn de treinen operationeel niet perfect, maar je kunt ze in die periode wel in exploitatie houden. Bij de Desiro's hadden we op een bepaald moment een probleem met de deuren. Af en toe bleef de deur dicht. Dan moesten de reizigers via

een andere deur naar buiten. Bij de recente locomotieven type 18 van Siemens gaf het problemen om bij de driespanningslocomotieven bij vorst de pantograaf helemaal naar boven te krijgen. Zulke zaken worden dan door een goede engineeringgroep bijgestuurd. Binnen drie of vier maanden is zo'n probleem dan opgelost.

Mevrouw **Vos**: Wat heeft dit te maken met het verschil in cultuur bij AnsaldoBreda en de andere treinenproducenten? Daar vroeg ik naar.

De heer **Descheemaeker**: Dat heeft te maken met schaalgrootte en met de kwaliteit van management. Het kan ook met cultuur te maken hebben. Wat maakt het ene bedrijf beter dan het andere? Waarom koop je liever bij het ene bedrijf dan bij het andere? Dat kan met design te maken hebben. Ik denk dat zowel Bombardier als Siemens, die elkaars intensieve concurrenten zijn, verder staan op het vlak van productie-engineering.

Mevrouw **Vos**: Als je dat vaststelt, wat betekent dat dan voor de samenwerking met AnsaldoBreda?

De heer **Descheemaeker**: Je komt er vaak pas achter als er problemen zijn die moeten worden opgelost. Dan ga je analyseren. Dan lees je de rapporten van bijvoorbeeld Mott MacDonald en Concept Risk. Daarin wordt in detail onder andere de montage bekeken. Dan stel je vast dat het echt wel problematisch is.

Mevrouw **Vos**: Wat hadden NSFSC en NMBS anders kunnen doen in de samenwerking?

De heer **Descheemaeker**: Vanaf welk punt? Vanaf het moment dat de bestelling was geplaatst?

Mevrouw **Vos**: Ja, vanaf het moment dat je merkt dat het toch anders loopt dan je had verwacht.

De heer **Descheemaeker**: Ik denk dat je relatief weinig anders had kunnen doen. Je kunt natuurlijk altijd een beetje strenger zijn of er nog wat meer mensen opzetten. De echt belangrijke beslissing werd volgens mij genomen toen NS gedeeltelijk treinen heeft afgenomen en betaald. Op dat moment verlos je namelijk AnsaldoBreda eigenlijk al van een deel van de last. Het cruciale moment voor een treinenleverancier is het moment van de aanvaarding van de treinen. Dan verschuift het financiële en juridische risico namelijk voor een deel. NMBS heeft dat nooit gedaan, maar NS heeft dat wel gedaan, ook al omdat er druk op de ketel stond. Men wilde in december 2012 gaan rijden.

Mevrouw **Vos**: Ja, daar komen we straks nog op. Ik kom nog even terug op de ervaring van AnsaldoBreda met het bouwen van hogesnelheidstreinen. De ETR 500, een hogesnelheidstrein, reed al vanaf 1992. De fabriek had dus wel ervaring met het bouwen van dergelijke treinen.

De heer **Descheemaeker**: Ja, maar de ETR 500 is geen TGV zoals de Thalys en dergelijke treinen.

Mevrouw **Vos**: Die trein rijdt 300 km/u.

De heer **Descheemaecker**: Ja, maar die trein was ook van het andere AnsaldoBreda, dat de signalisatiecomponent was maar dat ondertussen de groep had verlaten.

Mevrouw **Vos**: U zegt: dat TREVI-consortium heeft de ETR 500 gebouwd. U zegt: het AnsaldoBreda waarmee u uiteindelijk een contract hebt gesloten, had geen ervaring met de bouw van hogesnelheidstreinen.

De heer **Descheemaecker**: Het had daarmee heel beperkt ervaring. Je zult er altijd wel mensen vinden die met de bouw van de ETR 500 hebben meegedaan, maar dat wil nog niet zeggen dat ze zelf een hogesnelheidstrein konden bouwen. Er zijn namelijk twee AnsaldoBreda's. Er is de AnsaldoBreda signalisatiegroep. Die behoort helemaal niet tot Finmeccanica. Daar worden bijvoorbeeld de veiligheidssystemen gebouwd. Dat is een heel goed bedrijf. Het is een van de leiders in de markt. Verder is er het AnsaldoBreda montage- en treinenbedrijf. Dat zit nog wel in Finmeccanica. Die twee bedrijven hebben echter helemaal niets meer met elkaar te maken. Je kunt er selectieve analyses op loslaten om te zien welk bedrijf in 1992 wat heeft gedaan.

Mevrouw **Vos**: Was dat u al bekend? Wist u welk bedrijf precies wat had gedaan?

De heer **Descheemaecker**: Nee, nee. Dat interesseerde mij ook niet.

Mevrouw **Vos**: U stelt gewoon vast dat het bedrijf geen ervaring had met het bouwen van hogesnelheidstreinen.

De heer **Descheemaecker**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Mevrouw Thunnissen, de inspecteur-generaal van de Nederlandse inspectie die onder andere gaat over de toelating van treinen, zei afgelopen week dat in het vierde spoorwegpakket van de Europese Commissie de rol van de inspectie bij de toelating van treinen kleiner wordt en dat de verantwoordelijkheid van fabrikanten groter wordt. Welke voor- en nadelen ziet u daarin?

De heer **Descheemaecker**: Ik heb daar zelf nog niet over nagedacht. U moet me wat tijd geven om daarover na te denken. Ik denk dat inspecties altijd grote verantwoordelijkheden willen en dat de fabrikanten altijd minder inspectie willen. Dit is volgens mij de klassieke discussie; ik wil mijn bord groter houden.

Mevrouw **Vos**: Vindt u het een goed idee als fabrikanten te maken krijgen met minder inspecties?

De heer **Descheemaecker**: Ik heb er niet over nagedacht.

Mevrouw **Vos**: Oké. U kunt nog even nadenken. Ik geef ondertussen het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Het is belangrijk om ons publiek goed bij ons te houden. Het is namelijk een onderdeel van ons werk om goed helder te maken hoe een enquêtecommissie onderzoek doet. Er zijn in dat verband een paar dingen die ik volgens mij even moet langslopen om te voorkomen dat we publiek verliezen. Het is inderdaad zo dat AnsaldoBreda de TGV niet bouwde. In die vergadering, waarin ook van Belgische zijde werd besloten

om een hogesnelheidstrein te kopen bij AnsaldoBreda, wist u dat AnsaldoBreda de TGV niet gebouwd had, maar wel een eigen hogesnelheidstrein had gebouwd. Dat wist u. U hebt de trein gekocht.

De heer **Descheemaecker**: Op dat moment heb ik me die vraag zelfs niet gesteld. Die vergadering vond namelijk begin 2004 plaats. In die periode zijn dus die beslissingen genomen. Het enige waar ik me toen om bekreunde, was de heel zwakke businesscase, die bovendien bevestigde dat we grote verliezen zouden lijden. Ik heb dus zelfs het aankoopdossier niet bekeken. Ik wist niet wat AnsaldoBreda was. Ik wist toen helemaal niks.

De **voorzitter**: Het is volgens mij wel belangrijk dat we helder krijgen dat in die vergadering ook van Belgische zijde de aankoop van de drie enkeldekstreinen van constructeur AnsaldoBreda is goedgekeurd.

De heer **Descheemaecker**: Ja.

De **voorzitter**: Er werd daarbij gedacht aan een 220-trein, niet aan een Thalys-concept.

De heer **Descheemaecker**: Nee, toen was het al een 250-trein.

De **voorzitter**: Die trein is uiteindelijk naar een trein voor 250 km/u gegaan. Dat is dus een andere trein dan een TGV.

De heer **Descheemaecker**: Ja.

De **voorzitter**: Het was toen ook bekend dat de trein werd gekocht bij een consortium dat op verschillende manieren bekendstond. U hebt daar een beeld van en de aankopers hadden daarvan ook een beeld. De treinen werden in ieder geval aangekocht bij een bouwer die de ETR 500 had gebouwd in een groep. Die trein rijdt sinds 1992 300 km/u.

De heer **Descheemaecker**: Ik veronderstel van wel, maar ik zeg nogmaals: ik heb daar nooit echt over nagedacht. Ik was volledig gefocust op die businesscase, die heel slecht was.

De **voorzitter**: Ja. Maar ik dacht: het is goed om toch deze punten even te benoemen.

We gaan tien minuten pauzeren. Het is buiten warm en ook hier binnen. We gaan even een glaasje drinken en de koelte in.

Het verhoor wordt van 16.06 uur tot 16.22 uur geschorst.

Mevrouw **Vos**: Dit blokje gaat over de koopovereenkomst. In uw boek schrijft u dat u juristen in 2009 hebt laten uitzoeken of de koopovereenkomst met AnsaldoBreda ontbonden kon worden. Waarom wilde u die overeenkomst ontbinden?

De heer **Descheemaecker**: Er waren daarvoor een aantal objectieve redenen. In principe moesten de treinen volgens het contract in 2007 klaar zijn. Het klassieke spel tussen de leverancier en de afnemer, de klant, is altijd: wiens verantwoordelijkheid is het? In 2009 hadden we het gevoel dat we genoeg speling hadden tussen de contractuele termijn van 2007 en de datum van 2009 om te aanvaarden dat een aantal elementen, zoals het veiligheidssysteem, voldoende waren ingedekt met die termijn van twee

jaar om AnsaldoBreda aansprakelijk te stellen voor de vertraging in de levering. We hebben toen juridisch advies ingewonnen bij een Nederlands advocatenkantoor, omdat de contracten naar Nederlands recht waren opgebouwd. We hebben er ook een Belgisch advocaten kantoor nog naar laten kijken. Het advies was toen heel duidelijk: je kunt er in principe onderuit, maar dan moeten beide afnemers wel met één stem spreken. Op dat moment ging ik ervan uit dat er ook een discussie liep binnen de NS Groep over het al dan niet ontbinden, maar diens conclusie was een andere dan die van ons. Dus waren we ertoe veroordeeld om verder te gaan. Het juridische advies gaf immers duidelijk aan dat, indien wij als enige het risico zouden nemen van verbreking van het contract en de Nederlandse Spoorwegen dat niet zouden doen, we de case niet hard konden maken. Dus waren we ertoe veroordeeld om verder te gaan.

Mevrouw **Vos**: Was de reden waarom u de koopovereenkomst wilde ontbinden alleen die vertraging, zoals u net zei? Of waren er nog meer gronden?

De heer **Descheemaeker**: Nee, die vertraging was de hoofdzaak.

Mevrouw **Vos**: En het advies was: je kunt het wel doen, maar dan moet NSFSC ook meedoen.

De heer **Descheemaeker**: En dan nog is het niet 100% zeker, natuurlijk. Dan krijg je een discussie met de advocaten van AnsaldoBreda, die dan zullen zeggen: die vertraging is helemaal niet de schuld van Ansaldo-Breda, want er zijn bijkomende eisen gesteld en er is een nieuw Europees veiligheidssysteem, enzovoorts.

Mevrouw **Vos**: Ook dat stond in het advies. Uiteindelijk besloot u om de overeenkomst niet op te zeggen, omdat het de vraag was of u niet in een juridisch moeras zou geraken als NSFSC dat niet wilde, terwijl ook nog niet zeker was of het zou lukken.

De heer **Descheemaeker**: Dat is een goede samenvatting.

Mevrouw **Bergkamp**: In 2005 was het eigenlijk al duidelijk dat de Fyra veel later geleverd zou worden. Daarom huurde NS de zogenaamde TRAXX-treinen van Bombardier om die te laten rijden op het traject Amsterdam–Brussel van de HSL-Zuid. NMBS wilde daaraan echter niet meewerken. Waarom was dat?

De heer **Descheemaeker**: In eerste instantie was de afspraak die we hadden gemaakt, dat de Benelux-trein zou rijden volgens het toen voorliggende concept van tractie enzovoort. De afspraak die was gemaakt, was dat de tractie zou worden verzorgd door Belgische locomotieven en dat de rytuigen van NS zouden zijn. Dat was al heel lang de afspraak. De Nederlandse Spoorwegen hebben toen gezegd: wij willen absoluut treinen naar Brussel laten rijden op de hogesnelheidslijn, maar dan moeten we vanwege het veiligheidssysteem een ander type locomotief hebben, namelijk de TRAXX-locomotief. Dat zou echter een wijziging inhouden van het concept van gezamenlijke exploitatie: de een brengt de locomotieven mee en de ander de rytuigen. Dat is een van de redenen. Een bijkomend element was dat wij zelfs hebben overwogen om dat te doen, maar dan op basis van een gelijke kostenverdeling. Ik denk dat op dit punt de koopmansgeest van NS er eerder voor pleitte om de meerkosten dan op NMBS af te wentelen.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren dus eigenlijk twee redenen: het paste niet in het concept en er was het punt van de financiën.

De heer **Descheemaecker**: Ja, dat is zoals ik het me herinner.

Mevrouw **Bergkamp**: In maart 2012 besluit de NS-directie om de Fyra per december 2012 in te zetten op het traject Amsterdam–Brussel. NS koos er toen bewust voor om geen terugvalopties te hebben. Zo besloten ze om niet de Benelux-trein achter de hand te houden, evenmin als de treinpaden die daarvoor nodig zouden zijn in december. Was er in België wel spoorcapaciteit, waren er dus treinpaden gereserveerd voor de Benelux-trein?

De heer **Descheemaecker**: Natuurlijk. Wij hebben, op instructie van mijzelf, heel bewust alle rijpaden en alle tractiematerieel beschikbaar gehouden, niet alleen om een terugvaloplossing te hebben maar ook omdat, als ik dat niet had gedaan, ik onmogelijk in december 2012 dat akkoord, het «bitterballenakkoord», had kunnen sluiten met NS en de Nederlandse Staat. Er is toen door alle drie de partijen enorm bluffpoker gespeeld. Naar mijn gevoel – ik spreek dus alleen voor mijzelf – was het als volgt. Nederland had voor de Zeeland Express het rijpad van de klassieke Benelux-trein weggegeven, althans anders ingepland. Zijn pokerspel was: de treinen moeten rijden want anders is er geen enkele trein, en de Belgen zullen wel meegaan. Mijn pokerspel was: als jullie dat denken, dan gaan we daar nog bovenop en gaan we desnoods, als de Fyra niet rijdt, de internationale trein aanbieden aan de grens. De Nederlandse Minister en de CEO van de Nederlandse Spoorwegen moesten dan maar aan elkaar en aan het Nederlandse parlement uitleggen waarom er geen verbinding met België meer is, want onze Belgische trein zou dan aan de grenspost staan.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: een van de redenen van de NS-directie was het uitoefenen van druk om te komen tot een overeenkomst, terwijl uw verweer of uw inzet ter versterking van uw positie was om juist wel een alternatief achter de hand te houden.

De heer **Descheemaecker**: Zo voelde ik het aan. Er zijn geen stukken die dat staven, maar zo voelde ik het aan in die grote onderhandelingsronde die zou moeten voeren tot het lanceren van de Fyra in december 2012.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was dus eigenlijk onderdeel van de onderhandelingen, zou je kunnen zeggen.

De heer **Descheemaecker**: Van de voorbereidende schermutselingen, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Het had in die zin dus niet direct iets te maken met zorgen over de betrouwbaarheid van de Fyra.

De heer **Descheemaecker**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat stond er los van.

De heer **Descheemaecker**: Van beide zijden was er de hypothese dat de trein, als die gelanceerd zou worden, op de tweede zondag van december zou gaan rijden. Er was altijd nog het onbestemde gevoel: gaat het wel lukken met de Fyra? Ik had met mijn pokerspel dus enerzijds een terugvaloplossing. Dat was bewust, en daardoor zijn we ook weer zo snel

terug in het rijpad naar de Nederlandse grens geraakt. Anderzijds had ik een troefkaart boven op hun troefkaart, mocht het nodig zijn om die te gebruiken. Voor mij was dat dus een dubbele mogelijkheid. Ik had mijn terugvaloplossing en zij hadden bewust de keuze gemaakt om er geen te hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u ook aan HSA kenbaar gemaakt dat u van plan was om treinpaden te reserveren?

De heer **Descheemaecker**: Absoluut. Aan HSA, aan NS, aan de directie van NS, aan de planningsspecialisten van NS. Het was namelijk niet HSA die die planning deed. De Benelux-trein werd gepland door NS. Er zijn een paar crisismeetings geweest op het hoofdkwartier van NMBS ten tijde van de eerste Europese, internationale planningsconferenties. Die planning gebeurt namelijk op echt grote schaal in Europa, omdat al die planningen voor internationale treinen in elkaar moeten passen. Toen hebben we heel snel de melding van onze planningsspecialisten gekregen dat NS bewust geen rijpaden inplande. Ik ben er toen zelf tussen gekomen. Ik zei: jullie hebben geen terugvaloplossing, waardoor jullie in de problemen kunnen komen als het niet lukt. Immers, ondertussen was de Fyra al twee keer zes maanden opgeschoven. NS zei toen: het gaat nu wel lukken, de Benelux-trein valt namelijk weg. Tja. Maar wij hadden wél de rijpaden. Dat was een confrontatie op dat moment.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus in december, toen de Fyra van start ging, had u de treinpaden gereserveerd.

De heer **Descheemaecker**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Vervolgens ...

De heer **Descheemaecker**: Ik wil volledig zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Graag.

De heer **Descheemaecker**: Ik denk dat van de vijftien of zestien rijpaden er eentje ontbrak. Dat betrof een bepaalde trein die voor een ochtendtrein in Antwerpen een probleem gaf. Dat hebben we later echter kunnen herstellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Toen in maart 2012 door de NS-directie het besluit werd genomen om in december 2012 van start te gaan, waren er veel onzekerheden. Zo was er nog geen samenwerkingsovereenkomst. Verder reden de TRAXX-treinen niet door naar Brussel. Er was geen fallback, want de Benelux-trein was er niet meer, in ieder geval niet vanuit Nederland; de treinpaden waren niet gereserveerd. Vindt u dat NS en NMBS daarmee eigenlijk een onverantwoord risico hebben genomen voor de reiziger?

De heer **Descheemaecker**: Als u «TRAXX-locomotieven» zegt, suggereert u de TRAXX-locomotieven die ook op de hogesnelheidslijn kunnen rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat klopt.

De heer **Descheemaecker**: Op datzelfde moment hadden we aan de Belgische kant al TRAXX-locomotieven ingezet die niet op de hogesnelheidslijn konden rijden. Het waren dezelfde locomotieven, maar dan zonder het veiligheidssysteem. In die zin hadden we betrouwbare locomotieven op de Benelux-lijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar uiteindelijk was het in feite toch: alle kaarten op de Fyra. Er was niet echt een terugvaloptie. We hadden het net over de Benelux-trein. In ieder geval vanuit Nederland waren daarvoor geen treinpaden gereserveerd. In België was dat wel gedaan.

De heer **Descheemaecker**: Toen was er blijkbaar ook een discussie binnen de NS Groep, zo hebben we als waarnemer gemerkt. Ik weet niet tussen wie die discussie was. Het zal wel tussen HSA, de NS-hoofddirectie en NS Reizigers Binnenland zijn geweest. Er was ook daar ineens discussie over de vraag of er nog Benelux-treinen naast de Fyra's moesten blijven. Er was de opvatting: de Fyra moet komen, met als terugvaloplossing eventueel de Benelux-trein. Daar konden wij mee leven. Wij hadden die paden immers gehouden. Binnen NS waren stemmen opgegaan om, mocht de Fyra komen, eventueel zelfs ook de Benelux-trein nog te laten rijden. Toen zeiden wij: of het is de Fyra, zoals de akkoorden voorzien, of we moeten, als die niet komt, de Benelux-trein als terugvaloplossing hebben. Wij vonden dat het niet «en-en» kon zijn, want dan zou het helemaal te gek worden. Er zijn wel stemmen over opgegaan, maar dat is nooit op ons niveau formeel beslist, omdat op een bepaald moment de inschatting van de NS Groep als geheel was: we gaan volledig voor de Fyra, de rijpaden zijn weg. Op dat moment zat de toenmalige Minister natuurlijk potentieel echt in de problemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u dat NS een te groot risico heeft genomen door niet die treinpaden voor de Benelux-lijn te reserveren? Je komt dan namelijk in een situatie dat je geen alternatief meer hebt.

De heer **Descheemaecker**: Het risico is realiteit geworden. Waarschijnlijk moet het antwoord dus zijn: ja. Ik kan me echter wel voorstellen, en dat heb ik ook gemerkt, dat NS op dat moment vanuit politiek Nederland onder extreem zware druk stond om toch maar te beginnen met rijden. Het moest gaan gebeuren. 2007, 2009, 2011, 2012 ... Anderzijds heeft men wel een bepaald risico genomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ook in de onderhandeling.

De heer **Descheemaecker**: In de onderhandeling was dat voor ten minste één partij aan de tafel natuurlijk geen slechte zaak.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben ook een verhoor gehad met de heer Siebers, directeur van HSA. Hij zei: NMBS wilde de Benelux-trein eigenlijk helemaal niet houden.

De heer **Descheemaecker**: Ik heb die zelf voorgesteld.

Mevrouw **Bergkamp**: U kunt dat verhaal dus niet plaatsen.

De heer **Descheemaecker**: Toch wel. Toch wel. Toch wel. Wij wilden de Benelux-trein niet houden naast de Fyra. Dus waarschijnlijk is de heer Siebers in een advocaatrol gestapt. Hij was onwaarschijnlijk zenuwachtig in die periode, want hij liep tussen al die partijen door en zijn bedrijf

dreigde failliet te gaan. Het was eigenlijk allemaal heel erg. Op een bepaald moment ... Je kunt nooit op alles een verzekering hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Als ik uw woorden zo hoor, dan denk ik dat hij waarschijnlijk daarmee bedoelde dat ook NMBS vond dat er naast de Fyra geen Benelux-trein moest blijven. Dat is echter wat anders dan: treinpaden reserveren «voor het geval dat».

De heer **Descheemaecker**: Ja, maar het was heel duidelijk. De afspraak van 2000 was: als er een hogesnelheidstrein komt, verdwijnt de Benelux-trein. Wij hadden twijfels over de Fyra en wij waren bereid om de Benelux-trein langer te laten rijden. Als dan op een bepaald moment iemand – ik denk dat dat misschien de heer Siebers is geweest – suggereert om, als er dan iets met de Fyra is, toch tegelijk nog de Benelux-trein te laten rijden, dan zeg ik: sorry, je kunt niet alles hebben.

De **voorzitter**: Ik ga nog even wat strakker door op dit punt. De heer Siebers heeft hier in het verhoor aangegeven dat juist België vertrouwen had in de Fyra, dat België daarom niet de treinpaden ter beschikking wilde houden, dat het ook voor Nederland ingewikkeld was en dat hij er eigenlijk ook niet door kwam bij het bedrijf dat ging over de treinpaden en over de aankoop van de trein. Ik hoor u vandaag iets anders zeggen. U had wél treinpaden ter beschikking gehouden.

De heer **Descheemaecker**: Dat verrast mij extreem. Wij hadden zo'n groot vertrouwen in de Fyra's dat wij geweigerd hebben om ze af te nemen. Wij hadden zo'n groot vertrouwen in de Fyra dat wij als enige partij de rijpaden hebben opgehouden. Wij hadden zo'n groot vertrouwen in de Fyra dat wij de TRAXX-locomotieven die de Benelux-treinstellen trokken, beschikbaar hebben gehouden. Aangezien wij zo'n groot vertrouwen in de Fyra hadden bij de lancering, waren wij ook als eersten in staat om de rijpaden te gebruiken om tot aan Roosendaal te rijden met die locomotieven en met de rijtuigen die wij nog hadden. Dus in die zin hebben wij alle maatregelen genomen. Eigenlijk getuigt dat niet van veel vertrouwen in de Fyra, integendeel.

De **voorzitter**: Dat is helder. Maar de heer Siebers zei van wel. U maakt heel duidelijk dat het heel anders was. U had wel de treinpaden waarvan hij zei dat u die niet had.

De heer **Descheemaecker**: Wij hebben die gebruikt. De rijpaden in Nederland bestonden niet, aangezien die waren weggegeven ten behoeve van het binnenlandse treinaanbod via de Vlissingen-express.

De **voorzitter**: Helder. Maar u had op een bepaald moment wel een bijzondere onderhandelingspositie. U noemde al even het «bitterballenkoord». Misschien kunt u daar zo meteen wat kleur aan geven. Feitelijk was het zo dat NS alle kaarten op de Fyra had gezet. De tijd begon te dringen. Er moest een samenwerkingsovereenkomst komen. Toen zat u aan tafel. In uw boek beschrijft u het in termen als was het wel een beetje een overwinning. Kunt u de commissie uitleggen wat daar gaande was?

De heer **Descheemaecker**: De Belgische Staat was nooit een betrokken partij. In alle jaren die zijn verstreken sinds het ministerieel akkoord, heeft er vanwege de Belgische Staat nooit een onderhandelaar aan tafel gezeten. Waarom? Omdat het volledig was gedelegeerd aan NMBS, die volledig verantwoordelijk was. Er waren maar drie partijen: de Neder-

landse Staat, HSA/NS en wijzelf. Het eerste wat gebeurde en wat onze onderhandelingspositie aan tafel onwaarschijnlijk heeft verbeterd, was de weigering van de Nederlandse Minister om de samenwerkingsovereenkomst en het aanbodprotocol goed te keuren.

De **voorzitter**: Welke Minister was dat? En wanneer was dat?

De heer **Descheemaecker**: Dat was Schultz van Haegen, in september/oktober, ergens in die periode.

De **voorzitter**: Ik kan u goed volgen. Prima, dan weet ik waar u op doelt.

De heer **Descheemaecker**: Waarschijnlijk om goede binnenlandse redenen in de discussie met NS vond de Minister het niet passend om wat wij als NS en NMBS gezamenlijk voorstelden, te aanvaarden. Dat stond haar vrij. Dat begrijp ik ook. Dat stelde ons echter in een betere positie. Aangezien zij weigerde om goed te keuren hetgeen voorlag, móchten wij zelfs niet rijden met de Fyra. Wij hadden een beetje twijfels over de technische kwaliteit van de Fyra. De Nederlandse Staat wenste hetgeen wij voorstelden, helemaal niet te aanvaarden. De Minister was daar heel duidelijk in. Ze heeft daarover ook naar de Kamer gecommuniceerd. NS had zichzelf in de hoek gezet door eigenlijk alle rijpaden ... Op dat moment wist ik al dat NS geen rijpaden meer kon vrijmaken voor een alternatief aanbod. Ik zat dus eigenlijk in mijn luie zetel te wachten: van de Minister mochten wij niet beginnen, de Nederlandse Spoorwegen hadden geen alternatief meer en de tijd tikte verder. Toen kwamen we in september in Roosendaal. We zijn toen met zijn drieën aan tafel gaan zitten. Volgens mij was dat de eerste keer dat ik de heer Fukken van Infrastructuur en Milieu ontmoette. Op dat moment was er, na de herschikking van de regering, een Staatssecretaris voor spoorwegaangelegenheden en was mevrouw Schultz van Haegen niet langer verantwoordelijk voor het spoordossier. Ik zat eigenlijk in een zetel. Het was één week voor de Fyra moest beginnen te rijden. Waarom moest dat op de tweede zondag? Omdat in heel Europa alle nieuwe treinverbindingen op een vastgestelde dag beginnen te rijden. Dat is een internationale afspraak. Dat moet je gewoon doen. Heel concreet betekende dit dat er helemaal geen alternatief meer was, dat NS en de Staatssecretaris met de vingertjes naar elkaar zouden wijzen en dat wij de lachende derde zouden zijn. Dat zette mij in een onwaarschijnlijke onderhandelingspositie: ik kon alles blokkeren en ik kon alles toegeven. Ik had voor mezelf een aantal doelen op een rijtje gezet en die zijn eigenlijk allemaal gerealiseerd.

De **voorzitter**: Dus onder het eten van bitterballen hebt u alsnog een samenwerkingsovereenkomst tot stand weten te brengen?

De heer **Descheemaecker**: Een samenwerkingsovereenkomst, het wegonderhandelen van de claim van 300 miljoen, de zekerheid dat, mocht ... Eigenlijk hebben we daar de volledige deal gemaakt. Alle doelen hebben we bereikt. Het kostte de Belgische Staat niks. Het kostte NMBS niks. We hoefden de treinen nog altijd niet af te nemen. Het waren de Nederlandse treinen die begonnen te rijden. En de Benelux-trein was weg.

De **voorzitter**: Oké. En Den Haag had geen verbinding meer. Dat liet men links liggen.

De heer **Descheemaecker**: Wij hebben ons nooit geëngageerd om een verbinding met Den Haag te realiseren, anders dan natuurlijk de overeenkomst ...

De **voorzitter**: De Belgische Staat had die verbinding wel toegezegd, maar was de overeenkomst niet nagekomen.

De heer **Descheemaecker**: De Belgische Staat had dat toegezegd, maar met de samenwerkingsafspraken die we goedkeurden, inclusief het vervallen van de 300 miljoen, met dat «bitterballenakkoord», werden die nacht alle historische afspraken, werd dus het hele ministerieel akkoord weggeveegd.

De **voorzitter**: Minister Schultz heeft hier vrij duidelijk gemaakt dat ze heel vaak belet heeft gevraagd bij haar collega in België, de heer Maignette. Wat vindt u ervan dat ze daar gewoon niet eens werd toegelaten, tot de premiers zich ermee gingen bemoeien, en dat haar daarna na een kwartier de deur werd gewezen?

De heer **Descheemaecker**: Ja, nou ja. Ik was erbij toen dat gebeurde.

De **voorzitter**: Oké!

De heer **Descheemaecker**: Het is niet zo dat haar de deur werd gewezen.

De **voorzitter**: Hoelang was ze binnen? Tien minuten?

De heer **Descheemaecker**: Nee, wel iets langer, hoor. Het is al een heel lange gang. Het kost al bijna tien minuten voordat je in de vergaderzaal bent. Ik weet – dat is mij ook gemeld door de ambassadeur van Nederland in België – dat de Minister inderdaad heeft geprobeerd om de heer Maignette te spreken. Er liepen toen heel grote beslommingen. De heer Maignette is een rijzende ster in zijn politieke partij. Hij is dan ondertussen Minister-President van Wallonië. Hij is in die periode partijvoorzitter geweest. Hij is ook burgemeester van Charleroi geworden. Hij had dus een onwaarschijnlijk drukke agenda. Minister Schultz heeft inderdaad geprobeerd om via de formele kanalen bij deze Minister te komen. Dat is niet gelukt. Ik zou dat niet toeschrijven aan onbeleefdheid of onwil, maar eerder aan een onwaarschijnlijk gebrek aan tijd op een cruciaal moment voor zowel de Belgische als de Nederlandse Minister. In de vergadering die toen heeft plaatsgevonden, waren vertegenwoordigers van de landsadvocaat en NS, de ambassadeur en vertegenwoordigers van Infrastructuur en Milieu aanwezig. Ik was zelf ook aanwezig, om de Minister bij te staan. Het was een bijzonder correcte en hoffelijke Nederlandse Minister, die inderdaad hetzelfde statement afgaf als al haar voorgangers hadden gedaan, namelijk dat we die vierde trein moesten kopen. Dat was dus een heel klassieke. Maar de tijd was verder gelopen; we stonden al veel verder.

De **voorzitter**: We zijn inmiddels al bij het «bitterballenakkoord», maar dan staat eigenlijk ...

De heer **Descheemaecker**: Daar waren we nog niet.

De **voorzitter**: Nee, daar zijn we nu net geweest.

De heer **Descheemaecker**: Er waren ondertussen veel zaken gebeurd. Ik had ook een volledige briefing gegeven aan Paul Magnette. Ik sprak met hem over de aankoop van die trein, vooropgesteld dat ik die nog kón kopen, want heel die tooling was al afgewerkt. Ik zei: kijk eens, ik koop die trein als jij er geld voor geeft, evenals het engagement dat toekomstige verliezen gedekt zijn. Hij zei mij toen vooraf: je weet dat dat niet kan, want we zitten in een spaarmodus, er is een economische crisis en er zijn zaken geweest. Ik zei: dan moet je correct zijn en dat ook tegen de Nederlandse Minister zeggen. Dat heeft hij gedaan. Hij heeft dat gedaan op een ... De heer Magnette is uitstekend tweetalig, maar oorspronkelijk Franstalig. Hij heeft dat in zeer correct taalgebruik gedaan, maar dat kwam vrij hard over. Dat heeft eerder te maken, denk ik, met ... Hij had zeker niet de intentie om onbeleefd te zijn. Een slechte boodschap kun je nooit leuk brengen.

De **voorzitter**: Maar u begrijpt het beeld.

De heer **Descheemaecker**: Ja.

De **voorzitter**: Er zijn afspraken gemaakt door ministers. Die worden vervolgens niet nagekomen.

De heer **Descheemaecker**: Dat is juist.

De **voorzitter**: Vervolgens probeert een andere Minister contact te krijgen om oplossingen te bewerkstelligen, en die krijgt niet eens de gelegenheid om op tijd binnen te komen. Wat de redenen daar ook van zijn, er was wel een belang. Vervolgens staat aan het eind van het jaar, zo rond het «bitterballenakkoord», iedereen met de rug tegen de muur en heeft de Belgische zijde eigenlijk ook nog alle troeven in handen.

De heer **Descheemaecker**: Ik dacht, maar ik kan me vergissen, dat de eerste intentie was om elkaar te ontmoeten in de marge van een Europese vergadering van ministers van transport of wat ook. Volgens mij had Paul Magnette ook aan die vergadering niet deelgenomen. Dat was dan de eerste belemmering. En toen moesten we weer terug naar de agenda. Maar ik kan me voorstellen dat dat niet het beste moment was in de Belgisch-Nederlandse verhoudingen.

De **voorzitter**: U hebt niet het beeld dat het de meest betrokken bureaus waren die we ons kunnen wensen.

De heer **Descheemaecker**: Nee. Het was een moeilijk moment, maar het grote voordeel van dat moment was dat er eindelijk duidelijkheid werd gegeven. Daarom was het als belangrijk en misschien zelfs positief te duiden.

De **voorzitter**: Ik kom op een ander punt. In mei 2012 heeft NSFSC, dus het in Ierland gevestigde bedrijf dat de treinen uiteindelijk echt kocht, niet-toegelaten treinen van AnsaldoBreda overgenomen, en wel in een constructie die we al een paar keer hebben besproken: de APTO, een voortijdige overname van treinen die nog niet zijn toegelaten, die nog niet aan de koopovereenkomst voldoen.

De heer **Descheemaecker**: Was dat in mei? Ja, dat was in mei.

De **voorzitter**: In mei 2012. U weigerde. Waarom?

De heer **Descheemaecker**: Om verschillende redenen. Op basis van de informele en formele rapporten die ik ontving, was ik er nog helemaal niet zeker van dat die treinen oké waren, zeker wat betreft de bedrijfszekerheid. Er waren op dat moment, mei 2012, nog onvoldoende kilometers gereden om zeker te zijn. Er was nog geen echt, volwaardig proefbedrijf geweest. Volgens mij, maar ik kan me vergissen, had NS op dat moment negen treinen afgenomen. Onze inschatting was dat wij maar een zestal treinen nodig hadden om de lijn Amsterdam–Brussel te bedienen. Ik dacht: ik wacht voorlopig nog even. Er was ook nog geen dringende contractuele noodzaak en ook geen dringende operationele noodzaak. Ik had op dat moment onvoldoende zekerheid over de bedrijfsfunctionaliteit. Op dat moment twijfelde ik zeker niet over de veiligheid, maar wel over de bedrijfsfunctionaliteit, over het kunnen dienen van de reiziger.

De **voorzitter**: Speelde daarbij ook een rol dat je je positie als contractpartij misschien kwetsbaarder maakt als je een trein overneemt ...

De heer **Descheemaecker**: Dat was een secundair effect, ja.

De **voorzitter**: Hebt u het daar ook over gehad?

De heer **Descheemaecker**: Daar hebben we het zeker niet over gehad, maar op dat moment op de tijdlijn hadden we nog niet de zekerheid dat het alternatieve aanbod aanvaard zou worden door de Nederlandse Staat i.c. de Minister. Zoals later bleek, heeft zij inderdaad geweigerd om wat voorlag te aanvaarden. Als ik toen al treinen zou hebben aanvaard, had ik met treinen gezeten die ik in principe niet kon inzetten. Dat zou mijn onderhandelingspositie zeker niet hebben verbeterd.

De **voorzitter**: Maar toen is, vanuit uw zetel, die samenwerkingsovereenkomst, dat «bitterballenakkoord», gesloten. Hebt u meteen daarna wel zo'n trein gekocht?

De heer **Descheemaecker**: Neen. In januari heb ik opnieuw, voor de tweede of derde maal, geweigerd om die treinen af te nemen. Dat was ook al omdat er, toen al, die gruwelverhalen over de opstart waren. Die waren van dien aard dat we dachten: verdorie, nu gaan we toch nog een of twee weekjes wachten. Ik wist ook dat de tijd tikte. We hadden dat geen drie maanden meer kunnen uitstellen.

De **voorzitter**: Had u het langer uitgesteld? Wij begrijpen van de heer De Leeuw dat, toen hij uiteindelijk besloot om twee treinen over te nemen, er één was bedoeld voor NMBS.

De heer **Descheemaecker**: Dat is juist.

De **voorzitter**: Dat was op 11 januari. Toen was het wel de bedoeling om een trein aldus over te nemen.

De heer **Descheemaecker**: Neen. In januari heb ik geweigerd om een trein over te nemen van AnsaldoBreda, omdat op dat moment al heel vervelende boodschappen doorkwamen over de gebrekkige functionaliteit van de trein.

De **voorzitter**: Dus wat de heer De Leeuw hier heeft verklaard, namelijk dat hij één trein overnam voor u, klopt niet. Ik heb het dan over 11 januari.

De heer **Descheemaecker**: Hij zal waarschijnlijk wel een trein hebben overgenomen die bestemd was voor NMBS, maar hij heeft die niet kunnen overnemen namens NMBS.

De **voorzitter**: Oké, dan is dat misschien ...

De heer **Descheemaecker**: Waarschijnlijk zal AnsaldoBreda zoiets hebben gezegd als: kijk eens, ik heb hier jullie treinen staan, trein nummer 4 is eigenlijk voor NMBS en trein nummer 12 en trein nummer 15 ... AnsaldoBreda heeft gezegd: ik heb er nu negen of zeven staan, neem die over, eentje is voor NMBS. Maar, sorry, wij wilden die niet. Dan zal hij die ene ook hebben overgenomen. Zo kan ik het me voorstellen.

De **voorzitter**: Dus uw zetel kreeg er nog een lekker kussentje bij. Het werd nog rianter, want de treinen werden ook nog voor u overgenomen.

De heer **Descheemaecker**: Niet voor ons. De voor ons bestemde treinen werden door NSFSC overgenomen. Daarmee werden die treinen het eigendom van NSFSC.

De **voorzitter**: In december 2012 startte de dienst tussen Amsterdam en Brussel met de Fyra's van NSFSC. Deelde NMBS wel in de opbrengsten?

De heer **Descheemaecker**: We deelden in alles, ook in de kosten. We hadden een speciale afspraak gemaakt. Het was zelfs zo dat de drie treinen die van NMBS hadden moeten zijn ... Alle treinen werden in een gemeenschappelijke vloot ingebracht. Het was perfect mogelijk dat op het traject Amsterdam-Brussel geen enkele Belgische Fyra reed, want de Belgische Fyra's werden bijvoorbeeld ingezet voor het binnenlandse vervoer. Er was een gemeenschappelijk vlootbeheer. Het was voorzien dat NS dat deed. Er was geen fysieke toewijzing van de Belgische treinen op de fysieke as Amsterdam-Brussel. Die vloot is gewoon te klein. Je kunt het niet operationeel houden als je dat wel zou doen.

De **voorzitter**: We hebben een periode doorgenomen waarin het heel lang heeft geduurd voordat er goede afspraken kwamen, althans afspraken die ook nagekomen zijn. De bewindslieden hebben diverse malen met elkaar daarover contact gehad. Het heeft uiteindelijk heel lang geduurd, tot een paar weken voor de indienstneming van de trein, voordat de samenwerkingsovereenkomst er kwam en uiteindelijk iedereen goed kon samenwerken.

De heer **Descheemaecker**: Het was één week.

De **voorzitter**: Wat had gedaan kunnen worden om het eerder op te lossen?

De heer **Descheemaecker**: Heel veel zaken. Naar mijn mening – dat is zoals ik het persoonlijk aanvoel – is het volgende daarbij belangrijk. In een veranderende wereld verandert er in een periode van tien tot vijftien jaar enorm veel. Afspraken die te goeder trouw zijn gemaakt in bijvoorbeeld 1998 of 2000, moet je af en toe eens toetsen aan de snelheid waarmee onze samenleving verandert. Logistiek wijzigt. Transport wijzigt. Techniek wijzigt. Heel veel zaken wijzigen. Liberalisering is erbij gekomen. De verhoudingen werden dus constant anders. Indien de zogenaamde specialisten die met het dossier bezig waren en Infrastructuur en Milieu een zekere bedrijfsoriëntatie, een zekere intellectuele flexibiliteit hadden

gehad om een beetje een bredere scope te durven nemen wat betreft de probleemanalyse, dan hadden we waarschijnlijk veel verder gestaan. Maar als je elke keer als je een probleem aankaart, bijvoorbeeld dat vanwege wijzigingen bepaalde zaken niet kunnen, als antwoord krijgt «het moet, want in 2000 is het zo besloten», dan heb je twee mogelijkheden: of je komt ooit tot een niet-optimaal geheel – «als iedereen het zo wil, dan zullen we het maar zo doen» – of je komt tot helemaal niks en tot problemen. En daar zijn we in geraakt. Ik denk dat dat een belangrijk element was.

De **voorzitter**: Dat was aan Nederlandse zijde. Wat had men aan Belgische zijde kunnen doen om het eerder op te lossen?

De heer **Descheemaeker**: Die drie treinen niet bestellen in 2004.

De **voorzitter**: Gewoon helemaal niet meedoen?

De heer **Descheemaeker**: Niet meer meedoen, inderdaad.

De **voorzitter**: Dat is leuk voor de reiziger.

De heer **Descheemaeker**: Neen. Met de Thalys, en blijkbaar nu binnenkort ook met de Eurostar, hadden we in een geliberaliseerd Europa de perfecte mogelijkheid tot concurrentie. We zaten een beetje in een kromme situatie, een situatie waarin je jezelf een beetje concurrentie aandeed. Stel dat de Fyra had gereden, en daarachter of daarvoor een Thalys. Aan alle twee de kanten had je dan wel een Belgisch boordje.

De **voorzitter**: U legde in het begin uit dat in de afgelopen twee jaar het belang van de Belgische Staat en de Belgische spoorwegen in de Thalys groter is geworden. Dan werd het belang dat aan de Fyra werd gehecht, dus ook alleen maar minder.

De heer **Descheemaeker**: Het is gewijzigd. Het is een volwaardige vennootschap geworden, die als train operating company functioneert. Alle Thalysen, waar ze ook rijden, hebben een Belgisch kantje, naar rato van 40% van de aandelen.

De **voorzitter**: Wat zegt u als kwade tongen beweren: de Belgen hebben zich er aan het eind gewoon uit gewerkt omdat ze geen zin meer hadden om de concurrent van de Thalys overeind te houden?

De heer **Descheemaeker**: Neen, want dan hadden we het helemaal anders gespeeld, en op een veel vroeger moment. Dan hadden we inderdaad die drie treinen niet besteld en dan hadden we veel vroeger ...

De **voorzitter**: Maar toen had u nog niet het contract met de Thalys, zoals nu het geval is.

De heer **Descheemaeker**: Nee, maar we zaten al wel in de Thalys-marketingvennootschap. Het was heel duidelijk dat na de Eurostar-onderhandelingen – daarin is ongeveer hetzelfde gebeurd, maar dan met drie partijen: de Engelse regering, SNCF en NMBS – met Thalys vroeg of laat hetzelfde zou gebeuren. Dat was een automatisme ten gevolge van de liberalisering. De liberalisering in Europa maakt dat de vroegere samenwerkingsverbanden tussen spoorwegmaatschappijen – ieder in zijn eigen hokje, vooral in het vrachtgebeuren – ...

De **voorzitter**: U verliest mij. U spreekt nu over het hele proces, maar ik houd u nog even het volgende voor. Eerst hadden we – althans, dat was de ervaring aan Nederlandse zijde – een wat «meestribbelende» NMBS. Vervolgens worden de belangen bij de Thalys groter en wordt de inzet aan Belgische zijde om een bijdrage aan de Fyra te leveren, kleiner. Snapt u dan dat mensen daar wat kritisch naar kijken?

De heer **Descheemaeker**: Dat is onrecht aandoen aan de mensen die er uiteindelijk voor hebben gezorgd dat er een heel goede oplossing is gekomen.

De **voorzitter**: Over de uiteindelijke oplossing komen we nog te spreken.

De heer **Descheemaeker**: Sta me toe om één ding te zeggen. U gaat ervan uit dat er nu heel veel geld wordt verdiend met de Thalys. Dat is uw hypothese. U zegt: kijk eens ...

De **voorzitter**: Niet de mijne!

De heer **Descheemaeker**: Nee, niet de uwe. Het zijn kwade tongen.

De **voorzitter**: De kwade tongen.

De heer **Descheemaeker**: U moet weten dat een Thalys pas een euro begint te verdienen als die voor ten minste twee derde gevuld is. Het ondernemersrisico van Thalys wordt hopelijk beloond met goede bezettingsgraden. Dat toont dan aan dat de reiziger goed reageert op het aanbod. Nu hebben ze zich geëngageerd voor zestien Thalys-treinen. Als er maar veertien nodig zijn maar er wel zestien rijden ...

De **voorzitter**: Een groot ondernemersrisico. Dat snap ik.

De heer **Descheemaeker**: Er was dus een groot ondernemersrisico. Daar zal een zekere vergoeding tegenover staan. Ik wil echter nog weleens zien wie er geld mee gaat verdienen, met zestien Thalys-treinen, twee Eurostar-treinen en misschien ooit, door de liberalisering, ook nog andere treinen. Op korte termijn is het waarschijnlijk een goede zaak voor de Thalys, maar op korte, middellange en lange termijn is het vooral een goede zaak voor de reizigers, die nu een volledig aanbod hebben, een aanbod dat qua aantal treinen groter is dan oorspronkelijk voorzien.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 9 december 2012 start de Fyra-dienst Amsterdam–Brussel. Had u ingestemd met de startdatum? Is dat iets wat je van tevoren, in dezelfde periode, met elkaar afspreekt?

De heer **Descheemaeker**: Op Europees niveau heb je eigenlijk slechts twee data waarop je een nieuwe treinverbinding vrij groot kunt opzetten: de tweede zondag van de maand juni en de tweede zondag van de maand december. Dat is een internationale afspraak, die geldt van Finland tot Italië. Dus elke keer hebben we een sprongetje van zes maanden gemaakt. Oorspronkelijk was juni 2011 voorzien. Uiteindelijk is het de tweede zondag van december 2012 geworden.

Mevrouw **Bergkamp**: Het had dus ook de zegen van de NMBS om dan van start te gaan.

De heer **Descheemaecker**: Ja, dat was een automatisme. Als het die datum niet was, hadden we weer zes maanden moeten wachten. Misschien hadden we dat ook beter kunnen doen, maar het is gelopen zoals het gelopen is.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat waren uw verwachtingen van de prestaties van de Fyra?

De heer **Descheemaecker**: Wij vermoedden dat er geen problemen met de veiligheid waren. De veiligheidssystemen leken oké. Daar hebben we een paar keer heel goed naar gevraagd bij de Nederlandse collega's. U moet weten dat, al hebben we geen enkele trein afgenomen, er wel testen in België zijn geweest. Wij hebben ook mensen daarvoor beschikbaar gesteld. De testen zijn echter volledig door NS, door High Speed Alliance of NSFSC, uitgevoerd.

Mevrouw **Bergkamp**: De trein is wel toegelaten door de Belgische inspectie.

De heer **Descheemaecker**: Ja, absoluut. Voorlopig. Conditioneel en voorlopig.

Mevrouw **Bergkamp**: Met een voorlopige vergunning.

De heer **Descheemaecker**: Ja. We dachten dus dat de veiligheid oké was. Wat betreft het functioneren kwamen er af en toe wat grijze wolkjes, zoals het stilvallen aan de grens en dergelijke. Ik had een beetje schrik. Het is altijd zo dat je in handen van de weergoden bent in december. Dat risico was er ook bij dat opstarten in de tweede week van december. Bij elke nieuwe trein zijn er altijd wel wat mankementjes, zoals een deur die niet opengaat en allerlei toestanden. Die zouden we wel in de greep krijgen. We hadden ook nog het commitment van AnsaldoBreda dat het er zou zijn, dat het zou helpen en doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus voor de start in december was er ook bij u voldoende vertrouwen.

De heer **Descheemaecker**: Vertrouwen in het veiligheidsaspect en hoop dat het bedrijfseconomisch zou meevallen.

Mevrouw **Bergkamp**: Mag ik dat laatste interpreteren als toch twijfels over de betrouwbaarheid?

De heer **Descheemaecker**: De testen waren niet super geweest. Het was heel duidelijk dat er meer hoop dan zekerheid was in het ganse verhaal.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: zekerheid over de veiligheid, maar zorgen over de betrouwbaarheid op basis van de testen. We hebben het nog even niet over de winterperiode, maar u gaf net zelf al aan dat er op een gegeven moment ook best wel heel veel storingsen waren. AnsaldoBreda omschreef die als «kinderziekten».

De heer **Descheemaecker**: Voor een stukje was dat waarschijnlijk ook het geval, maar voor een ander deel was dat niet het geval.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u dat wat nader toelichten?

De heer **Descheemaecker**: Er waren gewoon een aantal problemen die operationeel niet goed te praten waren. Je had de batterijen. Dat hebben we allemaal gezien. Daar schrokken we allemaal wel een beetje van. Ik doel op die laagspanningssystemen. Dan was er nog die deur, die er ineens heel eigenaardig bij hing.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan hebt u het eigenlijk al over januari. Mijn vraag ging echter over december, toen er ook storingen waren. AnsaldoBreda zei toen dat dat «kinderziekten» waren. Was dat ook uw indruk in december? Of dacht u ...

De heer **Descheemaecker**: Het was een slechte start, met geleidelijk aan verbetering. We volgden per dag en per week, met statistiekjes in de hand, welke incidenten en hoeveel incidenten er waren. Er werd heel goed samengewerkt. Het was geen goede start. Als je het vergelijkt met de start van andere, klassieke treinen, dan moet je concluderen dat het echt niet goed zat. Maar het verbeterde langzaam. En dan ineens krijg je dat nekschot, die ene week waarin echt alles verkeerd ging.

Mevrouw **Bergkamp**: Op welk moment dacht u: dit zijn geen kinderziekten meer, er is echt iets heel anders aan de hand?

De heer **Descheemaecker**: De cruciale fase is de vergadering in Antwerpen geweest, nadat de bodemplaat er in januari onder uit was gegaan. De emmer werd gevuld, en dan krijg je door die bodemplaat er ineens een liter bij. Toen was het afgelopen voor mij.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 17 januari werd de Fyra ook echt van het spoor gehaald.

De heer **Descheemaecker**: Dat hadden we zelf al gedaan, de dag ervoor. Ik had toen een geplande afspraak met Merel van Vroonhoven in Antwerpen. Ik heb haar toen gezegd: die trein uit de hel moet nu van het spoor, die kunnen we niet meer hebben, die vormt een veiligheidsrisico.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u het zo letterlijk tegen haar gezegd: «die trein uit de hel»?

De heer **Descheemaecker**: Ja, «trein uit de hel». Zij zei: ik moet nu Bert Meerstadt bellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer was dat gesprek met mevrouw Van Vroonhoven?

De heer **Descheemaecker**: Op een donderdag of een vrijdag in Antwerpen, in januari. Een of twee dagen voordat de melding kwam dat de trein van het spoor werd gehaald. Zij heeft toen onmiddellijk Bert gebeld, die toen volgens mij in Frankrijk was.

Mevrouw **Bergkamp**: Bert Meerstadt, de directeur van NS.

De heer **Descheemaecker**: Ja, Bert Meerstadt. Hij was toen volgens mij op vakantie in Frankrijk. Hij is toen onmiddellijk naar Nederland teruggekeerd. Zij hebben toen op zaterdag gecommuniceerd dat de trein van het spoor werd gehaald.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik neem aan dat dat niet alleen was vanwege dat afdekrooster. Waren er nog meer dingen? Of was dat de druppel?

De heer **Descheemaecker**: Dat was wel een veiligheidselement. Als er stukken metaal van de trein beginnen te vliegen, dan is het niet per se de trein die een veiligheidsprobleem heeft. Een rondvliegend stuk metaal kan ook mensen raken die bij een overweg staan te wachten.

Mevrouw **Bergkamp**: Een trein kan zelfs ontsporen als zo'n afdekrooster op de rails ligt.

De heer **Descheemaecker**: Ja, al hangt dat wel af van bijvoorbeeld hoe dat rooster valt en hoe dik het rooster is. Het was een veiligheidsincident, dat kwam boven op al die operationele problemen. Voor mij was het toen voorbij, in de staat waarin de trein toen verkeerde. Toen hebben we met elkaar afgesproken om een aantal maatregelen te nemen in de richting van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was volgens u de belangrijkste oorzaak van de problemen?

De heer **Descheemaecker**: Chronologisch of alfabetisch?

Mevrouw **Bergkamp**: Chronologisch. Hoewel, alfabetisch vind ik nog knapper! Laten we eerst even naar die periode van januari gaan. Wat was toen de indruk van de oorzaken van de problemen die toen speelden?

De heer **Descheemaecker**: Er waren verschillende groepen van problemen. Op basis van een aantal vaststellingen van de technici was het heel duidelijk dat we een slechte trein hadden gekocht. Waarom zeg ik dat? Als een trein een paar weken of maanden op het spoor zit en dan al heel vroege, versnelde roestvorming vertoont, dan zit je met een probleem. Een paar van onze oudere, ervaren ingenieurs zeiden: het kan te maken hebben met onder meer zwerfstromen in die trein. Dat heeft dan weer te maken met onvoldoende isolatie, verkeerde montage en al die toestanden. Dat is één probleem: je zit met een trein die gewoon niet de 20, 30 of 40 jaar gaat rijden die hij eigenlijk wel zou moeten rijden. Dat stel je dan vast. Dat is later ook bevestigd in rapporten, zoals dat van Mott MacDonald. Dan zit je als bedrijfsleider al met een probleem. Vervolgens stel je vast dat die trein heel moeilijk operationeel te houden is, want alles is net even anders gemonteerd en alles draait nog wat. Dan weet je ook dat Watergraafsmeer daar een hele kluit aan zal hebben. Er zijn daar goede ingenieurs en technici, maar je moet maar beginnen aan die eerste relatief speciale trein die ze daar binnenkrijgen. Dan heb je eigenlijk liever een trein die weinig problemen geeft, want je had al genoeg problemen met je gebrek aan ervaring moeten oplossen. Vervolgens waren er ook een aantal systeemproblemen, die regelmatig naar boven kwamen. De trein stopte aan de grens. Er waren problemen met de software en al die toestanden. Softwareproblemen met treinen had je pakweg 40 jaar geleden niet, omdat er geen software was. Nu stopt men elke trein meer en meer vol met software, omdat dat jou bindt aan de spareparts en aan de softwaresleutels van de fabrikant of diens subcontractor. Vroeg of laat kom je dan in de problemen, in dit geval met een bedrijf dat bovendien te koop stond en waarvan je niet wist of het het nog wel twee of drie jaar zou uitzingen, want de resultaten ervan waren heel slecht. Alles kwam samen. Als je het allemaal op een rijtje zette – kleine operationele problemen, de betrouwbaarheid van de leverancier en het

feit dat je met dat concept een kwaliteitsprobleem had gekocht – dan was de analyse snel gemaakt.

Mevrouw **Bergkamp**: En het ontwerp? U zei net zelf dat de laagspanning een probleem was.

De heer **Descheemaecker**: Dat is een subsysteem

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het ontwerp was verder wel goed?

De heer **Descheemaecker**: Wat is design? Er zijn mensen die denken dat die neus een designelement is. Uiteindelijk is een trein gewoon een lange gladde buis met een bepaalde neus erop en met technische componenten erin.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft in ieder geval aan dat het een samenspel was van verschillende problemen, en dat in combinatie met een fabrikant waarin geen vertrouwen meer was. Ik ga even terug naar de periode in januari. Op een gegeven moment werd besloten om tijdelijk met de trein te stoppen. Was dat voor u ook het moment waarop u er definitief geen vertrouwen meer in had?

De heer **Descheemaecker**: Nee, nee. Je moet de contracten honoreren zoals ze voorliggen. Het contract voorzag heel duidelijk in de mogelijkheid voor de fabrikant om de problemen die geïdentificeerd werden en waren, op te lossen en met geloofwaardige en goede oplossingen te komen. Wij hebben hem die kans geboden, in gemeenschappelijk overleg. We zaten wat dat betreft allemaal op dezelfde bladzijde. NS en NMBS hebben aan de fabrikant de kans gegeven, meer dan contractueel was voorzien, aangezien hij al een aantal maanden in de reparatiemodus zat.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar was het meer vanuit een juridische positie: het houden aan het contract?

De heer **Descheemaecker**: Nee. Hij heeft de kans gehad. Ik heb met mijn mensen wel de inschatting gemaakt: kunnen ze het, kunnen ze in drie maanden rechtzetten wat ze in bijna tien jaar verkeerd hebben gedaan? Het geloof was: als ze er alles op zetten en er zelfs externe resources bij halen om al die problemen goed op te lossen, dan kunnen ze misschien geloofwaardige oplossingen brengen. Maar dan nog: om die te realiseren, ben je vertrokken voor ten minste twee jaar, volgens een inschatting van een van onze meest ervaren ingenieurs, en dat op voorwaarde dat alle resources beschikbaar zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag ging over dat moment in januari, toen werd besloten om tijdelijk te stoppen. Had u er op dat moment echt vertrouwen in? In uw boek schrijft u dat u toen al af wilde van de Fyra.

De heer **Descheemaecker**: Ja, daar heb ik nooit een geheim van gemaakt. Ik wilde er al sinds 2003 van af.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus in januari, toen de problemen ontstonden, was voor u ...

De heer **Descheemaecker**: Mijn inschatting was toen dat we het contract perfect konden honoreren – en moesten honoreren, want het was een contract; je moet correct zijn – maar ik geloofde op dat moment al niet

meer in de mogelijkheid van AnsaldoBreda om met volwaardige oplossingen te komen. Als de fabrikant dat had kunnen doen, dan had ik die aanvaard, maar er is gebleken ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u hield nog ietsje open. U hield nog de optie open.

De heer **Descheemaecker**: Ja, die hield ik volledig open.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar contractueel, juridisch moest u hun nog drie maanden de kans geven om met een oplossing te komen.

De heer **Descheemaecker**: Ze hebben vier maanden gekregen. De oplossingen zijn geëvalueerd door zowel NS als NMBS. We kwamen tot dezelfde conclusie: het was niet genoeg, het was zelfs totaal onvoldoende.

Mevrouw **Bergkamp**: De oplossing waarmee ze na drie – u zegt: vier – maanden kwamen, was onvoldoende voor u. Ik ga nog even naar de periode van het loslaten van dat afdekrooster. We hebben begrepen dat dit de 15de is gebeurd. Wat hebt u doorgekregen vanuit Nederland, vanuit de vervoersmaatschappij? U zegt zelf dat het een behoorlijk veiligheidsrisico was. Wanneer werd dat signaal afgegeven?

De heer **Descheemaecker**: Ik denk dat het signaal op hetzelfde moment door beide partijen samen is vastgesteld binnen de systemen.

Mevrouw **Bergkamp**: De 15de?

De heer **Descheemaecker**: Ja. Wij hebben het zelf gemeld aan de Belgische toezichtsautoriteit, volgens mij na een dag of twee. Die heeft de zaak geëvalueerd. Eén dag later heeft zij de licentie ingetrokken. Het wat trouwens maar een voorlopige toestemming.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik wil nog even wat exacter dit proces in, want het luistert nauw. De 15de wordt door NedTrain, de onderhoudsmaatschappij, ontdekt dat er een afdekrooster van een trein kwijt is. Wanneer zijn de Belgische instanties – ik weet niet of het de inspectie of de Belgische vervoersmaatschappij was – gaan zoeken naar dat afdekrooster?

De heer **Descheemaecker**: Dat waren wijzelf. Ik weet dat niet meer. Ik kan me herinneren dat het incident gebeurde een dag voordat ik met Merel van Vroonhoven zat, dat ik het heb doorgekregen van mijn eigen diensten en dat wijzelf de Belgische inspectie hebben geïnformeerd. Ik weet niet of de melding werd gedaan door NedTrain, door de operators of de treinbestuurder. Dat herinner ik me niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Kan het zijn dat op de 17de 's avonds door België is gezocht naar dat afdekrooster en dat er dus tijd heeft gezeten tussen de 15de, de dag waarop werd ontdekt dat er een afdekrooster ontbrak, en de avond van de 17de?

De heer **Descheemaecker**: Dat herinner ik me niet. Dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is een behoorlijk veiligheidsrisico: ergens ligt zo'n afdekrooster, maar je weet niet waar het ligt. Kan het zijn dat het zolang duurt, dat er bijna twee dagen tussen zitten?

De heer **Descheemaecker**: U zegt: een behoorlijk veiligheidsrisico. Het risico zat vooral in het feit dat de afdekplaat los kon komen, en minder in het feit dat de plaat niet meer aan de trein hing.

Mevrouw **Bergkamp**: Als zo'n afdekspoor op het spoor ligt – je weet nog niet waar het ligt – en er een trein overheen rijdt, dan kan dat zelfs leiden tot ontsporing, zo hebben wij gelezen.

De heer **Descheemaecker**: Ja, maar één kiezelsteen, ook als die in een wissel terecht komt, kan tot ontsporing leiden. Het was echter een beperkt, ik denk zelfs heel beperkt, veiligheidsrisico. Het was echter een veiligheidsrisico omdat er stukken metaal van een trein loskwamen. Verder wordt in principe op een hogesnelheidslijn, in België tenminste wel, elke dag met een klassieke locomotief een soort veegmanoeuvre uitgevoerd om eventuele hindernissen weg te nemen. Het is dus nooit een veiligheidsrisico geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: Pas op de 18de werd dat afdekrooster gevonden.

De heer **Descheemaecker**: Dat kan. De data zeggen me niets. Ik weet niet via wie de melding is binnengekomen. Ik weet dat we de dag na de melding die ik binnenkreeg, onmiddellijk die vergadering met Merel van Vroonhoven hadden en dat ik toen heb gezegd: we stoppen er gewoon mee, want we kunnen niet hebben dat er nu ook al stukken af vliegen.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt net goed uitgelegd wanneer u stopte met die trein, maar u weet niet meer precies wanneer de Belgen zijn gaan zoeken naar het afdekrooster.

De heer **Descheemaecker**: Nee. Ik weet alleen wanneer ik de melding heb gekregen dat er een rooster af was gevallen. Toen hebben we meteen geageerd. Wij hebben zelf de melding gedaan aan de Belgische toezichtsautoriteit.

Mevrouw **Bergkamp**: Vindt u dat er meteen moet worden gestopt met het rijden met treinen als zo'n afdekrooster ervan af is gevallen, en wel vanwege de veiligheidsrisico's?

De heer **Descheemaecker**: De vraag is waardoor die plaat eraf is gegaan. Het is een geperforeerde plaat, dus het is niet zo dat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry dat ik u onderbreek, maar het gaat er mij om dat er ergens een afdekrooster ligt. We weten nog niet waar: bij het spoor of op het spoor. Vindt u dat dat een reden moet zijn om er in ieder geval voor te zorgen dat er geen treinen meer rijden over datzelfde spoor totdat het afdekrooster is gevonden, dus vanwege de veiligheidsrisico's?

De heer **Descheemaecker**: Anders hadden we de beslissing om te stoppen niet genomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er zit tijd tussen de 15de en de 18de.

De heer **Descheemaecker**: Dat kan. U zegt het. Ik neem uw woord voor waar aan. Ik kreeg een melding dat er een rooster van een Nederlandse trein af was gekomen, dus van een trein die in principe door NedTrain werd onderhouden. Onmiddellijk na die melding hebben we aan NS de

beslissing meegedeeld dat we ermee stopten. Er is toen een consultatie met Bert Meerstadt geweest, waarna NS dezelfde ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar toen op de 15de werd gemeld dat een afdekrooster ontbrak, hebt u niet zelf de opdracht gegeven om het treinverkeer te stoppen op de hogesnelheidslijn.

De heer **Descheemaecker**: Ik volg u in uw data, maar ik herken ze niet per se. In mijn interpretatie is de melding binnengekomen bij de vaststelling. Was de vaststelling het vinden van het rooster of de melding van NedTrain dat er een rooster ontbrak? Onmiddellijk na de melding aan onze diensten hebben we de beslissing genomen om te stoppen. Wij hebben toen ook een melding gedaan aan de toezichtsautoriteit in België. Ik herinner me wel dat we kritiek kregen vanwege het feit dat we één of twee dagen vertraging hadden met die melding. Ik herken op dit moment niet dat er twee of drie dagen zaten tussen het wegvallen van het rooster en het feitelijk stopzetten. U kunt gelijk hebben, maar ik herken het op dit moment niet.

De **voorzitter**: We kijken nog even naar de tijd. Er zijn dus drie maanden geweest waarin u AnsaldoBreda nog de kans hebt gegeven om met oplossingen te komen. Stond u daar überhaupt nog voor open?

De heer **Descheemaecker**: Ik was sceptisch. Mijn analyse was namelijk dat het extreem moeilijk zou zijn, gezien het enorme aantal problemen dat voorlag. Er waren daar twee passages: zij definiëren oplossingen voor alle problemen en dan moeten zij de probleemoplossingen ook nog realiseren. Onze ingenieurs zeiden: zelfs als ze al die oplossingen aanreiken, dan moeten die nog worden gerealiseerd, en daarmee ben je dan voor meer dan twee jaar vertrokken. Ik was al heel sceptisch, wetend hoe AnsaldoBreda tegenover de problemen stond. Ze zouden heel defensief reageren. Dat is uiteindelijk ook gebleken. Ze hebben heel weinig probleemoplossingen aangedragen. Mijn eerste analyse bleek dus juist te zijn, want ze zijn niet met voldoende probleemoplossingen gekomen, en zeker niet met geloofwaardige probleemoplossingen.

De **voorzitter**: Het verbeterplan waarmee AnsaldoBreda kwam – we hadden het er al even over – was wat u betreft onvoldoende.

De heer **Descheemaecker**: Onvoldoende. Echt onvoldoende.

Mevrouw **Bergkamp**: Op welk moment is bij NMBS intern besloten om echt definitief met de Fyra te stoppen?

De heer **Descheemaecker**: U bedoelt: na die periode van drie of vier maanden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

De heer **Descheemaecker**: Formeel moeten we bij NMBS door twee organen. Het directiecomité bereidt de besluitvorming voor de raad van bestuur voor, onze raad van commissarissen. De vergadering van de raad van commissarissen, die uiteindelijk de beslissing heeft genomen, heeft plaatsgevonden op vrijdag 31 mei. De dinsdag van diezelfde week heb ik in de voormiddag aan het directiecomité het voorstel gedaan om te stoppen. Ik had de vrijdag daarvoor Merel van Vroonhoven en Bert Meerstadt uitgenodigd in Antwerpen om hun voor te leggen dat het mijn

intentie was om dat voorstel aan het directiecomité te doen. Bert kon toen niet, omdat hij ziek was. Ik heb Merel van Vroonhoven die boodschap gebracht op die vrijdag, dus één week voor 31 mei. Zij heeft er kennis van genomen. Zij reageerde daar inhoudelijk eigenlijk nog niet op. Zij heeft wel wat vragen gesteld. Het was eigenlijk een soort informatief gesprek. Na de vergadering van het NMBS-directiecomité waarin we het besluit hebben genomen dat we de vrijdag erna wilden voorleggen aan de raad van commissarissen, ben ik in de namiddag naar Den Haag gegaan om mevrouw Mansveld te ontmoeten. Vooraf had ik een vergadering met onder meer de heer Fukken ...

Mevrouw **Bergkamp**: Was dat op 28 mei, toen u dineerde met mevrouw ...

De heer **Descheemaecker**: Ik reken even terug. Ja, het zal de 28ste zijn geweest. Ik had dus vooraf een vergadering met de heer Fukken en mevrouw Van Vroonhoven. Toen zijn we al begonnen met na te denken over mogelijke oplossingen, want de positie van de Nederlandse Staat was: we hebben nog altijd wel een samenwerkingsovereenkomst, die jullie, vervoerders, niet uitvoeren. Dat was een logische reactie. Ik heb mevrouw Mansveld toen ook gezegd wat ons directiecomité die dinsdagochtend had besloten. Dat moest echter de volgende vrijdag, 31 mei, nog gevalideerd en goedgekeurd worden door de raad van commissarissen. Mevrouw Mansveld heeft mij toen gevraagd om, mocht dat besluit die komende vrijdag vallen, dat niet te communiceren. Ik heb haar dat niet kunnen toezeggen, omdat – dat moet ik bekennen – er één of twee leden van onze raad van commissarissen waren die bijzonder indiscreet waren. Ik wist dat het in de pers zou komen, mochten we die beslissing nemen, omdat het een hot item op de publieke agenda was. Zij had daar alle begrip voor. Vervolgens hebben we die vrijdagochtend dat besluit in de vergadering van de raad van commissarissen van NMBS genomen, waarbij ook kennis werd genomen van het Ernst & Young-rapport. Ondertussen had ik ook begrepen van naar ik meen Merel van Vroonhoven dat de woensdag en de donderdag voordat we naar onze raad van commissarissen gingen, de raad van commissarissen van NS tot hetzelfde besluit was gekomen, maar dat NS daar niet over zou communiceren op verzoek van de vertegenwoordiger van de Staat in de raad van commissarissen van NS. Vrijdag hebben we toen een persconferentie gegeven.

Mevrouw **Bergkamp**: Misschien kunnen we het even laten bij het proces tot zover. We gaan over al die stappen nog wel wat vragen stellen, maar het is goed om een chronologie van alle stappen geschetst te krijgen. Het was uiteindelijk in ieder geval een gemeenschappelijk besluit van NMBS en NS om te stoppen.

De heer **Descheemaecker**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is dus niet zo, zoals sommige mensen weleens beweren en het zo kleuren, dat NS niet anders kon dan stoppen omdat NMBS was gestopt. U merkte, in ieder geval in de communicatie, dat dat niet zo was.

De heer **Descheemaecker**: Ik heb meegedeeld dat het mijn intentie was om te stoppen. Ik heb heel duidelijk aangegeven, één week van tevoren, wanneer ik wat zou doen in de besluitvorming.

Mevrouw **Bergkamp**: Was op het moment dat u dat besprak met NS, al duidelijk wat NS zou doen?

De heer **Descheemaecker**: Neen. Ik had de indruk dat NS op dat moment nog altijd onder hoge druk stond. Het proces dat wij intern hadden doorlopen, was al afgelopen. Wij hadden al geëvalueerd en beoordeeld of de plannen goed waren. Ik had het gevoel dat NS iets meer tijd nodig had, gezien de complexe structuur, met heel veel meer raden en directiecomités die van alles moesten zeggen. Ik heb toen nog een paar informatieve vragen gekregen in de trant van «wat als ...» en «wat zou je denken van ..». Toen dacht ik: die zijn er nog niet helemaal door.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan het proces nog even met elkaar ontrafelen, maar de eindconclusie was op een gegeven moment dat gezamenlijk werd besloten om te stoppen. NMBS heeft eerder aangegeven te zullen stoppen, terwijl NS daar op dat moment nog niet helemaal over uit was. U zegt: de hele structuur bij NS was ook wat complexer, dus het moest ook nog door een aantal gremia. Merkte u ook dat NS bezorgd was om de concessie te verliezen? Merkte u dat dat ook speelde?

De heer **Descheemaecker**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer merkte u dat?

De heer **Descheemaecker**: Permanent.

Mevrouw **Bergkamp**: Permanent. Dus ook op het moment dat ...

De heer **Descheemaecker**: Jarenlang is dat de latente vrees geweest. Dat begrijp ik niet aan het Nederlandse model. Waar je ook in Europa komt, de spoorwegmaatschappij is altijd een gehate vennootschap. Maar altijd als er crisis is, zie je dat de politieke overheid en de spoorwegvennootschap elkaar toch vinden om verder te gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was: speelde dat een rol? U zegt: doorlopend. Dus ook in de laatste fase, toen NS nog bezig was om een besluit over wel of niet stoppen te nemen, merkte u dat dat nog speelde.

De heer **Descheemaecker**: Ja, maar dat is een constante geweest. Die bezorgdheid was een van de elementen in hun besluitvorming. Die was permanent aanwezig.

Mevrouw **Bergkamp**: U sprak in de laatste week van mei met NS en het ministerie over mogelijke oplossingen. Kunt u iets meer vertellen over wat voor oplossingen er werden besproken?

De heer **Descheemaecker**: Er hing een heel groot wit bord in het kantoor van de heer Fukken. We zijn met zijn drietjes om een grote ronde tafel gaan zitten. Ik heb toen af en toe wat voorstellen op het grote witte bord gezet over Thalys, over Eurostar, over het heropleven van de Benelux-trein, over al die elementen. Daar is een beetje het concept geboren van de oplossing die nu operationeel is.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar komen straks ook nog wat vragen over. In ieder geval is daar de basis gelegd voor het voorstel dat later definitief werd. U gaf net al aan dat u eind mei mevrouw Van Vroonhoven belde. Zij

vroeg ook of NS de drie Belgische Fyra-treinen mocht overnemen. Mevrouw Van Vroonhoven gaf dat aan. Wat was uw reactie daarop?

De heer **Descheemaecker**: U zegt: «gaf dat aan». Het was geen voorstel. Voor mij was heel duidelijk dat de context was dat binnen NS verschillende discussies nog liepen en dat er ergens wel iemand zal zijn geweest die zei «als we dat nu eens doen» of «als we dat eens zouden doen». Men was gewoon deurtjes van slechte oplossingen aan het sluiten om het beste deurtje open te houden. Ik kan me voorstellen – want volgens mij was dit ooit al eens heel informeel opgekomen – dat in die context is gezegd: als we nu eens gewoon heel dat product in handen nemen, dan zijn we van die lastige Belgen af, maar dan moeten we wel die drie treinen van AnsaldoBreda die nog niet waren afgenomen, ook op ons bord leggen. Ik heb haar toen gezegd: vind je dat een goed idee, want je vergroot daarmee je problemen. Een kwartiertje later – ik was nog altijd niet in Den Haag aangekomen; ik zat in de wagen – belde ze: ja, je hebt gelijk, we gaan dat helemaal niet doen, dus forget it.

Mevrouw **Bergkamp**: U ziet het dus meer als een van de opties die op dat moment werd ...

De heer **Descheemaecker**: Ja, absoluut. Het was zeker geen voorstel. Het was gewoon ... Als je in een heel structureel, creatief proces van probleemoplossing zit en je met al die organen en vennootschappen zit, dan moet je allemaal deurtjes sluiten. Daar ben je wel even mee bezig. Een van die deurtjes was dan: kijk eens, wij gaan alles oplossen, wij zijn de redders van het vaderland! Dat was geen verstandig idee.

Mevrouw **Bergkamp**: Had u het idee dat bij NS op dat moment nog werd overwogen om door te gaan met de Fyra?

De heer **Descheemaecker**: Ik denk dat dit een van de deurtjes was die openstond.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat deurtje stond op dat moment nog open.

De heer **Descheemaecker**: Maar dat is klassiek, hoor. De echte spoorwegingenieurs, zeker die van een bepaalde generatie, denken echt dat ze alle problemen kunnen oplossen. Dat klopt ook. Ze kunnen alle problemen oplossen. Maar het kost dan vaak veel geld en heel veel tijd.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het was een van de deurtjes. Dat deurtje van die drie treinen ging echter vrij snel dicht, want mevrouw Van Vroonhoven belde u binnen een kwartier terug om te zeggen: dat gaan we niet doen.

De heer **Descheemaecker**: Ja. Het was echt geen voorstel.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 28 mei dineert u met mevrouw Mansveld, de Staatssecretaris. U zei haar toen dat u ging stoppen met de Fyra. U zei echter ook dat, als NS drie Fyra's van NMBS wilde overnemen, u bereid was om niet de Fyra in het openbaar als onveilig te bestempelen. Wat bedoelde u daarmee? Wij hebben dat in onze stukken kunnen vinden.

De heer **Descheemaecker**: Het is heel eenvoudig. Dat was gewoon de consequentie ... Het was op die dag dat ook dat telefoontje was geweest. Daar is ook nog even over gepraat. Ik heb gezegd: als jullie die treinen willen, zal ik daarover geen uitspraken meer doen om jullie pad niet

moeilijker te maken. Een van de pistes die nog openlag in de relatie met AnsaldoBreda was namelijk dat je zou zeggen: die trein is niet goed, die is onveilig en slecht en dergelijke. Dan zit je in een procesmodus met AnsaldoBreda. Dat is het enige.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar wat heeft dat te maken met het overgaan naar de V-kaart, de veiligheidskaart? Het lijkt er namelijk op dat dat overnemen van die drie treinen door NS samenhangt met het feit dat u dan bereid was om de Fyra niet in het openbaar als onveilig te bestempelen. Die link snap ik niet.

De heer **Descheemaeker**: Het is heel eenvoudig. Als je zestien treinen en drie treinen hebt en daarvan af wilt, dan moet je dat probleem gaan oplossen met de fabrikant, in dit geval AnsaldoBreda. We hadden een aantal documenten, zoals de rapporten van Mott MacDonald, Concept Risk en andere, waaruit toch wel een aantal veiligheidselementen naar boven kwamen. Stel dat een van je partners, NS in dit geval, zegt te overwegen die drie treinen over te nemen, iets wat overigens heel snel is weggekazerneerd. NS neemt dan die drie treinen over, met alle verplichtingen daarbij, zowel de financiële als de overige. Dan kun je het niet maken om vanuit een hoekje te gaan schreeuwen: ze hebben heel slechte, onveilige treinen gekocht! Dan was het hun probleem geweest. Het was dus eerder een moreel engagement dan iets anders.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was dus meer naar de partner die dan drie treinen zou overnemen ...

De heer **Descheemaeker**: Het was helemaal geen goed idee. Ze hebben het volgens mij nooit echt, écht overwogen.

Mevrouw **Bergkamp**: Vond u dan dat de trein in principe onveilig was? U zegt namelijk op een gegeven moment in zo'n discussie: dan ga ik in ieder geval niet naar buiten brengen dat de trein onveilig is. Hoe zit dat dan?

De heer **Descheemaeker**: In de rapporten van Mott MacDonald en Concept Risk zijn een aantal veiligheidselementen opgedoken. Toen we de trein opstartten in december, dachten we, waren we ervan overtuigd dat er geen veiligheidselementen waren. We hebben de trein stopgezet en hebben er experts op losgelaten: Mott MacDonald, Concept Risk en, op verzoek van NS, nog een Duitse tent. Toen zijn een aantal veiligheidselementen naar voren gekomen. Op dat moment zitten we nog in de probleemoplossingen. Blijkbaar was een van de mogelijke tien, vijftien of twintig probleemoplossingen: alle treinen, ook die drie van de Belgen, bij NS zetten. Op dat moment zwijgen wij en is het probleem niet meer voor ons. Mijn engagement was om dan niet meer over die veiligheidstoestanden te gaan ...

Mevrouw **Bergkamp**: Om in ieder geval niet naar buiten te brengen dat er veiligheidsissues waren.

De heer **Descheemaeker**: Die stonden ook al in die rapporten.

Mevrouw **Bergkamp**: Het ging dus niet zozeer om een onveilige trein, al bleek uit de onderzoeken dat er een aantal veiligheidsissues waren. U zei: als Nederland drie treinen overneemt, dan ga ik niet buiten roepen dat die trein onveilig is. Vervolgens geeft u op 31 mei 2013 een persconferentie om het stoppen met de Fyra toe te lichten. U hebt dan best wel harde

statements. U noemde, bijvoorbeeld, de treinen «rampzalig». U creëerde toch iets van een beeld van een onveilige trein. Veel mensen hebben het in ieder geval opgevat als: die trein valt echt uit elkaar. Was het ook een beetje uw bedoeling om zo'n beeld te creëren?

De heer **Descheemaecker**: Neen. Ik vestig graag uw aandacht op het feit dat op dat moment heel het besluitvormingsproces om de treinen niet te aanvaarden, al achter de rug was. De persconferentie is minder dan drie kwartier na afsluiting van de vergadering van onze raad van commissarissen begonnen. Het was ook één dag nadat de raad van commissarissen van NS tot dezelfde conclusie was gekomen. De persconferentie was dus niet bedoeld om de besluitvorming te beïnvloeden. Integendeel, die was al voorbij. De besluiten waren al genomen. De persconferentie was er enkel om heel duidelijk aan iedereen te stellen die ... Alle spoorwegkenners vonden er wat van: het moest opgemaakt worden, het moest dit en dat. Je had er onwaarschijnlijk veel meningen over. We hebben gewoon, naar mijn gevoel op een vrij droge en niet echt agressieve manier, geciteerd uit de rapporten van Mott MacDonald en Concept Risk en fotootjes getoond die we hadden gekregen van de collega's van voornamelijk Watergraafsmeer. Meer hebben we eigenlijk niet gedaan. Meer was ook niet nodig, want daaruit bleek wel dat die trein toch niet onze beste beslissing was geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het doel, althans een effect, van een persconferentie is ook om de publieke opinie te beïnvloeden. U zegt: dat was niet een doel. Het was op zichzelf echter een vrij ...

De heer **Descheemaecker**: U kunt het naïef vinden, maar ik wilde helemaal niks beïnvloeden. Op dat moment was de publieke opinie namelijk al heel sterk tegen die treinen. Je hoeft alleen maar de lezersbrieven en persartikelen uit die periode te bekijken om te weten dat iedereen heel goed wist dat er problemen met die treinen waren. Persoonlijk heb ik geprobeerd om transparantie te brengen. Je had geen perceptiemanagement meer nodig, want de perceptie was er al dat het een rampzalige trein was. Je hebt gewoon feiten aangegeven om te documenteren dat je besluit om ermee te stoppen ten eerste «luisteren naar de reiziger» was en ten tweede ook was ingegeven door een aantal goede analyses van Concept Risk en Mott MacDonald.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar door het een «rampzalige» trein te noemen ...

De heer **Descheemaecker**: Gaf ik een goede beschrijving van de realiteit, dacht ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat kan echter wel het effect hebben dat het publiek denkt dat het ook een onveilige trein is.

De heer **Descheemaecker**: Ik heb nooit het woord «onveilig» gebruikt. Ik heb een week of twee, drie geleden die persconferentie nog eens bekeken. Ik heb nooit het argument «veiligheid» uitgespeeld in die persconferentie. Ik heb gewoon over bepaalde thema's citaten gegeven uit de rapporten van de specialisten en ik heb plaatjes getoond die waren gemaakt door de collega's in Watergraafsmeer.

Mevrouw **Bergkamp**: Kun je stellen dat de trein niet onveilig maar wel kwalitatief slecht was?

De heer **Descheemaecker**: De trein was kwalitatief slecht. De achterliggende ondersteuning om de trein goed te houden was slecht. Het feit dat de trein kwalitatief slecht was, had op langere termijn tot veiligheidsrisico's kunnen leiden. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de roestvorming op de assen en dergelijke.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. De NS maakte pas later kenbaar dat zij ging stoppen met de Fyra. Waarom kwam u niet samen met dat bericht naar buiten?

De heer **Descheemaecker**: Dat moet u ...

Mevrouw **Bergkamp**: U weet precies hoe dat proces verlopen is.

De heer **Descheemaecker**: Ik weet hoe het proces gelopen is, maar ik weet dat uit de tweede hand. Mij werd verteld – ik begrijp dat – dat bij de besluitvorming in de raad van commissarissen van NS op donderdagavond, dus een paar uur voordat wij naar onze raad van commissarissen gingen, de vertegenwoordiger van de Minister van Financiën had gevraagd om er niet over te communiceren omdat hij inzicht wilde hebben in de financiële consequenties van de beslissing op de rekeningen van NS en de eventuele consequenties daarvan op de eventuele dividendpolitiek van NS. Dat werd mij gezegd. Ik weet niet of dat waar is. Aangezien wij wel communiceerden, ontstond er een moeilijk moment. Dat toonde voor mij aan ... Ik dacht dat de communicatie met Nederland oké was als ik communiceerde met mevrouw Mansveld en met NS. Ik stel alleen vast dat NS, mevrouw Mansveld of wie dan ook – ik weet niet hoe dat normaal gaat – misschien onvoldoende gecommuniceerd heeft met de vertegenwoordiger van de Nederlandse Staat in de raad van commissarissen van NS. Volgens mij was het aan de NS-directie om dan misschien te melden: u vraagt misschien wel dat wij niet gaan communiceren, maar weet wel dat de jongens in het Zuiden wel gaan communiceren. Dat wij dat laatste zouden doen is helder gecommuniceerd, zoals mevrouw Mansveld ook heeft bevestigd.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de intentie was om gemeenschappelijk naar buiten te treden. U had zelf aangegeven: we kunnen dit niet lang onder de pet houden, want als mijn raad het weet, dan kan het naar buiten komen.

De heer **Descheemaecker**: Ik heb hun ook gezegd dat wij die persconferentie gingen doen. Het was niet gewoon: het kan gebeuren. Nee, ik het hun gemeld: vrijdag, na de vergadering van de raad.

Mevrouw **Bergkamp**: Duidelijk. U gaf de datum. Dat wist Staatssecretaris Mansveld. Toen heeft de heer Dijsselbloem aangegeven, zo zegt u, meer tijd nodig te hebben om waarschijnlijk nog te kijken naar de financiële consequenties.

De heer **Descheemaecker**: Ik weet niet of het de heer Dijsselbloem was. Het was de vertegenwoordiger van de Nederlandse Staat in de raad van commissarissen van NS. Eigenlijk had daar op die donderdagavond iemand tegen de vertegenwoordiger van de Nederlandse Staat in de raad van commissarissen moeten zeggen: oppassen, je kunt wel vragen dat wij niet communiceren en wij gaan ook niet communiceren, maar weet wel dat binnen twaalf uur de Belgen wel gaan communiceren, want dan komen ze met een persconferentie. Niet communiceren was geen optie. Ik

vind het heel vervelend dat tussen de heer Dijsselbloem en mevrouw Mansveld ...

Mevrouw **Bergkamp**: Om daarop voort te gaan: de heer Dijsselbloem heeft aangegeven dat hij zich eigenlijk door u voor het blok gezet voelde door die persconferentie. Wat vond u daarvan?

De heer **Descheemaecker**: Ik vond dat heel onprettig, omdat ik heel correct had gecommuniceerd. Ik heb in die week meer met Nederland gecommuniceerd dan in welke week ook uit mijn leven. In die zin vind ik het dus jammer. Het is echter niet aan mij om heel de Nederlandse regering op te bellen en te zeggen: we gaan in België een persconferentie geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u nog wel een poging gedaan om de heer Dijsselbloem te bellen om het misverstand op te helderen?

De heer **Descheemaecker**: Ik heb het één keer geprobeerd, maar hij was toen drukbezet. Een Minister van Financiën is natuurlijk een drukbezet persoon, hè.

De heer **Van Gerven**: U vertelde zojuist, althans al wat eerder, dat u gesproken hebt met ambtenaar Fukken van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en anderen over alternatieven en opties. Wanneer was dat precies?

De heer **Descheemaecker**: Het gesprek dat ik zojuist voor de geest haalde, was op de dag dat ik later ook mevrouw Mansveld trof. Dat was dus de dinsdag voor die bewuste persconferentie. Toen hebben we gepraat over alternatieven. Feit is natuurlijk dat in de maanden daarvoor iedereen ook al zaken aan het bekijken was: moeten we naar andere TRAXX-locomotieven, wat kan Thalys of Eurostar? Toen is het gesprek veel concreter geworden, met getalletjes, met frequenties, met aantallen treinen en dergelijke en met noodzakelijke maatregelen om het überhaupt te realiseren, mocht het een thema zijn. Ik heb bijvoorbeeld een verbindingsrol gespeeld tussen NS en Eurostar: ik heb mevrouw Van Vroonhoven en de CEO van Eurostar, Nicolas Petrovic, uitgenodigd, en in Antwerpen samengebracht, om heel snel en heel efficiënt vrij informeel te kunnen samenwerken om tot een oplossing voor de Nederlandse reiziger te komen.

De heer **Van Gerven**: Maar was dat al voor 28 mei?

De heer **Descheemaecker**: Nee, het volgde daarop.

De heer **Van Gerven**: U zei net dat er verschillende deurtjes openstonden in die bespreking met NS en het ministerie en dat een ander openstaand deurtje het alternatieve vervoer was zoals dat nu min of meer rijdt. Was dat belangrijk voor het besluit van NS om te stoppen met de Fyra?

De heer **Descheemaecker**: Ik heb de discussies binnen de raad van commissarissen van NS of binnen de beheersorganen van NS niet meegemaakt. In de gesprekken die we hebben gevoerd, was het duidelijk dat in de relatie tussen overheid en NS de overheid een gigantisch belang hechtte aan het realiseren van een zo goed mogelijk aanbod, een aanbod dat zo veel mogelijk overeenstemt met de oorspronkelijke aanbodsgedachte. Mevrouw Mansveld heeft daar nooit enige misverstand over laten

bestaan, evenmin als Jeroen Fukken. Ze zei: jullie hebben ooit een afspraak gemaakt, jullie hebben je geëngageerd voor zoveel treinen en toestanden, dus wat jullie ook op de weegschaal leggen, wij gaan dat afwegen tegen wat er ooit is afgesproken. Ze was daar heel duidelijk en vrij hard in. Uiteindelijk hebben we de eindoplossing, dus wat kon worden gerealiseerd met Thalys en de klassieke treinen, ook zo getoetst.

De heer **Van Gerven**: Maar dat is wat later.

De heer **Descheemaecker**: Ja, dat is wat later.

De heer **Van Gerven**: Het gaat mij erom of NS uit de afweging, het besluit van eind mei om te stoppen al kon destilleren: als wij een zo goed mogelijk alternatief bieden, dan behouden wij de concessie.

De heer **Descheemaecker**: Daarmee word ik een beetje overvraagd. Ik weet dat de concessie een permanente bekommernis was.

De heer **Van Gerven**: U zei dat zojuist.

De heer **Descheemaecker**: Ik weet dat ze heel hard werkten. Ze werkten ook heel breed: heel Europa zochten ze af naar alternatieve treinen. Ze waren dus heel hard aan het werk om zo snel mogelijk een zo goed mogelijke invulling aan de behoefte te geven. Ze wisten dat ze gecheckt zouden worden in relatie tot wat ze oorspronkelijk in de concessieovereenkomst hadden gezet. Dat was heel duidelijk aanwezig.

De heer **Van Gerven**: Werd hun wel de mogelijkheid geboden om met een alternatief te komen als ze zouden stoppen met de Fyra?

De heer **Descheemaecker**: Vanaf het moment dat alle partijen inzagen dat de Fyra echt geen oplossing was, was de enige mogelijkheid die voor NS overbleef: het probleem zo goed mogelijk oplossen. Het alternatief had kunnen zijn dat ze in concessieproblemen waren gekomen.

De heer **Van Gerven**: Ja, dat is duidelijk. In extremis kun je twee dingen doen. Stel, je denkt: ik verlies mijn concessie. Dan ga je door met de Fyra.

De heer **Descheemaecker**: De Fyra was geen thema meer. Iedereen was het, na die rapporten van Mott MacDonald en andere, erover eens dat de Fyra de eerstvolgende jaren niet zou rijden, mocht die nog gaan rijden.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik ga met u naar het alternatief, naar wat er uiteindelijk van terechtgekomen is nadat de Fyra gestopt was. Hoe beoordeelt u de oorspronkelijke gecontracteerde frequentie van 32 hogesnelheidstreinen per dag tussen Amsterdam en Brussel? Dat was het startpunt in 2001. Waarom heeft men ooit besloten tot die frequentie van 32?

De heer **Descheemaecker**: Dat weet ik niet. Ik kan alleen de hypothese opbouwen dat ergens iemand heel lang geleden heeft gezegd: als we 7,4 miljard euro gaan investeren in een hogesnelheidslijn, dan moeten er verdorie veel treinen overheen rijden. Dus heeft men gezegd: «veel treinen», dat is 32 heen en 32 terug, elk halfuur een trein naar Brussel.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat dat is ingegeven door de hoge investeringen.

De heer **Descheemaecker**: Ik kan me dat voorstellen, maar ik weet het niet.

De heer **Van Gerven**: Dat is een hypothese. U kunt zich dat voorstellen.

De heer **Descheemaecker**: Een halfuurstreinverbinding tussen Amsterdam en Brussel was echter veel te veel, vooropgesteld dat dat technisch al mogelijk zou zijn, met de bottlenecks bij het binnenrijden van Brussel. De markt vraagt helemaal niet zo'n frequentie. Iemand heeft ooit gezegd: we gaan van 6.00 uur 's ochtends tot middernacht twee treinen per uur rijden, dus elk halfuur een trein, een hogesnelheidstrein, want het is een zware investering.

De heer **Van Gerven**: Ik zie aan uw gezicht dat u dat niet reëel vindt.

De heer **Descheemaecker**: Ik denk dat we als het gaat om mobiliteit, vandaag de dag moeten gaan van aanbodgestuurd naar vraaggestuurd en dat het heel belangrijk is dat we brengen wat de reiziger wil. In dat verband heb ik met TreinTramBus en Rover een paar heel leuke en interessante koppen koffie gedronken. Ik ontdekte daarbij dat mensen die soms vervelend en een beetje pineuterig overkomen en komen met alternatieven voor het openbaar vervoer, vaak heel realistische mensen zijn, die ook kunnen denken in termen van «productmix», waarover alle bedrijven nu al nadenken. Onze verre voorvaders hebben in 2000 eigenlijk een verkeerde beslissing genomen: een veel te hoge frequentie voor een veel te dure trein bij een veel te enge marktdefinitie. Daarom denk ik – ik wil u niet provoceren – dat de oplossing die vandaag voorligt, voor de reiziger, voor de belastingbetaler en voor de twee operators een betere oplossing is dan de oplossing om met de Fyra's twee keer 32 treinen te laten rijden. Nu gaan er 34 treinen rijden, een mix van klassiek en high speed, perfect ingespeeld op de segmenten die ze willen bedienen. Ik heb beide treinen vandaag nog eens bekeken. Je hebt een verschillend publiek voor elk aanbod. Voor Amsterdam betekent het dat er nu niet alleen verbindingen zijn naar Parijs, maar ook naar Rijssel en binnenkort naar Londen.

De heer **Van Gerven**: Over dat alternatieve vervoer bent u dus te spreken. De reiziger die van Amsterdam naar Brussel wil, kan kiezen voor de Thalys, die vaker gaat rijden, of de Benelux-plus. Dat zijn de twee varianten.

De heer **Descheemaecker**: En binnenkort de Eurostar.

De heer **Van Gerven**: Ja, in 2017. Maar die reiziger is dan beter af dan met de Fyra. Dat is uw conclusie.

De heer **Descheemaecker**: Ik ben niet belangrijk om te zeggen dat dat beter is. Ik zeg alleen maar ...

De heer **Van Gerven**: Ik vraag het u.

De heer **Descheemaecker**: Ik stel vast dat zowel Rover als TreinTramBus, die spreken namens een aantal reizigers, er best tevreden over is dat we eindelijk in een mix gaan. Ze zullen altijd wel een wat hogere frequentie en een wat lagere prijs vragen ...

De heer **Van Gerven**: Mag ik uw antwoord vertalen naar «ja»?

De heer **Descheemaecker**: Ik vind het voorstel beter.

De heer **Van Gerven**: Waarom is het beter? De nieuwe Thalys is duurder dan de Fyra zou zijn. En de Benelux-plus doet er pakweg een halfuur langer over dan de oude Benelux-trein.

De heer **Descheemaecker**: En doet meer bestemmingen aan.

De heer **Van Gerven**: Is dat dan beter?

De heer **Descheemaecker**: Laten we beginnen met de prijs van de Thalys. Thalys is een zelfstandige vennootschap die in de context van de marktvraag de tarieven bepaalt. Ze zullen promoties aanbieden die qua prijs gunstig zijn. Veel discussies rond de Thalys hebben te maken met de interessante prijsvorming. Dat komt dus wel goed, denk ik. Je hebt ook een bepaald publiek dat snelheid en snel boeken vertaald ziet, en dat ook aanvaardt, in een bepaalde prijsvorming. Zij willen die prijs ook betalen. Dat is de vrije marktwerking. Anderzijds, en dan heb ik het over de Benelux-plus, was er in Zuid-Nederland al heel lang vraag naar een verbinding met bijvoorbeeld de Belgische luchthaven. Die is er nu bijgekomen. Dat is dus een extra stop, en dus een paar minuten erbij. In mijn beleving kunnen er tussen nu en pakweg drie of vier jaar, met de evolutie van de transportplannen, op het traject geleidelijk aan misschien een paar minuten van af worden geschaafd. Dat komt dan wel goed. Je hebt nu echter een trein die, budgetvriendelijk, een groter bereik heeft en die ook bepaalde bestaande noden van de markt invult, bijvoorbeeld voor Zuid-Nederland een stop op de nationale luchthaven in Brussel, waarnaar vraag was.

De heer **Van Gerven**: Zeker. U hebt zelf die extra stops voor de Benelux-plus voorgesteld, zoals op de Belgische luchthaven.

De heer **Descheemaecker**: Ik heb een evenwicht bepleit in het aantal stops aan beide kanten van de grens. Ik heb geprobeerd ... In eerste instantie was de Benelux-plus een antwoord op het mogelijke initiatief van de stad Den Haag om zelf met een andere operator te beginnen. Dat was het eerste.

De heer **Van Gerven**: Maar ik concludeer het volgende. Voor het duurdere segment heb je de Thalys, bijvoorbeeld voor de zakenreiziger, voor wie het financiële minder relevant is. Maar voor het goedkopere segment ...

De heer **Descheemaecker**: ... heb je twee oplossingen.

De heer **Van Gerven**: Voor de gemiddelde burger heb je de Benelux-plus-trein.

De heer **Descheemaecker**: Of de Thalys, met zijn promoties. De acties van Thalys zijn vaak heel leuk, hoor.

De heer **Van Gerven**: De last minute of iets dergelijks?

De heer **Descheemaecker**: De last minute, dan moet je al ... Je hebt yield management. Het leuke aan de moderne operators in de high speed is dat ze een vorm van yield management hanteren. Het is dus perfect mogelijk dat je op een bepaald tijdstip naar Parijs gaat voor, ik zeg maar wat, € 25. Op andere momenten, als je als zakenreiziger plotseling naar Parijs moet

en voor overmorgen een ticket moet hebben, betaal je misschien € 125, € 75 of wat ook.

De heer **Van Gerven**: U zegt: door dat yield management kan men kiezen voor ...

De heer **Descheemaecker**: Dan krijg je promoties.

De heer **Van Gerven**: Maar als men kiest voor de Benelux-plus, dan duurt het een halfuur langer dan vroeger, hoe je het ook wendt of keert.

De heer **Descheemaecker**: En je hebt meer bestemmingen.

De heer **Van Gerven**: Ja, je hebt wel meer bestemmingen, maar ...

De heer **Descheemaecker**: Je bent nog altijd slachtoffer van die complexiteit. Je kunt die rijpaden korter maken. Je kunt sneller rijden. Maar dan moet NS, misschien ook politiek Nederland, ook beslissen welke trein die een beetje langer rijdt, dan een beetje opzij wordt geschoven. Treinen hebben één vervelend nadeel: ze kunnen niet over elkaar heen springen. Als een trein op een bepaald rijpad zit, dan blokkeert hij een andere trein. Hoe langer je het traject van Amsterdam naar Brussel maakt, met alle stops, hoe meer je trein andere treinen kruist. De rijpaden van de vroegere Benelux-trein kunnen niet allemaal worden gebruikt, omdat NS in Nederland nog altijd bepaalde rijpaden daarvan ter beschikking stelt aan binnenlandse reizigerstreinen. Men moet keuzes maken.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar we kunnen in ieder geval constateren dat het nu nog ruim een halfuur is.

Door het stoppen van de Fyra valt er een concurrent van de Thalys weg. NMBS is aandeelhouder van de Thalys. Is het alternatief dat er nu is gekomen, dan toch niet aantrekkelijker voor de Belgische spoorwegen?

De heer **Descheemaecker**: Ja.

De heer **Van Gerven**: In financieel opzicht?

De heer **Descheemaecker**: Ja, maar niet in die mate dat we de gemaakte afspraken niet zouden hebben gerespecteerd. Het is een goede probleemoplossing. Het leuke is dat we die heel snel hebben kunnen realiseren, omdat NMBS de stuwende kracht was om die verandering mogelijk te maken. Ik zal het heel eerlijk zeggen: als we niet aan boord van Thalys waren geweest, dan reden er nu minder hogesnelheidstreinen op de hogesnelheidslijn en was Eurostar waarschijnlijk nog niet eens begonnen te kijken naar rijden op Amsterdam.

De heer **Van Gerven**: Mag ik afrondend concluderen dat het stoppen met de Fyra toch een mooie bijvangst betekende voor de Thalys?

De heer **Descheemaecker**: Voor Thalys? Ik hoop het. Dat kan alleen als ze erin slagen om de bezettingsgraad van elke trein boven de 65% te krijgen. Dan is hun ondernemingsrisico om een land te komen helpen dat 7 miljard heeft geïnvesteerd, beloond met een beetje return on investment.

De heer **Van Gerven**: Die kans is natuurlijk groter als er een concurrent wegvalt.

De heer **Descheemaecker**: Neen, want ze hebben de Thalys-frequentie van negen naar zestien gebracht. Vroeger reden er negen Thalysen. Nu rijden er zestien.

De heer **Elias**: Ik heb één vraag. Tijdens het verhoordeel met collega Van Gerven vertelde u over het telefoontje met mevrouw Van Vroonhoven over die drie Fyra's die ze dan eventueel zou willen overnemen. U was op weg naar Den Haag. U was er bijna. Toen kreeg u, in de auto, dat telefoontje. Moet ik daaruit concluderen dat de hoogste baas van de Belgische spoorwegen op het traject Brussel–Den Haag liever met de auto reist?

De heer **Descheemaecker**: Op dat moment reed de Fyra niet. Op dat moment hadden we die verbindingen nog niet tot stand gebracht. Ik kan u echter misschien van mijn goodwill verzekeren door te zeggen dat ik vandaag wel met de trein ben gekomen. Maar dan met de Thalys, sorry! Thalys en NS.

De **voorzitter**: We komen gaandeweg tot een afronding. U hebt al een aantal bespiegelingen gegeven over wat er beter had gekund in het verleden. Hebt u nog een les die u vandaag nog niet hebt genoemd, om met ons te delen?

De heer **Descheemaecker**: Ik zou me niet permitteren om u lessen te geven. Ik denk, terugkijkend op die periode van vijftien jaar, dat het niet slechts één element is geweest dat ons al die problemen heeft gebracht. Er zijn verschillende sequenties geweest waar heel grote, al dan niet verkeerde, beslissingen een impact hebben gehad. Misschien moet de Nederlandse Staat nadenken over het hele gedoe met concessies, om dat op een eenvoudiger manier te doen, misschien ook met een beetje meer vertrouwen in NS, want dat is eigenlijk helemaal geen verkeerde organisatie. Misschien moet ook NS zich een beetje meer bezinnen op de wijze waarop ze zichzelf organiseert. Misschien moet ze niet altijd kijken in boekjes van managementconsultants, maar ook eens proberen om eenvoud in haar structuren te krijgen. Verder denk ik dat we allemaal hebben geleerd dat een aankoopproces het beste kan worden gedaan door een aankoopafdeling en niet door fiscalisten in Nederland en dat je af en toe ingenieurs, in de mate van het redelijke, moet laten meebeslissen over treinen in plaats van alleen managers en financiële mensen erover te laten beslissen. Eenvoud is belangrijk. Hoe complexer een structuur of een markt is, hoe eenvoudiger de aansturing moet zijn. Je moet niet «complex» boven op «complex» zetten, want dan krijg je parlementaire enquêtecommissies.

De **voorzitter**: En die moeten daar dan rapporten over schrijven. U hebt ook boeken meegenomen die daarover zijn geschreven.

De heer **Descheemaecker**: Dat is om de data te checken.

De **voorzitter**: Kloppen die? Klopt wat daar allemaal in staat?

De heer **Descheemaecker**: Ik hoop het. Maar u kent de data zo goed, dat ik geen naslagwerk nodig heb gehad.

De **voorzitter**: Helder. We komen tot een afronding. Ik heb nog één vraag, een slotvraag die ik ook aan u stel: hebben u signalen bereikt of zijn u feiten bekend dat zich onregelmatigheden hebben voorgedaan?

De heer **Descheemaeker**: Daar kan ik «nee» op antwoorden.

De **voorzitter**: Ik dank u voor dit verhoor. Ik sluit daarmee ook deze zitting.

Sluiting: 17.56 uur

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: mevrouw Van Vroonhoven (NS-directielid), die wordt bijgestaan door de heer Smid.

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

Verder zijn aanwezig de commissieleden mevrouw Bergkamp, de heer Elias, de heer Van Gerven en mevrouw Mei Li Vos, alsmede de heer Nava, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt mevrouw Van Vroonhoven de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mevrouw Van Vroonhoven. U was vanaf de tweede helft van 2009 tot 1 april 2014 lid van de directie van de Nederlandse Spoorwegen. Binnen deze directie had u onder meer het internationale reizigersvervoer in uw portefeuille. Binnen NS was dat toen nog NS Hispeed; we kennen het tegenwoordig meer onder de naam NS International. Tot deze verantwoordelijkheid behoorde ook HSA, het speciale bedrijf dat was ingericht om het vervoer over de hogesnelheidslijn tot stand te brengen; dat is een dochteronderneming van de NS. Wij hebben veel vragen voor u over verschillende onderwerpen. Daarom spreiden wij het verhoor uit over twee dagen, vandaag en aanstaande donderdag. Vandaag spreken wij over de aansturing van HSA, de overname van de Fyra-treinen van AnsaldoBreda, de dienstregeling van de Fyra en het uit de dienst nemen van de Fyra. Donderdag gaan we verder met wat er gebeurde nadat de Fyra uit de dienst was genomen. Zoals ik al aangaf, kwam u in augustus 2009 in dienst. U had een korte inwerkperiode en ging daarna aan de slag, met HSA in uw portefeuille. Wij hebben begrepen dat u binnen de NS-directie feitelijk de rol van aandeelhouder van HSA vervulde. Wat kreeg u bij uw aantreden mee over de situatie van HSA?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat ik dan even terug moet gaan naar mijn sollicitatieprocedure en de gesprekken die ik toen heb gehad. Daarin kreeg ik zowel van de directie van NS als van de secretaris-generaal van het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat mee dat er sprake was geweest van een potentieel faillissement, maar dat dat was opgelost en dat een aantal maanden voor mijn aantreden een MoU was ondertekend waarmee die problemen van de baan waren. Het tweede wat ik meekreeg, was dat per 1 september over het Nederlandse spoor een alternatief voor de V250 zou gaan starten, namelijk met klassiek materieel als vervanging voor de vertraagde V250; dat is ook gebeurd. Eigenlijk kreeg ik dus mee dat de zaken in principe klaarlagen om verdere implementatie van de exploitatie te gaan verzorgen.

De **voorzitter**: Dat was voor u dus ook het toekomstperspectief: de problematische situatie lag wat meer achter jullie. De gedachte was dat er weer toekomstperspectief was.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Exact.

De **voorzitter**: Dat was dus eigenlijk al gedurende uw sollicitatieprocedure.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, want toen speelde net de ondertekening van het MoU. Ik heb natuurlijk ook gevraagd wat er van mij werd verwacht als ik daar zou komen. Zoals u al aangaf, was ik ook verantwoordelijk voor het vastgoedbedrijf, het stationsbedrijf en de buitenlandse activiteiten. Er werd mij dus in brede zin meegegeven wat er in de specifieke bedrijfsonderdelen speelde. Dit was wat ik meekreeg over HSA.

De **voorzitter**: Kunt u de commissie schetsen hoe u uw specifieke rol ten aanzien van HSA zag?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Als aandeelhouder ben je er natuurlijk verantwoordelijk voor dat de randvoorwaarden zo worden ingevuld dat je er samen met de andere aandeelhouder – dat was trouwens KLM – voor zorgt dat de organisatie haar taak kan vervullen. Wij waren als aandeelhouder degenen die het kapitaal in de onderneming hadden gestopt en die de onderneming dus ook van additioneel kapitaal moesten voorzien als dat nodig was. Een van de zaken die mij heel helder werden toen ik een aantal maanden aan het werk was, was dat het faillissement wel degelijk nog steeds een probleem was en dat er dus sprake was van een veel problematischere situatie dan ik dacht toen ik daar kwam.

De **voorzitter**: Zag u daarbij uw rol nog heel scherp als aandeelhouder of zag u zichzelf ook als een verantwoord moederbedrijf voor HSA, gelet op de problematiek?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb mijn rol al die jaren sowieso gezien als degene die vanuit de directie gericht was op oplossingen, want het was een heel ingewikkelde situatie die al jarenlang speelde, met veel verschillende belangen. Dat werd mij ook duidelijk toen ik daar eenmaal was. Ik ben sowieso heel erg gericht op het oplossen van problemen. Dat doe je dus wel vanuit de rol van aandeelhouder, maar «aandeelhouder» betekent niet alleen dat je ergens geld in stopt, maar ook dat je ervoor zorgt dat datgene wat ooit beoogd was, ook gerealiseerd gaat worden. In het begin was dat best ingewikkeld, want dan is de vraag waar je je wel mee mag bemoeien en waarmee niet. Als je je als aandeelhouder te veel bemoeit met een bedrijf op afstand, is de vraag immers wie nou eigenlijk aan het stuur zit. Ik heb mij daarom heel goed laten informeren over wat wel kan en wat niet, maar je kunt ook als aandeelhouder een heleboel doen.

De **voorzitter**: Toen u zich ook op die manier wat meer met HSA bemoeide dan alleen als aandeelhouder, had u toen een beeld van hoe HSA er intern voor stond? Had men de zaken op orde?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zoals ik al zei, was mijn inwerkperiode van drie maanden net ook de periode waarin de nieuwe businessplannen voor de komende drie jaar werden gemaakt. Ik kwam er toen dus achter dat de businessplannen te optimistisch waren, want intussen was de economie heel erg verslechterd. Daarmee was heel snel duidelijk dat op korte termijn toch een faillissement zou plaatsvinden. In eerste instantie heb ik dus vooral heel erg gekeken hoe een faillissement kon worden voorkomen, want dan zouden er überhaupt geen treinen meer komen. Dat zou heel slecht voor de reiziger zijn. Daarbij hoorde natuurlijk ook een onderzoek naar hoe de organisatie ervoor stond. HSA heeft samen met

een bureau in opdracht van ons bekeken hoe je ervoor kon zorgen dat het faillissement zou worden voorkomen en hoe je ook focus kon aanbrengen in het bedrijf. Je kunt van één statutair directeur immers niet vragen dat hij aan de ene kant het faillissement voorkomt en aan de andere kant bezig is met het rijden van treinen en het implementeren van een dienstregeling.

De **voorzitter**: Wat zag u dan qua operationele kracht van HSA?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zag een start-up. Bij een start-up zie je heel veel energie en veel positieve mensen, gericht op het mogelijk maken van iets. Er was met de start-up echter ook een probleem. Het was een start-up in een situatie waarin de omstandigheden heel ingewikkeld waren.

De **voorzitter**: Even wat scherper: hadden ze het op orde of niet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ze hadden het op dat moment nog niet op orde, omdat ze natuurlijk überhaupt nog aan het begin stonden van het opzetten van het bedrijf. We hebben de directie toen gesplitst; we hebben daar twee statutaire directeuren neergezet: één directeur zou zich bezighouden met het vinden van een oplossing voor het naderende faillissement en de andere directeur zou zich volledig richten op het verder structureren en professionaliseren van de organisatie.

De **voorzitter**: Uit de stukken hebben wij opgemaakt dat er enige zorg was over de vraag of iedereen nog wel overview had. Met twee statutaire directeuren wordt dat misschien ingewikkelder. Zegt u daar eens iets over: hoe zat het met de overview op hoe het ging binnen HSA?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die twee statutaire directeuren overlegden zeer veelvuldig. Over de vraag of er overview was, heb ik dus geen enkele twijfel. Sterker nog: ik denk dat dit ontzettend belangrijk is geweest om te voorkomen dat de aandacht voor de reiziger te veel werd afgeleid door het financiële deel. Er waren ook steeds vergaderingen. Ik heb ook steeds met beide directeuren overleg gehad in de aandeelhoudersvergadering, maar ook in het portefeuilledoverleg. Daar heb ik dus geen twijfels over gehad.

De **voorzitter**: Ook niet wanneer wij uit de stukken opmaken dat u signaleerde dat niemand het overzicht had?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Kunt u iets scherper aangeven waar u op doelt?

De **voorzitter**: Als u wilt, kan ik dat scherper maken: «Niemand neemt een helikopterrol».

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wanneer en waar hebt u dat gelezen?

De **voorzitter**: In december 2009.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was voordat we die ingreep deden.

De **voorzitter**: Oké.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was de aanloop. Toen was iedereen natuurlijk heel druk bezig met ervoor zorgen dat dit voor elkaar kwam. Dit was ook precies de aanleiding voor het maken van een strategisch plan en voor een ingreep in de structuur.

De **voorzitter**: Toen u daar kwam, zag u ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De problemen.

De **voorzitter**: De problemen: operationele problemen en financiële problemen. Om die financiële problemen op te lossen, moest HSA zelf ook op orde komen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Exact.

De **voorzitter**: Dat betrof die twee punten: operationeel niet in orde en de nog ontbrekende helicopterview. Daar bent u op gaan acteren. Ook de reizigersorganisatie heeft op enig moment aan de bel getrokken, omdat zij vond dat het niet functioneerde. Hoe bent u met dat signaal omgegaan? Dat heeft de heer Kruyt hier twee weken geleden verteld.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op welk moment was dat? We hebben namelijk meerdere keren met de reizigersorganisatie gepraat. Was dat helemaal aan het begin, bij de start?

De **voorzitter**: Ja, ook in het begin, bij de eerste signalen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat kan ik mij nog herinneren. Dat was bij een nieuwjaarsreceptie van de HTM, hier in Den Haag. Dat was mijn eerste ontmoeting met de heer Kruyt. Hij was toen net voorzitter van Rover en was heel negatief over NS Hispeed en over HSA. Dat was in de periode waarin wij die ingrepen deden. Zijn zorgen betroffen vooral de vraag hoe je ervoor kon zorgen dat de in de rest van NS aanwezige expertise voldoende zou worden gebruikt binnen het HSA-bedrijf, ook al is dat op afstand georganiseerd.

De **voorzitter**: Rover was er dus al op zo'n intensieve manier bij betrokken. Hoe het georganiseerd was, was ook iets waarover Rover zich op dat moment bekreunde.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De heer Kruyt is in die zin een zeer bevlogen man. Hij heeft zich op vele fronten geroerd en ik heb al die jaren ook veel contact met hem gehad.

De **voorzitter**: Wat was uw contact met de heer Siebers, de directeur van HSA? Hoe vaak sprak u hem?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die sprak ik elke twee weken. Dan had ik een werkoverleg van een uur. Daarnaast waren er ook maandelijkse overleggen met de directie en kwartaaloverleggen.

De **voorzitter**: Was er nog meer contact met de directie of met ondersteuning vanuit HSA? Had u nog directer contact, behalve met de directeur?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Bij de kwartaaloverleggen was sowieso de hele directie van HSA er. Zoals ik al aangaf: zeker in de jaren waarin het faillissement speelde en er twee statutaire directeuren waren, had ik altijd overleg met die twee statutaire directeuren. Ik was überhaupt regelmatig in overleg, met name met de financieel directeur van HSA maar ook met de operationeel directeur van HSA.

De **voorzitter**: Ik vat dit eerste onderdeel, de aansturing van HSA, samen. U kwam binnen met het idee dat het eigenlijk allemaal was opgelost, maar dat bleek al vrij snel niet zo te zijn.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

De **voorzitter**: Eigenlijk was het beeld bij uw sollicitatiegesprek wellicht dus niet helemaal juist.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, in ieder geval was het een aantal maanden later anders dan ik toen had begrepen; dat klopt.

De **voorzitter**: U bent daarmee aan de slag gegaan omdat u zag dat er intern ook wel een aantal uitdagingen waren. En u had elke twee weken een uur contact met de heer Siebers. Verder bemoeide u zich ook met de organisatie als zodanig, in eerste instantie vanuit de rol van aandeelhouder maar daarnaast ook wel als verantwoord moederbedrijf.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, daar voeg ik nog aan toe dat ik niet heb genoemd dat er een aantal keren per jaar ook aandeelhoudersvergaderingen waren. Daarbij was ook KLM aanwezig. Die vergaderingen waren eigenlijk altijd samen met de financieel directeur van NS. Ik deed veel overleg dus niet alleen maar met de financieel directeur.

De **voorzitter**: Wat merkte u van het aandeelhouderschap van KLM?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ten eerste dat zij ook goed was voorbereid. De reden waarom zij daarin zat, was eigenlijk om mogelijk te maken dat ...

De **voorzitter**: Dat weten wij allemaal, maar wat merkte u in uw contacten met HSA van het feit dat er nog een andere aandeelhouder was, namelijk KLM?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat daar goed rekening mee gehouden moest worden en dat er een extra kritische blik was vanuit een partij die wat minder dicht op het openbaar vervoer zat.

De **voorzitter**: Ook verantwoordelijkheidsgevoel?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De **voorzitter**: Of meer een sparringpartner?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Verantwoordelijkheidsgevoel was er zeker. Een sparringpartner was KLM op een aantal fronten wel. Met commerciële zaken had KLM natuurlijk meer affiniteit dan met het financiële deel. Het risico van KLM was ook beperkt, maar op zich is KLM eigenlijk bij alle vergaderingen aanwezig geweest.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Mevrouw Van Vroonhoven, we hadden het al over uw start in 2009. Toen startte HSA met het vervoer over de HSL-Zuid. Die concessie was op 1 juli 2009 al ingegaan. Vanaf die datum moest HSA dus vervoer leveren. De dienstregeling tussen Amsterdam en Rotterdam werd gestart met tijdelijk materieel, de zogeheten TRAXX-Prio's van Bombardier. Er moest met dat tijdelijke materieel gestart worden omdat de Fyra-treinen nog niet door AnsaldoBreda geleverd waren. Wat was, toen u aantrad, de planning ten aanzien van die Fyra-treinen van AnsaldoBreda?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Toen ik aantrad, maakte een planning onderdeel uit van hetzelfde businessplan. Ik kan mij niet zo snel herinneren hoe die planning op dat moment exact was. Ik weet wel dat, toen de plannen opnieuw werden gemaakt – ook als onderdeel van alle gesprekken met de Staat over de nieuwe businesscase – de planning was dat eind 2011 of begin 2012 met de treinen zou worden gestart. Aanvankelijk was het de bedoeling om eerst met het internationale verkeer te starten en daarna pas met het binnenlandse verkeer. Dat is overigens weer een aantal keren herzien, want er zijn door HSA ontzettend veel scenario's gemaakt om steeds om te kunnen gaan met veranderende omstandigheden.

Mevrouw **Vos**: Maar toen u aantrad, in 2009, wat was toen de planning voor de start van de dienstregeling met de Fyra? Toen was dat toch anders, iets eerder?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zeg net dat ik allerlei andere plannen heb gezien toen ik binnenkwam. Toen heb ik gezegd dat ik graag wilde dat het helemaal opnieuw werd gemaakt om dat faillissement te voorkomen en om een reële planning te hebben, zowel qua verwachte omzet als qua komst van de treinen. Ik moet dus heel eerlijk zeggen dat ik eigenlijk niet zo heb gekeken naar wat er allemaal bedacht was; ik heb gekeken vanaf het moment waarop ik binnenkwam.

Mevrouw **Vos**: Wat verwachtte u in 2009 ten aanzien van het gereed zijn van de Fyra-treinen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zoals ik zei: toen begin 2010 een nieuw plan werd gemaakt, verwachtten we dat de treinen tussen 2011 en 2012 volledig beschikbaar zouden zijn.

Mevrouw **Vos**: Nog even scherp: toen u aantrad, hebt u allerlei dingen besproken. Ik neem aan dat toen ook het materieel even is besproken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet met mij besproken.

Mevrouw **Vos**: Dat is niet besproken. Begon u pas in 2010 over het materieel te praten?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou ja, in 2009 heb ik alles laten onderzoeken, zoals de hele financiële situatie. Ik heb ook gevraagd om een reële nieuwe planning van de V250 als onderdeel van de totale businesscase, die ook met de Staat is gedeeld. Bij mijn aantreden is niet met mij gesproken over de toen vigerende planning, maar die was zeker optimistischer dan op het moment waarop we die nieuwe planning maakten.

Mevrouw **Vos**: Uit onze stukken blijkt dat in 2009, toen u aantrad, de planning nog was om in december 2010 te starten met dat materieel.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat zou kunnen.

Mevrouw **Vos**: Dat is later weer bijgesteld. Wat hebt u bij uw aantreden meegekregen over de vertragingen met de Fyra en de samenwerking met AnsaldoBreda?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat dat heel moeizaam ging en dat er een nieuwe oplossing was gevonden in de TRAXX-Prio's. Toen ik aantrad, waren er ook al plannen en waren gesprekken gaande om de TRAXX-Prio's ook naar Brussel te laten rijden, zodat er eigenlijk een volledige back-up was voor de V250-treinen en zodat de afhankelijkheid van AnsaldoBreda zou worden verminderd. Helaas is dat niet gelukt, omdat we daar met de Belgen niet uit zijn gekomen.

Mevrouw **Vos**: Daar komen wij straks nog op. Wat hebt u precies gedaan om die planning wel realistisch te krijgen? Hoe ging dat opschuiven?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zoals ik al zei, werd mij eind 2009 duidelijk dat eigenlijk de totale businesscase van HSA niet reëel was. Dat betrof niet alleen de omzet, want de omzet is heel sterk gerelateerd aan de vraag wanneer je kunt rijden met treinen. Als je later gaat rijden met treinen, heb je ook later reizigers. Dan komt het faillissement nog veel dichterbij. Die businesscase, feitelijk het businessplan, is dus helemaal herzien, inclusief de inschatting van de treinen. Daarbij zijn NedTrain, NSFSC en HSA betrokken geweest. Alle parameters van die businesscase – wanneer komen er treinen, hoeveel reizigers verwacht je, hoeveel personeel heb je nodig, et cetera – zijn herzien en zijn daarna ook gechallenged en gecheckt door de Staat en externe consultants.

Mevrouw **Vos**: Uit eerdere verhoren, onder andere het verhoor afgelopen vrijdag van de heer Descheemaeker, is naar voren gekomen dat er is overwogen om het contract met AnsaldoBreda te ontbinden. In maart 2010 hebt u daarover gesproken met de raad van commissarissen. Waarom sprak u hierover met de raad van commissarissen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wie heeft daarover gesproken met de raad van commissarissen?

Mevrouw **Vos**: U, over de mogelijke ontbinding van het contract met AnsaldoBreda.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er zijn een heleboel verschillende scenario's uitgewerkt. Als je ziet hoe moeizaam het altijd met die trein is gegaan, moet je alle opties steeds overwegen. Dat is toen dus ook gebeurd. Er is ook gezegd: kunnen wij ook afstand nemen van AnsaldoBreda? Dat afstand nemen van AnsaldoBreda moet u overigens zien in het licht van een oplossing. Je kon immers wel zeggen dat we afscheid namen van AnsaldoBreda, maar als je geen andere treinen hebt, heb je niets voor de reizigers. Het is dus belangrijk dat je een alternatief hebt. Het alternatief voor het internationale stuk was de TRAXX-Prio over de HSL-Zuid naar België. Volgens mij was dit allemaal ongeveer in april 2010, in ieder geval in het voorjaar van 2010. Omdat dat met de Belgen niet doorging, is die optie komen te vervallen en zaten we op dat moment weer in de afhankelijkheid van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat het contract ontbonden kon worden. Dat was dus nadrukkelijk een optie. Heeft de raad van commissarissen besloten om het contract niet te ontbinden? Dat probeer ik goed te begrijpen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, nee.

Mevrouw **Vos**: Het contract kon ontbonden worden; dat was wel de conclusie.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het zou heel moeilijk worden, maar elk contract kan ontbonden worden. In ieder geval wat mij betreft is dat steeds een optie geweest, maar dan moet het alternatief reëel zijn. Je kunt wel iets ontbinden, maar als je niets hebt, is dat wel heel stoer maar dan heb je daar niets aan.

Mevrouw **Vos**: Wat was de reden om het contract niet te ontbinden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De reden was onder andere dat wij op dat moment ook nog keken naar een alternatief met de Belgen. De inschatting was ook dat er, als dat alternatief niet zou doorgaan, geen reëel ander alternatief was om het internationale vervoer te doen.

Mevrouw **Vos**: De inschatting was dus dat u vastzat aan AnsaldoBreda.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij zaten vast aan AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: Wie heeft uiteindelijk dat besluit genomen om het contract niet op te zeggen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat besluit heeft HSA genomen. Vervolgens is dat door ons als directie ondersteund en volgens mij vervolgens ook – daar doelt u waarschijnlijk op – door de raad van commissarissen van NS.

Mevrouw **Vos**: Dus eerst HSA, de vervoerder. Had NSFSC, de leasemaatschappij, daar nog iets mee te maken?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zeker. HSA was de vervoerder en had de concessie, maar er was een heel duidelijke rolverdeling binnen de NS. HSA was eigenlijk verantwoordelijk voor de commerciële exploitatie. NSFSC was verantwoordelijk voor de koop maar ook voor de hele begeleiding van de bouw. Daarnaast was er NedTrain voor het onderhoud. Alle plannen die er kwamen, werden ook onderling afgestemd. Als een van die partijen het daar niet mee eens was, werd dat aan ons gemeld. Het is dus uiteindelijk via HSA tot ons gekomen, maar het is een voorstel dat ...

Mevrouw **Vos**: Het moest dus allemaal afgestemd worden met alle partijen die allemaal een belang of verantwoordelijkheid hadden in het project. Er is dus eigenlijk met vijf onderdelen van NS besloten om het contract niet op te zeggen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

Mevrouw **Vos**: In diezelfde vergadering met de raad van commissarissen besprak u ook het strategisch plan van HSA. Dat plan liet zien dat in 2013 het garantiekapitaal zou worden overschreden en dat HSA dan failliet zou

gaan. Was die zorgelijke positie van HSA van invloed op de keuze om al dan niet door te gaan met AnsaldoBreda?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nu moet ik even nadenken. Nee, ik denk niet dat er een directe relatie was. De belangrijkste reden om door te gaan, was dat wij heel graag wilden dat de reizigers zo snel mogelijk over de HSL-Zuid zouden kunnen rijden. Onze taxatie was dat dat nog jaren zou duren als je HSA failliet zou laten gaan. Dat is de allerbelangrijkste reden geweest om te gaan voor een oplossing in het voorkomen van een faillissement.

Mevrouw **Vos**: Datzelfde geldt volgens mij voor het contract met AnsaldoBreda, want als u dat contract zou opzeggen, zou het tot 2015–2016 duren voordat u over nieuwe treinen zou beschikken, want er moest dan opnieuw aanbesteed worden. Dat was ook de periode waarin u met de Staat in onderhandeling ging over het verlagen van de concessievergoeding, waar later het onderhandelakkoord uit zou komen. Als je aan het begin staat van dat proces, kan ik mij voorstellen – dat kwam ook uit dat strategisch plan van HSA – dat het lastig is om het contract met je materieelbouwer op te zeggen. Dan zou je tegelijkertijd moeten onderhandelen over de verlaging van de concessievergoeding, terwijl je in 2015–2016 niet over materieel zou beschikken als je dat contract zou opzeggen. Dat is natuurlijk een heel rare onderhandelingspositie. Hebben die financiële positie van HSA en vervolgens wat u wilde gaan doen op het punt van de concessie, echt niet meegespeeld bij het besluit om al dan niet door te gaan met AnsaldoBreda?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, bij mijn weten. Alles heeft met alles te maken, maar dit is niet de grond geweest om dit niet te doen. Het belangrijkste was dat de Belgen niet met de TRAXX-Prio naar Brussel wilden. Dat speelde op dat moment. In datzelfde strategische plan heeft HSA wel twee andere opties bekeken. Er stond zelfs een werkstroom in om naar alternatieven te kijken. Er was dus geen sprake van stoppen met zoeken naar alternatieven, want later is nog de eventuele keuze voor TGV's voorbijgekomen. Het zoeken naar alternatieven is dus continu een onderdeel geweest van het geheel. Richting Staat was het punt vooral dat wij samen met de Staat wilden delen wat de situatie was en dat wij ook met de Staat in overleg wilden over wat verstandig was om te doen.

Mevrouw **Vos**: Het besluit om te stoppen met AnsaldoBreda had, althans in dat proces, dus niets te maken met al die onderhandelingen die u vervolgens moest gaan voeren over HSA. Dat stond helemaal los van elkaar. Zegt u dat er is besloten om door te gaan met AnsaldoBreda, omdat dat in het belang was van de reiziger?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op dat moment. Zoals u weet, hebben wij daarna ook nog een keer bekeken of we met TGV's naar België konden rijden. Als dat het geval was geweest, weet ik niet of wij gestopt waren, maar dan hadden we in ieder geval een alternatief. Op het moment van de door u genoemde vergadering hadden we in ieder geval geen alternatief voor AnsaldoBreda. Het was dus niet verstandig om op dat moment het contract op te zeggen.

Mevrouw **Vos**: Nee, maar in die vergadering ging het dus ook over de concessie. Toen is ook gewisseld dat de pijn voor de Staat groter zou zijn als u de concessie zou moeten opgeven, bijvoorbeeld omdat er geen materieel zou zijn of omdat HSA failliet zou gaan, dan wanneer u zou

doorgaan met de concessie. De inschatting was dus dat u op zich wel een positie had.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar wat bedoelt u daarmee?

Mevrouw **Vos**: In die vergadering werd enerzijds onderzocht of het contract met AnsaldoBreda kon worden verbroken en anderzijds werd in diezelfde vergadering besproken wat u moest doen met de concessie, of de concessievergoeding al dan niet kon worden verlaagd en wat dan de positie van HSA was ten opzichte van de Staat. Daarbij werd ook gezegd en gewisseld dat het door u teruggeven van de concessie voor de Staat financieel veel onaantrekkelijker was. We zijn een beetje aan het zoeken in hoeverre het een met het ander te maken heeft; we zoeken ook naar de sterke positie die u eigenlijk had.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik had helemaal niet het gevoel dat wij zo'n sterke positie hadden, want het is heel erg naar om te moeten constateren dat er sprake is van een potentieel faillissement, terwijl je Nederland hebt beloofd om reizigers in treinen te kunnen laten rijden. Het was een strategisch plan waarin alle aspecten werden meegenomen. Er waren drie pijlers in dat plan. De eerste pijler was het oplossen van de problematiek met betrekking tot het faillissement. De tweede pijler was: ervoor zorgen dat er een operatie zou komen waarbij ten behoeve van de reiziger zo veel mogelijk treinen geëxploiteerd konden worden. Daarbij horen eventuele alternatieven. De derde pijler was gericht op een langdurige internationale samenwerking. Dat geheel is besproken in de raad van commissarissen. Daarbij is geen specifieke link gelegd tussen enerzijds AnsaldoBreda en het opzeggen van het contract en anderzijds het spreken met de Staat over de concessie.

Mevrouw **Vos**: Goed. In januari 2012 kwam binnen de NS-directie een nieuwe vertraging van het rijden met de Fyra aan de orde: ook de afgesproken maanden juli en september 2012 zouden niet worden gehaald, weer vanwege vertraagde levering. Toen besprak u hoe het kwam dat die taxaties continu verschoven. Wat was de reden van het verschuiven van die taxaties?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nu moet ik weer even springen in de tijd; we gaan van 2010 naar januari 2012. Uit mijn hoofd zeg ik dat er in december 2011 een verklaring van geen bezwaar kwam om te rijden met de treinen van AnsaldoBreda of in ieder geval met de treinen die er «in test» waren. Toen is ook duidelijk geworden dat er vertraging was. Toen hebben wij als directie gezegd dat wij graag een totaaloverzicht wilden van wat er aan de hand was met die treinen en waarom vertraging optrad. Daarmee werd duidelijk dat AnsaldoBreda langzamer leverde dan het aanvankelijk weer had beloofd. In dezelfde vergadering is besproken welke maatregelen genomen konden worden. Uit mijn hoofd zeg ik dat er drie scenario's waren. Die maatregelen zijn vervolgens geïmplementeerd.

Mevrouw **Vos**: Welke drie maatregelen waren dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Uit mijn hoofd: het verbeteren van het issue management, dus van de verbeterloop. Ik zal het er nog even bij pakken, want ik heb het verslag van die vergadering bij me. Er is met AnsaldoBreda een verbeterproces opgestart. Er is in het najaar van 2011 ook al – uit mijn hoofd zeg ik: in december – een loan-and-useovereenkomst afgesproken, zodat er wel al getraind kon worden met de machinisten. Er

is ook bekeken welke mogelijkheden er nog meer waren om AnsaldoBreda te helpen met het versnellen van het tempo. Dat is een samenwerking geweest tussen NSFSC, AnsaldoBreda, HSA en NedTrain.

Mevrouw **Vos**: En in de directievergadering van de NS besprak u hoe AnsaldoBreda uiteindelijk tot bredere prestaties gedwongen kon worden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Was er tussen HSA en de NS-directie een verschil in opvatting over de vraag hoe realistisch die plannings waren? U kreeg die plannings via NSFSC; daar was u afhankelijk van. Was er een verschil in opvatting over hoe realistisch dat allemaal was?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet iets wat mij voor de geest staat. Er zijn twee momenten geweest waarop binnen het NS-concern escalatie heeft plaatsgevonden tussen NSFSC en HSA: één moment in 2012 en het andere moment begin 2013. Eind 2012 was dat. Op dat moment ging het met name om het feit dat AnsaldoBreda weigerde om voldoende extra capaciteit te realiseren op het moment waarop de dienstregeling zou beginnen. Toen is met NSFSC, HSA en mijn collega Engelhardt Robbe, de financieel directeur, ook gesproken over een kort geding. Over alle andere zaken die in de directie kwamen, was er echter overeenstemming tussen alle drie de partijen binnen NS, dus HSA, NSFSC en NedTrain.

Mevrouw **Vos**: Er waren totaal geen verrassingen voor elkaar en er was geen irritatie over het feit dat die plannings de hele tijd opschoven.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die irritatie was er zeker, maar die was bij de een niet minder dan bij de ander. Natuurlijk was er irritatie door het weer opschuiven van de plannings, maar daar was – voor zover ik heb begrepen – bij de mensen van NSFSC geen ander gevoel over dan bij HSA.

Mevrouw **Vos**: In januari 2012, in een van de vergaderingen, werd door de directie gevraagd hoe het toch kon dat die taxaties de hele tijd opschoven. Die vraag is aan de orde geweest.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die vraag is natuurlijk meerdere malen gesteld.

Mevrouw **Vos**: Wat voor antwoord kreeg u dan? En was u daar tevreden over?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Over dat antwoord was ik zeker tevreden, maar niet in de zin dat je daar blij van werd. De belangrijkste reden voor het uitlopen van die plannings was dat AnsaldoBreda langzamer leverde dan het had beloofd. U moet zich ook voorstellen dat AnsaldoBreda in een zeer ingewikkelde situatie zat. Het liep aan tegen het eigen potentiële faillissement; het stond in de verkoop. Volgens mij had AnsaldoBreda toen sinds een halfjaar een nieuwe CEO, die dus met een enorm groot probleem zat. Er was dus ook continu een probleem met HSA: zou AnsaldoBreda nog voldoende geld hebben om zijn taken überhaupt uit te voeren? Dat is een van de redenen waarom door NSFSC al betalingen zijn verricht om AnsaldoBreda zover te krijgen dat het in actie bleef komen.

Mevrouw **Vos**: We hebben gehoord dat de heer Meerstadt van de heer Descheemaecker had gehoord dat de planning weer niet gehaald zou worden. De vraag is dan of de HSA-directie via NSFSC en het management daar ter plekke voor die tijd een ander beeld had geschetst.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is een goede vraag. Ik kan mij nog herinneren dat de heer Descheemaecker de heer Meerstadt heeft gebeld. Daar hebben wij toen ook over gesproken, volgens mij in diezelfde directievergadering of een keer daarvoor. Op dat moment kwam dezelfde informatie – eigenlijk min of meer tegelijkertijd – uit HSA en NSFSC. Volgens mij is er nog een formeel overleg geweest waarin de uitkomsten vervolgens met ons gedeeld zijn. Dat heeft elkaar dus gekruist. Er was dus geen ander beeld dan het beeld dat de heer Descheemaecker had.

Mevrouw **Vos**: Uiteindelijk was het beeld dat er veel vertragingen waren. Wat die vertragingen zelf betreft: als we al die vertragingen in de bouw en de levering van de Fyra bekijken, welke vertraging is dan AnsaldoBreda te verwijten? Hoeveel vertraging is de Staat te verwijten, hoeveel vertraging is NSFSC te verwijten en hoeveel vertraging is NS en andere factoren te verwijten? Hebt u daar een inschatting van gemaakt?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die vraag kan ik niet beantwoorden.

Mevrouw **Vos**: Hebt u zich afgevraagd waar die vertraging aan lag?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Natuurlijk vraag je je dat af. Dat vraag je je niet eens af; je vraagt iedereen waar die vertraging van afhangt. Mij werd steeds duidelijk dat dit kwam omdat AnsaldoBreda niet leverde, maar er zijn ook problemen geweest met de infrastructuur. Dat ging om de hele problematiek van ERTMS. Dat was echter voor mijn tijd. Ik kan niet beoordelen hoe groot de impact daarvan was op eventuele vertraging.

Mevrouw **Vos**: Hebt u dat zichzelf afgevraagd? U was verantwoordelijk voor HSA en dus voor de prestigieuze hogesnelheidslijn. Uiteindelijk waren er jaren vertraging, ook door de levering van de trein. Hebt u de inschatting van andere mensen gevraagd over waaraan dit lag en wie wat beter kon doen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Natuurlijk bekijk je de hele tijd wie er wat beter kan doen, maar terugkijken heeft op zo'n moment wat mij betreft geen zin. Je bekijkt hoe ieder er vanuit zijn of haar verantwoordelijkheid voor kan zorgen dat het project goed verloopt. Dat betekende dat HSA werd gefaciliteerd om de volle focus te hebben op het implementeren van de treindienst. We hebben ook het faillissement voorkomen, zodat daar niet langer de hele tijd het zwaard van Damocles boven hing. Naar mijn beleving is ook aan NSFSC steeds alle ruimte gegeven, maar dat moet u vragen aan mijn collega die daar verantwoordelijk voor was. Natuurlijk bekijk je de hele tijd hoe het beter kan. Ik ben zelf heel veel betrokken geweest bij situaties waarin zaken escaleerden. Ik gaf zojuist al aan dat dit een aantal keren intern gebeurde, maar dit gebeurde zeker ook een aantal keren extern. Eind 2012 heb ik nog intensief onderhandeld met de Staat en met NMBS om ervoor te zorgen dat er überhaupt een trein kon rijden.

Mevrouw **Vos**: Dat komt straks aan de orde. Mijn vraag was of u enig idee hebt hoeveel vertraging aan wie te wijten is. U zegt dat u dat niet weet.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat weet ik niet.

Mevrouw **Vos**: Ik vroeg me dat wel af.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb mij niet afgevraagd of 10% aan die te wijten is en 30% aan die. Ik heb bekeken wat wij vanuit onze verantwoordelijkheid als NS-directie en ik vanuit mijn verantwoordelijkheid voor HSA konden doen om ervoor te zorgen dat de kans maximaal was dat dit succesvol zou worden.

Mevrouw **Vos**: Daar gaan we straks op in. Ik geef het woord aan mijn collega Elias.

De heer **Elias**: Mevrouw Van Vroonhoven, even wat puntjes op de i, omdat ik het niet snap. Mevrouw Vos stelde u zojuist vragen over het feit dat de heer Descheemaecker de heer Meerstadt had aangegeven dat het bij Ansaldo zo misliep met die Fyra's. U zei dat Siebers dat ongeveer gelijktijdig heeft gemeld. Nu blijkt uit de stukken, onder meer van de directievergadering van 16 januari 2012, dat daar qua tijd toch een andere volgorde in zat. Pas nadat Meerstadt op de hoogte was gebracht van – zo zeg ik het maar even – de ellende van de vertragingen, heeft Siebers de directie geïnformeerd. Mijn eerste vraag is of u zich nog herinnert dat Siebers later met die informatie kwam.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt, maar ik heb willen zeggen dat dit niet betekent dat die informatie daar niet aanwezig was en dat de heer Siebers ons daarvan niet op de hoogte zou willen stellen.

De heer **Elias**: Niet «zou willen stellen»; hij had dat niet gedaan.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op dat moment nog niet; dat klopt.

De heer **Elias**: Het gaat ons om de feiten, niet om de intenties.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Prima. Dat klopt; dat is correct.

De heer **Elias**: Dit klemde temeer omdat in dezelfde directievergadering de opmerking werd gemaakt dat het natuurlijk aardig was om Ansaldo zo lang mogelijk aan de deadlines te houden, maar dat het wel de bedoeling was dat de NS-directie op de hoogte werd gesteld van de feitelijke gang van zaken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct. De verklaring die de heer Siebers daarvoor heeft gegeven, is dat hij bekend was met het feit dat die planning niet gehaald zou kunnen worden, maar dat hij in zijn eigen organisatie iedereen gefocust wilde houden. Daar kwam deze opmerking vandaan: wij zeiden dat wij ons konden voorstellen dat hij iedereen scherp wilde houden, maar dat wij graag niet waren verrast doordat Descheemaecker ons belde en dat wij dat rechtstreeks van hem wilden horen.

De heer **Elias**: Oké, maar de feiten zijn dat de heer Meerstadt op de hoogte werd gesteld door een NMBS-collega en niet door de heer Siebers van HSA zelf.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is correct.

De heer **Elias**: Ik heb ook een vraag over de samenwerking tussen NSFSC – ik noem dat maar even «NS Ierland» – en HSA. U vertelde helemaal aan het begin dat er veel verschillende belangen waren. Dit punt, die

samenwerking tussen die twee – u stond daar dan weer boven – is nog niet heel erg aan de orde geweest. Die samenwerking was matig, hè? De informatie werd toch niet goed genoeg uitgewisseld?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet ... Dat is niet ...

De heer **Elias**: Ik vraag het in zijn algemeenheid.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb begrepen dat er, voordat ik kwam, in die samenwerking een escalatie is geweest. Volgens mij heeft de heer Van As daar afgelopen vrijdag iets over gezegd. Dat was ergens in het voorjaar van 2009. Toen is opnieuw besproken hoe de setting van HSA op afstand – dat was een concessie-eis – plus NSFSC, dat een turnkeycontract had met AnsaldoBreda en dat in Ierland met een eigen raad was georganiseerd, en NedTrain beter kon functioneren. Daarover heeft een bespreking plaatsgevonden. Toen ik kwam, hebben alle partijen met elkaar gesproken over de vraag of die samenwerking goed ging. Ik heb zelf nog twee keer een bespreking gehad met de heer Van Dijk, de baas van NSFSC, en de heer Siebers, toen hij net was benoemd tot directeur van HSA. Die samenwerking vond plaats in het strategisch overleg. Er zijn geen signalen bij mij gekomen waaruit bleek dat die samenwerking heel slecht ging. Het was, ook in de opzet, voor een deel logisch dat die samenwerking ingewikkeld was. De manier waarop de contracten vanuit het verleden waren gestructureerd, bracht immers ook met zich mee dat de belangen niet altijd aligned waren.

De heer **Elias**: Nog even voor mijn taxatie: hoe keek u aan tegen die leverancier, AnsaldoBreda?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op dat moment?

De heer **Elias**: Nou ja, in het eerste jaar. U kreeg al die kwartaalrapportages van HSA. Vertraging werd op vertraging gestapeld. Hoe vond u dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik vond dat zorgelijk. Ik was niet degene die al die contacten met AnsaldoBreda had, want dat werd via NSFSC gedaan. Maar we hebben daar natuurlijk wel meerdere malen over gesproken. We hebben vooral bekeken welke mitigerende maatregelen te verzinnen waren om de afhankelijkheid van die leverancier te verkleinen.

De heer **Elias**: Maar u kwam van buiten binnen en zag daar een kluwen van problemen. Een daarvan was AnsaldoBreda. U kreeg die kwartaalrapportages. Toen u een halfjaar op streek was, had u toch wel enig beeld? Hoe keek u toen tegen die fabrikant aan? Wat dacht u?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik dacht: het is een Italiaanse fabrikant waar veel problemen mee zijn en die steeds een beetje beterschap belooft; dan gaat het steeds weer een beetje beter. Maar dat is ook iets wat je vooral achteraf kunt bekijken.

De heer **Elias**: Vandaar dat ik vroeg naar uw appreciatie van toen. U was een halfjaar binnen en u kreeg die kwartaalrapportages, u zag daarin dan weer dit en dan weer dat; ik zal het niet allemaal citeren. Hoe keek u daar toen tegenaan? Dacht u: komen die treinen ooit nog? Maakte u zich zorgen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb mij al die jaren zorgen gemaakt, dus ook toen. Vandaar dat wij, ook vanuit dat strategisch plan van HSA, continu hebben gezegd: kijk aan de ene kant of er alternatieven zijn en kijk aan de andere kant – dat werd rechtstreeks aangestuurd door mijn collega Engelhardt Robbe – welke mogelijkheden er zijn om AnsaldoBreda te dwingen om te leveren. Gedurende de looptijd zijn op dat punt allerlei acties ondernomen, van het inhouden van geld tot en met bijna een kort gedingen. Uiteindelijk zijn in mijn beleving alle mogelijkheden onderzocht, maar die waren beperkt.

De heer **Elias**: Vond u dat u er zelf genoeg bovenop zat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op AnsaldoBreda?

De heer **Elias**: Ja.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik had niet de contacten met AnsaldoBreda. Dat was ook niet mijn verantwoordelijkheid. Wij hadden heel duidelijke afgebakende verantwoordelijkheden.

De heer **Elias**: Vond u dat u er indirect voldoende op zat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Via HSA?

De heer **Elias**: Ja.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zeker.

De **voorzitter**: Ik wil even een punt markeren. In het gesprek met mevrouw Vos viel mij iets op. Mevrouw Vos vroeg u of iedereen op dezelfde manier was geïnformeerd over de vertragingen. Toen zei u: ja, iedereen was op dezelfde manier geïnformeerd. Vervolgens gaf mevrouw Vos aan dat de heer Meerstadt vanuit België signalen kreeg over vertraging. U zei dat die signalen tegelijkertijd kwamen. Dat is niet juist. Wij maken uit de stukken op dat dit op dat moment binnen HSA actief werd ontkend. De heer Siebers gaf aan: dat is niet waar; er is geen vertraging. Later moest men daarop terugkomen. Dat punt wil ik even markeren, omdat anders een verkeerd beeld ontstaat. Ik noem dit daarom expliciet.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Mag ik daar iets over zeggen?

De **voorzitter**: Ja.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zo heb ik dat niet begrepen. Als dat verwarrend is geweest, dan excuses daarvoor. Ik heb willen aangeven dat vrij snel daarna ook vanuit de HSA-organisatie is aangegeven dat er vertraging was. Ik heb dus niet de indruk willen wekken dat dat voorafging aan het signaal van de heer Descheemaeker.

De **voorzitter**: Het gaat ons niet om de indruk die u wilt wekken. Als mevrouw Vos u vraagt of men het daarmee eens was, kan het zo zijn dat dat later zo was, maar op dat moment dus niet. Siebers ontkende dat er vertragingen waren. Toen ontstond dus een discussie. Later bleek dat die vertragingen er wel waren. In die zin willen wij graag dat u de vragen beantwoordt. Mevrouw Vos vervolgt het verhoor.

Mevrouw **Vos**: Nog even over de verantwoordelijkheden voor de vertragingen. Het klopt dus dat niemand kan zeggen wie verantwoordelijk was voor welk deel van de vertraging van de levering?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik begrijp niet helemaal waarnaar u op zoek bent.

Mevrouw **Vos**: Ik vroeg u net of u zich hebt afgevraagd wie voor welk deel verantwoordelijk was voor de vertraging van de levering van treinen, want we spreken over vijf jaar. U zei dat u dat niet weet en dat u zich dat wel hebt afgevraagd. Het klopt dus dat niemand, ook bij HSA, NSFSC en de NS-directie, kan zeggen wie verantwoordelijk is voor die vertraging.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er is wat mij betreft maar één partij verantwoordelijk voor die vertraging; dat is AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: Er was veel discussie over: wat lag er aan ERTMS, wat lag er aan de oplevering van de baan? De exercitie van het uitrekenen van hoeveel jaar of hoeveel delen aan de Nederlandse zijde te wijten zijn en hoeveel aan de Italiaanse zijde, is dus nooit gedaan.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet door mij. Dat was op dat moment ook niet relevant. De discussie over «wat ligt er ten aanzien van de vertraging van de treinen aan ERTMS en wat ligt er aan de infra?» was voor mijn tijd. Dat was op het moment waarop ik kwam, geen onderdeel van gesprek meer.

Mevrouw **Vos**: Toen u kwam, had u er gewoon mee te maken dat er vertraging was van de levering van het materieel. Het materieel heeft alles te maken met de uitvoering van de concessie. We hebben vorige week van de heer Siebers begrepen dat in de periode 2010–2012 drie alternatieven voor de vertraagde Fyra op tafel hebben gelegen; u hebt daar al een paar dingen over gezegd. Daarbij ging het dus om die extra binnenlandse TRAXX-Prio-treinen, het gereedmaken van die treinen om ook naar Brussel te kunnen rijden – want die dingen moeten ook in het buitenland kunnen rijden – en het huren van TGV's. Geen van die alternatieven heeft het gehaald in de periode waarin al sprake was van vertragingen. De hoge kosten van die investeringen en de financiële situatie van HSA speelden een rol bij het besluit om geen alternatief materieel aan te schaffen. Dat was vanuit bedrijfsmatig oogpunt en vanuit HSA misschien te begrijpen; u was aandeelhouder van HSA. Maar vanuit de concessieverplichtingen die HSA was aangegaan, was het op een bepaald moment wel nodig om een extra inspanning te doen, want anders liep HSA het risico dat zij die concessie gewoon niet kon uitvoeren omdat zij geen materieel had. Waarom is er dan toch niet besloten om dat materieel aan te schaffen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik wil graag iets verhelderen. Er zijn twee alternatieven voor het internationale verkeer geweest; die alternatieven hebt u genoemd: de TRAXX-Prio's over de HSL-Zuid naar België en de TGV's. Bij NL only-2, de TRAXX'en in Nederland, ging het om het verhogen van de frequentie in Nederland. Ik begin met de TRAXX en de TGV naar België. De belangrijkste reden waarom dat niet is doorgegaan, was dat de NMBS daar niet aan wilde meewerken.

Mevrouw **Vos**: Dus de Belgen wilden dat niet. Waarom niet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zij wilden dat niet om een drietal redenen. Ten eerste was hun financiële situatie op dat moment heel slecht. Ten tweede hadden zij op dat moment een ongeluk gehad met de veiligheid in België, waardoor zij zeer bezorgd waren of de TRAXX'en wel zouden voldoen aan de specificaties. Het belangrijkste was dat zij gewoon een heel ander verdienmodel hadden. Elke trein die extra investeringen kostte, kostte hun meer dan die opleverde.

Mevrouw **Vos**: HSA kon dat alternatief materieel uiteindelijk dus niet bestellen, omdat NMBS niet wilde meedoen. HSA moest zich er dus bij neerleggen dat zij de concessie niet kon uitvoeren, mocht de Fyra niet komen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, exact. We hebben zelfs nog overwogen of die trein door HSA zelf kon worden gereden, want vanaf 2010 was het internationale verkeer geliberaliseerd. Je zou dus ook je eigen trein kunnen laten rijden, een vervoerderschap aanvragen in België et cetera. Het vervelende was echter dat de afspraken en de samenwerkingsovereenkomst destijds zo geïnterpreteerd konden worden dat het niet mogelijk was om met een concurrerende dienst naar België te rijden. De Belgen zeiden dus: zelfs als jullie dat willen, kan dat niet, want als je dat gaat doen, moet dat met ons. Er waren dus veel redenen waarom dat uiteindelijk niet doorging.

Mevrouw **Vos**: U schuift nu alle ballen naar de Belgen, maar als HSA die investeringen zou doen, zou zij toch door het garanti kapitaal heen gaan? Dat kon HSA financieel toch helemaal niet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Bij de TRAXX in 2010 naar België en de TGV's was dat op dat moment bij mijn weten niet de belangrijkste reden. Voor de uitbreiding met de extra treinen op het Nederlandse deel klopt het wel dat we de hele tijd in de gaten moesten houden of het garanti kapitaal niet overschreden zou worden. Uiteindelijk heeft NS, ook in het onderhandelakkoord, extra investeringen gedaan en een extra bijdrage gedaan bovenop het garanti kapitaal, maar op dat moment waren wij nog in onderhandeling met de Staat. De treinen zouden ook een verantwoordelijkheid worden van de Staat. Als je die investering doet, is het natuurlijk de vraag of je daarmee uiteindelijk beslissingen neemt die verdergaan dan wat op dat moment verantwoord is.

Mevrouw **Vos**: Dat begrijp ik even niet. De heer Siebers had het vorige week namelijk niet zozeer over de Belgen. Hij zei dat het gewoon een financiële overweging van HSA was. Wat u zojuist zei, begrijp ik niet. Als HSA wel zou hebben geïnvesteerd in extra materieel, in reservematerieel, zou het dan een verantwoordelijkheid van de Staat worden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, als er daarna een faillissement zou zijn, is het de vraag of die treinen mee over zouden gaan naar de Staat en of je daarmee dus niet een verantwoordelijkheid hebt genomen die buiten je eigen verantwoordelijkheid ligt. Wij moesten er vanuit ons aandeelhouderschap – niet alleen het aandeelhouderschap vanuit de NS, maar ook vanuit KLM – steeds op letten dat wij niet paulianeus zouden handelen.

Mevrouw **Vos**: Paulianeus? Kunt u dat uitleggen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat betekent feitelijk dat je in een organisatie investeringen doet die niet terug te verdienen zijn voordat het faillissement speelt. Door de juridische afdeling werden wij er heel erg op geattendeerd dat wij niet geld in iets zouden moeten stoppen dat niet meer terugverdiend zou kunnen worden.

Mevrouw **Vos**: Wat was de belangrijkste reden? Dat zogeheten paulianeus handelen, dus dat je niet mag investeren in een tent die failliet gaat? Of waren de Belgen de belangrijkste reden waarom u niet hebt geïnvesteerd in dat extra materieel?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het was een combinatie. Voor de internationale oplossing, namelijk de TGV's en de TRAXX'en, was de samenwerking met de Belgen een heel belangrijke reden: de Belgen wilden hier niet aan meedoen. Dat was echter niet de enige reden. Er was dus een samenspel van redenen, maar zonder de Belgen was dat niet gelukt en zij waren hier erg op tegen.

Mevrouw **Vos**: Maar ik heb u en de heer Siebers ook horen zeggen dat HSA dit gewoon niet kon en niet mocht betalen, want dan zou je paulianeus handelen ofwel goed geld naar slecht geld brengen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nogmaals: dat was niet de belangrijkste reden. De belangrijkste reden was dat NMBS er niet aan wilde bijdragen. De NMBS was dus niet de enige reden, maar was wel een belangrijke reden. U pakt er nu één uit, maar ik zeg u dat alleen dát niet de primaire reden is geweest. Er is ook bekeken of er voldoende vertrouwen was dat het alternatief, AnsaldoBreda, eerder met een oplossing zou komen. Dat was dus ook nog een belangrijke afweging. Even los van de financiële situatie van HSA leek het alternatief, namelijk de vraag wanneer Ansaldo met treinen zou komen, ook nog sneller te zijn dan die treinen. Een samenspel van een aantal zaken heeft dus gemaakt dat wij daar niet voor gekozen hebben.

Mevrouw **Vos**: Konden jullie eventueel via NSFSC nog wat extra treinen leasen? Er was niet voor niets een leasebedrijf in Ierland opgezet. Is dat nog overwogen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het was altijd via NSFSC.

Mevrouw **Vos**: U had het over de Belgen, maar had u niet nog iets kunnen regelen met NSFSC?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zelfs als NSFSC het helemaal zou betalen, was nog steeds de medewerking van de Belgen nodig om ervoor te kunnen zorgen dat dit ook gehomologeerd werd.

Mevrouw **Vos**: U zegt: zonder de medewerking van de Belgen kon het niet en HSA kon het overigens ook niet betalen; dat mocht niet van de juristen, zoals de heer Siebers ook heeft gezegd. Het resultaat van al deze overwegingen was dat er geen extra materieel, reservematerieel, is besteld en dat dus het risico werd genomen dat er niets was voor de reiziger als de Fyra uit Italië niet op tijd zou komen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Als hij überhaupt niet zou komen.

Mevrouw **Vos**: Als hij überhaupt niet zou komen, was er het risico dat er geen extra materieel zou zijn, om allerlei redenen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Om allerlei redenen. Nogmaals: ik wil graag corrigeren dat dit bij de internationale verbinding niet in verband stond met de financiële situatie van HSA. Dat was omdat de Belgen niet mee wilden doen en omdat de ingeschatte tijd waarbinnen Ansaldo zou leveren, gunstiger was dan het alternatief, bijvoorbeeld van de TGV's.

Mevrouw **Vos**: Ondanks alle vertragingen was de inschatting toch dat AnsaldoBreda op tijd zou leveren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Sneller zou leveren dan het alternatief, bijvoorbeeld het homologeren van TGV's.

Mevrouw **Vos**: Daardoor kon je je erop richten dat die Fyra's uit Italië op tijd zouden komen, zodat er geen reservematerieel gekocht of geleased hoefde te worden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die afweging is toen gemaakt; dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Eind 2011 hebben NS en de Staat het onderhandelakkoord gesloten. Met dat onderhandelakkoord werd het faillissement van HSA afgewend. Dat gold toen dus niet meer; we hebben het zojuist heel uitgebreid over het paulianeus handelen gehad. Eind 2011 was het onderhandelakkoord dus rond en was het faillissement er niet meer. Is er toen nog overwogen om alternatief materieel geschikt te maken of te leasen? We spreken nu over eind 2011.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nu moet ik even nadenken. Na de TGV's is dat niet meer gebeurd.

Mevrouw **Vos**: Waarom niet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou ja, omdat we die sommen allemaal net hadden gemaakt en de markt helemaal afgestruind hadden. Dat is in ieder geval gebeurd bij HSA en NSFSC, want die hebben dat samen gedaan. Ook samen met Lloyd's hebben zij bekeken welke alternatieven er allemaal waren. Volgens mij is er ook nog gekeken naar IC3's. De conclusie was dat er geen alternatieven waren waaraan de Belgen zouden meewerken en die sneller zouden komen dan de optie van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: Het onderhandelakkoord betekende dat HSA niet meer failliet zou gaan. Wat het materieel betreft, werden alle ballen ingezet op de Fyra, de V250 van AnsaldoBreda. Als ik het goed begrijp, was het bezwaar van paulianeus handelen er na het onderhandelakkoord niet meer.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was er inderdaad niet meer, want toen lagen alle risico's bij NS.

Mevrouw **Vos**: Ja. Als u had gewild, had HSA dus een investering kunnen doen in alternatief materieel, in IC3's, TRAXX-Prio's, Bombardier ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De TRAXX-Prio's voor Nederland zijn in mijn beleving gewoon doorgegaan. Dat is een onderdeel geweest van de back-ups voor het Nederlandse deel.

Mevrouw **Vos**: De back-ups voor het Nederlandse deel die toen aan de orde waren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Je had natuurlijk het Nederlandse deel; daarvoor waren die TRAXX-Prio's überhaupt een alternatief. Dat stond uiteindelijk ook in het alternatieve plan. Als er weer vertraging zou komen van AnsaldoBreda, had HSA voor het Nederlandse deel die optie dus gewoon uit de kast kunnen halen.

Mevrouw **Vos**: Daar gaan we het straks over hebben.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Voor het internationale deel waren de TGV's en de TRAXX-Prio's onderzocht. Daarvan was gewoon helder dat de Belgen daar niet aan mee wilden werken.

Mevrouw **Vos**: Dat hebt u gezegd, ja.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: En het was voor HSA ook geen optie om dat zelf te doen. Het was op dat moment dus niet logisch om dit nog een keer te onderzoeken, zelfs als er geen sprake zou zijn van financiële risico's voor HSA.

Mevrouw **Vos**: Goed, het materieel hebben we nu even gehad. Nu gaan we naar de dienstregeling, want die is natuurlijk een belangrijk element in het uitvoeren van de concessie.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zeker.

Mevrouw **Vos**: In januari 2012 sprak de directie over de dienstregeling van 2013. Die dienstregeling had verschillende veranderingen, onder andere de Hanzelijn, die in 2013 open zou gaan. Dat is de lijn tussen Zwolle en Lelystad, die via Amsterdam vervolgens naar Den Haag zou gaan. Van de heer Siebers hebben we begrepen dat het complex is om de Benelux-lijn en de Hanzelijn tegelijkertijd te laten berijden, maar dat dit vooral lastig is voor NS Reizigers. De heer Siebers heeft echter duidelijk gezegd dat het wel mogelijk is om zowel de Benelux-treinen als de treinen op de Hanzelijn te laten rijden. Klopt dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is op dit moment het geval; beide zijn er nu. Het is dus correct dat dat kan. De keuze hoe de dienstregeling van 2013 eruit zou gaan zien, is overigens in maart gemaakt.

Mevrouw **Vos**: Maar in januari hebt u dat besproken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, toen was daar een eerste bespreking over, maar dit is op 5 maart 2012 aan ons voorgelegd. Die dienstregeling wordt immers in april ingediend. De afweging die toen is gemaakt, is dat je over de Benelux-lijn zou kunnen blijven rijden, maar dat dan vervolgens tussen Amsterdam en Rotterdam veel minder treinen konden rijden. De afweging die gemaakt is, is dat op jaarbasis 75 miljoen mensen – namelijk de binnenlandse reizigers – nadeel zouden hebben als je de Benelux-trein zou laten rijden versus 1 miljoen reizigers met de Benelux-trein. De eerste afweging van wat het beste was voor de Nederlandse reiziger, was dus dat het beste was om met de Fyra te gaan rijden – even los van het feit dat dat sowieso sneller ging – samen met de implementatie van de Hanzelijn. Vervolgens is ingeschat of dit een reëel scenario was. Op 5 maart 2012 lag er ook een update voor over de stand van zaken ten aanzien van de

treinen. In die vergadering is het besluit genomen om de omklap van de Benelux-trein toch doorgang te laten vinden ten behoeve van een grotere groep binnenlandse reizigers.

Mevrouw **Vos**: Ik vat dit punt even samen. Het kon wel; er waren allerlei overwegingen voor of tegen, maar is het uiteindelijk uitgerekend?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het is later uitgerekend, in de zomer, maar niet op dat moment. Op dat moment lag er namelijk een voorstel om dit uit te rekenen. In die vergadering, waarbij ik overigens niet zelf aanwezig was, is de keuze gemaakt om alle aandacht en capaciteit van het logistieke deel van NS te richten op de dienstregeling van 2013, die een heel complexe en grote verandering betekende, en om op dat moment niet ook nog een alternatief uit te rekenen. Dat alternatief gold overigens altijd alleen vanaf Rotterdam naar België.

Mevrouw **Vos**: Daar komen wij straks op, maar er is dus voor gekozen om dat niet uit te rekenen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op dat moment.

Mevrouw **Vos**: Het kon wel. De heer Siebers heeft er dus gelijk in dat dat wel kon, maar er is voor gekozen om dat niet uit te rekenen. Het gaat om het eventueel in reserve houden van de dienstregeling van de Benelux-trein. U had het zojuist over het eventueel nog achter de hand houden van alternatief materieel als back-up, maar dan moet je natuurlijk ook paden hebben. We zullen straks nog even praten over de besluitvormende vergadering in maart, maar in januari is er dus voor gekozen om dit niet te doen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet in januari besloten; dat is in maart besloten.

Mevrouw **Vos**: In januari is het aan de orde geweest, maar dat is later besloten. Maar daar komen we straks op. In dezelfde vergadering van januari 2012 constateerde de directie dat er ook wat andere risico's waren ten aanzien van de dienstregeling van 2013. Een van die risico's was dat er te weinig Fyra-treinen beschikbaar zouden zijn. Wat zou er gebeuren als er te weinig Fyra-treinen beschikbaar zouden zijn voor de dienstregeling?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dan zou er een uitgedunde dienstregeling gereden gaan worden, met een lagere frequentie.

Mevrouw **Vos**: Dus in plaats van zestien keer tien keer rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dan was het een optie om de concessie uiteindelijk gewoon maar half uit te voeren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In ieder geval om dat ingroeiscenario te volgen, ja.

Mevrouw **Vos**: Waren er nog andere mogelijkheden om dat risico te beheersen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Kunt u uw vraag herhalen?

Mevrouw **Vos**: In januari werd geconstateerd dat een van de risico's was dat er te weinig materieel zou zijn. Waren er nog andere manieren om dat risico van te weinig materieel te beheersen of te managen, behalve een uitgedunde dienstregeling?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op dat moment kun je op zoek gaan naar ander materieel, maar voordat dat gehomologeerd is en klaar is om over de hsl te rijden ... Dat haal je niet meer voor de nieuwe dienstregeling.

Mevrouw **Vos**: Kunt u voor de luisteraars even uitleggen wat homologeren is?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Homologeren betekent dat je een trein toegelaten krijgt. Die moet worden gecertificeerd en toegelaten door de inspectie. Voor een internationale trein moet dat niet alleen in Nederland gebeuren – want die TRAXX'en waren voor Nederland al geschikt – maar ook voor het Belgische spoor. Dat vraagt een heel eigen toelatingsproces in België en ook medewerking van de NMBS.

Mevrouw **Vos**: Oké, dat is homologatie.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Vos**: We zijn een maand verder. Op 23 februari 2012 sprak u met de heer Descheemaecker – de baas van de Belgische spoorwegen, met wie wij vorige week hier hebben gesproken – over de start van de dienstregeling met de Fyra. U constateerde in die vergadering in februari dat de start met de Fyra van Amsterdam naar Brussel op z'n vroegst in december mogelijk was. Hebben u en de heer Descheemaecker overwogen om eventueel later dan in december 2012 met die Fyra te starten?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In mijn herinnering niet. Nee, niet op dat moment; niet in die vergadering.

Mevrouw **Vos**: Zowel u als de heer Descheemaecker wilde in december starten. Waarom wilde u per se in december starten?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Enerzijds omdat dat scenario haalbaar leek; dat was heel belangrijk, want in de zojuist door u genoemde bespreking op 16 januari werd met de update duidelijk dat eerder beginnen met de internationale verbinding niet maakbaar was. Anderzijds – dat was nog belangrijker – was het eigenlijk het verstandigst om een internationale dienstregeling een keer per jaar te herzien, want alle internationale dienstregelingen worden een keer per jaar herzien. Tussendoor kun je eigenlijk alleen de frequentie een beetje verhogen of een beetje verlagen, maar het inleggen van een heel nieuw pad gebeurt internationaal een keer per jaar.

Mevrouw **Vos**: Gebeurt dat alleen in december of ook in juni?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Meestal gebeurt dat alleen in december. Tussentijds kun je ook wel wijzigingen doorvoeren – dat hebben we natuurlijk het jaar daarna gedaan – maar dat is dan meestal niet een grootscheepse dienstregelingsverandering.

Mevrouw **Vos**: U had het er al even over: op 5 maart 2012 vond de finale besluitvorming over die dienstregeling plaats, want die moest in april ingeleverd worden. U was als verantwoordelijke voor HSA en voor het internationale vervoer niet bij die directievergadering aanwezig. Op de agenda stond het behandelingsvoorstel en een notitie over de planning en de ingroei van de Fyra. Kent u het voorstel en die onderliggende notitie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Vanzelfsprekend ken ik die. Ik was genoodzaakt om ergens anders te zijn. Om die reden heb ik voorgesproken met de heer Siebers, de directeur van HSA, om die vergadering voor te bereiden. Vervolgens heb ik na die vergadering natuurlijk uitgebreid met hem gesproken en met mijn collega's uit de directie.

Mevrouw **Vos**: U was dus geheel op de hoogte van het besluit dat toen is genomen? Hebt u als portefeuillehouder met dat voorstel ingestemd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb het van tevoren doorgesproken. Daarna heb ik begrepen welke beslissingen er genomen waren. Zowel van mijn collega's uit de directie als van de heer Siebers heb ik begrepen dat het een unaniem besluit was geweest. Daar heb ik mij bij neergelegd, of daar heb ik inderdaad mee ingestemd.

Mevrouw **Vos**: Dat begrijp ik niet. U had de vergaderstukken gezien en u had voorgesproken. Er is een besluit genomen waar u als portefeuillehouder dus niet bij was, maar is daar dan iets anders besproken dan wat u had voorbesproken? Dit was het belangrijkste besluit over die V250.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Dat besluit werd genomen zonder dat u daar als portefeuillehouder van NS in die vergadering mee had ingestemd, want u zei zojuist dat u pas daarna hebt vernomen wat er was besloten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb van tevoren voorgesproken met de directeur van HSA over het voorstel dat werd ingediend. Vervolgens heb ik daarna vernomen wat er was besloten. U doelt waarschijnlijk op het feit dat er was besloten om op dat moment geen reken capaciteit beschikbaar te maken voor de back-up. Ik heb de heer Siebers gevraagd of hij daarmee kon instemmen en hoe die vergadering was verlopen. Hij zei dat hij het eens was met die afweging. Hetzelfde heb ik aan mijn collega's gevraagd. Op basis daarvan heb ik gezegd: oké, dat lijkt mij een verstandige afweging en dus stem ik daar ook mee in.

Mevrouw **Vos**: U hebt dus eigenlijk pas achteraf ingestemd met de besluitvorming van 5 maart.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, zoals dat normaal gaat in de directievergadering: als je er niet bij kunt zijn, geef je van tevoren aan of je het eens bent met het voorstel; vervolgens vindt de vergadering plaats en op basis daarvan wordt er ook gesproken met degene die er niet bij was. Als die grote bezwaren heeft, kan die natuurlijk alsnog zeggen: ik ben het daar niet mee eens. Ik heb dat niet gedaan, want ik heb van alle aanwezigen vernomen dat alle aanwezigen met dat besluit hadden ingestemd. Ik vond het op dat moment ook een logisch besluit.

Mevrouw **Vos**: Dus u hebt ook vooraf ingestemd met het voorstel om geen capaciteit beschikbaar te stellen voor een eventuele back-up?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, er werden in die vergadering twee stukken ingediend: HSA, NSFSC en NedTrain dienden een stuk in over de V250 en NS Reizigers en HSA dienden een stuk in voor de nieuwe dienstregeling. Met mij is de inhoud van die stukken besproken. Ik heb toen gezegd: ik kan mij vinden in wat hier wordt voorgesteld.

Mevrouw **Vos**: U was het er dus helemaal mee eens om geen rekencapaciteit beschikbaar te stellen voor een eventuele alternatieve dienstregeling en u was het ook eens met het besluit om geen back-up te hebben.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

Mevrouw **Vos**: Oké, ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Van Vroonhoven, eind december 2011 waren er twee leentreinen van AnsaldoBreda. Ook uit uw stukken blijkt dat het nodig was om testritten te maken om te kijken hoe die treinen het deden. Uit die testritten bleken toch een aantal problemen en ook nieuwe storingen. Was het verantwoord om op basis van een beperkt aantal treinen in maart 2012 het besluit te nemen om in december 2012 van start te gaan naar Brussel?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat vonden wij op dat moment wel. Ik heb de stukken nog eens nagelezen en eigenlijk zie je daarin dat in maart 2012 alle betrokkenen zeiden dat de ervaringen van de tijd daarvoor voldoende vertrouwen gaven en dat dit verantwoord was. Er waren drie treinen nodig om eind 2012 te kunnen gaan rijden naar Brussel. De loan-and-usetreinen, de bruikleentreinen, waren op dat moment in gebruik. Er was zelfs een wens om dat verder uit te breiden, omdat de ervaringen daarmee goed waren. Ik gaf zojuist ook al aan dat wij dit op dat moment met elkaar een verantwoorde beslissing vonden.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het dus verantwoord om op basis van twee treinen, waarmee al vrij snel een aantal problemen – ook betrouwbaarheidsproblemen – bleken te bestaan, en op basis van die beperkte ervaring met de treinen in maart het besluit te nemen om in december van start te gaan?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: U had verder geen informatie over bijvoorbeeld betrouwbaarheidsproblemen van de treinen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op dat moment zeiden alle betrokken partijen, alle experts binnen NS, dat dit een verantwoorde beslissing was en dat zij dachten dat dit haalbaar was. Ook de stukken waren daarbij. Achteraf weten we natuurlijk dat het, hoe moeilijk dat ook was geweest – er werd zojuist al aangegeven dat je niet zomaar twee paden kunt reserveren – goed was geweest als er wel een back-up was geweest. Dat heb ik later, in 2013, zelf ook aangegeven in een persbericht.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij komen daar later nog even op, want we hebben twee gesprekken met u.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is goed.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag aan u was of u op dat moment ook signalen had over betrouwbaarheidsproblemen van de twee leentreinen die er toen waren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In de beleving van de betrokkenen was er niets anders dan normale kinderziektes. Er waren op dat moment geen rode vlaggen in de zin dat dit te risicovol was.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké, dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Van Toorenborg.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de tijd. Ik stel voor dat wij tien minuten pauzeren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is goed; dank u wel.

Het verhoor wordt van 10.41 tot 10.50 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen het verhoor en vraag de griffier om de getuige weer binnen te leiden.

Mevrouw Van Vroonhoven, wij vervolgen het verhoor. Ik pak nog een punt terug. We hebben u zojuist verhoord over een vergadering waarin uiteindelijk werd besloten om in december te starten met de dienstregeling van de Fyra. U hebt aangegeven dat u die vergadering had voorbesproken met de heer Siebers, met HSA. De heer Siebers is die vergadering ingegaan met de gedachte: wij willen een terugvaloptie. In die vergadering is hij qua terugvaloptie overruled. Dat was het eindresultaat; dat hebt u ons zojuist voorgehouden, maar de vraag aan u was hoe dat in de vergadering is gegaan. Dat zeg ik, omdat ik merk dat u in dit verhoor een aantal keren aangaf wat het eindresultaat was, maar het eindresultaat kennen wij: de trein is uit de dienst gehaald. We willen juist terug naar de fasen waarin dat is gebeurd. Een van die fasen was het moment waarop werd besloten dat de dienstregeling in december van start zou gaan. Voor die vergadering had de heer Siebers een stuk met u voorbereid – NS Reizigers had een ander stuk – waarin hij expliciet om een terugvaloptie vroeg. Daar wil ik even naar terug. Had hij de terugvaloptie op tafel gelegd met uw instemming?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Het was overigens een gezamenlijk stuk van de heer Siebers en NS Reizigers. Er waren twee stukken: een stuk over de V250 en ...

De **voorzitter**: Precies. Het was niet één gezamenlijk stuk. Het waren twee stukken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet correct. Er was één gezamenlijk stuk van de heer Siebers en mevrouw Thijssen van NS Reizigers. Dat stuk ging over de dienstregeling. Er was een ander stuk, dat ging over de stand van de V250. In het stuk van NS Reizigers en HSA werd inderdaad voorgesteld om de rekensommen te maken voor een terugvaloptie en om die verder uit te werken. Met die insteek is hij die vergadering ingegaan, met mijn instemming met dat stuk.

De **voorzitter**: Dus om een rekensom te maken over de terugvaloptie.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Exact. Vervolgens vroeg u hoe die vergadering is gegaan. Ik ben daar niet bij geweest. Ik kan dat dus niet uit de eerste hand met u delen, want ik was daar niet bij.

De **voorzitter**: De heer Siebers heeft ons uitgelegd dat hij een terugvaloptie wilde, maar dat hij die er niet doorheen kreeg. Ik ben benieuwd of u hem daarna nog hebt gesteund om dit opnieuw terug te leggen ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb ...

De **voorzitter**: Ik wil even uitpraten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Sorry.

De **voorzitter**: Of hebt u daarmee geaccepteerd dat zijn wens niet was nagekomen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb met hem daarna gesproken over waarom die terugvaloptie er niet in zat. Hij heeft mij uitgelegd hoe die vergadering was gegaan. Eigenlijk hadden alle partijen, inclusief hij zelf, daarmee ingestemd, in verband met de beperkte capaciteit om dat uit te rekenen. Hij heeft na die vergadering dus niet tegen mij gezegd: Merel, je moet daar nu voor strijden, want ik ben het daar niet mee eens. Hij heeft gezegd: ik begrijp de afwegingen en ik ondersteun die ook. Voor mij was dat dus geen reden om vervolgens zelf te zeggen dat die terugvaloptie er toch moest komen.

De **voorzitter**: Oké, het eindresultaat was wat u zojuist in uw antwoord aangaf, maar met de vraagstelling wilden wij helder krijgen waarmee men die vergadering in was gegaan en waarmee men de vergadering uit is gegaan. Dat hebben we nu alsnog helder. Mevrouw Vos vervolgt het verhoor.

Mevrouw **Vos**: Mevrouw Van Vroonhoven, als ik het goed begrijp, heeft de NS-directie in die vergadering, waar u niet bij was, besloten om tegen het voorstel van HSA in geen terugvaloptie beschikbaar te houden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is correct; dat heb ik zojuist ook bevestigd aan uw collega.

Mevrouw **Vos**: Is de conclusie gerechtvaardigd dat de belangen van NS Reizigers hebben geprevaleerd boven de belangen van HSA?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is geen correcte conclusie. De conclusie is dat er gekeken is naar de totale belangen van de reizigers in Nederland en dat de afweging is gemaakt dat meer reizigers geschaad zouden worden door het doorvoeren van een terugvaloptie dan door dat niet te doen.

Mevrouw **Vos**: Er is even wat naamsverwarring. NS Reizigers is een onderdeel van NS. HSA is een onderdeel, een aparte dochteronderneming, van NS. De belangen van het onderdeel dat gaat over de Nederlandse reizigers, hebben geprevaleerd boven de belangen van HSA.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zou liever niet in belangen van organisatieonderdelen praten. Ik vind het belangrijk om te kijken naar de belangen van reizigers.

Mevrouw **Vos**: Ik heb het nu even over het organisatieonderdeel. Ik zie dat het organisatieonderdeel HSA uiteindelijk overruled werd door het organisatieonderdeel NSR.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er is een afweging gemaakt: wat waren de belangen van reizigers? Hoe die belangen gediend werden, vanuit HSA of vanuit NS Reizigers, is voor het belang van reizigers niet relevant.

Mevrouw **Vos**: Nee, ik heb het nu over HSA. In dit geval moest HSA luisteren naar NS Reizigers. Voor het uitspitten van hoe dit allemaal is gelopen, is het van belang om te weten hoe die organisatieonderdelen zich tot elkaar verhouden. In dit geval, in die vergadering, is het voorstel van HSA om een back-up te houden, vanwege de belangen van het organisatieonderdeel NS Reizigers niet ingewilligd. Daar zit natuurlijk van alles achter.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Sorry, mag ik daar toch iets over zeggen? Zo zie ik dat echt niet. Ik zie dat niet in belangen van onderdelen. Er is gekeken wat het beste was voor de reizigers in Nederland.

Mevrouw **Vos**: Uiteraard.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Mag ik ook even uitpraten? Daarbij moet bekeken worden hoeveel reizigers de dupe zouden worden van het in stand houden van de Benelux-trein of hoeveel reizigers er gebaat zouden zijn bij het rijden over de hsl. Zoals ik al aangaf, leverde dat een verschil in van een factor 75. Als je op een gegeven moment een keuze moet maken, wordt er dus gekeken naar het aantal reizigers die een voordeel hebben ten opzichte van het aantal reizigers die een nadeel hebben. Dat gaat elk jaar zo met de dienstregeling. Dat is ook op dat moment zo gegaan. Achteraf is dat ongunstig geweest. Dat is duidelijk, maar dat was de afweging, niet het ene bedrijfsonderdeel versus het andere.

Mevrouw **Vos**: U was dus bezig met de belangen van alle reizigers. Is er naast het aantal reizigers ook bekeken of ingeschat wat de gevolgen zouden zijn als er geen back-up zou zijn?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dan zouden ... Sorry, in welke zin bedoelt u dat?

Mevrouw **Vos**: U keek naar de aantallen reizigers; meer reizigers hadden baat bij geen back-up, maar is er ook bekeken wat de gevolgen zouden zijn als er geen back-up zou zijn en als het mis zou gaan?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zoals ik al eerder heb aangegeven, hadden wij ook rekening moeten houden met het wat ons betreft ondenkbare scenario dat er helemaal geen trein zou rijden. Dat was geen scenario waarmee wij rekening hebben gehouden en dat hadden we wel moeten doen.

Mevrouw **Vos**: Kunt u uitleggen hoe reizigers geholpen zijn als er geen back-up is en als er ook geen nieuwe trein is? Of is de overweging geweest dat het dan maar om 1 miljoen reizigers gaat in plaats van 75 miljoen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, zo is er niet naar gekeken. Er is gewoon geen rekening mee gehouden dat die trein überhaupt niet zou rijden.

Mevrouw **Vos**: Maar goed, u hebt al gezegd dat het nooit is uitgerekend. U weet dus ook niet hoeveel last de reizigers zouden hebben van de back-up.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik begrijp uw vraag niet.

Mevrouw **Vos**: Die andere dienstregeling is nooit uitgerekend. De keuze is gemaakt om niet allerlei rekencapaciteit daarop in te zetten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In de zomer is er nog een exercitie gedaan om ook een back-up uit te rekenen. Het enige punt was dat dat niet meer haalbaar was in verband met een aantal delen van de paden, die niet ingevuld konden worden.

Mevrouw **Vos**: Was dat een exercitie om de back-up uit te rekenen of is de back-up uitgerekend?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet wat u bedoelt met het verschil.

Mevrouw **Vos**: U hebt zojuist gezegd dat het uitrekenen van de back-up heel veel rekencapaciteit zou vergen. Dat is dus niet gedaan.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet toen, wel in de zomer.

Mevrouw **Vos**: Toen is de back-up dus alsnog uitgerekend?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Op dat moment, in juli of augustus, is een back-up uitgerekend. Dat was overigens nooit een volwaardige back-up, want dat paste niet in de dienstregeling, ook niet in de Belgische dienstregeling. Dat zou dus een trein zijn vanaf Rotterdam naar Brussel. Daaruit bleek dat dit heel lastig was, omdat er geen keercapaciteit was in Rotterdam. Er is dus zeker wel een back-up uitgerekend, maar die was op dat moment niet meer implementeerbaar.

Mevrouw **Vos**: Nee, want ook in maart, toen het besluit moest vallen, is de back-up niet uitgerekend. In de zomer, toen het besluit allang was gevallen, werd het alsnog uitgerekend.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Toen werd gekeken of het toch nog kon; het kon toen niet meer.

Mevrouw **Vos**: Waarom is er in de zomer nog gekeken of het toch nog kon, terwijl het besluit al gevallen was?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Omdat er toen weer capaciteit was en er continu nagedacht werd in de zin van: stel je voor dat het tegenvalt, is er dan eventueel toch nog een back-up mogelijk? Vanaf 5 maart en ook daarvoor heeft HSA niet stilgezeten. Uiteindelijk is er steeds bekeken welke mitigerende maatregelen er nodig waren. Het was immers duidelijk dat het traject met AnsaldoBreda moeizaam was. Er was bij alle partijen wel het vertrouwen dat het zou gaan lukken, maar het was ook duidelijk dat het geen eenvoudig traject was en dat er continu nieuwe oplossingen moesten worden bedacht voor nieuwe problemen die zich voordeden.

Mevrouw **Vos**: HSA was daar continu mee bezig, want die zat daar bovenop en had ook het grootste belang bij het rijden van een goede dienstregeling. Nu ga ik nog even in op de dienstregeling. Een jaar eerder lag precies dezelfde problematiek op tafel. Bij de beslissing over de dienstregeling 2012 was het ook de vraag of er een back-up gedaan zou worden of niet. Er was onzekerheid over de Fyra en de samenhang met de NS-dienstregeling naar Zeeland. Heeft NS toen wel paden voor zowel de hsl als de Benelux-baan aangevraagd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Je kunt alleen maar een pad aanvragen. Je kunt geen twee paden aanvragen bij ProRail.

Mevrouw **Vos**: Maar in een vergadering van 2011 werd er bijvoorbeeld gesproken over de mogelijkheid van een dienstregeling naar Brussel in september 2012. U zei net dat dit alleen in december kan. Maar ons is geworden dat er twee paden zijn aangevraagd, zodat je de optie had om in september naar Brussel te rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik kan niet plaatsen waar u dat vandaan hebt.

Mevrouw **Vos**: Het lijkt erop alsof er wel dubbele paden zijn aangevraagd. U zei net zelf dat dit had gekund. U had een back-up kunnen ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die kun je niet aanvragen. Je kunt wel dingen uitrekenen, maar je kunt geen twee paden aanvragen bij ProRail. Je bedenkt feitelijk een alternatieve dienstregeling. Als je die wilt implementeren, moet je terug naar ProRail en daar vragen om de dienstregeling alsnog te wijzigen. Vervolgens moet ProRail met alle partijen waarmee de andere dienstregeling gepland is, zoals goederenvervoerders et cetera, opnieuw aan tafel gaan zitten om te bekijken hoe dat moet. Dat hebben wij in januari 2013 gedaan, want toen hadden we geen treinen en toen hebben wij met ProRail, Infrabel en NMBS een alternatief voor de Fyra geïmplementeerd; eerst handmatig in de dienstregeling en een aantal maanden later in de dienstregeling zelf. Overigens was dat uiteindelijk acht keer per dag, omdat meer dan dat niet kon. Het was ook maar tot Den Haag, omdat het niet verder kon.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus dat je geen twee paden kunt aanvragen bij ProRail. Daar komen wij straks nog even op als het gaat over de Benelux-baan en over ons gesprek met de heer Descheemaecker. Ik begrijp iets niet. Een jaar daarvoor stond op een gegeven moment ook in de planning dat er vanaf juni gereden zou worden tussen Amsterdam en Rotterdam en vanaf september tussen Amsterdam en Brussel. U hebt net uitgelegd dat je internationale zaken alleen maar kunt veranderen in december. Zoiets zei de heer Descheemaecker vorige week ook. Hoe kun je dan bespreken dat je in september een nieuwe dienstregeling naar het buitenland gaat verzorgen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is een goede. Wat ik heb gezegd, is dat je het meerdere malen in het jaar kunt doen. In januari 2013 en in maart 2013 is dat ook gebeurd. Toen is de Benelux-trein weer teruggekomen in uitgekleden vorm. Het kan dus wel, maar heel grote en ingrijpende dienstregelingen kun je beter alleen maar een keer per jaar doen.

Mevrouw **Vos**: Dus in theorie kan het. Het is dus geen wetmatigheid dat het echt alleen maar kan in december.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is geen wetmatigheid, maar wel een gebruik.

Mevrouw **Vos**: De levering van de Fyra-treinen was de hele tijd vertraagd. De relatie met AnsaldoBreda was niet optimaal. Voor het oplossen van storingen en vertragingen was u afhankelijk van AnsaldoBreda. Dat was al jaren zo. Dat was ook bij uw aantreden zo. U kende de verhalen. Waar kwam het optimisme van de NS-directie vandaan waardoor zij verwachtte dat alle problemen deze keer wel op tijd opgelost zouden zijn?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik herken dat optimisme niet.

Mevrouw **Vos**: Waar kwam dan anders gezegd het vertrouwen vandaan dat de problemen opgelost zouden worden? U besloot immers om in december te gaan rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat komt omdat op dat moment alle partijen binnen de NS, dus HSA, NSFSC en NedTrain, zagen dat er verbeteringen waren. In de stukken kunt u ook terugvinden dat het verbetermanagement dat in januari was gestart, naar tevredenheid liep. De ervaringen waren beter dan daarvoor. Er was op dat moment dus vertrouwen dat de drie treinen die nodig waren voor Brussel, er in ieder geval zouden zijn en ook dat er voldoende maatregelen zouden zijn om de risico's die er nog steeds in zaten, te mitigeren. Dit neemt niet weg dat het geen gevoel was van: nou dat lukt allemaal makkelijk. Het is continu duidelijk geweest dat het zwaar was. We moesten continu achter AnsaldoBreda aangaan om tegendruk te geven, niet in de laatste plaats nog een maand voordat we gingen rijden. Toen is er met AnsaldoBreda een nieuwe afspraak gemaakt, namelijk dat zij mensen beschikbaar zou hebben als er gereden werd. Want veel problemen komen pas voor als je echt de dienstregeling rijdt. En uiteindelijk bleek dat er nog veel meer problemen waren dan verwacht en dat alle mitigerende maatregelen eigenlijk ingeroepen moesten worden en bovendien dat AnsaldoBreda het liet afweten.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat het ingewikkeld was. Hou zou u het gevoel in die tijd omschrijven? U zegt dat het niet het gevoel was van: joepie, joepie, wij gaan rijden. Hoe zou u het gevoel dan omschrijven?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik omschrijf dat als een gevoel van continu gefocust zijn op het vinden van oplossingen. Ik ben dat jaar zelf een aantal keren in stelling gebracht om problemen op te lossen. Dat was in mijn geval niet met AnsaldoBreda. Het ging daarbij om problemen met de opstelcapaciteit. Ik ging dus naar ProRail om ervoor te zorgen dat al die treinen überhaupt op de werkplaats konden staan. Het ging ook om problemen met de infrastructuur. Die heb ik besproken met het ministerie en met Siemens. Het ging ook om problemen vanwege het feit dat er überhaupt nog geen overeenkomst was tussen de Belgen en het ministerie. Het was dus een jaar waarin iedereen de schouders eronder heeft gezet om de problemen op te lossen. Dat was het gevoel.

Mevrouw **Vos**: U kreeg de kwartaalrapportage van HSA. In het eerste kwartaal van 2012 – daar hebben we het nu over – werd heel helder gerapporteerd dat de tijdige levering van de V250 het grootste risico was. Daarom probeer ik te begrijpen hoe je dan in maart kunt besluiten om in december van start te gaan met die treinen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De tijdige levering van treinen was al jarenlang het grootste risico van de hele hsl-concessie.

Mevrouw **Vos**: U wilt zeggen dat u eraan gewend was.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, maar dat speelde steeds. Op het moment van het besluit in maart kregen wij een update van de V250. Daarin stonden duidelijke signalen dat de zaken beter gingen. De inschatting van alle betrokken partijen en de experts die er waren, was dat het een verantwoorde keuze was. Ze zeiden: natuurlijk zijn er risico's, maar wij hebben er vertrouwen in dat dit geleverd wordt.

Mevrouw **Vos**: Wie waren de experts die zeiden dat het een verantwoorde keuze was?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat waren in eerste instantie de mensen van HSA, NSFSC en NedTrain.

Mevrouw **Vos**: Wie van HSA?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De directeuren daarvan.

Mevrouw **Vos**: Dus Siebers, Van Dijk en Liefding zeiden dat ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, de heer Liefding was niet de directeur van NedTrain. Dat was de heer Van Roozendaal. Maar zij zeiden dat. Zij hebben ook bijgedragen aan die memo. Zij hebben zich natuurlijk verlaten op hun experts en organisaties.

Mevrouw **Vos**: Maar wij weten inmiddels dat het misschien iets anders zat. In de kwartaalrapportage stond dus dat de tijdige levering het grootste risico was, maar de directies van de betrokken onderdelen zeiden: het kan. Daar moest u op varen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, in de stukken stond het ook. Daar moet een directie inderdaad op varen.

Mevrouw **Vos**: U voer vervolgens op al die mitigerende maatregelen en hoopte dat ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik voer op de conclusie waarin stond dat de inschatting was dat het haalbaar was. Daarnaast waren er ook nog mitigerende maatregelen voor de risico's die daaraan verbonden waren.

Mevrouw **Vos**: In maart 2012, toen u het besluit nam om te gaan rijden in december 2012, was er nog een ander probleem, namelijk dat er nog altijd geen samenwerkingsovereenkomst was met de Belgische spoorwegen en die was noodzakelijk, want zonder die samenwerkingsovereenkomst kon u geen vervoer naar Brussel organiseren. Welke garanties had u in 2012 dat die samenwerkingsovereenkomst er zou komen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die samenwerkingsovereenkomst was op dat moment in die bespreking niet de grootste zorg. Die stond ook niet expliciet aangegeven als een blocking issue om te gaan rijden. NMBS was steeds betrokken bij alles. NMBS was bij elke vergadering, elke keuze en elk strategisch overleg. Dus bij elke beslissing die genomen is in het strategisch overleg en in de materieelstuurgroep, was NMBS betrokken.

De resterende punten van de samenwerkingsovereenkomst – voor zover ik dat vanuit mijn verantwoordelijkheid heb kunnen zien – gingen over de afspraken over het onderhoud van de treinen en de prijs die daarvoor afgesproken moest worden, plus over de goedkeuring van de Staat voor diezelfde samenwerkingsovereenkomst.

Mevrouw **Vos**: Ik kom nog even terug op de Belgische spoorwegen. Begrijp ik het goed dat u zich geen zorgen maakte over de vraag of die samenwerkingsovereenkomst er op tijd zou komen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, daar maakte ik me geen zorgen over.

Mevrouw **Vos**: U ging er dus gewoon van uit dat die zou komen, ondanks het feit dat u geen garanties had. Dit speelde al jarenlang, maar toch maakte u zich geen zorgen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, omdat dezelfde Belgische spoorwegen bij alles betrokken waren en kozen voor dezelfde trein, voor dezelfde paden et cetera. Dus was er geen reden om aan te nemen dat de Belgische spoorwegen niet zouden tekenen. Dat is overigens ook niet gebeurd. Ze hebben de samenwerkingsovereenkomst op tijd getekend.

Mevrouw **Vos**: Op tijd? Het was een week voordat men ging rijden. Dat was echt heel laat.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar dat heeft te maken met de situatie met de Nederlandse Staat. Want de Nederlandse Staat wilde het ministerieel akkoord oplossen en gaf überhaupt geen toestemming voor de samenwerkingsovereenkomst, omdat de Nederlandse Staat nog het een en ander moest regelen met de Belgische Staat en de NMBS.

Mevrouw **Vos**: Het lijkt mij lastig om door te gaan terwijl een belangrijke voorwaarde om te rijden er nog niet is. De heer Descheemaecker had het daar ook over. Afgelopen vrijdag zei hij dat het feit dat de Fyra als enige optie werd gekozen – u had immers geen terugvalopties, want die had u niet afgesproken met de Belgen en bovendien had u geen extra paden aangevraagd voor de Benelux-trein – geholpen heeft om de samenwerkingsovereenkomst af te dwingen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In welke zin?

Mevrouw **Vos**: Nou ja, voor u en voor hem. De samenwerkingsovereenkomst moest er nog komen. U zegt net dat u daarvoor afhankelijk was van de Nederlandse Staat en dat dat duurde en duurde. Descheemaecker zei: het feit dat alle kaarten op de Fyra stonden, hielp om uiteindelijk de samenwerkingsovereenkomst en dus ook de medewerking van de Nederlandse Staat te forceren. Herkent u dat beeld?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat zou u echt aan de Nederlandse Staat moeten vragen. Ik kan die vraag niet beantwoorden.

Mevrouw **Vos**: U zegt net wel dat u totaal geen zorgen had over de vraag of dat nog wel zou komen. Dat zou eigenlijk wel sporen met de verklaring van de heer Descheemaecker.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik had er geen zorgen over dat de Belgen het zouden tekenen. Ik had wel grote zorgen over de vraag of de Nederlandse Staat uiteindelijk met de Belgen tot overeenstemming zou komen over de trein tussen Antwerpen en Breda. Eind december ben ik zelf heel erg betrokken geweest bij het vinden van een oplossing daarvoor. Mijn zorg was eerder dat de Nederlandse Staat geen toestemming zou geven, omdat hij er nog niet uit was met de Belgen, dan dat de Belgen zelf het contract niet zouden tekenen.

Mevrouw **Vos**: Kunt u zich iets voorstellen bij het beeld dat de heer Descheemaecker schetste, namelijk dat het wel hielp dat er tot op het allerlaatste geen overeenkomst was en dat er eigenlijk maar één optie was en dat dat de positie van de vervoerder makkelijker maakte?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Het is allemaal keurig afgehandeld en het was ook heel logisch dat de Nederlandse Staat pas op dat moment tot die overeenkomst zou komen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Volgens mij is het probleem van de Nederlandse Staat dat hij bij de Belgische Staat niet veel verder kwam en dat er heel veel geld gemoeid was met die afspraak. Mevrouw Schultz en haar mensen hebben daar elke keer op de deur geklopt. Met de komst van mevrouw Mansveld en Jeroen Fukken, de directeur Spoor, is daar uiteindelijk een oplossing voor gevonden.

Mevrouw **Vos**: Die oplossing was heel goed voor NMBS, de Belgische spoorwegen, want die hoefden een flink bedrag niet te betalen en er hoefde ook geen verlieslatende lijn in stand gehouden te worden. En u zegt: ik maakte me totaal geen zorgen over de vraag of die overeenkomst er zou komen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik maakte mij geen zorgen over de vraag of de Belgen het zouden tekenen. Ik maakte mij er wel zorgen over of de Nederlandse Staat ons toestemming zou geven; erg veel zorgen, trouwens.

Mevrouw **Vos**: Pas een week voordat er gereden ging worden, is dat gekomen.

U maakte zich zorgen over de Nederlandse Staat. Het klopt dus dat de Nederlandse Staat, omdat het zo ontzettend lang werd uitgesteld, water bij de wijn heeft moeten doen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nogmaals, u zult echt aan de Nederlandse Staat moeten vragen welke afwegingen hij heeft gehad om er uiteindelijk voor te kiezen dat de trein door kon gaan en onder welke voorwaarden. Die vragen kan ik niet beantwoorden.

Mevrouw **Vos**: De heer Descheemaecker heeft afgelopen vrijdag verklaard dat NMBS als back-up tot aan de Nederlandse grens wel die oude Benelux-paden had aangevraagd bij Infrabel; dat is de Belgische ProRail. De heer Siebers zei de dag daarvoor dat dit niet het geval was. Hebt u zich er destijds van vergewist of de Belgen wel of niet Benelux-paden hadden aangevraagd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb dat de heer Descheemaecker ook steeds horen zeggen in de onderhandelingen. Dit is overigens interessant, want ik denk dat die paden niet beschikbaar waren. Dat zult u bij de heer Descheemaecker moeten verifiëren, want het is wel bijzonder dat er nog geen maand later, toen wij een oplossing zochten voor de uitgevallen Fyra, werkzaamheden waren tussen Antwerpen en Brussel, waardoor er geen trein kon rijden op sommige paden. Ook zaten alle locomotieven op dat moment in het cargobedrijf en dus waren ze niet beschikbaar. Ook is het bijzonder dat er met veel kunst- en vliegwerk een inhaling tussen Roosendaal en Antwerpen moest worden georganiseerd met een eenmalige goedkeuring van Infrabel, omdat er sprake was van een noodsituatie. Het jaar daarna was die goedkeuring er niet meer. In die zin herken ik het antwoord van de heer Siebers dus. Ik vraag mij af of wat de heer Descheemaecker zegt, klopt. Maar nogmaals, ik heb daar geen intensief onderzoek naar gedaan. De heer Descheemaecker zal daar zelf antwoord op moeten geven.

Mevrouw **Vos**: Destijds, dus toen u in december met de heer Descheemaecker sprak en in het jaar daarvoor, hebt u dus zelf ook niet bekeken of onderzocht of hij daadwerkelijk die paden had aangevraagd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Bij mijn weten kun je in België ook geen paden aanvragen. Een van de redenen waarom de back-up die in juli is uitgerekend, niet kon, was omdat er geen beschikbare paden waren in België. Het is overigens wel zo dat een deel van de Fyra-paden dezelfde paden zijn als die van de Benelux-trein in België. Wat dat betreft: als er geen Fyra rijdt, is er per definitie een stuk van de Benelux ...

Mevrouw **Vos**: Kan hij dat bedoeld hebben, omdat de Fyra over stukjes reed die duidelijk geen hsl zijn?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar niet alles. Een volwaardig alternatief had hij dus niet kunnen bieden.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat u een maand daarna ontdekte dat die extra paden er in ieder geval niet meer waren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: En dat er geen locomotieven waren en dat er allerlei kunst- en vliegwerk nodig was om die paden in te kunnen richten. Ik denk dus dat er voor een deel ook sprake was van onderhandelingsretoriek.

Mevrouw **Vos**: We hebben nu een aantal risico's en onzekerheden rondom de introductie van de Fyra besproken. Als je dat allemaal bij elkaar optelt, waarom vond de NS-directie het dan desondanks acceptabel om de Fyra zonder terugvalopties via andere treinpaden te introduceren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Toen wij deze beslissing namen in maart, waren de baten voor alle reizigers, inclusief een heel grote groep binnenlandse reizigers, hoger als je over de HSL-Zuid zou gaan rijden dan als je het pad van de Benelux-trein ten behoeve van de Nederlandse reizigers beschikbaar zou stellen. Verder gebeurde het ook omdat op dat moment de inschatting van alle betrokken partijen met expertise op dat vlak was dat het een reële en verantwoorde keuze was.

Mevrouw **Vos**: Dat gaat over de paden. Wij hadden ook risico's geïdentificeerd op het materieel.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb het nu over het materieel. Enerzijds is gekeken naar de paden. Het was beter voor alle reizigers om dat te doen. Anderzijds is er gekeken naar het V250-memo en de stand van zaken op dat vlak. Alle partijen die betrokken waren, hebben toen de inschatting gemaakt dat het verantwoord was en dat er voldoende reden tot vertrouwen was om met de trein te gaan rijden.

Mevrouw **Vos**: U als directielid dat verantwoordelijk was voor HSA, voor het internationale vervoer, hebt vertrouwd op de adviezen van de onderdelen en daarom hebt u als directievoorzitter bewust en in vertrouwen besloten om in december te gaan rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb dat mede met mijn collega's gedaan op basis van de inschatting van de mensen die daar de expertise voor hadden. Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Kunnen we hier concluderen dat de directie uiteindelijk te optimistisch is geweest?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: U kunt concluderen dat wij geen rekening hebben gehouden met het wat ons betreft ondenkbare scenario dat er helemaal geen trein zou gaan rijden. Wij hebben ook gezegd: die harde les is geleerd.

Mevrouw **Vos**: De harde les dat u een back-up zou moeten hebben.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, de les dat wij eigenlijk een back-up zouden moeten hebben, ook al was dat dan maar een halfbakken back-up geweest. Een back-up zou nooit zestien treinen kunnen zijn, maar ook een halfbakken back-up was beter geweest dan onder stoom en kokend water in januari alsnog een dergelijke back-up te moeten organiseren.

Mevrouw **Vos**: Ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: In mei 2012 gaf u NSFSC toestemming om treinen voortijdig over te nemen, de zogenaamde APTO-constructie, de anticipated preliminary take-over. Dat wil zeggen dat de treinen voortijdig worden overgenomen, maar nog niet voldoen aan de koopovereenkomst. Waren de treinen volgens u op dat moment van voldoende kwaliteit om ze voortijdig over te nemen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar op dat moment waren een aantal dingen nog niet in orde, zoals de toelating, en ook moest nog een aantal restpunten worden opgelost. Maar de treinen waren wel voldoende om personeel mee te gaan trainen. De belangrijkste reden was dat mensen opgeleid konden worden en dat de treinen getest konden worden met eigen personeel.

Mevrouw **Bergkamp**: Ze waren van voldoende kwaliteit om ermee te rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Voor die doeleinden was het voldoende.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben ook gesproken met de projectleider, de heer De Leeuw. Hij gaf aan dat er niet voldaan werd aan een van de voorwaarden, namelijk het storingsvrij afleggen van de 1.000 kilometer. Dat was een van de voorwaarden om treinen over te nemen. De

treinen bleken niet storingsvrij te zijn bij de 1.000 kilometer test. Was u daarvan op de hoogte?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Was dat volgens hem een van de voorwaarden om ze APTO over te nemen?

Mevrouw **Bergkamp**: Om ze over te nemen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In APTO of in PTO?

Mevrouw **Bergkamp**: In PTO, dus de koopoverkomst.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar ze zijn op dat moment ook niet in PTO overgenomen, maar in APTO.

Mevrouw **Bergkamp**: Hij gaf ook aan dat er op een gegeven moment, als de treinen al zijn toegelaten, eigenlijk geen verschil meer is tussen APTO en PTO. Mijn vraag aan u was of u ervan op de hoogte was dat de treinen in ieder geval niet voldeden aan die 1.000 kilometer test?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij waren ervan op de hoogte dat er nog een aantal restpunten waren en dat de treinen nog niet waren toegelaten. Wij zijn ook geïnformeerd over het feit dat het purchase agreement gewoon standhield en dat de juridische positie van NSFSC niet verminderd zou worden. De inschatting van alle betrokken partijen was dat de nawerkpunten na afspraken met AnsaldoBreda, ook bijvoorbeeld om geld achter te houden plus een aantal aanvullende afspraken, opgelost konden worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was of u op de hoogte was van de 1.000 kilometer test.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb niet voor ogen dat die specifieke 1.000 kilometer test daar op dat moment onderdeel van was, maar dat zou heel goed kunnen.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer De Leeuw zei ook dat de lijst met openstaande punten in vergelijking met andere projecten echt heel lang was. Daar stonden dus heel veel openstaande punten op. Wij hebben ook gesproken met de heer Jonkers. Hij gaf aan dat er zelfs bij de permission to leave factory, waar de trein aan moet voldoen voordat hij de fabriek verlaat, heel veel openstaande punten waren. Was u met deze informatie bekend?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet in vergelijking met andere projecten, maar wij waren er wel van op de hoogte dat er meer openstaande punten waren dan als je de treinen in PTO zou afnemen en dat de toelating er ook nog niet was.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist dat er relatief veel openstaande punten waren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij wisten dat er meer punten waren dan in het geval van een volledige PTO.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat heet toch «relatief»?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, toch? «Absoluut» wilt u niet zeggen, maar in vergelijking met PTO, zo zei u, waren er relatief veel punten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren ook betrouwbaarheidsproblemen. Eind december 2011 bleek dat bij de loan-and-usetreinen een behoorlijk aantal technische problemen waren met de beveiliging ERTMS, maar ook met de deuren, de remmen, de tractie en de aandrijving. Voordat de treinen APTO werden overgenomen, waren diezelfde problemen er nog steeds. Was dat voor u niet een reden om bezwaar te maken tegen de APTO?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, want het voorstel dat aan ons voorgelegd is door alle mensen die daar verstand van hadden, dus NSFSC, HSA en NedTrain, gaf aan dat het overgaan tot APTO verantwoord was. Er is naar drie aspecten gekeken, namelijk de toelating, het aantal punten dat openstond en naar de onderhoudbaarheid. Wij hebben gezegd dat hij onder bepaalde voorwaarden overgenomen kon worden, mits er een aantal afspraken ingericht werden en niet al het geld werd overgemaakt. In onze beleving was dat op dat moment een verantwoorde keuze.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben in het verhoor met de heer De Leeuw ook gehoord dat NSFSC die treinen eigenlijk helemaal niet APTO wilde overnemen, maar dat het echt een verzoek was van HSA als vervoerder.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, zo is het niet bij ons gekomen. Het is echt ingediend als een volwaardig voorstel waar alle drie de partijen achter stonden. En zo is het ook vastgelegd. Ik herken dus niet dat NSFSC daartegen zou zijn. NSFSC heeft dat op dat moment ook niet aangegeven.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist niet dat er sprake was van een discussie van tevoren daarover.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik ga ervan uit dat er wel discussie over geweest is, want voor NSFSC is het vanuit het contract gezien per definitie beter om die treinen pas over te nemen als alles opgelost is. Maar er is ook gekeken naar wat in het belang van de reiziger was en toen is die afweging gemaakt. NSFSC heeft echter niet aan de bel getrokken of een rode vlag gehesen om aan te geven dat die het er niet mee eens was.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft dus aan dat u van een aantal actoren de informatie kreeg dat het voldoende veilig zou zijn om die treinen APTO over te nemen. U was zelf niet op de hoogte van de 1.000 kilometer test, maar u was er wel van op de hoogte dat de lijst met de openstaande punten relatief langer was dan de lijst van PTO.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, en daar gaven de verschillende partijen van aan dat dit ingeschat werd als een oplosbaar risico door aanvullende afspraken te maken met AnsaldoBreda.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Vos vroeg net in het verhoor waar het optimisme vandaan kwam. Wij proberen echt goed te begrijpen wat er in die periode heeft gespeeld. Het is een traject van vijf jaar vertraging. In de verschillende rapportages, ook de kwartaalrapportages, stond dat er

risico's waren, zoals de materieelproblemen, problemen rond een tijdige levering en ook rond het oplossingsvermogen van AnsaldoBreda. U stond aan de vooravond van de APTO, het voortijdig overnemen van de treinen. Had u toen toch weer het vertrouwen dat AnsaldoBreda al die problemen voortvarend zou gaan oplossen? Hebt u zelf nooit de behoefte gehad om gewoon te vragen: jongens, is dit wel haalbaar?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb continu gevraagd: is dit haalbaar? Dat was eigenlijk steeds de vraag. En het antwoord was steeds: het gaat heel moeizaam, we zien dat ze een aantal dingen oplossen. AnsaldoBreda had ook geldproblemen. In hetzelfde stuk staat dat NSFSC zelfs een extra betaling heeft gedaan om ervoor te zorgen dat AnsaldoBreda voldoende spare parts kon kopen. Het ging dus allemaal moeizaam; dat beeld was ons heel helder. Alle partijen hadden ook steeds weer oplossingen. Wij hebben echter met elkaar niet de inschatting gemaakt dat AnsaldoBreda het uiteindelijk helemaal zou laten afweten. Dat is nergens binnen de organisaties ingeschat.

Mevrouw **Bergkamp**: Was dat achteraf gezien te rooskleurig?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Je kunt achteraf in ieder geval stellen dat AnsaldoBreda niet geleverd heeft. Later – maar daar komen wij waarschijnlijk de volgende keer op – hebben wij ook besloten om niet door te gaan met AnsaldoBreda, omdat wij inderdaad niet weer in de fuik wilden zitten van elke keer een beetje beter en dan weer terugval en weer een beetje beter en weer terugval.

Mevrouw **Bergkamp**: Durfden uw mensen open te zijn naar u? Durfden ze ook te zeggen dat het misschien helemaal niet zou lukken om in december van start te gaan? Wij hebben in de verhoren heel duidelijk te horen gekregen dat het meer kiezen was tussen geen dienstregeling of een onbetrouwbare dienstregeling. Ook uit het gesprek met de heer Oosthoek van ProRail bleek dat dat de twee keuzes waren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat is een heel goede vraag die ik mezelf ook stel. Ik ga dan terug in de tijd en vraag me af: welke informatie hebben wij gekregen, met wie hebben wij allemaal gesproken, welke mensen hebben de rode vlag gehesen? De rode vlag is niet gehesen, in ieder geval niet door onze mensen. Maar er is ook een toelating, een certificerende organisatie, een toelating in Nederland en in België. Als zo veel partijen daarnaar kijken en niemand zijn hand opsteekt in de zin van «let op, dit is niet verantwoord» – sterker nog, iedereen vond het zwaar, maar wel verantwoord – vraag je je toch af of er voldoende tegenspraak georganiseerd is. Je vraagt je dan af of er voldoende openheid was. Ik heb zelf iedere keer de gelegenheid gegeven om bij dilemma's op te schalen. Dat heb ik ook een aantal keren gedaan, bijvoorbeeld als er problemen waren met de Belgen, met de Staat, met het infrabedrijf ProRail.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u zelf ook steeds voldoende informatie opgevraagd? Het kan zijn dat mensen misschien geen informatie aandragen. Vindt u zelf dat u voldoende gericht gevraagd hebt? Hebt u bijvoorbeeld bij zo'n APTO gevraagd: jongens, zijn die treinen echt goed genoeg om over te nemen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, die vragen hebben wij allemaal gesteld.

Mevrouw **Bergkamp**: En dan was het beeld: voldoende om mee te rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja!

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf net aan dat er een verschil is tussen APTO en PTO. Is het enige verschil tussen APTO en PTO niet dat de treinen nog niet zijn toegelaten?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In welke zin bedoelt u dat? Ja, dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat klopt toch?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer ze zijn toegelaten, vervalt dat verschil in feite. Welke risico's zag u eigenlijk met die APTO, het voortijdig overnemen van de treinen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zag voornamelijk het risico van niet toegelaten worden. Daar hebben wij het ook uitgebreid over gehad.

Mevrouw **Bergkamp**: Was u er werkelijk bang voor dat de treinen niet zouden worden toegelaten?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat ze niet op tijd zouden worden toegelaten.

Mevrouw **Bergkamp**: Op tijd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, want je zit natuurlijk steeds krappere in de tijd. Hoe snel ze worden toegelaten, heb je niet zelf in de hand.

Mevrouw **Bergkamp**: In maart besloot u als directie om in december van start te gaan. We staan nu aan de vooravond van die APTO en u zegt: wij waren toch bang dat de treinen niet op tijd zouden worden toegelaten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, u vroeg aan mij welke vragen ik gesteld had. En welke risico's ik kon bedenken.

Mevrouw **Bergkamp**: De vraag was: waar zag u risico's?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zag potentieel een risico bij het niet op tijd worden toegelaten. Daar heb ik vragen over gesteld. NSFSC heeft toen aangegeven dat die risico's heel klein waren, want op dat moment waren eigenlijk alle stukken voor toelating in Nederland beschikbaar en moest een en ander nog verder afgehandeld worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer was dat? In welke periode was dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was in de meivergadering, toen wij het over de APTO hadden. Zoals u zei, is het grote verschil: wel of niet toegelaten worden. Wij hebben het over dat onderwerp gehad. Dat stond los van de punten die nog openstonden en welke maatregelen er daarvoor waren.

Mevrouw **Bergkamp**: U zag als grootste risico dat de treinen niet tijdig zouden worden toegelaten. Maar u kreeg de reactie dat dat op tijd zou lukken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U zag geen risico in de aansturing van AnsaldoBreda? Je nam namelijk toch treinen met gebreken over, gebreken die van tevoren al bekend waren. Je kon de 1.000 kilometertest niet meer doen, want die had al plaatsgevonden en daar waren de treinen niet doorgelopen. Zag u daar geen risico in?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, omdat de juridische positie feitelijk hetzelfde bleef. Het purchase agreement gold nog steeds en alle afspraken van punten die nog opgelost moesten worden, vielen onder de verantwoordelijkheid van AnsaldoBreda. Dat hebben wij op dat moment niet gezien als een verslechtering van onze juridische positie.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebt u op dat moment niet gezien.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, en ook op dit moment is het nog steeds onze beleving en overtuiging dat de juridische positie daardoor niet is geschaad.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar krijgt u later nog wat vragen over. U zei in ieder geval dat u een risico zag in een niet-toelating en niet zozeer in een verzwakking van de juridische positie van NSFSC als koper van de treinen. Die zag u op dat moment niet. U zag ook geen risico in de aansturing van AnsaldoBreda. Daar had u vertrouwen in.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet anders dan daarvoor.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was wel zo dat je treinen overnam waaraan nog echt gebreken waren. U zei: wij hadden nog steeds die koopovereenkomst. Maar het is toch alsof je een televisie koopt en van tevoren al weet dat een aantal dingen het niet doen en dat je blij bent dat de garantie gaat lopen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is een afweging die wij hebben gemaakt. Het interessante is eigenlijk de reden waarom dit werd voorgesteld. Dat gebeurde ook zodat de eigen mensen zo veel mogelijk ervaring konden opdoen met die treinen. Bij de SLT's – dat zijn de sprinters – was de ervaring dat er pas gereden werd met de treinen toen ze overgenomen waren in commerciële dienst. Toen waren er veel problemen. De mensen die dit hebben voorbereid, zagen dit ook als adequate toepassing van lessons learned van de eerdere ervaringen met de SLT.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus om ervaring op te doen met de treinen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Had u ook gekozen voor een APTO-constructie als u de deadline van december 2012 niet had gehad?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat weet ik niet, want dat heeft zich niet voorgedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u wel even meegaan in die gedachtegang? Het is natuurlijk een soort tussenoplossing, omdat je ervaring wilt opdoen. Maar normaal gesproken neem je de treinen niet voortijdig over, lijkt mij, als je zo'n lange lijst hebt met openstaande punten, betrouwbaar-

heidsproblemen en ook vanwege het feit dat de treinen nog niet toegelaten waren. Dan neem je, denk ik, de tijd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, als je alle tijd van de wereld had gehad, zou je dat niet doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Nou ja, «alle tijd van de wereld»; een jaar zou misschien ook niet geleid hebben tot een APTO, of wel?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat weet ik niet. Ik kan echt niet beantwoorden welke periode je nodig hebt, dus hoeveel extra tijd, en wanneer je dat wel en niet had gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar als je alle tijd van de wereld zou hebben, had je daar niet voor gekozen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat denk ik niet, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Kon u niet anders dan de treinen voortijdig overnemen? Je moest ervaring opdoen. Je had geen terugvalopties, maar er moest ervaring met die treinen worden opgedaan en de mensen moesten worden opgeleid. Had dat toch iets te maken met de deadline? U gaf dat net eigenlijk al aan. Hebt u het voor uzelf heel complex en moeilijk gemaakt? Was er een soort fuik?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet of ... Het was best een moeilijke afweging.

De **voorzitter**: Ik schors even.

Het verhoor wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Voor de mensen die dit niet zien, leg ik even uit wat er aan de hand was. Door omstandigheden ging er een glas om en daardoor ontstond er enige commotie.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zal heel voorzichtig zijn met mijn gebaren. Kunt u de vraag herhalen?

Mevrouw **Bergkamp**: Geen enkel probleem. Mijn vraag was: kon u niet anders dan de treinen voortijdig overnemen, omdat u een beetje in de fuik zat? Je moest ervaring opdoen, want er was nog niet zo veel ervaring met die treinen, omdat ze te laat geleverd waren. Maar er was wel de deadline van december 2012.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is een moeilijke vraag om te beantwoorden. Ik zal ook uitleggen waarom dat zo is. Zelfs als je een terugvaloptie had gehad, was het altijd een terugvaloptie geweest die gemankeerd was, omdat de trein niet door kon rijden tot Amsterdam en waarschijnlijk ook niet in zijn volle omvang kon zijn. Op een gegeven moment was de afweging als volgt: wegen extra ervaring opdoen met die trein en daarmee de kans dat je een volwaardige dienstregeling kunt rijden over de HSL-Zuid op tegen minder risico nemen en een terugvaloptie die veel minder goed is? Zo kijk ik ernaar. Ik zou daar niet direct een antwoord op kunnen geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Ik wil nog even aan u vragen of u zich ervan bewust was dat u echt risico's liep met de keuze om de treinen wat vroeger te laten komen. Ik laat even al die ingewikkelde afkortingen weg. Was u zich daarvan bewust op dat moment, toen, en dus niet achteraf terugkijkend?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij waren ons ervan bewust dat wij het risico namen dat je de treinen, als ze niet toegelaten werden, had overgenomen. Overigens gold het purchase agreement bij niet toelaten.

De heer **Elias**: Maar je weet niet hoe zoiets afloopt, want je weet nooit hoe een juridische procedure over artikel 13 van de koopovereenkomst afloopt.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, maar tegelijkertijd heb je ook niks aan treinen die niet toegelaten zijn. Wij hadden zelf niet het gevoel dat wij er enorme risico's mee namen. Dat is ook op dit moment nog steeds niet de taxatie.

De heer **Elias**: U had toch op dat moment die toelating nog niet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, maar daarvan zeiden de betrokken partijen – dat heb ik net ook gezegd – in dit geval NSFSC, dat zij het risico zeer klein achtten dat die toelating niet plaats zou vinden.

De heer **Elias**: Maar de Belgen deden het niet.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt. Wat is uw vraag in dat verband?

De heer **Elias**: Nou, die lijkt mij duidelijk. De Belgen namen dat risico niet. Dat had dus ook in Nederland kunnen gebeuren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wat had in Nederland kunnen gebeuren?

De heer **Elias**: Dat de treinen niet toegelaten zouden worden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Maar de treinen zijn in België toegelaten.

De heer **Elias**: ProRail gaf een voorwaardelijke toelating, een tijdelijke toelating.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, DVIS gaf een tijdelijke toelating. Dat schijnt in België gebruikelijk te zijn. Ze schijnen altijd eerst een voorwaardelijke toelating te geven en daarna een permanente toelating.

De heer **Elias**: Dan laat ik dat even voor wat het is. Ik heb nog een punt. U zei net: als je terugkijkt, zou je zeggen dat iemand zijn hand opsteekt en zegt «ho, stop». Dat had u ook kunnen zijn.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, als ik op dat moment voldoende reden had om te denken dat wij een onverantwoord risico zouden nemen, had ik dat zeker ook gedaan. Maar daar had ik op dat moment geen aanleiding toe.

De heer **Elias**: U zag de risico's, u zag de gevaren, maar u vond ze niet zo groot dat u op dat moment vond: ik moet nu letterlijk aan de rem trekken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: U kent de geschiedenis van daarna en ik inmiddels ook. Maar op dat moment moesten wij – ikzelf ook, maar wij als directie van NS – varen op de expertise en signalen van de experts. Op basis van de informatie die wij hadden, vonden wij het een verantwoorde keuze. Ik heb dus geen aanleiding gezien en ook niet gevoeld om te zeggen: stop. Er hebben twaalf instanties naar die trein gekeken. Geen van de betrokken partijen, ook ProRail en ILT niet, hebben gezegd dat het onverantwoord was om te doen. Als directie zagen wij dat het zwaar was. Wij vroegen ook steeds naar de mitigerende maatregelen. Op basis daarvan namen wij zulke beslissingen.

De **voorzitter**: Nog even terug in de tijd. Op het moment dat u in maart de beslissing nam, waren de treinen nog niet toegelaten. In mei was de discussie: misschien in Nederland, maar in België nog helemaal niet. ProRail vroeg later om een tijdelijke toelating en in België kwam er ook een tijdelijke toelating vanwege al die problematiek. Herkent u dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, want de tijdelijke toelating van ProRail is mij pas bekend geworden naar aanleiding van uw verhoren. Daar heb ik destijds niets over vernomen. De tijdelijke toelating door de NMBS, zo heb ik steeds begrepen van de betrokken partijen, was een onderdeel van het proces. Dat was dus zoals zij dat altijd doen.

De **voorzitter**: Dat is niet juist. Ze hebben dat niet gedaan omdat ze vonden dat er te veel problemen waren. Ze konden het altijd al doen, maar in dit geval kozen ze er ook voor vanwege de openstaande punten die moesten worden opgelost alvorens zij een permanente toelating gaven.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Oké. Nou, dat is niet het beeld dat ik heb gekregen.

De **voorzitter**: Moet uw bijstand terugkeren in de zaal? Zal ik even een minuutje schorsen? Misschien staat hij buiten en denkt hij dat hij niet meer naar binnen mag. De bode kijkt even of hij terug wil keren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, hij heeft voor mij even een aspirientje gehaald.

Het verhoor wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Prima. Ik snap dat de heer Smid niet zomaar wilde binnenwandelen. Mevrouw Bergkamp vervolgt het verhoor.

Mevrouw **Bergkamp**: HSA deed in 2012 ervaring op met de Fyra, met het opleiden van mensen. Er werden testritten uitgevoerd. Er was een integraal proefbedrijf. Vorige week hebben wij met meerdere mensen daarover gesproken. Het integrale proefbedrijf is niet volwaardig uitgevoerd. De helft van de testritten is uitgevoerd. Wist u vooraf dat het integrale proefbedrijf maar voor een deel is uitgevoerd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Voorafgaand aan de start van de dienstregeling, bedoelt u?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik wist niet zo specifiek welk deel en hoeveel precies er wel en niet uitgevoerd was. Ik wist wel dat het moeizaam was en dat het niet in zijn volle omvang kon gebeuren, ook in verband met het kunnen rijden in België.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoorde u dat van de heer Siebers?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat is volgens u de waarde van een integraal proefbedrijf? Waarom doe je zo iets?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet of het eerder al gedaan is, maar volgens mij was dit bij HSA de eerste keer dat het integraal gebeurde. De waarde daarvan is dat je met elkaar eigenlijk alle aspecten, inclusief het gebruik van het spoor, de infrastructuur et cetera, met elkaar uittest en uitprobeert.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is dus wel heel belangrijk om zo'n integraal proefbedrijf uit te voeren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat het heel belangrijk is om dat te doen. Maar nogmaals, dit was de eerste keer dat het op die manier gebeurde.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben ook de bedenker gesproken, de heer Oosthoek. Toen u van de heer Siebers de informatie kreeg dat het integrale proefbedrijf niet lukte en dat het beperkt werd uitgevoerd, vroeg u toen niet wat daar de consequenties van waren of wat ervoor nodig was om dat wel goed uit te kunnen voeren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is niet iets wat in een keer komt, zo van: nou, het lukt niet om het uit voeren. Een integraal proefbedrijf bestaat uit een heleboel aspecten. Dan gaat het ook over de volgende vragen: is de onderhoudscapaciteit gereed, is er voldoende ruimte voor de opleiding van personeel en steeds ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was: wat hebt u nou gedaan, toen

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Steeds werd er vanuit HSA aangegeven: er zijn issues, maar dit zijn de manieren waarop wij die oplossen. Dat heb ik ook steeds met hen besproken. Ik heb steeds gevraagd of het oplosbaar was. Ik vroeg ook: denk je dat je voldoende kunt varen op die oplossingen? Steeds is het beeld geweest van alle betrokkenen, inclusief de directeur van HSA: het is moeizaam, maar wij vinden ook steeds weer alternatieve oplossingen, mitigerende maatregelen en workarounds. Dat is natuurlijk niet ideaal, maar daardoor ontstond wel de overtuiging dat de dienstregeling op een verantwoorde manier gereden kon worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was in ieder geval uw indruk. Er waren wel zorgen, maar die werden opgelost.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, die zouden worden opgelost met allerlei tijdelijke mitigerende maatregelen, waar uiteindelijk natuurlijk structurele oplossingen voor moesten komen.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u de ingebruiknameadviezen gelezen? Dat zijn de adviezen van HSA en ProRail, eigenlijk de uitkomsten van de resultaten van het integraal proefbedrijf. Kent u die ingebruiknameadviezen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die ken ik, maar alleen omdat ik die achteraf bij de evaluatie heb gezien, dus toen ik de taskforce leidde.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom kreeg u die adviezen niet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Aan de heer Siebers moet u vragen waarom wij die niet kregen. Dat was eigenlijk gewoon onderdeel van het operationele proces.

Mevrouw **Bergkamp**: Op dat moment wist u dus ook niet van het bestaan daarvan af?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, ik wist niet dat er ingebruiknameadviezen waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij een aantal verhoren zijn wij echt ingegaan op de ingebruiknameadviezen. Uit die adviezen blijkt dat de betrouwbaarheid van de Fyra in hoge mate onzeker was. Er stond ook informatie in dat de treinen maar tussen de 50% à 60% van de tijd inzetbaar waren en dat ze zeer storingsgevoelig waren. Als je die informatie hebt ... U kende de ingebruiknameadviezen niet, maar u had wel tweewekelijks overleg met de heer Siebers. U wist dat het proefbedrijf beperkt was uitgevoerd. Waarom is men ondanks al die onzekerheden over de betrouwbaarheid van het materiaal en daarmee ook de betrouwbaarheid van de dienstregeling, van start gegaan? Ik geef hier nog een korte aanvulling bij. De heer Oosthoek gaf aan dat hij zich echt zorgen maakte voorafgaand aan de dienstregeling. Hij zei: wij waren niet meer in de sfeer van het niet te doen, want dan zou er geen dienstregeling zijn, maar we wisten dat er een onbetrouwbare dienstregeling van start zou gaan. Waarom heeft dat soort signalen u niet bereikt?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Omdat het beeld dat het een heel onbetrouwbare dienstregeling zou zijn ...

Mevrouw **Bergkamp**: Of een onbetrouwbare dienstregeling ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: ... niet het beeld was dat de betrokkenen binnen de NS aan ons meegegeven hebben. Tegen ons is gezegd: het is zwaar, en ja, er zijn problemen en daarvoor hebben wij allerlei extra maatregelen zoals reservematerieel. Of dat nodig zou zijn, was op dat moment nog niet eens de inschatting. Uiteindelijk is dat allemaal nodig gebleken. We hebben storingsploegen et cetera. Zij hadden een heel palet aan mitigerende maatregelen. Op dat moment waren de zorgen veel meer of de trein überhaupt zou gaan rijden in termen van de samenwerkingsovereenkomst. Er waren ook zorgen over de buitenwereld, omdat die het vervelend vond dat er een reserveringsplicht was. Daarover waren er meer zorgen dan dat er heel nadrukkelijk zorgen waren in de zin van: het is niet verantwoord om met die trein te gaan rijden. Bij alle partijen, inclusief HSA, was de overtuiging dat het een voldoende betrouwbare dienstregeling zou zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe kan dat dan? U hebt de ingebruiknameadviezen achteraf gelezen. Het advies van 1 november 2012 is dat geen nauwkeurige en realistische voorspelling kon worden gedaan. En op 26 november – zo zei de heer Oosthoek in het verhoor – wist men eigenlijk nog minder. Toen schreef men: gemiddeld zijn de treinen tussen de 50% en 60% inzetbaar, zeer storingsvol en bovendien is het in hoge mate onzeker hoe de vervoerprestatie bij het opstarten van de Fyra zal zijn. Hoe kan het dat dit soort signalen u zo rooskleurig is doorgegeven? In de adviezen – de heer Oosthoek heeft die tijdens het verhoor nog eens bevestigd – stonden grote zorgen over de betrouwbaarheid van de dienst.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er stonden in die adviezen ook maatregelen. Nogmaals, ik heb die niet gekregen. Ik heb die pas daarna gezien. Toen zijn die in de directie besproken en hebben wij vanzelfsprekend aan de directeur van HSA gevraagd hoe wij die adviezen moesten duiden en of hij de maatregelen ook genomen had.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebt u achteraf gevraagd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, want van tevoren heb ik die niet gekregen, dus ik kon dit niet van tevoren vragen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat zei de heer Siebers?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Hij zei dat er inderdaad problemen waren, maar dat die in het beeld pasten. Hij zei ook dat alle maatregelen die in de adviezen opgesomd zijn, waren getroffen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dacht u op dat moment niet: verdikkeme, had ik die informatie nou maar eerder gehad?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is een gewetensvraag. Ik vind dat heel makkelijk, want ik kan nu natuurlijk heel makkelijk zeggen: als ik ze had gekregen, had ik ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vraag dit heel feitelijk. Dacht u, toen u die informatie kreeg: verdikkeme, had ik die informatie maar eerder gekregen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Toen ik die informatie zag, heb ik gedacht: dat is belangrijke informatie en ik wil graag van de heer Siebers weten wat hij daarmee gedaan heeft. Nu zeggen dat ik anders had geacteerd, als ik die informatie had gekregen, vind ik niet zorgvuldig. Want dat kan ik makkelijk achteraf zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ik vraag u wat u dacht op het moment dat u achteraf die informatie, de ingebruiknameadviezen, las.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Toen dacht ik: ik wil weten hoe ik dit moet duiden, wat de heer Siebers hiermee gedaan heeft en of de maatregelen zijn uitgevoerd. Dat was mijn gedachte.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was uw eerste reactie toen u de ingebruiknameadviezen las?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij kregen heel veel informatie op dat moment. Het was een heel stressvolle periode. Dat was namelijk de periode waarin er geen treinen reden. Ik weet dat ik toen gedacht heb: dit is pittige informatie. Ik ken dit niet. Wat is dit? Dat heb ik me überhaupt afgevraagd. Ingebruiknameadviezen zijn namelijk alleen in deze situatie bij de hsl gebruikt of in ieder geval in die vorm. Ik heb toen aan de heer Siebers gevraagd om mij te vertellen wat dit was, hoe ik het moest duiden en ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat geeft u aan. U wilt in ieder geval niet aangeven of u op dat moment het gevoel had van: verdikkeme, was ik daarover maar geïnformeerd. U wilt dat niet delen met de commissie.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb dat toen niet zo beoordeeld. Ik heb dit toen heel feitelijk beoordeeld. Ik heb gevraagd: wat is dit, want ik ken dit niet en hoe moet ik dit duiden? Mijn emoties daarbij kan ik me niet eens meer zo goed herinneren, want er waren op dat moment ontzettend veel emoties überhaupt. Je zit in een crisissituatie en dan is het erg belangrijk ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wij komen daar nog ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar toch even. Dan is het erg belangrijk dat je gericht blijft op de feiten. Wat ik allemaal voor gevoelens heb gehad ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Van Vroonhoven, wij proberen ook te begrijpen hoe het kan dat iedereen in een soort modus van «doorgaan» zit, terwijl er toch wel zorgwekkende adviezen liggen en het proefbedrijf niet geheel is uitgevoerd. U was eindverantwoordelijke voor HSA. Onze vraag is hoe het komt dat dat soort signalen u niet bereikt heeft. Dat vraagt de commissie zich af.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik was verantwoordelijk voor de commerciële uitvoering via HSA. Ik was niet verantwoordelijk voor de trein.

Mevrouw **Bergkamp**: U had HSA in uw portefeuille.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, ik had HSA in mijn portefeuille, maar ik was niet verantwoordelijk voor de technische gesteldheid van de treinen. Daar zijn andere partijen binnen de NS verantwoordelijk voor geweest. Die hebben ook steeds ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, maar ik ga ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar toch even in alle helderheid. Die hebben ook steeds gezegd: dit is haalbaar; wij vinden het verantwoord. Het was dus een samenspel van alle experts die dit ... En dan kun je ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik wil u nog even een andere vraag stellen, niet over uw emotie bij het lezen van de stukken, maar een feitelijke vraag. Vindt u dat u dit soort signalen eigenlijk had moeten krijgen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Als je nu alles bij elkaar optelt met alle kennis die nu naar boven is gekomen, ook vanuit het inzicht van de commissie, vind ik dat er zeker een aantal lessen te leren zijn. Wij zijn heel erg gevaren op ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het even specifiek over de signalen in de ingebruiknameadviezen. Het gaat mij niet om algemene lessons learned. Het gaat mij meer erom of u, toen u die informatie las, feitelijk dacht: deze informatie had mij moeten bereiken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Als het zo is dat die informatie van de ingebruiknameadviezen een wezenlijk ander beeld schetst op het geheel, had die informatie gegeven moeten worden. Het was een totaal samenspel. Het ging moeizaam. Zo heb ik die ingebruiknameadviezen ook uiteindelijk ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u beantwoordt mijn vraag niet. Mijn vraag is: toen u die informatie las, dacht u toen dat die informatie u, feitelijk gezien, ook had moeten bereiken?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dan ga je ervan uit dat ik aan de hand van die informatie anders had geacteerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zeg ik niet. Ik vraag alleen of u vindt dat het goed zou zijn geweest als u, in uw verantwoordelijkheid, deze informatie, die signalen die uit de rapportages komen waardoor de heer Oosthoek een slechte nacht heeft gehad omdat hij dacht «op hoop van zegen, als het maar goed gaat», feitelijk had gekregen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat het goed was als die informatie was gekomen, maar dan ook met de zorgen van de heer Oosthoek erbij. Uiteindelijk is die informatie bij ons gekomen. Wij hebben bij de betrokken partijen nagevraagd wat die informatie betekende en hoe je die moest duiden.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: het was goed geweest als die informatie mij had bereikt en dan ook nog met het verhaal van de heer Oosthoek erbij.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is wat ik begrijp uit uw woorden. In maart 2012 – daar hebben wij het net over gehad – besloot de directie dat de Fyra in december zou gaan rijden. Er was in september 2012 ook nog een stuurgroep van HSA en de Belgische spoorwegen om een «go/no go»-moment met elkaar af te spreken en om daar een besluit over te nemen. Was het mogelijk geweest dat die stuurgroep, op basis van de ervaringen met de Fyra, zou hebben besloten om in december niet te gaan rijden? Was die ruimte, die vrijheid, er?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wat mij betreft was die vrijheid er altijd. Uiteindelijk is de trein in januari namelijk gestopt en hebben we een alternatief gevonden. Dus die ruimte ...

Mevrouw **Bergkamp**: Die ruimte was wat u betreft ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die ruimte is er altijd. De vraag is hoe de mensen dat hebben ervaren.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de ruimte is er, zegt u. Als er vanuit de stuurgroep zou zijn gezegd «no go», was die ruimte er geweest.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Vanzelfsprekend, zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Nu gaan wij naar de periode waarin er echt van start wordt gegaan met de treinen. Op dat moment wordt er besloten tot tien ritten in plaats van zestien ritten omdat er veel onzekerheid was, zoals problemen met het materieel. Van de heer Liefing van NedTrain hebben wij gehoord dat dit het meest haalbare was, kijkend naar zijn eigen onderhoudsafdeling. Welke maatregelen werden er nog meer genomen om ervoor te zorgen dat de start zo goed mogelijk kon verlopen? U hebt het al een paar keer gehad over mitigerende maatregelen. Misschien kunt u dat voor ons nog even wat meer inkleuren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er waren inderdaad minder frequenties en minder reservetreinen. Je had drie treinen nodig en daarvoor waren er zeven treinen beschikbaar. Er waren extra storingsploegen op de treinen en op de perrons. Er was extra onderhoudscapaciteit in de Watergraafsmeer. Verder waren er waarschijnlijk nog een aantal maatregelen, maar dit waren de belangrijkste.

Mevrouw **Bergkamp**: Kon HSA met de dienstregeling die van start ging in december 2012, voldoen aan de concessie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Meestal voldeed je niet meteen aan de volwaardige concessie. Dat is in de jaren daarvoor ook steeds gebeurd. Je groeide langzaam de concessie in. Dat gold ook voor het Nederlandse deel. Daar voldeed je ook nog niet meteen aan de concessie. Met de Thalys hebben wij dit ook ervaren. Dat is langzaam opgebouwd, dus het was een langzame ingroei.

Mevrouw **Bergkamp**: U ging ervan uit dat er bij de start niet voldaan werd aan de concessie, maar dat er een langzame ingroei zou zijn.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, zoals dat ook alle andere keren het geval was. Bij de stuurgroepen is het ministerie steeds betrokken geweest. Het was daar dus ook van op de hoogte.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer zou het omklapmoment in de tijd plaatsvinden? Wanneer zou er voldaan worden aan de concessie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Voor wat betreft het internationale deel? Dan moet ik even heel goed graven in mijn geheugen, want voor het internationale deel waren eigenlijk twee verbindingen relevant. Nog even los van de verbinding Amsterdam–Parijs – die laat ik even buiten beschouwing – waren er een verbinding tussen Amsterdam en Brussel en een verbinding tussen Breda en Antwerpen. De bedoeling was om in het eerste jaar, dus in 2013, te groeien naar zestien keer per dag tussen Amsterdam en Brussel en om ook de frequentie tussen Breda en Antwerpen te verhogen. Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik uit mijn hoofd niet weet hoeveel keer per dag dat was, maar ik denk dat het acht keer per dag was.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hadden het er net over dat het proefbedrijf onvolledig is uitgevoerd. Toen ging de trein van start en per trein was er een reservetrein nodig. We hebben ook gekeken naar de moeite die NedTrain moest doen om alle ballen in de lucht te houden in december. Er was dubbele bezetting nodig voor elke trein die er reed. Op een gegeven moment werd het een maximale inspanning, daarna werd het een onevenredige inspanning en uiteindelijk werd het een onmogelijke inspanning toen het in januari winter werd. NS was contractueel verantwoordelijk voor een betrouwbare dienst naar Brussel. Als ik dit

soort zaken opsom, vindt u dan dat u begin december voldoende in staat was om een betrouwbare dienst aan te bieden aan de reiziger?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het is duidelijk gebleken dat wij dat niet hebben gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Het resultaat was dat het zeker niet betrouwbaar was.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Inderdaad.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar had u als NS-directie van tevoren, voordat de dienst in december van start ging, het idee dat u een betrouwbare dienst zou aanbieden aan uw reizigers?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, want anders hadden we gezegd dat we niet met die trein gingen rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren duidelijke signalen. De heer Oosthoek zei onder andere: wij wisten dat het een onbetrouwbare dienst zou worden. Maar die geluiden hebben u niet bereikt.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet ons als directie ... Ik was daar niet alleen. Het was niet Merel van Vroonhoven alleen. Daar waren ook de heer Robbe, die verantwoordelijk was voor NedTrain, en iemand van NSFSC. Er was dus een drietal. Bovendien lag er de goedkeuring van DVIS en de goedkeuring van ILT. Alle partijen hebben gezegd dat zij dachten dat het verantwoord was.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het alleen over betrouwbaarheid, nog niet over de veiligheid.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Voor mij was de betrouwbaarheid belangrijk. Hoezo gaat het vaak alleen over de veiligheid? De veiligheid is een ander hoofdstuk. Wij hadden qua betrouwbaarheid inderdaad het gevoel dat het verantwoord was. Anders hadden wij het niet gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: U ging ervan uit dat het betrouwbaar zou zijn.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij weten nu dat er tussen de start van de dienstregeling en de uiteindelijke uitdienstname geen betrouwbare dienstregeling geweest is. Er was een uitgedunde dienst waarbij met man en macht, onder andere door NedTrain, gewerkt werd om het allemaal in stand te houden totdat het in januari onmogelijk werd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: En waarbij AnsaldoBreda gewoon ook niet leverde. Dat moeten we niet vergeten.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat vergeten wij niet, maar wij hebben in dit verhoor ook verschillende signalen gekregen dat de NS-directie ook wist van de vertragingen en dat de relatie met AnsaldoBreda moeizaam was, maar dat de treinen desondanks voortijdig werden overgenomen. De vraag is ook: hoe acteer je op dat soort signalen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het is nooit eerder gebeurd dat een leverancier zo niet heeft geleverd. Dat was ook niet het beeld dat wij hadden gedurende die periode.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u wist dat het moeizaam was.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar tussen moeizaam en het helemaal laten afweten op het moment dat de trein gaat rijden, zit nog wel een groot verschil.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, daarover hebben wij in dit verhoor met elkaar van gedachten gewisseld. Ik kijk even naar mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Ik zit na te denken over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de NS-directie, u en HSA. In dit verhoor hadden wij het net over het feit dat u de ingebruiknameadviezen niet kreeg. U hebt die pas achteraf gezien. Mevrouw Gijsbers van I en M kreeg die wel en die gingen ook naar de stuurgroep HSL-Zuid. Het is dus besproken in die stuurgroep.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was ik niet. Ik maakte geen deel uit van de stuurgroep.

Mevrouw **Vos**: Bovenlangs gingen die ingebruiknameadviezen over de treinen en het materieel dus wel naar het ministerie. U was zelf verantwoordelijk voor uw eigen informatievoorziening ten behoeve van uw besluitvorming. Het is dan de vraag hoe dat kan. Hoe heeft dat besluit kunnen plaatsvinden? U zegt dat u afhankelijk was van HSA, NSFSC en NedTrain. Als het ging om de kwaliteit van de treinen, hebt u op hen gevaren. U hebt een belangrijk advies, het ingebruiknameadvies, blijkbaar niet gezien. Ik heb het in het verhoor net ook met u gehad over het verzoek van HSA om een back-up te hebben. Uiteindelijk heeft NSR besloten om dat niet te gaan doen. Toen hadden wij een gesprek erover wie verantwoordelijk is en wiens belang prevaleert. Ik trok de conclusie dat de belangen van NSR boven die van HSA gingen. Maar als ik het zo hoor, zegt u eigenlijk dat u niet verantwoordelijk was voor de inzet van de treinen. Dat was aan HSA.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik begrijp niet waar u dat vandaan haalt en wat u precies bedoelt.

Mevrouw **Vos**: Er zijn adviezen geweest, ingebruiknameadviezen, waarin staat dat je hiermee eigenlijk geen betrouwbare dienst kunt uitvoeren. Dat is de discussie die u net voerde met mevrouw Bergkamp. U zegt: dat weet ik niet. Maar als eindverantwoordelijke moet u toch weten of die treinen inzetbaar zijn en een betrouwbare dienstregeling opleveren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik begrijp niet hoe u dat relateert aan de ingebruiknameadviezen. We hebben een heel duidelijke structuur gehad binnen de NS. Verschillende mensen waren verantwoordelijk voor verschillende onderdelen van het leveren van de diensten ten aanzien van de HSL-Zuid. Daarin zaten ook verschillende mandaten. De afspraken waren dat de mensen zouden acteren binnen het mandaat dat ze hadden. Als ze daar niet uitkwamen of als ze hulp nodig hadden, moesten ze dat escaleren. Dat is een aantal keren gebeurd door HSA. Dat betekende niet dat de directie alle informatie van alle niveaus in de organisatie ontving of zou moeten ontvangen, want op die manier kun je een organisatie niet sturen.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat wij niet in filialen moesten denken. Wij moesten denken vanuit het belang van de reiziger. Dat hebt u net expliciet gezegd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik begrijp de relatie niet tussen de ingebruiknameadviezen en het belang van de reiziger en de filialen.

Mevrouw **Vos**: De ingebruiknameadviezen bevatten belangrijke informatie van alle onderdelen die betrokken zijn bij deze trein. Die informatie krijgt het Ministerie van I en M wel, maar u krijgt die niet. Uiteindelijk wordt er dan toch besloten om te gaan rijden met die trein. We moeten niet denken in filialen, terwijl u uiteindelijk zegt: HSA is daar verantwoordelijk voor en ik niet; ik heb die ingebruiknameadviezen niet gekregen en dat was ook niet erg, dat hoorde ook niet.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat heeft toch niets te maken met filialen? Het gaat erom dat je binnen een organisatie een bepaalde structuur hebt, waarin mensen het vertrouwen moeten krijgen om de taak uit te voeren waarvoor zij verantwoordelijk zijn. Dat betekent niet dat alle informatie vanuit een organisatie naar de top moet, want daar kan een organisatie niet op gestuurd worden. Ik begrijp daarom ook niet wat dat te maken heeft met filialen, NSR en HSA.

Mevrouw **Vos**: Nou, dat probeer ik wel te begrijpen. We kennen de afloop van dit hele verhaal, namelijk dat de treinen precies gedaan hebben wat in de ingebruiknameadviezen stond: ze waren niet betrouwbaar en nog wel meer. U zegt eigenlijk: dat is toch de verantwoordelijkheid van HSA geweest, de vervoerder.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik kan niet om informatie vragen die ik niet ken. Ik kende die informatie niet. Die is niet met mij gedeeld.

Mevrouw **Vos**: Had u niet om die informatie moeten vragen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Als ik had geweten dat die informatie er was, had ik om die informatie kunnen vragen. Nogmaals, die informatie was onderdeel van een operationeel proces. De leiding van die organisatie neemt op basis daarvan beslissingen. Ik heb achteraf gevraagd wat die ermee gedaan heeft. Die heeft maatregelen genomen. In een organisatie moet je ook met elkaar de verantwoordelijkheden verdelen. De afloop is zoals hij is. Je kunt achteraf terugkijken, maar op dat moment was dat de informatie die ik had en naar aanleiding daarvan heb ik gehandeld.

Mevrouw **Vos**: Maar dan hebben wij het over de ingebruiknameadviezen. Volgens de procedure kreeg u die niet. Nu zegt u achteraf dat u die misschien wel had moeten krijgen, maar dat zijn de lessen achteraf. U was verantwoordelijk. U kreeg allerlei signalen. Had u toen niet ergens de vraag moeten stellen, als verantwoordelijke voor de hele constellatie, of de treinen betrouwbaar genoeg waren om mee te rijden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: U denkt toch niet dat ik nooit gevraagd heb of de treinen betrouwbaar zijn? Dat was continu onderdeel van de gesprekken die wij hebben gehad, niet alleen met mij en HSA, maar ook met de directiecollega Engelhardt Robbe en met NSFSC. Alle betrokkenen en ook de toelating instanties hebben gezegd dat het moeizaam en zwaar zou zijn, maar dat er voldoende maatregelen waren en dat zij erop

vertrouwden dat het zorgvuldig zou gaan. Voor ons waren er dus geen signalen, geen rode vlaggen, waarop wij hadden kunnen acteren.

Mevrouw **Vos**: U zegt: ik heb het vaak genoeg gevraagd vanuit mijn eindverantwoordelijkheid en ik kreeg van al die onderdelen een groene vlag.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Van al die onderdelen hoorde ik steeds de overtuiging van de mensen die daarbij betrokken waren, dat het verantwoord was om ermee te gaan rijden en dat er voldoende maatregelen waren om een betrouwbare dienst te rijden.

Mevrouw **Vos**: Nog een laatste vraag hierover. U zei net dat u niet verantwoordelijk was voor de treinen, maar dat HSA dat was. U was eindverantwoordelijk. Hoe moet ik dat wegen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zei niet dat ik niet verantwoordelijk was en dat HSA dat was. Wij hadden een heel duidelijke taakverdeling in de directie van NS. HSA was verantwoordelijk voor de commerciële exploitatie van de treindienst. Voor de treinen, de koop, de bouw et cetera was NSFSC verantwoordelijk. NedTrain was verantwoordelijk voor het onderhoud. En ja, die verdeling hadden wij totdat de taskforce werd ingezet. Zo was de onderlinge verdeling.

Mevrouw **Vos**: Ja, maar we hebben net ook gezien dat als HSA iets aangaf, namelijk dat ze een back-up wilde, het belang van de reizigers, van NSR dus, groter was. HSA was dus verantwoordelijk, maar hoeveel kon HSA dan?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: U blijft maar zeggen dat het belang van NS Reizigers op de eerste ...

Mevrouw **Vos**: Het gaat mij nu ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, maar dat wil ik toch even ...

Mevrouw **Vos**: Nee, het gaat mij nu om HSA en uw eindverantwoordelijkheid om die treinen te laten rijden. HSA was als vervoerder verantwoordelijk en u was eindverantwoordelijk.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik was samen met mijn directiecollega's eindverantwoordelijk voor het totaal. Ik ben niet de directeur van HSA. Ik heb HSA in mijn portefeuille, samen met mijn directieleden. Ik weet niet waar u naar op zoek bent. U wilt iets zeggen, maar wat zoekt u?

Mevrouw **Vos**: Ik zoek uiteindelijk naar een antwoord op de vraag wie verantwoordelijk was voor het starten van de dienstregeling, terwijl er allerlei signalen waren. Heeft HSA op een gegeven moment mogen zeggen: go? Of was u dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: HSA heeft samen met de Belgen besloten om die dienstregeling door te laten gaan in september. Wij als directie hebben in maart besloten om te kiezen voor de dienstregeling in die vorm, samen met HSA en NSR trouwens.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 11 januari 2013 laat de heer De Leeuw weten aan NSFSC, die het weer laat weten aan AnsaldoBreda, alle treinen over te nemen: twee nieuwe treinen volgens de normale overeenkomst en de andere ook. Wist u dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat wist ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens de heer Manfellotto van AnsaldoBreda was dat een soort uiting van de NS dat ze tevreden was over de treinen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nogmaals, ik wist het niet. Wij hebben daar een heel proces voor afgesproken. NSFSC zat niet in mijn portefeuille. Ik heb mij daar ook niet mee beziggehouden.

Mevrouw **Bergkamp**: Was u op dat moment zelf tevreden over de kwaliteit van de treinen of – misschien kan ik het beter zo vragen – over het vervoer voor de reiziger?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, daar was ik niet tevreden over.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 15 januari wordt ontdekt dat er een afdekrooster van een van de Fyra-treinen is gevallen. Er wordt ook een soort zoekactie opgestart. Op de 17e 's avonds wordt er ook gezocht op het Belgische spoor en op de 18e wordt het afdekrooster gevonden. De NS bestempelt het ook als een veiligheidsrisico. De NS heeft ook aangegeven dat een afdekrooster op het spoor zelfs kan leiden tot ontsporing. Maar je hebt ook een risico met de trein, omdat er een afdekrooster vanaf is gevallen. Waarom zijn toen, op de 15e, niet direct alle Fyra's uit de dienst gehaald?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik ken de datum van de 15e niet. Ik ben de 17e erover geïnformeerd dat er een plaat vanaf was gevallen.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent dus pas de 17e geïnformeerd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, op de 17e ben ik door HSA geïnformeerd over twee dingen, namelijk dat er een plaat was afgevallen en ook over het feit dat HSA de treindienst wilde stoppen. Toen heb ik dat vanuit de NS-directie met ondersteuning van mijn collega's ondersteund.

Mevrouw **Bergkamp**: In de verschillende verhoren hebben wij dit onderwerp besproken. Het lijkt net alsof niemand weet waarom die treinen niet van het spoor zijn gehaald na de 15e, hoewel er wel sprake was van een veiligheidsrisico.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nogmaals, ik weet echt alleen van de 17e. Ik weet namelijk nog precies waar ik zat, in welke situatie de telefoon ging en dat er gezegd werd: er is een plaat afgevallen, we hebben besloten om te stoppen met de treindienst. Toen ben ik daarover geïnformeerd en ik heb gezegd: dat ondersteun ik, want dat lijkt mij heel verstandig.

Mevrouw **Bergkamp**: Wie nam het besluit om alle Fyra's uit dienst te halen? Met andere woorden: aan wie moeten we de vraag stellen? U zegt dat u pas op de 17e wist ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: HSA was verantwoordelijk voor de treindienst. Die heeft dat besluit genomen, maar ze heeft wel aangegeven dat ze dat besluit had genomen, vanzelfsprekend, omdat dat een dusdanig groot iets was dat ze vond dat ze mij ervan op de hoogte moest stellen.

Mevrouw **Bergkamp**: U was ook verantwoordelijk voor veilig reizigersvervoer. Ik kan mij voorstellen dat u op de 17e – ik weet dat niet en daarom vraag ik dat – de vraag gesteld hebt: wanneer is dat afdekrooster eraf gevallen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In eerste instantie hebben we meteen gezegd: stop de treindienst. Dat was natuurlijk een heel ingrijpende beslissing. Ik ben er steeds van uitgegaan dat, als zij op de 17e meldden dat het rooster eraf gevallen is, dit ook zo was. Ik heb niet nader onderzoek gedaan naar waar en wanneer dat precies is gebeurd.

Mevrouw **Bergkamp**: Als wij zeggen dat op de 15e ontdekt is dat het afdekrooster eraf was gevallen, is dat voor u dan nieuwe informatie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Laten we kijken naar de inzet van de Fyra. We hebben verschillende onderwerpen de revue laten passeren. We bekijken de zaken ook achteraf. U hebt achteraf ook evaluaties gelezen en gemaakt. Is de Fyra, achteraf gezien, te vroeg ingezet? NS heeft haar eigen evaluatie daarvan gemaakt.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Als je erin meeneemt dat AnsaldoBreda niet in staat was om de problemen op te lossen in januari, februari en daarna, kun je in ieder geval zeggen dat het verstandiger was geweest om niet met die treinen te gaan rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: In een van uw eerdere evaluaties, bevindingen of concepten staat ook: er is gestart, wetende dat er risico's verbonden waren aan de betrouwbaarheid en de bedrijfszekerheid van het materieel.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar niet in die mate die zich uiteindelijk heeft voorgedaan. Ik zei al eerder: als het vooraf duidelijk was geweest dat AnsaldoBreda gewoon geen problemen zou oplossen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebt u gezegd. Maar misschien kunt u er even op reflecteren dat in een van uw evaluaties staat: er is gestart, wetende dat er risico's waren met betrekking tot de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het materieel.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat klopt. Wij hebben dat ook steeds gezegd. Wij wisten dat er risico's waren, maar wij hadden daar ook mitigerende maatregelen voor. Die mitigerende maatregelen zijn niet afdoende gebleken.

Mevrouw **Bergkamp**: Is dat uw conclusie? U wist dat er risico's waren op het vlak van de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van het materieel, maar u was in de veronderstelling dat er met mitigerende maatregelen toch een betrouwbare dienstregeling uit zou kunnen komen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, met mitigerende maatregelen plus de belofte van AnsaldoBreda – die in december nogmaals bevestigd was – dat de problemen opgelost zouden worden, dus de nieuwe problemen die eventueel zouden opduiken op het moment dat je met de trein zou gaan rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: De heer Elias wil nog graag een vraag stellen hierover.

De heer **Elias**: Ik heb nog twee kleine puntjes. U zei net tegen collega Bergkamp dat u er niet van op de hoogte was dat de heer De Leeuw op 11 januari 2013 alle treinen bestelde – ik noem het maar even zo – bij AnsaldoBreda. Waarom wordt zo'n majeur besluit, gelet op de voorgeschiedenis die er toen al was, niet aan de NS-directie voorgelegd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Omdat er eerder – ik zeg uit mijn hoofd dat dat in mei was – afgesproken was onder welke condities die PTO-afname gedaan zou worden. De uitvoering daarvan is uiteindelijk bij NSFSC neergelegd. Die moest dat vervolgens doen. Dat viel binnen de afspraken van mei. Ik denk dat het verstandiger is om die vraag aan mijn collega Engelhardt Robbe te stellen, omdat hij direct verantwoordelijk was.

De heer **Elias**: Maar ik stel die vraag nu aan u, want u zit hier nu en niet de heer Robbe.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, maar zoals ik al zei, was dit binnen de afspraken die we in het voorjaar hadden gemaakt.

De heer **Elias**: Ja, maar we zijn driekwart jaar verder en er is een hoop gebeurd in de tussentijd. Er is meer duidelijk geworden over de onbetrouwbaarheid van de treinen. Waarom kan zo'n besluit dan toch worden genomen, zonder dat het wordt voorgelegd aan de NS-directie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Omdat dat zo was afgesproken,

De heer **Elias**: Maar soms veranderen dingen in het leven.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar ik wist niet dat de treinen op dat moment afgenomen zouden worden. Ik kon dus ook niet interveniëren.

De heer **Elias**: Het tweede punt is dat wij uit de verhoren hebben begrepen dat op de 15e januari, als de beschadigde trein bij NedTrain binnenkomt, wordt doorgegeven dat er een plaat van die trein af is gevallen en dat dit gebeurt terwijl er iemand van HSA naast staat. Dat was op de 15e januari. Hoe beoordeelt u dat er nog Fyra-treinen gereden hebben op een deel van de 15e, de 16e en een deel van de 17e, terwijl die op dat moment een veiligheidsrisico liepen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zoals gezegd, die informatie komt mij nu voor het eerst ter ore.

De heer **Elias**: Hoe beoordeelt u het feit dat u het niet op de 15e hoorde?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat kan ik nu niet beoordelen, want ik weet niet welke afwegingen toen gemaakt zijn. Ik weet niet hoe NedTrain heeft bepaald of er wel of niet sprake was van een veiligheidsrisico op dat

moment. Ik kan alleen zeggen dat er ingegrepen is, zodra HSA mij meldde dat er een plaat vanaf gevallen was en dat HSA het als onverstandig beoordeelde om daarmee door te rijden.

De heer **Elias**: Maar dat was niet mijn vraag. Mijn vraag is hoe u het feit beoordeelt dat, wellicht omdat u dat pas op de 17e hoorde nadat dat besluit al was genomen, er op de 15e, de 16e en een deel van de 17e is doorgereden met treinen die een veiligheidsrisico in zich droegen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: U beoordeelt dat nu ...

De heer **Elias**: Ik stel u een vraag.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar ik kan die niet beantwoorden. Ik weet het niet. Ik weet niet welke afwegingen er gemaakt zijn. Ik word nu geconfronteerd met het feit dat de treinplaat er eerder vanaf is gevallen. Zonder dat ik met mensen gesproken heb over de afwegingen, over wat er precies aan de hand was en welke maatregelen zij hebben genomen, kan ik dit niet beoordelen.

De heer **Elias**: Ja, maar deze vraag gaat niet over afwegingen, maar over feiten. Het is een feit dat NedTrain met HSA erbij op de 15e heeft vastgesteld dat er een plaat vanaf gevallen is en die is niet teruggevonden. Desniettenstaande rijden er treinen onder NS-vlag, Fyra's, over dat baanvak. Hoe kan dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het feit is dat ik het pas de 17e gehoord heb. Ik weet niet welke afwegingen er zijn gemaakt. Ik ga ervan uit dat mensen heel verstandige besluiten hebben genomen. Ik weet het niet. U kunt het nog drie keer aan mij vragen, maar ik kan deze vraag niet beantwoorden.

De heer **Elias**: Nee, maar ik stel een feit vast. Dank u wel.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Vroonhoven, we komen tot een afronding. Ergens dringt zich het beeld op dat er wellicht wat afstand was in de communicatie met de directie over cruciale aspecten die van invloed zouden kunnen zijn op de weging om een dienstregeling te starten, om de treinen echt in te zetten en om de treinen wellicht weer uit de dienst te halen. Het beeld dringt zich op dat niet alle signalen bij de directie binnenkwamen en dat zij dus wellicht niet zijn meegewogen. Als ik zo'n beeld in het midden leg, kunt u daar dan op reageren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik moet daar even over nadenken. Het is correct dat een aantal dingen die u noemt, niet bij ons terecht zijn gekomen. De vraag is of de betrokkenen op dat moment een ander beeld hadden gegeven op het moment dat de informatie wel was gekomen. Ik denk dat het een heel duidelijk beeld is dat alle betrokkenen steeds vanuit hun verantwoordelijkheid hebben ingeschat dat het zwaar, maar haalbaar was. Of daarmee de additionele informatie waarop u doelt, een ander beeld had gegeven, weet ik niet. Ik denk dat daar op dat moment dan adequate uitleg bij was geweest waarbij het beeld hetzelfde was geweest. Nogmaals, dat is speculeren. Helder is dat iedereen die erbij betrokken was, alle partijen, zeiden dat het zwaar was, maar dat ze het verantwoord vonden omdat er voldoende mitigerende maatregelen waren. Helder is ook dat we daarbij te veel vertrouwd hebben op de leverancier in die zin dat hij de problemen zou oplossen.

De **voorzitter**: Met de mitigerende maatregelen bedoelt u dan het feit dat er een trein warmdraaiend klaarstaat en dat ondertussen een trein wordt gerepareerd, omdat er één trein aan het rijden is. Dat vond u ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, niet alleen die maatregel, maar ook met minder treinen rijden dan je had gedacht, storingsploegen ...

De **voorzitter**: Drie van de zeven.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, een lagere frequentie. Daar zou AnsaldoBreda dan ook bij zijn. AnsaldoBreda was er wel, maar het enige wat zij deed, was resetten, niet structureel oplossen.

De **voorzitter**: In hoeverre hebt u vanuit uw rol in de NS-directie het idee dat u een ander besluit had kunnen nemen? Waar lag uw verantwoordelijkheid op dit probleemdossier?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat je altijd een besluit kunt nemen om het anders te doen. Dat hebben wij daarna ook gedaan. Wij hebben daarna het heel moeilijke besluit genomen om met de trein de stoppen, waarover wij het aanstaande donderdag zullen hebben. Als de mensen die daar dagelijks mee bezig waren, ervan overtuigd waren en ook in de gesprekken tegen ons hadden gezegd «dit is niet verantwoord en dit moeten wij niet doen», dan had iedereen, inclusief ik en ook mijn collega's, aan de noodrem kunnen trekken.

De **voorzitter**: Naar aanleiding van de uitspraken van mensen die wij hebben gehoord, dringt zich bij mij het beeld op: wij konden niet meer anders. Iemand zei: wij zaten in een fuik en op een bepaald moment werd een touw eromheen gedraaid. Wij hebben ook iemand horen zeggen: het ging eigenlijk niet meer om een «go/no go»-beslissing, want wij hadden geen keus. Het beeld van de mensen met wie wij de verhoren hebben gevoerd, is dat iedereen dacht: hoe het ook zij, bijna op hoop van zegen – op een bepaald moment is ook gezegd: als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan – maar in december moet die trein rijden. Dat dacht iedereen. Is dat misschien de reden geweest waarom signalen die misschien de noodrem hadden geactiveerd, niet meer doorkwamen bij de directie? Iedereen dacht immers: jongens, wij moeten rijden!

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat weet ik niet. Ik heb steeds tot het eind gevraagd: is het verantwoord om te rijden, wat kunnen we daaraan doen, zijn er dingen die wij kunnen doen? Het was duidelijk dat de druk heel hoog was. Die was al jaren heel hoog en de druk om te gaan rijden ook. Waarom de rode vlag niet gehesen is – daar gaat het dan om – en of dat te maken heeft met het gevoel van «ik kan geen kant meer op», kan ik niet beoordelen. Het is niet gebeurd. Dat is ook niet het beeld dat ik had toen we begonnen met de treindienst.

De **voorzitter**: U vraagt: kunnen we de dienst voldoende betrouwbaar rijden? Is het niet raar dat dan niemand zegt: nou, dat is een goede vraag, want ik heb hier een stapeltje ingebruiknameadviezen die laten zien dat we in november niet eens kunnen zeggen of meer dan 30% inzetbaar is? Is dat niet raar?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Behalve als je op dat moment overtuigd bent van het feit dat het wel kan. Dat was de situatie.

De **voorzitter**: Degene die de ingebruiknameadviezen maakte, dacht: het maakt helemaal niet uit wat ik zeg, want de beslissing is al genomen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, dat is in ieder geval niet het beeld dat ik heb van de heer Siebers. Hij was verantwoordelijk voor HSA. Hij heeft dat nooit gezegd. Hij heeft ook nooit gezegd: het is niet verantwoord. Hetzelfde gold voor NSFSC en NedTrain.

De **voorzitter**: Maar klopt het ook dat er in december een soort crisisteam was opgericht om te bekijken of alle ballen nog wel in de lucht te houden waren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In december?

De **voorzitter**: Ja, onder leiding van de heer Meerstadt.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was nadat we zijn gaan rijden. Dat was niet tevoren.

De **voorzitter**: Toen is meteen een crisisteam opgezet.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar dat is een gebruikelijk protocol. Zodra je gaat rijden met een nieuwe dienstregeling of als het sneeuwt of als er zich problemen blijken voor te doen, treedt het CMO-proces in werking. Daarmee wordt dagelijks gevolgd hoe het gaat. Dat was niet voorafgaand, maar daarna. Toen reden we al met de treinen.

De **voorzitter**: Ik denk dat wij voor nu een beeld hebben van wat er gebeurde tot het moment dat de trein uit de dienst is gegaan. Zoals gezegd volgt er nog een verhoor op donderdag. Dan gaan wij door met de rest van het dossier.

Sluiting 12.25 uur

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 bevestigd. 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 tariefrestricte 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 terechtkomen. 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 kaartjesprijzen 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 tariefrestructie, 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 tariefrestructie. Daar hoort dus een verlaging bij van de gebruiksvergoeding die betaald moest worden door de NS. Het is er niet van gekomen, van de tariefrestructie 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 tariefrestringtie. 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 tariefrestringtie. 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 orderingsverhaal, 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 geschoffeerd 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 guldens 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 Ansaldo-Breda?

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 tariefrestructie. Alles wat daaromheen speelt, is bekend. Dat is een discussie die in 2002 volop speelt in de Kamer. NS deed veel moeite om die tariefrestructie 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 tariefrestructie 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 «tariefrestructie» 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 tariefrestructie 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 hoofd-railnet 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 tariefrestringie 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 bewinds-persoon 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-Dijksma 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 Dijksma. 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 overall 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 Dijkema. 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 gegooid. 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 Dijkma, 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 verhalen 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 aanpassen 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-Présiden 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

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 10 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Robbe (chief financial officer/directielid bij NS), die wordt bijgestaan door de heer De Graaf.

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

Verder zijn aanwezig de commissieleden mevrouw Bergkamp, de heer Elias, de heer Van Gerven en mevrouw Mei Li Vos, alsmede de heer Nava, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer Robbe de eed af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Robbe. U bent vanaf 2010 werkzaam bij de Nederlandse Spoorwegen, afkomstig van Shell. U was vanaf 2011 chief financial officer, de hoogste man op het financiële beleid, binnen de NS-directie en sinds zeer recentelijk bent u überhaupt de hoogste baas van de Nederlandse Spoorwegen. U neemt sinds een aantal dagen de rol van president-directeur waar.

In dit verhoor gaan wij een aantal vragen aan u stellen, onder meer over de leasemaatschappij van NS in Ierland, NSFSC (NS Financial Services Company), die de treinen heeft gekocht en heeft geleased aan het bedrijf dat uiteindelijk het vervoer tot stand moest brengen. Dat was HSA (High Speed Alliance). Wij spreken ook met u over de positie van NS en HSA. Wij komen te spreken over het onderhandelakkoord dat is gesloten en ook over de juridische afhandeling van de Fyra-treinen zelf met AnsaldoBreda. Dat zijn diverse onderwerpen waarover wij met u zullen spreken vandaag. De eerste vragensteller in dit verhoor is de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Robbe, ik wil beginnen met eind 2010. Snel na uw aantreden als financieel directeur wordt duidelijk dat er grote financiële problemen zijn bij HSA, de dochteronderneming van de NS die het vervoer over de hogesnelheidslijn regelt. Eind 2010 wordt in een vergadering van de raad van commissarissen, waar u ook bij bent, gesproken over een mogelijk faillissement van HSA. De raad van commissarissen blijkt nogal verrast te zijn over de slechte financiële situatie van HSA. Waarom was die zo verrast?

De heer **Robbe**: HSA verkeerde al een tijd in moeilijke financiële omstandigheden. Daar waren in een eerder stadium al gesprekken over geweest, ook met de overheid. Toen is een memorandum of understanding afgesloten, in 2008, waarin afspraken waren gemaakt met betrekking tot de financiële stabiliteit van HSA. De omstandigheden veranderden in de loop van de tijd. Er was ook een economische crisis, waardoor de verwachte opbrengsten van HSA minder werden. De positie verslechterde dus eigenlijk in de loop van de tijd, terwijl intussen ook de treinen steeds later kwamen. De opbrengsten liepen dus terug. Dat was het verhaal.

De heer **Van Gerven**: Dat was kennelijk nieuw voor de raad van commissarissen, want die bleek verrast.

De heer **Robbe**: Het woord «verrast» staat me niet zo bij. Er kwam natuurlijk wel voortdurend nieuwe informatie. De raad van commissarissen werd a tempo op de hoogte gesteld zodra er nieuwe informatie was.

De heer **Van Gerven**: In hoeverre verbaasde de penibele situatie waarin HSA verkeerde u?

De heer **Robbe**: Ik kwam nieuw binnen. Ik werd natuurlijk bijgepraat door mijn voorganger. Ik heb kennisgenomen van de historie en ik heb de realiteit geaccepteerd zoals die op dat moment was, namelijk dat de financiële situatie moeilijk was en dat het mijn taak was om daar met mijn collega's en met andere stakeholders een oplossing voor te vinden.

De heer **Van Gerven**: U hebt al iets gezegd over de oorzaken. U zegt dat er een economische crisis was, waardoor de reizigersprognoses slechter waren. Er waren ook nog andere oorzaken. Kunt u die noemen?

De heer **Robbe**: Absoluut. De vertraging van de aflevering van treinen betekende dat de kosten omhoog gingen en dat de opbrengsten later zouden komen. De winstvooruitzichten zouden dus uiteindelijk minder worden, zelfs zodanig dat het bedrijf uiteindelijk onvoldoende geld zou hebben om aan zijn verplichtingen te kunnen voldoen.

De heer **Van Gerven**: Het had zowel externe oorzaken als interne, binnen het bedrijf.

De heer **Robbe**: Absoluut.

De heer **Van Gerven**: Eind 2010 wordt in de raad van commissarissen gesproken over het sturen van een zogenaamde «discontinuïteitsbrief» aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het huidige Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dat is een brief waarin aan de Staat wordt medegedeeld dat HSA binnen afzienbare tijd failliet zal gaan. Wat was het doel van die discontinuïteitsbrief?

De heer **Robbe**: Dat was een verplichting die bestond onder dat MoU.

De heer **Van Gerven**: MoU?

De heer **Robbe**: Het memorandum of understanding dat in 2008, meen ik, gesloten werd tussen de Staat en ...

De heer **Van Gerven**: Dat was dus een afspraak die tussen de Staat en de NS, HSA, was gemaakt in 2008?

De heer **Robbe**: Ja. Er waren wederzijdse afspraken gemaakt over hoe om te gaan met de verslechterende situatie. Er waren afspraken gemaakt over uitstel van betaling van de concessievergoeding, zodat er meer ruimte zou komen om eerst opbrengsten te krijgen en dan de concessievergoeding af te dragen. Zoals wij net bespraken, bleken er te weinig opbrengsten te zijn om aan die verplichtingen te kunnen voldoen. In die afspraken stond ook dat als een faillissement van HSA dreigde, HSA de verplichting had om het ministerie daar tijdig van op de hoogte te stellen.

De heer **Van Gerven**: Dus dat was de reden. Ik wil nog even naar het memorandum van overeenstemming van 2008. Daarin is een bepaling opgenomen, in artikel 14, waarin staat dat de Staat maatregelen zal treffen indien er sprake is van een dreigende discontinuïteit van HSA. Kun je zeggen dat de NS, of HSA, met die bepaling, een verplichting van de Staat om HSA overeind te houden, in een zetel zat ten opzichte van de Staat?

De heer **Robbe**: Nee, dat kun je niet zo zeggen. Die verplichting bestond alleen als er externe omstandigheden waren waardoor HSA failliet zou dreigen te gaan, want de concessieovereenkomst bleef nog steeds staan. Daarin is een verwijzing naar de externe omstandigheden opgenomen. Als het kwam door andere omstandigheden, was de Staat niet verplicht om bij te springen. Voor ons als directie was dat trouwens ook nooit een reëel alternatief. Wij vonden een faillissement slecht, uiteindelijk ook voor de reiziger.

De heer **Van Gerven**: Er zou een stap gezet kunnen worden door de overheid als er sprake was van externe omstandigheden.

De heer **Robbe**: Precies.

De heer **Van Gerven**: Waar werd dan aan gedacht, aan welke externe omstandigheden?

De heer **Robbe**: Bijvoorbeeld aan nieuwe overheidsmaatregelen met betrekking tot de invoering van veiligheidssystemen, zoals ERTMS.

De heer **Van Gerven**: Dat soort zaken?

De heer **Robbe**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Afgezien van die toezegging in dat memorandum van overeenstemming, zou een faillissement van HSA met daarop volgend een heraanbesteding van de vervoerconcessie voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een zeer kostbare optie zijn. Die optie was nadelig voor het ministerie. Had de NS daardoor meer onderhandelingsruimte?

De heer **Robbe**: Nee, zo voelde ik het niet. Het was geen goede optie voor de Staat, maar ook geen goede optie voor NS en voor de reiziger. Ik voelde dat wij samen moesten werken aan een oplossing en ik voelde ook dat het ministerie daar steeds zo in zat.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het voor beide een probleem was.

De heer **Robbe**: Het was voor beide een probleem, zeker ook voor ons.

De heer **Van Gerven**: Begin 2011 verstuurt HSA die discontinuïteitsbrief. Wat was de consequentie van het versturen van die brief? Wat volgde daar dan uit?

De heer **Robbe**: Het was eigenlijk een aankondiging dat er binnen zes maanden actie zou moeten worden ondernomen, omdat anders die discontinuïteit uiteindelijk plaats zou vinden. Dat betekende dat NS nog een extra tussentijdse lening zou moeten verschaffen, het bedrijf draaiende zou moeten houden, maar dat het uiteindelijk over zou gaan, dat de concessie zou worden ingetrokken en dat het weer aan I en M zou

zijn om daarmee om te gaan met een andere aanbesteding of wat dan ook. Het was dus een eerste stap in zo'n proces, een zesmaandennotitie.

De heer **Van Gerven**: In de aanloop naar het versturen van die discontinuïteitsbrief wordt er eind 2010 een geactualiseerde businesscase, een financieel ondernemingsplan, van HSA aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gegeven. Over de oorspronkelijke businesscase die aan de bieding in 2001 ten grondslag lag en de onderliggende aannames daarbij, heeft jarenlang getrouwtrek plaatsgevonden tussen NS en de Staat. NS weigerde die businesscase te overleggen. Het ging met name over de onderliggende aannames daarvan. Wat was voor u nu eigenlijk de aanleiding om eind 2010 wel openheid van zaken te geven?

De heer **Robbe**: Weet u, wat daarvoor is gebeurd zult u aan anderen moeten vragen. Daar was ik niet bij betrokken. Mijn houding is altijd geweest: volledige transparantie tegenover alle ministeries; wij hebben een gezamenlijk belang, wel ieder in zijn eigen verantwoordelijkheid, en dat moeten wij erkennen met elkaar; het delen informatie helpt ons om gezamenlijk tot de beste oplossing te komen.

De heer **Van Gerven**: U hebt zelf toch teruggekeken om die gegevens te verzamelen? Bent u die onderliggende aannames tegengekomen?

De heer **Robbe**: Mijn startpunt was eigenlijk de geüpdatete businesscase, zoals u dat noemt, van HSA. Die was net daarvoor opgesteld en die was ook gevalideerd door een extern bureau, samen met het ministerie. Dat was de geaccordeerde case. Wat daarvoor gebeurd was, vond ik minder relevant. Ik had het te doen met de realiteit zoals die zich toen voordeed.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, er is natuurlijk een vergelijking gemaakt met 2000/2001. De geactualiseerde businesscase is vergeleken met de eerste businesscase.

De heer **Robbe**: Voor mij waren de data die wij toen hadden gewoon het startpunt. Ik ben niet helemaal teruggegaan om te kijken wat de situatie in 2001 was. Er was net een bijgewerkte businesscase. Die was belangrijk voor de toekomst van het bedrijf.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat u niet hebt gekeken wat er in 2000/2001 allemaal is gebeurd, dat u alleen met betrekking tot 2010 volledige openheid van zaken hebt gegeven op basis van de toen actuele gegevens met betrekking tot de prognoses, kosten, enzovoorts.

De heer **Robbe**: Zo zit het precies.

De heer **Van Gerven**: Dat NS tot eind 2010 nooit openheid van zaken heeft gegeven, hebt u toch kunnen constateren? Ik begrijp dat u niet helemaal terug bent gegaan, maar het is u toch wel duidelijk geworden dat daar veel discussie over was?

De heer **Robbe**: Er waren vast discussies in het verleden en ik hoor dat nu ook. Ik heb me er niet zo in verdiept, om eerlijk te zijn. Voor mij was van belang wat op dat moment de financiële situatie was van het bedrijf en wat nodig was om de juiste beslissingen te nemen. Over wat in het verleden is gebeurd, zult u echt aan mijn voorgangers moeten vragen wat hun beweegredenen waren om het zo te doen.

De heer **Van Gerven**: Ik vind dat merkwaardig of vreemd als je zo'n actuele businesscase maakt. Als je vooruit wilt en de toekomst in wilt dan moet je het verleden kennen, zeker als financiële man lijkt mij.

De heer **Robbe**: Even voor de duidelijkheid: die case was er al toen ik binnenkwam. Die heb ik niet meer hoeven te maken. In dat geval had je kunnen vragen: moet je niet teruggaan naar het verleden? Toen ik kwam, was die case net afgerond en afgestemd met het ministerie. Zoals gezegd, was dat mijn startpunt. Ik hoefde niet meer vanuit het verleden een nieuwe case te maken. Er was al een nieuwe case.

De heer **Van Gerven**: U hebt die geactualiseerde businesscase dus niet zelf gemaakt?

De heer **Robbe**: Nee, want die was er al.

De heer **Van Gerven**: Toen u aantrad?

De heer **Robbe**: Toen was die net klaar.

De heer **Van Gerven**: Toen lag die gereed. Laten wij het dan wat principiëler stellen. Wij hebben wel kunnen constateren dat er tussen 2000 en 2010 heel veel discussie was over het aanleveren van de businesscase, de achterliggende aannames en dergelijke. Wat vindt u ervan dat een staatsdeelneming zoals NS, waarvan u directeur bent, dan toch cruciale documentatie, zoals die oorspronkelijke businesscase met de onderliggende aannames uit 2000, niet meer heeft?

De heer **Robbe**: Ik moet dat aan mijn voorgangers laten. Ik vind dat wij volledig transparant moeten zijn als staatsdeelneming, wel met ieder zijn eigen rol. Wij moeten informatie delen, zodat ook de departementen en uiteindelijk de Kamer op een verantwoorde manier beslissingen kunnen nemen.

De heer **Van Gerven**: Had NS die businesscase, de volledige businesscase met de onderliggende gegevens uit 2000/2001, niet gewoon moeten bewaren, zodat die transparantie, die u ook bepleit, er in 2010 volledig was geweest en ook nu?

De heer **Robbe**: Toen ik verantwoordelijk was, heb ik bewaard wat wij toen hebben gemaakt. Dat kunt u nog nagaan. Dat ligt nog allemaal in de files en is nog toegankelijk.

De heer **Van Gerven**: Mogen wij dan concluderen dat vanaf het moment dat u aantrad alle financiële gegevens, alles wat u tegenkwam, netjes zijn bewaard en gedocumenteerd, zodat die, mocht iemand daar later op terug willen grijpen, in volledigheid terug te vinden zijn?

De heer **Robbe**: Absoluut. Daar kunt u op rekenen.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Dus als alle klachten door de jaren heen van ambtenaren van Financiën en van Verkeer en Waterstaat, later I en M, en van ministers over het feit dat de NS hun niet de gegevens heeft verstrekt die men had willen hebben, juist zijn dan vindt u dat onjuist handelen van uw voorgangers?

De heer **Robbe**: Daar doe ik geen uitspraak over, mijnheer Elias. Ik kan alleen een uitspraak doen over de situatie waar ik in zat. In welke situatie mijn voorgangers zaten en wat hun overwegingen waren, zult u aan hen moeten vragen.

De heer **Elias**: U zei net dat u vindt dat alle gegevens verstrekt moeten worden en dat u dat zelf ook altijd hebt gedaan.

De heer **Robbe**: Ik heb dat gedaan. Over wat de omstandigheden waren voor mijn voorgangers, wil ik gewoon niet speculeren.

De heer **Elias**: Dan zal ik u daar ook niet naar vragen. Ik had nog één vraag over die eerste vergadering van de raad van commissarissen. U zei net tegen de heer Van Gerven dat het u niet meer zo bijstaat dat daar verrast werd gereageerd op het zo snel verslechteren van de situatie bij HSA. Toch was het niet een van de minst financieel onderlegde leden van de raad die er gewag van maakte, in uw aanwezigheid, dat de NS zichzelf een roze wolk had voorgespiegeld. Dat zou u toch bijgebleven moeten zijn, als financiële man.

De heer **Robbe**: Die precieze bewoordingen zijn mij niet bijgebleven, wel dat er voortdurend tegenvallers waren. Dat is wel wat ik oppakte in dat hele dossier. Er is een historie van tegenvallers. Ik kan me dus ook best voorstellen dat zo'n commissaris dan, nadat hij weer met een nieuwe tegenvaller wordt geconfronteerd, vragen gaat stellen over hoe het nu eigenlijk zit.

De heer **Elias**: U zat er voor het eerst bij. Herinnert u zich die stroom van opmerkingen over de vraag hoe het nu kon dat het zo slecht ging?

De heer **Robbe**: Ik herinner me dat wij een gesprek hadden over de omstandigheden en dat die verslechterd waren. Die intonatie van «roze wolk» en zo is me niet bijgebleven. Nee. Wel dat het een serieuze zaak was. Laten wij dat hier gewoon benoemen. Het was gewoon een serieuze zaak, met een bedrijf dat belangrijk was voor NS en voor het vervoer in Nederland dat failliet dreigde te gaan. Die klem heb ik wel erg gevoeld: hier moeten wij direct mee aan het werk.

De heer **Elias**: Tijdens deze verhoren is regelmatig de vraag aan de orde geweest waarom de NS haar dochter HSA niet zelf overeind heeft gehouden. Ook aan u stel ik deze vraag, namens de commissie. Waarom heeft de NS dat eigenlijk niet gedaan? Het is een dochter, 95% dochter. Waarom bent u niet gewoon zelf, toen het lastig werd, bijgesprongen? Waarom is de NS niet bijgesprongen?

De heer **Robbe**: Ik vind het een begrijpelijke vraag. HSA was een zelfstandig bedrijf. Dat moest ook, volgens de concessie. Die verplichtte ons om een zelfstandig bedrijf op te zetten. Er was ook een aandelenkapitaal in gestort door NS en door KLM en er was garantievermogen toegezegd. In zo'n zelfstandig bedrijf kun je niet zomaar extra geld stoppen. Ook in een dochter mag je vennootschapsrechtelijk niet met goed geld naar kwaad geld gooien, zoals ze dat noemen. Juridisch gezien heet dat paulianeus handelen. Je mag dus niet zomaar geld stoppen in een verlieslatend bedrijf.

De heer **Elias**: Ik ben geen jurist, maar ik heb altijd begrepen dat dat alleen andersom geldt: dat je er niet heel snel geld uit mag halen.

De heer **Robbe**: Maar je mag ook geen geld extra in een verlieslatend bedrijf stoppen. Dat is niet verantwoord omgaan met de gelden die je toevertrouwd zijn. Dat zou onze uiteindelijke aandeelhouder, het Ministerie van Financiën, ook niet goedgekeurd hebben. Mevrouw Schultz, de toenmalige Minister van Infrastructuur en Milieu, heeft in een notitie aan de Kamer, toen er uiteindelijk een onderhandelakkoord was en er vragen dienaangaande waren in de Kamer, toegelicht dat zelfs als wij dat gewild zouden hebben, dat juridisch gezien niet mogelijk was. Wij hebben ons dan ook ingezet voor een andere oplossing – daar komen wij misschien zo op – namelijk die geïntegreerde concessie, in plaats van er geld in te stoppen.

De heer **Elias**: Niemand zou bezwaar hebben gemaakt als de NS op enig moment zou hebben gezegd: wij hebben in 2001 een buitengewoon hoog bod neergelegd dat aan de basis ligt van al deze problemen en wij gaan deze nu ook zelf oplossen.

De heer **Robbe**: Die verplichtingen lagen bij HSA. Wij mochten er als directie, vennootschappelijk gezien, niet zomaar geld in stoppen. Wij hebben wel samengewerkt aan een oplossing, maar daar komen wij nog op.

De heer **Elias**: Wat zou een faillissement van HSA eind 2011 de NS gekost hebben? Ik weet dat het een ingewikkelde rekenom is en wij gaan niet alle details erbij halen, maar wat zou dat grofweg gekost hebben?

De heer **Robbe**: Ik heb niet helemaal scherp wat het toen gekost zou hebben. Het was wel een substantieel bedrag.

De heer **Elias**: Welk bedrag ongeveer?

De heer **Robbe**: Wij hadden al 300 miljoen gegarandeerd. Daarna, toen wij het onderhandelakkoord hebben wij gesloten, hebben wij er nog eens zo'n 200 miljoen in gestopt.

De heer **Elias**: Wij komen grofweg op zo'n 450 miljoen, dat het NS eind 2011 gekost zou hebben als HSA kopje onder zou zijn gegaan.

De heer **Robbe**: Dat klopt. Waarvan dus 300 miljoen eigenlijk al toegezegd was.

De heer **Elias**: Er was 291 miljoen aan stortingen.

De heer **Robbe**: Ja, dat klopt.

De heer **Elias**: Waar zouden die kosten uit bestaan, voor NS zelf en bijvoorbeeld voor HSA en NSFSC in Ierland?

De heer **Robbe**: Die kosten zouden bestaan uit het aanvullen van de tekorten op de operaties. De verwachting was dat de operaties zelf een positieve cashflow zouden hebben, maar die cashflow was onvoldoende om aan de concessieverplichtingen van HSA te voldoen.

De heer **Elias**: De NS had ook – dat is al een paar keer langs geweest in de verhoren – leningen en garanties verstrekt. Het is echter niet helemaal duidelijk onder welke voorwaarden dat was gebeurd. U bent precies de goede man om dat aan te vragen. Waren die voorwaarden zodanig dat het

garantiekapitaal in feite weg zou zijn, omdat er in één keer moest worden afgelost zodra de exploitatie zou zijn begonnen?

De heer **Robbe**: Die garantie was het geld dat wij hadden toegezegd aan HSA om haar in staat te stellen om aan haar verplichtingen te voldoen. Die verplichtingen bestonden onder andere uit het betalen van leases voor de treinen, het betalen voor de oprekenkosten, de mensen die daar werkten, en ook het betalen van de concessiefee aan de overheid. In dat memorandum of understanding, waar wij het eerder over hadden, werd erkend dat er in de beginfase te weinig cashflow was en is afgesproken dat een deel van die betalingen uitgesteld zou worden tot een moment waarop er voldoende inkomsten zouden zijn. Omdat de omstandigheden verslechterden, kwamen die inkomsten er nooit. De consequentie zou zijn geweest dat de NS het hele garantievermogen kwijt zou zijn.

De heer **Elias**: Er werden leningen verstrekt naast het garantiekapitaal. Waren de voorwaarden daarvan zodanig dat het garantiekapitaal moest worden aangesproken op het moment dat de exploitatie begon?

De heer **Robbe**: Nee, nee. Het garantiekapitaal zouden wij sowieso kwijtgeraakt zijn. Toen wij het onderhandelakkoord over een geïntegreerde concessie hebben afgesloten, heeft de NS de verplichtingen van HSA overgenomen. Om HSA in staat te stellen om aan die verplichtingen te voldoen, zijn er additionele leningen verstrekt bovenop het garantiekapitaal.

De heer **Elias**: Dan hebben wij het over de situatie nadat het onderhandelakkoord is gesloten. Mijn vraag zag op de voorwaarden die waren verbonden aan de eerder verstrekte leningen aan HSA, namelijk: waren die leningen niet onder zodanige voorwaarden verstrekt dat eigenlijk het garantiekapitaal zou worden opgesoupeerd op het moment dat de exploitatie zou beginnen, omdat daar die leningen mee moesten worden afbetaald.

De heer **Robbe**: Onze totale verplichting op dat moment was het aandelenkapitaal plus de garanties die wij hadden afgegeven: die 291 miljoen waar u het net over had. Dat was het. Leningen die wij gaven, konden wij dus ook niet meer terugkrijgen, want daar stond een garantie van onszelf tegenover tot het bedrag waarmee wij HSA zouden ondersteunen.

De heer **Elias**: Dan ga ik naar het onderhandelakkoord toe. Om een structurele oplossing voor het dreigende faillissement te vinden, was het noodzakelijk dat de concessievergoeding zou worden verlaagd. In dat eerder genoemde memorandum van overeenstemming van 2008, afgesloten onder Minister Eurlings, werd daar een mogelijke oplossing voor geboden. Dat is, om precies te zijn, geregeld in artikel 14. De Staat was daarbij wel nog steeds gebonden aan de wijzigingsprocedure uit de concessieovereenkomst uit 2001. Dat was dan weer artikel 15.

De heer **Robbe**: Ja, dat klopt.

De heer **Elias**: Die wijzigingsprocedure bood toch onvoldoende ruimte om de concessievergoeding zodanig te verlagen dat een faillissement zou worden voorkomen? Daar kwam je toch niet mee uit?

De heer **Robbe**: Nee, vandaar dat er een noodzaak was voor een nieuwe geïntegreerde concessie. Binnen de bestaande voorwaarden en contracten kwam je er niet meer uit. Dat klopt.

De heer **Elias**: Precies. Er moest dus geforceerd iets anders worden verzonnen.

De heer **Robbe**: Ja, want anders was HSA failliet gegaan. Dat was de consequentie, met alle gevolgen van dien – wij hadden het er net al over – voor de reiziger, voor de begroting, enzovoort.

De heer **Elias**: Die oplossing wordt dan gevonden – wij praten nu alleen over de financiële kant en niet over de inhoudelijke – in 2011 onder Minister Schultz met het onderhandelakkoord. Er wordt gekozen voor de integratie van de hsl-concessie in de concessie voor het hoofdrailnet.

De heer **Robbe**: Precies.

De heer **Elias**: Dat is iets wat de NS al eeuwen wilde, dus daarmee wordt een belangrijke wens van de NS gehonoreerd. Die geïntegreerde concessie is inmiddels ondershands gegund aan de NS voor de periode 2015–2024. Was u tevreden met de integratie van die concessies?

De heer **Robbe**: Ja, want ik vond dat het een goede oplossing voor de reiziger was. Wij konden zo beter gebruik maken van de hogesnelheidslijn, doordat er bijvoorbeeld extra gebruik van werd gemaakt met een trein van Den Haag naar Eindhoven. Die zou anders onderdeel zijn van het hoofdrailnet en kon nu geïntegreerd worden in de hogesnelheidslijn. Ik vond het een goede oplossing voor de reiziger en ik vond het ook een goede oplossing voor het probleem waar wij samen mee geconfronteerd werden. Het was niet iets wat alleen vanuit de NS kwam. Integendeel, het kwam ook zeer sterk vanuit het ministerie. Wij hadden brede steun.

De heer **Elias**: U zegt dat het een gedeelde verantwoordelijkheid was en dat u dat samen, met zijn allen, hebt gedaan. Het was echter ook in hoge mate in het belang van de NS. Concurrenten konden niet infiltreren in het hoofdrailnet via de hsl-concessie of anderszins.

De heer **Robbe**: Dat vonden wij in het belang van de reiziger in Nederland en ook in het belang van het bedrijf en de taak die wij hadden.

De heer **Elias**: Was u tevreden over de financiële aspecten van dat onderhandelakkoord?

De heer **Robbe**: Ja, want het was uiteindelijk een marktconforme uitkomst met een rendement dat voldeed aan de afspraken die wij hadden gemaakt met onze aandeelhouder: niet te veel en niet te weinig.

De heer **Elias**: Kunt u op hoofdlijnen de financiële kant van die tevredenheid toelichten? Hoe lag het voor de Staat en hoe lag het voor de NS, in euro's?

De heer **Robbe**: In euro's? Wij betaalden een concessievergoeding van 1,6 miljard voor de hogesnelheidslijn en 800 miljoen voor het hoofdrailnet. Dat is in totaal 2,4 miljard concessievergoeding. Als je daar alle andere kosten bij optelt en de opbrengsten die wij verwachtten, leidde dat uiteindelijk tot

een verwacht rendement van tussen 6% en 7%. Wij hebben extern laten valideren of dat wel marktconform was. Dat is heel belangrijk, zeker voor een staatsdeelneming. Daar kwam, met de benchmarks die er zijn, uit dat dat een redelijk rendement was. Het was ook een rendement dat ons in staat stelde om ervoor te zorgen dat de continuïteit van het bedrijf niet in gevaar kwam. Het is natuurlijk ook belangrijk, zeker voor mij als financieel directeur, om daar zicht op te blijven houden.

De heer **Elias**: Terugkijkend, door de oogharen heen – de details zal ik u op dit moment besparen – lijkt het erop dat er relatief veel wordt betaald voor de hsl-concessie en relatief weinig voor de hoofdtrainnetconcessie, dat dat elkaar een beetje opheft, en dat er ook nog een aantal onzekerheden in zit, over wc's en nog een aantal niet onbelangrijke details. Wat is uw reactie op dat beeld?

De heer **Robbe**: Goed dat u dat opbrengt. Het inbouwen van die wc's in de sprinters was een verplichting die wij op ons hadden genomen.

De heer **Elias**: Waren er nog meer van dat soort toezeggingen?

De heer **Robbe**: Absoluut. Wij hebben een heel scala van kwaliteitsverbeteringen voor de reiziger toegezegd, zoals extra frequentie van treinen 's avonds laat, toegankelijkheid van treinen voor mindervaliden en met name substantiële investeringen. Wij hebben 7 miljard aan investeringsverplichtingen op ons genomen om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Dat was ook onderdeel van dit akkoord.

De heer **Elias**: Aan de andere kant ging de Staat, opgeteld, voor een miljard het schip in bij deze deal. Ik zal het neutraler formuleren: het kostte de Staat 1 miljard.

De heer **Robbe**: Dat beeld heb ik niet helemaal scherp. Ik weet wel dat ik, toen wij dit goedkeurden, zelf weer een afboeking moest doen van 246 miljoen. Ik meen me te herinneren – u hebt dat vermoedelijk scherper dan ik – dat Minister Schultz de Kamer erover informeerde dat ze 390 miljoen had afgeschreven op haar begroting. Ik laat het aan anderen om verder toe te lichten hoe dat precies aan de staatskant zat. Aan mijn kant heb ik dus een extra afschrijving moeten nemen.

De heer **Elias**: Grofweg, zonder de details, heeft de deal de Staat 1 miljard gekost en komt bij de NS 493 miljoen gecumuleerd verlies in de boeken. Dat steekt toch een beetje bleekjes af bij dat staatsmiljard.

De heer **Robbe**: Het staatsmiljard heb ik niet scherp. Ik kan alleen onze kant ervan bekijken.

De heer **Elias**: Het Ministerie van Financiën draagt 375 miljoen bij en I en M draagt in eerste instantie 400 miljoen bij en vult later het gat van 175 miljoen op. Dat is op 25 miljoen na een miljard.

De heer **Robbe**: Je kunt het van de andere kant bekijken. Wij hebben een nieuwe deal gemaakt. Die moest voldoen aan een aantal criteria. Die moest voldoen aan Europese regelgeving, er mocht geen sprake zijn van staatssteun, en hij moest marktconform zijn. Op basis van die criteria zijn de financiële afspraken gemaakt. Daar zat dus ook dat commitment in van 7 miljard. De uitkomst daarvan is extern gevalideerd en is ook met uw

Kamer gedeeld. Daarvan heeft iedereen gezegd: dit lijkt ons een goede basis voor een nieuwe geïntegreerde concessie.

De heer **Elias**: U noemt de Kamer. De Kamer moest, nadat er overeenstemming was bereikt tussen de NS en de Staat, nog akkoord gaan met dat onderhandelakkoord. Had u er zorgen over of dat wel goed zou komen?

De heer **Robbe**: Het is altijd afwachten hoe dat valt. Wij hadden een goed akkoord. Wij konden – dacht ik, en dat geloof ik nog steeds – de redenen daarvoor heel goed onderbouwen. Het was goed voor de reiziger en het was uiteindelijk een geïntegreerde oplossing die ook de financiële problemen die wij hadden vooruitkijkend goed oploste. Er zaten substantiële commitments in. Ik had het vertrouwen dat wij ook de Kamer met die argumenten zouden kunnen overtuigen en dat is uiteindelijk ook gebleken.

De heer **Elias**: Heeft de NS toen nog lobbyactiviteiten ontplooid in de richting van de Kamer?

De heer **Robbe**: Natuurlijk hebben wij de Kamer geholpen om te begrijpen wat de achtergrond was van het onderhandelakkoord.

De heer **Elias**: Dat vind ik een mooie omschrijving van lobbyactiviteiten: «natuurlijk hebben wij de Kamer geholpen om te begrijpen hoe het zit».

De heer **Robbe**: Dat mag je toch ook van ons verwachten, dat wij toelichting geven in zo'n situatie? Om in elk geval de feiten toe te lichten?

De heer **Elias**: Nou, die feiten zijn toegelicht. Weet u nog wie dat deed? Was dat op directieniveau of werd dat aan een bureau uitbesteed?

De heer **Robbe**: Dat deden onze eigen mensen. Op diverse niveaus hadden wij contacten met Kamerleden.

De heer **Elias**: Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Wij hadden het net over de vraag waarom de NS HSA niet zelf heeft bijgeplust. U zei toen dat dat paulianus handelen zou zijn. Even voor mijn begrip: paulianus handelen is toch dat je, als je ziet dat een faillissement nakende is, kapitaal of bijvoorbeeld een auto onttrekt aan de business en daarmee schuldeisers benadeeld? Dat is toch paulianus handelen? Kunt u nog even uitleggen hoe het zat?

De heer **Robbe**: Even los van die term en hoe het vennootschapsrechtelijk zat: wij konden als directie geen geld stoppen in een bedrijf dat failliet zou gaan. Dat zou goed geld naar kwaad geld gooien betekenen en dat mag niet. Daar zouden wij ook geen steun van onze aandeelhouder voor hebben gekregen.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus dat u van de Staat niet mocht bijplussen.

De heer **Robbe**: Wij wilden het zelf niet als directie, want wij waren vennootschappelijk verantwoordelijk voor de NS Groep. Als er een faillissement is in een dochteronderneming, mag je daar niet zomaar geld in stoppen. Dat mag gewoon niet.

Mevrouw **Vos**: Van wie mag dat dan niet? Heeft de Staat u dat opgedragen?

De heer **Robbe**: Vennootschapsrechtelijk mag je niet zomaar geld in een bedrijf, ook niet in een dochteronderneming, stoppen als het failliet dreigt te gaan.

Mevrouw **Vos**: Wij zoeken nog even op waar dat dan staat. Als je 90% aandeelhouder bent, mag dat volgens mij gewoon.

De heer **Robbe**: Wij moeten wel op een verantwoorde manier omgaan met het geld dat ons als NS Groep is toevertrouwd.

Mevrouw **Vos**: Dat snap ik goed. Ik snap goed dat dat bedrijfsmatig een heel goede overweging kan zijn, wat u zegt over goed geld naar kwaad geld. Dan is het toch gewoon een eigen keuze van NS geweest om niet extra te investeren in dit bedrijf? Dat heeft toch niets te maken met vennootschapsrecht of paulianeus handelen?

De heer **Robbe**: Wij konden dat gewoon niet doen.

Mevrouw **Vos**: U wilde dat gewoon niet doen.

De heer **Robbe**: Misschien moet ik even mijn notitie aan de Kamer opzoeken. Weet u, wij wilden ook niet dat het failliet ging. Daarom hebben wij ons zo ingezet voor een betere oplossing. Faillissement was iets wat op de achtergrond speelde en heel belangrijk was. Wij moesten ons met zijn allen inzetten om dat te voorkomen. Er zomaar geld in stoppen, zelfs als dat had gemogen, was gewoon niet de oplossing.

Mevrouw **Vos**: Mocht het nu wel of niet? Dat is even mijn vraag.

De heer **Robbe**: Nee, dat mocht niet.

Mevrouw **Vos**: Hebt u dan van de Staat te horen gekregen dat dat niet mocht? Dat suggereerde u net.

De heer **Robbe**: Onze aandeelhouder wilde ook niet dat wij daar geld in gingen stoppen. Wij moesten het op een andere manier oplossen, namelijk door in gesprek te gaan over een geïntegreerde concessie. Ook als directie – daar neem ik de verantwoordelijkheid voor – wilden wij dat geld er gewoon niet in stoppen. Wij vonden het niet terecht om goed geld naar kwaad te gooien, maar wij vonden wel dat wij onze uiterste best moesten doen om een faillissement te voorkomen. De weg vooruit was die geïntegreerde concessie.

Mevrouw **Vos**: Dus niet HSA bijspekken, maar die andere oplossing: de geïntegreerde concessie?

De heer **Robbe**: Met alle commitments die daar dan bij komen, zoals die 7 miljard waar ik het eerder over had. Dat vonden wij een betere besteding van het geld, het investeren daarvan in het openbaar vervoer ter verbetering van de kwaliteit, dan het te stoppen in een bedrijf dat failliet dreigde te gaan.

Mevrouw **Vos**: Nog even voor mijn begrip: het mocht wel, maar u wilde niet.

De heer **Robbe**: Mijn begrip was dat het ook niet mocht, maar wij wilden het ook niet.

Mevrouw **Vos**: U begon net met paulianeus handelen en vennootschapsrecht. Dat hebben wij nog niet kunnen vinden, maar misschien hebben wij niet goed gezocht.

De heer **Robbe**: Ik ga even opzoeken hoe het precies zat, als u het mij toestaat. Ik kijk even waar dat document is. Ik doe het anders. Ik verwijs u naar de brief die Minister Schultz aan de Kamer stuurde toen het onderhandelakkoord werd gepresenteerd in de Kamer. Daar stond het heel helder in uitgelegd. Als ik het hier nu onvoldoende helder naar voren breng: mevrouw Schultz heeft het heel helder opgeschreven.

Mevrouw **Vos**: Daar stond in: het is beter dat NS HSA niet bijspekt, maar dat wij die concessies gaan integreren; dan is een extra investering te rechtvaardigen, bij een geïntegreerde concessie?

De heer **Robbe**: Er stond ook in dat het niet kon omdat het een zelfstandig bedrijf was.

Mevrouw **Vos**: Wij kunnen in die brief vinden waarom dat niet kon?

De heer **Robbe**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Goed, maar dan heeft het dus inderdaad niets te maken met paulianeus handelen.

De heer **Robbe**: Laten wij dat woord even ter zijde schuiven.

Mevrouw **Vos**: Het is inderdaad een heel ingewikkeld begrip, dat ik uit een andere context ken.

De heer **Robbe**: Vennootschapsrechtelijk konden wij geen goed geld naar kwaad geld sturen.

Mevrouw **Vos**: Goed. Dan zoeken wij dat nog even op. Wij hebben nog wat vragen over de relatie tussen de NS Groep en NSFSC, de dochter in Ierland die treinen leaset. U zit in de raad van toezicht van NSFSC, die leasemaatschappij, vanuit uw hoedanigheid als financieel directeur van de NS. Wat zijn uw verantwoordelijkheden ten aanzien van NSFSC?

De heer **Robbe**: Toezicht houden, samen met mijn medecommissarissen, op het functioneren van het bedrijf. Andere mensen in die raad zijn de managing director en externe directeuren, zowel Ierse als Nederlandse.

Mevrouw **Vos**: Kunt u iets meer uitleg geven over wat dat toezicht dan inhoudt? Om wat voor onderwerpen gaat het, in zo'n vergadering van de raad van toezicht?

De heer **Robbe**: Over strategie en beleid, het vaststellen van de businessplannen en uiteindelijk het toezicht houden op het realiseren van de doelstellingen van het bedrijf, de gezonde bedrijfsvoering.

Mevrouw **Vos**: Dat zijn dus vooral de financiële doelstellingen van NSFSC?

De heer **Robbe**: Inderdaad. Het is een zelfstandig bedrijf dat zijn eigen doelstellingen heeft.

Mevrouw **Vos**: NSFSC koopt ook treinen. Was u ook betrokken bij besluiten over materieelkeuze, begeleiding en dergelijke?

De heer **Robbe**: De uiteindelijke voorstellen om treinen te kopen, komen ook in de raad van toezicht van NSFSC. Zeker, ja.

Mevrouw **Vos**: Even voor mijn begrip: bespreekt u dan, als u in de raad van toezicht zit, bijvoorbeeld ook de koopcontracten? Gaat het tot dat niveau, of is dat te gedetailleerd?

De heer **Robbe**: Die gaan wij niet in detail bespreken. Bij nieuwe contracten komen wel de hoofdlijnen ervan aan de orde, maar zeker niet de contracten zelf.

Mevrouw **Vos**: U bent CFO van NS. Hoe weegt u dan de belangen van enerzijds de dochter en anderzijds het moederconcern, als er belangenconflicten zijn?

De heer **Robbe**: Het is een en-en. Je moet beide belangen meewegen. In de praktijk zijn de belangen bijna altijd aligned, kun je ze in overeenstemming met elkaar brengen en zijn er uiteindelijk geen grote tegenstellingen.

Mevrouw **Vos**: Bijna altijd. Daar komen wij zo meteen op. Kunt u een beetje voor ons schetsen wat de positie van NSFSC is binnen de NS Groep? Waar staat het?

De heer **Robbe**: Enigszins op afstand, want het is een zelfstandig bedrijf in Ierland met zijn eigen personeel. Wij houden daar toezicht op, maar het heeft ook een zelfstandige verantwoordelijkheid. Dat gezegd hebbende – dat punt wil ik wel maken – werkt de managing director van NSFSC heel nauw samen met de vervoerders, NS Reizigers voor het binnenlandse net en HSA, toentertijd, voor de internationale lijn. Men werkt ook intensief samen met NedTrain en krijgt informatie van andere afdelingen in het bedrijf, zodat NSFSC in staat wordt gesteld om zijn rol goed te vervullen. Het is niet zo dat NSFSC alleen zijn eigen ding doet. Integendeel. Er wordt intensief samengewerkt, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid.

Mevrouw **Vos**: Dat is de keuze die NS heeft gemaakt. De vervoerder HSA is verantwoordelijk voor het vervoer en NSFSC voor de aanschaf. U zegt net dat ze heel veel moeten samenwerken. Waarom heeft NS de keuze gemaakt om daar aparte bedrijven voor in te richten?

De heer **Robbe**: Zoals al eerder is gezegd, was HSA een verplichting onder de concessie. NSFSC was een keuze die in 1998 al is gemaakt. Toentertijd begon de liberalisatie in de spoorwegmarkt. Het was een bedrijfseconomische keuze om een leasebedrijf op te zetten. Als gevolg van die liberalisatie liepen de levensduren van de treinen niet meer parallel aan de lengte van de concessie. Op deze manier waren wij in staat om van treinen die vanuit de concessie kwamen en niet meer nodig waren, toch nog waarde te realiseren door ze door te leasen aan nieuwe concessiehouders. Daarmee werd de waarde voor het bedrijf bewaard.

Mevrouw **Vos**: Deden andere spoorbedrijven dat ook zo?

De heer **Robbe**: Ja, sommige wel. Vliegbedrijven deden dat heel veel, zoals u wellicht bekend is. Wij weten ook dat onze concurrenten wel leasebedrijven hebben.

Mevrouw **Vos**: Waarom zet u zo'n dochterbedrijf dat zo belangrijk is voor de kern van het bedrijf in Ierland?

De heer **Robbe**: Dat is een ander EU-land dat een gunstig vestigingsklimaat had. Toentertijd betrof dat een kortere afschrijvingsperiode. Op een later moment ging ook het tarief van de vennootschapsbelasting naar beneden in Ierland.

Mevrouw **Vos**: Het was dus goedkoper. Is het handig om een echt bedrijf met een flinke substance-eis zo ver weg te zetten, gezien de noodzaak van samenwerking?

De heer **Robbe**: Dat werkte goed. Zo ver is Ierland nu ook weer niet. Er waren en zijn frequente contacten. De mensen uit Ierland komen natuurlijk ook regelmatig hier om met hun klanten – zo moet je dat dan zien – te praten.

Mevrouw **Vos**: Wij hebben net een aantal voordelen van deze constructie besproken. Die zijn vooral financieel. Wat zijn de nadelen van deze constructie?

De heer **Robbe**: Je moet ervoor zorgen dat je goede contacten blijft onderhouden met de andere afdelingen binnen het bedrijf.

Mevrouw **Vos**: Is deze constructie uiteindelijk een verstandige keuze geweest?

De heer **Robbe**: Ik begrijp dat men in die tijd, toen de liberalisatie plaats begon te vinden, zo'n keuze heeft gemaakt. Je kunt nu, met de huidige maatschappelijke inzichten, de vraag stellen of je een leasebedrijf moet hebben. Ja, dat hebben wij nog steeds. Maar moet het in Ierland zijn? Ik snijd toch dat issue maar even aan. De maatschappelijke inzichten zijn aan het veranderen. Dat snappen wij ook. Wij vinden het belangrijk dat belasting wordt betaald op de plaats waar activiteiten plaatsvinden. Zoals bekend, zijn wij in gesprek geweest met de Minister en hebben wij daar nu een andere oplossing voor gevonden: nieuwe treinen worden vanuit Nederland gekocht en bestaande treinen komen terug naar Nederland. Wij hebben echter nog steeds een leasebedrijf. Er zit nu een leasebedrijf in Nederland, NS Lease BV, omdat wij dezelfde bedrijfseconomische voordelen in die geliberaliseerde markt willen houden.

Mevrouw **Vos**: Afgelopen week zei de heer Descheemaecker dat hij niet had durven voorstellen om een dochterbedrijf ergens anders te parkeren vanwege de belastingdruk. Kunt u dat begrijpen?

De heer **Robbe**: Ik kan niet voor de heer Descheemaecker spreken.

Mevrouw **Vos**: Ik vraag het aan u.

De heer **Robbe**: Ik kan me heel goed voorstellen dat men toentertijd, in 1998, bij die ontwikkelingen – het was een andere wereld – bepaalde afwegingen heeft gemaakt. Wij maken nu andere afwegingen en daar handelen wij ook naar.

Mevrouw **Vos**: Die discussie is inderdaad in de Kamer gevoerd. U had het over maatschappelijk inzicht. Ook even praktisch: was het een verstandige keuze voor NS om de maatschappij die de treinen koopt zo ver weg naar te zetten?

De heer **Robbe**: Volgens mij heeft de locatie van het bedrijf geen effect gehad op de manier van samenwerken.

Mevrouw **Vos**: Oké. De locatie niet. Dan gaan wij het hebben over de belangen, de aligning van de belangen. U zei dat dat meestal goed heeft gewerkt. Heeft het financiële belang van NS en HSA om op tijd te starten met de concessie een rol gespeeld bij de afwegingen van NSFSC zelf?

De heer **Robbe**: Absoluut. De financiële belangen, maar met name het reizigersbelang. NSFSC heeft altijd gezocht, samen met de vervoerder, naar oplossingen ten behoeve van de reiziger. Daarmee moest natuurlijk ook recht aan worden gedaan aan de financiële positie van beide partijen.

Mevrouw **Vos**: Wij stellen vast dat het materieel vijf jaar later is geleverd. Dat leidde tot problemen voor HSA. Heeft dat voldoende op de agenda gestaan bij NSFSC, de druk die op HSA stond?

De heer **Robbe**: Weet u, ik kan weer niet spreken over hoe het ging voor ik binnenkwam. Ik weet wel dat het sinds ik er was, bijna iedere maand op de directievergadering van NS kwam, dat HSA als vervoerder namens de drie bedrijfsonderdelen – NSFSC, ons onderhoudsbedrijf NedTrain en HSA als vervoerder – steeds een update gaf van de stand van zaken. Ik kreeg dezelfde informatie van NSFSC en ook van NedTrain. Het was dus duidelijk dat er goed overleg was tussen die bedrijfsonderdelen. De directeuren van die bedrijfsonderdelen, dus ook van NSFSC, kwamen tweewekelijks bij elkaar om zaken af te stemmen. Voor mijn gevoel werd er ondanks het feit dat het afzonderlijke juridische eenheden waren, goed samengewerkt.

Mevrouw **Vos**: In de conclusies van de eigen evaluatie van de NS over de Fyra wordt gesteld dat er onvoldoende integraal is aangestuurd en dat verschillende bedrijfsonderdelen onvoldoende hebben samengewerkt. Wat vindt u van die conclusie?

De heer **Robbe**: Die herken ik en daar sta ik achter. Men heeft in de omstandigheden waarin men zat, met drie verschillende juridische entiteiten, op een informele manier die samenwerking ingericht, zich houdende aan de juridische posities van de bedrijfsonderdelen.

Mevrouw **Vos**: Dat is een beetje dubbel.

De heer **Robbe**: Wij hadden die samenwerking beter kunnen borgen in het opzetten van een formelere structuur.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat ze informeel hebben samengewerkt, terwijl ze vasthielden aan juridische posities. Dat lijkt me een beetje een contradictio in terminis, maar ik kan me er iets bij voorstellen. Wij hadden dat met nog meer regels moeten borgen. Is dat wat u zegt, over die samenwerking?

De heer **Robbe**: Wij hadden betere formele afspraken kunnen maken over de inrichting van die samenwerking.

Mevrouw **Vos**: Zijn er dan in de verschillende posities en de wijze van samenwerking dingen tussen wal en schip gevallen?

De heer **Robbe**: Zoals gezegd, was er gewoon frequent overleg. Dat was echter niet geborgd in de structuur. Ik zal even vooruitlopen. Misschien helpt dat om het beeld te schetsen. Wij hebben een taskforce opgezet toen het misging, die veel meer geïntegreerd was en een eenhoofdige leiding had. Wij hebben gezegd dat een lesson learned daarvan voor de toekomst is dat is dat je, als je weer een introductie hebt van nieuw materieel, beter moet structureren. Wij hebben nu één stuurgroep met één programmadi-recteur die de totaliteit van de aansturing voor zijn rekening neemt. Daar hadden wij drie zelfstandige organisaties die ieder in hun eigen verantwoorde-lijkheid met elkaar samenwerkten.

Mevrouw **Vos**: Die samenwerking was er wel, maar het alignment en vooral waarschijnlijk de overdracht van besluiten gaat beter als je dat met een eenhoofdige leiding doet.

De heer **Robbe**: Ik constateerde wel dat ik altijd consistente informatie kreeg uit de drie bedrijfsonderdelen. Dat overleg was er zeker ...

Mevrouw **Vos**: Maar het doorpakken misschien wat minder.

De heer **Robbe**: In elk geval was er niet iemand die de knopen kon doorhakken namens alle drie. Men moest dus voortdurend met elkaar afstemmen.

Mevrouw **Vos**: Het knopen doorhakken was dus eigenlijk een functie die miste?

De heer **Robbe**: Men hakte de knopen met elkaar door en belangrijke beslissingen werden geëscaleerd naar de directie. Ik denk dat de huidige structuur met één programmadi-recteur uiteindelijk goed is en helpt om beslissingen op een nog gestructureerdere manier voor te bereiden.

Mevrouw **Vos**: Nog iets anders. Bij NSFSC zitten vooral juristen, die het contract bewaakten. Bij NedTrain zitten ingenieurs. Bij HSA zaten misschien wat juristen en wat economen. Praatte dat goed met elkaar?

De heer **Robbe**: Bij NSFSC zaten niet alleen juristen. Er zaten ook technische mensen. NSFSC werd ook erg ondersteund door een bedrijf als Lloyd's, waar ook heel veel technische mensen zaten.

Mevrouw **Vos**: Maar dat was ook weer een extra structuur die erbij moest.

De heer **Robbe**: Absoluut. Dat maakt het allemaal wel gecompliceerd.

Mevrouw **Vos**: Ja. U zegt dat het zeer complex was en dat u ervan hebt geleerd dat er toch één knopendoorhakker nodig is?

De heer **Robbe**: Ja, een meer eenduidige verantwoordelijkheid helpt.

Mevrouw **Vos**: Dank u wel. Ik geef nu het woord aan mijn collega Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Dank. Wij willen u nu een aantal vragen stellen over de periode van begin 2013 tot aan het moment van de definitieve stopzetting van de Fyra. Op 11 januari 2012 laat de projectleider de heer De Leeuw namens NSFSC weten aan AnsaldoBreda dat hij die de treinen wil overnemen, conform de koopovereenkomst. Wij noemen dat PTO. Was u op de hoogte van dat besluit?

De heer **Robbe**: Ik neem aan dat u 11 januari 2013 bedoelt.

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry, 2013.

De heer **Robbe**: Van dat specifieke besluit was ik niet op de hoogte. De belangrijke beslissing over overdracht werd veel eerder genomen, namelijk al in mei 2012 in de zogenaamde APTO, de anticipated PTO.

Mevrouw **Bergkamp**: Preliminary take-over.

De heer **Robbe**: Ja, het wordt een lang woord: anticipated preliminary take-over.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is misschien goed om die term even uit te leggen voor de mensen. Dat wil zeggen dat de treinen voortijdig worden overgenomen, hoewel ze nog niet voldoen aan de koopovereenkomst.

De heer **Robbe**: Dat klopt. Er waren afspraken gemaakt over wat dat dan juridisch betekende.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Van Vroonhoven zei in het verhoor dat dat te maken had met besluiten die zijn genomen in mei 2012, over de voorwaarden.

De heer **Robbe**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat waren die voorwaarden?

De heer **Robbe**: Toelating was essentieel. Die was er nog niet. Dat was een van de belangrijkste redenen waarom op dat moment, in mei 2012, geen PTO mogelijk was. Die toelating kwam vrij snel daarna wel, namelijk in juli in Nederland en in september in België. Daarnaast waren er nog een aantal openstaande items en was er commitment van AnsaldoBreda om herstelcapaciteit in te zetten. Daar ging de discussie nog over.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat er een aantal openstaande punten was. De heer De Leeuw zei in het verhoor dat die lijst heel lang was, langer dan bij andere projecten. Was u daarvan op de hoogte?

De heer **Robbe**: Ja, ik was ervan op de hoogte dat er een lijst was, dat er problemen waren die geadresseerd moesten worden en ook dat die lijst groter was dan bij andere projecten. Dat kan ik bevestigen.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké, daar was u van op de hoogte.

De heer **Robbe**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat een voorwaarde was dat de trein toegelaten moest worden en dat er een lijst was met een groot aantal openstaande punten die opgelost moesten worden. Dat waren eigenlijk de voorwaarden?

De heer **Robbe**: En een extra inzet van AnsaldoBreda om die te adresseren. De koopovereenkomst bleef nog gewoon staan. Het was niet zo dat die terzijde werd geschoven. AnsaldoBreda was nog steeds verplicht om zijn kant van de koopovereenkomst na te komen. Als men dat niet zou doen, kon die uiteindelijk ontbonden worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wil dat ook zeggen dat NSFSC op het moment dat de treinen werden toegelaten in principe niets anders kon dan de treinen over te nemen volgens PTO?

De heer **Robbe**: Nee, er moest dan nog steeds aan bepaalde eisen worden voldaan. Die toelating was de voornaamste eis.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke eisen nog meer?

De heer **Robbe**: Zoals gezegd, stond er nog een aantal eisen op die actielijst, op die lijst van openstaande punten.

Mevrouw **Bergkamp**: Die moesten worden opgelost?

De heer **Robbe**: Er was contractueel afgesproken dat die opgelost zouden worden. AnsaldoBreda moest in elk geval voldoende gekwalificeerd personeel inzetten om ook problemen die zich nog voor zouden doen op te lossen. Toen dat afgesproken was, hadden wij de verplichting onder de koopovereenkomst om uiteindelijk PTO over te nemen. De echte, de majeure beslissing was de APTO. Toen vond namelijk de eigendomsoverdracht plaats. Daar zijn wij heel intensief bij betrokken geweest, zoals u hebt gezien in alle documenten.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat het even samen. U zegt dat mei 2012 heel belangrijk is geweest, omdat toen is besloten om treinen APTO, dus voortijdig, over te nemen. Daarbij was de toelating van de treinen een belangrijke voorwaarde, net als het oplossen van een lange lijst met openstaande punten. Daarnaast moest AnsaldoBreda capaciteit leveren om de problemen op te lossen. U zegt dat op het moment dat aan die drie voorwaarden voldaan zou zijn, de treinen die voortijdig waren overgenomen ook volgens de normale koopovereenkomst overgenomen konden worden.

De heer **Robbe**: Niet al de punten op de lijst van openstaande items hoefden in detail opgelost te worden. Er zijn altijd openstaande items. Zo gaat dat bij het in dienst nemen van treinen. Een aantal belangrijke punten ...

Mevrouw **Bergkamp**: Zoals? Kunt u wat voorbeelden noemen?

De heer **Robbe**: Er gaan dingen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Een paar van de voorwaarden waarvan duidelijk moest zijn dat die opgelost moesten zijn voordat de trein PTO werd overgenomen. U zegt dat er een aantal grote, belangrijke punten was. Wat waren die punten?

De heer **Robbe**: Die zitten bij de notulen van die vergadering. Ik heb niet helemaal scherp wat die zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar gewoon een paar voorbeelden van die grote punten?

De heer **Robbe**: In elk geval moest de betrouwbaarheid van de trein geadresseerd worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat lijkt me heel breed.

De heer **Robbe**: Ja. Ik heb niet helemaal scherp, om eerlijk te zijn, wat die waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de trein moest betrouwbaar zijn?

De heer **Robbe**: De uitvoering van de koopovereenkomst was de verantwoordelijkheid van de directeur van NSFSC, in samenwerking met de vervoerder en met ons onderhoudsbedrijf. Dat was de organisatie. Zij met zijn drieën bepaalden uiteindelijk of werd voldaan aan de vereisten van de koopovereenkomst, zodat PTO overgenomen zou kunnen worden. Dat was een operationele uitvoering ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik ga u even onderbreken. U zei net in het verhoor met mevrouw Vos dat een taak van de raad van toezicht van NSFSC was om een besluit te nemen als er treinen gekocht werden, om dat met elkaar te bespreken.

De heer **Robbe**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat klopt, hè? Dat hebt u in het verhoor met mevrouw Vos gezegd. Laten wij gaan naar het moment dat het besluit wordt genomen om een groot aantal van de treinen, eigenlijk alle treinen – wij hebben het gehad over 11 januari 2013 – PTO over te nemen. Daarvan was u niet op de hoogte, zegt u.

De heer **Robbe**: Niet alle treinen. Het waren de treinen die al in APTO afgenomen waren ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, de overige treinen zouden worden overgenomen.

De heer **Robbe**: Nee, het ging om de treinen die in APTO afgenomen waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Die zouden PTO worden overgenomen.

De heer **Robbe**: Die zouden PTO worden overgenomen. Het was een uitvoering van het contract, om te kijken of AnsaldoBreda aan alle contractuele verplichtingen had voldaan. Dat was de verantwoordelijkheid van de directeur van NSFSC, die dat deed in samenspraak met de vervoerder, die ook kon bevestigen dat dat het geval was.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik stel even vast dat u er in elk geval niet van op de hoogte was dat op 11 januari 2013 een aantal treinen, de APTO-treinen, PTO werd overgenomen. De treinen die voortijdig waren overgenomen,

werden overgenomen volgens de koopovereenkomst. Daar was u niet van op de hoogte.

De heer **Robbe**: Nee, want die hadden wij formeel juridisch al overgenomen. De eigendomsoverdracht was in mei en de rest was uitvoering daarvan. De consequentie van PTO was ...

Mevrouw **Bergkamp**: U vond dat uitvoering?

De heer **Robbe**: De consequentie van PTO was dat er verdere betalingen plaatsvonden aan AnsaldoBreda. Het was dus een stap in de uitvoering van de koopovereenkomst. De principiële discussie betrof de vraag of wij in staat waren om die treinen in eigendom over te nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het uitvoering. Dan ga ik even terug naar die periode. In december wordt gestart met de treinen. Vervolgens breekt januari aan, waarin het ook gaat sneeuwen en er problemen ontstaan. Er zijn storingen en de klant is ontevreden. Het leidt zelfs tot een bespreking in de Tweede Kamer. Toch wordt niet besproken of u die treinen zal overnemen.

De heer **Robbe**: Die treinen waren al overgenomen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat het gewoon een soort routinematig iets was, dat ze al APTO waren overgenomen en dat de treinen toegelaten waren.

De heer **Robbe**: Precies.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het was een vanzelfsprekendheid dat de andere treinen overgenomen zouden worden?

De heer **Robbe**: Wij moesten de koopovereenkomst nakomen. Daar zaten verplichtingen in. Als je daaraan voldaan had, ging je over tot PTO. Dat veranderde op dat moment niet de juridische positie, maar betekende een verdere betaling.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het niet nodig om zo'n besluit nog eens te bespreken met de raad van toezicht.

De heer **Robbe**: Nee, want ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het is ook niet besproken in de NS-directie?

De heer **Robbe**: Nee, het is niet besproken, toen. Wij hadden dat al gedelegeerd in mei.

Mevrouw **Bergkamp**: Even terug naar die periode in mei, toen werd besloten om treinen voortijdig over te nemen. Wij hoorden ook van de heer Richard de Leeuw dat de treinen niet door de 1.000 kilometer test kwamen, storingsvrij. Dat was wel een voorwaarde. Was u daarvan op de hoogte?

De heer **Robbe**: Help mij even? Wanneer zei hij dat? Op welk moment?

Mevrouw **Bergkamp**: De heer De Leeuw zei dat tijdens een verhoor.

De heer **Robbe**: Ja, dat snap ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Hij zei dat volgens een eis in de koopovereenkomst eerst een 1.000 kilometer test moet worden uitgevoerd voordat de treinen APTO worden overgenomen. Die treinen moeten daar storingsvrij uitkomen. Dat is een eis, een voorwaarde. Die treinen kwamen daar niet storingsvrij uit en toch zijn ze APTO overgenomen. Mijn vraag aan u is of u dat wist.

De heer **Robbe**: Ja. Er was een lijst van dingen die nog geadresseerd moesten worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het niet over de lijst. Mijn vraag is of u wist dat een voorwaarde om de treinen voortijdig over te nemen of sowieso over te nemen, was dat er een 1.000 kilometer test werd gedaan.

De heer **Robbe**: In mei was er een hele lijst van uitstaande zaken. Er werd een oordeel aan toegevoegd.

De **voorzitter**: Mijnheer Robbe, ik denk dat de vraag heel helder was: wist u dat of wist u dat niet? Daar kunt u met ja of nee op antwoorden.

De heer **Robbe**: Dat kan ik me niet meer herinneren.

De **voorzitter**: Oké. Dan gaan wij nu verder met de volgende vraag.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij staan daar even bij stil, omdat het een heel belangrijke voorwaarde is en daar niet aan wordt voldaan. Vervolgens worden de treinen wel voortijdig overgenomen. U was niet op de hoogte van het besluit om de andere treinen en de APTO-treinen PTO over te nemen. Hebt u wel van tevoren gecheckt of die grote problemen waren opgelost, die betrouwbaarheidsproblemen?

De heer **Robbe**: Ja. Wij kregen iedere maand een overzicht van de voortgang van het project. Sommige problemen werden opgelost. In de voortgang kwamen er natuurlijk ook weer nieuwe issues bij. Er waren altijd acties die afgesproken, interventies die gepleegd zouden worden, om de problemen te adresseren. Maand na maand zagen wij die voortgang. Daarvan werden wij door NSFSC, NedTrain en HSA op de hoogte gehouden. Die boodschappen waren consistent: a) dat er vooruitgang was en b) dat er nog steeds problemen waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer stelde u daar een laatste vraag over in die periode, of de treinen betrouwbaar waren?

De heer **Robbe**: Dat was een doorgaand gesprek. Er was geen laatste vraag. Het was een doorgaand gesprek, steeds met de drie bedrijfsonderdelen: is het haalbaar en is het verantwoord? De conclusie was steeds: ja, het is haalbaar en verantwoord om te gaan rijden met de trein.

Mevrouw **Bergkamp**: En de treinen waren betrouwbaar? U zegt dat dat eigenlijk het belangrijkste was.

De heer **Robbe**: Voldoende betrouwbaar. Laten wij duidelijk zijn: het waren geen heel goede treinen. Dat was toen ook al wel bekend. Er was echter voldoende buffercapaciteit. Toen wij gingen rijden in december, hadden wij zeven treinen en hadden wij er drie nodig om te gaan rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij gaan nog even terug. U zei net in dit verhoor dat er drie dingen belangrijk waren om de treinen PTO te kunnen overnemen conform de koopovereenkomst: ze moesten toegelaten worden, er moest een aantal belangrijke openstaande punten worden opgelost – de trein moest betrouwbaar zijn – en AnsaldoBreda moest voldoende capaciteit hebben. Ik kom op de betrouwbaarheidsproblemen. Wij hebben gezien wat NedTrain in de periode december-januari heeft moeten doen om er überhaupt voor te zorgen dat er treinen waren voor reizigers. Die betrouwbaarheid was dus helemaal niet zo goed. Hoe kan het dan dat als aan één van die cruciale voorwaarden, namelijk een betrouwbare trein, niet is voldaan, toch het proces van het overnemen van treinen is doorgestaan, onder uw verantwoordelijkheid?

De heer **Robbe**: Op dat moment voldeden de treinen aan de eisen die in de koopovereenkomst stonden.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net dat de trein betrouwbaar moest zijn. U weet niet al de technische dingen, maar u zei dat de trein betrouwbaar moest zijn. Die treinen waren op dat moment niet betrouwbaar.

De heer **Robbe**: De treinen moesten aan een aantal eisen voldoen om overgenomen te kunnen worden. Daar voldeden ze aan. Er waren ook andere betrouwbaarheidsaspecten die AnsaldoBreda na ingebruikname moest adresseren. Wat er gebeurde, is dat AnsaldoBreda onvoldoende in staat was om de problemen uiteindelijk structureel op te lossen. Dat was geen reden om uiteindelijk niet de PTO te kunnen nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is belangrijk om dit even te markeren. U zegt dat u signalen kreeg dat de treinen voldoende betrouwbaar waren – dat was een van de eisen om de treinen van APTO, PTO te laten worden, dus echt overnemen – hoewel in januari, op dat moment, toch heel duidelijk bleek dat reizigers ontevreden waren en er een debat was in de Tweede Kamer. Dat was voor u geen reden om op de rem te trappen, om even geen treinen over te nemen?

De heer **Robbe**: Dat was op dat moment geen reden om die interventie te plegen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb nog een andere vraag. Op 15 januari wordt ontdekt dat er een afdekrooster van een Fyra-trein is gevallen. Dat wordt door de NS gezien als veiligheidsissue. De vraag is in de eerste plaats wat er met de treinen gebeurt en of er van andere treinen een afdekrooster kan vallen. Zo'n afdekrooster kan echter ook op de rails, op het spoor, vallen, waardoor er zelfs een ontsporing kan ontstaan. Waarom zijn toen, op die 15de, niet meteen alle Fyra's uit de dienst gehaald?

De heer **Robbe**: Wij rijden veilig of wij rijden niet, dat is het principe dat in het DNA van al onze mensen zit.

Mevrouw **Bergkamp**: Vandaar de vraag.

De heer **Robbe**: Daarom is het een heel terechte vraag. Ik ben niet bekend met het incident op 15 januari. Ik was dat in elk geval op dat moment niet. U zult dat moeten vragen aan de mensen die daar op dat moment bij betrokken waren, de technische mensen en ook de directeur van HSA. U zult aan hen moeten vragen wat precies de achtergrond van dat incident was. Ik ga ervan uit dat hij, binnen het DNA waar wij het net over hebben

en het principe «wij rijden niet of wij rijden veilig», interventies heeft gepleegd om ervoor te zorgen dat wij veilig konden rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Bent u dat zelf nagegaan?

De heer **Robbe**: Nee, want ik wist dat toen niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer hoorde u eigenlijk van het afdekrooster? Mevrouw Van Vroonhoven vertelde dat zij het de 17de hoorde. Wanneer hoorde u het?

De heer **Robbe**: Ik hoorde op hetzelfde moment als mevrouw Van Vroonhoven, op de 17de, dat er een probleem was met de bodemplaat. Toen belde de directeur van HSA met de melding dat er een probleem was en dat hij dacht dat wij moesten stoppen. Toen hebben wij gezamenlijk besloten om gelijk te stoppen, in die situatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat het even samen. U zegt dat veiligheid in het DNA van de NS zit, dus dat het belangrijk is. De 15de wordt geconstateerd dat er een afdekrooster van een Fyra-trein is gevallen. Dat hoorde u de 17de januari en dat geldt ook voor mevrouw Van Vroonhoven. De NS-directie hoorde het dus twee dagen later.

De heer **Robbe**: Nee. Wij hoorden op de 17de dat er een incident was op de 17de. Daar hebben wij op gereageerd. Van wat precies het incident was op de 15de, was ik me op de 17de niet bewust. Als er een incident was geweest, was het opgelost door de HSA-organisatie. Die was erop gericht om als er veiligheidsaspecten waren, daarop te interveniëren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan ga ik het nog even duidelijker vragen. Hoorde u op de 15de dat er een afdekrooster van een Fyra-trein was gevallen?

De heer **Robbe**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: U hoorde het voor het eerst op de 17de, toch?

De heer **Robbe**: Ik hoorde op de 17de dat er een probleem was op de 17de. Ik ben me er niet van bewust dat mij toen ook werd verteld dat er een probleem was op de 15de. Als dat er geweest zou zijn, was het de verantwoordelijkheid van de directeur van HSA om daarop te interveniëren. Ik ben ervan overtuigd – maar dat zult u hem moeten vragen – dat omdat het zo belangrijk is dat wij veilig rijden of niet rijden, hij de interventies heeft gepleegd die nodig waren om veilig te kunnen blijven rijden. Zo gaat dat.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik stel vast dat de NS-directie er de 15de in elk geval niet van op de hoogte was dat er een afdekplaat, een afdekrooster, van een Fyra was gevallen en dat de NS-directie dat de 17de wist. Dat begrijp ik uit uw woorden.

De heer **Robbe**: Nee. Van de 17de weet ik alleen wat er op de 17de aan de hand was. De incidenten die er daarvoor waren, waren opgelost, neem ik aan, op een manier die acceptabel was. Dat was aan de vervoerder om te beoordelen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat u ervan uitgaat dat, maar hebt u dat ook gecontroleerd?

De heer **Robbe**: Als ik het niet wist, heb ik het niet gecontroleerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de 17de?

De heer **Robbe**: Op de 17de hebben wij direct geïntervenieerd. Daarna hebben wij de taskforce opgezet om te bekijken wat er aan de hand was. Als wij zo'n incident hebben, gaan wij dat uitzoeken. Er waren natuurlijk ook de betrouwbaarheidsproblemen, waar u aan refereerde. Wij waren er echt klaar mee, zeg maar.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar kom ik straks nog op. U zegt in elk geval – dat is toch wel ook een vaststelling – dat het in het DNA van de NS zit, als er een veiligheidsissue is. U hoorde het echter niet de 15de meteen al, maar twee dagen erna, op de 17de, en dat geldt ook voor mevrouw Van Vroonhoven.

De heer **Robbe**: Ik weet niet wat de omvang van dat probleem was, of dat toen gemeld is. De HSA, die ervoor verantwoordelijk was, heeft de interventie gepleegd. Vraag anders aan de heer Siebers wat er precies is gebeurd toen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik begrijp dat de NS-directie dat inderdaad niet wist. U zegt dat degene die dat zou moeten weten de directeur van HSA is. Die zou op een aantal vragen die wij daarover hebben antwoord moeten geven.

De heer **Robbe**: Hij zal ook de interventies gepleegd hebben. Als er een veiligheidsincident was, zou hij dat geadresseerd hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarvan akte, zullen wij maar zeggen. Dan gaan wij naar die taskforce, waar u ook al het een en ander over hebt gezegd. Op een gegeven moment wordt er een taskforce opgezet, onder leiding van mevrouw Van Vroonhoven. Had die taskforce dezelfde aanpak als NSFSC of was er een verschil in aanpak?

De heer **Robbe**: Er was een andere aanpak. De taskforce keek integraal naar de treinen. De vraag was wat ervoor nodig was om die treinen op een betrouwbare en onderhoudbare manier weer in te zetten in de dienstregeling, om alles te doen wat nodig was om dat vast te stellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was de taskforce. Wat was de aanpak van NSFSC, als u die hier tegenover plaatst?

De heer **Robbe**: NSFSC werkte samen met HSA aan de introductie van de treinen, maar zat er ook in met een rol om de juridische positie van NS ten opzichte van AnsaldoBreda voldoende te blijven bewaken, zodat bijvoorbeeld de garanties die wij hadden onder het contract, niet in gevaar zouden komen. De taskforce heeft gezegd: als het ten koste gaat van de garanties dan gaat het maar ten koste van de garanties, maar wij willen iedere steen boven hebben. Het was natuurlijk een uitzonderlijke situatie, dat snapt u.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebben wij gemerkt, inderdaad. De aanpak van de taskforce was dus om echt te kijken, buiten alle juridische beperkingen, wat er kon worden gedaan met die treinen en hoe ervoor kon worden gezorgd dat er een oplossing kwam. NSFSC keek veel meer vanuit het contractuele, het juridische: niet te veel zitten aan de treinen, want dan

kom je aan de garantie of treed je in de verantwoordelijkheid van AnsaldoBreda. Dat speelde toen ook.

De heer **Robbe**: Precies. Dat gezegd hebbende, wil ik echter ook duidelijk maken dat NSFSC zich er voortdurend voor inzette om samen met de vervoerder oplossingen te bedenken, juist omdat AnsaldoBreda vaak, ondanks zijn inspanningen, niet in staat was om af te leveren. De vraag was: hoe gaan wij hier dan mee om? Zaken als loan-and-use, APTO en wat dan ook zijn daar voorbeelden van, waarbij wij gezamenlijk hebben geprobeerd om een oplossing te bedenken. NSFSC zag het echter ook als zijn rol – dat is terecht, denk ik – om zijn juridische positie en ook die van NS te blijven bewaken.

Mevrouw **Bergkamp**: Had NSFSC een rol in de taskforce?

De heer **Robbe**: NSFSC is gevraagd om met zijn resources, met zijn mensen en met zijn informatie mee te werken in die taskforce.

Mevrouw **Bergkamp**: Zaten ze ook in die taskforce?

De heer **Robbe**: Daar waren ook mensen van NSFSC bij betrokken, ja,

Mevrouw **Bergkamp**: Ze waren erbij betrokken, maar zaten ze ook in die taskforce? Waren ze ook de taskforce?

De heer **Robbe**: Ja, die zaten ook in de taskforce. De heer Van Dijk, de managing director, zat zelf niet in de taskforce, maar wel mensen van NSFSC.

Mevrouw **Bergkamp**: Die zaten dus ook in de taskforce.

De heer **Robbe**: Die zaten in de groep die daarnaar keek.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Van Dijk – de directeur van NSFSC, tien jaar betrokken geweest bij dit project – heeft zijn zorgen geuit over de rol en de positie van NSFSC ten opzichte van de taskforce. Heeft hij die zorgen met u gedeeld?

De heer **Robbe**: Absoluut. Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe bent u daarmee omgegaan?

De heer **Robbe**: Ik heb hem gevraagd om zich in te zetten voor de taskforce in het belang van het bedrijf en daarmee het risico te nemen dat wij later wellicht moeite zouden hebben om bepaalde juridische rechten die wij hadden uit te oefenen. Door zelf aan de treinen te gaan sleutelen, zouden bepaalde claims op AnsaldoBreda niet meer gehonoreerd kunnen worden.

Mevrouw **Bergkamp**: In maart 2013 stappen twee directieleden van NSFSC op, namelijk de heer Van Dijk en de heer De Jong. De heer Van Dijk is tien jaar lang betrokken geweest bij het project. Wat waren de redenen van deze twee directieleden om op te stappen?

De heer **Robbe**: De heer Van Dijk kon zich uiteindelijk niet vinden in het opgeven van onze juridische rechten vanuit zijn positie als managing director van NSFSC. Hij kon wel zien dat het in het belang was van de NS

Groep, maar in zijn rol als managing director vond hij uiteindelijk dat hij ook de juridische positie moest bewaken en dat de interventies die de taskforce pleegde niet ten koste mochten gaan van de juridische positie.

Mevrouw **Bergkamp**: Zij konden zich dus niet meer vinden in de aanpak van de taskforce ten opzichte van de aanpak van NSFSC tot dan toe in het project?

De heer **Robbe**: Het was ook hun rol om het contract te bewaken. Dat deden ze ook.

Mevrouw **Bergkamp**: Gingen op het moment dat de twee directieleden opstapten ook de resources, de mensen van NSFSC, uit die taskforce?

De heer **Robbe**: Nee, die waren erbij betrokken en die bleven erbij betrokken.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net dat ze ook in de taskforce zaten. Bleven ze ook in die taskforce zitten, ondanks dat opstappen?

De heer **Robbe**: De andere mensen die er waren, zoals de heer De Leeuw, bleven meewerken aan de taskforce. De heer Van Dijk en de heer De Jong, die directeuren waren van NSFSC, vonden dat ze hun vennootschappelijke rol niet meer goed konden uitoefenen.

Mevrouw **Bergkamp**: Weet u zeker dat de heer De Leeuw in de taskforce zat?

De heer **Robbe**: Wat bedoelt u met «in de taskforce»? De heer De Leeuw heeft met zijn kennis en vaardigheden effectief meegewerkt aan de uitvoering van de activiteiten van de taskforce.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Robbe, ik vind het belangrijk om het heel feitelijk te weten. Mensen kunnen meewerken aan allerlei projecten, maar deelnemen aan een taskforce is natuurlijk wel wat anders dan er zitting in hebben. Mijn vraag was net of er mensen waren van NSFSC die zitting hadden in die taskforce.

De heer **Robbe**: Er waren in elk geval mensen die bijdroegen aan alle overwegingen ervan en besluitvorming erin en die daar hun input in hadden.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik constateer dat u het niet met zekerheid weet. Ik krijg in elk geval geen antwoord op mijn vraag.

De heer **Robbe**: Ik probeer het even scherp te krijgen ...

Mevrouw **Bergkamp**: U kunt ook zeggen: ik weet het niet. Dat is soms voor het verhaal helderder.

De heer **Robbe**: U maakt een onderscheid tussen in de taskforce zitten en samenwerken met de mensen in de taskforce. De mensen van NSFSC hebben loyaal meegewerkt aan de uitvoering van de taskforce, maar de heer Van Dijk en de heer De Jong konden dat niet in overeenstemming brengen met hun vennootschappelijke verantwoordelijkheid.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij stellen even met elkaar vast dat er veel mensen waren die betrokken waren bij die taskforce, maar dat u even niet weet wie er nu echt in die taskforce zaten.

De heer **Robbe**: Als u mij vraagt om een lijstje te geven met namen van mensen die in de taskforce zaten en mensen die betrokken waren: dat onderscheid heb ik niet helemaal scherp.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is natuurlijk wel belangrijk om weten of NSFSC er ook echt zitting in had met expertise en kennis.

De heer **Robbe**: Die expertise en kennis waren er dus wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Ze zijn betrokken, maar – laten wij dit afronden – u weet niet of ze in de taskforce zaten. Hebt u een rol gehad bij het opstappen van de twee directieleden? Was dat vrijwillig?

De heer **Robbe**: Zij meldden zich bij mij en zeiden dat ze hun verantwoordelijkheid niet meer wilden nemen in deze positie. Ik betreurde dat, want ik vond ze waardevolle professionele collega's die zich met hart en ziel hadden ingezet voor het succes van dit project. Dat is helaas niet goed gekomen, laten wij daar duidelijk over zijn. De treinen zijn niet gekomen. Ook deze mensen hebben zich daar echter voor ingezet, als professionals.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het was vrijwillig? Ze zijn vrijwillig vertrokken?

De heer **Robbe**: Ja, absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef even het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Ik wil nog wat vragen over de verdeling van de verantwoordelijkheden. U zegt dat veiligheid in het DNA van de NS zit. Wij hadden het net even over het incident met die bodemplaat. HSA heeft dus op 15 januari actie ondernomen. U zegt dat dat hoort bij de verdeling van de verantwoordelijkheden, dat het echt aan HSA was.

De heer **Robbe**: HSA als vervoerder was verantwoordelijk voor het veilig vervoeren en voor de veiligheid van de treinen. Het was dus de verantwoordelijkheid van de directie van HSA om daar toezicht op te houden. Daar waren ook procedures voor, die extern ge-audit zijn en waar de ILT naar heeft gekeken. Dat soort zaken bestaat allemaal.

Mevrouw **Vos**: Het niet melden van het feit dat er op de 15de een bodemplaat af was gevallen, paste binnen de procedures en de manier waarop u de verantwoordelijkheden had verdeeld?

De heer **Robbe**: Ik weet niet precies wat er aan de hand was op de 15de, dus ik kan hier niet aan u verklaren of hij dat wel of niet had moeten melden. Ik weet wel dat hij daarvoor verantwoordelijk was. Ik weet ook dat hij, als er serieuze zaken waren die hij niet op kon lossen binnen de bestaande procedures, die escaleerde. Dat bleek op de 17de.

Mevrouw **Vos**: Het was dus de verantwoordelijkheid van HSA om op een gegeven moment te zeggen: wij stoppen nu met deze treindienst? Dat is dan echt aan HSA?

De heer **Robbe**: Absoluut. Dat is aan de vervoerder.

Mevrouw **Vos**: Dat is niet iets waar de NS-directie zich dan mee mag bemoeien volgens de verdeling van verantwoordelijkheden?

De heer **Robbe**: Het is de verantwoordelijkheid van de vervoerder om te beslissen of er veilig gereden kan worden. In deze structuur was dat HSA.

Mevrouw **Vos**: Wij hadden net ook een discussie over die APTO-overname. Dat was ook de verantwoordelijkheid van HSA en NSFSC en niet van de NS-directie?

De heer **Robbe**: De NS-directie heeft een positie ingenomen over het overnemen van het juridisch eigendom, gelet op de grote consequenties die dat had. De echte eigendomsovername viel, juridisch gezien, onder de lease-overeenkomst, dus onder HSA en NSFSC. Die namen dat soort fundamentele beslissingen niet zonder consultatie – laat ik dat woord gebruiken – van de NS-directie. Als die dat niet goedgekeurd zou hebben, zou dat natuurlijk zwaar meegewogen hebben. Laat ik het zo formuleren.

Mevrouw **Vos**: Dus de hoofdverantwoordelijkheid is daar, maar er is altijd wel een toetsing naar boven?

De heer **Robbe**: Absoluut. De top werd ook in dat hele proces heel goed op de hoogte gehouden van wat er gebeurde. Ik wil niet de indruk geven dat zij met zijn drieën bezig waren. Wij werden als directie in elk geval maandelijks en ook individueel frequent op de hoogte gehouden. Ook de raad van commissarissen van NS werd frequent op de hoogte gehouden van de stand van zaken van deze hele introductie.

Mevrouw **Vos**: Dus u bent ook verantwoordelijk voor die APTO-overname?

De heer **Robbe**: Absoluut. Die verantwoordelijkheid nemen wij.

Mevrouw **Vos**: U bent ook verantwoordelijk voor het feit dat op de 16de alsnog met die trein is gereden?

De heer **Robbe**: De verantwoordelijkheid voor het nemen van die beslissingen lag, zoals gezegd, bij de vervoerder. Niet alle beslissingen in het bedrijf worden door de top genomen, zeker in deze structuur. Het veiligheidscertificaat is aan HSA gegeven. Het is de verantwoordelijkheid van de directie van HSA om daar toezicht op te houden en om in het geval er issues zijn, deze te bespreken, afhankelijk van de zwaarte ervan, te bespreken. Die verantwoordelijkheid blijft bij de directie van HSA.

Mevrouw **Vos**: Dus in dit geval is het de verantwoordelijkheid van HSA geweest om op de 16de alsnog te gaan rijden?

De heer **Robbe**: Absoluut.

Mevrouw **Vos**: Dus niet van de NS-directie. Oké. Ik geef het woord weer aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 29 mei 2013 besluit de directie, de raad van bestuur, van de NS om te stoppen met de Fyra. Op 30 mei is er een vergadering met de raad van commissarissen en daarin wordt ook unaniem besloten om de stoppen met de Fyra. Dan gebeurt er echter iets. De heer Raab, directeur Financieringen en Deelnemingen bij het Minis-

terie van Financiën, belt en zegt iets. Zou u ons mee kunnen nemen in dat proces? Kunt u aangeven wat de heer Raab op dat moment wilde?

De heer **Robbe**: Op 29 mei lag er een voorstel voor om de keuze te maken tussen doorgaan met de Fyra/V250 of naar een alternatief gaan. Het was altijd de insteek van de taskforce om twee trajecten te ontwikkelen: wij gaan door en dan moet het betrouwbaar, onderhoudbaar, enzovoort zijn of wij gaan voor een alternatief. Op 29 mei kwam dat bij elkaar en lag er een voorstel, eerst bij de directie en toen bij de raad van commissarissen. Het voorgenomen besluit was om te stoppen met de V250 op basis van alle argumenten die er toen waren. Op diezelfde dag ...

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt – sorry dat ik u onderbreek – dat het een voorgenomen besluit was. In de stukken van 29 en 30 mei lijkt het echter alsof er een besluit is genomen.

De heer **Robbe**: Er moest nog wel een verdere implementatie aan worden gegeven. Dat waren de data die er toen waren. Ik kijk nog even naar de bewoordingen. Het was nog niet het finale besluit – laat ik het zo formuleren – maar het was wel de conclusie dat het de optie stoppen werd. Daar waren wij toe gekomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Laten wij even naar het moment dat de heer Raab u belt. Wat zei hij?

De heer **Robbe**: Ik had hem eerst zelf gebeld. Ik moet het even andersom doen.

Mevrouw **Bergkamp**: U had hem gebeld.

De heer **Robbe**: Op de 29ste zaten wij in de Hispeed Lounge op Schiphol, zetten wij die opties naast elkaar en zeiden: dit is wat wij moeten gaan doen. Ik heb toen onmiddellijk de heer Raab gebeld en gezegd: dit is waar wij staan, dit is de afweging die wij gemaakt hebben, wij willen stoppen met de V250. De heer Raab zei: dat snap ik, maar dat wil ik beter begrijpen; kunt u mij morgen een nadere toelichting geven? De volgende dag, de 30ste, hebben wij ook weer ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik onderbreek u even over deze stap. Zei u toen ook tegen de heer Raab dat het een voorgenomen besluit was, dat u een voorgenomen besluit ging nemen?

De heer **Robbe**: Ik denk dat ik het woord «voorgenomen» op dat moment niet gebruikte. Wij hadden echter nog geen finaal besluit genomen. Het woord «voorgenomen» is misschien een uitleg van de aard van besluit, maar dat woord functioneerde als zodanig nog niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei: wij hebben nog geen finaal besluit genomen?

De heer **Robbe**: Wij hadden nog geen finaal besluit genomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebt u ook tegen de heer Raab gezegd?

De heer **Robbe**: Wij hebben gezegd dat wij, de NS-directie en de raad van commissarissen, tot de conclusie waren gekomen dat wij wilden stoppen met de V250 op basis van deze overwegingen. Wij wilden de aandeelhouder onmiddellijk verwittigen van die conclusie. Wij hebben ook gezegd

dat wij dat de volgende dag nog nader zouden toelichten en met de raad van commissarissen zouden bespreken en dat wij eigenlijk de dag daarna naar buiten zouden willen gaan met de aankondiging dat wij tot die conclusie waren gekomen.

Mevrouw **Bergkamp**: Zei u ook in dat gesprek met de heer Raab dat u de 31ste naar buiten wilde treden, omdat NSBS dat ook ging doen en dat u eigenlijk samen op hetzelfde moment naar buiten wilde treden? Zei u dat ook tegen de heer Raab?

De heer **Robbe**: De NMBS wou, geloof ik, de 31ste naar buiten gaan. Het was woensdag de 29ste. Daarna hadden wij de 30ste en toen de 31ste. NMBS heeft eigenlijk het proces versneld, aan hun eigen kant. De verwachting was eerst dat zij een week daarna tot een conclusie zou komen en naar buiten zou gaan. Ook wij hadden een proces opgezet om in de week daarna ons finale besluit te nemen. U hebt daar misschien de papieren van gezien. Alle informatie kwam eigenlijk binnen op de 29ste. Onze insteek was: als wij een besluit kunnen nemen – het moet wel verantwoord zijn – dan willen wij dat nemen en dan willen wij daar, als dat kan, in elk geval niet later dan de NMBS mee naar buiten gaan. Dat was onze insteek.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist dus dat NMBS het bericht de 31ste naar buiten zou brengen. Dat was ook afgestemd, hebben wij begrepen van de heer Descheemaecker. U had ook met elkaar besproken dat het beter zou zijn om dat met elkaar te doen, vanuit de NS en vanuit NMBS op dezelfde dag.

De heer **Robbe**: Wel op dezelfde dag, niet met elkaar. Ieder separaat, binnen zijn eigen verantwoordelijkheden.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar wel op hetzelfde moment.

De heer **Robbe**: Ja, wel op hetzelfde moment.

Mevrouw **Bergkamp**: Zei u toen ook tegen de heer Raab dat u had afgestemd met de heer Descheemaecker van de NMBS om op de 31ste naar buiten te treden, afzonderlijk, maar wel op hetzelfde moment?

De heer **Robbe**: Ja. Wij hebben tegen de heer Raab gezegd dat het onze wens was om op de 31ste naar buiten te gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Robbe, mijn vraag was of u ook hebt medegedeeld aan de heer Raab dat dit was afgestemd met NMBS.

De heer **Robbe**: Dat specifieke punt kan ik me niet herinneren. Ik neem aan dat ik hem heb uitgelegd heb waarom wij vonden dat het belangrijk was om op de 31ste naar buiten te gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet niet meer of u op dat moment gezegd hebt dat was afgestemd met de NMBS om op de 31ste afzonderlijk, maar wel op dezelfde dag naar buiten te treden?

De heer **Robbe**: Het woord «afgestemd» klinkt ...

Mevrouw **Bergkamp**: Om op hetzelfde moment naar buiten te treden.

De heer **Robbe**: NMBS had een boardmeeting. De heer Descheemaecker zei tegen ons: als ik een boardmeeting heb, gaat dat lekken en dan komt het naar buiten, want zo gaat dat bij mij.

Mevrouw **Bergkamp**: Precies.

De heer **Robbe**: Dat is wat hij tegen ons zei. Dat het zou lekken in België zagen wij als een risico. Wij wilden daar dan ook voor zorgen, als dat zou kunnen en wij op een verantwoorde manier tot een besluit waren gekomen. Het was niet afgestemd. Wij wilden dan ook zelf naar buiten gaan op diezelfde dag.

Mevrouw **Bergkamp**: Op hetzelfde moment.

De heer **Robbe**: Nee. Niet op hetzelfde moment, maar op dezelfde dag.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat kun je zien als het zelfde moment.

De heer **Robbe**: Eigenlijk wilden wij de NMBS voor zijn. Als ik het even zo mag formuleren: wij wilden als eerste naar buiten gaan met de mededeling dat wij dat hadden besloten, als dat kon. Er was geen afstemming om het om vier uur 's middags te doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Robbe, ik onderbreek u even. Mijn vraag aan u was of u aan de heer Raab hebt meegedeeld dat NMBS ook voornemens was – dat had u met elkaar afgesproken – om op dezelfde dag naar buiten te treden?

De heer **Robbe**: Of ik daar het woord «NMBS» gebruik heb, kan ik me niet meer herinneren. Wat ik wel weet, is dat ik tegen de heer Raab heb gezegd dat wij graag op die vrijdag naar buiten zouden willen ...

Mevrouw **Bergkamp**: En u gaf niet de reden aan?

De heer **Robbe**: Dat denk ik wel, mevrouw Bergkamp. Ik kan me niet precies herinneren of ik dat zo tegen hem heb gezegd. Het was de heer Raab wel heel duidelijk wat het belang was van het op die vrijdag naar buiten gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het belang had er toch mee te maken dat het belangrijk was om het op dezelfde dag naar buiten te brengen? Ik vind het wat moeilijk om voor te stellen dat u niet meer weet of NMBS als onderwerp is genoemd in dat gesprek. Dat was namelijk de reden om het op die 31ste te doen. De vergadering van uw raad van commissarissen werd ook vervroegd. U weet niet meer of het woord «NMBS» in dat gesprek is gevallen?

De heer **Robbe**: Weet u, ik neem aan dat het zo gegaan is. Ik sta hier onder ede en ik wil u alleen vertellen wat ik me absoluut 100% zeker herinner wat ik heb gezegd.

Mevrouw **Bergkamp**: En dit weet u niet meer?

De heer **Robbe**: Ik weet niet precies of ik het woord «NMBS» heb gebuikt. Ik weet wel dat ik het belang heb benadrukt om op die vrijdag naar buiten te gaan. Ja, het zou logisch geweest zijn om te zeggen dat het kwam door

NMBS, maar of ik dat woord heb gebruikt, kan ik me niet precies herinneren. Het belang daarvan heb ik echter heel duidelijk gemaakt.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan krijgen wij die vergadering van de raad van commissarissen en komt er een belletje. Misschien kunnen wij niet naar het proces ervoor gaan, maar naar de vergadering van de raad van commissarissen op 30 mei. Die gaat unaniem akkoord met het besluit om te stoppen met de Fyra. Vervolgens belt de heer Raab.

De heer **Robbe**: De heer Raab zei dat hij het met de Minister besproken had en dat die graag zijn tijd wou nemen om zijn eigen afweging te maken.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was dus eigenlijk een interventie?

De heer **Robbe**: Wij vertelden de aandeelhouder natuurlijk dat wij tot die conclusie waren gekomen en dat wij zo'n belangrijk besluit wilden nemen. Het was niet meer dan logisch dat hij dat moest weten. Hij liet ons toen weten dat hij de tijd wilde nemen om tot een zelfstandige afweging te komen.

Mevrouw **Bergkamp**: Had u dat dan niet in het voorproces meegenomen? U zegt dat u het eigenlijk reëel vindt dat een aandeelhouder er nog een keer naar wil kijken. Had u dat dan niet mee kunnen nemen in het proces? Het lijkt op een interventie op dat moment. De raad van commissarissen is bijeen, die wil een besluit nemen en dan komt er een belletje namens de heer Dijsselbloem.

De heer **Robbe**: Ik denk dat meespeelde dat het proces wat sneller liep dan wij oorspronkelijk verwacht hadden. Wij dachten dat wij de week erop uiteindelijk een beslissing zouden kunnen nemen. Dan hadden wij met de heer Raab kunnen spreken voordat er een finaal besluit genomen was.

Mevrouw **Bergkamp**: Stond daarmee ook het besluit om definitief te stoppen met de Fyra op losse schroeven?

De heer **Robbe**: Het was uiteindelijk aan de Minister om die knoop door te hakken, gelet op het belang ervan. Gezien de bredere consequenties die het had, vonden wij het alleszins gerechtvaardigd dat de Minister zei dat hij daarover zelfstandig een beslissing wilde kunnen nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net inderdaad dat u het zich kon voorstellen. Mijn vraag was of alle opties weer open waren. Eerst neemt de NS-directie een besluit om te stoppen en vervolgens doet de raad van commissarissen dat. Dan komt er een belletje namens de heer Dijsselbloem, waarin wordt gezegd: stop the press, hij wil er nog een keer goed naar kijken. Betekent dat dat alle opties weer open waren, dat ook dat besluit ...

De heer **Robbe**: Niet wat ons betreft. Er was maar één goed besluit en dat was stoppen. Er was geen twijfel in de besluitvorming, gelet op de consequenties die doorgaan met de V250 gehad zou hebben. Wij hadden het vertrouwen verloren in AnsaldoBreda. Wij hadden het vertrouwen verloren dat die nog in staat zou zijn om de treinen weer te herstellen. Dat vonden wij niet verantwoord. Dat hebben wij heel duidelijk uitgelegd aan de aandeelhouder. Wij hadden de vaste overtuiging dat wij hem daarin

zouden kunnen meenemen, zodat hij tot dezelfde conclusie zou komen. Dat is ook zo gegaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 3 juni laat de NS-directie aan de Staatssecretaris van I en M en de Minister van Financiën weten te willen stoppen met de Fyra. Het lijkt erop – wij hadden het er net over in dit verhoor – dat het besluit nog niet definitief was genomen door de NS-directie en de raad van commissarissen. Of is het later een voorgenomen besluit geworden, geen finaal besluit?

De heer **Robbe**: Vanuit onze vennootschappelijke verantwoordelijkheid was onze insteek dat wij moesten stoppen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was dus eigenlijk een definitief besluit, vanuit uw verantwoordelijkheid?

De heer **Robbe**: Ja, maar wij realiseerden ons ook de bredere context waarin zo'n besluit genomen moet worden en dat de aandeelhouder daar zijn stem in had. Voor ons was het: wij willen stoppen, maar wij respecteren dat anderen hun eigen afwegingen moeten maken. Daarmee creëerden wij ruimte voor onze aandeelhouder. Wij wilden stoppen, maar hij moest daarin ook zijn eigen zelfstandige beslissing nemen.

Mevrouw **Bergkamp**: Kun je dan zeggen dat het definitieve besluit een voorgenomen besluit werd? In de stukken staat eerst dat er een gewoon een besluit werd genomen door de NS-directie. In de brief van 3 juni kunnen wij zien dat het meer een voorgenomen besluit is: wij willen stoppen. Is door de interventie vanuit de aandeelhouder het definitieve besluit van de NS-directie een voorgenomen besluit geworden?

De heer **Robbe**: Wij accepteerden dat en vonden het terecht dat de Minister uiteindelijk de finale knoop doorhakke.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het terecht, maar mijn vraag is even procedureel en heel scherp. Er was een definitief besluit genomen. Dan komt er op 7 juni een brief aan de Staatssecretaris en aan de Minister van Financiën waarin staat: wij willen stoppen. Betekent het dan dat het definitieve besluit een voorgenomen besluit werd?

De heer **Robbe**: Ik denk dat dat de juiste conclusie is.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 7 juni word het onderwerp zelfs besproken in de ministerraad. Wat was de status van die bespreking in de ministerraad? Had het daar ook nog afgeblazen kunnen worden? Wat was uw indruk?

De heer **Robbe**: Het is niet aan mij om daarover te oordelen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar uw indruk?

De heer **Robbe**: Het was aan de Minister om een besluit te nemen, als uiteindelijke aandeelhouder van NS. Het was aan de Minister om te kijken wat nodig was voor zijn besluitvorming. Als hij het opportuun vond om het kabinet daarin te raadplegen, was dat helemaal aan hem.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u zegt: alles wat er uit de ministerraad zou zijn gekomen, prima ...

De heer **Robbe**: Nee, dat zeg ik niet. Stel dat de ministerraad tot een andere conclusie gekomen zou zijn. Het is een beetje een hypothetische discussie. Dat is men namelijk niet, want wij hadden goede argumenten. Het is goed te zien dat ook de Minister die meenam en het kabinet uiteindelijk tot dezelfde conclusie is gekomen

Mevrouw **Bergkamp**: U had er dus begrip voor dat er nog eens naar gekeken werd en u had er ook begrip voor dat dat onderwerp besproken werd in de ministerraad, maar u had zelf wel de overtuiging dat u, als eruit zou zijn gekomen dat er moest worden doorgegaan met de Fyra, de Minister uiteindelijk had kunnen overtuigen?

De heer **Robbe**: Absoluut.

Mevrouw **Bergkamp**: Had u dat van tevoren nog geprobeerd, voor de ministerraad plaatsvond? Zijn er gesprekken geweest tussen u en de aandeelhouder?

De heer **Robbe**: Absoluut. Wij hebben toegelicht wat onze overwegingen waren. Wij hebben een heel rapport gemaakt. Dat hebben wij diverse keren besproken met de aandeelhouder. Wij hebben onze argumenten transparant gemaakt. Ik voelde ook altijd de steun van de aandeelhouder op de inhoud van de argumenten. Er was geen discussie over de vraag of wij niet tot een andere conclusie moesten komen. De aandeelhouder begreep waarom wij tot die conclusie waren gekomen en ondersteunde dat, maar wilde nog wel de procedure volgen zoals u die net uiteenzette.

Mevrouw **Bergkamp**: Laten wij even kijken naar die interventie van de aandeelhouder. Ik vat even uw woorden samen. U vond het begrijpelijk dat de aandeelhouder ernaar wilde kijken, ondanks het feit dat die geen formele bevoegdheid had.

De heer **Robbe**: Precies.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is wat u aangeeft. Oké. Ik kijk even naar mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat u de ingreep van de Minister begreep vanwege de bredere context. Wat bedoelde u toen met «de bredere context»?

De heer **Robbe**: Dat de Minister zijn eigen afwegingen moet maken, die misschien verder gaan dan een afweging die een directie van een bedrijf maakt.

Mevrouw **Vos**: Wat kan dat dan zijn? Wat zijn dan die andere afwegingen?

De heer **Robbe**: Wellicht de politieke acceptatie van een uitkomst, of hij het voldoende uit kon leggen. Ik vond ook dat hij zelfstandig zijn oordeel moest kunnen vormen op basis van de inhoudelijke argumenten. Daar zit een weging in, laat dat duidelijk zijn. Daar speelde een aantal factoren in mee.

Mevrouw **Vos**: Bijvoorbeeld de geïntegreerde concessie of het behoud van het onderhandelakkoord? Kon dat de bredere context zijn?

De heer **Robbe**: Dat weet ik niet. Het was een gewogen oordeel waar een aantal factoren in meespeelde. Hoe schat je de consequenties in van de technische problemen die er met die trein waren? Er zaten juridische aspecten aan en ook financiële. Al die aspecten afwegende, was onze conclusie dat wij moesten stoppen met de V250 en met een alternatief voorstel moesten komen.

Mevrouw **Vos**: Dat begrijp ik vanuit de NS.

De heer **Robbe**: Ook de aantrekkelijkheid van dat alternatief is iets wat je mee moet wegen: is dat voldoende om daarvoor te gaan en die Fyra definitief op te geven?

Mevrouw **Vos**: Bedoelt u met de aantrekkelijkheid van het alternatief de plannen om alvast op een andere manier te gaan rijden?

De heer **Robbe**: Precies. Wij hebben ook meegewogen of wij de reiziger dan iets anders zouden kunnen aanbieden. Het zou natuurlijk ook niet acceptabel zijn als er helemaal niets zou zijn.

Mevrouw **Vos**: Nog even over die besluitvorming. De bredere context zou dus de geïntegreerde concessie kunnen zijn. Was er een risico dat de hsl-concessie ingetrokken zou worden? Was dat misschien ook de bredere context waar u op doelde?

De heer **Robbe**: Wij voldeden niet meer aan de concessieverplichtingen. Dan moet een nieuwe afweging gemaakt worden of deze nieuwe oplossing acceptabel is.

Mevrouw **Vos**: Dat bedoelde u eigenlijk toen u zei dat u begreep dat de Minister van Financiën nog een paar dagen tijd nodig had?

De heer **Robbe**: Er kunnen ook andere factoren zijn geweest. De Minister heeft geen verantwoording aan ons afgelegd over de reden waarom hij vond dat hij zijn tijd moest nemen. Wat hij besproken heeft in het kabinet, is natuurlijk tussen hem en het kabinet.

Mevrouw **Vos**: Hebt u dat nog besproken in de week tussen de 31ste en de 7de?

De heer **Robbe**: Nee. Wij hebben gewoon onze case, de feitelijke conclusies die wij hadden en de onderbouwing daarvan, besproken met de aandeelhouder.

Mevrouw **Vos**: U zegt net dat het risico nog steeds bestond dat de hsl-concessie zou worden ingetrokken.

De heer **Robbe**: Theoretisch was dat risico daar, in de zin dat wij niet volledig voldeden aan de eisen van de hsl-concessie.

Mevrouw **Vos**: Theoretisch. En praktisch?

De heer **Robbe**: Praktisch moet je een afweging maken van wat in die situatie uiteindelijk in het belang van de reizigers is. Onze overtuiging was dat het alternatieve aanbod beter was dan het doorgaan met de V250. Wij hadden ons vertrouwen verloren in die trein en in de kwaliteiten van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: Dat is helder. Nog even over het risico van het intrekken van de concessie: u zegt dat het theoretisch mogelijk was, maar dat het niet realistisch was.

De heer **Robbe**: Wij schatten in dat wij steun zouden krijgen van alle betrokkenen om voor dit alternatief te gaan.

Mevrouw **Vos**: Op basis waarvan schatte u dat in?

De heer **Robbe**: Wij vonden dat dit uiteindelijk een beter product voor de reiziger was en dat de risico's van het doorgaan met AnsaldoBreda gewoon te groot waren. Dat was onze inschatting, ook dat daar steun voor zou zijn in de samenleving, bij de consumentenorganisaties ...

Mevrouw **Vos**: Wist u dat van de concessiehouder, I en M, en van Financiën?

De heer **Robbe**: Die hadden ons dat niet van tevoren toegezegd. Die hadden van tevoren geen garanties gegeven dat wij steun zouden krijgen, wat wij ook zouden doen.

Mevrouw **Vos**: Uw indruk was dat het niet realistisch was dat die concessie zou worden ingetrokken? Die indruk had u eigenlijk op basis van het feit dat men niet zonder de NS kon gaan rijden?

De heer **Robbe**: Nee, niet zonder NS. Wij dachten dat het alternatief uiteindelijk beter was dan doorgaan met de V250. Wij hebben dat op de feitelijkheid beoordeeld, met onze overtuiging dat wij anderen mee zouden kunnen nemen in die evaluatie.

Mevrouw **Vos**: Had u op dat moment al een alternatief aanbod gereed?

De heer **Robbe**: Nee, dat was niet klaar. Wij hadden het wel doorgerekend. Wij zijn later aan de gang gegaan met het verder formaliseren daarvan en daar bijvoorbeeld contractuele afspraken over te maken. Dat traject heeft nog een paar maanden geduurd.

Mevrouw **Vos**: Maar uw inschatting was dat de kans dat die concessie zou worden getrokken praktisch nul was, dat realistisch was dat men zou doorgaan met het aanbod waaraan u toen al aan werkte?

De heer **Robbe**: Het was op dat moment onze verantwoordelijkheid om met de beste oplossing te komen in de situatie waarin wij zaten. Doorgaan met die V250 was gewoon niet acceptabel.

Mevrouw **Vos**: Ja, vanuit uw ...

De heer **Robbe**: Wat de consequenties ook waren, het was onze verantwoordelijkheid om met een alternatief te komen en de consequenties daarvan te accepteren.

Mevrouw **Vos**: Het was uw verantwoordelijkheid, maar dan toch had de concessiehouder kunnen zeggen dat hij die concessie zou intrekken.

De heer **Robbe**: Dat had gekund.

Mevrouw **Vos**: Was het denkbaar geweest dat de aandeelhouder had besloten om toch door te gaan met de Fyra?

De heer **Robbe**: Ja, theoretisch wel.

Mevrouw **Vos**: Maar realistisch niet.

De heer **Robbe**: Nee, realistisch niet. Het gesprek met de aandeelhouder was ook steeds duidelijk. Hij snapte onze argumenten en kwam tot dezelfde conclusie. Wij hebben het dus eigenlijk gewonnen op kracht van argumenten.

Mevrouw **Vos**: Helder. Ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: En die gaat spreken over de schikking. Het moment is daar dat het besluit wordt genomen om te stoppen, maar dan moet er nog een schikking komen met de fabrikant. Dat speelt op 7 maart 2014. Toen is er een schikking getroffen tussen NSFSC, degene die de trein had gekocht, NS, AnsaldoBreda en Finmeccanica. Daarmee kwam feitelijk een einde aan een juridische strijd. Kunt u de commissie globaal de inhoud van de schikking toelichten?

De heer **Robbe**: Ja, dat kan. De treinen gingen terug naar Italië, de treinen van AnsaldoBreda die in Nederland stonden en de treinen die van onszelf waren en die in Nederland stonden. AnsaldoBreda betaalde een bedrag van 125 miljoen terug, dat wij al eerder hadden betaald, deels als betaling voor de aankoop van de negen treinen die wij hadden afgenomen en deels als aanbetaling voor andere treinen.

De **voorzitter**: Was er ook een afspraak over de financiële afwikkeling van de treinen?

De heer **Robbe**: Ja. De treinen gingen terug en werden eigendom van AnsaldoBreda. AnsaldoBreda werd in staat gesteld om te proberen deze treinen weer te vermarkten en aan anderen aan te bieden. Op dat moment waren er blijkbaar bepaalde opties in de markt, waar die treinen eventueel naartoe zouden kunnen gaan. De afspraak was dat wij van die opbrengsten een maximum van 21 miljoen zouden ontvangen, bovenop die 125 miljoen die wij sowieso van AnsaldoBreda kregen.

De **voorzitter**: AnsaldoBreda krijgt die treinen weer terug, die eerste treinen. Die kunnen ze verkopen en als dat het geval is, komt er een bedrag naar de NS terug.

De heer **Robbe**: Het ging niet over de eerste treinen. Het ging over het palet van treinen.

De **voorzitter**: Ging het over de tweede trein?

De heer **Robbe**: Nee. Het ging over de treinen 6 tot en met 11, voor 3,5 miljoen per trein. Het ging om zes treinen.

De **voorzitter**: Even terug naar de afspraak. Zo begreep ik ook het persbericht, daarom vraag ik het natuurlijk. Ik heb goed gekeken naar het persbericht. Daarin staat dat als de treinen zouden worden verkocht, daar geld van terug zou komen naar de NS. Daar staat echter nergens dat het

pas vanaf de zesde of de zevende trein is. Waarom is dat niet gewoon in het persbericht gezet?

De heer **Robbe**: Als treinen verkocht zouden worden, zouden wij als onderdeel van zo'n transactie over zes treinen een bedrag krijgen. De eerste zes niet, de tweede zes wel en de laatste zes weer niet, als ik het me goed herinner.

De **voorzitter**: Realiseert u zich dat het beeld is dat zodra er een trein zou worden verkocht, de NS geld zou krijgen en dat dat beeld is ontstaan door de manier waarop het persbericht over de schikking luidde? Bij nadere analyse komt er echter pas vanaf de zevende trein geld naar NS. Dat is een beetje een ander beeld dan uit het persbericht blijkt.

De heer **Robbe**: Dat beeld herken ik niet.

De **voorzitter**: Waarom staat het er dan niet gewoon?

De heer **Robbe**: De afspraken die wij gemaakt hebben, zijn zoals ik u hier heb uitgelegd. Ik wil u duidelijk maken dat wij vonden dat 125 miljoen terugkrijgen ...

De **voorzitter**: Dat snap ik, maar mijn vraag ...

De heer **Robbe**: Dat vonden wij ...

De **voorzitter**: Ik snap wat u zegt. Mijn vraag was een andere. In het persbericht staat echter dat zodra er treinen zouden worden verkocht, er geld naar NS zou gaan. Er staat in het persbericht niet bij dat dat pas is vanaf de zevende trein, dus dat als AnsaldoBreda zes treinen verkoopt en dan stopt, er geen euro terugkomt naar de NS. Dat staat niet in het persbericht. Dat is niet helder geworden. Wij hebben de stukken van de Kamer nagekeken. Nu pas, nu wij het erover hebben, is scherp geworden dat er eigenlijk pas geld is vanaf de zevende trein. Heb ik dat juist?

De heer **Robbe**: Er is geld vanaf de zevende trein, dat klopt.

De **voorzitter**: Was u opgelucht toen die schikking was bereikt?

De heer **Robbe**: Ja. Ik was blij dat wij dit dossier konden afsluiten en dat wij niet terechtkwamen in jarenlange juridische gevechten met Ansaldo-Breda. De uitkomst daarvan is altijd onzeker. Zo gaat dat met juridische zaken. De kansen op succes waren ook zeker niet gegarandeerd volgens onze juristen.

De **voorzitter**: Hoe groot was die kans op succes volgens uw juristen?

De heer **Robbe**: Op dat moment was het 50+.

De **voorzitter**: Welk moment bedoelt u nu?

De heer **Robbe**: Op het moment van de schikking.

De **voorzitter**: Op het moment van de schikking, maart 2014, was de kans 50+.

De heer **Robbe**: Toen was de kans meer dan 50%.

De **voorzitter**: Waarom niet veel meer? De treinen zouden niet goed zijn. Die moesten terug naar Italië. Er was van alles aan de hand. Er waren vertragingen. Waarom was de inschatting niet veel hoger?

De heer **Robbe**: Wij zouden moeten bewijzen dat er sprake was van een breach of essential obligation. Dat was al de situatie ten tijde van ons besluit om te stoppen met het rijden van treinen. Op dat moment was de kans op succes volgens onze juristen 30% tot 40%.

De **voorzitter**: De kans op winnen was aanvankelijk maar 30%?

De heer **Robbe**: Toen wij het besluit namen, was de kans op winnen maar 30% tot 40%, juridisch gezien. In het Mott McDonald-rapport stond dat die treinen in principe qua ontwerp, afgezien van iets met laagspanning, goed waren, maar dat de uitvoering onvoldoende was. Dan moet je de leverancier tijd geven om die treinen te herstellen. De discussie betrof de vraag of AnsaldoBreda genoeg tijd en gelegenheid had gehad om die treinen te herstellen. Gelet op het gebrek aan performance van AnsaldoBreda, ook in de loop van de tijd erna, namen zijn kansen af.

De **voorzitter**: Een gebrek aan tijd om te herstellen? De treinen waren vijf jaar te laat geleverd. Was dat niet voldoende reden om te denken: wij gaan deze strijd winnen?

De heer **Robbe**: Nee, niet volgens de juristen. Er waren penalties voor late levering door AnsaldoBreda. Die bedroegen 20% van de aankoopprijs. Die waren eigenlijk verbeurd verklaard. Dat was wel duidelijk. Wij hadden echter contractueel geen verdere rechten om die treinen terug te sturen op basis van ...

De **voorzitter**: Omdat u feitelijk altijd geaccepteerd had dat ze zo laat werden geleverd?

De heer **Robbe**: Omdat wij dat uiteindelijk accepteerden, in overleg met AnsaldoBreda. Wij wilden samen ... De inzet was ...

De **voorzitter**: Nee. Ik merk dat u een procedureel antwoord geeft. Mevrouw Bergkamp heeft ook af en toe wat moeite gehad om antwoord op de vragen te krijgen. Ik ben daar heel streng in: ik wil gewoon antwoord op de vraag. De treinen waren vijf jaar te laat geleverd. Je zou kunnen zeggen dat dat een reden zou kunnen zijn om een overeenkomst te ontbinden, want dat is wel erg laat. U had niet voldoende het idee dat u op basis daarvan die strijd kon winnen, omdat u altijd die vertragingen had geaccepteerd. Zo hebben die juristen dat toch aan u verteld?

De heer **Robbe**: Ja, omdat het onze inzet was om met die treinen te gaan rijden. Daar hebben wij ons voor ingezet.

De **voorzitter**: Ja, precies. U hebt ook met mevrouw Bergkamp gesproken over die voortijdige overname. Heeft die voortijdige overname, zoals juristen later zouden zeggen, uw positie toch niet danig verzwakt?

De heer **Robbe**: Nee, want de koopovereenkomst stond nog gewoon. Dat had dus geen effect.

De **voorzitter**: De juristen zeggen tegen u dat het feit dat die negen treinen zijn geaccepteerd, zijn overgenomen, heeft gemaakt dat uw juridische positie minder ...

De heer **Robbe**: Laat ik het anders formuleren ...

De **voorzitter**: U praat door mee heen. Ik maak even mijn zin af. Dat de juristen tegen u zeiden dat er daarmee wel een probleem was, omdat die treinen al overgenomen waren, herkent u niet?

De heer **Robbe**: Het feit dat wij treinen hebben overgenomen en met treinen gereden hebben, is natuurlijk een juridische realiteit. Dat veranderde echter de contractuele verplichting van AnsaldoBreda volgens de koopovereenkomst niet.

De **voorzitter**: Uiteindelijk is het beeld dat de treinen allemaal niet goed waren. Dat las je in de krant. Er waren een hoop problemen. U zegt dat u aanvankelijk maar 30% winstkans dacht te hebben en dat dat later wat meer werd. Wat u in de weg heeft gestaan, is dat u de vertragingen hebt moeten accepteren om de redenen die u noemde. U wilde er uiteindelijk mee rijden. U hebt die voortijdige overname geaccepteerd. U had al negen treinen overgenomen, ondanks alle openstaande punten met tractie, met remmen, met software, met alles. U had ze overgenomen en dat heeft ook uw positie niet sterker gemaakt. Kan ik dat zo samenvatten?

De heer **Robbe**: Ja. Het feit dat wij het eigendom van die treinen hadden, was een realiteit, ook in een eventuele rechtszaak.

De **voorzitter**: U zat al in de directie van NS bij de besluitvorming om die treinen over te nemen. Hoe kijkt u daar nu naar, gezien de inschatting van de winkansen bij de schikking? Is dat nou handig geweest?

De heer **Robbe**: Weet u, wij hadden een concessieverplichting en wij wilden gaan rijden in het belang van de reiziger. Wij vonden dat het haalbaar en verantwoord was. Niet alleen wij als directie, maar ook de bedrijfsonderdelen en alle andere specialisten in ons bedrijf. In dat hele proces heeft ook externe verificatie plaatsgevonden. Wij waren er steeds van overtuigd dat het haalbaar en verantwoord was om te gaan rijden. Als wij terugkijken en eerlijk zijn: natuurlijk is dat niet goed gegaan. Wij hebben treinen gekocht ...

De **voorzitter**: Nee. Natuurlijk is dat niet goed gegaan, maar dat is niet wat ik vraag. Ik vraag of specifiek of het feit dat u die treinen hebt overgenomen uw positie heeft verzwakt en hoe u daar nu tegen aankijkt. Ik begrijp de inzet wel om die treinen te krijgen. Als ik daarop focus, zegt u: dat was achteraf gezien niet handig?

De heer **Robbe**: Het feit dat wij eigendom hadden van die treinen, maakte de juridische positie anders dan wanneer wij geen eigendom hadden gehad. Maar wij hadden dat eigendom bewust genomen, om de redenen waar wij het net over hadden.

De **voorzitter**: Ja. Wetende wat alle risico's waren: de openstaande punten, de problematiek, het feit dat AnsaldoBreda eigenlijk al vijf jaar lang die problemen niet had weten op te lossen. U vond toen dat die treinen moesten gaan rijden en uiteindelijk hebt u ze zo overgenomen.

De heer **Robbe**: Wij dachten steeds, op basis van de informatie die wij hadden, dat het haalbaar en verantwoord was om te gaan rijden. Twaalf externe instanties hebben daarnaar gekeken en die hebben dat ook bevestigd. Natuurlijk waren er problemen. Laat dat duidelijk zijn.

De **voorzitter**: Dat stuk is helder.

De heer **Robbe**: Daar werd op geacteerd.

De **voorzitter**: U zei net dat u op grond van de concessie een verplichting had om te gaan rijden, dat u het daarom hebt gedaan. Daar begon u net uw zin mee. Hoe zwaar woog nu het feit dat u die concessievergoeding moest betalen in dit verhaal om het over te nemen en uiteindelijk te schikken?

De heer **Robbe**: Wij voelden ons verplicht, ook naar de reizigers toe, om te gaan rijden met treinen, en wel op een verantwoorde manier. Laat dat duidelijk zijn. Die criteria hebben wij voortdurend toegepast en gewogen.

De **voorzitter**: Ja, dat heb ik u horen zeggen.

De heer **Robbe**: Wij wilden gaan rijden met die treinen zo gauw dat uiteindelijk kon.

De **voorzitter**: Hoe was op het moment dat u begon met de onderhandelingen over de schikking uw gevoel over de concessie?

De heer **Robbe**: Bedoelt u de hoofdrailnetconcessie?

De **voorzitter**: De geïntegreerde concessie. Dacht u dat die in gevaar zou komen of niet? Kunt u daar iets over zeggen?

De heer **Robbe**: Er was nog een heel proces dat gelopen moest worden, tot en met de goedkeuring in de Kamer. Die vond uiteindelijk pas in december 2014, meen ik, plaats. Er was een heel proces dat nog plaatsvond. Het was uiteindelijk geen compleet gelopen race.

De **voorzitter**: Ik vraag dit omdat het de commissie opvalt dat er in de hele bespreking van die schikking wel vaak naar boven komt dat die concessie zeker gesteld moet zijn. Ik kan er drie keer uithalen. Wij gaan pas schikken nadat wij duidelijkheid hebben over die concessie. Het gaat over randvoorwaarden voor het verkrijgen van die concessie. Het staat er nog een keer in, weer een stukje verder, in november 2013: er is een window of opportunity, wij hebben zekerheid over de concessie. Het valt op dat die schikking daar eigenlijk wel intrinsiek door gemotiveerd werd, omdat er wel zekerheid moest zijn, randvoorwaardelijk, voor die schikking. Kunt u dat uitleggen?

De heer **Robbe**: Wij vonden die concessie heel belangrijk voor ons als bedrijf, die geïntegreerde concessie ...

De **voorzitter**: U bent de financiële man, dus dat snap ik.

De heer **Robbe**: Niet alleen financieel, maar uiteindelijk voor de reiziger en alles wat die met zich meebrengt. Wij zaten ons dus voortdurend af te vragen of als wij dingen zouden ondernemen, dat eventueel ten koste zou

gaan van. De conclusie was: nee, dat hoeft niet. Wij hebben uiteindelijk de schikking tot stand kunnen brengen voordat de concessie geregeld was.

De **voorzitter**: Uit de stukken blijkt duidelijk dat het randvoorwaardelijk was ...

De heer **Robbe**: Ja, en er waren op dat moment geen redenen vanuit de concessieonderhandelingen ...

De **voorzitter**: U praat weer door mij heen. De schikking kon uiteindelijk pas haar beslag krijgen als u de zekerheid had dat de concessie zou worden behouden. Dat maken wij op uit de stukken. Mijn vraag aan u is of dat zo is. U zegt dat u nog niets zeker wist. Dat is echter wat de stukken ons laten zien.

Nu ben ik nog even benieuwd naar de reputatieschade voor NS. Hoe zwaar heeft die gewogen in de schikkingsonderhandelingen?

De heer **Robbe**: Wij moesten een schikking treffen waarvan wij vonden dat wij die duidelijk uit moesten kunnen leggen aan alle stakeholders.

De **voorzitter**: Dus de reputatie van de NS speelde ook een belangrijke rol?

De heer **Robbe**: Het speelt altijd een rol om die mee te wegen.

De **voorzitter**: Hoe belangrijk was het dat de Tweede Kamer inmiddels een parlementaire enquête had ingesteld?

De heer **Robbe**: Dat was een factor, in die zin dat die parlementaire enquête, waarvan wij niet wisten hoe die zou lopen en welke informatie daarin naar voren zou komen, een impact kon hebben op onze kansen in een juridisch proces. Nieuwe informatie die naar buiten komt, had je kansen kunnen versterken en misschien ook verzwakken in een juridisch proces als dat dat nog jaren geduurd zou hebben.

De **voorzitter**: Al die aspecten samen, zaten in één mandje waarmee u die afweging hebt gemaakt om te gaan schikken of niet. Dus de vraag of je concessie veilig is gesteld en letten op de reputatie van de NS. Een risico zou kunnen zijn dat er een parlementaire enquête zou komen waarin feiten naar boven zouden komen die misschien je positie zouden kunnen beïnvloeden. In hoeverre speelde de positie en de houding van de NMBS ten opzichte van AnsaldoBreda nog een rol?

De heer **Robbe**: Er waren ook operationele kanten, zoals treinen die in de Watergraafsmeer stonden. Er waren juridische kanten: als NMBS nog met rechtszaken bezig zou zijn, zou dat disproportioneel veel tijd van ons vragen omdat wij veel van het werk ter voorbereiding en ondersteuning van NMBS deden. Het was in ons belang als zowel NS als NMBS tot overeenstemming zou kunnen komen met AnsaldoBreda om daarmee langdurige managementaandacht, kosten en juridische gevechten te voorkomen.

De **voorzitter**: Wat was eigenlijk de financiële bandbreedte die u had om uiteindelijk die schikking tot stand te brengen?

De heer **Robbe**: Mijn mandaat was: minimaal 100 miljoen terug.

De **voorzitter**: Het was 125 miljoen, dus dat had u goed binnengesleept.

De heer **Robbe**: Ja.

De **voorzitter**: Oké. Kreeg u die financiële bandbreedte van de aandeelhouder of van de raad van commissarissen?

De heer **Robbe**: Van allebei.

De **voorzitter**: Van allebei?

De heer **Robbe**: Ja.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **Robbe**: Nee, ik moet het anders formuleren. Sorry, ik ben niet helemaal scherp. Het is ingewikkeld. Ik moest uitkomen op een verlies van 100 miljoen. Ik kwam uiteindelijk uit op een verlies van 88 miljoen. Ik had al 213 miljoen betaald en ik kreeg 125 miljoen terug. Daarmee kwam ik op 88 miljoen uit, als nettoverlies voor NS, met nog een upside van 21 miljoen. De 100 miljoen was mijn mandaat. Extra geld terugkrijgen voor die treinen, die 21 miljoen waar wij het net even over hadden, zat niet het mandaat. Dat hoefde niet. Dat is een extraatje. Dat hebben wij nog uit kunnen onderhandelen.

De **voorzitter**: Wie nam eigenlijk het initiatief om tot die schikking te komen?

De heer **Robbe**: Wij hadden daar zelf veel voorbereidingen voor gedaan.

De **voorzitter**: Wie nam het initiatief?

De heer **Robbe**: Dat gebeurde parallel, laat ik het zo formuleren. Wij werden uiteindelijk gebeld ...

De **voorzitter**: Wie werd gebeld door wie?

De heer **Robbe**: Wij werden gebeld door ABN AMRO.

De **voorzitter**: Door ABN AMRO?

De heer **Robbe**: Ja. Bijzonder, hè? Die werd ingeschakeld door het bedrijf Cassiopeia in Italië, dat weer was ingeschakeld door Finmeccanica, de eigenaar van AnsaldoBreda. Die had het initiatief genomen. Wij waren zelf met de afweging gekomen dat het beter voor ons was om te schikken en wij zaten tactisch te kijken of wij nu het initiatief zouden nemen om te bellen of dat het voor onderhandelingspositie beter zou zijn als wij door hen gebeld zouden worden. Er was rumoer in de markt dat er wellicht vraag was naar die treinen ergens anders. Daarnaast was er arbeidsonrust bij AnsaldoBreda en was er in Italië sprake van het eventueel verkopen van AnsaldoBreda door Finmeccanica aan een andere partij. Wij dachten dat het in ons belang was dat zij ons zouden benaderen. Als ze dat uiteindelijk niet zouden doen, zou er een punt komen waarop wij hen moesten gaan benaderen. Gelukkig belden ze ons al. Maar wij waren eigenlijk klaar met ons eigen aanbod.

De **voorzitter**: Twee zielen, één gedachte. Was u verrast dat het moederbedrijf belde en niet AnsaldoBreda zelf?

De heer **Robbe**: Nee. Die zat in een proces om het bedrijf te verkopen. Het was logisch dat die het initiatief nam.

De **voorzitter**: U nam uiteindelijk geen initiatief, want u werd gebeld. Er was misschien een moment geweest waarop u dat had moeten doen. Al die tijd is de NMBS ook nog een belangrijke partner. Als u een schikking zou treffen met AnsaldoBreda of met het moederbedrijf dat al die treinen terug moesten, zou NMBS daar anders over kunnen denken. Als NMBS een schikking zou treffen, zou dat misschien ingewikkeld kunnen zijn voor de NS. Was het niet heel belangrijk voor NS om ervoor te zorgen dat er ook rust kwam in de relatie NMBS-AnsaldoBreda?

De heer **Robbe**: Dat was in ons belang. Beide organisaties hebben hun eigen proces gevolgd om te komen tot een afhandeling met AnsaldoBreda. Blijkbaar was NMBS ook al eerder benaderd, maar de details ervan ken ik niet. Het was zeker in ons belang dat de NMBS, als er uiteindelijk afspraken waren, het ook af zou kunnen ronden. Dan konden wij het hele dossier sluiten en konden wij vooruit.

De **voorzitter**: Wat is een «walk away»?

De heer **Robbe**: Dat je wegloopt uit de onderhandelingen omdat je je minimale vereisten niet krijgt. Ik had een mandaat van een maximaal verlies van 100 miljoen. Als ik dat niet had kunnen bereiken, was dat een walk away geweest.

De **voorzitter**: Wij hebben die begrepen in de sfeer van NMBS.

De heer **Robbe**: Hoe bedoelt u?

De **voorzitter**: Dat er ook een afspraak zou komen van AnsaldoBreda met de NMBS. Hoe zou die er dan uitzien?

De heer **Robbe**: Wij hebben met AnsaldoBreda afgesproken dat die NMBS zou benaderen.

De **voorzitter**: Op dezelfde voorwaarden?

De heer **Robbe**: Ja, dat ze zouden proberen om ook daar een deal mee te sluiten op dezelfde voorwaarden als wij een deal hadden gesloten. Dat was geen walk away voor ons, als er geen deal zou komen met NMBS. Het was een inspanningsverplichting voor AnsaldoBreda om naar de NMBS te gaan. Wij hebben de NMBS op de hoogte gesteld van wat wij hadden bereikt. Wij hebben gezegd: dit is de deal die wij hebben gesloten, AnsaldoBreda gaat jullie benaderen om een vergelijkbaar aanbod te doen, waarmee dan eigenlijk het dossier afgesloten is. Wij konden natuurlijk de NMBS niet verplichten om dat over te nemen.

De **voorzitter**: Juristen worden altijd heel blij van contracten, zo ook deze jurist. Als ik het zo lees, lijkt het een voorwaarde te zijn dat AnsaldoBreda er goed uitkomt met de NMBS. Anders zou, zo lijkt het mij, mogelijk die schikking niet definitief worden. Klopt dat?

De heer **Robbe**: Nee, het was geen ontbindende voorwaarde voor het contract.

De **voorzitter**: Oké. U zegt hier vandaag dat het geen echte voorwaarde was dat daar uitgekomen zou worden.

De heer **Robbe**: Wel om contact op te nemen met de NMBS, maar niet om ook een deal te sluiten. Dat kon niet.

De **voorzitter**: Oké. Duidelijk. Hoe beoordeelt u het uiteindelijke schikingsresultaat, als wij dat helemaal overzien?

De heer **Robbe**: Ik denk dat het uiteindelijk een goede uitkomst was. Kijk waar wij begonnen. Wij hebben voor meer dan 300 miljoen treinen gekocht en wij hebben het besluit genomen om ermee te stoppen. Op dat moment waren onze juridische kansen minder dan 50% en later waren die meer dan 50%. Ik ben blij dat wij het dossier hebben kunnen afsluiten en dat wij het merendeel van het geld terug hebben kunnen krijgen. Het doet natuurlijk wel pijn dat wij nog 88 miljoen hebben moeten betalen, laat dat duidelijk zijn. Gelet op de juridische positie, de consequenties om nog jarenlang in rechtszaken terecht te komen en de eventuele uitkomsten daarvan, vond ik dit een goede uitkomst. Daarvoor heb ik ook steun gekregen van de aandeelhouder en van andere partijen.

De **voorzitter**: 88 miljoen is al een flink bedrag, maar dat zijn vast niet alle kosten van dit project. Kunt u in beeld brengen wat de belangrijkste kosten zijn geweest voor de NS van het mislukken van het Fyra-project?

De heer **Robbe**: De grootste kosten zaten er uiteindelijk in dat wij niet konden gaan rijden met de treinen. Wij hebben de reizigersopbrengsten die zouden komen, gemist. Laten wij teruggaan naar het businessplan, het financiële plaatje waar wij het eerder over hadden. Als gevolg van deze deal, hebben wij opbrengsten gemist. Het alternatief ...

De **voorzitter**: Hoeveel is dat ongeveer? Neem ons eens mee in de getallen?

De heer **Robbe**: Het totale vermogensverlies voor NS door het uiteindelijk stoppen met de Fyra was 340 miljoen. Stel dat wij door waren gegaan. De introductie van de Fyra is natuurlijk misgegaan. Wij moesten stoppen met het rijden van de treinen. Als wij weer door waren gegaan met Ansaldo-Breda en als die treinen weer hersteld zouden zijn, had dat ook tot vertragingen geleid. De financiële kosten daarvan waren hoger dan die van het stoppen.

De **voorzitter**: U hebt het afgewogen. Ik wil toch even terug. Heb ik goed begrepen dat de huur van de treinen die uiteindelijk de Fyra's hebben vervangen ongeveer 65 miljoen was?

De heer **Robbe**: Bedoelt u de TRAXX'en die wij later hebben gehuurd?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Robbe**: Daar zit een heel programma in. Wij hebben onmiddellijk ...

De **voorzitter**: Het onderhoud 84 miljoen.

De heer **Robbe**: Wij hebben daar onmiddellijk vervangende treinen neergezet. Die hebben de Fyra echter niet volledig vervangen. In het alternatieve aanbod komt er in de loop van de tijd nog een verhoging van de frequentie en komen er ook nog weer nieuwe treinen binnen, die 200 km/u gaan.

De **voorzitter**: Laten wij naar de kosten kijken. U zegt dat er gederfde omzet is. Het kostte in eerste instantie 88 miljoen. Ik noemde die 65 miljoen en die 84 miljoen al, maar onderhoud moet altijd. Hoe hoog waren eigenlijk de totale kosten van het inhuren van externen, zoals consultants en advocaten? Waar moeten wij dan aan denken, op dit totale Fyra-project?

De heer **Robbe**: Dat heb ik niet scherp.

De **voorzitter**: U bent dé financiële man.

De heer **Robbe**: Het is me niet precies bijgebleven.

De **voorzitter**: Ongeveer?

De heer **Robbe**: Ik weet niet wat de kosten van die externen zijn.

De **voorzitter**: 1 miljoen? 10 miljoen? 20 miljoen? Ik weet het niet.

De heer **Robbe**: Nee, dat weet ik niet.

De **voorzitter**: Oké. En de onderhoudswerkplaats in de Waterschapsmeer, zijn daar nog extra kosten geweest doordat die klaargemaakt moest worden voor de Fyra?

De heer **Robbe**: Die wordt nu ook gebruikt voor het alternatief.

De **voorzitter**: Moest daar weer wat voor veranderd worden, of kon u zo ...

De heer **Robbe**: Het totale vermogensverlies van het besluit om te stoppen, zit hem in het feit dat wij nieuwe treinen hebben moeten bestellen en in de vertraging van bepaalde opbrengsten, die later zijn gekomen dan wij oorspronkelijk gepland hadden. Daar zit ook het klaarmaken van de werkplaatsen voor alternatieve treinen in. Dat totale vermogensverlies voor NS was 340 miljoen.

De **voorzitter**: Ik zit nog even te kijken in getallen die ik voor me zie.

De heer **Robbe**: Dat was overigens zonder treinen, nog.

De **voorzitter**: Nogmaals, ik ben de jurist en u bent de financiële man. Wij gaan het in het rapport helemaal netjes uitwerken. Ik zie dat er een garantiekapitaal is geweest, van 291 miljoen. Er is een lening geweest van 162 miljoen. Er is uitstel van betaling geweest, omdat eigenlijk nog niet aan alle verplichtingen kon worden voldaan. Ik kom dan op zo'n 772 miljoen. Dat is twee keer zo veel als u zegt en ook een aantal keer zo veel als het beeld dat er is, namelijk dat het 88 miljoen heeft gekost. Ik kom bijna op 800 miljoen uit.

De heer **Robbe**: Dat kan ik uitleggen.

De **voorzitter**: Ja, leg het uit.

De heer **Robbe**: Wij zitten hier appels met peren te vergelijken. De 340 miljoen die ik schetste, was het resultaat van het besluit om te stoppen met de Fyra ten opzichte van een basecase dat wij zouden gaan rijden met de Fyra. Het was eigenlijk een delta, het verschil tussen twee businesscases: rijden met de Fyra versus stoppen met de Fyra.

De **voorzitter**: Die 340 miljoen herkennen wij ook wel.

De heer **Robbe**: Die van rijden met de Fyra bestond eigenlijk niet meer, want dat kon niet meer. Als je kijkt naar de totale verliezen voor NS over deze hele looptijd tot de start van de nieuwe concessie – daarna is het in de nieuwe concessie meegenomen – hebt u gelijk. Dat is een bedrag van bijna 800 miljoen. Daar zit inderdaad dat garanti kapitaal in, die leningen en ook uitgestelde betalingen die wij moeten doen voor de concessiefees.

De **voorzitter**: Wij willen ons publiek niet verliezen, maar het is wel belangrijk om een beetje een beeld te krijgen van de kosten.

De heer **Robbe**: Dat was dus over de hele looptijd vanaf 2000.

De **voorzitter**: Oké. Ik kijk even naar de heer Elias. Heeft hij nog aanvullende vragen op dit punt?

De heer **Elias**: Ja, ik heb nog een paar vragen. De eerste gaat over de NMBS. Zou een uitspraak in een rechtszaak tussen NMBS en AnsaldoBreda niet altijd nadelig voor de NS zijn? Als de NMBS zou winnen, zou de NS dat ook hebben kunnen doen en dan had NS onterecht betaald. Als AnsaldoBreda zou winnen, zou het beeld kunnen ontstaan dat de NS ten onrechte van de treinen af wilde en de concessie gewoon had kunnen uitvoeren. In beide gevallen zat het dus niet lekker voor de NS, toch?

De heer **Robbe**: De positie van de NMBS was natuurlijk sowieso anders dan die van ons. Wij hadden een concessie en wij hadden treinen afgenomen, zoals wij al eerder hebben besproken. Zij hadden geen concessieverplichting. Hun situatie was gewoon anders, ook vis-à-vis AnsaldoBreda. Ook hun juridische positie was niet identiek.

De heer **Elias**: Er kan wel vastgesteld worden dat de Belgen er aanmerkelijk gunstiger uitgesprongen zijn dan de NS.

De heer **Robbe**: Ja, maar die zaten in een heel andere situatie.

De heer **Elias**: Ik heb nog een vraag over het kabinetsbesluit van 7 juni, waarover u het eerder had. Alles hing met alles samen.

De heer **Robbe**: Ja.

De heer **Elias**: Voelde u op het moment dat het besluit was genomen dat die deal er gewoon zou komen, niet het comfort dat u de concessie op het hoofdrailnet via het kabinet eigenlijk min of meer binnen had voor de periode 2015–2025?

De heer **Robbe**: Dat was niet 100% zeker. Wij hadden de hoop dat het zo zou uitkomen, omdat wij een goed voorstel voor uiteindelijk ook de reizigers hadden gedaan. Een concessie is echter pas zeker nadat die formeel is gegund en daar moest nog heel veel voor gebeuren.

De heer **Elias**: U voelde zich toch een stuk comfortabeler met het besluit dat de ministerraad die dag nam dan twee weken ervoor, toen er nog niets lag?

De heer **Robbe**: Wij dachten in elk geval dat doorgaan met de V250 heel slecht geweest zou zijn. Daarvan waren wij overtuigd. Dat was de belangrijkste conclusie die wij trokken, dat wij gewoon moesten stoppen en met een alternatief moesten komen. Wij moesten hopen dat dat alternatief acceptabel genoeg was en dat daar dan ook voldoende draagvlak voor was, zodat men uiteindelijk de concessie zou blijven gunnen.

De heer **Elias**: U zei net met grote nadruk: wij rijden veilig of wij rijden niet. U hebt nog een belangrijke rol te spelen bij de NS. Hoe kijkt u er dan op terug dat wij feitelijk hebben moeten vaststellen dat er op die 16 januari onveilig is gereden?

De heer **Robbe**: Die conclusie kan ik niet voor mijn rekening nemen, dat er toen onveilig gereden is.

De heer **Elias**: Wij hebben vastgesteld – ik wil niet in herhaling vallen, maar in één zin – dat op de 15de die plaat eraf is gevallen. Getuigen die het kunnen weten zeggen dat dat een gevaarlijke situatie is, dat een plaat daardoor tussen de wielen kan komen en een trein kan laten ontsporen. Onder die gegevens heeft op 16 januari een Fyra-trein gereden. Dat is dan toch op dat moment onveilig geweest? U bent op de 17de pas op de hoogte gesteld. Daar zijn allerlei vragen over gesteld. Ik vraag u hoe u dat feit beoordeelt, vanuit de kracht waarmee u zegt «wij rijden veilig of wij rijden niet». Dat was op die dag niet het geval.

De heer **Robbe**: Die conclusie neem ik niet voor mijn rekening. U zult met de heer Siebers moeten bespreken welke interventies toen gepleegd zijn.

De heer **Elias**: Geen. Er is een schouw geweest met een trein die op hoge snelheid reed.

De heer **Robbe**: Bent u ervan overtuigd dat er geen interventies door wie dan ook bij NS of HSA gepleegd zijn om zeker te stellen dat die treinen daarna veilig konden rijden?

De heer **Elias**: De heer Siebers heeft hier verklaard dat er de eerste dag op hoge snelheid is gereden, op de 16de, dat die plaat op de 17de gevonden is en dat in de tussentijd die treinen hebben gereden.

De heer **Robbe**: Heeft hij toen geen interventies gepleegd om zeker te stellen dat er veilig gereden zou kunnen worden?

De heer **Elias**: Daar kan ik u op dit moment geen antwoord op geven. Misschien moeten wij die vraag aan hem stellen.

De heer **Robbe**: Ja. Dat lijkt me goed.

De heer **Elias**: Ik laat het hierbij.

De **voorzitter**: Ik denk dat wij ook de vraag moeten stellen of iemand de Thalys heeft geïnformeerd dat er mogelijk ergens een plaat lag terwijl de Thalys er met 300 km/u aankwam.

De heer **Robbe**: Daar zijn normale procedures voor, waar ProRail en de infrabeheerder bij betrokken zijn. Normaliter – ik neem aan dat dat ook hier gebeurd is, maar zoals gezegd zouden die feiten dan vastgesteld moeten worden – stopt de infrabeheerder het rijden van treinen. Hij stelt vast of er platen op de rails liggen, want het kan niet zo zijn dat er wordt gereden terwijl er platen op de rails liggen. Dan wordt er geïntervenieerd en pas daarna worden treinen weer toegelaten op de rails. Dat zijn de normale procedures. Ik ben er persoonlijk van overtuigd dat, omdat die veiligheid zo belangrijk is, niet alleen de NS-mensen, maar ook de infrabeheerders op dat moment dat soort interventies gepleegd hebben. Het kan namelijk niet zo zijn dat wij niet veilig rijden.

De **voorzitter**: Dat snap ik. Wij stellen die vragen aan iedereen en iedereen zegt dan: wij gaan ervan uit, wij gaan ervan uit, wij gaan ervan uit, wij gaan ervan uit. Het feit dat wij die vragen stellen, geeft ook aan dat wij uit de documentatie – wij hebben veel gekregen, ook over dit punt – niet kunnen opmaken dat er een interventie is geweest waardoor niet de volgende dag meteen is gestart met die volle snelheid van zowel de Fyra als de Thalys. Dat is de reden waarom wij die vraag steeds stellen.

De heer **Robbe**: Ik snap die vraag.

De **voorzitter**: In de complexiteit zullen wij er absoluut voor zorgen dat wij dat antwoord uiteindelijk krijgen. Ik heb nog één antwoord van u nodig, namelijk op de slotvraag: hebt u in de periode dat u werkzaam bent op dit project – ik focus me even op het project voor de V250 – signalen van onregelmatigheden, fraude en dergelijke gekregen?

De heer **Robbe**: Nee.

De **voorzitter**: Helemaal niet?

De heer **Robbe**: Nee.

De **voorzitter**: Ik dank u voor dit verhoor.

Sluiting: 11.42 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 10 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Raab (directeur Financieringen en Deelnemingen bij het Ministerie van Financiën), die wordt bijgestaan door de heer Van Boxtel.

Aanvang: 13.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

Verder zijn aanwezig de commissieleden mevrouw Bergkamp, de heer Elias, de heer Van Gerven en mevrouw Mei Li Vos, alsmede de heer Nava, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer Raab de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Raab. Wij spreken elkaar voor de tweede keer. U bent directeur Financieringen en Deelnemingen op het Ministerie van Financiën, zeg maar de aandeelhouder van onder meer de Nederlandse Spoorwegen. In het eerste gesprek hebben wij met u gesproken over de periode 2007–2009. Vandaag zullen wij u vragen stellen over de periode vanaf 2010, in het bijzonder over het onderhandelakkoord, over het besluit om te stoppen met de Fyra en over het alternatieve vervoer. De eerste vragensteller in het verhoor is de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Raab, twee weken geleden heeft de commissie met oud-minister Eurlings en oud-president-directeur Meerstadt gesproken over het najaar van 2010, toen NS van plan was om grote investeringen in het buitenland te doen terwijl zij tegelijk niet bereid was om extra borg te staan voor High Speed Alliance (HSA), de dochter van NS die het vervoer op de hsl regelde. Minister Eurlings wilde garanties van NS voor HSA als voorwaarde voor mogelijke doorgang van buitenlandse plannen. Hoe dacht de aandeelhouder van NS, het Ministerie van Financiën, daarover?

De heer **Raab**: Wij waren bij die discussie tussen de heer Eurlings en NS niet betrokken.

De heer **Van Gerven**: Had het Ministerie van Financiën daar helemaal geen weet van?

De heer **Raab**: Van het specifieke gesprek waarnaar u verwijst, had ik geen weet. Ik wist natuurlijk wel dat er in het kader van het memorandum of understanding (MoU) discussies liepen. De vorige keer heb ik daar vragen over beantwoord.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar was niet een van uw medewerkers betrokken bij die discussie?

De heer **Raab**: Misschien heb ik uw vraag niet goed begrepen dan. Kunt u die even herhalen?

De heer **Van Gerven**: De vraag was heel duidelijk, toch?

De heer **Raab**: Ik vraag toch even of u hem wilt herhalen. Misschien heb ik hem niet goed begrepen.

De heer **Van Gerven**: Er was eind 2010 een discussie over het volgende. NS wilde een bod doen, Avalon geheten, in Duitsland op Arriva.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Tegelijk speelde de discussie over extra borgstelling voor HSA, die in de financiële problemen zat. Hoe keek Financiën aan tegen die discussie?

De heer **Raab**: U hebt het over eind 2010. Dan is mijn antwoord toch correct. Ik wist op dat moment niet van dat specifieke gesprek en dat specifieke verzoek van de heer Eurlings aan NS. Wij waren inderdaad wel bezig om samen met NS te kijken naar de businesscase en de bieding op een concessie in Duitsland, maar deze specifieke link ... Ik kan mij overigens voorstellen dat deze link gelegd wordt.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich die link wel voorstellen, maar u was niet persoonlijk daarbij betrokken. U hebt er helemaal geen weet van dat die discussie eind 2010 speelde.

De heer **Raab**: Nee. Ik weet dat er toen al door NS werd gezegd dat het gat in de businesscase van HSA groter was en dat zij weer een keer om tafel wilde gaan zitten met I en M om dat op te lossen. Ik kan mij heel goed voorstellen dat de heer Eurlings of iemand anders van het ministerie in die context om aanvullende garanties heeft gevraagd. U brengt het nu zo in relatie met de concessie-Avalon, maar op dat moment keken wij naar die concessie. Bij de gesprekken die I en M op dat moment voerde met NS waren wij op dat moment niet betrokken.

De heer **Van Gerven**: Uit stukken van 12 oktober 2010 blijkt dat u daar wel bij betrokken bent.

De heer **Raab**: O. Dat zal ongetwijfeld juist zijn, maar kunt u een voorbeeld geven om mijn herinnering even op te frissen?

De heer **Van Gerven**: Het ging over de discussie die ik zojuist geschetst heb. U kunt zich voorstellen dat dit toch wel een reële gedachte was?

De heer **Raab**: Dat heb ik net gezegd, ja.

De heer **Van Gerven**: Maar u kunt zich niet herinneren dat toen die discussie gevoerd is, waar u toch bij betrokken was, zoals uit de stukken blijkt?

De heer **Raab**: Ik heb al gezegd dat wij natuurlijk bij de concessie-Avalon betrokken waren. Wij hebben ook op een zeker moment tegen NS gezegd: je moet je wel realiseren dat het publicitair bijzonder lastig kan zijn wanneer het nieuws naar buiten komt dat het niet goed loopt met de HSA-businesscase. Wij vroegen NS hoe zij daarover dacht. U weet ook dat, doorexercerend in de businesscase van de concessie-Avalon, uiteindelijk zowel NS als wij hebben geconstateerd dat het geen goede zaak was om daarmee door te gaan. Daarmee bestond op dat moment de relatie tussen de businesscase van Avalon en de verzoeken van I en M aan

NS niet meer. Uiteindelijk is NS niet doorgegaan met de bieding op Avalon.

De heer **Van Gerven**: Hebt u zelf een verband gelegd met de businesscase van HSA en de buitenlandse investeringsplannen van NS?

De heer **Raab**: Ik heb vorige keer gezegd dat wij als aandeelhouder vonden dat je HSA op zichzelf moest bekijken. Er was een contract aangegaan door NS via de dochter HSA voor de concessie op de hsl. Daar waren problemen met de businesscase. Ik heb toen gezegd dat we, als er problemen waren met de businesscase, moesten proberen om de businesscase aantrekkelijker te maken. De oplossing is in geen geval dat je dan maar geld van NS of van de Staat in die failliete businesscase moet stoppen. Dan verbrand je geld, en daar heb je de belastingbetaler en uiteindelijk de treinreiziger niet mee geholpen. Dat is mijn verhaal geweest. Dat is onafhankelijk van de bron van het geld. Toen werd dat gerelateerd aan het superdividend. Hier gaat het in principe om een ongerelateerde casus. NS had met ons afgesproken dat er een internationale strategie was. Wij hebben daarin meegekeken. Dit was een mogelijkheid om internationaal concessies te verwerven, mits het voldoende rendabel was en het geld dat daarin werd geïnvesteerd voldoende rendeerd. Wij zagen niet onmiddellijk vanaf het begin een heel scherpe concurrentie tussen het geld dat je daaraan besteedt en aanwenden van het geld voor verliesfinanciering in HSA. Verliesfinanciering in het kader van HSA vinden wij altijd een slechte zaak, zoals ik de vorige keer heb uitgelegd.

De heer **Van Gerven**: Het was wel in de beeldvorming een probleem ...

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: ... als je in het buitenland investeert terwijl je in het binnenland de zaken niet op orde hebt. Er wordt gesproken over de zogenoemde letter of intent. Wat is er afgesproken tussen Financiën en Verkeer en Waterstaat, respectievelijk de ministers De Jager en Eurlings?

De heer **Raab**: Over de letter of intent?

De heer **Van Gerven**: Over de letter of intent in de kwestie die we nu bespreken.

De heer **Raab**: In het kader van?

De heer **Van Gerven**: In het kader van wat ik zojuist heb gezegd.

De heer **Raab**: In het kader van het onderhandelakkoord?

De heer **Van Gerven**: Nee, in het kader van het feit dat NS wilde investeren in Duitsland, terwijl er problemen waren met HSA. Eurlings leek het billijk dat HSA extra werd gesteund omdat anders de investeringen in het buitenland politiek niet verdedigbaar waren.

De heer **Raab**: U vraagt dat aan mij, maar ik weet niet wat er tussen Eurlings en De Jager is afgesproken.

De heer **Van Gerven**: U hebt daar geen weet van. U als aandeelhouder weet niet wat uw politieke baas heeft afgesproken.

De heer **Raab**: Dat kan ik mij niet meer herinneren. Ik wil het met alle plezier voor u thuis gaan uitzoeken, maar ik kan het mij op dit moment niet herinneren. Ik denk ook niet dat dit in het materiaal zit dat wij hebben aangeleverd. Ik heb het ook niet in mijn stukken teruggevonden.

De heer **Van Gerven**: De commissie constateert dat. Konden Financiën en Verkeer en Waterstaat formeel niks doen?

De heer **Raab**: Hoe bedoelt u, «niks doen»?

De heer **Van Gerven**: Met betrekking tot deze kwestie?

De heer **Raab**: Met betrekking tot het bieden in Duitsland?

De heer **Van Gerven**: Ja, en het leggen van de koppeling met het oplossen van de problemen van HSA.

De heer **Raab**: Wij keken mee met de NS-mensen naar deze concessie. Formeel hadden wij denk ik geen instemmings- of goedkeuringsrecht. Maar als wij dit een heel slechte zaak hadden gevonden – daar begonnen we langzaam naar te tenderen; in het verloop van de bespreking werden we steeds kritischer over deze aanbesteding – dan hadden wij NS wel kunnen overtuigen dat zij dit niet had moeten doen.

De heer **Van Gerven**: Is het een correcte weergave dat er toch een soort procesafsprake wordt gemaakt, waarbij Financiën een veto krijgt over buitenlandse investeringsplannen van NS?

De heer **Raab**: Een veto krijgt?

De heer **Van Gerven**: Ja, dat Financiën goedkeuring moet geven.

De heer **Raab**: Ik kan mij herinneren, uit mijn hoofd zonder de stukken daartoe te hebben geraadpleegd, dat wij hebben gezegd: «Buitenlandse concessies, tenzij het heel kleine concessies zijn, zijn dermate politiek gevoelig dat jullie die altijd goed met ons moeten afstemmen. Jullie moeten ons altijd meenemen in het proces. Anders gaan wij dat helemaal niet verdedigen, en dan hebben jullie een heel groot probleem.» Dat is geen formeel veto; een formeel veto hadden wij niet. We hebben wel duidelijk gemaakt dat wij ons niet konden voorstellen dat NS soloacties zou ondernemen.

De heer **Van Gerven**: Was dat conform het toen vigerende deelnemenbeleid?

De heer **Raab**: Het was er in ieder geval niet mee in strijd. Wij hadden bijvoorbeeld geen statutaire bevoegdheden om dat soort investeringen goed te keuren, zoals ik al zei. Wel hebben we gezegd dat het heel raar is dat de aandeelhouder hier niet bij betrokken zou zijn. Internationale concessies hebben natuurlijk een wat hoger risicoprofiel, ook politiek en publicitair gezien. Wij moeten daar gewoon goed in worden meegenomen. Dat hebben we afgesproken. We hebben ook nog andere afspraken gemaakt met NS. Zo mocht de totale portefeuille van buitenlandse activiteiten – ik zeg het nu uit mijn hoofd – niet meer dan 200 miljoen aan risicokapitaal bevatten. Een andere afspraak was dat ze meer dan gemiddeld moesten renderen vanwege het hogere risicoprofiel. Nog een andere afspraak was dat wij goed informeel – informeel, dat wel –

erbij betrokken zouden worden en dat er geen beslissingen zouden worden genomen zonder dat wij daarvan kennis hadden. Dat hebben we afgesproken.

De heer **Van Gerven**: Die bieding is uiteindelijk niet doorgegaan, maar u zat toch in de positie om een veto uit te spreken.

De heer **Raab**: Een veto ... Ik ben geen jurist, zoals mevrouw Van Toorenburg verleden week heeft opgemerkt. Een formeel veto hebben we niet.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat geschetst. Als u als aandeelhouder had gezegd dat u het niet zag zitten ...

De heer **Raab**: Dan kan ik mij niet voorstellen dat NS was doorgegaan. Deze situatie heeft zich echter niet voorgedaan. Uit alle macht zou ik daarvoor zijn gaan liggen. Desnoods zou ik naar het bureau zijn gegaan in Utrecht en het hebben tegengehouden.

De heer **Van Gerven**: We gaan verder met het onderhandelakkoord. Eind 2011 wordt het onderhandelakkoord overeengekomen tussen Staat en NS. Aanleiding daarvoor was het gegeven dat het duidelijk was dat HSA in 2012 failliet dreigde te gaan. De oplossing die gevonden werd, was integratie van de HSL-Zuidconcessie in de hoofdrailnetconcessie, de hrn-concessie. Wat vond u als aandeelhouder van deze oplossing?

De heer **Raab**: Ik vond het een heel mooie oplossing. Ik weet niet wie die bedacht heeft, wie daar de geestelijk vader van is, maar ik vond het een heel slimme oplossing. Wij hebben die zelf niet kunnen bedenken.

De heer **Van Gerven**: U was ervan gecharmeerd.

De heer **Raab**: Jazeker.

De heer **Van Gerven**: Kunt u motiveren waarom u dat zo'n mooi idee leek?

De heer **Raab**: Aanvankelijk kijk je naar de situatie en zie je dat het een heel moeilijke casus is. I en M kon een aantal tegemoetkomingen doen, die staatssteuntechnisch en in relatie tot het aanbestedingsrecht mogelijk waren om de concessiefte iets te verlagen. NS kon iets doen om de businesscase iets aantrekkelijker te maken. Maar je had dan nog steeds een enorm gat, waardoor de concessie nog steeds niet rendabel was. Wij zagen niet zo een-twee-drie een haalbare oplossing binnen de criteria van staatssteun en aanbestedingsrecht. Uiteindelijk blijft er voor ons als aandeelhouder, anders dan er geld in te blijven pompen, zoals ik vorige keer heb uitgelegd, niets anders over dan het teruggeven van de concessie en opnieuw aanbesteden. Maar ja, ons werd verteld dat dit vanuit aandeelhoudersoptiek financieel gezien misschien niet eens zo onaantrekkelijk was, je neemt je verlies, en dan is het klaar, maar budgettair bleef I en M met een enorme tegenvaller op de begroting zitten. Daardoor kwamen investeringen in infrastructuur in gevaar. Bovendien reed er dan gedurende een bepaalde tijd geen trein. Verder was er een enorm reputatieverlies van NS. Dat was allemaal uitermate onaantrekkelijk. Toen uiteindelijk deze optie op tafel kwam en we alles bij elkaar namen, zeiden we: «Hé, het budgettaire effect is een stuk minder hierdoor. I en M kan dat tot een redelijk bedrag op de eigen begroting

inpassen, een bedrag van ongeveer 400 miljoen.» Financiën leverde een bijdrage.

De heer **Van Gerven**: Ik kom daar zo op terug.

De heer **Raab**: NS leverde een bijdrage. Niet alleen legde zij een bedrag op tafel onder het mom van «dat is het houden van de concessie ons waard». Ook werden daarmee extra verplichtingen op NS gelegd om tot in de aanloop naar de nieuwe hrn-concessie, de geïntegreerde concessie op 1-1-2015, HSA in de lucht te houden. Dat kostte ook geld. NS leverde dus een bijdrage. Het grote voorbeeld was natuurlijk dat op dat moment verzekerd leek dat de treinen zouden gaan rijden. Dat was ook goed voor de reiziger. Het was goed voor de begroting en goed voor NS. Door het verdelen van de pijn over die drie partijen was er uiteindelijk ook voor de reiziger een goede oplossing gevonden, zo leek het.

De heer **Van Gerven**: U zegt: alleen vanuit de pure positie als aandeelhouder was het geen goede deal.

De heer **Raab**: Nou ...

De heer **Van Gerven**: Zo begon u zojuist. Of zegt u dat het, gezien alles wat u genoemd hebt, ook voor de aandeelhouder aantrekkelijk was?

De heer **Raab**: Wij waren zeer in ons sas toen wij die cijfers zagen. Uiteindelijk bleek dat NS op deze manier beide concessies met een redelijk rendement kon uitvoeren. Dat hadden wij aan het begin van de exercitie niet gedacht. Wij hadden zwartere scenario's in ons hoofd.

De heer **Van Gerven**: U was toch blij verrast met de uiteindelijke uitkomst.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hulde voor de bedenker van die integratie.

De heer **Raab**: Ja, ik weet nog steeds niet wie die heeft verzonnen.

De heer **Van Gerven**: U weet nog steeds niet wie dat gedaan heeft? U hebt diegene niet kunnen vinden?

De heer **Raab**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Zoals NS ook zelf constateert, is er sprake van liberalisering van het spoorverkeer in Europa. Om die reden wil NS graag haar vleugels uitslaan in het buitenland. Als je kijkt naar het verleden van zo'n geïntegreerde concessie in Nederland, staat dat daar haaks op. Het is niet erg liberaal.

De heer **Raab**: De eerste concessie, de hsl-concessie, was via een aanbesteding tot stand gekomen. U kent dat verhaal, inmiddels zelfs beter dan ik, denk ik. De hrn-concessie, voor het binnenlandse net, kun je onderhands gunnen. Dat is gewoon toegestaan.

De heer **Van Gerven**: Dat is duidelijk.

De heer **Raab**: Het slimme zat erin dat je door het combineren van de hrn-concessie en de hsl-concessie ...

De heer **Van Gerven**: Maar dat staat toch haaks op de ontwikkeling tot verdere liberalisering?

De heer **Raab**: Nou, dat weet ik niet. Als dat je doel is misschien, maar ik weet niet of dat het doel was.

De heer **Van Gerven**: Ik schets het. Die ontwikkeling is gaande. Mijn vraag is of dit daar niet haaks op staat, even los van de vraag of je daarvoor of daartegen bent.

De heer **Raab**: Dat ben ik niet met u eens. De hsl-concessie is gewoon aanbesteed en zakt in de hrn-concessie. Dat is niet veranderd. De einddatum blijft hetzelfde. De hrn-concessie was onderhands aanbesteed en werd opnieuw onderhands besteed. Dat veranderde ook niet.

De heer **Van Gerven**: Maar die had ook openbaar aanbesteed kunnen worden.

De heer **Raab**: Als je denkt dat dit een voordeel is. Dat vind ik echt een politiek oordeel. Ik als ambtenaar voer uit wat de regering samen met het parlement besluit. Die hebben met elkaar besloten om het op deze manier te doen.

De heer **Van Gerven**: Wil NS toch eigenlijk niet best of both worlds: geen concurrentie in het binnenland, maar wel de concurrentie aangaan in het buitenland?

De heer **Raab**: Er is natuurlijk wel een beperkt soort concurrentie in Nederland. Daarvan hebben we de afgelopen twee, drie weken wel iets gemerkt. Die is er dus wel. Er zijn weinig landen waar het totale net is geliberaliseerd. Ik denk dat dit het geval is in het Verenigd Koninkrijk en Schotland. Als ik bekijk hoe het daar gaat – ik ben een amateur op dat gebied – denk ik niet dat de belastingbetaler daar zo'n heel goede dienst wordt bewezen. Als je vervolgens bekijkt hoe ons net functioneert, als je de drukte op het net afzet tegen de punctualiteit en daarbij rekening houdt met de kosten die gemaakt worden voor investeringen, dan doet het Nederlandse net het helemaal niet zo gek. Om nu te denken dat er via marktwerking ongelooflijk veel betere prestaties mogelijk zijn ... Ik ben in principe iemand die wel gelooft in marktwerking. De eerste vijftien jaar van mijn carrière, misschien wel twintig jaar, ben ik daar heel druk mee bezig geweest. Maar je moet ook kijken naar de specifieke marktsituatie. Ik denk dat de spoorwegsector niet bepaald een sector is die voldoet aan de standaardkenmerken van een markt die zich naar zijn karakteristieken ervoor leent om geliberaliseerd te worden.

De heer **Van Gerven**: Goed, als ambtenaar ventileert u toch een mening.

De heer **Raab**: Ik heb een persoonlijke mening, ja.

De heer **Van Gerven**: Zeker. Ik kom met u te spreken over de verdeling van de pijn in het onderhandelakkoord. Uw directie, de aandeelhouder, wil gecompenseerd worden en wil een extra financiële bijdrage van NS aan HSA. Kiest u daarmee aan de onderhandelingstafel in feite de zijde van

NS tegenover Infrastructuur en Milieu en uw collega's van de Inspectie der Rijksfinanciën?

De heer **Raab**: Nee, dat heb ik niet zo gezien. Ik geloof ook niet dat de samenwerking die we toen hadden, zowel met mijn collega's van de rijksbegroting als met die van I en M, kan worden gekenschetst als «we stonden tegenover elkaar».

De heer **Van Gerven**: U zegt dat dit in goede harmonie gebeurde.

De heer **Raab**: Dat is in ieder geval mijn beleving. Ik heb in die tijd – nu nog, en dat is later alleen maar intensiever geworden – de samenwerking, zeker ook met I en M, gewaardeerd. Ik heb gezien dat daar heel gemotiveerde, gedreven en deskundige mensen zitten van wie je zo af en toe nog wat kunt leren als niet zijnde expert op spoorgebied.

De heer **Van Gerven**: Er zijn afspraken gemaakt. Er was een gat van ruim 1 miljard. Klopt dat?

De heer **Raab**: Wel meer. Ik heb hier de cijfers.

De heer **Van Gerven**: Kunt u aangeven welk deel NS voor haar rekening heeft genomen, welk deel Infrastructuur en Milieu en welk deel het Ministerie van Financiën?

De heer **Raab**: Dat is heel moeilijk.

De heer **Van Gerven**: Het gaat mij alleen om het slot van het verhaal. We weten dat het een ingewikkelde ontwikkeling is geweest.

De heer **Raab**: Ik denk dat als je het aan twintig mensen vraagt, zij alle twintig een verschillende cijferopstelling hebben.

De heer **Van Gerven**: Geeft u de cijfers naar uw beste vermogen.

De heer **Raab**: Ik kan het niet uit mijn hoofd doen; dan overvraagt u mij even. Ik heb het even opgezocht en er aantekening van gemaakt. Ik begin met het feit dat volgens mijn gegevens de verlaging van de concessiefee die optrad, een kleine 1.200 miljoen euro was. Die is als volgt verdeeld. Financiën deed 324 miljoen. I en M deed vanuit zijn eigen begroting 381 miljoen, maar mocht daartegenover fees meerekenen in de periode na het verstrijken van de concessieovereenkomst. Dat werd ook gebruikt voor een dichting van het gat. In die plaat heeft NS 166 miljoen op tafel gelegd, maar dan tel je weer niet mee dat als onderdeel van die afspraken NS zich garant heeft gesteld voor het in de lucht houden van HSA tot eind 2014. Dat kostte ook nog een paar honderd miljoen. Dat vind je alleen maar weer terug in de begroting van NS en niet op de budgettaire plaat die ik net uitlegde.

De heer **Van Gerven**: Als ik het even mag samenvatten: van die kleine 1.200 miljoen was 166 miljoen voor NS en van de overige 1 miljard ...

De heer **Raab**: Grosso modo.

De heer **Van Gerven**: ... was ruim 300 voor Financiën en de rest voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De heer **Raab**: Plus nog een p.m. van die extra garantiebijdrage die NS heeft geleverd voor het in de lucht houden van HSA. Hoeveel die precies is, weet ik niet precies, maar dat is een paar honderd miljoen geweest.

De heer **Van Gerven**: Kun je zeggen dat iemand aan het langste eind heeft getrokken, even kijkend naar uw Ministerie van Financiën? Was dat de schatkistbewaarder of de aandeelhouder?

De heer **Raab**: Ik vind dat een moeilijke.

De heer **Van Gerven**: Als u begrijpt wat ik bedoel.

De heer **Raab**: Uiteindelijk lopen die belangen gewoon parallel. Tja, ik durf dat niet zo te zeggen. Ik denk dat iedereen zijn deel heeft genomen.

De heer **Van Gerven**: U was daar tevreden over.

De heer **Raab**: Ik was tevreden, zeker als aandeelhouder. Als wij nog iets meer hadden moeten leveren, had dat gekund.

De heer **Van Gerven**: Dat had wel gekund. Dat was een deel van de uitkomst van de onderhandelingen. Ik vroeg u net wat NS het onderhandelakkoord kostte. Uw antwoord was: 166 miljoen plus de garantstelling HSA tot 2015. Dat klopt toch?

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Waarom kon NS niet zelf bijspringen bij HSA?

De heer **Raab**: Dat is dezelfde discussie die we vorige week hadden. Als je eigen middelen vanuit NS inzet zonder dat je iets doet aan de businesscase, ben je heel duur eigen vermogen aan het verbranden zonder dat dit tot een structurele oplossing leidt.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus: het is een bodemloze put; dat moeten we niet doen.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Heeft de Staat zich niet zelf in de voet geschoten door een aparte entiteit te eisen voor het vervoer over de HSL-Zuid met een niet al te grote kapitaalbuffer en zonder continuïteitsgaranties? Kort en goed: als HSA niet had bestaan, wat dan?

De heer **Raab**: U vraagt nu natuurlijk naar de periode waarin de concessie gegund is en de voorwaarden waaronder dat gebeurd is. Daarover heb ik het een en ander gelezen in het boek De ontsporing, dat heel informatief is overigens. Omdat ik niet erbij betrokken was in die periode, heb ik nog eens goed kunnen nalezen hoe het daar is gegaan. In die tijd zijn dat natuurlijk de voorwaarden geweest waaronder NS die concessie heeft gekregen. Er zijn bepaalde bedragen aan garanti kapitaal gevraagd. Dat is later nog enigszins opgehoogd. Dat waren de voorwaarden. Daartegenover heeft NS een bepaalde concessiefee betaald. Daartussen is een balans.

De heer **Van Gerven**: Als ik u mag onderbreken: zou u dat morgen weer doen?

De heer **Raab**: Op deze manier?

De heer **Van Gerven**: Ja.

De heer **Raab**: Nee. Nee.

De heer **Van Gerven**: Goed. Dat is helder. Wij krijgen graag duidelijke antwoorden.

De heer **Raab**: Wij waren er toen als aandeelhouder ook niet bij betrokken.

De heer **Van Gerven**: Zeker. Het was voor de tijd dat Financiën aandeelhouder was, maar het was wel een voorstel van de overheid.

De heer **Raab**: Jazeker. Van deze gelegenheid wil ik toch even gebruikmaken. Je kunt hierin zien dat het wel degelijk zin heeft om een onderscheid aan te brengen tussen verantwoordelijkheden van een beleidsdepartement en het departement dat het aandeelhouderschap voor zijn rekening neemt. Dan kun je betere, transparantere afwegingen maken. Dan hadden wij wellicht – het is theoretisch – iets kritischer gekeken naar de bieding die NS uiteindelijk heeft gedaan.

De heer **Van Gerven**: We kunnen wel constateren dat in 2001 het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de leiding had, maar dat ook Financiën daarbij betrokken was.

De heer **Raab**: Zeker, maar niet in de rol als aandeelhouder.

De heer **Van Gerven**: Niet als aandeelhouder. Ik wil nog even met u kijken naar het memorandum van overeenstemming uit 2008. Het onderhandelakkoord, was dat een onontkoombare uitkomst van het memorandum van overeenstemming uit 2008? In het bijzonder doel ik op de procesafpraak in artikel 14, waarin staat dat als een faillissement van HSA mocht dreigen, de Staat maatregelen zou treffen.

De heer **Raab**: Ik heb het niet gemerkt, eerlijk gezegd. Ik heb niet gemerkt dat NS met artikel 14 van de overeenkomst aan het zwaaien was. Ik heb wel gemerkt in mijn besprekingen met de NS-mensen van tevoren dat zij zich zorgen maakten of zij niet iets te veel door het putje zouden worden getrokken door I en M. Het was niet zo van «ons kan niks gebeuren, want wij hebben artikel 14». Dat heb ik niet zo gemerkt. Ik heb ook niet gemerkt dat artikel 14 te pas en te onpas naar voren werd geroepen in deze discussie. Ik heb wel het volgende gezien, en dat is ook in lijn met mijn uitspraken vorige keer. In een van de stukken – ik weet niet meer waar ik het precies heb gelezen – staat: de concessiefee is verlaagd met ongeveer een derde als gevolg van externe oorzaken. Dat is precies de beperking die artikel 14 aangeeft. Je kunt de concessiefee alleen structureel verlagen op grond van externe oorzaken, en verder niet. Dat is dus ook gebeurd. In die zin gaf artikel 14 maar een beperkte mate van soelaas voor NS.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat artikel 14, het memorandum van overeenstemming, uiteindelijk niet gewerkt heeft.

De heer **Raab**: Niet voor een structurele verlaging, nee.

De heer **Van Gerven**: Niet voor een structurele oplossing. Daarvoor was het onderhandelakkoord nodig.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Omdat die externe factoren onvoldoende soelaas boden?

De heer **Raab**: Ja. Daar is wel naar gekeken.

De heer **Van Gerven**: Maar dat loste niet het structurele probleem op?

De heer **Raab**: Nee, het loste de boel niet op.

De heer **Van Gerven**: Mogen we concluderen dat het memorandum van overeenstemming een zeker, maar uiteindelijk onvoldoende vangnet was en dat de bal daarbij heel duidelijk bij de overheid lag om te zorgen voor een oplossing?

De heer **Raab**: De overheid had natuurlijk 2 miljard aan concessiefees ingeboekt. Als je dan zegt dat NS het zelf maar moet oplossen, zegt NS: wij nemen ons garantiekapitaal en voor de rest laten wij HSA failliet gaan. Dan komt die 2,2 miljard ook niet binnen. Wat dat betreft had NS ook wel weer een onderhandelingspositie.

De heer **Van Gerven**: Doordat er zo veel was ingeboekt bij de begroting: 148 miljoen per jaar.

De heer **Raab**: Ja.

De **voorzitter**: Ik wil nog even terugkijken naar het puntje van net, het special purpose vehicle, dat speciale bedrijf dat was ingericht. U zei: ik zou dat niet nog een keer doen. Maar het is erin gekomen omdat Financiën dat wilde.

De heer **Raab**: Wacht even!

De **voorzitter**: Even voor de duidelijkheid. Het beeld dat ontstond was: dat hebben zij gedaan en er was geen bemoeienis van ons.

De heer **Raab**: Ik heb dit de vorige keer ook gezegd. Ik vind het heel normaal dat je special purpose vehicles, speciale entiteiten, opricht. Je wilt niet het moederbedrijf schaden door een raar bod op een of andere concessie uit te brengen. Zo doen we dat ook bij concessies in Schotland of waar dan ook. Die worden in aparte entiteiten ondergebracht. NS staat daarbij garant voor een bepaalde hoeveelheid kapitaal, zodat ook de concessieverlener zekerheid heeft dat het bedrijf aan zijn verplichtingen kan voldoen. Dat vind ik een heel verstandige opzet. Het punt waarover ik zei dat we dat nooit meer zo zouden doen, betrof de balans tussen concessieopbrengsten en de hoeveelheid garantiekapitaal die in 2001 is afgesproken. Die waren niet in balans.

De **voorzitter**: Oké, dat is helder. Het is goed dat we dit verduidelijkt hebben. Het leek er even op dat het buiten Financiën om was gegaan, maar het was juist bedacht door Financiën, maar met een andere insteek.

De heer **Raab**: Ik vind het een heel goede opzet, maar niet met die bedragen.

De **voorzitter**: Oké, niet met die bedragen. Daar hebben we eerder verhoren over gevoerd, maar daarin vond iedereen het wel verstandig. Vandaag horen we dat dit het vooral niet was.

De heer **Raab**: Ik heb natuurlijk makkelijk praten, want ik was er niet bij betrokken. Ik heb natuurlijk de wijsheid van achteraf.

De **voorzitter**: Dit geeft ook wel weer een frisse kijk op de zaken. Daarom vragen we het u.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Raab, we gaan het met u hebben over de Fyra-treinen. Bent u als aandeelhouder gekend in het besluit om in december 2012 van start te gaan op het traject Amsterdam-Brussel?

De heer **Raab**: Nee. Dat werd wel aan ons meegedeeld: ze zijn eindelijk klaar; we gaan nu beginnen. Dat vergde geen specifiek aandeelhoudersbesluit.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarschijnlijk omdat het te operationeel is.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Bent u wel als aandeelhouder gekend in het besluit om te stoppen met de Fyra?

De heer **Raab**: Ja, dat is van tevoren wel met ons gedeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het is geen zaak waarover de aandeelhouders hoeven te besluiten?

De heer **Raab**: Er is geen statutaire of wettelijke bevoegdheid die ons dat recht of die plicht geeft, maar het is natuurlijk wel een heel belangrijke gebeurtenis. Dat je daar de aandeelhouder in kent, dat je naar buiten treedt nadat de aandeelhouder daar even goed over heeft kunnen nadenken, daar vragen over heeft kunt stellen en de informatie heeft kunnen verwerken, is wel normaal. NS begreep dat.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar hebben we straks ook nog wel wat vragen over. In een door u geparafeerde notitie van 29 januari 2013 van uw directie aan de heer Vijlbrief, thesaurier-generaal, wordt gesproken over een mogelijk gesprek tussen Minister Dijsselbloem en Staatssecretaris Mansveld. Dat is een wens van haar. Zij wil het graag hebben over de oplossingen, zonder daarbij financiële risico's aan te gaan of afspraken uit het verleden te verstoren. Met andere woorden: het onderhandelakkoord zou moeten blijven bestaan. Hebt u dat ook zo geïnterpreteerd?

De heer **Raab**: Ik weet niet hoe ik dat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Op het moment dat een Staatssecretaris zegt dat afspraken uit het verleden niet verstoord moeten worden en dat er geen financiële risico's mogen worden aangegaan, zou je de indruk krijgen dat er iets overeind moet blijven. Dat zou het onderhandelakkoord zijn.

De heer **Raab**: Ik denk dat ze vooral bedoelt dat I en M er niet voor wil betalen. De last moet ergens anders liggen, hetzij bij NS, hetzij bij Financiën, de generale kas.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat bedoelde ze waarschijnlijk met «financiële risico's», maar welke afspraken bedoelt ze met «de afspraken uit het verleden die niet verstoord moeten worden»?

De heer **Raab**: Dan denk ik dat ze a. de concessieafspraken als such en b. het memorandum of understanding bedoelt.

Mevrouw **Bergkamp**: Niet het onderhandelakkoord?

De heer **Raab**: Dat ook.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat ook.

De heer **Raab**: Dat is het hele complex van afspraken dat tot stand is gebracht.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt ook dat het daarbij belangrijk was dat er een oplossing van NS zelf zou komen.

De heer **Raab**: Ja. Dat was ook niet helemaal onredelijk, want we praten nu over het stoppen met die treinen. Dat is natuurlijk ook wel een verantwoordelijkheid van NS.

Mevrouw **Bergkamp**: In de nota wordt ook een ander punt besproken, namelijk de herbenoeming van de heer Meerstadt als president-directeur. I en M en Minister Schultz zijn daarmee akkoord, maar op 3 juni 2013 maakt de heer Meerstadt zijn vertrek bekend. Wat heeft daartussen plaatsgevonden?

De heer **Raab**: Ja, dat vraag ik mij ook weleens af. Ik heb van de voorzitter van de raad van commissarissen gehoord dat de heer Meerstadt al voor zijn herbenoeming te kennen had gegeven dat hij het wel welletjes vond, maar dat hij op verzoek van de raad van commissarissen (rvc) is gebleven omdat de voorzitter van de rvc ook al zou opstappen. Met het oog op de continuïteit zou het vervelend zijn als beiden, de voorzitter van de rvc en de voorzitter van de raad van bestuur (rvb), kort na elkaar zouden vertrekken. De heer Meerstadt zou daarom nog een bepaalde tijd blijven om de transitie wat soepeler te laten lopen.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Meerstadt wilde eigenlijk al weggaan, maar is wat langer gebleven vanwege een wens van de raad van commissarissen.

De heer **Raab**: Ja. Ik heb dat niet van hemzelf gehoord, maar van de voorzitter van de raad van commissarissen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het heeft dus niet direct te maken met de toestanden met de Fyra, die natuurlijk daarna plaatsvonden.

De heer **Raab**: Nee, niet volgens mijn informatie.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan het hebben over de periode van het definitieve einde van de Fyra. Wanneer hoorde u voor het eerst informeel over de mogelijkheid dat er gestopt zou worden met de Fyra?

De heer **Raab**: Het was altijd wel ... Ik moet het even nagaan in mijn papieren. Ik denk dat het ergens in februari, maart was dat NS zei: we hebben een aantal opties en we zijn die nu aan het verkennen, afhankelijk van de technische gesteldheid van de treinen. Een precies tijdstip kan ik niet geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Ongeveer februari, maart hoorde u voor het eerst informeel dat NS voornemens was om wellicht te stoppen met de Fyra.

De heer **Raab**: Ja. Op 2 april hebben we nog iets meer informatie gekregen van NS. Toen wisten we echt wel dat dit een van de opties was.

Mevrouw **Bergkamp**: In april werd het helemaal, of in ieder geval met meer zekerheid gemeld.

De heer **Raab**: Niet helemaal. Er waren nog steeds verschillende opties: doorgaan of stoppen. Die lagen nog steeds op tafel. De eerste keer dat ik daarover schriftelijk of rechtstreeks van NS iets heb gehoord, was voor mij herkenbaar terug te vinden op 2 april 2013.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Meer zekerheid. Hoe werd daartegen aangekeken door het Ministerie van Financiën, kijkend naar de concessie, het onderhandelakkoord en de gevolgen voor NS?

De heer **Raab**: Wij vonden dit natuurlijk dramatisch en tragisch. We hebben door de jaren heen HSA door al die stormen heen geloodst. We dachten: de treinen zijn er, de zaak kan eindelijk gaan rijden. Maar binnen een paar weken lag het daar waar het niet wezen moest. Dat vonden we natuurlijk een dramatische uitkomst.

Mevrouw **Bergkamp**: U was teleurgesteld en vond wat er gebeurde, dramatisch. Maar qua gevolgen voor bijvoorbeeld de HSL-Zuidconcessie? Vroeg het Ministerie van Financiën zich meteen af wat dat voor de concessie betekende en daarmee voor het onderhandelakkoord?

De heer **Raab**: Op dat moment nog niet. Je hoopt dat er een oplossing kan worden gevonden en dat er iets met de treinen kan gebeuren waardoor ze weer snel back on track zijn. Dat hoop je.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer keerde dat?

De heer **Raab**: Zo tegen eind mei begon zich toch wel af te tekenen uit de informatie van de verschillende audits die waren toegepast op de technische kwaliteiten van de treinen, dat doorgaan toch een heel riskante optie was.

Mevrouw **Bergkamp**: Eind mei bleek dat uit een aantal onderzoeken naar de technische gesteldheid van de trein. Toen dacht u dat het niet meer goed zou komen met de Fyra. Dacht het ministerie op dat moment ook na over de vraag wat dit betekende, kijkend naar de concessie en het onderhandelakkoord?

De heer **Raab**: Laten we eerst maar eens een besluit nemen over de trein, dan kunnen we daarna verder kijken wat er gebeurt. Toen eenmaal het besluit was genomen om te stoppen – dan spoel ik even naar voren – ...

Mevrouw **Bergkamp**: Bent u pas gaan nadenken over de gevolgen toen het besluit formeel was genomen en niet daarvoor?

De heer **Raab**: Wij hebben niet de luxe om op alle mogelijke opties voorbereid te zijn. Ik ben meer van de school van volgtijdelijk werken.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf net aan dat er in februari, maart al signalen waren. In april werd dat ook schriftelijk bevestigd door NS. Eind mei wordt er vervolgens definitief besloten. In die periode, voordat er formeel besloten was, heeft het ministerie niet gedacht over de vraag wat dit betekende voor de concessie en het onderhandelakkoord?

De heer **Raab**: We hadden toen al wel gehoord dat NS over alternatieven aan het nadenken was, zoals het uitvoeren van de concessie met alternatief materieel. Dat was een van de opties. Een van de andere opties om de concessie terug te geven. Daar hebben we wel globaal onze gedachten over laten gaan. Maar die cijfers waren nog allemaal zo voorlopig dat wij ons nog niet vastlegden op één bepaalde richting.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij het Ministerie van Financiën was in ieder geval ook de mogelijkheid aanwezig om de concessie in te trekken.

De heer **Raab**: Ja, maar op een gegeven moment ben je ook wel een beetje klaar ermee. Mensen hebben hun kans gehad en overduidelijk niet gegrepen. Normaal gesproken zeg je: als Apple een verkeerde iPhone lanceert, gebeurt er wel iets. Je lanceert de trein op 9 december met enige fanfare. Dan moet je natuurlijk ervoor zorgen dat het ding wel functioneert.

Mevrouw **Bergkamp**: Ook innovatie? U maakt de vergelijking met Apple.

De heer **Raab**: Ja, precies. Misschien was dit te veel innovatie op elkaar.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het gehad over het moment waarop u voor het eerst vernam dat NS wilde stoppen. Wanneer hoorde u voor het eerst informeel dat ook NMBS wilde stoppen?

De heer **Raab**: Ik moet even in mijn tijdlijn kijken. Dat moet 30 of 31 mei zijn geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt 30 of 31 mei. U hoorde het dus eerder informeel van NS. In de laatste periode, toen NS bezig was om de definitieve besluitvorming voor te bereiden, hoorde u ook over NMBS?

De heer **Raab**: Ja. NMBS trad volgens mij de 31ste naar buiten. Ik weet dat niet helemaal zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: De 31ste, dat klopt. Op 29 mei neemt de raad van bestuur het besluit om te stoppen met de Fyra. Wat vond u ervan toen u hoorde dat NS definitief wilde stoppen?

De heer **Raab**: Op dat moment hadden we al wel wat informatie gekregen. Toen kon ik het op zich wel billijken, als ik keek naar de cijfers die we toen hadden. Die waren nog niet helemaal uitgetrild, en we hadden daar ook nog wel wat vragen bij. Als ik keek naar de verschillende opties, vond ik het geen onlogische keuze.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke opties waren er allemaal?

De heer **Raab**: Er waren drie opties. 1. Doorgaan met de V250. Die moest dan wel heel erg opgeknapt worden. De retrofit kostte ook pakweg twee jaar. Daarbij moest een aangepaste concessie uitgevoerd worden. 2. Stoppen met de V250. Dan zou er alternatief materieel worden ingehuurd en ook dan moest de concessie worden aangepast. 3. Stoppen, waarbij ook de concessie werd teruggegeven.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren dus drie opties. 1. Doorgaan met de Fyra. 2. Stoppen met de Fyra en de concessie houden. 3. Stoppen met de Fyra en de concessie verliezen.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment is er een vergadering met de raad van commissarissen om een akkoord te geven, maar dan komt er een telefoontje van u.

De heer **Raab**: Een telefoontje van mij in de zin van: breng niks naar buiten!

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was uw boodschap. Wie sprak u toen? Sprak u met de heer Robbe of ging dat via president-commissaris Van den Driest?

De heer **Raab**: Dat weet ik even niet. Even kijken. Ik denk dat het de voorzitter van de rvc was.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was de heer Van den Driest.

De heer **Raab**: We hebben gezegd: «Jullie moeten dit niet naar buiten brengen. Wij willen hier nog goed naar kijken en hebben nog wat vragen, ook over de cijfers. Het kan niet zo zijn dat dit eventjes op een achternamiddag naar buiten wordt gebracht.»

Mevrouw **Bergkamp**: Uw boodschap was dat dit te snel ging. U deed dat waarschijnlijk namens de heer Dijsselbloem.

De heer **Raab**: Dit was afgestemd met de Minister, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: NS en NMBS hadden met elkaar afgesproken om op dezelfde dag naar buiten te treden, namelijk op de 31ste. De boodschap was om het nog niet naar buiten te brengen. De reden daarvan was dat het te snel ging.

De heer **Raab**: Het is wel heel aardig dat NS dat met NMBS afspreekt, maar dan heeft zij even vergeten dat zij ook een besluitvormingstraject aan de kant van de aandeelhouder moet meerekenen. Tegen de deelnemingen zeg ik altijd: «Als jullie een besluit nemen, is het niet klaar met jullie besluit. Daarna moeten jullie in de tijdlijn meenemen dat wij ook een bepaalde tijd nodig hebben om tot een besluit te komen. We moeten de

Minister informeren, we moeten vragen kunnen stellen, we moeten de Tweede Kamer kunnen informeren op een nette manier. Dat kost allemaal tijd.»

Mevrouw **Bergkamp**: De aandeelhouder was in dat proces dus niet meegenomen.

De heer **Raab**: Niet door NS in ieder geval. Dat is overduidelijk. Dat vinden wij nooit zo heel slim.

Mevrouw **Bergkamp**: Kwam dat initiatief van u of gebeurde dat in opdracht van de heer Dijsselbloem?

De heer **Raab**: Dat was in overleg met de heer Dijsselbloem. Hij zei zelf dat hij daar goed naar wilde kijken. Niks deadline met de Belgen en dergelijke. Nee, hij wilde zelf goed kijken.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben in de stukken gelezen dat u aangaf dat er op dat moment te weinig informatie was om een besluit te nemen en dat u er in ieder geval nog niet over uit was of u NS nog een kans wilde geven of dat er opnieuw zou worden aanbesteed. Klopt dat?

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was op dat moment uw idee. Er was nog te weinig informatie. Wellicht moest er nog onafhankelijk gekeken worden naar de informatie. Was dat ook een wens van u?

De heer **Raab**: Dat hebben we in dat tijdsbestek niet gedaan. We hebben toen nog wat verduidelijking gekregen. Zondagavond laat hebben we nog extra informatie gekregen. Dat was inmiddels zo ongeveer 2 juni, denk ik. De vroege ochtend van 3 juni hebben wij nog wat informatie gekregen. Daarmee zijn we verder aan de slag gegaan. We hebben de Staatssecretaris van I en M en onze Minister geadviseerd. Zij hebben toen gezegd: «Op basis van de nu voorliggende informatie kunnen wij instemmen met de keuze om te stoppen. We hebben nog even tijd nodig om een brief te schrijven aan de Tweede Kamer om het ook daar netjes te laten landen en haar passende informatie te geven.» Toen is afgesproken om te stoppen met de V250. Dat besluit werd bekendgemaakt. De vervoerders, NS en NMBS, werden meteen in staat gesteld om een alternatief aanbod te doen. Dat zou worden beoordeeld, maar er zou niet bij voorbaat worden gezegd dat we daarop in zouden gaan omdat alle andere opties ook openstonden.

Mevrouw **Bergkamp**: De NS-directie had eerder een besluit genomen, en ook de raad van commissarissen. We begrepen vanochtend in het verhoor van de heer Robbe dat het een voorgenomen besluit werd. Het effect van uw telefoontje namens de heer Dijsselbloem was dat er een voorgenomen besluit kwam. Op 4 juni zegt Minister Dijsselbloem bij RTL Z dat hij niet halsoverkop het besluit van de Belgen wil volgen, maar op dat moment had NS al een besluit genomen, had de raad van commissarissen een besluit genomen en had NMBS met NS afgestemd om op dezelfde dag het nieuws naar buiten te brengen. U gaf net aan dat de wens was om niet halsoverkop een besluit te nemen, maar de indruk werd gewekt dat NMBS Nederland of NS onder druk had gezet om een besluit te nemen. Dat is in ieder geval het beeld dat naar buiten is gekomen. Was het idee om dat beeld op die manier naar buiten te brengen of was het echt een misver-

stand? Wist de heer Dijsselbloem niet dat er een afspraak was tussen NS en NMBS om het de 31ste naar buiten te brengen?

De heer **Raab**: Dat wist hij niet. Ik wist het niet. Als de heer Dijsselbloem het wist, had hij dat waarschijnlijk via mij gehoord. NS had beter moeten beseffen dat zij bij het nemen van zo'n besluit ook de aandeelhouder goed moet betrekken.

Mevrouw **Bergkamp**: De indruk was toen, als ik u zo hoor, dat de aandeelhouder te weinig betrokken was in het proces. Er is een beeld ontstaan dat de Belgen, NMBS, NS onder druk hadden gezet om snel met iets te komen. Dat lijkt niet gebaseerd te zijn op informatie bij de heer Dijsselbloem of bij u. We hebben begrepen dat uiteindelijk geprobeerd is met de heer Descheemaeker om dit recht te zetten omdat het een misverstand was.

De heer **Raab**: Ik heb niks rechtgezet.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat ging via een ander ministerie.

De heer **Raab**: Ja, dat liep via een ander ministerie.

Mevrouw **Bergkamp**: Er schijnt overleg te zijn geweest tussen de Minister van Financiën, Staatssecretaris Mansveld, de vicepremier – de heer Asscher – en de voorzitter van de PvdA-fractie. Waar was dat goed voor? Waarom was de afstemming daar nog nodig?

De heer **Raab**: Omdat dit een politiek gevoelig dossier is, denk ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u er iets meer over zeggen waarom die betreffende personen bij elkaar zijn gekomen om dit te bespreken? We hebben begrepen dat de reden hiervoor was dat er sterke opvattingen leefden bij deze bewindspersonen.

De heer **Raab**: Ik heb de namen niet goed gehoord. Kunt u die herhalen?

Mevrouw **Bergkamp**: Het ging om de Minister van Financiën, de heer Dijsselbloem, om Staatssecretaris Mansveld, om vicepremier Asscher en om de voorzitter van de PvdA-fractie, de heer Samsom.

De heer **Raab**: O, ja. Dat is politiek overleg. Dat gebeurt. Daarvan ben ik als ambtenaar niet op de hoogte geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist niet dat er overleg was?

De heer **Raab**: Nee. Dat hoeft niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik zeg ook niet dat dit hoeft. U wist het in ieder geval niet.

De heer **Raab**: Nee, ik wist het niet. Dat is denk ik intern politiek overleg. Het zijn allemaal bewindslieden dan wel politici van de PvdA. Dat gebeurt vaker.

Mevrouw **Bergkamp**: In een mail van u staat dat u ervan afwist.

De heer **Raab**: Is dat zo? Daar kijk ik van op.

Mevrouw **Bergkamp**: U kunt het zich niet meer herinneren?

De heer **Raab**: Nee, ik kan mij het echt niet herinneren.

Mevrouw **Bergkamp**: In de mail staat ook «wegens de sterke opvattingen bij deze personen», maar dat hebt u niet meer paraat.

De heer **Raab**: Nee, ik kan mij daar echt niets van herinneren.

Mevrouw **Bergkamp**: Het klopt inderdaad dat het allemaal personen van de PvdA zijn: bewindspersonen en de voorzitter van de PvdA-fractie. U weet niet wat de uitkomst is geweest van dat gesprek?

De heer **Raab**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: De reden is waarschijnlijk de politieke gevoeligheid, kijkend naar het dossier.

De heer **Raab**: Dat denk ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom stuurt u daar zelf een mail over?

De heer **Raab**: Ik?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

De heer **Raab**: Aan wie heb ik die gestuurd?

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt hem gestuurd aan de heer Sherlo Esajas.

De heer **Raab**: Ja ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kan hem ook voorlezen. «Hierbij alsnog. Verder heb ik net Carel van den Driest gesproken, de voorzitter raad van commissarissen van NS. Die vertelde dat ze morgen inderdaad naar buiten willen. Hem dringend aangeraden dat niet te doen. Wegens de sterke opvatting van Minister Asscher, Samsom en de Staatssecretaris begreep ik dat het niet zou gebeuren.» Vervolgens zien we ook dat er een overleg heeft plaatsgevonden.

De heer **Raab**: Ook nu u het zo voorleest, kan ik het mij ... Dat gebeurt dan. Er gebeurt zo veel. En dan ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wij merken in de stukken die we hebben dat het erop lijkt dat op een gegeven moment de regie steeds meer bij Financiën komt te liggen.

De heer **Raab**: Dat kan, dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt niet gemerkt dat de heer Dijsselbloem op een gegeven moment wat meer ... Na het gebrek aan informatie, waarover u net sprak, en na onvoldoende bij het proces betrokken te zijn, lijkt er een soort verschuiving in de regie te zijn.

De heer **Raab**: Dat is ook wel zo omdat er in de eerdere episodes een geschil was tussen de concessieverlener en de concessiehouder, dus tussen I en M en NS. Er waren problemen bij de uitvoering van het

contract. Vervolgens gaan die partijen met elkaar aan de slag. Als aandeelhouder geef je wat kaders aan, maar dan heb je geen actieve rol bij dat overleg. Hier ging het inmiddels toch wel om een falen van NS. Dan moet NS het oplossen. Het is logisch dat NS dan met de aandeelhouder sterker bekijkt hoe dat opgelost kan worden. Het heeft ermee te maken dat het probleem wat meer de kant van NS opging en daarmee onze kant.

Mevrouw **Bergkamp**: En daarmee de kant van de aandeelhouder.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Klopt het dat NS niet eerder mocht stoppen zonder de instemming van de aandeelhouder?

De heer **Raab**: Formeel denk ik niet. Ik zei net al dat er geen formele rechten zijn die ons deze goedkeuring geven. NS neemt hiermee een heel belangrijke beslissing. Dat je daarbij de aandeelhouder betreft en dat je vervolgens ook tijd neemt voor een goed proces, ook richting het parlement, vind ik volkomen gepast.

Mevrouw **Bergkamp**: Het erbij betrekken van de aandeelhouder is wat anders dan toestemming krijgen van de aandeelhouder. U zegt dat dit formeel niet kan.

De heer **Raab**: Nou, het kan wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Was het wel een realistisch scenario geweest dat de aandeelhouder wilde doorgaan met de Fyra en NS wat anders besloot? Zou NS overruled kunnen worden op zo'n moment?

De heer **Raab**: Dat is wel heel moeilijk. Als de experts zeggen dat de trein niet meer op een goede manier te gebruiken is, is het wel heel theoretisch dat wij als aandeelhouder zouden zeggen dat NS toch moest doorgaan. Het kan in theorie, maar ik denk dat een aantal mensen dan niet meer zouden meedoen omdat zij de verantwoordelijkheid er niet voor zouden willen dragen. Ik denk ook niet dat het verstandig is dat wij als aandeelhouder op basis van relatief weinig informatie zouden zeggen dat NS toch moest gaan rijden met de trein, terwijl anderen die er echt verstand van hebben, zeiden dat het niet zo'n goede trein was.

Mevrouw **Bergkamp**: De interventie was niet alleen erop gericht om de bekendmaking uit te stellen, maar ook om het besluit uit te stellen. Het werd een voorgenomen besluit.

De heer **Raab**: Ja. Dat was omdat wij echt pas vonden dat er een besluit genomen kon worden op het moment dat én de Staatssecretaris én de Minister goed geïnformeerd waren en daar zelf goed naar hadden kunnen kijken. In het tijdschema dat leidde tot de bekendmaking op 31 mei, was er nauwelijks gelegenheid om beide bewindslieden, de Staatssecretaris en de Minister van Financiën, goed in te lichten.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment wordt het onderwerp zelfs besproken in de ministerraad, namelijk op 7 juni. Is dat gebruikelijk? U zegt zelf dat de aandeelhouder al niet zo'n formele positie heeft, maar vervolgens wordt het ook nog in de ministerraad besproken.

De heer **Raab**: Ik weet het niet meer precies, maar het was in ieder geval een politiek gevoelig besluit.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom was het een politiek gevoelig besluit? Kunt u dat nog een keer toelichten?

De heer **Raab**: Omdat er al redelijk wat politiek kapitaal in het hele HSA-gebeuren was geïnvesteerd. Dan lukt het uiteindelijk toch niet om een rijdende trein op het spoor te krijgen en te houden. Dat is natuurlijk wel gevoelig.

Mevrouw **Bergkamp**: Vandaar ook de mail en de bespreking door een aantal PvdA-bewindspersonen en de fractievoorzitter van de PvdA, waar we het net over hadden, om afstemming daarover te krijgen. Dat is logisch, kijkend naar het verloop.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Op zich was het dus niet raar dat het ook in de ministerraad werd besproken, vanwege de politieke gevoeligheid. Was de Minister van Economische Zaken, de heer Kamp, ook aangesloten bij het dossier? We hadden het er net over dat Financiën laat erbij was aangesloten, maar hoe zat het met Economische Zaken?

De heer **Raab**: Ik weet niet wat I en M met de heer Kamp of het ministerie heeft besproken. Ik kan mij niet herinneren – maar goed, ik kan mij wel meer niet herinneren – dat wij EZ erbij hebben aangesloten. Er speelden ook geen dingen als mededinging. Ik kan mij voorstellen dat je, wanneer je iets raars doet met aanbestedingen of zoiets, zegt: hé, hier komt het ministerie dat verantwoordelijk is voor aanbesteding toch om de hoek kijken. Maar dit was een technisch probleem rond een concessie, een trein die niet wil rijden. Het is gebruikelijk ...

Mevrouw **Bergkamp**: Vanuit «concessie wel/concessie niet» zou het misschien logisch zijn om Economische Zaken ...

De heer **Raab**: Zover waren we nog niet. Dit ging om het besluit om te stoppen met de trein of niet.

Mevrouw **Bergkamp**: En nog niet over de consequenties.

De heer **Raab**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: In de ministerraad van 7 juni werd alleen gesproken over het besluit om te stoppen. Er is toen nog niet gesproken over een alternatief plan of hoe verder ...

De heer **Raab**: De optie is besproken om de vervoerders de mogelijkheid te geven om een alternatief aanbod te doen, naar ik meen in augustus/ september. Het kabinet zou daarover een oordeel vellen voor 1 oktober. Ik kan mij voorstellen dat je dat wilt bespreken in de ministerraad.

Mevrouw **Bergkamp**: In de ministerraad werd gesproken over het stoppen met de Fyra en over het geven van een kans aan de vervoerder om met een plan te komen.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Weet u of de Minister-President erbij betrokken was, of hij bij de ministerraad aanwezig was?

De heer **Raab**: Of de Minister-President bij de ministerraad aanwezig was?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

De heer **Raab**: Dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: En de heer Kamp?

De heer **Raab**: Dat weet ik ook niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Had de ministerraad kunnen besluiten om door te gaan met de Fyra of is dat echt ondenkbaar?

De heer **Raab**: Het kan. De ministerraad kan alles beslissen, maar ik zou wel als ambtenaar zeggen: mij lijkt dat niet verstandig, want je laadt daarmee een verantwoordelijkheid op je die je volgens mij niet kunt waarmaken met de kennis die wij hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Het werd, gezien de politieke gevoeligheid – we spraken net al over het PvdA-overleg – behandeld in de ministerraad, maar niet zozeer om het besluit nog ter discussie te stellen.

De heer **Raab**: Dat denk ik niet. Het stoppen an sich niet, wel dat je daar een net proces voor hebt. Belangrijker is het om het aanbod dat de vervoerders nog konden doen, te bespreken in de ministerraad en om kennis te nemen van de opvattingen binnen de ministerraad. Het is voor beide bewindspersonen, zowel voor de Staatssecretaris als de Minister, belangrijk om dat op zo'n manier te doen. Zo is het kabinet als geheel daarover geïnformeerd en hoeft het dat niet uit de krant te vernemen. Ik denk dat dit wel belangrijk is, ook voor de politieke steun in de rest van het proces. Dat zijn overwegingen die niet zozeer bij ons als ambtenaren een rol hebben gespeeld, maar die ik mij wel kan voorstellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap het.

De heer **Elias**: Mijnheer Raab, de verwickelingen rond de Fyra zetten natuurlijk ook de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid op de helling. Zonder de Fyra kon HSA immers definitief niet aan de concessieovereenkomst voldoen. Wat waren de financiële gevolgen voor NS geweest als de HSL-Zuidconcessie was ingetrokken?

De heer **Raab**: Zo rond het tijdstip van stoppen met de Fyra, bedoelt u? Dan had NS een bepaald verlies moeten nemen. De precieze hoogte daarvan kan ik niet inschatten, maar laten we zeggen een paar honderd miljoen.

De heer **Elias**: Bij benadering. De heer Robbe zei vanmorgen dat het rond de 400 miljoen à 450 miljoen was.

De heer **Raab**: Dat geloof ik zo.

De heer **Elias**: Klinkt dat reëel voor u?

De heer **Raab**: Je moet het altijd afwegen tegen de opties. Je hebt nooit zomaar een geïsoleerde optie.

De heer **Elias**: Dat snap ik.

De heer **Raab**: Ik ben altijd wel erg van de verschillende opties naast elkaar leggen, van de ene extreme kant naar de andere en alles wat ertussenin zit. Dan gaan we gewoon kijken zonder ideologie wat de beste optie is vanuit een aantal invalshoeken. De concessie intrekken was een van de opties die wij in ieder geval hebben overwogen.

De heer **Elias**: U zegt «die wij in ieder geval hebben overwogen»?

De heer **Raab**: Het Ministerie van Financiën, zal ik maar zeggen.

De heer **Elias**: «Wij» is «Ministerie van Financiën».

De heer **Raab**: Als ambtenaren, hè. Je moet de Minister adviseren. Ik weet niet of de Minister dat heeft overwogen ...

De heer **Elias**: Daar kom ik straks op.

De heer **Raab**: ... maar in het ambtelijk advies staat dat het intrekken van de concessie wel een van de te overwegen opties is. Dat moet je altijd weer afwegen tegen wat er gebeurt met de concessieopbrengsten. Die vallen in een klap nog weer een keer met 1,4 miljard tegen. Je slaat meteen een gat in de begroting.

De heer **Elias**: Het ging mij in eerste instantie sec om de financiën. Wat was er met het onderhandelakkoord gebeurd wanneer de HSL-Zuid-concessie was beëindigd?

De heer **Raab**: Met het onderhandelakkoord? Ik denk een bedrag van vergelijkbare orde, ietsje minder wellicht, maar niet dramatisch veel minder.

De heer **Elias**: Met andere woorden, naast de concessie voor de HSL-Zuid stond de facto de afgesproken geïntegreerde concessie voor het hoofd-railnet ook op het spel.

De heer **Raab**: Bij het stoppen?

De heer **Elias**: Ja.

De heer **Raab**: Als je die intrekt, heb je alleen nog een andere concessie over. Dan moet je bekijken wat je met die overblijvende concessie gaat doen.

De heer **Elias**: En dan komen al die nuances in beeld, al die variabelen, al die scenario's. Dan is de vraag of het overeind houden van het onderhandelakkoord in het belang van de aandeelhouder was.

De heer **Raab**: Als je dat afweegt tegen de verschillende opties ... Daarna is er een alternatief bod gekomen, dat qua financiële effecten voor het bedrijf en voor I en M, beter was dan het alternatief «stoppen».

De heer **Elias**: Omdat de boel zo met elkaar verweven was, om het huiselijker te zeggen, was het handig en verstandig, vanuit de visie van het Ministerie van Financiën althans, ook ambtelijk, om het onderhandelakkoord overeind te houden?

De heer **Raab**: Ja, maar ook als je naar andere alternatieven kijkt, hoor. Ik weet dat I en M naar een hele serie aan alternatieven heeft gekeken. Het alternatieve aanbod van vervoerders NS en NMBS kwam daar als beste uit.

De heer **Elias**: De optie «het is zo slecht gegaan met de Fyra's dat het allemaal niet gaat werken; alles gaat van tafel en we beginnen opnieuw» is heel serieus besproken in mails van eind februari van Financiën. Die mails zijn in ons bezit. Er staat in: «We hebben een groot probleem als de Fyra afgeschreven moet worden.» Verder staat er letterlijk of in woorden van gelijke strekking dat dit vermoedelijk leidt tot een nieuwe aanbesteding omdat het aanbestedingsrechtelijk niet droog te houden valt. Dan ontstaat er weer een heel nieuwe situatie met betrekking tot bijvoorbeeld de concessie – daarmee was het immers verweven – omdat die vergeven zou worden aan NS voor 2015 tot 2024. Omdat alles met elkaar verweven was, leek het om financiën te gaan, maar ging het wel degelijk om vrij verregaande besluitvorming met, zacht gezegd, een behoorlijke politieke rand. De keuze was om niet opnieuw te gaan aanbesteden en alles stop te zetten. Er werd voor gekozen om het hoofdrailnet, geïntegreerd met de hsl, aan NS te gunnen tot 2025.

De heer **Raab**: Dat was de discussie in het onderhandelakkoord. Dat was 2010, 2011.

De heer **Elias**: Maar omdat dat niet omviel ... Die keuze leek althans gemaakt te gaan worden ...

De heer **Raab**: Nee, dat was een van de opties.

De heer **Elias**: Oké, maar die optie is serieus besproken en in de ministerraad van 7 juni ging het heel erg die richting op.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Elias**: Dat zie ik toch juist?

De heer **Raab**: Ongetwijfeld. Maar je moet al die verschillende opties tegen elkaar afwegen. Als dat betere uitkomsten had opgeleverd voor de begroting en voor de reiziger, dan hadden we dat gedaan. Maar dat deed het niet. Dan doe je dat dus niet.

De heer **Elias**: Maar u zei net ook dat de politiek er steeds meer bij om de hoek kwam kijken. Het was niet alleen een financiële afweging. Er kwamen ook politieke standpunten in. Er vond vertrouwelijk overleg plaats tussen bewindspersonen en de politiek leider van één bepaalde politieke partij. Daar had u als ambtenaar mee te maken.

De heer **Raab**: Ik kan vertellen wat ik heb geadviseerd, maar vragen over politieke afwegingen moet u aan politici stellen.

De heer **Elias**: Dat is niet helemaal waar. Wij kunnen zien wat u hebt geadviseerd. Dat liep nog sterk langs financiële lijnen.

De heer **Raab**: Zeker.

De heer **Elias**: Er werd ook bij geschreven: maar goed, de Minister heeft ook heel sterke politieke opvattingen; die komen ook in het geding. Als we daarna zien dat de besluitvorming de andere kant uitloopt, dan weten we ongeveer hoe de hazen gelopen zijn.

De heer **Raab**: Nou, nee hoor.

De heer **Elias**: Waarom niet?

De heer **Raab**: Ik begrijp niet waarom u dat concludeert.

De heer **Elias**: Ik vraag het u.

De heer **Raab**: Nee, u een trekt een conclusie.

De heer **Elias**: Nee, nee, nee. Ik vraag u het volgende. Financiën adviseert eerst sterk in de richting van «let op, wellicht komt er een nieuwe aanbesteding aan omdat het aanbestedingsrechtelijk niet droog te houden valt als de Fyra's niet werken en er niks terecht komt van alle eerdere afspraken». In een later stadium wordt er voorgesorteerd op het feit dat er een concessie wordt verleend, geïntegreerd, en dat NS het mag proberen op te lossen.

De heer **Raab**: U maakt nu een heel grote sprong tussen onze eerste gedachtevorming en ...

De heer **Elias**: Ik maak een sprong van ...

De heer **Raab**: Mag ik even uitspreken?

De heer **Elias**: ... van eind februari naar 7 juni. Dat klopt.

De heer **Raab**: Het is het begin van een denkproces. Dat begint met het woord «wellicht». U moet zich dat niet voorstellen als het sterke advies van Financiën aan het eind van de rit. Wij doen kennis op samen met onze collega's van NS, samen met I en M, samen met externe adviseurs. In het gedachteproces vormen wij onze mening. Uiteindelijk hebben wij een advies aan de Minister. U moet niet gaan citeren uit eerste gedachte-spinsels, die beginnen met het woord «wellicht» en dat vervolgens neerzetten als de sterke positie van ambtelijk Financiën. Dat is niet juist.

De heer **Elias**: Daarmee hebt u aangegeven hoe u daartegen aankijkt. Staatssecretaris Mansveld trekt eind januari 2013 de zogenoemde niet-handhavingsbrief in. Ik zal dat even uitleggen. In 2008 werd met het zogeheten memorandum of understanding overeengekomen dat we aan de slag gingen met de concessie, maar omdat het materieel er nog niet was, werd een brief geschreven waarin stond dat er nog niet zou worden gehandhaafd. Die niet-handhavingsbrief trekt Staatssecretaris Mansveld in. Met andere woorden zegt zij: dan kan ik gaan handhaven op het niet-nakomen van de concessie door HSA. Was het Ministerie van Financiën daarin gekend?

De heer **Raab**: Dat denk ik wel. Als ik kijk naar de stand van het overleg en de contacten, kan het haast niet anders dan dat wij daarover geïnformeerd waren. Ik kan mij geen concreet moment herinneren, maar ik denk dat wij geïnformeerd waren.

De heer **Elias**: Op 6 juni 2013 wordt na overleg tussen uw Minister Dijsselbloem en de Staatssecretaris, mevrouw Mansveld, in een mail gemeld dat de vervoerders, NS en NMBS, tot september de kans krijgen om met een plan voor alternatief vervoer te komen. Vond u dat logisch en terecht na alle vertragingen en problemen, ook in ogenschouw nemend het onrealistisch hoge bod uit 2001 en het gegeven dat HSA op geen enkel moment aan de concessievoorwaarden had voldaan tot dan toe?

De heer **Raab**: Bij oplossingen kijk ik altijd naar voren. Ik ben ook nooit zo van de school van «wie heeft het gedaan en wie is schuldig»? Ik heb in dienst gezeten. Als er een vrachtwagen in de sloot werd gereden, kwam er altijd een officier vragen wie dat gedaan had. Ik dacht altijd: hoe krijgen we dat ding weer op de kant? Dat vind ik altijd belangrijker. Dat is ook altijd mijn houding geweest met dit soort zaken. Natuurlijk baalden wij ontzettend van het feit dat NS het niet goed had gedaan. Dat heb ik net ook al gezegd. Maar als je NS straft, straffen we onszelf en de reiziger het meeste. Je moet altijd naar voren kijken welke van de verschillende opties de beste uitkomsten oplevert. De ministerraad heeft toen besloten om de vervoerders nog één kans te geven. Dat zou wel beoordeeld worden in het licht van alternatieven, zoals het intrekken van de concessie of andere partijen een bod laten doen. We hebben ze wel gestimuleerd om echt hun allerbeste beentje voor te zetten. Ik geloof dat iedereen van de kant van NS en NMBS begreep dat dit de laatste kans was. Maar goed, dit zijn mijn woorden. Ik heb dit niemand horen zeggen. Er werd niet bij voorbaat al tegen hen gezegd dat het wel goed zat. Nee, ze moesten echt hun best doen voor een goed bod. Dat moest worden beoordeeld op de juridische en financiële consequenties, op de kwaliteit voor de reiziger, op realisme en op een factor die voor de eerste keer in dit proces is meegenomen: executie zekerheid. Die factor hebben we meegewogen. Hoe we op de naam zijn gekomen is mij een raadsel, maar dit heette de Venus-businesscase. Wij hebben een adviseur ingehuurd om die te bekijken. Een van de dingen waar we de adviseur specifiek naar hebben laten kijken is de executie zekerheid en de opwaartse en neerwaartse risico's om toch nog enigszins een idee te krijgen of we eindelijk iets hadden wat wel kon gaan werken.

De heer **Elias**: Toch is er iets veranderd op het Ministerie van Financiën. Om in uw vergelijking van de militaire dienst te blijven, jarenlang zei Minister Zalm, ook als er een auto in de sloot lag: «Jullie zouden voor vervoer zorgen. Hoe jullie het regelen, maakt niet uit. Ongeacht of je hem eruit trekt en hem oplapt of een andere regelt, je zorgt maar dat het vervoer er komt.» Dat is een andere opstelling.

De heer **Raab**: Ja. Dat kan. Hij zal daar zijn reden voor hebben gehad. Ik denk dat je, als je ... Misschien moet ik daar niks over gaan zeggen, want ik was er toen als ambtenaar in ieder geval niet bij betrokken. Ik heb natuurlijk opvattingen als burger. Het is niet gestoeld op activiteiten in die tijd.

De heer **Elias**: Omdat u zei alleen vooruit te kijken. Jarenlang heerste bij Financiën een andere manier om tegen dat probleem aan te kijken. Daar is een omslag in gekomen.

De heer **Raab**: Mijn mening is: als je oplossingen wilt bedenken die realistisch zijn, moet je vooral vooruitkijken en moet je niet juridisch kijken als in «contract is contract».

De heer **Elias**: In hoeverre was de mogelijkheid voor NS om toch de boel te mogen oplossen, om het zo te zeggen, ingegeven door budgettaire redenen? Ik doel dan op het overeind houden van het onderhandelakkoord, het beperken van de dividendschade en de waardevermindering van de staatsdeelneming NS. In hoeverre was dat de eigenlijke reden?

De heer **Raab**: Dat speelt een belangrijke rol, maar als er iemand anders was gekomen die voor de reiziger een vrijwel net zo goed bod had kunnen doen met betere financiële resultaten voor ons, was dat prima geweest. Als consument probeer je ook altijd de beste kwaliteit voor de laagste prijs te krijgen.

De heer **Elias**: Welke alternatieven zijn bekeken?

De heer **Raab**: Er is wel degelijk een heel scala bekeken, overigens niet door mij omdat de kennis daarvoor bij het Ministerie van I en M ligt ...

De heer **Elias**: Er waren mensen van buiten die zich bij I en M meldden, maar zij kregen een ambtelijk afwijzingsbriefje.

De heer **Raab**: Dat moet u dan aan de mensen van I en M vragen.

De heer **Elias**: Dat hebben we deels ook wel gedaan. Die alternatieven werden dus helemaal niet serieus genomen.

De heer **Raab**: Ik heb gezien dat er wel degelijk een aantal opties werden afgewogen, inclusief het aan de markt overlaten van het internationale vervoer. Er is ook gekeken naar alternatieven om de concessie in verschillende stukjes op te knippen en die afzonderlijk aan te besteden. Een andere mogelijkheid was om het totaal opnieuw aan te besteden. Al die opties zijn verkend op de gevolgen daarvan voor de begroting van I en M, de opbrengsten voor I en M. Wat daaruit naar voren kwam, was dat de meeste opties financieel gezien minder aantrekkelijk waren. Ook vervoers-technisch gezien, wat betreft het aanbod voor de reizigers, waren die minder aantrekkelijk. Zeker in het geval van liberalisatie gaan er geen zestien treinen naar Brussel rijden. Dan gaat er een trein 's ochtends, 's middags en 's avonds.

De heer **Elias**: U antwoordde net op mijn vraag over de financiële kant, dus de waardevermeerdering van de staatsdeelneming, dividendschade en noem het allemaal maar op, dat die een belangrijke overweging vormde. Drukt u dat eens uit op een schaal van 1 tot 10?

De heer **Raab**: Voor mij is dat een belangrijke overweging. Voor I en M was die veel minder belangrijk. In het totale proces speelde die mee, maar om er een cijfer aan te geven ...

De heer **Elias**: Ik vraag het toch nog een keer: in hoeverre was de beslissing om NS nog een kans te geven ingegeven door politieke motieven?

De heer **Raab**: Dat weet ik echt niet. Ik probeer duidelijk te maken dat dit financieel en technisch gezien en vanuit het reizigersaanbod de meest superieure oplossing was, voor zover dat in deze context het juiste woord is. In elk geval was het de beste oplossing vergeleken met de alternatieven van liberalisering, opnieuw aanbesteden etc. Om tot die ontdekking te komen, heb je helemaal geen politieke ideologie nodig.

De heer **Elias**: U zei net dat Economische Zaken, dat als marktmeester bekijkt of de concurrentie wel op orde is, in deze fase helemaal niet betrokken was en dat dit ook niet hoefde omdat er geen mededingingsprobleem was. Dan blijft toch de vraag of met de vorm van besluitvorming die in de ministerraad op 7 juni plaatsvond, niet al zodanig een bepaalde richting werd uitgegaan – de heer Robbe zei vanmorgen dat de contouren van waar het naartoe ging al duidelijk waren – dat het toch niet voor de hand gelegen had om toen ook al EZ nadrukkelijk in beeld te brengen, juist op het punt van het mededingingsrecht. Hoe kijkt u daartegen aan?

De heer **Raab**: Volgens mij is het mededingingsrecht goed in kaart gebracht door adviezen van de landsadvocaat. De Venus-businesscase is getoetst door een onafhankelijke externe partij. Daarbij is bekeken of het allemaal marktconform was.

De heer **Elias**: Niet op dit moment. Dat was later.

De heer **Raab**: Ja, later.

De heer **Elias**: Op 7 juni werd toch een bepaalde richting in geslagen?

De heer **Raab**: Ja, maar wel voorwaardelijk. Door het kabinet is gezegd: de vervoerders krijgen een kans, en wij gaan dat beoordelen. Dat is nog niet zo van: jongens, jullie hebben het binnen. Zo is dat naar mijn idee ook niet gevoeld door NS. Zij had wel degelijk de prikkel om een heel goed bod te doen.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Raab, ik wil nog even terug naar de tijd voor de beslissing op 6 juni 2013 om NS de kans te geven om met een alternatief te komen. Welke alternatieven van andere vervoerders zijn concreet bekeken?

De heer **Raab**: Dat moet u aan I en M vragen. Dat zou mij ook niet passen, want ik ben aandeelhouder van NS. Het laatste wat er moet gebeuren is dat die informatie terecht komt bij de aandeelhouder van NS. Dan krijgen we de schandalen die we de afgelopen weken hebben gezien. Dat moeten we juist niet doen. Die informatie is niet bij mij terechtgekomen en dat is volkomen terecht.

De heer **Van Gerven**: Primair is I en M aan zet. Financiën heeft daar ook belang bij. U hebt er geen concreet zicht op dat er heel concreet met andere vervoerders is gesproken over een mogelijk alternatief ten opzichte van NS?

De heer **Raab**: Nogmaals, ik zou dat niet moeten weten en ook niet moeten willen weten.

De heer **Van Gerven**: U wilt dat niet eens weten.

De heer **Raab**: Nee.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we tien minuutjes pauzeren.

Het verhoor wordt geschorst van 14.57 tot 15.10 uur.

De **voorzitter**: Mijnheer Raab, we pakken het gesprek op bij het alternatieve vervoer: Venus. Dit onderwerp is al even langsgelopen. Vond u het alternatief dat is aangeboden, volwaardig?

De heer **Raab**: Ik ben natuurlijk niet de allergrootste vervoersspecialist. Ik ben in de eerste plaats aandeelhouder. Het is een bod waarin uitvoeringszekerheid een belangrijke rol probeert te spelen door meer gebruik te maken van erkende hogesnelheidstreinen zoals de Thalys en de Eurostar. In die zin is er meer keuze voor de reiziger. Hij kan kiezen voor enerzijds het hogesnelheidsstraject en anderzijds de Benelux-trein, zoals die geloof ik heet.

De **voorzitter**: Benelux-plus.

De heer **Raab**: Benelux-plus, ja. Die geeft reizigers de keuze tussen een iets goedkoper vervoermiddel en een iets duurder, dat wel sneller gaat. Kijkend naar het aantal treinen dat over dat traject gaat, is er meer en meer keus voor de reiziger. Wel gaat het tegen een iets lagere snelheid. Het echte beoogde hogesnelheidsvervoer, met uitzondering van de extra Thalysen en Eurostars, zes in totaal, is ietsje minder. De hoop is dat we, als eenmaal de nieuwe intercity's er zijn die wat sneller gaan, 200 km/u, in de buurt komen van het vervoersaanbod van de concessie. Het is een kwestie van smaak en waardering of je dat in zijn totaliteit beter, gelijk of iets minder vindt. Het komt aardig in de buurt vind ik.

De **voorzitter**: Bent u gekend in de discussie of het een volwaardig alternatief is of louter een acceptabel alternatief omdat er geen andere keuze is?

De heer **Raab**: Dat was voornamelijk een discussie tussen NS en I en M.

De **voorzitter**: Niet met EZ erbij?

De heer **Raab**: Niet dat ik weet.

De **voorzitter**: Was er enige angst dat het aangeboden alternatief niet zou worden geaccepteerd, gelet op het feit dat er belang werd gehecht aan het onderhandelakkoord?

De heer **Raab**: Angst bij wie?

De **voorzitter**: Bij Financiën.

De heer **Raab**: «Angst» is niet het goede woord. Wij maken gewoon een analyse van de plussen en de minnen. Daarna adviseren wij de Minister.

De **voorzitter**: Zorg?

De heer **Raab**: Nee, als blijkt dat een ander bod beter is, gaan we daarmee door.

De **voorzitter**: Misschien moet ik mijn vraag verduidelijken. Gelet op het feit dat de afspraken die eerder waren gemaakt, ook de financiële afspraken, nu veiliggesteld leken te zijn, was er toen de zorg bij Financiën dat we weer terug bij af waren als dit niet zou worden aanvaard?

De heer **Raab**: Ja, dat is dan misschien zo, maar als er een ander alternatief is dat beter is, dan heeft dat bepaalde plussen. Wij zaten er in ieder geval niet in om NS te beschermen. Misschien had je zelfs wel liever gehad dat er een levensvatbaar alternatief was, ook al vanuit het oogpunt dat je het recht op een gegeven moment hebt verspeeld als je zo lang bezig bent om de concessie uit te voeren en het steeds niet lukt. Nogmaals, ik zei voor de pauze al dat je steeds moet kijken naar de opties en de alternatieven. Je zit er uiteindelijk niet om te straffen, maar om te kijken hoe de reiziger het best wordt bediend en hoe de budgettaire opbrengsten voor de Staat kunnen worden gemaximaliseerd. Dat waren de twee hoofdpunten. Uiteindelijk weeg je af dat de Venus-businesscase het beste is van de denkbare alternatieven. Maar als een ander alternatief beter was geweest, dan waren we daarvoor gegaan.

De **voorzitter**: Als aandeelhouder van NS zou je ook kunnen zeggen dat je voor het belang van NS staat.

De heer **Raab**: Ja, maar ook niet tegen iedere prijs en tegen alle kosten.

De **voorzitter**: Als een andere aanbieder een alternatief had ingediend, niet zijnde NS met Venus, vindt u dan dat dit serieus had moeten worden afgewogen?

De heer **Raab**: Dat denk ik wel. Als dat een realistisch alternatief is dat ook opbrengsten oplevert zoals die waren ingeboekt in de begroting van I en M en als die aanbieder een aanbieding van vergelijkbare kwaliteit doet, zeg ik als burger – ik zeg het niet als aandeelhouder, want dan heb je dat misschien niet – dat je dat goed moet bekijken.

De **voorzitter**: Is er overleg geweest over het alternatieve vervoer tussen uw directie, de Inspectie der Rijksfinanciën of I en M?

De heer **Raab**: Jazeker. Met I en M is er heel veelvuldig overleg geweest.

De **voorzitter**: Ook specifiek over het alternatieve vervoer en de mogelijke consequenties daarvan?

De heer **Raab**: Primair is het aanbod voor de reiziger met I en M besproken door NS. NS heeft het ook aan ons toegelicht. Ik geloof zelfs dat ik ergens één verwijzing heb gezien naar een gezamenlijk overleg van Financiën en I en M samen met NS waarin het aanbod werd toegelicht. Er is wel steeds goed en gelijk opgetrokken, maar de beoordeling of het een volwaardig bod was, lag bij I en M en niet bij de aandeelhouder.

De **voorzitter**: In die besprekingen is u niet geworden dat een andere partij een mogelijk alternatief in de aanbidding zou hebben en wat daarvan de gevolgen zouden kunnen zijn?

De heer **Raab**: Nee, maar ik had dat ook niet mogen weten.

De **voorzitter**: Nee. Los van wie het zou zijn, u hebt er geen kennis van of het gelijke speelveld überhaupt serieus is geanalyseerd?

De heer **Raab**: Nee, maar ook niet dat het niet gebeurd is.

De **voorzitter**: Oké. Vindt u dat met het alternatieve vervoer aan de concessie is voldaan?

De heer **Raab**: Het is niet aan mij om dat te beoordelen, maar aan de concessieverlener.

De **voorzitter**: Maar u beoordeelt wel NS, want u bent de aandeelhouder.

De heer **Raab**: Als je het heel extreem wilt zeggen: als je aan de concessievoorwaarden kunt voldoen door één trein te laten rijden en maximale prijzen te rekenen, is dat vanuit een heel beperkt aandeelhoudersperspectief natuurlijk geweldig. De verantwoording om dit goed te kunnen beoordelen, de balans tussen enerzijds wat NS betaalt en anderzijds welk aanbod je daarvoor krijgt, ligt bij I en M en niet bij de aandeelhouder.

De **voorzitter**: Maar in het onderhandelakkoord werden ook weer eisen gesteld. Financiën heeft daarin een zekere positie verworven, ook in de analyse van de vraag «wat willen wij dat er aangeboden wordt».

De heer **Raab**: Ik denk dat wij niet zozeer betrokken zijn geweest bij de specificatie van de treindiensten die moesten worden aangeboden. Als je heel diep in mijn hart kijkt als aandeelhouder, zou ik zeggen: misschien kunnen bepaalde treindiensten uit dat schema gehaald worden ter optimalisering van de businesscase voor NS. Maar dat vond I en M geen goede zaak, dus dat heeft vastgehouden aan dat aanbod. Dat is heel verstandig vanuit zijn perspectief. In de uitgebreide dienstregeling gaan treinen rijden die an sich niet rendabel zijn.

De **voorzitter**: De hele opzet van de HSL-Zuid was niet om in Nederland snel te kunnen rijden. Het beoogde vervoer was internationaal. Natuurlijk gebruiken we hem ook nationaal. Internationaal gezien rijdt alleen de Thalys eroverheen. Als je op een andere wijze internationaal wilt rijden, doe je er langer over dan voordat de hogesnelheidslijn werd aangelegd.

De heer **Raab**: Sorry, dat laatste?

De **voorzitter**: Je doet er langer over dan voordat de HSL-Zuid was aangelegd.

De heer **Raab**: Via de Benelux-plus bedoelt u?

De **voorzitter**: De Belgen hebben daar een aantal mooie stations tussendoor geweven.

De heer **Raab**: Oké.

De **voorzitter**: Het alternatief voor er langer over doen dan ooit, is veel betalen. Dat ligt er vooralsnog. Er rijdt geen door NS aangeleverde internationale trein die 200 km/u rijdt.

De heer **Raab**: Die komt nog.

De **voorzitter**: In Nederland, maar niet internationaal.

De heer **Raab**: Dat weet ik eigenlijk niet. Dat zou ik moeten checken. Ik dacht dat die op den duur ook doorrijdt naar Brussel.

De **voorzitter**: Wellicht, wellicht. Als u kijkt naar het totale pakket dat is aangeboden, zoals ik het net schetste, vindt u het dan nog terecht dat NS/HSA de concessie heeft mogen houden?

De heer **Raab**: Of het terecht is, hangt af van het beoordelingskader. Als je het vanuit een bepaald normatief beoordelingskader beoordeelt, kun je zeggen dat degene die gefaald heeft, beloond wordt. Maar dat is niet ons beoordelingskader geweest. Dat kader was om te kijken naar de budgettaire effecten, naar de dividendopbrengsten en naar de kwaliteit van het aanbod voor de reiziger. Dat zetten we steeds af tegen alternatieven op die drie punten. Dit alternatief scoorde het beste op al die drie punten.

De **voorzitter**: U kiest een pragmatische insteek: er is iets, en anders hadden we niks.

De heer **Raab**: Ja.

De **voorzitter**: In het licht van de verantwoordelijkheden die de verschillende partijen bijvoorbeeld richting hun aandeelhouder hebben, vragen we u wat u ervan vindt dat straks geen van de hogesnelheidsverbindingen door NS of HSA zelf zal worden verzorgd. Er komt dus ook op termijn geen door NS zelf aangeschafte hogesnelheidstrein. Ik ben benieuwd wat de aandeelhouder daarvan vindt.

De heer **Raab**: Ik vind het jammer dat het oorspronkelijke concept niet mogelijk is gebleken. Als je teruggaat naar de oorzaken, kun je dat echter niet alleen NS aanrekenen.

De **voorzitter**: Want?

De heer **Raab**: Het punt is natuurlijk dat je met die hogesnelheidslijn drie innovaties in één keer wilt toepassen. Dat is eind jaren negentig begonnen. Je wilt een infrastructuur aanleggen voor een specifieke vorm van vervoer die er nog niet is met een vorm van beveiliging, ERTMS, die er nog niet is. Je wilt daarnaast een ov-lijn aanbesteden, iets wat we nog niet op die schaal hadden gedaan in Nederland, en dan ook nog internationaal. Je wilt verder een trein bestellen die nog niet bestaat en die ook niet geleverd kan worden op dat moment. Je vraagt die ook nog eens uit in heel kleine hoeveelheden. Je doet dan drie heel aparte dingen, drie innovaties op elkaar, en dan vindt men het gek dat het niet loopt zoals het gepland is. Ik vind het eerlijk gezegd gekker dat er mensen waren die dachten dat het wel zou gaan lopen zoals het gepland was.

De **voorzitter**: Dat raakt een beetje aan de kwestie die de heer Elias met u besprak, namelijk dat er een verschuiving lijkt te zijn van «jullie hebben dit afgesproken, jullie wisten dat het ingewikkeld was, jullie wisten wat de eisen waren, jullie wisten wat jullie ervoor wilden betalen, jullie wisten dat er een aantal afspraken niet afgehecht waren waardoor jullie minder geld ervoor hoefden te betalen», van een wetenschap die daarvoor steeds bij NS werd neergelegd naar een begrip dat in de loop der tijd is ontstaan waardoor ...

De heer **Raab**: Nou, begrip. Ik geef mijn mening over een tijd waarin ik als ambtenaar zelf niet betrokken was. Ik wil hier niet suggereren dat dit de mening van Financiën is. Ik geef mijn mening, kennis hebbende als relatieve buitenstaander van alles wat er voor 2007 is gebeurd.

De **voorzitter**: U bent aandeelhouder, geen relatieve buitenstaander.

De heer **Raab**: Bij alles wat er voor 2007 is gebeurd, ben ik niet betrokken geweest. Wij zijn pas aandeelhouder vanaf 2005. Ik geef mijn persoonlijke opvatting. Dat doe ik heel onbevagen omdat ik denk dat dit misschien dienstig is aan het onderzoek. Het is echter geen standpunt van Financiën.

De **voorzitter**: Snapt u onze vraag? Het is misschien een rare vraag van een parlementaire enquêtecommissie, maar snapt u dat wij die vraag stellen? Wij zien in het dossier namelijk – wij hebben dit in het verhoor langs horen komen – dat er toch een kanteling lijkt te zijn van het heel scherp iemand houden aan de verplichtingen die hij willens en wetens is aangegaan tot een houding waarin u ogenschijnlijk moeite hebt om te zeggen: het is slecht dat ze zich niet aan de concessie hebben gehouden, nu niet, nooit niet en in de toekomst niet ...

De heer **Raab**: Dat heb ik wel gezegd.

De **voorzitter**: Heel voorzichtig.

De heer **Raab**: Ik zei dat het dramatisch was.

De **voorzitter**: Dat de trein is uitgevallen vond u dramatisch, maar u vindt het ook dramatisch dat er nimmer aan de concessieverplichting is voldaan?

De heer **Raab**: Natuurlijk. Dat vindt I en M ook. Weer zeg ik: niet mijzelf als ambtenaar, maar mijzelf als burger. Ik begrijp wat de heer Elias net vroeg: vindt u het niet raar dat degene die niet levert, toch weer de concessie mag uitvoeren? Het liefst wil je straffen, maar we hebben wel een verantwoordelijkheid. Dit land moet bestuurd worden en het alternatief is: wie betaalt de rekening wanneer we die 1,4 miljard laten lopen?

De **voorzitter**: Ja, maar dan zijn we toch terug bij de vraag waarmee we na de schorsing begonnen. Het beeld «halleluja, we hebben een volwaardig alternatief» hoor ik u ook wel een beetje ...

De heer **Raab**: Halleluja? Niemand heeft «halleluja» gezegd. Ik denk dat dit allerm minst op zijn plaats is. Ik heb met enige caveats gezegd: «Het is naar mijn idee een volwaardig bod. Het oordeel daarover ligt bij de expert van I en M. Ik denk dat dit een goed te verdedigen besluit van I en M is.»

De **voorzitter**: Dan komen we een beetje dichter bij uw echte expertise: het financiële gedeelte, de financiële afhechting van het geheel. De afspraken over het alternatieve vervoer worden vastgelegd in de aanvulling op het onderhandelakkoord. Wat was dan de financiële consequentie?

De heer **Raab**: De Venus-businesscase had in zijn totaliteit voor de aandeelhouderswaarde een impact van 340 miljoen euro.

De **voorzitter**: Hoe is dat bedrag uiteindelijk verdeeld?

De heer **Raab**: Dat is een goede vraag. Volgens mij is daarover afgesproken dat I en M 119 miljoen dividendschade voor zijn rekening zou nemen. Voor het restant zou NS een efficiëncytaakstelling opgelegd krijgen. Naderhand is besloten om het geheel, die 340 miljoen, als efficiëncytaakstelling aan NS op te leggen. Ik durf echter niet meer te zeggen of het infrabudget voor die 119 miljoen afslag is gecorrigeerd.

De **voorzitter**: U legt het rustig uit. We zullen het in het rapport concreet maken. Ik hoor u zeggen dat het gewoon een verdeling is geweest van de pijn over de verschillende partijen.

De heer **Raab**: Uiteindelijk kun je zeggen dat mede op instigatie van de Tweede Kamer, die er expliciet om heeft gevraagd, de pijn is teruggelegd bij NS. Zij moet via efficiëncyverbetering die 340 miljoen zien goed te maken.

De **voorzitter**: We hebben er al een paar keer even over gesproken, maar als u niet weet hoe het zit, moeten we eroverheen stappen: weet u of het Ministerie van Economische Zaken bij dit geheel betrokken is? Het is mogelijk een mededingingskwestie wanneer andere partijen de ruimte zouden willen hebben, kunnen hebben, opgeëist hebben, niet gekregen hebben. Dat kan van alles zijn. Weet u dat?

De heer **Raab**: Ik heb in ieder geval niet met hen contact hierover gehad. Dat kan ik mij in ieder geval niet herinneren. Misschien is er een keer een telefoontje gepleegd of een contact gelegd om een stukje informatie te geven, maar ik kan mij ook niet herinneren dat ze expliciet bij gesprekken aanwezig waren.

De **voorzitter**: De concessies zijn nu in elkaar verweven. Het recht op het vervoer door het hele land, minder randjes, en het recht op het vervoer over de HSL-Zuid zijn in één pakket gekomen. Ik breng in herinnering dat NS veel uitgestelde betalingen heeft gekregen. Het is misschien een vraag waar we al een paar keer aan geraakt hebben, maar is NS hiermee in financiële zin niet beloond voor slecht gedrag?

De heer **Raab**: Ja, maar ik vind dat NS toch ook echt wel een veer heeft gelaten. De 166 miljoen, het garantiekapitaal dat is ingezet om HSA in de lucht te houden, de Venus-businesscase die zij zelf overeind moet houden via efficiëncymaatregelen. Dus het is de reputatie. Het is NS ook echt niet in de koude kleren gaan zitten. Dat merk je ook wel als je met de mensen praat. Zij balen hier natuurlijk ook geweldig van.

De **voorzitter**: Dat hebben wij gezien in de verhoren. Absoluut. Het is ook goed om dat te benoemen. Heel veel mensen hebben er heel hard aan gewerkt. Het is goed dat u dit nog even uitspreekt. Het boeiende van het geheel is dat bij het behouden van de concessie, ook al kun je er van alles van vinden, zowel NS gebaat is als I en M en Financiën. De gekke uitkomst is dat iedereen gebaat is bij het feit dat louter de concessie in de lucht is gehouden. Kunt u daar nog iets over zeggen?

De heer **Raab**: Ik kan mij daar van alles bij voorstellen. Ik heb in de afgelopen verhoren uitgelegd dat dit lang niet altijd onze insteek is geweest en dat wij ons ook hadden kunnen voorstellen dat er andere uitkomsten waren geweest. Maar wanneer je de opties naast elkaar legt en die vergelijkt, was dit toch steeds de beste uitkomst. Daarom is daar

uiteindelijk voor gekozen, niet vanuit een soort loyaliteit naar NS toe. Het was uiteindelijk de beste oplossing.

De **voorzitter**: Niet een nog grotere rekening voor de belastingbetaler en misschien niet nog meer nadeel voor de reiziger.

De heer **Raab**: Dat waren de alternatieven. Je kunt een grote sweep hanteren en zeggen: jullie hebben het recht verspeeld en we gaan daarom naar een ander toe. Dan begin je al met een schade van 1,4 miljard minder concessieopbrengsten. De inschatting was dat er volstrekt niemand in de wereld daar ook maar bij in de buurt kon komen. Het verschil moet dan weer worden omgeslagen, hetzij bij I en M zelf, door minder investeringen in infrastructuur. Of wanneer je het uit de generale middelen doet, zijn het met name onderwijs, sociale voorzieningen en dergelijke die de prijs moeten betalen. Dat is het soort afwegingen waar een ministerie als Financiën voor staat. Ik doe toch ook wel een beetje mijn werk als ambtenaar om ervoor te zorgen dat de belastingbetaler er goed uit komt en dat de mensen die gebruik moeten maken van sociale voorzieningen niet nodeloos gepakt of aangepakt worden omdat ze hun voorzieningen kwijttraken, om het netjes te zeggen.

De **voorzitter**: Dat maakt het dragelijk voor een ambtenaar van Financiën om te constateren dat een concessie nooit is nagekomen, dat er een hoop ellende is geweest, dat het beoogde vervoer nimmer tot stand is gekomen. Het is een gelatenheid van «het is wat het is».

De heer **Raab**: Als ambtenaar moet je voortdurend dit soort onweegbare dingen tegen elkaar afwegen en zien te optimaliseren. Dat maakt het ook zo boeiend.

De **voorzitter**: Daarom doet u het al een poosje.

De heer **Raab**: Ja, en hopelijk doe ik het ook nog een poosje.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Raab, ik wil het gaan hebben over uw baan: het aandeelhouderschap dat u uitoefent voor de Staat bij NS. Welke mogelijkheden hebt u als aandeelhouder om NS en haar directie te sturen, om richting te geven aan NS?

De heer **Raab**: Wij zijn als aandeelhouder betrokken bij discussies en besluitvorming over de strategie van NS. We hebben regelmatig bijeenkomsten.

Mevrouw **Vos**: Hoe vaak?

De heer **Raab**: De strategie moet je ook weer niet te vaak bespreken. We doen het de laatste tijd zo ongeveer een keer per jaar. Dat is eigenlijk best al veel. Je hebt dan ook te maken met updates van de strategie. Er wordt niet iedere keer een totaal nieuwe strategie ontwikkeld. Dat zou natuurlijk echt belachelijk zijn. Ieder jaar bekijken we even waar we staan met de strategie en welke updates daarvoor nodig zijn. Eens in de zoveel tijd is er een grootschaliger exercitie. Daarbij zijn we betrokken. We zijn betrokken geweest bij de ontwikkeling van de internationale strategie en de voorwaarden waaronder. We zijn ook betrokken bij bepaalde grote investeringen. Formeel komen wij als aandeelhouder pas aan bod wanneer een investering groter is dan een derde van het balanstotaal. Dan heb je het over iets van 2 miljard. We hebben een aantal malen aan

de Kamer gemeld dat we bezig zijn met wijzigingen van de statuten, waardoor de drempel voor investeringen en voor concessies, die bij NS nog heel hoog ligt, wordt verlaagd naar een bedrag van 200 miljoen. Voor de bieding op concessies wordt zelfs een specifieke drempel afgesproken, die aanzienlijk lager is. Het precieze bedrag weet ik nu even niet uit mijn hoofd. Zo zijn we ook bij het doen van grote investeringen betrokken. Eventuele grote overnames of fusies worden vanzelfsprekend met ons doorgenomen.

Mevrouw **Vos**: Die worden met u doorgenomen, maar wat kunt u dan besluiten? Mogen bepaalde beslissingen alleen doorgaan als Financiën het ermee eens is?

De heer **Raab**: Ja, bij bepaalde investeringen. Als die over de drempel van 200 miljoen komen – bij concessies is die dus ietsje lager – moeten wij formeel instemmen. Als we dat niet doen, heeft NS geen toestemming.

Mevrouw **Vos**: U bent betrokken bij de strategie, eens in de zoveel jaar, en bij grote investeringen. Welke mogelijkheden hebt u nog meer?

De heer **Raab**: Je kunt informeel overleggen. Er is geregeld informeel overleg. Daar staat zo'n beetje alles op de agenda wat op dat moment relevant is in de relatie aandeelhouder-onderneming. In dat soort gesprekken kun je informeel heel veel kwijt en kun je informeel heel veel richting, guidance geven. Zo kijken wij er vanuit onze aandeelhoudersrol tegen aan. De raad van bestuur en de raad van commissarissen kunnen daarmee rekening houden.

Mevrouw **Vos**: U benoemt ook de raad van commissarissen. Dat is ook een sturingsmogelijkheid.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Is de aandeelhouder, Financiën, NS scherper gaan volgen naar aanleiding van het HSL-Zuid-dossier?

De heer **Raab**: Ja, dat denk ik wel.

Mevrouw **Vos**: Hoe uit zich dat?

De heer **Raab**: Door frequenter contact en door alles te bespreken. Het voordeel van de gebeurtenissen, het onderhandelakkoord en dergelijke, is dat je elkaar ook vaker ziet. Je kunt elkaar makkelijker vinden. Dat gaat twee kanten uit: niet alleen ik naar hen toe, maar ook zij naar mij toe.

Mevrouw **Vos**: Hoe was het ervoor en erna? Hoe vaak zag u elkaar voordat zich problemen manifesteerden en hoe vaak daarna?

De heer **Raab**: Ik zie hen nu iets te vaak. Eerlijk gezegd spreek ik hen nu te vaak. Ik wil hen minder vaak zien.

Mevrouw **Vos**: In de afgelopen weken?

De heer **Raab**: In de laatste weken bijna dagelijks of een paar keer per dag. Dat wil je niet. Als je mensen van een deelneming een paar keer per dag spreekt, is dat meestal niet zo'n goed signaal. Je wilt hen eigenlijk regulier zien, minimaal een keer per kwartaal, soms een keer per maand.

Dan zijn er nog alle informele contacten tussendoor. Mijn eigen medewerkers hebben natuurlijk ook op hun niveau contacten met de mensen van NS om over onderdelen nadere informatie op te vragen. Er is dus een tamelijk frequent contact. We kunnen elkaar heel makkelijk vinden als het nodig is.

Mevrouw **Vos**: Voor de andere staatsdeelnemingen is het dus regulier een keer per kwartaal, maar bij NS is het ... ?

De heer **Raab**: Nee, dat varieert ook een beetje. Onze minimumstandaard is een keer per kwartaal. Soms wordt daarvan afgeweken omdat dat dienstig is. Alle speciale gevallen, bijvoorbeeld investeringsbeoordelingen, fietsen daar natuurlijk doorheen. Ik noem het voorbeeld van Avalon, dat eerder aan de orde is geweest. Daar hebben we heel vaak contact over gehad. Mijn medewerkers waren op dat moment ook bijna gehuisvest in het kantoor van NS. Ik meen dat ze ook een keer zijn mee geweest naar Duitsland. Op dat moment zijn de contacten dus heel intensief.

Mevrouw **Vos**: Helder. U bent betrokken bij de benoeming van bestuurders, maar bent u ook betrokken bij het ontslag van bestuurders?

De heer **Raab**: Ja, zeker.

Mevrouw **Vos**: Zijn de sturingsmiddelen ook in formele zin aangepast? U zei dat u de mensen vaker zag. U had het net over de investeringsbeslissing. Moet die nog plaatsvinden?

De heer **Raab**: Daarover hebben we overeenstemming bereikt met NS. Dat moet nog langs de notaris, maar er is overeenstemming over bereikt.

Mevrouw **Vos**: Dat gaat dus om de investeringen. Het bedrag is verlaagd, omdat je anders bij bijna niets betrokken zou zijn.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Er is sprake van meer inspraak en meer invloed van de aandeelhouder bij NS, naar aanleiding van de gebeurtenissen van de afgelopen jaren.

De heer **Raab**: Niet direct hoor. We kiezen bij alle deelnemingen in de hele portefeuille voor deze inzet.

Mevrouw **Vos**: Dat heeft te maken met de nieuwe nota over staatsdeelnemingen.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Betekent dit dat Financiën meer verantwoordelijkheid draagt voor de besluiten van de NS-directie en dat zij daarop kan worden aangesproken?

De heer **Raab**: Dat denk ik niet. Je bent verantwoordelijk voor besluiten die je zelf neemt. Als een investeringsbeslissing door ons wordt goedgekeurd, dragen we natuurlijk wel verantwoordelijkheid voor het besluit dat we nemen op basis van de informatie die we krijgen.

Mevrouw **Vos**: «Op basis van de informatie.» Dat is wel belangrijk.

De heer **Raab**: Ja. We hebben een vertrouwensrelatie met de deelnemers. We gaan er dus van uit dat de informatie die we vragen en krijgen, klopt. In het kader van een investeringsbeoordeling gaan we bijvoorbeeld niet zelf op zoek naar data. We maken wel soms gebruik van een externe adviseur om de businesscase te helpen doorrekenen. Maar dat doen we allemaal op basis van data en cijfers van het management. We gaan ervan uit dat die kloppen. We gaan ook uit van de kwalitatieve informatie die we krijgen over de risico's en dergelijke. We keuren dus een en ander goed, maar dat betekent niet dat we verantwoordelijkheid overnemen van het bestuur voor de beslissingen die het bestuur zelf neemt.

Mevrouw **Vos**: Minister Dijsselbloem heeft een tijd geleden aangegeven dat hij niet blij is met de constructie dat NSFSC om belastingredenen in Ierland is gaan zitten. Hij wilde daar wat aan doen. Is dat inmiddels gebeurd?

De heer **Raab**: Ja, dat is gebeurd. Hij heeft de Kamer daarover geïnformeerd. We hebben een geleidelijk afbouw van het materieel afgesproken.

Mevrouw **Vos**: Waarom gebeurt dat geleidelijk en niet direct?

De heer **Raab**: Als je dat direct doet, heeft dat behoorlijke financiële consequenties, ook voor NS, en dus ook voor de schatkist. Er zijn dan minder dividenden. Het heeft dus uiteindelijk ook consequenties voor de gebruikers van sociale voorzieningen et cetera. Daarom gebeurt het geleidelijk. Als je het in één keer doet, moet je ook afrekenen met de Ierse fiscus. Dat leidt tot belastinglek. Als je het geleidelijk doet, heb je dat niet.

Mevrouw **Vos**: Die constructie bestaat sinds 1998. U bent aandeelhouder sinds 2005. Is er toen Financiën aandeelhouder werd, gesproken over deze constructie en over de vraag of die wel kon?

De heer **Raab**: Dat kan ik mij niet zo herinneren.

Mevrouw **Vos**: De heer Descheemaeker zei gisteren dat hij waarschijnlijk de kamer zou worden uitgekeken als hij dat zou voorstellen.

De heer **Raab**: Laat ik maar niks zeggen. Dat is de Belgische situatie. Er waren hier ook discussies met de Belastingdienst over. Uiteindelijk heeft dat ertoe geleid dat de rechter er een uitspraak over heeft gedaan. De rechter heeft geconstateerd dat een en ander wel in lijn was met het fiscale stelsel en de internationale verdragen et cetera, mits de uitwerking ook in lijn werd gebracht met bijvoorbeeld de OESO tax practices. Ik ben er geen enorme deskundige in, maar er zijn in het kader van de OESO bepaalde beginselen afgesproken over de wijze waarop je met dit soort constructies omgaat qua verrekenprijs en dergelijke. Dat moet allemaal netjes gebeuren. Als je aan die voorwaarden voldoet, is het in principe legaal. Dat heeft de rechter getoetst. De legaliteit van een en ander staat dus niet zozeer ter discussie, met de caveat dat je wel moet voldoen aan de voorwaarden. Je kunt je wel afvragen of dit zo'n gelukkige constructie is, zeker als de hrn-concessie onderhands wordt gegund. Op dat deel van het materieel van NS zou je geen belastingvoordelen moeten creëren.

Mevrouw **Vos**: Is dit nu ook het geval?

De heer **Raab**: Het wordt afgebouwd.

Mevrouw **Vos**: Klopt het dat NS nu geen treinen via NSFSC meer koopt voor diensten die zij rijdt op het hrn?

De heer **Raab**: Ik geloof niet dat ik nu een heel groot geheim verklap. We zijn nu bezig met de nieuwe intercity's die moeten worden besteld. Dat gaat via Nederland lopen.

Mevrouw **Vos**: Via Nederland en dus via een onderdeel van NS dat gewoon in Nederland is gevestigd?

De heer **Raab**: Onder welke bv of nv dat gehangen gaat worden, durf ik nu niet te zeggen. Het zal in ieder geval niet via NSFSC in Ierland lopen.

Mevrouw **Vos**: Wanneer verwacht u dat NSFSC Ierland geheel is afgebouwd?

De heer **Raab**: Vanwege de levensduur van de treinen duurt dat even. Ik meen dat 90% van het materieel weg is uit Ierland aan het einde van de concessie 2020–2024.

Mevrouw **Vos**: We hadden het net over de verschillende sturingsmogelijkheden die de Staat heeft bij een staatsdeelneming. Een belangrijke is dus de benoeming van de directieleden en de raad van commissarissen. Is dat voldoende?

De heer **Raab**: Dat is niet voldoende, maar je kunt door goede mensen te benoemen wel een enorm verschil maken. Je moet mensen benoemen die zich rekenschap geven van het feit dat NS een speciale onderneming is die een heel belangrijk publiek belang moet dienen en van het feit dat ze in een setting werkt waarvoor meer dan gemiddeld belangstelling is vanuit de Tweede Kamer en de ministeries. Als je daar niet tegen kunt, moet je niet bij NS gaan werken. Dan moet je ook geen commissaris worden bij NS. We zijn natuurlijk op zoek naar mensen die dat krachtveld begrijpen en daaraan willen bijdragen.

Mevrouw **Vos**: Dat is soms een flinke zoektocht.

De heer **Raab**: Nee, je vindt hen zeker wel. Ik denk dat we heel tevreden mogen zijn over het soort benoemingen dat we de afgelopen tijd hebben gedaan. Je ziet ook dat daardoor de discussies met raden van bestuur en raden van commissarissen wat soepeler verlopen.

Mevrouw **Vos**: Daar komen we straks nog even op. Ik kom op de informatiepositie van de Staat als aandeelhouder. Welke informatiepositie moet je hebben als aandeelhouder? Wat moet je willen weten?

De heer **Raab**: Alles wat nodig is om te begrijpen wat er gebeurt en de Minister of de Tweede Kamer goed te kunnen informeren. Alles wat je niet begrijpt en wat wel belangrijk is, daar moet je heel snel achteraan gaan.

Mevrouw **Vos**: Vooral op dit dossier heeft het ons soms verbaasd dat er strijd was over de achterliggende cijfers van de businesscase. Er was ook gedoe over de tariefrestrictie. Had u als aandeelhouder moeten weten dat dit speelde? Had u dan ook kunnen, willen of moeten ingrijpen?

De heer **Raab**: De vorige keer heb ik over het memorandum of understanding en het niet leveren van de cijfers door NS gezegd dat dit in mijn beleving vooral te maken had met het feit dat NS een structurele tegemoetkoming wilde. I en M zei toen: als je dat wilt, moet je met de cijfers komen. Als je dan niet komt met de cijfers, krijg je ook de structurele tegemoetkoming niet. Dat was tit-for-tat, zal ik maar zeggen.

Mevrouw **Vos**: Dat gaat over I en M en NS, maar hoe zit het met de aandeelhouder? Heeft die nog enige sturing?

De heer **Raab**: Ik vind dat de aandeelhouder de informatie moet krijgen die hij vraagt. Volgens mij is dat een statutair recht en is het zelfs een wettelijk recht.

Mevrouw **Vos**: Had u erom moeten vragen?

De heer **Raab**: Men moet gewoon komen met de cijfers.

Mevrouw **Vos**: Hoe zit het in dit geval? Ik ga uit van eenheid van beleid. Had I en M tegen u als aandeelhouder moeten zeggen: vraag dit even voor ons?

De heer **Raab**: Nee, want we hebben niet voor niks een scheiding gemaakt in beleidsverantwoordelijkheden. Het beleidsdepartement heeft een eigen rol als concessieverlener. Wij hebben een rol als aandeelhouder. Die zaken trek je uit elkaar om ongelukken zoals bij de aanbesteding van 2001 te voorkomen. Denk aan de vestzak-broekzakdiscussie waar Timmer het over had. Die maakte heel duidelijk dat je de verantwoordelijkheden moet scheiden. Dan krijg je veel betere besluitvorming. De hele besluitvorming wordt een stuk transparanter. Daar hoort dus wel bij dat wij als aandeelhouder specifieke informatie krijgen van NS, die wij dan wel hebben, maar de concessieverlener niet.

Mevrouw **Vos**: U vindt die scheiding nog steeds heel goed, ook al lijkt het soms alsof er zelfgekozen oogkleppen zijn?

De heer **Raab**: Nee, nee, nee. Misschien was dat zo in het begin. U moet zich er rekenschap van geven dat wij in 2005 aandeelhouder werden. In het begin sta je tegenover dat beleidsdepartement. Dat heeft alle kennis. Wij als beginnend aandeelhouder hadden die nog niet. Dan heb je misschien de neiging om je een beetje terug te trekken. Je moet jezelf ook een positie verwerven. Inmiddels zijn wij alweer zo'n tijd aandeelhouder en voelen wij ons heel comfortabel in die rol. Dan kun je ook wat ontspannener met het Ministerie van I en M optreden. Wij hebben tegenwoordig een uitstekende samenwerkingsrelatie.

Mevrouw **Vos**: Nog even over de Staat als aandeelhouder. Directieleden en commissarissen van de nv hebben de wettelijke plicht om in het belang van de onderneming te handelen, maar dat komt niet altijd overeen met het publieke belang. Hebt u dan als aandeelhouder genoeg sturingsmogelijkheden om in te grijpen? Volgens de nota over staatsdeelnemingen moet u nadrukkelijk het publieke belang behartigen. Is dat dan voldoende?

De heer **Raab**: Ik denk het wel. Ik zal niet zeggen dat dit altijd heel makkelijk gaat.

Mevrouw **Vos**: Denk aan gisteren.

De heer **Raab**: Denk aan ...?

Mevrouw **Vos**: Volgens mij is er gisteren een debat geweest over de informatiepositie van de aandeelhouder.

De heer **Raab**: We krijgen om te beginnen helaas niet altijd alle informatie. Dat maakt het sowieso moeilijk. Als wij wel de relevante informatie hebben, kan het natuurlijk weleens gebeuren dat een deelneming, een bedrijf, een iets andere opvatting heeft over wat er kan en moet dan wij. Dat is ook niet zo verwonderlijk. Dan ga je daarover praten. Heel vaak komen we dan uiteindelijk wel tot overeenstemming. Het is ook heel belangrijk om juist via informele communicatiekanalen de lijnen open te houden en de mensen te zien en te spreken als er niets aan de hand is. Als er dan wel wat aan de hand is en er een crisis is, kun je elkaar ook makkelijker vinden en gun je elkaar ook wat meer. Dan kom je ook makkelijker tot overeenstemming. Eerlijk gezegd is het mijn inschatting dat wij er in het algemeen behoorlijk goed in slagen om het publieke belang over het voetlicht te brengen, zodat het bestuur en de commissarissen dit in hun overwegingen kunnen meenemen. Ik kan me eerlijk gezegd geen situaties voorstellen waarin ze heel erg ingaan tegen het publieke belang zoals wij dat hebben geformuleerd, tenzij wij bepaalde informatie niet krijgen, omdat ze een inschatting maken van wat wel of niet relevant voor ons is. Dat blijkt dan achteraf niet altijd de goede beoordeling te zijn. Dan heb je een probleem.

Mevrouw **Vos**: Als ik u goed begrijp, bent u tevreden over de manier waarop het nu geregeld is. U bent tevreden over uw informatiepositie en sturingsmogelijkheden als aandeelhouder. Of is er nog verbetering mogelijk?

De heer **Raab**: Ik zou graag van de deelnemingen willen dat ze nog iets meer vanuit de aandeelhouder redeneren, vanuit een bepaald investor relations principle. Wij moeten er wel behoorlijk om vragen en dan krijgen wij het wel. Ik zou wel willen dat iets meer in de agenda van de onderneming wordt meegenomen dat de aandeelhouder op tijd, zonder dat hij erom vraagt, de informatie krijgt.

Mevrouw **Vos**: Dat is meer een verzoek van u aan de deelnemingen dan dat dit betekent dat u meer capaciteit nodig hebt.

De heer **Raab**: Wij hebben wel een beperkte hoeveelheid mensen. In normale omstandigheden is dat genoeg. Als de nood aan de man komt, wil je natuurlijk dat je upfront, van tevoren, de informatie hebt gekregen, zonder dat je erom moet vragen. Het gebeurt ook weleens dat je bepaalde afspraken maakt. Je spreekt met elkaar en je maakt afspraken over welke informatie je krijgt. Vervolgens blijkt dat die informatie niet altijd komt. Dan moeten wij er dus om vragen en nogmaals rappelleren. Als je al niet zo dik in je mensen zit, is dat rappelleren lastig. Daarom wil je de verantwoordelijkheid ook wat meer bij de deelnemingen leggen. Ze moeten ook voelen dat de afspraak die ze met de aandeelhouder maken, net zo'n hoge status heeft als een afspraak die ze met de rvb maken. Een medewerker van willekeurig welke deelneming die met mij een afspraak maakt over het aanleveren van informatie, moet dit net zo belangrijk vinden, of eigenlijk misschien nog iets belangrijker, dan een afspraak die hij met de rvb maakt.

Mevrouw **Vos**: Zou u nog bonussen of malussen willen uitdelen voor de mate van transparantie?

De heer **Raab**: Ik denk weleens dat sommige mensen door ons beoordeeld zouden moeten worden in plaats van door de raad van bestuur. Helaas gaat dat, denk ik, op dit moment nog net even een stapje te ver.

De **voorzitter**: De hartenkreet is gehoord. We gaan nog in op één technisch onderdeel, namelijk de schikking om de treinen naar AnsaldoBreda terug te sturen. NS sluit in maart 2014 een schikkingsovereenkomst met AnsaldoBreda en het moederbedrijf. Daarmee wordt het geschil over de treinen beslecht. Hoe werd het Ministerie van Financiën daarvan op de hoogte gehouden?

De heer **Raab**: Wij zijn allereerst op de hoogte gehouden doordat NS haar strategie met ons besprak. NS besprak de wijze waarop zij dat wilde aanpakken. Er is een mooie naam voor. Ik meen dat het de tollgate-methode heet. Die hield in dat de relatie met AnsaldoBreda weer wat werd opgekalefaterd door met haar in gesprek te raken, in plaats van alleen maar advocaten op elkaar af te sturen en boze brieven naar elkaar te sturen. Ze moesten dus weer met elkaar in gesprek komen. Geleidelijk aan zou men dan steeds weer een nieuwe fase van het proces in gaan. De doelstelling was te voorkomen dat er juridische procedures uit zouden voortvloeien. Die duren lang en kosten een hoop geld. Uiteindelijk moest er natuurlijk een aantrekkelijke financiële afwikkeling voor NS gerealiseerd worden.

De **voorzitter**: U zegt dat de doelstelling was dat er geen juridische procedures zouden komen. Hebt u dat als aandeelhouder ook zo verwoord tegen de CFO als een soort opdracht?

De heer **Raab**: Nee, dat was ook niet nodig. Dat vonden ze zelf al. Uiteindelijk moet je ook nooit zeggen dat je geen juridische procedures gaat voeren, want je moet wel bereid zijn om dat te doen. Als je denkt dat de andere kant echt onredelijk is en niet op je argumenten wil ingaan, moet je wel de mogelijkheid hebben om juridische procedures te openen. Wij hebben dus niet gezegd dat het niet mocht. NS heeft zelf ook gezegd dat ze het zo veel mogelijk wilde voorkomen. Het is altijd moeilijk voorspelbaar hoe het precies zal uitpakken. Het kost heel veel tijd en er gaat veel onzekerheid mee gepaard. NS zou proberen om een redelijke uitkomst te bereiken met AnsaldoBreda. Zij zou ons betrekken bij de verschillende fases van het onderhandelingsproces en zou ons regelmatig een update geven van de stand van zaken. NS zou ons niet verrassen met een uitkomst.

De **voorzitter**: U had het idee dat degene die de onderhandelingen voerde, zich door u gesteund voelde. U had de kaders gegeven en die kwamen ook overeen. Dat was geen issue. Hoe groot achtte u de winkans van NS als er een juridische procedure zou zijn gekomen?

De heer **Raab**: Dat vind ik een moeilijke vraag. Mijn ervaring in dit soort zaken is dat het heel moeilijk in te schatten is. Dit was natuurlijk een razend ingewikkelde casus. Ik zou de kans zeker niet hoger dan 50% hebben ingeschat.

De **voorzitter**: Had u een bepaalde financiële bandbreedte meegegeven aan de onderhandelaars?

De heer **Raab**: We wisten natuurlijk wat hun insteek ongeveer was, welke bandbreedte zij voorstelden. Natuurlijk wilden zij het zo insteken dat men uiteindelijk uitkwam aan de onderkant van de bandbreedte. Wij zijn ook met die insteek akkoord gegaan. Dat hebben wij aan het begin aan de Minister voorgelegd. Wij hebben de Minister ook over het verloop van de besprekingen geïnformeerd.

De **voorzitter**: Hoe loopt dat? Geeft de raad van commissarissen aan dat de ruimte bijvoorbeeld 125 miljoen is en accordeert de Minister van Financiën dat dan vervolgens? Hoe moet ik dat zien?

De heer **Raab**: Ik weet niet hoe de CFO exact aan zijn mandaat is gekomen. Daar is met de heer Robbe over gesproken. Dat zal dan wel geaccordeerd zijn door de rvc. Wij hebben vervolgens de insteek aan de Minister voorgelegd en hem daarover geadviseerd. Ook dit is weer zo'n onderwerp waarop wij formeel geen instemmingsrecht hebben. Het zou echter wel raar moeten lopen als NS gewoon doorgaat terwijl de Minister zegt dat het onacceptabel is. Dat heeft zich ook niet voorgedaan.

De **voorzitter**: Wij hebben begrepen dat het een soort piepsysteem was. Als de Minister van Financiën niet ageert, is het goed en kan het verder zo verlopen.

De heer **Raab**: Ja. Wij koppelen dat natuurlijk wel terug aan NS: wij hebben jullie insteek aan de Minister voorgelegd, met een positief advies, en de Minister heeft akkoord gegeven, dus jullie kunnen verder. Het is dus wel iets meer dan een piepsysteem.

De **voorzitter**: Helder. Vond iedereen op het ministerie, of in ieder geval bij uw directie het verstandig dat NS koos voor een schikking en niet voor een procedure?

De heer **Raab**: Ik hoop van wel.

De **voorzitter**: Het was aanvaardbaar tot ongeveer 125 miljoen? Hoe moet ik dat zien? Was het op een bepaald moment ook onaanvaardbaar?

De heer **Raab**: De bandbreedte was volgens mij nog wel iets ruimer. NS had namelijk wel zeven, zeg ik uit mijn hoofd, treinen overgenomen en ermee gereden. NS had ook al betaald. Voor een ander deel had zij al aanbetalingen gedaan, dus het was geen fijne onderhandelingspositie. De bandbreedte was dus, dacht ik, nog wel iets ruimer. De insteek was volgens mij wel om ergens bij die 125 miljoen uit te komen.

De **voorzitter**: Hoe hard zou het spel vanuit Financiën zijn gespeeld? Stel dat NS er op deze manier financieel niet uit was gekomen, had Financiën dan gezegd: dan wordt het echt procederen? Hoe moet ik dat zien?

De heer **Raab**: Dat kun je pas zeggen op het moment dat je een concrete casus voorgelegd krijgt. Dan moet je jezelf ook echt informeren over het juridische geschil en hoe je dat moet beoordelen. Dan moet je je echt meer juridisch erin verdiepen.

De **voorzitter**: Nou, ik geloof dat u dat ook wel gedaan hebt. Uit ons dossier blijkt, als we dat mogen geloven, dat er wel serieus naar gekeken is.

De heer **Raab**: We hebben er natuurlijk wel enigszins naar gekeken, maar we hebben bijvoorbeeld geen eigen externe juridisch adviseur ingehuurd.

De **voorzitter**: U hebt het wel geanalyseerd.

De heer **Raab**: We hebben gekeken naar het materiaal dat ons werd aangereikt door NS. We hadden wel het idee dat we geen briljante onderhandelingspositie hadden. Daar moet je heel eerlijk in zijn. AnsaldoBreda had echter ook niet heel goed geleverd.

De **voorzitter**: Speelde bij u nog mee dat de bank uiteindelijk de kat de bel heeft aangeboden om tot een schikking te komen? Ik kan me zo voorstellen dat het Ministerie van Financiën denkt: hé, er komt ineens een bank bij; hoe zit het met de financiële belangen? Heeft dat nog een rol gespeeld?

De heer **Raab**: Dat weet ik eerlijk gezegd niet.

De **voorzitter**: Oké, dat kwam even in mij op. Ik kijk even of mijn collega's nog aanvullende vragen hebben. Is er nog een vraag die ik heb laten liggen?

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Raab, u zei net dat de onderhandelingspositie niet briljant was. Wat was uw analyse?

De heer **Raab**: Tja, wat was mijn analyse? Ik zei net dat er al betaald was en dat er al met de treinen was gereden. Men was dus al door een bepaalde certificerings-, test- en goedkeuringsprocedure gegaan. Vorige week hebben we er met rode oortjes naar geluisterd. Dat was heel leerzaam, ook voor ons als aandeelhouder trouwens. AnsaldoBreda kon zeggen dat NS te hard door de sneeuw had gereden en dat ze geen eerlijke kans had gekregen. Ik vond het dus nog niet zo ... Natuurlijk kon je ook zeggen dat AnsaldoBreda niet had voldaan aan een aantal verplichtingen. Er was een technische audit geweest. De treinen hadden echter wel een sticker gekregen met de mededeling: u kunt gaan rijden. En er is ook mee gereden.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarbij speelde ook mee dat de treinen voortijdig waren overgenomen?

De heer **Raab**: Ja. Of het voortijdig was, weet ik niet. Dat heb ik in de verhoren gehoord. Er was blijkbaar druk om zo snel mogelijk te gaan rijden. Die dingen versterken de onderhandelingspositie niet.

De **voorzitter**: Ik ben wel een beetje benieuwd naar wat u als aandeelhouder leerde uit de verhoren over de certificering. Ging het dan over de techniek of waren er bijzondere dingen?

De heer **Raab**: Als er treinen worden aangeschaft die met een paar honderd passagiers aan boord 250 km/u gaan rijden, ga ik ervan uit dat die heel zorgvuldig worden gekeurd. Als je een auto uit Duitsland invoert, wordt die door de RDW binnenstebuiten gekeurd. Bij een trein die bestemd is voor een paar honderd mensen, gaat het – zeg ik vooral als burger – toch wel op een merkwaardige wijze. Als aandeelhouder zijn wij ervan uitgegaan dat het proces in Nederland gewoon goed is georganiseerd. Bij een volgend traject zullen we als aandeelhouder wel eventjes checken hoe het proces is georganiseerd.

De **voorzitter**: Ik ben blij dat ik u deze vraag nog even gesteld heb. Het lijkt er namelijk op dat er in de nieuwe plannen, of die nu in Nederland of in Europa ontwikkeld worden, nog meer sprake is van ieder zijn eigen rol en afstand. Als zoets in de ministerraad komt, zou u uw Minister adviseren om er sharp op te zijn?

De heer **Raab**: Ik herken het niet zo dat ieder nog meer zijn eigen rol vervult. Wij zijn samen met I en M betrokken bij de aanbesteding van de nieuwe intercitytrein. Wij kijken hoe dit deel van het proces is georganiseerd. Samen met I en M hebben we er een onafhankelijke adviseur voor ingehuurd. Wij hebben geen technische kennis, dus wij gaan niet zelf die treinen controleren. Wij kunnen er wel voor zorgen dat het proces rond die treinen in ieder geval aan alle standaarden voldoet en dat het een gedegen proces is, waarbij de risico's worden geminimaliseerd. Je moet dus ook treinen uitvragen die realistische eisen hebben. Er moeten ook voldoende fabrikanten zijn die die specificaties kunnen leveren. Je moet niet een trein neerzetten die maar door één fabrikant geleverd kan worden, want dan ben je natuurlijk aan de goden overgeleverd.

De **voorzitter**: Ik hoor u zeggen dat u vanuit uw aandeelhoudersrol alert bent op de problematiek rond keuring en certificering, hoewel u hebt aangegeven dat dit niet uw ...

De heer **Raab**: Ja, helaas. Ik had liever gehad dat eruit naar voren zou komen dat het allemaal prima geregeld is. Dat idee heb ik op dit moment niet. Dat zal men bij NS ongetwijfeld ook vinden. Daarom zullen wij met elkaar bekijken hoe wij dit proces verder goed kunnen vormgeven, zodat wij niet als aandeelhouder met een bahcootje langs die treinen moeten lopen. Wij moeten ervan uit kunnen gaan dat het proces gedegen tot stand is gekomen.

De **voorzitter**: Wij komen tot een afronding van dit verhoor. Ik heb nog één slotvraag en die stel ik ook aan u, vanuit uw aandeelhouderschap. Hebben u in de periode dat u betrokken was bij het V250-project, signalen bereikt van onregelmatigheden, van zaken die volgens u niet door de beugel konden, strafrechtelijk of anderszins?

De heer **Raab**: Ik heb natuurlijk gehoord wat de heer Descheemaecker naar voren heeft gebracht over onregelmatigheden. Hij heeft daarvan melding gemaakt aan het Openbaar Ministerie – als dat zo heet – in België. Die zaak wordt daar bekeken. Dat is het enige wat ik ervan ...

De **voorzitter**: Hij heeft gezegd dat er een melding is gemaakt, omdat dit in België zo hoort, maar uiteindelijk was zijn antwoord op de slotvraag ook nee. Ik hoor u ook nee zeggen.

De heer **Raab**: Dit is het enige wat ik weet. Ik heb geen onregelmatigheden gezien.

De **voorzitter**: Dan sluit ik bij dezen het verhoor.

Sluiting: 16.09 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 11 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Manfellotto (president-directeur van AnsaldoBreda), die wordt bijgestaan door de heer Van Thiel.

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

Verder zijn aanwezig de commissieleden mevrouw Bergkamp, de heer Elias, de heer Van Gerven en mevrouw Mei Li Vos, alsmede de heer Nava, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer Manfellotto de eed af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Manfellotto. U bent sinds 2011 de CEO van AnsaldoBreda, de fabrikant van de V250, die wij in Nederland «de Fyra» noemen. In dit verhoor gaan wij u vragen stellen over het bouwproces van de Fyra, over de samenwerking met de Nederlandse en Belgische spoorwegmaatschappijen en over de stopzetting van het Fyra-project. Wij zullen u ook vragen stellen over de periode vóór 2011, iets voordat u in dienst trad, en over de aanbesteding van de trein, want daarover is het in de verhoren van de afgelopen weken ook een aantal keren gegaan. Wij weten dat u er toen nog niet werkzaam was, maar wij vinden het belangrijk om ook uw perspectief op deze zaak te kunnen meenemen in ons onderzoek.

Zoals iedereen opvalt, gebruiken wij tolken voor dit verhoor. Dat betekent wel dat wij rustiger zullen spreken, omdat wij elkaar anders niet goed zullen kunnen volgen. Wij nemen dus verschillende onderwerpen met u door, ook omdat er in de verschillende verhoren al het een en ander is gezegd over AnsaldoBreda. Bij alle vragen zal ook uw zijde van het verhaal aan de orde komen. Wij hebben veel vragen voor u, dus wij gaan direct beginnen.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Manfellotto, in 2002 startten de Nederlandse vervoerder HSA en de Belgische spoorwegen de aanbestedingsprocedure voor treinen op de Hogesnelheidslijn-Zuid. Deze treinen moesten ten minste 220 km/u gaan rijden. Ook moesten zij de rijtijden uit de concessie-overeenkomst halen: 93 minuten van Amsterdam naar Brussel. AnsaldoBreda bood in april 2003 een trein aan die de maximumsnelheid had van 220 km/u. Was het ontwerp dat AnsaldoBreda aanbood, een nieuwe trein of was het gebaseerd op een bestaand model?

De heer **Manfellotto**: Zo'n hogesnelheidsproject hadden wij wel vaker gedaan. Al in 1996 bouwde AnsaldoBreda hogesnelheidstreinen die 300 km/u haalden. Die treinen zijn nog steeds in bedrijf. Treinen bouwen op basis van bestaande platforms die 200 km/u, 220 km/u of 250 km/u rijden, is dus geen enkel probleem. Het was slechts een kwestie van de aandrijving aanpassen, dus geen enkel probleem.

Mevrouw **Vos**: Op welk type was de aangeboden 220 km/u-trein gebaseerd? Op de ETR 500?

De heer **Manfellotto**: Van de ETR 500, die nog steeds wordt gebruikt, zijn er vele exemplaren gemaakt: in totaal 60. Ze zijn nog steeds in bedrijf. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om 70% van de Italiaanse hogesnelheidstreinvloot.

Mevrouw **Vos**: Op welk ontwerp was uw aanbod aan HSA en aan de Belgische spoorwegen gebaseerd? Wat was de basis?

De heer **Manfellotto**: Wij praten nu over platforms, niet over modellen. Er zijn bepaalde projecten die kunnen worden gebaseerd op bepaalde fundamentele structuren, zoals onderstellen, motoren, convertoren. Het spijt me dat ik misschien veel te technisch moet zijn, maar dit is nu eenmaal mijn vak. Aan de treinstellen kan dan weer van alles aan inrichting en uitrusting worden toegevoegd, uiteraard binnen de kaders van wat aerodynamica en gewicht vereisen. Tractie en onderstellen zijn het fundament, maar in dit geval gaat het daarbij over hetzelfde.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus: het aanbod dat wij deden, was gebaseerd op bestaande platforms van AnsaldoBreda. Wij zijn benieuwd welke platforms dat waren.

De heer **Manfellotto**: De ETR 500.

Mevrouw **Vos**: Tijdens de aanbestedingsprocedure kreeg u verschillende keren de gelegenheid om het bod aan te passen. Was dat op initiatief van AnsaldoBreda of op verzoek van HSA?

De heer **Manfellotto**: Ik was er toen niet, dus ik heb daar geen herinnering aan. Ik heb wel geprobeerd om daar duidelijkheid over te krijgen. Ik denk dat het initiatief van AnsaldoBreda kwam, om zo een aantrekkelijker bod te kunnen doen en meer kans te hebben om de aanbesteding te winnen. Laat ik een recent voorbeeld geven: de huidige ETR 1000. Die wordt in Italië over een week commercieel in gebruik genomen. Deze trein kan 360 km/u, terwijl de Italiaanse lijn oorspronkelijk was ontworpen en aangelegd voor 300 km/u. Het is vrij normaal dat bedrijven innovatieve oplossingen verzinnen om dergelijke treinen harder te kunnen laten rijden, en om zodoende te kunnen anticiperen op eventuele toekomstige wensen van klanten.

Mevrouw **Vos**: U was er toen niet bij, maar wellicht hebt u gehoord over de fase van het best and final offer. In december 2003 bood AnsaldoBreda ineens een trein aan die 250 km/u kon rijden in plaats van 220 km/u. Had HSA verzocht om snellere rijtijden, zoals de heer Döbken aangaf, of was dit op eigen initiatief?

De heer **Manfellotto**: Ik denk dat het een initiatief onzerzijds was, maar ik weet dat niet zeker. Ik was daar dus niet bij aanwezig, ik zeg uit mijn hoofd wat ik in de stukken heb gelezen. Wel kan ik zeggen dat ik, als ik wel erbij was geweest, dit zeker zelf had aangeboden.

Mevrouw **Vos**: In de tweede helft van december verzoeken de Nederlandse en Belgische spoorwegen om een nieuwe offerte: een voor maar 12 treinen, in plaats van 23. Waarom werd de prijs van de treinen in januari 2004 met 1 miljoen per trein verhoogd?

De heer **Manfellotto**: Ik weet dat dus niet, maar volgens mij kan ik hier wel eenvoudig op antwoorden. Het is immers vrij simpel. De offerte is in kwantitatieve zin kleiner geworden: het aantal wordt teruggebracht van 24 naar 12 treinen. Er komt een nieuw contract. Het oorspronkelijke is qua investerings- en ontwerpkosten gebaseerd op 24 treinen, dus minder kosten per trein. Als het aantal treinen dan wordt teruggebracht, wordt de stuksprijs natuurlijk hoger.

Mevrouw **Vos**: Helder. Hoe wist u in januari 2004 dat u de enige overgebleven aanbieder was?

De heer **Manfellotto**: Daar kan ik niet op antwoorden, want dat wist ik niet en dat weet ik dus nog steeds niet.

De heer **Elias**: Ik weet dat u er toen niet bij was, maar ik stel u toch de volgende vraag. Het best and final offer sloot op 5 december. Deze commissie heeft vastgesteld dat er op 10 en 11 december, dus na de sluiting van dat best and final offer, nog kleine wijzigingen zijn aangebracht door AnsaldoBreda. Gebeurt het vaker dat er na zo'n allerlaatste moment nog wijzigingen worden aangebracht?

De heer **Manfellotto**: Dat is best mogelijk. Je kunt deze zaken op verschillende manieren benaderen. In bepaalde gevallen voorzien de klanten bepaalde belemmeringen. Vaak moeten er niet alleen economische, maar ook technische inschattingen worden gemaakt, en het is vrij normaal en natuurlijk dat bedrijven proberen om de zaken wat beter voor te stellen. Bedrijven proberen kansen te benutten door geïntegreerde, betere oplossingen in het vooruitzicht te stellen, ook al wordt er niet over zoiets gerept in het mededingingsbestek.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog een vraag over de onderhandelingen, die startten na januari 2004. Weet u hoe die onderhandelingen zijn verlopen?

De heer **Manfellotto**: Ik heb daar niet echt veel over gelezen, en sowieso heb ik niet zo'n best geheugen. Wel weet ik dat een van de mededingers op een gegeven moment heeft afgehaakt. Daarna zijn we op de gebruikelijke manier verdergegaan, zijn we wat zaken gaan specificeren. De partijen hebben op basis van de geoffreerde prijs en de contractuele bepalingen geprobeerd om gezamenlijk een oplossing te vinden, ofwel door het aantal werkzaamheden terug te brengen of door er elders weer een tandje bij te doen. Zoiets is bij mededinging gebruikelijk in de onderhandelingsfase. Volgens mij is het ook heel normaal als er vervolgens in de toekenningsfase vragen bij komen, al laat dat onverlet dat daarover natuurlijk ook weer moet worden onderhandeld, en ook in financiële zin. Maar geloof u me dat ik hier niet echt veel over heb gelezen. Ik heb me eigenlijk altijd vooral beziggehouden met de eindfase, de cruciale fase.

Mevrouw **Vos**: Weet u nog waarom het tot mei 2004 duurde voordat het contract werd getekend?

De heer **Manfellotto**: Eerlijk gezegd niet. Maar ik kan me voorstellen dat de oorzaak zat in de lange onderhandelingen om de eisen van beide partijen te specificeren, zowel in technische als in economische, maar vooral in contractuele zin. Ik wil u eraan herinneren dat de trein deel ging uitmaken van een systeem: een hogesnelheidssysteem, gedefinieerd door

de combinatie van trein en infrastructuur, maar vooral door een controle-systeem; een cruciaal element.

Mevrouw **Vos**: We gaan het nu over de samenwerking hebben. Ansaldo-Breda heeft koopovereenkomsten gesloten met NSFSC, de Ierse dochter van NS, en de Belgische spoorwegen. Het waren turnkey-overeenkomsten. Wat verstaat u bij het bouwen van treinen in dit geval onder «turnkey»?

De heer **Manfellotto**: Wel, turnkeycontracten zijn voor mij dagelijkse kost, vooral als het gaat om hogesnelheids- en metrosystemen, met name automatische. «Turnkey» wil zeggen dat het de verantwoordelijkheid van de leverancier is, in dit geval die van de trein, dat alle activiteiten worden uitgevoerd: het design van het project, de realisatie ervan, de specifieke tests, de geïntegreerde tests – als u wilt, leg ik u later uit wat het verschil is – de systeemtests en de tests die te maken hebben met de homologatie. Hij neemt daarbij de financiële verantwoordelijkheid voor al deze activiteiten op zich, evenals de contacten met de zogenaamde «notified bodies», de onafhankelijke certificeerders. Die laatste controleren al deze stadia weer en gaan na of er wordt voldaan aan technische en de contractueel bepaalde vereisten. De nationale instellingen kunnen daar dan weer de uiteindelijke homologatie op baseren. Maar daar eindigt het systeem niet, en daar ligt ook het probleem. «Turnkey» heeft namelijk alleen betrekking op de trein, terwijl het bij hogesnelheid in wezen altijd gaat om een geïntegreerd systeem. Er zijn ten minste drie andere bestanddelen die meespelen, en die binnen kaders van compatibiliteit samen dienen te werken: degene die de infrastructuur bouwt, dus voor rails en bochten zorgt met vooraf bepaalde eigenschappen; degene die zorg draagt voor het netwerk van bovenleidingen; en vooral degene die verantwoordelijk is voor het veiligheidssysteem, in dit geval ERTMS. Al die componenten moeten worden geïntegreerd. Dat totale geïntegreerde systeem is uiteindelijk een complex systeem met als actoren de leveranciers, de klanten en de certificeerders. En aan het eind is er dan nog de partij die zorgt voor de definitieve toelating, de nationale instelling, die nagaat of alle partijen zich adequaat van hun taken hebben gekweten, of alles is geïntegreerd en of een bepaalde specifieke trein veilig op een bepaalde lijn kan rijden, onder de omstandigheden die waren voorzien.

Mevrouw **Vos**: Wat is dan in uw opvatting de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever bij een turnkeycontract?

De heer **Manfellotto**: Die is fundamenteel. Allereerst is hij verantwoordelijk voor de coördinatie van alle leveranciers aan het systeem, dus de partijen die de leidingen en de infrastructuur, de veiligheidsvoorzieningen, de elektrische installaties, het ERTMS-systeem, realiseren. Die spoorweguitbater moet daarvoor beschikken over specifieke kennis en vakmanschap, en die ook inzetten. Immers, hij kent de spoorwegregeling die in zijn geval van toepassing is. Hij is degene die het best weet welke voor het functioneren van de trein noodzakelijke wijzigingen moeten worden aangebracht. Zijn rol is dus cruciaal, zowel voor de veiligheid als voor de manier waarop de trein vervolgens wordt ingezet en, vooral ook, vervolgens kan worden onderhouden.

Mevrouw **Vos**: Hoe beoordeelt u de manier waarop NSFSC die rol als opdrachtgever heeft ingevuld?

De heer **Manfellotto**: Dat heb ik al talloze malen gezegd. Het heeft zich laten kennen als volslagen incompetent, soms onverantwoordelijk en bovenal niet coöperatief. Laat ik iets noemen waar ik me persoonlijk mee heb beziggehouden. Ik heb hun met een bepaalde volharding en klem moeten uitleggen wat wij van hen mochten verwachten en wat zij verplicht waren qua ondersteuning aan ons, zodat we door die belangrijke homologatiefasen konden komen. Dat was echter niet bepaald eenvoudig, want ik moest in discussie treden met bedrijven die werkelijk niet over de daarvoor bekwame personen en vooral organisatiestructuur beschikten.

Mevrouw **Vos**: Was het niet voldoende om de technische kennis bij Lloyd's in te huren?

De heer **Manfellotto**: De technische kennis en kunde van Lloyd's was weliswaar noodzakelijk, maar niet voldoende. Zoals alle notified bodies heeft Lloyd's een controlerende rol: het gaat de zaken na. Het moet verifiëren of de bedrijven de technische tests daadwerkelijk en correct uitvoeren. En het vervult vooral ook een waarborgrol jegens de nationale instellingen. Het spijt me dat ik hierop in moet gaan, maar Lloyd's beschikt in ieder geval niet over de kennis en kunde die een spoorwegpartij heeft. Degene die uiteindelijk met het product zal moeten gaan werken, bevindt zich in de beste positie om het product te leren kennen en een en ander voor het gebruik optimaal in elkaar te zetten. Geloof me, inmiddels beschik ik in de wereld van de spoorweginfrastructuur over de nodige ervaring. Ik heb me ook beziggehouden met ERTMS en bij mijn vorige werkgever heb ik verschillende spoorlijnen gerealiseerd. Ik heb daarbij altijd bekwame klanten tegenover me gehad, die altijd konden beschikken over een breed scala aan structuren met een uitgebreide ervaring op verschillende gebieden, en dat al vanaf de ontwerpfase, in de testfase en in de controlefase, en vooral op het gebied van de training van het personeel. Een trein is namelijk geen automaat die je zomaar met een paar drukken op knoppen bedient. Je moet daarvoor beschikken over uitgebreide kennis en vaardigheden, niet in de laatste plaats vanwege de verantwoordelijkheid die de bestuurders hebben voor het voertuig en voor de personen die zij vervoeren met zeer hoge snelheden, en daardoor met een verhoogd risico.

Mevrouw **Vos**: Welke rol had de vervoerder moeten hebben in dit project?

De heer **Manfellotto**: Zeker niet die van de bureaucraat waarmee wij te maken hebben gekregen. Wel de rol van degene die, zij het kritisch, samen met ons alle stadia van het project tot ontwikkeling zou brengen, die bij controles met steeds meer kennis en kundigheid tussenbeide zou kunnen komen, die vooral ook zou meedoen aan alle tests en aan de integratie van de systeemtests, dus ERTMS. Maar dat is allemaal praktisch niet gebeurd.

We hebben enorme moeilijkheden ondervonden in de testfase, ook omdat, ongelooflijk genoeg, daarvan de noodzaak niet werd ingezien. Ik was daarbij betrokken, dus ik kan me dit herinneren. Wij hadden tijdslots van een paar uur tot onze beschikking, en niet eens op alle dagen, voor de veldtests; de belangrijkste, eigenlijk de cruciale tests. Daar was de klant totaal niet in geïnteresseerd. Uit het verleden en vandaag de dag is mijn ervaring dat er bij zoiets minstens evenveel technici van de kant van de operator als van onze kant in het veld staan. Met zoiets heb ik deze dagen ook te maken. Op dit moment zijn we namelijk druk bezig met de commerciële ingebruikname van de nieuwe ETR 1000. Daarvoor zijn we ongeveer 500 keer voor proefritten uitgereden, zes à zeven uur per keer,

met verschillende treinen, en daarbij waren er elke keer gemiddeld 100 man aan boord van de treinen.

Mevrouw **Vos**: Ik wil nog even doorgaan over Lloyd's. Dat deed namelijk precies wat u net zei: begeleiden, meekijken bij de bouw. Wat was daar dan mis aan?

De heer **Manfellotto**: Ik heb op Lloyd's niets aan te merken. Lloyd's heeft zijn werk gedaan: de technische controle. Misschien was er op de tijden wat aan te merken, maar dat is volstrekt irrelevant in het licht van alle andere verantwoordelijkheden die er zijn verzaakt.

Mevrouw **Vos**: Maar Lloyd's was ingehuurd door NSFSC. Die kennis is er dan toch? Ik snap niet goed wat er dan ontbreekt.

De heer **Manfellotto**: Ik herhaal: de rol van Lloyd's behelst een technische rol, die van bureau-ingenieurs, die vaststellen of bepaalde procedures, bepaalde processen en bepaalde tests correct zijn verlopen. Laat ik dit uitleggen met een voor u wellicht wat meer voor de hand liggend voorbeeld. Het lijkt een beetje op een Hof van Cassatie: dat verifieert of de tests die uitgevoerd moesten worden, daadwerkelijk zijn uitgevoerd; dat de resultaten van die tests op een adequate manier zijn geproduceerd met een daarvoor geschikt instrumentarium; het verzekert zich ervan dat dit alles correct is verlopen en geeft daarna autonoom een verklaring af. Dat betreft een heel andere deskundigheid en bevoegdheid dan die van de technicus die zijn beoordeling moet geven, die toestemming verleent en zijn bijdrage levert vanuit zijn specifieke ervaring. Lloyd's is geen spoorwegpartij. Het beschikt niet over de ervaring van iemand die op zo'n spoorwegsysteem rijdt en dat managet. Lloyd's verricht dat soort werkzaamheden ten behoeve van treinen, van luchtvaartuigen, van motorvoertuigen, maar ook ten behoeve van, ik zeg maar wat, kindermobilair. Het doet dus hetzelfde op allerhande verschillende terreinen: het gaat na of de processen correct en volgens de regels zijn uitgevoerd, in dit geval de regels die Europa heeft gesteld.

Mevrouw **Vos**: Zegt u nu dat de Nederlandse partij, NSFSC, iemand had moeten sturen om echt met uw monteurs mee te kijken en mee te bouwen?

De heer **Manfellotto**: Zeer zeker. Zoals ik eerder zei, worden alle fasen uitgevoerd door gespecialiseerde teams, die over een diverse kennis en ervaring beschikken maar alle vallen onder de verantwoordelijkheid van dezelfde projectmanager, in dit geval die van de spoorwegen. Met zijn technici volgt deze kritisch en nauwlettend het verloop van het project. Hij houdt een vinger aan de pols bij de constructiefase, gaat na of de zaken worden uitgevoerd naar gelang de eisen van de klant en volgens de technische specificaties. Diens deelname aan de keuringen en tests is cruciaal, evenals zijn bijdrage aan de controle van alle technische aspecten – en gelooft u me, dat zijn er een heleboel – die weer zijn gerelateerd aan de stadia eropvolgend. De grote hoeveelheid informatie waarover een machinist of onderhoudskundige in een later stadium kan beschikken en die hem in staat stelt om problemen die zich voordoen – om het zo te zeggen – proactief aan te pakken, bestaat vrijwel uitsluitend uit incrementele kennis en kunde: vakdeskundigheid die zich tegelijkertijd ontwikkelt en consolideert. Neem me niet kwalijk, maar ik merk dat u dit allemaal ingewikkeld vindt. Dat verbaast me niets, want u hebt vóór mij natuurlijk een aantal spoorwegmensen gehoord en die hebben u dit niet

kunnen uitleggen; waarschijnlijk omdat ze er geen weet van hebben, omdat ze niet over deze ervaring beschikken.

Mevrouw **Vos**: In de afgelopen weken hebben we over het systeem gesproken. Er waren twee systemen van Lloyd's: het ene keek of uw kwaliteitsmanagementsysteem goed was, dus de bureaucraten; Lloyd's Europe hield toezicht op de bouw. Dat waren twee verschillende afdelingen van Lloyd's. Het gaat mij om de laatste rol van Lloyd's Europe, dat ook echt heeft toegekeken bij de bouw en aanspreekbaar was voor vragen van uw ingenieurs. Was u dan ontevreden over de rol van Lloyd's Europe? Hebt u daaraan gevraagd om meer te doen?

De heer **Manfellotto**: Waar u het over hebt, is dat Lloyd's Europe de taak had om bij ons, op ons complex, na te gaan of de constructie in kwalitatief opzicht voldeed. Als ik rapporten ontvang waarin staat dat bepaalde zaken niet goed zijn verlopen, dan heb ik vanzelfsprekend geen commentaar op Lloyd's Europe; dan heb ik een appeltje te schillen met mijn medewerkers. Als Lloyd's wat tegen mij zegt, kan ik het me niet veroorloven om daartegen in te gaan; zoiets komt voor mij neer op een bevel. De kwaliteit dient op orde te zijn. Wij dienen dus aan al die onderzoeksresultaten gevolg te geven, en daarna dienen wij in overeenstemming met hen een verslag op te stellen waaruit blijkt dat er aan dat bepaalde detail is tegemoetgekomen en dat de kwaliteit weer in orde is. Het is dan niet aan mij om commentaar of kritiek te leveren; daar zou ik geen enkel recht toe hebben.

Mevrouw **Vos**: Maar was u tevreden over de competentie van Lloyd's Europe? Was u ontevreden over die toezichthouders op de bouw?

De heer **Manfellotto**: Absoluut niet. Lloyd's is groot, heeft een goede naam, het is internationaal een belangrijk bedrijf. Zoals altijd zul je er competentere en minder competente technici hebben werken, maar ik heb absoluut niets op te merken over zijn competentie.

Mevrouw **Vos**: Hebt u op enig moment in het proces gevraagd om meer betrokkenheid van NSFSC bij de bouw van de trein?

De heer **Manfellotto**: Zeker. Ik kan me dat herinneren, want toen ik pas bij het bedrijf werkte, heb ik me daar persoonlijk voor ingezet. Ik had toen de grootste mogelijke moeite om een in technisch-structurele zin andere samenwerkingsvorm voor elkaar te krijgen. Dat wil zeggen: eerst om dat uit te leggen, daarna om daarom te verzoeken en ten slotte om dat met klem van redenen te eisen. Uiteindelijk heb ik begrepen dat zoiets in dat bedrijf gewoon niet voorhanden was. Ik kwam erachter dat het niet echt een technisch bedrijf was, maar meer een managementbedrijf, van vooral juridische en financiële aard. Er was wel een projectmanager en die was weliswaar capabel, maar hij stond er helemaal alleen voor en schoot vooral tekort op het gebied van de kennis en kunde waaraan wij behoefte hadden. Om een goed resultaat te bereiken, moet je kunnen beschikken over een serieuze tegenpartij, die aanwezig is, coöperatief en constructief. Ik moet zeggen dat daarvan in dit geval absoluut geen sprake is geweest.

Mevrouw **Vos**: Hebt u weleens gevraagd of HSA, de vervoerder, meer betrokken kon zijn?

De heer **Manfellotto**: Elke keer dat ik het daarover had met de president-directeur, kreeg ik altijd terug: nee, dat is ons pakkie-an. Eén enkele keer is het me gelukt om de onderhoudsman te spreken te krijgen, van een ander NS-bedrijf waarvan de naam me nu even niet te binnen schiet. Die hield zich bezig met het aftersalesdeel, en was dus van het onderhoud. In mijn ontmoeting met hen zette ik dus uiteen wat mijn verwachtingen waren, in de hoop hen er rechtstreeks bij te betrekken en een nauwere samenwerking voor elkaar te krijgen. Maar vaak moest ik ondervinden dat ik voor de troepen uit liep, dat er geen enkele bereidwilligheid was aan hun kant. Ik heb nooit een onderhoud gehad met een president-directeur; noch die van de Nederlandse Spoorwegen noch die van de Belgische, nooit. Dat heeft me altijd verbaasd.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat u naar aanleiding van een rapport van de mensen van Lloyd's Europe, dus de toezichthouders, weleens boos werd op uw eigen mensen. Betekent dit dat u het toezicht van Lloyd's Europe wel goed vond? Was u het af en toe eens met hun kritiek?

De heer **Manfellotto**: Als er een kwaliteitssysteem is, moet je je daaraan houden. Als er om wat voor reden ook sprake is van onvolkomenheden, moeten die worden rechtgezet. En als die zich opstapelen, spreekt het voor zich dat ik mijn mensen bij me roep en hun vertel dat ze die zaken in orde moeten brengen. Zulke dingen kunnen nu eenmaal gebeuren; er zijn vele duizenden dingen te doen en het is normaal als er dan weleens iets kleins misgaat. Kwaliteit is immers fundamenteel voor de uitvoering. Maar natuurlijk heb ik het nu over kwaliteit, niet over veiligheid. Op het gebied van de veiligheid kan er namelijk geen sprake zijn van controles voordat wijzélf zijn nagegaan of alles op dat gebied correct is uitgevoerd. We hebben het daarbij dus over twee totaal verschillende zaken, en ik zou het op prijs stellen als we die niet door elkaar haalden. Bij kwaliteit gaat het om dingen als een eenvoudig schroefje van een elektronisch bordje dat niet goed zit of om een zitplaats die niet goed vastzit en daarom trilt. Maar het is absoluut ondenkbaar dat een rem verkeerd zou zijn gemoniteerd en dat iemand van de kwaliteitscontrole zoiets zou moeten vaststellen; dat is werkelijk onmogelijk. Zaken moeten eerst ons kwaliteitscontroleproces goed doorkomen. De veiligheidscontrole is van een andere orde.

Mevrouw **Vos**: Waarom was u zo verbaasd dat u de directeuren van de Nederlandse en Belgische spoorwegen nooit hebt ontmoet?

De heer **Manfellotto**: Eerst dacht ik nog dat dat lag aan het feit dat ze geen enkele ervaring hadden met het bouwen van hogesnelheidstreinen. Zoiets lag ook voor de hand. Wat me heeft verbaasd, is dat als er zaken werden voorgelegd of gevraagd, of als men werd uitgenodigd om zaken kort te sluiten met de collega's in de andere landen, dat helemaal niet leek door te dringen en compleet werd genegeerd. Toen besepte ik dat de wil er gewoon niet was. Het leek me het best om toch door te gaan, mede omdat wij – en dat wil ik zeker even memoreren – voortdurend werden geprest en juridisch onder druk werden gezet vanwege het risico dat we tegen strafboetes aan zouden lopen, die voor ons natuurlijk flinke problemen zouden opleveren. Dus ook al hebben we erop aangedrongen, uiteindelijk hebben we ons gefocust op de werkzaamheden. Maar u moet dus weten dat ik me persoonlijk met al die verzoeken en dat uitleggen heb beziggehouden, en dat ik daarbij enorme moeilijkheden heb ondervonden, en misschien ook wel bij die heren. Hoe dan ook, die kennis en kunde bleek met geen mogelijkheid ergens vandaan te halen.

Mevrouw **Vos**: Wanneer hebt u dat gevraagd?

De heer **Manfellotto**: Meermalen. Ik kwam in september 2011 binnen. Dit was meteen een van de eerste problemen waaraan ik het hoofd moest bieden; en niet zonder succes, als ik dat mag zeggen: ongeveer een jaar later hebben we de trein in bedrijf kunnen nemen, en dat in het licht van alle moeilijkheden die ik destijds aantrof, ook op het gebied van communicatie en uitleg. We hebben daar dus een jaar over gedaan, waarin we geen enkele steun hebben ondervonden en er ook geen lijnen beschikbaar waren. Als je alles bij elkaar optelt, is dat toch eigenlijk een geweldig resultaat. En sorry dat ik dit wil onderstrepen, maar naar mijn mening laat het zien dat deze trein, ondanks het in verschillende opzichten ongelukkige gesternte en wat ongelukkige verloop, op alle onderdelen beschikte over voldoende kwaliteit. Dat werd overigens bevestigd door de veiligheidsinstellingen. Hiervoor zei ik al dat wij met de ETR 1000-trein zo'n 500 proefritten van zes uur hebben gereden. Voor onderhavig project hebben we dat heel weinig kunnen doen. Bovendien moesten ze voortdurend worden onderbroken omdat we werden gehinderd door andere treinen die uit moesten rijden. Die twee uurtjes waren echt onvoldoende.

Mevrouw **Vos**: Wat waren voor AnsaldoBreda de consequenties van het ontbreken van een betrokken vervoerder en technische kennis bij dit project?

De heer **Manfellotto**: Er bestond het technische risico dat er in een later stadium van een competent beheer van de treinen, zowel op het gebied van onderhoud als bediening, geen sprake zou zijn. Dat heeft in ieder geval voor ons rampzalig uitgepakt. Als voorbeeld daarvan hebben we het befaamde winterse incident gekregen. Het grootste risico was dat het onderhoud niet juist zou worden uitgevoerd. Het grootste gevaar bestond er dus in dat we later zouden moeten gaan soebatten over moeilijkheden die door hun incompetentie zouden ontstaan. Ik loop hiermee waarschijnlijk vooruit op iets wat we later zullen bespreken.

Mevrouw **Vos**: Dat komt zo, ik heb het nu over het bouwproces. Begrijp ik u goed dat u zegt dat de kwaliteitstoezichthouders van Lloyd's wel competent zijn, maar dat Lloyd's de vervoerder, degene die er uiteindelijk mee gaat rijden, niet kan vervangen?

De heer **Manfellotto**: Absoluut, dat kan het inderdaad niet. Ik heb zo iets sowieso nooit meegemaakt, maar dat is hoe dan ook onmogelijk.

Mevrouw **Vos**: Hebt u voorbeelden van waar het misging bij het proces van de bouw van de treinen?

De heer **Manfellotto**: Luister, in dergelijke omstandigheden komen de daadwerkelijke hobbels niet in de productiefase naar boven, want bedrijven gaan gewoon door met bouwen. Pas in de testfase en homologatiefase komen de echte problemen aan het licht; pas dan komen incompetentie en besluiteloosheid naar boven, en pas dan gaan die de werkzaamheden in de weg zitten.

Het spijt me dat ik nu misschien weer op zaken moet vooruitlopen, maar aspecten van veiligheid worden vaak verward met aspecten van functionaliteit, kwaliteit en finetuning. Dat zijn compleet verschillende dingen. Als u een auto aanschaft, vindt u het vast het allerbelangrijkst dat alle belangrijke onderdelen van het voertuig goed werken. Ook in contractuele

zin staat zoiets buiten kijf. Als u vervolgens in uw auto stapt en ontdekt dat ergens een schroefje loszit of dat er onderhoudspapieren ontbreken, is dat niet relevant voor het functioneren van het ding, ook al kan het een probleem opleveren. De daartoe bevoegde partijen moeten daar dan wel met de juiste kennis en kunde mee omgaan. Die was toen niet voorhanden. Ik begrijp dat het moeilijk is om dit uit te leggen, maar gelooft u me dat de bouw van een hogesnelheidstrein vergelijkbaar is met die van een vliegtuig; en wel van een prototype van een vliegtuig, niet eentje die voor de duizendste keer van de band rolt.

De heer **Elias**: Ik heb nog een paar aanvullende vragen. U zei net tegen mijn collega Vos dat u zaken moest doen met een «bureaucraat» bij NSFSC, zeg maar de Ierse afdeling van de NS. Wie was dat?

De heer **Manfellotto**: Ik probeer me zijn naam te herinneren, maar misschien kunt u me even helpen. Hij was de president-directeur, maar zijn naam schiet me nu niet te binnen.

De heer **Elias**: Was dat de heer De Leeuw?

De heer **Manfellotto**: Nee, de directeur.

De heer **Elias**: Was dat de heer Van Dijk?

De heer **Manfellotto**: Ja, Van Dijk.

De heer **Elias**: U zei dat u eigenlijk met de top van de directie van de Nederlandse Spoorwegen wilde spreken. Bij wie hebt u geprobeerd dat contact te krijgen?

De heer **Manfellotto**: Bij hem.

De heer **Elias**: Dus bij Van Dijk. Hebt u, toen dat niet lukte, zelf geprobeerd om rechtstreeks bij de president-directeur van de NS of bij de president-commissaris van de vennootschap te klagen of contact te krijgen?

De heer **Manfellotto**: Ik heb daar verscheidene malen bij hem op aangedrongen. Hij zei me dat het niet nodig was, dat hij het er op de topontmoetingen wel over zou hebben. Maar ik heb nooit feedback gekregen. Ik vind het echt raar om geen reactie te krijgen als je mensen uitnodigt, maar het is overduidelijk dat dit niet in hun belang was. Ik heb zoiets nog nooit meegemaakt. Ik spreek geregeld met de CEO's en algemeen directeuren van alle mogelijke spoorwegen. Ik kan zeggen dat er in vergelijkbare gevallen, bij dit soort belangrijke investeringen, op dat niveau zelfs wel maandelijks tijd voor een vergadering wordt vrijgemaakt, en zeker in de cruciale fasen. Het is zonneklaar dat er over deze benadering bewust was nagedacht. Ik was dus niet echt gemotiveerd om dat te gaan doen, want ik begreep dat het zo in elkaar zat. Ik heb me daarom gefocust op de voortgang en heb me geconcentreerd op mijn eigen zaken, omdat ik anders de kans liep op strafboetes en andere zaken die we niet wilden.

De heer **Elias**: Heb ik, ten slotte, uit uw antwoord op de vraag van mevrouw Vos goed begrepen dat u geen concrete voorbeelden kon geven van problemen die optraden in de bouwfase, als gevolg van dat gebrek aan betrokkenheid van de mensen uit Nederland dan wel Ierland? U zei namelijk dat dat allemaal pas later bleek.

De heer **Manfellotto**: Ik heb niet gezegd dat er problemen waren, ik heb alleen het volgende gezegd. Op de vraag of Lloyd's zijn werk goed heeft gedaan, heb ik bevestigend geantwoord. Het moet gezegd dat Lloyd's af en toe problemen op het terrein van de kwaliteit aan het licht bracht. Maar dat is iets anders dan problemen op het gebied van de veiligheid. Maar dit heeft op geen enkele wijze de realisatie van de treinen in de weg gezeten. Het waren geen problemen met de treinen. Die problemen hadden niet te maken – en ik ga ervan uit dat we dat later zullen gaan bespreken – met de veiligheid, maar met finetuning, afwerking, zaken van het type «puntjes op de i». Dat is doodnormaal, dat gebeurt altijd en overal. Ik heb toen dus geen problemen ervaren. De problemen kwamen in de daaropvolgende fase en hadden te maken met de contractuele bepalingen. Ik vermoed dat we het daar later nog over zullen hebben. De performance van de trein was altijd goed. Zoals u weet, liet hij in slechts een paar weken een enorm verbeterde inzetbaarheid zien; in die paar weken had hij de concurrerende treinen zelfs meer dan ingehaald. Voor mij is er dus geen sprake van problemen geweest. Wat toen overbleef, waren de gebruikelijke problemen rond finetuning, puntjes op de i. Het verbaast me zeer dat u maar blijft benadrukken dat de trein problemen zou hebben gehad, want problemen heb ik niet ervaren. Uiteindelijk zou het contract er wel door worden ontbonden – wat dus echt niet valt uit te leggen, maar laten we daar maar niet over beginnen – maar er waren geen problemen met die trein. Ik kan het u nog sterker vertellen: toen de trein terug was in Italië ...

De heer **Elias**: Daar komen wij nog op.

De heer **Manfellotto**: Sorry, maar dit moet ik even afmaken. Toen de trein terug was in Italië, heeft de Italiaanse instelling – een andere dus – hem meteen goedgekeurd en kon hij gaan rijden om tests uit te voeren. En al bij het eerste rondje heeft de trein verschillende keren 250 km/u gereden. Er waren dus geen problemen met die trein.

De heer **Elias**: Wij komen daar nog op.

Mevrouw **Vos**: We gaan verder met het volgende onderwerp: de vertraagde levering van de treinen. Volgens de planning en de koopovereenkomst zou de eerste trein gereed zijn op 1 juni 2006, om testritten uit te voeren. De eerste Fyra verliet de fabriek van AnsaldoBreda voor tests op 22 maart 2008, dus twee jaar later. Wat is de verklaring voor die twee jaar daartussen?

De heer **Manfellotto**: Ja, dat klopt. Maar ongeacht de vertraging moest de trein nog een extra jaar wachten om te kunnen starten met de proefritten. Immers, de treinen zijn in 2008 afgeleverd, maar in werkelijkheid zijn de proefritten pas in 2009 begonnen, omdat er op de bestemde plek geen infrastructuur beschikbaar was. Maar het antwoord is natuurlijk eenvoudig. Treinen bouwen vereist hulpbronnen: energie en financiële middelen. En ruimte speelt ook een belangrijke rol: treinen zijn immers geen kleine dingen, je kunt ze niet zomaar ergens neerzetten. Normaliter kun je beschikken over depots, waar ze kunnen worden gestald, maar functioneel gaat het natuurlijk met name over spoorlijnen. Het heeft natuurlijk geen zin om een trein af te leveren die vervolgens drie jaar in een loods moet staan wachten totdat hij kan gaan rijden. Gewoonlijk worden zaken zo met de klant afgestemd, dat alles kan worden geoptimaliseerd. Doordat de treinen werden geleverd – waarbij er overigens al sprake was van een reeks wijzigingen – werden trouwens ook de proefritten op het bijzondere circuit van Velim mogelijk. Die hebben we

dan ook gemaakt, maar helaas niet genoeg. Zodoende zijn we inderdaad twee jaar later uitgekomen, maar wij waren nog steeds een jaar vroeger dan nodig voor de echte tests, die dus hier werden uitgevoerd.

Mevrouw **Vos**: Mijn vraag was: de eerste trein om te testen zou in 2006 worden geleverd. Waarom werd die eerste testtrein pas in 2008 geleverd? Waar lag die vertraging aan? Was het een vertraging bij de bouw, bij het ontwerp? Het gaat mij dus echt om die eerste fase.

De heer **Manfellotto**: Ik heb me daar niet echt in verdiept, maar ik kan me voorstellen dat we met de klant – om het zo te zeggen – het een en ander hebben moeten afstemmen omtrent een aantal definitieproblemen, zodat daarover geen verschil van mening meer kon bestaan. Ook dat kan natuurlijk een deel van de vertraging hebben veroorzaakt. Wat de belangrijkste oorzaak was, kan ik u eerlijk gezegd niet vertellen. Ik sluit ook niet uit dat door de, in functionele zin, uiteindelijk enorme vertraging van ERTMS de constructie van de treinen niet kon worden afgerond. Daardoor waren op onderdelen van het ontwerp immers ook aanpassingen nodig. Laat ik dit uitleggen. U beschouwt ERTMS als iets wat echt in de infrastructuur zit, als een instrument dat louter op de grond functioneert. Het vervult daarentegen een cruciale basisfunctie, het is via interface-apparatuur verbonden met de reminrichting en het versnellingsstelsel aan boord. De ERTMS-definities zijn derhalve bepalend voor hoe bepaalde onderdelen van de apparatuur aan boord moeten worden ingeregeld. Dit is vrij complex, maar ik zal nogmaals proberen om het uit te leggen. ERTMS is een veiligheidssysteem dat verzekert dat de treinen op een bepaalde afstand van elkaar blijven. Het is niet iets autonooms, iets wat alleen op het spoor wordt geïnstalleerd of daarmee in contact staat. Er is apparatuur aan boord, die door mijn bedrijf wordt ontwikkeld, en die als input informatie nodig heeft voor de integratie met de infrastructuur. Zolang de ERTMS-definities nog niet compleet rond zijn, kan ik die trein dus niet opleveren en moet ik hem voor proefritten naar Velim laten rijden.

Mevrouw **Vos**: Is dat nu de reden? Het systeem-ERTMS kun je later inbouwen in een trein. Bij de Thalys en ICE is het ook later in de trein ingebouwd. Is dat nu de reden van die twee jaar vertraging voor de oplevering van een testtype?

De heer **Manfellotto**: Nee, nee. Ik heb gezegd dat ik dat niet weet, omdat ik er toen nog niet was. Ik ken dus niet alle redenen voor de vertragingen, dus waarom die ontstonden, maar ik veronderstel dat een van de redenen te maken kan hebben gehad met het signaleringssysteem.

Mevrouw **Vos**: U zei het net al: het testen gebeurde in 2008 op een testbaan in Velim, Tsjechië. Waarom werd er niet in Nederland getest?

De heer **Manfellotto**: Daar was hier geen infrastructuur voor, dus dat was niet mogelijk. Normaal doen wij het zo met al onze treinen. Het beste is het als ze zijn voorbereid op tests tot 200 km/u, maar dan niet onder ideale omstandigheden. Ik wil even memoreren dat er voor de definitieve homologatiecertificering specifieke tests dienen te worden uitgevoerd op specifieke infrastructuur. Velim is een soort pre-testinstallatie, en geschikt omdat dat circuit is uitgerust voor verschillende tests, maar dat is niet voldoende voor alle eisen die landen kunnen stellen. We maken er dus wel gebruik van, maar het is niet genoeg.

Mevrouw **Vos**: Maar waarom hebt u niet in Nederland getest?

De heer **Manfellotto**: Omdat we daar destijds dus niet alle tests konden doen; de infrastructuur was niet klaar.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat de testbaan in Nederland nog niet gereed was. Dat weet u wel.

De heer **Manfellotto**: Precies.

Mevrouw **Vos**: De eerste tests met de Fyra in Nederland begonnen in juli 2009. De Thalys begon al in 2007 met tests op de hsl. Waarom kon de Fyra niet in 2007 beginnen met tests op de hsl?

De heer **Manfellotto**: Ik ken de problemen rond de Thalys niet, maar ik kan me zo voorstellen dat de Thalys die tests niet heeft verricht onder ERTMS, maar met een andersoortig signaleringssysteem. Immers, als ERTMS niet beschikbaar was voor ons, dan kon het dat ook niet voor Thalys zijn. Ik stel me zo voor dat die trein in het begin met een ander systeem heeft rondgereden.

Mevrouw **Vos**: U bent er niet zeker van waarom de Fyra niet vanaf 2007 kon testen? Dit is een aanname?

De heer **Manfellotto**: Nee, nee, ik neem niets aan; ik wéét dat die tests niet in Nederland konden plaatsvinden omdat de infrastructuur met de ERTMS- veiligheidsinrichting niet beschikbaar was, wat fundamenteel was voor de tests. U vertelt mij dat Thalys eerder is begonnen. Ik kan u niet zeggen hoe Thalys dat heeft gedaan. Ik kan niet weten of de Thalys, die dus niet mijn trein is, rondreed onder een ander signaleringssysteem. Ik weet alleen dat wij bij de proefritten die wijzelf hebben uitgevoerd, ruimte moesten vrijhouden voor de Thalys, wat voor ons ook weer lastig was. Toen degene die zich met die tests bezighield mij dat vertelde, stond ik werkelijk perplex. Thalys was in 2007 met testen begonnen, kennelijk zonder het seinsysteem. En toen het ERTMS-systeem beschikbaar kwam, heeft Thalys kunnen testen met ERTMS, waardoor wij weer minder ruimte en gelegenheid voor proefritten kregen. Ik zal het nog even navragen, want dit is iets raars en ik wist er niets van. Ik zeg u toe dat ik u daar nog iets over zal sturen, want ik weet zeker dat ik aan officiële informatie hierover kan komen.

Mevrouw **Vos**: Thalys reed al vanaf 2009.

In de koopovereenkomst staat de aanname dat de HSL-Zuid per 2006 beschikbaar zou zijn en dat er tien uur per dag achter elkaar zou kunnen worden getest. Dat was dus niet het geval; de hsl-infrastructuur kwam pas later beschikbaar en inderdaad moest de baan worden gedeeld met de Thalys- en de TRAXX-treinen die daaroverheen reden. Welke gevolgen had dat voor uw testprogramma?

De heer **Manfellotto**: Dat is heel simpel. Dank u voor deze vraag, want dit was echt essentieel en ik ben er nog steeds erg ongelukkig over. Goed, die vertraging is dus duidelijk: we zijn niet eerder met de proefritten kunnen beginnen. Maar nog wezenlijker was het dat er in plaats van de tien uur waarop wij rekenden, maar twee uur beschikbaar was, en dat niet eens achter elkaar. Het spreekt voor zich dat die twee uur in plaats van de verwachte tien uur gevolgen heeft gehad voor de tijd die het moest duren. Want laten we wel zijn: voor mij wordt daardoor de beschikbaarheid niet

tot een vijfde gereduceerd, maar veel meer. Bij het testrijden van treinen gaat er namelijk tijd verloren omdat je eerst bij de testopstelling moet zien te komen en daarna moet terugrijden. Aan het eind blijft er dus een enorm gereduceerde reële testtijd over. Zoiets speelt minder als je kunt beschikken over tien uur, want in die tien uur ga je weliswaar ook één keer heen en één keer terug, maar daar zit dan wel veel meer werkelijke testtijd tussen. Feitelijk komt alles uiteindelijk ook neer op veel meer tijd en extra kosten: zo moesten mijn technici en ook de controletechnici vanwege die langere tijd er langer aanwezig blijven en konden we de geplande tests bijvoorbeeld nooit op één dag afkrijgen.

Mevrouw **Vos**: Oké, helder. In de koopovereenkomst staat dat de treinen in april 2007 zouden worden geleverd. Dus 39 maanden na die ondertekening zouden de treinen worden geleverd. Was dat een realistisch tijdsbestek om zo'n Fyra te bouwen?

De heer **Manfellotto**: Volgens mij wel, ook al zijn er concurrenten die zeggen van niet. Ik zal u dit uitvoerig toelichten met een voorbeeld. In 2011 kwam ik bij dit bedrijf. Wij hebben de ETR 1000 gerealiseerd, een veel snellere trein dan de Fyra, echt een doorontwikkeld type. In onze fabriek zijn we in 2012 begonnen met het bouwen van het eerste deel. De eerste zes treinen, inclusief homologatie, certificatie en met alle tests en alle vereisten van dien, worden op 14 juni van dit jaar commercieel in bedrijf genomen, dus volgende week. We hebben er al twaalf in onze fabriek staan. Aan het eind van dit jaar zullen er achttien worden geleverd. Rekent u maar uit, die tijden komen overeen met de planning waar we het over hebben. Maar daarbij geldt dan wel de omstandigheid dat iedereen continu kan werken, en dat de infrastructuur beschikbaar is voor de verificatie- en validatieprocessen. Ik moet dit nader uitleggen, want dit is echt belangrijk. Wij hebben zeventien maanden aan de tests besteed, met meer dan die twee uur.

Mevrouw **Vos**: Was dat een nieuw te ontwikkelen trein of een op een bestaand platform gebouwde trein?

De heer **Manfellotto**: Deze trein bouwen we in Pistoia, in samenwerking met Bombardier. Hij is weliswaar gedeeltelijk gebaseerd op een bestaand platform, maar met substantiële wijzigingen. Het is namelijk geen Europees platform. Laten we zeggen dat het interne gedeelte en alles aan de bovenkant een compleet nieuw project was, zowel in termen van materiaal, performance als comfort.

Mevrouw **Vos**: De heer Roelofs van Lloyd's zei dat je minstens 50 tot 60 maanden nodig hebt om een nieuw type trein te bouwen. De heer De Leeuw noemde de planning destijds al, in 2004, niet realistisch. Waarom heeft AnsaldoBreda toch toegezegd om te voldoen aan die 39 maanden voor het bouwen van zo'n nieuwe trein?

De heer **Manfellotto**: Omdat dat echt mogelijk was, en ik ben er echt van overtuigd dat het mogelijk was. Wij beschikken over de capaciteiten daarvoor, wij zijn in staat om dit soort zaken te doen. Ik geef u een ander objectief voorbeeld, dat u kunt checken. Wij hebben de metro voor de Expo in Milaan gebouwd, een belangrijke happening in Italië dit jaar. Wij hebben daar achttien maanden over gedaan, vanaf het moment van het tekenen van het contract tot aan de levering van de eerste gehomologeerde treinen. Het is een metrotrein, dus er zit best wat verschil tussen 18 en 50. Wij bevinden ons gewoon in de omstandigheid dat wij tot dat

soort dingen in staat zijn. Maar nogmaals, zoiets gaat pas goed als alle partijen hun plichten kennen en zich daaraan houden. Ik begrijp dat het beter uitkomt om «50 maanden» te zeggen in plaats van «36 maanden», maar vanwege de concurrentie tussen de bedrijven en vooral de eisen die investeerders stellen, kun je er niet zo lang over doen. 50 maanden, dat is echt lang.

Mevrouw **Vos**: Ik ga nog even door op deze vraag. De Fyra was een nieuwe type trein, die in twee landen moest rijden, over conventioneel én hogesnelheidsspoor; en hij moest aan Europese, Nederlandse en Belgische eisen voldoen. We spreken over, toch nog, vijf jaar vertraging. Heeft AnsaldoBreda de gevolgen van deze complicerende factoren misschien toch onderschat? Ik zoek naar een verklaring voor die vijf jaar vertraging.

De heer **Manfellotto**: Kijk, ik weet natuurlijk niet wat ze toen dachten, maar ik ben ervan overtuigd dat ze de zaken niet hebben onderschat. Ik zal u het sterker zeggen: als zoiets vandaag op mijn weg zou komen, zou ik het weer zo doen; maar dan wel onder de voorwaarde dat de infrastructuur echt klaar zal liggen.

Mevrouw **Vos**: We gaan verder met het zoeken naar de oorzaken van de vertragingen. Wij hoorden van getuigen in de afgelopen weken dat AnsaldoBreda niet in staat zou zijn geweest om goede planningen te maken. Herkent u die kritiek?

De heer **Manfellotto**: Zeker niet. Ik zou het fijn vinden om met deze mensen kennis te maken; dan zou ik ze uitnodigen om te komen bekijken wat er in onze fabrieken gebeurt. Dat zou ze waarschijnlijk overtuigen van het tegendeel. Wat ik nu ga zeggen komt niet alleen maar van mezelf, maar kunt u ook lezen in verklaringen van zeer belangrijke en gezaghebbende partijen in dit veld. U zult dan zien dat dergelijke opmerkingen nergens op slaan. Wij zijn vandaag de dag in staat om elke 45 dagen een hogesnelheidstrein te realiseren, inclusief de inrichting van het kale casco. U weet, wat ik zeg is waar en gefundeerd. Ik kan u zeggen dat deze personen hetzij slecht zijn geïnformeerd, hetzij alleen maar bezig zijn met speculaties.

Mevrouw **Vos**: Deze mensen zijn in uw fabriek geweest. Er is ook een audit uitgevoerd door het bureau ADSE vanwege de problemen met de planning. Daar kwam onder andere uit dat de planningen van AnsaldoBreda niet realistisch waren. Verklaart dit toch een deel van de vertraging?

De heer **Manfellotto**: Dat rapport ken ik niet. Misschien kunt u het uitleggen. Dit komt me werkelijk niet bekend voor. Een planning moet worden beoordeeld op de zaken waarvan bekend is dat ze gaan gebeuren. En als er voortdurend om wijzigingen wordt gevraagd, als er telkens weer zaken worden vertraagd, als er herhaaldelijk dingen niet beschikbaar zijn zoals ruimte, waar ik het net over had ... Als ik niet zeker weet dat een trein echt in gebruik kan worden genomen, ben ik de eerste om de productieactiviteiten te staken. Treinen zomaar in een loods laten staan, levert namelijk kosten op voor de klant en voor onszelf. Dat heeft geen enkele zin. Maar ik krijg weer de indruk dat dit de benadering van bureaucraten is. Bij dergelijke dingen moet je echt naar het totale plaatje kijken. Laat ik u een voorbeeld geven van iets van de afgelopen dagen. Wij hebben ongeveer een jaar geleden een contract voor de metro van Lima verworven. Dat was een turnkeycontract, waarbij civiele werken waren

inbegrepen, in samenwerking met partners. Zoals altijd zijn we begonnen met het opstellen van een plan van aanpak. Toen we erachter kwamen dat het met die civiele werken in een stad als Lima lastig is om geschikte emplacementsterreinen te vinden, hebben we de productie onmiddellijk een tandje lager gezet, gewoon om de situatie te voorkomen dat zowel de klant als wijzelf zinloos op kosten zouden worden gejaagd.

Mevrouw **Vos**: Dat is heel fijn voor de mensen in Lima, maar we zoeken nu nog steeds naar die redenen voor de vertraging van vijf jaar. U kent dat rapport niet, maar er staat bijvoorbeeld in dat AnsaldoBreda zijn planning op een day-to-day-basis maakte. Volgens mij moet je zo'n planning wat meer voor de lange termijn maken. Maar goed, ik ben dus op zoek naar de redenen voor die vertraging. U zegt dat het niet aan AnsaldoBreda heeft gelegen, dat u goed kunt plannen.

De heer **Manfellotto**: Jazeker, en dat kan ik bevestigen. U hebt er begrip voor dat ik hier geen weet van heb, omdat dit een document uit 2009 is en ik het dus niet heb gezien. Maar in de belangrijke periode, de toekenningsfase, werd de planning beslist niet dagelijks vastgesteld. Dat is mijn stijl ook niet, gelooft u me.

Mevrouw **Vos**: Mevrouw Van Vroonhoven verklaarde deze week dat de samenwerking met AnsaldoBreda al vanaf het begin moeizaam verliep. Herkent u dat beeld?

De heer **Manfellotto**: Volgens mij ging mevrouw Van Vroonhoven zich hier pas mee bezighouden na het winterse incident. Aan welke periode refereert u?

Mevrouw **Vos**: Zij kwam daar in 2010, dus zij constateert dat vanaf 2010.

De heer **Manfellotto**: Ik heb deze mevrouw pas in 2011 ontmoet; daarvoor had ik nooit een woord van haar gehoord. Als zij het heeft over een mankerende samenwerking van onze kant in de fase waarin wij samen hebben gewerkt, verbaast me dat, want tegen mij heeft ze precies het tegenovergestelde gezegd: namelijk dat ze een prima samenwerking ondervond met ons. En ik heb een hele tijd met haar gewerkt, tot op de laatste dag. Sterker nog, ik heb haar gezegd dat ik het op prijs stelde dat ik eindelijk eens een andere benadering bij hen aantrof. Daarvan was onmiskenbaar pas sprake in de laatste fase, toen er personen en teams werden toegevoegd. Die innovatie heb ik aan die mevrouw toegeschreven. De waarheid is dat zij mij altijd heeft gezegd dat wij goed hebben samengewerkt. Vanzelfsprekend gingen we de gesprekken altijd hard in, omdat dat nu eenmaal de beste manier is om zoiets aan te pakken. Het verbaast me werkelijk dat ze heeft gezegd dat er geen samenwerking is geweest. Eigenlijk ben ik daar nogal verontwaardigd over.

Mevrouw **Vos**: De heer Jonkers, een inspecteur van Lloyd's, was vorige week erg kritisch over AnsaldoBreda. Hij zei onder andere dat AnsaldoBreda non-conformities, dus de afwijkingen, heel traag of zelfs helemaal niet oploste, dat er afspraken niet werden nagekomen en dat steeds dezelfde fouten terugkwamen. Wat hebt u daarop te zeggen?

De heer **Manfellotto**: Het spijt me werkelijk dat ik kritisch moet zijn, maar ook dit begrijp ik niet. Ze hebben allemaal kritiek. Maar feitelijk beschikken wij over objectieve certificaten, inclusief die van Lloyd's, waaruit het

tegenovergestelde blijkt. Kijk eens, als je vindt dat er bepaalde dingen niet kloppen, moet je niet iets anders opschrijven; we hebben het hier namelijk over veiligheid! Het komt hun gewoon goed uit om dit nu te zeggen, iets anders is het niet. Alsjeblieft zeg, als er zaken niet in orde zijn, is het allereerst aan mij om die bekend te maken en aan de rem te gaan hangen. Deze meneer moet maar zo dapper zijn om dit op te schrijven en het dan naast hetgeen te leggen wat in zijn documenten staat. Het is u goed bekend dat er stukken bestaan – waarover ikzelf overigens niet beschik – waarin precies het tegenovergestelde wordt verklaard. Ik heb die nooit ontvangen, maar ik vermoed dat we daar later wel over komen te spreken.

Mevrouw **Vos**: Ja, in een van die documenten. De heer Jonkers en zijn collega rapporteerden iedere week aan opdrachtgever De Leeuw. Dit soort kritiek stond in hun weekrapporten. Heeft die kritiek uit die wekelijkse rapporten u nooit bereikt, ook niet via de heer De Leeuw misschien?

De heer **Manfellotto**: Nogmaals, mondeling geuite kritiek is van generlei waarde als er in de documenten die zijzelf hebben ondertekend, en in kwaliteits- en goedkeuringsproces-verbalen het tegenovergestelde staat. Ik denk dat ze zichzelf op deze manier alleen maar naar beneden halen, want de stukken zijn hier gewoon duidelijk over. Je kunt een trein niet op het ene moment met een homologatie een akkoord geven en op het volgende moment het tegenovergestelde beweren. Dat bestaat niet, dat kan gewoon niet kloppen.

Mevrouw **Vos**: De kritiek die ze onderling hadden in de rapportage, hadden ze maar moeten vertalen naar: geen handtekening?

De heer **Manfellotto**: In dat geval staan ze absoluut in hun recht; ze zijn daartoe ook verplicht. Bij mij intern geldt hetzelfde: mijn eigen kwaliteitsbeoordeling heeft meer gewicht bij de besluitvorming over zaken die niet in orde zijn, als ik ze moet opschrijven om verder te kunnen gaan.

Mevrouw **Vos**: We hebben het over twee soorten documenten: over certificaten van het kwaliteitsmanagementsysteem, dus het papier, en over de inspecteurs van Lloyd's Europe die soms kritiek hadden op de uitvoering van het kwaliteitsmanagementsysteem en de bouw. Dat zijn twee gescheiden stromen. De kritiek van Lloyd's Europe werd opgeschreven. Ik vraag u of deze u mondeling of op een andere manier heeft bereikt. Het gaat nu niet over de certificaten.

De heer **Manfellotto**: Mij niet. Ik herhaal: als die bezwaren bestaan, is het gewoon niet mogelijk dat elke trein vervolgens wel over een certificaat kan beschikken waarin staat dat alles in orde is, gecontroleerd en van een stempel voorzien door De Leeuw. In zulke gevallen zijn ze verplicht om niet te tekenen; of misschien een handtekening zetten met een aantekening en een voorbehoud, waarbij de bezwaren worden genoteerd en daarna moeten zijn verholpen.

Mevrouw **Vos**: Het gaat over de rapportages van Lloyd's Europe over non-conformities: de afwijkingen van de koopovereenkomst die zouden moeten worden hersteld. Deze inspecteur, de heer Jonkers, zei dat deze niet werden hersteld, of traag, en dat die fouten telkens terugkwamen. Ik vraag u of u die kritiek herkent.

De heer **Manfellotto**: Laat ik vooraf duidelijk maken dat «non-conformiteit» niet betekent dat de trein niet voldoet aan de specifieke vereisten; dat kan niet. «Non-conformiteit» wil eerder zeggen dat niet alle werkzaamheden correct zijn uitgevoerd. Dat is dus iets anders. Ik geef een voorbeeld om dit te verduidelijken. Als er specifiek is vastgelegd dat ik ergens een groen lichtje moet aanbrengen, wil een non-conformiteitvermelding niet zeggen dat ik een rood lichtje heb aangebracht; wel dat het groene lichtje niet goed werkt, misschien omdat het niet goed is aangesloten. Daar gaat «non-conformiteit» over. Hoe dan ook, die non-conformiteiten zijn normaal. Ze worden kort en zakelijk beschreven in processen-verbaal en voorzien van de opmerking dat ze in orde moeten worden gebracht. Voor het allerlaatste certificaat waar Lloyd's zijn handtekening onder zet, moet er worden nagegaan of alle non-conformiteiten zijn verholpen. Nogmaals: men spreekt hier zichzelf en elkaar tegen. Een trein heeft het goedkeuringsstadium bereikt, nadat alle stadia zijn doorlopen met certificaten van onszelf, van de klant en van Lloyd's. Als iemand het daarna heeft over zaken die niet in orde zouden zijn geweest, maar wel een stuk heeft ondertekend waarin staat dat alles in orde was, kan ik dat maar moeilijk begrijpen. Waarschijnlijk worden hier zaken door elkaar gehaald. Non-conformiteiten zijn gebruikelijk, worden na een tijdje verholpen en het geheel wordt uiteindelijk gecertificeerd. Normaal gesproken gaat het zo.

Mevrouw **Vos**: We gaan nog even door met de kritiek van de afgelopen weken, zodat u daarop kunt antwoorden. De heer Jonkers vertelde over een ander voorval. Af en toe voerde AnsaldoBreda een show op: als er mensen uit Nederland kwamen, trok men witte handschoenen aan, was er in de fabriek veel bedrijvigheid; maar zodra de mensen weg waren, verdwenen de bedrijvigheid en de witte handschoentjes. Wat hebt u daarop te zeggen?

De heer **Manfellotto**: Ik kan hier misschien maar beter niet op reageren, maar laat ik toch een poging wagen. Op dit dossier hebben we helaas vele shows kunnen meemaken, niet in de laatste plaats die van meneer Descheemaeker. Ik herken me dus helemaal niet in die opmerkingen over show; en eigenlijk kan ik dit maar met moeite geloven. Ik weet dat dit niet zit in de manier van denken en doen van mijn mensen en mijn bedrijf, en dat dat destijds ook niet het geval was.

Mevrouw **Vos**: Hij zei dat vorige week, maar hij heeft dit destijds ook opgeschreven in een van zijn weekrapportages, niet wetende dat we het er hier ooit nog in een parlementaire enquête over zouden hebben. Wat hij toen opschreef, heeft hij dus niet opgeschreven om hier een show te kunnen opvoeren.

De heer **Manfellotto**: Kunt u mij voor de zekerheid zeggen wat zijn functie ook alweer was?

Mevrouw **Vos**: Toezichthouder op de bouw. Zijn rol was toezicht houden op de bouw. Hij was een van de mannen van Lloyd's Europe, een ingenieur die meekijkt bij de bouw.

De heer **Manfellotto**: En dus een van de mensen die de toelatingscertificaten ondertekenden. Vindt u dat niet raar? Iemand zet dus zijn handtekening onder die documenten en schrijft vervolgens in zijn logboek dat wij een toneelstukje opvoerden? Dan had hij die stukken niet moeten ondertekenen. Ik zou dat tenminste zo hebben gedaan. Ik had zo'n

handtekening opgeschort, met de vermelding dat AnsaldoBreda zich bezighield met theater maken in plaats van treinen maken. Daartoe was hij niet alleen maar gerechtigd; zo iets was hij verplicht.

Mevrouw **Vos**: Het gaat om wekrapportages die werden doorgestuurd naar de heer De Leeuw van NSFSC; daar stond dat in. Dat is wat anders dan de vinkjes en rapportages als bij de permission to leave factory. Dit is wat hij observeerde in de fabriek in Pistoia. Maar u herkent dit niet, zegt u? De heer Jonkers is niet degene die de verklaringen tekende.

De heer **Manfellotto**: Ik snap dat, maar zullen we, met uw goedvinden, dit onderwerp verder laten voor wat het is, want anders lopen we misschien de kans om ... Voor wat betreft de periode dat ik er niet was, weet ik daar niets van. Maar ik geloof er niks van dat dit enige invloed heeft gehad op het totaal. Voor mij tellen alleen de feiten, en niets dan de feiten. Om dit maar af te sluiten: ik krijg het niet eens voor elkaar om me voor te stellen dat mijn bedrijf in staat en van zins zou zijn om dit soort toneelstukjes op te voeren; wij hebben daar gewoon geen tijd voor.

Mevrouw **Vos**: We gaan naar iets anders wat in die tijd gebeurde. U bent CEO bij AnsaldoBreda en u hebt een aantal reorganisaties doorgevoerd. Welke invloed hadden deze reorganisaties op het Fyra-project?

De heer **Manfellotto**: Over welke periode hebt u het nu? Over 2011 en daarna?

Mevrouw **Vos**: Ja, toen u aantrad.

De heer **Manfellotto**: Oké, dan heeft dit dus wel te maken met mij persoonlijk. Ik was degene die daarmee was belast. Ik ben in 2011 in dit bedrijf binnengekomen. Ik heb me toen beziggehouden met een heleboel contracten die afronding behoefden. Dat van de Fyra was een van de belangrijkste. Inderdaad heb ik toen besloten tot een substantiële herstructurering, en die heeft zich toen ook voltrokken. Ze is ook afgerond ondanks alle economische en verwoestende problemen die we hebben moeten ondervinden. Maar desondanks heeft het bedrijf vorig jaar weer een flinke positieve balans weten te realiseren. Het heeft dus naar behoren gepresteerd, en heeft in de hele wereld zijn treinen op tijd geleverd zonder tegen strafboetes aan te lopen, dus met succes. De herstructurering omvatte het gehele bedrijf; ze betrof planning, contracten, productie, kwaliteit. We hebben onze oude huid afgeschud, en hebben daarvoor niet weinig geld geïnvesteerd. Bepaalde aspecten van het bedrijf hebben we diepgaand gewijzigd, gemoderniseerd en meer weten toe te rusten voor de markt van vandaag. Ik denk dat het gunstige eindresultaat is terug te vinden in het feit dat Hitachi ons heeft overgenomen.

Mevrouw **Vos**: Mijn vraag was: had dit gevolgen voor het Fyra-project?

De heer **Manfellotto**: Weinig, omdat de Fyra wat betreft de productie in onze vestigingen al vergevorderd was. Toch was er wel sprake van enig effect. Het is waar dat de levering vanaf 2010 systematischer werd. We waren klaar met testen. We hebben ook een belangrijke herstructurering van onze werkplaatsen gerealiseerd en op die manier onze capaciteit uitgebreid. Zoals ik eerder zei, was het voor mij een fijne verrassing dat we erin zijn geslaagd om de homologatie in een alles bij elkaar vrij korte tijd rond te krijgen, los van de beperkte testgelegenheid. Ook dat was een

resultaat van de veranderde benadering van de organisatieverantwoordelijkheden, en die heeft ook voor de Fyra gunstig uitgepakt.

Mevrouw **Vos**: Ik ga nu naar de koopovereenkomst. De koopovereenkomst bevatte boeteclausules; u had het daar net al even over. Bij een te late levering van de treinen zou AnsaldoBreda boetes moeten betalen, tenzij de vertraging niet aan AnsaldoBreda lag. De heer Roelofs van Lloyd's Europe verklaarde vorige week dat AnsaldoBreda al in 2004 probeerde om vertragingen aan externe factoren te wijten, zoals de wijziging van de Spoorwegwet en het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS, en dat de opgelopen vertragingen misschien onterecht aan externe factoren werden geweten. Wat is daarop uw reactie?

De heer **Manfellotto**: Ik weet dat er veel settlements zijn geweest in de contractfasen en u moet me maar vergeven dat ik die niet allemaal ken. Maar volgens mij was de reden altijd wel gelijk, en overigens iets vrij normaal. Een contract wordt gesloten door twee partijen: de ene bouwt, de andere ontvangt, binnen de contractueel bepaalde tijden. De verplichtingen wederzijds zijn enorm. In dit geval had de Nederlandse regering enorme investeringen gedaan. Als de langere tijden te wijten waren geweest aan exogene factoren, dus aan externe factoren buiten ons bedrijf, is dat uiteraard een reden om de vertragingen niet aan ons toe te schrijven, met als gevolg dat we geen strafboetes hoefden te betalen.

Mevrouw **Vos**: Maar die redenen zocht u al in 2004. De inkt van het contract was net droog, en toen al zouden er externe factoren zijn die tot vertraging zouden leiden. Dat is mijn vraag. Hoe kan dat al in 2004 het geval zijn, terwijl u net het contract had getekend?

De heer **Manfellotto**: Dat is mogelijk. Ik herhaal: ik weet hier niets van, maar ik heb er wel een idee over, omdat er feitelijk uiteindelijk een akkoord is bereikt en er geen boetes zijn opgelegd. Als u me er een paar dagen voor geeft, kan ik dat overigens wel voor u nagaan. Ik heb me eigenlijk niet beziggehouden met dit verhaal van twaalf jaar geleden, maar ik kan me voorstellen dat er in 2004 al zeker kwesties rond de goedkeuring speelden. Ook hierbij speelt de competentie van de klant een rol: hij is verplicht om de goedkeuringen projectmatig binnen bepaalde termijnen te doen plaatsvinden. Omdat de eerste termijnen in 2004 van kracht werden, zijn er bepaalde zaken hoogstwaarschijnlijk niet gebeurd terwijl dat wel had moeten, waardoor bepaalde zaken weer langer gingen duren. Ik sluit dat dus niet uit, maar ik wil me het recht voorbehouden om deze episode even goed met mijn juridisch adviseurs te bekijken, omdat ik me dit oprecht niet kan herinneren en ik er ook niet uitgebreid over heb gelezen. Ik had namelijk niet verwacht dat dit soort zaken vandaag aan de orde zou komen. Ik had meer het idee dat we ons vooral zouden bezighouden met de eindfase, dus de beëindiging van het contract en zo meer.

Mevrouw **Vos**: Daar kunnen we het straks over hebben. Mijn laatste vraag aan u. We hebben het nu over vertraging. De trein is uiteindelijk vijf jaar vertraagd. Ik hoop dat u het volgende weet en hebt besproken met uw bijstand en uw voorgangers: hoeveel van die vertraging is te wijten geweest aan AnsaldoBreda?

De heer **Manfellotto**: Ik heb het daar al over gehad. Vandaag de dag kunnen we dit wel zo'n beetje bepalen. In ieder geval kon er ongeveer drie jaar en drie maanden vertraging worden toegeschreven aan het feit dat er

vanwege het signaleringssysteem geen lijn beschikbaar was. Als ik me goed herinner, was dat iets meer dan drie jaar later dan de datum die in het contract stond vermeld. Zonder twijfel is de trein te laat opgeleverd, maar dat was vanwege de redenen waar we het net over hadden. Bepaalde zaken in de homologatiefase moeten zeker ook een doorslaggevende rol hebben gespeeld; ik bedoel, die tests uitvoeren, in dergelijke omstandigheden, zonder dat er over de vereiste kennis en kunde werd beschikt ... Het is voorstelbaar dat ook zoiets de langere tijden kan verklaren in die orde van grootte. Het zou me daarom niets verbazen als, globaal gezien, een groot deel van de vertraging niet aan AnsaldoBreda zou kunnen worden toegeschreven, of zelfs helemaal niet. Ik zeg dit ook omdat alle vertragingen van, laten we zeggen, technische aard compleet in het niet vallen bij de vertragingen als gevolg van de gebrekkige beschikbaarheid van de voor de testritten benodigde infrastructuur.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus dat AnsaldoBreda geen enkel aandeel heeft gehad in de totale vertraging van vijf jaar? Het lag allemaal aan de Nederlandse en Belgische opdrachtgevers?

De heer **Manfellotto**: Even preciezer, want ook hierover moeten we bijzonder duidelijk zijn: ik heb gezegd dat de vertraging die de Nederlandse en Belgische Spoorwegen hebben veroorzaakt, een flink stuk groter is geweest dan de beperkte vertraging door AnsaldoBreda – ik vat het nu heel kort samen – waardoor die laatste nauwelijks van invloed is geweest op de totale vertraging.

Mevrouw **Vos**: Hoeveel is ongeveer de vertraging die is veroorzaakt door AnsaldoBreda?

De heer **Manfellotto**: Luister, dat kan ik niet weten, omdat ik daar geen uitgebreide studie naar heb gedaan. Ik zou kunnen proberen om alle stukken boven water te krijgen. Maar nogmaals, het belangrijkste lijkt mij dat de vertraging door AnsaldoBreda, als ze er al is geweest, in het totale plaatje compleet in het niet valt.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Manfellotto, in mei 2004 sluit AnsaldoBreda een contract met NSFSC, met de Nederlandse Spoorwegen, om treinen te leveren. De eerste Fyra-treinen zouden geleverd moeten worden in april 2007. U hebt zojuist gezegd dat er zeventien maanden nodig zijn voor het testen van treinen; zij moeten zeventien maanden worden getest voordat ze in gebruik kunnen worden genomen. Had u al zeventien maanden vóór april 2007, dus eind 2005, treinen beschikbaar voor tests?

De heer **Manfellotto**: We hebben het nu over 2004 en toen was ik er dus nog niet. Die zeventien maanden was de tijd waarvan wij gebruik hebben moeten maken om tests uit te voeren met de ETR 1000, en dat is een andere trein. Er zal zeker rekening zijn gehouden met de met homologatie gemoeide tijd. Ik weet niet of die zeventien maanden daarvan deel uitmaakten. Waar ik wel zeker van ben, is dat het contract moest voorzien in een fasering. Maar er moest wel infrastructuur beschikbaar zijn. Het volstaat om het contract te bekijken en daarin na te gaan op welke datum die infrastructuur klaar had moeten zijn en dus hoeveel tijd er nodig zou zijn geweest. Ook al heb ik op dit moment het contract niet bij de hand, ik weet heel zeker dat de beschikbaarheidsdata van de infrastructuur zwart-op-wit staan. Hoe dan ook, als ik het me goed herinner hadden we het net met mevrouw Vos over beschikbaarheid van de infrastructuur in 2006.

De heer **Van Gerven**: Correct, in 2006 moest inderdaad de hogesnelheidslijn beschikbaar zijn voor tests. Mijn vraag was heel concreet: had AnsaldoBreda eind 2005 treinen klaar om getest te worden, dus was de Fyra toen klaar?

De heer **Manfellotto**: Ik weet natuurlijk niet wat men in 2004 dacht. Maar als men contracten tekent waarin een dergelijke planning staat, ga ik ervan uit dat dat het geval was. Ik kan bevestigen dat dat het geval moet zijn geweest, ook al was ik er niet bij.

De heer **Van Gerven**: Ik heb nog een andere vraag. Daarvoor baseer ik mij op het rapport van ADSE, dat zojuist werd aangestipt. Daarin staat dat er volgens de planning van AnsaldoBreda op een gegeven moment wordt getest in Velim. Die testperiode zou volgens de planning van AnsaldoBreda drie maanden duren. In de praktijk duurden die tests één jaar, dus vier keer zo lang. Weet u hoe dat zit? Kunt u verklaren hoe dat zo is gekomen?

De heer **Manfellotto**: Ik wist niet eens dat ze een jaar hebben geduurd. Voor onze laatste trein, de ETR 1000, zijn we voor iets vergelijkbaars vier maanden in Velim geweest. De redenen kunnen wellicht anders zijn geweest, maar ook hierover beschik ik niet over informatie. Ik kan wel informatie inwinnen over de redenen in dat jaar. Sorry, maar mijn kennis van het hele verhaal van wat er is gebeurd vóór mijn komst, gaat niet zo ver. Wat ik nu wel kan bedenken, is dat Velim best kostbaar is; dat is immers infrastructuur en daarvoor moet worden betaald. Misschien zijn er kwesties gerezen rond wijzigingen of heeft men besloten om de treinen te laten wachten, alvorens ze terug naar Italië te laten rijden en ze later weer naar Nederland te moeten brengen, totdat er ruimte beschikbaar kwam om ze te verplaatsen. Ook hier kan ik verder induiken; ik zeg dat mevrouw Van Toorenburg toe en hoop dat een van mijn collega's hier een aantekening van maakt.

De heer **Van Gerven**: We spraken zojuist over de vertraging van vijf jaar. U zegt dat u niet weet welk gedeelte is te wijten aan AnsaldoBreda, maar u hebt wel een uitgesproken mening over vertragende factoren die elders liggen, bijvoorbeeld bij degene die de trein heeft gekocht, of NSFSC, of vertragingen bij de bouw van de hogesnelheidslijn. Zou u toch eens kunnen aangeven wat volgens u precies het aandeel is geweest van AnsaldoBreda in die vertraging van vijf jaar? Wat was uw eigen aandeel daarin?

De heer **Manfellotto**: Laat u me even nadenken. Inderdaad is er in vergelijking met de officiële termijnen oponthoud ontstaan, maar daarmee is niet gezegd dat dat vertragingen waren. Misschien heeft men hierover nadere afspraken gemaakt, omdat het nu eenmaal geen zin heeft om dingen te gaan doen, investeringen te plegen, als er niets beschikbaar is. Iedereen zou dat zo hebben gedaan. Als je niet weet waar je met je trein naartoe moet om hem uit te proberen als hij is opgeleverd, maak je hem gewoon niet. U spreekt van vertragingen, maar ik ben daar dus niet zo zeker van. Waarschijnlijk zijn er dingen nader afgesproken om aan beide kanten kosten te voorkomen. Als ik de trein op tijd oplever, vijf jaar ervoor, moet de klant ook vijf jaar eerder voor die trein betalen. Maar zoiets heeft dan geen zin. Er wordt voortdurend over vertraging gesproken, maar ik ben daar dus niet zo zeker van. Waarschijnlijk was men het over die dingen eens, want dat was toen gewoon het beste pad om te bewandelen. Als er geen infrastructuur beschikbaar is, heeft het

geen zin om investeringen te doen en dingen neer te zetten, die onder-
tussen toch alleen maar gaan verouderen.

De **voorzitter**: Ik denk dat het goed is om nu even kwartiertje te pauzeren, ook om de tolken een beetje tot rust te laten komen. Ik heb uw bijstand zien schrijven. Ik vraag u om een aantal punten waar u nu geen kennis van hebt, met behulp van uw bijstand aan te vullen. Het gaat met name over de vertragingen en de planning. Dat waren onderwerpen die u niet helemaal scherp zei te hebben. Wellicht is het mogelijk dat u hierop na de pauze, na hulp van uw bijstand, terugkomt.

Het verhoor wordt van 11.06 uur tot 11.22 uur geschorst.

De **voorzitter**: Mijnheer Manfellotto, wij zijn de pauze ingegaan met het verzoek aan u om met aanvullende informatie terug te komen. Ik wil u daar eerst de gelegenheid toe geven. Daarna gaan we verder met de vragen.

De heer **Manfellotto**: Ik ga ervan uit dat u me dezelfde mogelijkheid zult bieden bij de onderwerpen die later nog komen. Als u niet alles duidelijk was over de vertragingen, een onderwerp dat u meermalen hebt benadrukt, kan ik u zeker een stuk sturen waarin daar wat meer over staat. Dit laat onverlet dat de drie voornaamste oorzaken voor de vertraging in feite waren: de beschikbaarheid van de lijnen, in het bijzonder vanwege ERTMS; de lange testperiode; en de herhaaldelijke verzoeken om wijzigingen, de changes, van de zijde van de klant. Ik zal u een diepgaandere, meer gedetailleerde analyse toesturen, die u wellicht van nut is.

De **voorzitter**: Prima, het is altijd nuttig als u ons informatie stuurt. Maar hebt u wel een beeld gekregen van het aandeel dat AnsaldoBreda zou kunnen hebben gehad in de totale vertraging?

De heer **Manfellotto**: Nogmaals, ik geef er de voorkeur aan om een analyse te maken en die vervolgens aan u voor te leggen. Ik moet wel blijven zeggen dat ik dit weinig relevant acht, omdat de vertraging opgelopen door exogene oorzaken zonder twijfel van veel groter belang is; echt veel belangrijker dan wat door AnsaldoBreda kan zijn veroorzaakt. Ik zeg dit nogmaals. Ik zou anders namelijk alleen maar ongefundeerde opvattingen verkondigen, ook al omdat het uiterst gecompliceerd is om alle verschillende momenten van terugval vanwege de vertragingen in de projectfase uit te splitsen. Ik ben gewend om alleen uitspraken te doen die echt ergens op zijn gebaseerd.

De **voorzitter**: Dat is prima. Wij willen inderdaad ook geen onzin horen; wij willen graag de feiten. Als u ons die feiten kunt doen toekomen, is dat prima.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Manfellotto, ik heb nog een vraag over de keuring en de certificaten. AnsaldoBreda heeft gekozen voor een typekeuring in plaats van voor een keuring van alle afzonderlijke treinen. Waarom is daarvoor gekozen?

De heer **Manfellotto**: Ik geloof niet dat er bij homologatie sprake is van veel keuzevrijheid. Homologatie is een door internationale regelgeving bepaald proces. De manier waarop de homologatie dient plaats te vinden, wordt dus precies omschreven en voorgeschreven. Men kan de instel-

lingen kiezen waarvan gebruik wordt gemaakt bij de controle, de zogenaamde «notified bodies». Omdat het om een compleet systeem gaat, ligt het voor de hand om gebruik te maken van één certificeerder die alle specifieke certificeringsmomenten integreert, zodat de uiteindelijke homologerende instelling, het agentschap, daar zo goed mogelijk zijn oordeel op kan baseren. Zo'n keuze wordt altijd gemaakt. Met deze werkwijze hebben we niet afgeweken van wat alle bedrijven op de wereld normaliter doen bij dit soort zaken.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben begrepen dat het op basis van de Europese wet- en regelgeving voor een afzonderlijke fabrikant mogelijk is om ervoor te kiezen om alle afzonderlijke treinen te keuren, in plaats van alleen het type. U geeft aan dat die vrijheid er niet is. Wij kennen de regelgeving en weten dat die vrijheid er wél is. Ik herhaal mijn vraag aan u: was het, wetende dat het gaat om een klein aantal treinen, wellicht verstandig om de treinen afzonderlijk te keuren?

De heer **Manfellotto**: O, het kan zijn dat ik de vraag niet goed heb begrepen. Het is niet praktisch om één certificeerder te gebruiken voor elke afzonderlijke trein. Omwille van de continuïteit, maar ook voor de informatie-uitwisseling en de relaties is het veel efficiënter om een certificeerder in te zetten voor het complete systeem. Als ik gebruik zou moeten maken van verschillende certificeerders, moet ik verschillende relaties aangaan en onderhouden, moet ik telkens opnieuw dezelfde informatie opstellen en delen. Dat vind ik absoluut niet handig; dat kost me tijd en middelen. En sowieso zijn er niet veel certificeerders of NoBo's op de wereld.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik leg mijn vraag nog een keer uit. Ik heb het niet om de mogelijkheid om te kiezen uit verschillende keuringsinstanties. Er wordt gekozen voor één notified body. Als het gaat om de wijze van certificeren, bestaat er de mogelijkheid om de afzonderlijke treinen een certificaat of keuring te geven, in plaats van alleen het prototype. Dat kan binnen de bestaande regelgeving. Als ik u dat voorhoud, wat is uw reactie daar dan op?

De heer **Manfellotto**: Eerlijk gezegd wist ik niet dat die mogelijkheid bestond, volgens mij ook omdat dit niet echt gebruikelijk is. Wij hebben de weg gekozen die iedereen bewandelt, vanwege de redenen die ik zojuist noemde. Eén enkele gesprekspartner komt het best uit voor alle partijen. Het belangrijkste is dat het een instelling is die kan beschikken over de capaciteit en de kennis en kunde, en een instelling die internationaal wordt erkend.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. U wist niet van het bestaan af, dus ik stel er geen verdere vragen over. Eind 2011 wil HSA ervaring opdoen met de treinen. Daarvoor worden er twee treinen geleend van AnsaldoBreda. In maart 2012 wil HSA eigenlijk verdergaan met het lenen van die treinen en de bruikleenovereenkomst verlengen, maar AnsaldoBreda staat dat niet toe. Waarom?

De heer **Manfellotto**: Allereerst vroegen zij daar niet om bij ons, maar was dit een voorstel van onze kant aan hen. Op dat moment vonden wij het beslist noodzakelijk dat zij praktijkervaring opdeden. Dat is absoluut onontbeerlijk en hangt ook samen met wat ik zonet zei. Wij waren daartegen vanwege de continuïteit; die zogenaamde «anticipated PTO» diende tenslotte te resulteren in een definitieve levering van de treinen.

Wij waren daar ook tegen, omdat er inmiddels wat meer op het spel stond: een reeks eisen met betrekking tot financiële varianten en wijzigingen in het contract, die zij niet wensten te erkennen. Om die reden hebben wij gekozen voor een hardere opstelling, in een poging om de andere partij ertoe te bewegen om onze financiële claims in te willigen. Dat was onze reden.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf dus geen toestemming om met het lenen van de treinen verder te gaan, om economische of financiële redenen, maar ook om het gebrek aan informatie van HSA over de treinen?

De heer **Manfellotto**: Nee, nee. Wij hadden onze werkzaamheden afgerond, dus wij vonden dat we gerechtigd waren om de treinen definitief te leveren, zoals voorzien in het contract. Het spreekt voor zich dat van een definitieve levering pas sprake kan zijn als beide partijen het eens zijn over de waarde van de trein. Ze hebben me om miljoenen varianten gevraagd, ze hebben me opgedragen om die voor elkaar te krijgen, maar vervolgens willen ze niet weten dat ik ook nog ergens recht op heb? Op basis van het contract was dit totaal niet acceptabel. Ik kan een trein niet definitief gaan leveren als er nog rekeningen openstaan. Maar zoals u weet, zijn we uiteindelijk tot een vergelijk gekomen dat eigenlijk nog verder ging, waarbij wij ons recht kregen en de varianten werden erkend.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Er waren economische redenen om dit niet toe te staan. Zoals u zelf net aangaf, wordt er een constructie verzonnen: de APTO, de anticipated preliminary take-over.

De heer **Manfellotto**: Ja, om de definitieve levering af te kunnen dwingen, zoals was voorzien in het contract.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij die APTO-overname van de treinen is er ook een lijst met openstaande punten, die nog moesten worden opgelost. Wat waren dat voor openstaande punten?

De heer **Manfellotto**: Het ging daarbij om varianten die wel relevant waren, die hadden te maken met zaken van enig belang. Laten we zeggen dat ze samenhangen met de structuur en met het systeem. Het ging ook om vrij kostbare en vrij omvangrijke varianten. Ik herinner me de details niet, maar dit was de basis voor een settlement. Volgens mij zijn we het daarover begin 2013 eens geworden.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u ook wat voorbeelden van openstaande punten, of weet u dat niet meer? Zo kunnen wij er een beetje een beeld bij krijgen.

De heer **Manfellotto**: Als u me toestaat, kom ik daar graag later op terug. Ik kan u na afloop bijvoorbeeld een lijst overhandigen. Mijn geheugen is niet zo goed dat ik me al die dingen precies kan herinneren. Als ik dit uit mijn hoofd zou zeggen, lopen we het risico dat er nodeloos gedoe ontstaat en het lijkt me beter om onszelf dat te besparen.

Mevrouw **Bergkamp**: Prima. Tijdens het proefbedrijf door HSA, dat we hier de «generale repetitie zonder reizigers» hebben genoemd, treden er verschillende technische problemen op, die er ook al waren met de leentreinen en bij de APTO-constructie. U moet daarbij denken aan

problemen met de deuren, met de tractie, met de aandrijving. Wie was er op dat moment verantwoordelijk voor de oplossing van die problemen?

De heer **Manfellotto**: Het spreekt voor zich dat dergelijke problemen voor rekening van de bouwer komen. Als het om constructieproblemen gaat en er in het contract in een garantieperiode is voorzien, is de constructeur de partij die dergelijke zaken dient te herstellen. Maar ook hierbij is het noodzakelijk om een onderscheid te maken en de zaken niet op één hoop te gooien. Voordat je op een spoorlijn kunt rijden, moet je beschikken over vergunningen. Daardoor is verzekerd dat de treinen veilig zijn. Ik blijf zeggen dat de problematiek rond de trein, als daar al sprake van was, om secundaire aangelegenheden ging, om kinderziektes die voortkomen uit het feit dat zo'n trein voor de eerste keer rijdt. Ze hebben niks van doen met veiligheid, maar dienen natuurlijk wel in orde te worden gebracht. Laten we echt beseffen dat deze minimale problemen maar heel weinig moeilijkheden bij het rijden hebben opgeleverd. In feite is er een brief van de Staatssecretaris, waarin deze verklaart dat de problematiek rond de trein in slechts enkele weken uit de wereld was. Hoe dan ook, als ik me goed herinner was de trein binnen vijf weken feitelijk beschikbaar en had hij bovendien de concurrentie ingehaald. En de resterende problemen zaten het rijden van de trein sowieso niet in de weg. Dit is toch typisch. Hoe dan ook kunnen er ook problemen zijn ontstaan uit de manier waarop met de trein is omgesprongen. Onervarenheid van de machinisten kan problemen opleveren. Om dit even af te maken zonder in herhaling te vervallen: het kan dus ook zo zijn dat er problemen naar boven komen en worden erkend, maar dat men er later achter moet komen dat die zijn veroorzaakt doordat er verkeerd mee is omgegaan en door onervarenheid. Laat ik een enkel voorbeeld geven. Als er een probleem is met het ERTMS-systeem en de trein daardoor tot stilstand wordt gebracht, kan de machinist de herstart van het systeem verkeerd aanpakken, omdat hij bijvoorbeeld niet op de hoogte is van de juiste procedure. In eerste instantie wordt er dan een probleem geconstateerd ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik onderbreek u, want ik kom daar straks uitgebreid op terug. Mijn vraag was als volgt. Er waren een aantal technische problemen bij de twee leentreinen en die problemen kwamen terug bij het voortijdig overnemen van de treinen en ook tijdens het proefbedrijf. Hoe loste AnsaldoBreda de problemen op met de deuren, de tractie, de aandrijving, de remmen?

De heer **Manfellotto**: Die mankementen waren terecht en tijdig geconstateerd, en ze zijn ook snel opgelost. Zulks blijkt uit de documenten, en uit het feit dat die problemen in een paar weken de wereld uit waren.

Mevrouw **Bergkamp**: U herkent de kritiek van de vervoerder dus niet, dat dit soort problemen niet snel werd opgelost?

De heer **Manfellotto**: Het gaat eigenlijk niet om wat ik zeg. Die problemen zijn gewoon verholpen; anders had die trein niet rondgereden in die periode, volgens schema en even goed inzetbaar als alle andere. Daar blijkt dat dan toch uit? Ik zeg niet dat er geen problemen zijn geweest. Ze zullen er best zijn geweest, maar ik zeg u dat ze zijn verholpen.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan nu naar 2012, de periode waarin van start wordt gegaan met de commerciële dienst. De Fyra wordt dan ingezet op het traject Amsterdam-Brussel. De vervoerder en het onderhoudsbedrijf

hebben op dat moment zorgen over de betrouwbaarheid van de trein. Had u die zorgen ook?

De heer **Manfellotto**: Helemaal niet. Als dat zo was, zou er zeker zijn ingegrepen. Ik herinner eraan dat de trein vanaf september op Nederlandse grond rondreed; in december begon hij in België. Technische problemen kende hij niet meer. Wel kwamen we talloze problemen tegen toen we over de grens heen moesten en er een integratie moest plaatsvinden met ERTMS aan de Belgische kant. Die heeft tot aan het einde problemen opgeleverd, en niet alleen voor ons, maar ook voor Thalys. Volgens mij is in de brief van Mansveld duidelijk opgehelderd dat de vertragingproblematiek voor het grootste deel kan worden toegeschreven aan dat probleem.

Mevrouw **Bergkamp**: U had dus geen zorgen voorafgaand aan de start van de commerciële dienst Amsterdam-Brussel. U zei onlangs, deze week nog, in een interview in een krant dat u de treinen eigenlijk eerst had willen repareren voordat de NS ze in de dienstregeling zou opnemen. Die uitspraak, door een krant overgenomen, klopt dus niet?

De heer **Manfellotto**: Ik heb dat artikel niet gelezen. De krant die mij heeft geïnterviewd is in ieder geval niet nauwkeurig geweest. Ik heb nooit iets gezegd of gedaan in de trant van het laten doorgaan van niet-herstelde treinen. Vanzelfsprekend waren de treinen klaar voor gebruik. Er waren problemen in de sfeer van de finetuning. Die hebben we bijtijds gerepareerd, volgens de planning. We beschikten over alle vergunningen. Wij hebben nooit – en dat tot op de dag van vandaag – problemen of zorgen gekend over de vraag of de trein in staat zou zijn om te voldoen aan de gestelde en voorgeschreven eisen rond beschikbaarheid, veiligheid en betrouwbaarheid. Misschien is er sprake geweest van een verkeerde interpretatie van de interviewer van de krant. Ik heb zijn versie niet gelezen. En ik ken ook geen Nederlands, dus ik ben werkelijk niet in staat om na te gaan wat er precies is opgeschreven. Maar in ieder geval kan ik u bevestigen wat ik net heb gezegd: het zou van onze kant onverantwoordelijk zijn geweest om alleen al het idee te hebben om treinen door te laten die niet perfect zouden functioneren.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Van Vroonhoven verklaarde dat AnsaldoBreda in die periode, dus bij de start, voor extra personeel zou zorgen, maar dat AnsaldoBreda het in die periode liet afweten. Er was bij de start onvoldoende capaciteit bij AnsaldoBreda. Klopt dat?

De heer **Manfellotto**: Ik herinner me dat ik heb gezegd dat het aantal man begeleidend personeel aan boord van de trein diende te worden uitgebreid waar dat nodig was. Als die mensen niet beschikbaar zijn geweest, verbaast dat me enorm. Ik ben ervan overtuigd, nee, ik weet zeker dat er extra personeel aanwezig was om de trein te begeleiden.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat u had aangeboden dat er extra personeel zou komen als er meer personeel nodig zou zijn?

De heer **Manfellotto**: Ik moet dit preciseren, want anders lopen we het risico dat dit verkeerd wordt geïnterpreteerd en wordt uitgebuit. Wij vinden het absoluut noodzakelijk – al doen alle bedrijven dit wel zo – dat er in de beginfase van de ingebruikname een technicus aanwezig is om het boordpersoneel bij allerhande problematiek te kunnen assisteren. Het gaat hierbij om een voorzorgsmaatregel; het had er niets mee te maken

dat de trein defecten kende. Dit is een standaard voorzorgsmaatregel om het rijdend personeel, dat tegen moeilijkheden aan kan lopen, zeker als het over weinig ervaring beschikt, te helpen om te gaan met signalen en met verdere informatie van het onderhouds- en controlesysteem. Helaas was deze er niet bij op die ochtend in januari.

Mevrouw **Bergkamp**: HSA reed in die periode van de start van de commerciële dienst tien ritten per dag, in plaats van zestien. Er waren dus heel veel reservetreinen nodig: vier reservetreinen op drie rijdende treinen. Dus er reed een trein, hij ging de werkplaats in, hij moest gerepareerd worden en dan werd de reservetrein ingezet. Hoe verklaart u dat er zo veel reservetreinen nodig waren?

De heer **Manfellotto**: Mag ik u vragen naar welke periode u verwijst? Dat is namelijk van belang. Als dit in de eerste vier, vijf weken is gebeurd, dan is dit mogelijk. Inderdaad kende de trein in die eerste weken een paar finetuningmoeilijkheden. Maar volgens mij was de betrouwbaarheid van de trein na vijf weken zeer hoog: toen was minder dan één procent van de problemen te wijten aan AnsaldoBreda. Ik vermoed dat u het hebt over de eerste vijf weken, maar het is normaal dat er dan zoiets gebeurt. Ik heb een enorme stapel literatuur over eerste ervaringen met nieuwe treinen, die daarvan getuigt. En volgens mij heb ik dit ook gehoord van de deskundigen die deel hebben uitgemaakt van deze commissie. In de beginfase kan er gewoon sprake zijn van problemen vanwege finetuning. Ik lees dat de punctualiteit in week 50 in de orde van 79% ligt, weliswaar met wat meer uitval. Maar in de eerste weken, week 2 van 2013 dus, is de punctualiteit al gestegen tot 91%, en is er verder 3% die ook niet aan ons toe valt te schrijven. In die tijd kwam de Thalys tot 79%. En de brief waarin ik dit lees, heb ik niet zelf geschreven; het gaat om een brief van mevrouw Mansveld aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Mevrouw **Bergkamp**: Het klopt dat in die periode, vanaf week 50 naar week 1, de punctualiteit toeneemt, en ook neemt de uitval af. Om dat voor elkaar te krijgen, was echter een onevenredige en ongekende inspanning van het onderhoudsbedrijf nodig. Naast deze cijfers, hebben wij ook gegevens van NedTrain, het onderhoudsbedrijf. Dat geeft aan dat er vanaf week 52 een dubbele bezetting nodig is; daarna is er een maximale en een onevenredige inspanning nodig. In januari kon het dit simpelweg niet meer aan. Wat vindt u daarvan, als ik het feit dat het onderhoudsbedrijf het bijna niet aankon om de Fyra-treinen te onderhouden, tegenover uw verhaal plaats?

De heer **Manfellotto**: Dit is precies het tegenovergestelde van wat Mansveld mij heeft geschreven. Men was erg tevreden met hoe de trein presteerde, zijn punctualiteit nam tot ieders grote tevredenheid toe. Zij nodigde ons uit om een groter aantal treinen te leveren, omdat men heel tevreden was. Ik heb nooit iets gehoord van die ontevredenheid, die bovendien pas in de laatste weken ontstond, nog afgezien van de verzoeken van daarvoor om met ons samen te werken. Ik refereerde al aan de ontmoeting van ongeveer een jaar daarvoor. Daarna heb ik hen nooit meer gezien. Dat was weer typisch zo'n geval van geen verantwoordelijkheid voelen en nemen bij een dergelijke problematiek. Het is werkelijk ongelooflijk. Je kunt niet én opschrijven dat het goed gaat met de trein én twee jaar later stellen dat hij zulke grote en hardnekkige problemen had dat je er zo veel achter de hand moest houden. 95% inzetbaarheid wil zeggen dat er 5 op de 100 treinen niet-inzetbaar zijn. In het geval van 10 treinen hebben we het daarbij dus over minder dan één

trein per dag. Het verhaal over al die reservetreinen lijkt me compleet in tegenspraak met wat de Staatssecretaris zei.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik gaf net aan dat uw cijfers over betrouwbaarheid en uitval klopten; die staan ook in de brief van de Staatssecretaris. Ik vraag u iets over de andere kant van het verhaal. Er moest op dat moment een enorme inspanning door het onderhoudsbedrijf worden geleverd om alles voor elkaar te krijgen. Dat begon in december met een dubbele bezetting. Daarna was er een maximale bezetting nodig. In januari lukte het helemaal niet meer. Als ik u dit verhaal voorleg, herkent u dan dat ook dat in die periode speelde, of herkent u het helemaal niet?

De heer **Manfellotto**: Dit verbaast me, ten eerste omdat ik nooit contact heb gehad met NedTrain, dus deze klacht heeft mij nooit bereikt. Ik weet ook niet hoeveel extra personele inspanning er van de kant van NedTrain is geweest, want ik had kunnen helpen. Ik krijg zo het idee dat het aantal daarvoor benodigde mensen groot is. Maar als ik een inschatting maak op basis van wat ik heb gezien van het alledaagse onderhoud dat ze aan de treinen hadden verricht nadat die in hun handen waren gekomen, is mijn indruk dat die werkzaamheden er nauwelijks zijn geweest. Ik weet wel dat we hier zo op terugkomen en sorry dat ik zo fel ben, maar de treinen die 's ochtends uitreden verkeerden in termen van dagelijks onderhoud in een werkelijk onacceptabele toestand. Ik reis zeer regelmatig met uw treinen, want ik houd enorm van dit land. De toestand waarin deze treinen – dus niet die van ons, maar die van de Spoorwegen – rondrijden, is absoluut niet volgens de normen, en zowel in nationaal als in internationaal opzicht onaanvaardbaar. Ik vind het vervelend dat ik zo kritisch moet zijn, maar ik denk op deze manier als deskundige een bijdrage aan uw discussie te kunnen leveren.

Mevrouw **Bergkamp**: U had eind december 2012 dus de indruk dat de NS tevreden was over de eerste prestaties van de Fyra op het traject Amsterdam-Brussel?

De heer **Manfellotto**: Ik was heel tevreden. Ik stond op het punt om met mijn communicatieafdelingen zelfstandig een onderzoek op te zetten naar de belangstelling, omdat ik het idee kreeg dat men tevreden was en dat veel mensen de Thalys links lieten liggen en onze treinen namen omdat men die veel comfortabeler en voordeliger vond. Het is u bekend dat dergelijke berichten langs vele kanalen tot ons kwamen. Wij waren dus niet slechts tevreden, wij waren zéér tevreden. Het leek erop dat we alle problemen en moeilijkheden uit de aanvangsperiode, die er altijd wel zijn, hadden overwonnen en dat we erop konden vertrouwen dat alles na slechts drie of vier maanden naar behoren zou gaan lopen. En ik ben ervan overtuigd dat het zo was blijven gaan als die gebeurtenis in januari niet had plaatsgevonden.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog een vraag over het onderhoud van de trein. U gaf net aan dat u geen contact had met NedTrain, het onderhoudsbedrijf, maar u hebt wel felle kritiek op de wijze waarop de treinen werden onderhouden. Waarop is die gebaseerd?

De heer **Manfellotto**: Na het befaamde incident in januari hebben we – en dat is vast opgefallen – een taskforce samengesteld om een oplossing voor het probleem te vinden. Het verzoek aan ons was om de treinen weer in de dienstregeling te laten opnemen nadat we de kleine defecten hadden gerepareerd die werden geacht het functioneren van de trein niet

in de weg te zitten. We zullen het daar ongetwijfeld later over hebben. We kregen daardoor de gelegenheid om na te gaan wat de staat van de treinen was die NedTrain inmiddels in handen had. Wij hebben kunnen vaststellen dat het onderhoud bijna nihil was geweest. Ik kan me een voorbeeld herinneren. Er was herhaaldelijk kritiek op de accu's. Het is werkelijk te triviaal voor woorden, maar als men geen onderhoud pleegt aan de accu's en nalaat om water aan te vullen, gaat er vroeg of laat iets fout. En als treinen een paar dagen stilstaan, moet er een plan voorhanden zijn voor als ze weer in bedrijf worden genomen, waarin goed wordt gezorgd voor alle bewegende delen. Maar van dergelijk onderhoud is er ook geen sprake geweest. Ik baseer me nu, zoals altijd, op feitelijke gegevens; we hebben toen de staat van de treinen kunnen inspecteren.

Mevrouw Bergkamp: Uw oordeel over het onderhoud is gebaseerd op uw ervaringen na de problemen die ontstonden door de sneeuw, toen er naar de trein werd gekeken. Maar laten we teruggaan naar december 2012. U zei dat u tevreden was met hoe de treinen het deden, maar had u ook de indruk dat de reizigers tevreden waren en ook dat de NS tevreden was?

De heer Manfellotto: Ja, absoluut. Er is een belangrijke brief en er zijn evaluaties. Ik meen dat er ook nog objectieve data voorhanden zijn over het aantal personen dat met de Fyra-trein reed en dat dat aantal goeddeels afkomstig was van de Thalys.

Mevrouw Bergkamp: We gaan naar de periode waarin de winterproblemen gaan spelen. U hebt daar net al het een en ander over gezegd. Half januari 2013 gaat het sneeuwen. In de koopovereenkomst is bepaald dat de Fyra in alle Nederlandse weersomstandigheden moet kunnen functioneren. Wat betekent die bepaling voor u?

De heer Manfellotto: Die betekent dat de trein volgens het contract moet kunnen rijden in de weersgesteldheden van dit land, inclusief de kritieke zoals sneeuwval, maar vanzelfsprekend volgens de nationaal en internationaal voorgeschreven regels. Een en ander komt normaal gesproken neer op internationale richtlijnen, die hun uitwerking en praktische toepassing vinden op het niveau van de afzonderlijke landen en de afzonderlijke trajecten. Voor bepaalde meteorologische omstandigheden, in het bijzonder sneeuw en ijs, is er regelgeving die de spoorwegmaatschappij bepaalde handelwijzen voorschrijft, en als ze in dergelijke omstandigheden moet opereren, moet ze die hanteren. Voor sneeuwval is voorgescreven: schoonvegen; cleaning als de trein buiten staat; de-icing omdat er sprake kan zijn van ijsvorming; een aanmerkelijke reductie van de snelheid tot 160 of 140 km/u of zelfs 120 km/u, afhankelijk van de lijn, als de omstandigheden daarom vragen. In sommige landen moet een veegtrein 's morgens verplicht het spoor sneeuwvrij maken. Verder moet er sprake zijn van verhoogde attentie en moet er voortdurend informatie worden verschaft over de omstandigheden. Deze trein moest aan genoemde omstandigheden het hoofd kunnen bieden, maar daarbij wel vooropgesteld dat aan al deze vereisten werd voldaan. Laat ik nu op een andere vraag vooruitlopen: heb ik getest hoe de trein zich gedraagt in het geval van ijs? Daarop is mijn antwoord: nee, daarin is niet voorzien. De samenstellende delen zijn wel onderworpen aan hitte-en-koude-tests. Er bestaan laboratoria, bijvoorbeeld in Wenen en daarvan hebben wij gebruikgemaakt, die nagaan of de apparatuur ook functioneert bij extreme, hetzij hoge hetzij lage, temperaturen. Wij hebben die tests dus laten doen. Maar er zijn geen tests voor het rijden van een trein bij, laten

we zeggen 20 graden onder nul met 30 centimeter sneeuw. Daar bestaat ook geen regelgeving voor.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: volgens de koopovereenkomst moet de Fyra in alle weersomstandigheden in Nederland kunnen rijden. U verbindt daar wel een aantal voorwaarden aan: het is belangrijk hoe de machinist rijdt; het onderhoud en de de-icing zijn belangrijk; het is belangrijk om op de snelheid te letten. Staan dergelijke voorwaarden ook in de handleiding bij de trein of zijn dit meer algemene dingen waarop een operator moet letten?

De heer **Manfellotto**: Nee, nee, dit zijn de meer algemeen geldende regels. Er bestaat geschreven regelgeving. Normaliter gelden er voorgeschreven procedures die alle spoorwegen hanteren, al kunnen ze van land tot land verschillen. Maar dat zijn heel duidelijke regels en ze dienen zowel door de voor de infrastructuur verantwoordelijke partij, in dit geval de spoorwegen, als door de operator te worden toegepast. Er zijn landen met meer en minder extreme omstandigheden waarin spoorwissels zijn voorzien van verwarmingsinstallaties, die kunnen worden aangezet om te voorkomen dat ze dienst gaan weigeren.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment ontstaan er tijdens de winterperiode, de sneeuwperiode, problemen met de Fyra: problemen met de deuren, de uitschuiftreden; ijsaanetting; problemen aan de onderkant van de trein, die ook beschadigd raakt. Op 15 januari wordt er ontdekt dat er een afdekplaat vanonder de trein is gevallen. Hoe verklaart u die problemen?

De heer **Manfellotto**: Laten we de zaken wel in de juiste volgorde behandelen. We moeten er dan mee beginnen dat een trein, als het koud is, het tegen ijs niet in zijn eentje redt. Als er geen de-icingwerkzaamheden plaatsvinden en er ijs, dat zoals bekend niet echt meegeeft, tussen een opstaptreetje terechtkomt, wordt een naar voren en achter bewegend trapje geblokkeerd. Dat is typisch een kwestie van onderhoud. Maar al met al is dit weinig relevant. Als we het befaamde afdekrooster te berde brengen, zijn we aanbeland bij de episode die uitmondde in de complete beëindiging zoals u weet; of tenminste, die lag daaraan ten grondslag, alles is daaruit voortgekomen. Toch vond dit alles plaats drie of vier dagen ná de brief waarin de Staatssecretaris haar tevredenheid uitte. Dat is van groot belang. Op die bewuste dag reed de trein vroeg in de ochtend uit, maar ongelooflijk genoeg zonder dat er een van de precies voor die gevallen voorgeschreven procedures was nageleefd. En zulks ook compleet in tegenstelling tot hoe het met de andere treinen is gegaan. Wij hebben namelijk duidelijke aanwijzingen dat bij de andere treinen, bijvoorbeeld de Thalys, die snelheidsreductie wel is toegepast, waarschijnlijk evenals de de-icing. Maar niet alleen is de regelgeving niet toegepast op die trein; hij ging ook uitgerekend met 250 km/u rondrijden, de snelheid die was voorzien. Gelukkig beschikken moderne treinen over een soort zelfbescherming, dus bij een voldoende hoge snelheid ging er in de trein een alarmsignaal af. Dit alarmsignaal leidde ertoe dat de trein automatisch direct tot stilstand kwam, buiten de beslissingsmogelijkheid van de machinist om. Dat is van belang. Zoiets gebeurt altijd, zonder uitzondering. Het veiligheidssysteem aan boord detecteert dat de wielen door de aanwezigheid van ijs aan het slippen zijn, en dat is een situatie waarin de veiligheid niet kan worden gegarandeerd. Om terug te keren naar de optimaal veilige snelheid, remt

de trein af. De machinist had daar op dat moment acht op moeten slaan en had daarna weer op de normale wijze moeten doorrijden; dus de snelheid reduceren of in ieder geval contact opnemen met de centrale voor instructies. De machinist daarentegen was kennelijk niet tevreden en is weer met dezelfde snelheid gaan rijden. De trein heeft daarop voor de tweede maal dat noodremsysteem in werking gezet. De machinist noch degene van de centrale die de treinen begeleidt, heeft beseft dat dit risico bestond, dus voor een derde maal is er exact hetzelfde gebeurd. De woorden die ik nu zeg, zijn terug te horen in een zwarte doos. Als u daar interesse voor hebt, heb ik een beter te volgen versie van dit gedeelte uit de zwarte doos voor u. De trein heeft zich dus – om het zo te zeggen – meermalen verzet, maar daarop is geen acht geslagen. Zulk gedrag is beslist gevaarlijk en compleet onverantwoord, en het was ook de oorzaak van het losraken van dat afdekrooster. Die sneeuwophopingen, die later tot ijsklonten waren bevroren, hebben bij een dergelijke hoge snelheid tegen de onderkant van de trein geslagen, waardoor een van de beschermingsconstructies heeft kunnen losraken. Het spreekt voor zich dat zoiets niet mag gebeuren, maar je moet er gewoon voor zorgen dat zo'n situatie niet kan ontstaan.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft aan dat de trein drie keer is afgeremd door het beveiligingssysteem EMTRS, dat de betreffende machinist ondanks de ERTMS-waarschuwingen 250 km/u heeft gereden en dat de sneeuwaanzetting heeft geleid tot het losraken van de plaat. De trein waar u het over hebt, die drie keer is afgeremd, is niet de bewuste trein waarvan het afdekrooster aan de onderkant af is gevallen. Wij hebben natuurlijk ook goed gekeken en alle informatie bestudeerd. Het verhaal dat u vertelt over het remmen, over ERTMS, gaat dus over een andere trein; niet over de trein waar het afdekrooster af is gevallen.

De heer **Manfellotto**: Dit was een voorbeeld een verschijnsel dat we hebben vastgesteld: in dat soort omstandigheden noopt opgehoopt ijs alle treinen om langzamer te gaan rijden. Ik weet niet om welke trein het precies ging, want het is me niet gegeven om al hun nummers exact te onthouden. Ik beschik dus niet over alle elementen, maar het ligt voor de hand dat dit alles is veroorzaakt door de manier waarop is omgegaan met de de-icing, in combinatie met de snelheid. Dit is meer dan duidelijk, want wij hebben snel onderzoek laten verrichten naar alle mogelijke scenario's. We hebben een bedrijf in de arm genomen om hier onderzoek naar te doen. Dat vond een week later de oplossing. Het heeft compleet bevestigd, als dat al nodig was, dat het fenomeen viel toe te schrijven aan de snelheid. Het maakt weinig uit of het daarbij gaat om die trein in het bijzonder of een andere. Bij sneeuw moet je nu eenmaal met de benodigde behoedzaamheid handelen. Dat gebeurt in vele landen, en in vele landen wordt de snelheid nog verder teruggebracht. Volgens mij is er in die periode in dergelijke omstandigheden een trein in Japan zelfs ontspoord.

Mevrouw **Bergkamp**: Het ging mij om een feitelijke onjuistheid in het verhaal dat u net vertelde, namelijk dat van de trein die drie keer was afgeremd door het beveiligingssysteem, het afdekrooster af zou zijn gevallen. Uit ons onderzoek blijkt dat het ging om een andere trein. Ik houd u dit nu voor. Was u ervan op de hoogte dat uw verhaal niet klopte, dat het afdekrooster van een andere trein af is gevallen?

De heer **Manfellotto**: Nee, nee. Ik neem daar kennis van, maar een afdekrooster gaat niet zomaar los van een trein; er moet iets zijn wat dat bewerkstelligt. Natuurlijk beschikken wij over aanwijzingen. De trein is drie keer stilgezet. We weten natuurlijk niet alles over alle treinen, maar we zouden de zaken zeker kunnen reconstrueren en kunnen nagaan of andere treinen gevolgen hebben ondergaan van dergelijk afremmen. Vaststaat in ieder geval dat het die dagen had gesneeuwd. De vraag om welke trein het precies ging, is voor mij weinig relevant. Er was sprake van bijzondere omstandigheden waar men op een bijzondere manier mee had moeten omgaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Voor de grote problemen met de treinen – en een afdekrooster dat eraf valt is natuurlijk een groot veiligheidssissue – noemt u dus als verklaring dat er geen sprake was geweest van de-icing en dat er te hard was gereden. Dat zijn volgens u twee verklaringen voor het ontstaan van de problemen met de trein waarover we het net hadden, waar het afdekrooster van af is gevallen.

De heer **Manfellotto**: Zeker. Het gaat om de toepassing van de veiligheidsnormen die gelden voor dit soort gevallen. Mijn vermoeden is dat dit soort verschijnselen zich niet alleen hier voordeden. Ik meen ergens te hebben gelezen dat een trein van Bombardier in diezelfde tijd een grill aan de voorkant is kwijtgeraakt. Het spreekt voor zich dat dit soort dingen gebeuren in bepaalde omstandigheden, en dat men in zo'n geval de omstandigheden daarvoor heeft gecreëerd. Nogmaals: je dient dan de regels op te volgen. Het is zonneklaar dat daarvan geen sprake is geweest. Aan de andere kant hadden deze treinen 300.000 km afgelegd in niet-sneeuwcondities, zonder dat er iets dergelijks was gebeurd.

Mevrouw **Bergkamp**: In die periode reed de Thalys 300 km/u en daar was niets mee aan de hand. Hoe kan dat dan?

De heer **Manfellotto**: Ik heb dat niet zo begrepen. Wat ik wel heb begrepen, is dat bij Thalys de snelheid was teruggebracht. En volgens mij kan ik ook stukken overleggen waar dat uit blijkt. Dat was trouwens een van de zaken die nog de meeste verontwaardiging bij me opriep, namelijk dat niet alleen bij de Thalys maar ook bij de andere treinen die regels wel strikt werden opgevolgd, terwijl deze operator dat niet heeft gedaan en daar misschien niet eens weet van had.

Mevrouw **Bergkamp**: De snelheidsbeperking voor de Thalys was pas vanaf de 20ste. Dus vóór die periode reed de Thalys gewoon 300 km/u, en er was niets aan de hand. Hoe verklaart u dat?

De heer **Manfellotto**: Ik herhaal: ik heb begrepen dat er juist sprake is geweest van het tegenovergestelde. Het feit alleen al dat men over de datum beschikt, vind ik vreemd; dat er een datum is, de 20ste, waarop men de snelheid zou moeten terugbrengen. Dat is ook een veiligheidsaspect: in mijn optiek wordt een besluit om de snelheid te verlagen, pas genomen als er daadwerkelijk van omstandigheden als sneeuwval sprake is. Dus: als het op de 20ste sneeuwt, moet er op die dag langzamer worden gereden. Uit mijn informatie heb ik begrepen dat de Thalys toen met een gereduceerde snelheid rondreed.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens onze gegevens reed de Thalys in die dagen, en ook in de periode waarin het afdekrooster van de Fyra viel – dat werd op de 15de ontdekt – gewoon 300 km/u.

In die periode hebt u bij de problemen die er waren, wel ondersteuning geboden. Hoe zag de ondersteuning van AnsaldoBreda eruit, om die problemen op te lossen?

De heer **Manfellotto**: Ik weet niet of wat ik nu ga zeggen hiermee te maken heeft, maar in feite is het zo gegaan. Er is dus dat incident. Niet lang daarna, binnen een week, hebben wij aangeboden om na te gaan wat er was gebeurd en wat de oorzaak daarvan kon zijn geweest. Daarvoor hebben we een deskundig bedrijf in de arm genomen. De resultaten daarvan hebben we doorgegeven; ze bevestigden dat ijsvorming de enig mogelijke oorzaak was geweest. We hebben daarna voorgesteld om deze roosters aan de onderkant steviger te maken. Ik kan me herinneren dat in het rapport stond dat dat niet echt nodig was, maar dat het wel een oplossing kon zijn voor eventueel ander verkeerd gebruik in de toekomst. Omdat de klant ons vroeg om dit te doen in de fase waarin we besluiten namen over het retrofittingplan – dat overigens nooit is verwezenlijkt – hebben we dat daarin ondergebracht. We wezen erop dat dat niet echt nodig was, maar omdat de klant aandrong, hebben we toegegeven, vooral omdat we wilden doorgaan en de problematiek definitief uit de wereld wilden hebben. Ik heb het hierbij over de problemen rond het contract.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik probeer precies te begrijpen hoe het feitelijk zit. U kwam zelf met een oplossing voor dat afdekrooster; het is dus niet dat de klant aan u vroeg om met een oplossing te komen?

De heer **Manfellotto**: Ik herhaal, wij probeerden met dit onderzoek te begrijpen wat de oorzaak was geweest. We hebben onze deskundige adviseur gevraagd hoe hier het best mee kon worden omgaan, ingeval zich onverhoopt dezelfde omstandigheden zouden voordoen en men de snelheid wederom niet zou verlagen. Hij stelde ons voor om die platen dikker te maken, ook al was dat niet strikt nodig. De klant drong daar met klem op aan en wij hebben erin toegestemd om dat te gaan doen, tegelijk met alle overbekende wijzigingen en finetuning die deel uitmaakten van het herstelplan, waarover we ongetwijfeld hierna zullen praten.

Mevrouw **Bergkamp**: Viel dit onder de garantie van de trein of viel het daarbuiten?

De heer **Manfellotto**: Wij hadden ons eraan gecommitteerd om dit op eigen kosten te doen. Het maakte deel uit van dat zeventien maandenplan, dus over financiële consequenties hebben we het niet eens gehad.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel samen. U geeft aan dat de Fyra voldeed aan de koopovereenkomst met betrekking tot het rijden in winterse omstandigheden. U geeft aan dat er niet is gekozen voor de-icing, een onderhoudsmethode. De machinist heeft te hard gereden, wat heeft geleid tot het losraken van het afdekrooster en beschadigingen aan de onderkant. U hebt zelf een onderzoek laten uitvoeren. U bent met een advies gekomen om de zaak te versterken. De klant heeft daarvan gezegd: dat gaan we doen, als onderdeel van de retrofit. Wat u betreft viel dat onder de garantie, zodat de klant daarvoor niets extra's hoefde te betalen.

De heer **Elias**: Voor alle zekerheid heb ik nog één vraag over dat laatste punt. In uw ogen zouden de problemen met het afdekrooster zich dus niet hebben voorgedaan als HSA wel de juiste maatregelen tegen de sneeuw had genomen?

De heer **Manfellotto**: Juist. Als ze de regels voor het rijden in sneeuwomstandigheden had opgevolgd, had dit probleem zich inderdaad niet voorgedaan.

De heer **Elias**: In uw ogen moet dat ook verklaren waarom die Thalys op de 15de en 16de januari wel gewoon wel 300 km/u kon rijden?

De heer **Manfellotto**: Nee. Voor zover ik weet, heeft de Thalys niet 300 km/u gereden. Ik heb in die dagen doorgekregen dat ook de Thalys zijn snelheid had teruggebracht. Ik neem daarom kennis van uw informatie, maar ik had daar geen weet van.

De heer **Elias**: Bij mijn weten was pas vanaf 22 januari de situatie ingetreden dat de Thalys langzamer ging rijden.

De heer **Manfellotto**: Dat hoor ik nu, maar uit de informatie die wij direct de dagen erna hebben gekregen, heb ik precies het tegenovergestelde begrepen. Ik weet niet wat ik u verder moet zeggen. Ik zal de bron van die informatie nog nagaan, maar volgens mij is die informatie consistent. Ik ben hier ook erg nieuwsgierig naar geworden, want ik had dit niet eerder gehoord.

De heer **Elias**: U zei daarnet tegen collega Vos dat de NS in Nederland treinen laat rondrijden die niet voldoen aan de nationale en internationale normen. U zei daar zelf bij dat dit heel felle kritiek op de NS is. Kunt u die kritiek van feiten voorzien?

De heer **Manfellotto**: U moet dit even anders zeggen, want ik heb deze vraag niet begrepen.

De heer **Elias**: Voordat we het over de winterproblemen hadden, zei u: de NS laat treinen rondrijden in Nederland die niet voldoen aan de nationale en internationale normen. Ik heb dat even opgeschreven. U zei daarbij: ik uit nu heel felle kritiek op de NS. Mijn vraag aan u: kunt u die met feiten onderbouwen?

De heer **Manfellotto**: Neem me niet kwalijk als u «normen» hebt begrepen, maar eigenlijk had ik het over internationale standaarden. Ik zou me dergelijke kritiek niet veroorloven als ik niet over de kennis beschikte, of liever gezegd over objectieve gegevens. Ik reis door heel Europa, ik ken de internationaal geldende standaarden voor onderhoud en schoonmaak en ik ondervond dat het niveau niet overeenkwam met de standaarden in andere landen van Europa.

De heer **Elias**: De Nederlandse standaard ligt dus lager dan wat in Europa gebruikelijk is?

De heer **Manfellotto**: Ja, kennelijk; in ieder geval vergeleken met landen die je als vergelijkbaar zou kunnen beschouwen.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Manfellotto, op 17 januari besloot de NS om de Fyra van het spoor te halen. Kwam dat besluit voor u onverwacht?

De heer **Manfellotto**: Absoluut. Ja absoluut, want ik had het idee dat de ernst van de problemen adequaat zou kunnen worden ingeschat, natuurlijk met inachtneming van alle hiervoor geldende normen; en dat we de oorzaken konden uitleggen en de treinen daarna weer konden laten rijden, met zorgvuldige inachtneming van alle voorzorgsmaatregelen. Ik had dit dus werkelijk niet verwacht.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 24 januari 2013 stelde NSFSC u in gebreke en sommeerde zij u om de problemen binnen drie maanden op te lossen. Wat was uw reactie daarop?

De heer **Manfellotto**: Allereerst moest ik te weten komen of reparatiewerkzaamheden binnen de garantie en binnen het kader van alles wat met betrekking tot de resterende problematiek daarover was gedeeld en onderschreven, niet meer konden volstaan, en of ze wilden dat alle treinen zouden worden gefinetuned en zodoende perfect in orde werden gebracht. Ik probeerde om zo snel mogelijk de beste oplossing te vinden, evenals een manier om het eens te kunnen worden over de termijnen waarbinnen de treinen weer in bedrijf konden worden genomen, om zodoende onze dienstverlening te kunnen continueren. We kwamen op dat moment met de Nederlandse Spoorwegen overeen om teams samen te stellen die de problematiek moesten gaan aanpakken. Die stelden een plan van aanpak op van alle noodzakelijke werkzaamheden. Op deze wijze werd er nog steeds gevolg gegeven aan wat in het contract was bepaald. Naar mijn mening werden de zaken toentertijd goed aangepakt. Wij kregen voor de eerste keer te maken met teams die op verschillende gebieden competent waren, al was hun benadering wel erg technisch en hadden ook zij weinig kennis van de trein, mede omdat ze er voor de eerste keer mee werkten. Gezamenlijk bepaalden we een reeks items die in orde moesten worden gebracht. We maakten er een lijst van en ordenden ze naar gelang hun prioriteit en onze verwachtingen. In samenspraak met deze teams stelden we een plan van aanpak op om de treinen te perfectioneren, waarmee met onmiddellijke ingang moest worden begonnen en dat binnen een bepaalde termijn moest worden afgerond.

Als ik het me goed herinner, voorzag de planning erin dat alle treinen definitief in orde zouden worden gebracht, te beginnen met zes treinen vanaf maand 6, en dat alle werkzaamheden aan alle negentien treinen binnen veertien maanden zouden zijn afgerond, ook al was een aantal ervan nog niet eens geleverd. Over de technische aspecten waren we het absoluut eens. Vlak voordat dit voorstel officieel werd voorgelegd, werd ons gevraagd om van die veertien maanden zeventien maanden te maken, omdat men de mening was toegedaan dat de planning die wij hadden opgesteld, wat te gretig was en niet zo geloofwaardig. Het kwam er allemaal op neer dat er vanaf juni zes maanden golden voor de eerste zes voertuigen, dus tot december, en dat acht maanden daarna, dus in augustus, de complete vloot diende te worden opgeleverd. Men stelde ons dus die zeventien maanden voor, en in plaats van in augustus zouden alle activiteiten in november 2014 moeten zijn afgerond. Maar goed, nadat wij ons plan van aanpak hadden overhandigd, besloot de heer Descheemaecker tot de beëindiging; en wel via een persconferentie en niet op een of andere formele wijze.

Mevrouw **Bergkamp**: U vertelt heel veel, dus ik ga het even samenvatten. U hebt in één keer een aantal vragen beantwoord. Dat de NS besloot om met de Fyra te stoppen, was voor u echt onverwacht. In die periode bent u gaan samenwerken om tot een oplossing te komen. U typeert die periode

tussen januari en mei als een betere periode van samenwerking, waarin er meer deskundige mensen kwamen werken. U kwam met een plan om binnen ongeveer veertien maanden de problemen met de treinen op te lossen, maar de NS vond dat niet realistisch en wilde er zeventien maanden van maken. Klopt mijn samenvatting tot zover?

De heer **Manfellotto**: Exact.

Mevrouw **Bergkamp**: Zat in die zeventien maanden ook het opnieuw certificeren en toelaten van de treinen, of was het exclusief dat?

De heer **Manfellotto**: De homologatie had natuurlijk al plaatsgevonden, dus dat was allemaal niet meer nodig. Zoals u weet beschikten we al over de toestemming om te rijden met de nieuwe treinen die waren geleverd, dus we hoefden geen enkel homologatieproces meer door, ook omdat de te verrichten werkzaamheden niets met homologatie van doen hadden: die kwamen neer op finetuning, kleine resterende zaken rechtzetten, de puntjes op de i.

Mevrouw **Bergkamp**: De trein is gecertificeerd en toegelaten. De commerciële dienst is gestart. Vervolgens krijg je de sneeuwproblemen. Daarna duurt het nog veertien à zeventien maanden om de treinen klaar te krijgen om weer te gaan rijden. Wat vindt u daar nou van? Is dat niet een heel lange periode? De treinen hebben vijf jaar vertraging gekend, de certificering en toelating zijn geweest. Is het niet wat lang om daarna nog veertien à zeventien maanden aan die treinen te sleutelen, dus de retrofit te doen plaatsvinden, voordat ze weer kunnen rijden? Hoe kijkt u daarnaar?

De heer **Manfellotto**: Daarvan was volgens mij absoluut geen sprake. Er worden nu wel veel dingen door elkaar gehaald. Ik wil u er allereerst aan herinneren dat we op dat moment negen treinen hadden geleverd en dat we er negentien moesten leveren. De tijd die was gemoeid met het leveren van de resterende treinen moet dus bij die maanden worden betrokken. Ze waren klaar, ze stonden te wachten, maar natuurlijk moesten alle zogenaamde «specifieke certificeringen» nog plaatsvinden: elke trein moest worden gecontroleerd door de klant et cetera. Verder was er tijd bij gekomen vanwege het verzoek om die afrondende reparatiewerkzaamheden. Dat had ik niet verwacht en ik vond dit ook overbodig, omdat die natuurlijk hadden kunnen plaatsvinden binnen de garantieperiode. Ik was dus van mening dat we prima verder konden gaan volgens de contractuele bepalingen die we waren overeengekomen, maar goed. We leverden de treinen af terwijl er weer treinen terugkwamen, en de herstel- en verbeterreparaties werden verricht zoals dat normaal ook altijd gebeurt. Nogmaals, volgens mij had ook de Thalys erg veel maanden nodig voordat alle puntjes op de i waren gezet; dit zijn vergelijkbare treinen en ze hebben allemaal dit soort problemen. Maar wij hadden om te gaan met die fixatie om in een vroeger stadium alles perfect in orde te willen hebben.

Maar als je alles optelt, die laatste werkzaamheden, de treinen die nog moesten worden geleverd, kom je uit op die hoeveelheid tijd. En als je er verder over nadenkt: wij hebben gevraagd om zes maanden voor het in orde brengen van zes treinen, in de staat die men van ons had gevraagd. Het valt dus allemaal goed samen. Het spreekt voor zich dat je altijd de wensen van de klant volgt. Mijn persoonlijke mening is dat er met dat opschorten een grote fout is gemaakt. We hadden namelijk prima verder kunnen rijden. In dat geval hadden we vandaag ook deze discussie niet

gehad; dan was vermoedelijk iedereen tevreden geweest met een vloot die goed en waarschijnlijk zonder problemen functioneerde.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft aan dat die veertien à zeventien maanden die nodig zijn voor het aanpassen van de treinen, de retrofit, finetuning betreft. Het was niet nodig om die treinen allemaal uit de roulatie te halen; de treinen hadden kunnen blijven rijden en de treinen hadden kunnen worden aangepast. Vat ik het zo goed samen?

De heer **Manfellotto**: Er speelde meer dan dat, dus ik voeg nog één ding toe. Wat u zei, is helemaal correct, en het was ook wat de spoorwegen dachten en hebben opgeschreven. In de brief van Mansveld, volgens mij van 14 januari, staat dat de resterende problematiek gemakkelijk kon worden hersteld binnen de garantieperiode. Men had dus al vastgesteld dat dit problemen van mindere orde waren. We hebben dus tijd verspeeld en kansen voorbij laten gaan. En nu zitten we hierover te soebatten, en wel in een totaal andere situatie. Het heeft zo allemaal stukken vernietigender kunnen uitpakken, met als resultaat dat er een fikse investering is gedaan, dat men daar niks voor heeft teruggekregen en vooral dat de burgers van Nederland en België nu niet kunnen beschikken over dit systeem, terwijl ze er wel een smak geld voor hebben betaald.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dus dat het evengoed goede treinen zijn, ook als je veertien à zeventien maanden nodig hebt om ze te finetunen? De commissie vraagt zich dat natuurlijk af, als er na zo'n lange periode toch nog wat aan die treinen moet worden gedaan. Zegt u hiermee dat de treinen eigenlijk nog niet goed genoeg waren, als er nog veertien à zeventien maanden moet worden gefinetuned en ze ook nog een retrofit moeten krijgen?

De heer **Manfellotto**: We moeten de zaken even preciseren, want ik zou niet willen dat er misverstanden ontstaan. Op het moment van de blokkade hadden we negen treinen geleverd. Er was sowieso nog tijd nodig om die andere tien te leveren, iets wat hoe dan ook een paar van die veertien maanden had gekost. Ons werd gevraagd om al die treinen te finetunen. Maar je hebt nu eenmaal een beperkte hoeveelheid ruimte om aan die treinen te kunnen sleutelen. We kunnen niet zestien treinen tegelijkertijd behandelen, daar hebben we gewoon de ruimte niet voor. We hebben er daarom voor gekozen om ze na elkaar te doen. Maar naar mijn mening was dit een onzinnig besluit, juist omdat de treinen ondanks die problemen gewoon goed en punctueel functioneerden. Dat besluit kwam voort uit een fixatie; men had eenmaal een standpunt ingenomen, en dat pakte compleet verkeerd uit. Jullie hadden immers hoe dan ook die negen treinen kunnen krijgen, en daarna elf, twaalf et cetera, en dat in een periode van waarschijnlijk een à anderhalf jaar; en gelooft u me, zoiets is normaal. Daarmee zou de gehele problematiek zijn opgelost, ook omdat er in die lijst volslagen absurde trivialiteiten stonden. Maar goed, die in orde brengen kost ook allemaal tijd, terwijl ze het rijden van die treinen geen strobreed in de weg legden en al helemaal niet de veiligheid in het geding brachten. Ik begrijp dat dit een wat ingewikkeld onderwerp is, maar laat uiteindelijk de feiten voor zich spreken: men stelt op een bepaald moment vast dat de problemen met de trein secundair waren; en de dag erop wordt vanwege diezelfde secundaire problemen, door een of ander besluit of om wat voor reden ook, alles ineens stopgezet.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe reageerden de NS en de NMBS op uw verbeterplan? Waren ze daar tevreden over?

De heer **Manfellotto**: Men was tevreden, zeker de Nederlanders. De Belgen stonden hier wat buiten, die hadden zich een beetje onttrokken aan de samenwerking rond dat plan van aanpak. Ik persoonlijk heb tot aan de dag waarop het plan werd voorgelegd, zeer positieve feedback gekregen; en wel zo, dat ze zelfs zeiden: als je er een maandje of twee, drie langer voor neemt, is het wat geloofwaardiger. Ik verwachtte dat dus totaal niet. Nee, ik was er zeker van dat we op die voet met onze werkzaamheden verder zouden gaan, ook al was ik het niet met alles eens. Dat was ook omdat ik ervan uitging dat ik de klant er daarna van zou kunnen overtuigen om eerder met deze exercitie te beginnen, omdat we zouden aantonen dat de treinen na een aantal kleine aanpassingen meteen dienst konden gaan doen. Ik snapte wel dat het emotionele effect van het fameuze incident nog vers was, maar we zouden hen er vast van kunnen overtuigen dat doorgaan de beste optie was, onafhankelijk van het programma.

Mevrouw **Bergkamp**: Van wie hoorde u dat men tevreden was over het plan? Was dat van projectleider de heer De Leeuw of uitten er nog andere mensen hun tevredenheid over het verbeterplan?

De heer **Manfellotto**: Ik heb hierover langdurig contact gehad met mevrouw Van Vroonhoven en haar deputy die zich hiermee moest bezighouden en wiens naam ik me niet herinner, en met wie mijn projectmanager contacten had die ons deden begrijpen dat alles goed zat en dat we het gewoon wat langer moesten maken. Sorry dat ik zijn naam niet meer weet, maar misschien kunt u me helpen. In de taskforce stond er onder die mevrouw een andere persoon.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Fukken?

De heer **Manfellotto**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat dit onderdeel samen. U had de indruk dat u een goed verbeterplan had gemaakt. De Belgen waren wat minder tevreden. De Nederlanders waren, bij monde van NS-directeur mevrouw Van Vroonhoven, wel tevreden.

De heer **Manfellotto**: Nou, de Belgen hielden zich er een beetje buiten. Ze waren toen al begonnen met zich ervan af te sluiten. Maar ze hadden de Nederlanders gestuurd.

Mevrouw **Bergkamp**: Correct. Ik ga verder met de samenvatting. U had een verbeterplan gemaakt. De Belgen hielden zich afzijdig. De Nederlanders waren, bij monde van NS-directeur mevrouw Van Vroonhoven wel tevreden, en ook de heer Fukken toonde zich enthousiast. Het zou ongeveer veertien à zeventien maanden kosten om de treinen te fiksen, te repareren. Wat u betreft had dat ook gelijktijdig gekund en hadden de treinen niet uit de roulatie hoeven te worden gehaald. U bent er dan ook heel verbaasd over dat de uitkomst was dat er met de treinen is gestopt. Ik heb nog een paar vragen over het kwaliteitsmanagementsysteem van uw organisatie. Tijdens de verhoren heeft een aantal mensen zich kritisch geuit over het kwaliteitsmanagementsysteem van AnsaldoBreda: dat klopte op papier wel, maar in de praktijk niet. Kunt u hierop reageren? Hoe keek u aan tegen de wijze van kwaliteitsmanagement van uw organisatie?

De heer **Manfellotto**: Kwaliteit is voor mij uiteraard van het grootste belang. Kwaliteit moet via een procedure worden beheerd en geborgd. En natuurlijk bestaat zo'n procedure niet uit vergaderende mensen, maar uit een rapport, waarin de items zijn vastgelegd. De mevrouw met die moeilijke naam over wie we het net hadden, is een expert op dat gebied. In dit geval stelden we een plan op waarin de items werden vastgesteld die in orde moesten worden gebracht en van lieverlee rees ook het besef dat die zaken in orde werden gebracht. Dit is het enige systeem dat ik ken. De kritiek, ook de kritiek die ik zonet bij mevrouw Vos bespeurde, blijft mij enorm verbazen. Kwaliteit kan namelijk niet neerkomen op een bewering of statement van een persoon; kwaliteit is iets wat is gedocumenteerd. Daarvoor wordt van tevoren een procedure gedefinieerd, die wordt op papier kort uiteengezet en alle partijen nemen daar kennis van. Al het andere telt niet. Statements zijn louter iets van een bepaald individu, en zeker als ze niet worden gestaafd. Bovendien moeten de toedracht en context uitvoerig en gedetailleerd worden beschreven. Als iemand vandaag aankomt met een kwaliteitsprobleem van zes jaar geleden, heeft dat geen enkele zin. Men moet dan de staat van de trein op het moment van levering kunnen nagaan, en daarvoor dient de documentatie, de leveringsakte, die daarbij werd verstrekt. Als het om kwaliteitsissues gaat, hebben voor mij dus uitsluitend en alleen de documenten recht van spreken.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 27 maart 2013 bezocht een deel van de taskforce van de NS de fabriek in Pistoia. Tijdens dat bezoek heeft men gesproken met kwaliteitsmedewerkers van AnsaldoBreda. Die gaven aan dat hun opmerkingen en kritiek vaak niet werden opgepakt door de projectleiding en technici. Herkent u de kritiek van uw eigen mensen, namelijk dat hun kritiek met betrekking tot de Fyra vaak niet werd gehoord?

De heer **Manfellotto**: Ik vind dit best lastig, en het spijt me dat ik dit wéér moet herhalen en onderstrepen. Als dit in maart 2013 was, wil dat zeggen dat de taskforce vol in bedrijf was. Die taskforce kwam met een document waarin alle te verrichten werkzaamheden stonden. Dat was een gezamenlijk ondersteund document. Als je vindt dat kwaliteit iets is waarmee je volgens het boekje dient om te gegaan, doe je daar ook je best voor. Ik sluit niet uit dat er discussies zijn geweest; het is normaal en ook constructief als bedrijven hun degenen kruisen over kwaliteitskwesties. Maar aan het eind van het verhaal telt het einddocument. Dat was een lijvig document, vol met zaken die nog moesten worden gedaan, systematisch opgebouwd en onderbouwd, met normale handelingen die moesten worden verricht. Volgens mij waren we het daar ook over eens. Sterker nog, het fungeerde als grondslag voor de te verrichten activiteiten. Dus voor de zoveelste maal: het verbaast me zeer dat er wordt beweerd dat er niet aan de verzoeken is voldaan. Er zouden zaken niet zijn gedaan, maar er is wel een document opgesteld en ondertekend waarin staat dat de kwaliteit in orde is ... Dat kan dat toch slechts verwonderen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat je, als de kwaliteit goed is, dat moet zien in de documenten en dat de mensen ervoor hebben getekend. Herkent u nou helemaal niets van de kritiek die er was op de wijze waarop het kwaliteitsmanagementsysteem in de praktijk werd toegepast?

De heer **Manfellotto**: Ik moet hetzelfde blijven zeggen. Die kritiek heb ikzelf persoonlijk niet eens gehoord, nooit. Integendeel: het rapport van Mott MacDonald, dat ik helaas maar zeer gedeeltelijk heb kunnen inzien,

stelt volgens mij exact het tegenovergestelde, namelijk dat het kwaliteits-systeem van AnsaldoBreda was gecertificeerd, volgens de regels was en goed in elkaar zat, en daarbij nog wat andere zaken. Dat is weer een ander element dat die kritiek tegenspreekt. Het zou me een lief ding waard zijn als ik dat document helemaal zou kunnen inzien. Ik heb het nog steeds niet mogen ontvangen, en ik weet niet waarom. Ik snap dat ook niet. Je wordt aangevallen en bekritiseerd. Er bestaat een stuk waar dat in zou staan, maar dat wordt niet ter hand gesteld aan degene die de handelingen zou kunnen verrichten die het probleem zouden kunnen lossen. Vervolgens ontdekken ze dat die problemen er in werkelijkheid niet zijn. Zoiets is onaanvaardbaar.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat u die kritiek niet herkent, omdat die u nooit heeft bereikt. Dat is uw verweer tegen een aantal aantijgingen in de verhoren. U refereert aan het rapport van Mott MacDonald, een second opinion over het onderzoek van de NS. U geeft aan dat dat onderzoek veel positieve dingen zegt over AnsaldoBreda. Aan de andere kant geeft dat rapport aan dat er een retrofit nodig is van, toch wel, zeventien maanden, en dat er verschillen zijn in de afwerkingskwaliteit. In dat rapport staan dus ook negatieve dingen: dat de trein nog niet klaar is, dat hij nog door een retrofit moet. Hoe verklaart u dat?

De heer **Manfellotto**: Sowieso zou ik het rapport willen lezen. Ik beschik er namelijk niet over en zou graag de gelegenheid daartoe krijgen, omdat we het hiermee hebben over feiten en fundamentele zaken. Ik vraag me af wanneer ik dat rapport eens zou mogen ontvangen; ook na een verzoek via de rechter heb ik het nog niet gekregen. Daarom moet ik nu toekijken. Ik heb met Mott MacDonald meegewerkt bij dat verzoek van de klant. Ik zou graag weten en precies kunnen lezen wat erin staat, of Mott MacDonald aan het eind van het verhaal stelt dat de treinen hoe dan ook konden rijden in de toestand waarin ze zich bevonden, ook al waren er nog dingen aan te doen. Helaas is dit alles mij niet bekend, maar voor mij is het essentieel. Het feit dat ik het nog niet heb ontvangen, valt volgens mij wel uitstekend te verklaren. Mensen moeten dit kunnen weten. Je kunt niet tegen iemand zeggen dat hij je schade heeft toegebracht en hem vervolgens niet zeggen wat die schade is. Ik wil me niet in een dergelijke situatie laten manoeuvreren. Zoiets kun je echt niet accepteren.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat u het rapport van Mott MacDonald niet hebt gekregen. Wel zei u net dat u het onlangs hebt gelezen. Klopt dat?

De heer **Manfellotto**: Nee. Ik heb een paar maanden geleden op internet wat sheets gezien met gedeeltes daarvan. Ik weet niet of het waar is. Het klopt niet als je alleen er maar een paar bladzijden van kunt lezen. U zegt mij dat er ergens iets staat over kwaliteitsproblemen. Ik kan geen gevolg geven aan dingen die ik lees op internet, maar dit is op internet verschenen, terwijl ik niks heb ontvangen. Je hebt maar een beetje inzicht nodig om te begrijpen wat daarachter zit.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Manfellotto, ik wil met u naar de persconferentie van de heer Descheemaeker, de hoofdbaas van de Belgische spoorwegen. Op 31 mei geeft hij die persconferentie. Hij vertelt daar dat het contract wordt opgezegd omdat de treinen onbetrouwbaar zijn en veiligheidsrisico's kennen. Herkende u die kritiek?

De heer **Manfellotto**: Natuurlijk niet. Ik heb die persconferentie niet kunnen volgen, omdat die niet in mijn eigen taal en ook niet in het Engels plaatsvond. Maar hoe dan ook, natuurlijk herken ik dit absoluut niet. Voor de zoveelste keer: in weerwil van twee internationale agentschappen, waaronder een van hemzelf, ondanks de NoBo's, haalt deze meneer een streep door een contract, en absoluut in strijd met wat officiële instellingen hebben opgeschreven. Ook dit is echt iets waardoor je werkelijk verontwaardigd achterblijft, dat kun je je voorstellen. Ik herken me daar dus helemaal niet in.

De heer **Van Gerven**: Had u vóór die tijd een vermoeden dat de Belgische spoorwegen het koopcontract wilden opzeggen?

De heer **Manfellotto**: Zoals eerder gezegd: in de eerste plaats heb ik nooit met deze meneer gesproken, dus ik kon nooit weten dat hij er zo tegen aankeek en zo in elkaar stak. In het anderhalf jaar dat ik ermee bezig ben geweest, heb ik begrepen dat de verhoudingen tussen de Belgische en Nederlandse spoorwegen niet bepaald idyllisch waren. In de laatste periode, toen we met de taskforce begonnen, nam ik deel aan een vergadering waarin ook een vertegenwoordiger van de Belgische spoorwegen aanwezig was. Ik bespeurde bij hem een nogal vijandige houding; niet alleen jegens AnsaldoBreda, maar ook jegens de Nederlandse Spoorwegen. Maar ook daaruit had ik natuurlijk nooit kunnen opmaken dat het met Descheemaecker zo zou eindigen. Het is werkelijk onbestaanbaar: overgaan tot beëindiging, ondanks alle certificaten en het feit dat ze zijn toegelaten tot je spoor. Het zal me wel nooit duidelijk worden. Dus nee, ik had dit nooit kunnen bedenken. Trouwens, daarna heb ik pogingen gedaan om in contact te komen met de Nederlandse Spoorwegen. Die leken wel een hele week van de aardbodem verdwenen. Ze waren via telefoon onbereikbaar; ik sprak wel wat in maar kreeg daar nooit een reactie op. Een hele week hadden wij dus werkelijk geen flauw benul. Dit was op een of andere middag, en volgens mij hebben we geen contact gehad tot aan de donderdag of vrijdag van de week erop.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat de Belgen het koopcontract onverwacht opzegden. Descheemaecker hield die persconferentie. Hoe was het gesteld met de Nederlandse Spoorwegen? Had u vóór die tijd, zeg maar vóór 30 mei of begin juni, het vermoeden dat de NS dat koopcontract ook wilde opzeggen?

De heer **Manfellotto**: Nee, absoluut niet, omdat wij tot mei hebben samengewerkt om het tegenovergestelde te bereiken: een oplossing vinden voor de problemen, volgens het plan. Ik kon me dat dus absoluut niet voorstellen van de Nederlandse Spoorwegen. Maar ik ben er zeker van – al is dat uiteraard mijn mening – dat dat besluit van de Belgen om het contract teniet te doen niet eens door de Nederlandse Spoorwegen was voorzien.

De heer **Van Gerven**: Goed, dat is uw mening. U hebt het gevoelen dat de Belgen het contract wilden opzeggen en dat de Nederlanders daarin zijn meegegaan. Op 7 juni zeggen de Nederlandse Spoorwegen dat ze willen stoppen met de Fyra; ze zeggen er geen vertrouwen meer in te hebben dat AnsaldoBreda in staat zou zijn om de problemen die er waren, snel en adequaat op te lossen. Was dat terecht?

De heer **Manfellotto**: Inderdaad: tot 27 mei werkten we samen aan een oplossing en waren we er zeker van dat we samen door zouden gaan, en op 7 juni is er die complete omslag; onverwacht, volgens mij niet uit te leggen en vermoedelijk ook niet afkomstig van de mensen met wie wij hebben gesproken. Ik moet me op de vlakke houden, maar ook hierbij ben ik van mening dat dat besluit niet is genomen door de spoorwegen.

De heer **Van Gerven**: U vindt het onbegrijpelijk dat die beslissing op 7 juni is genomen door de Nederlandse Spoorwegen. Mijn vraag was echter of het volgens u onterecht was.

De heer **Manfellotto**: Tot aan de 27ste, het moment waarop het project werd bijgesteld, hebben we geen enkel vermoeden gevoeld dat de Nederlandse Spoorwegen de intentie hadden om het contract op te zeggen. We waren verbijsterd. Tot dagen na de verklaring van Descheemaecker hebben de spoorwegen ons geen enkele aanleiding gegeven om dat te denken, maar daarna kwamen we te weten dat ze van mening waren veranderd.

De heer **Van Gerven**: U hebt zelf ook een persconferentie gegeven, op 6 juni 2013. Daarin zei u dat het besluit om te stoppen, geen technische onderbouwing had. Wat bedoelde u met die opmerking?

De heer **Manfellotto**: Precies hetzelfde als wat ik vandaag al een paar keer heb gezegd. Voor het ontbinden van een contract zijn er zwaarwegende redenen nodig. Van zo'n ernstige situatie is geen sprake geweest. Nogmaals, wij hebben een trein gebouwd die van alle certificaten was voorzien. We hebben toestemming gekregen om ermee te gaan rijden, ondanks die paar problemen, waarvan werd gezegd dat ze volstrekt irrelevant waren. Van het ene op het andere moment werden die irrelevante problemen tot zeer ernstige gebreken verklaard, en wel zodanig dat de klant ertoe heeft besloten om de zaak stop te zetten. En op dat punt, nadat we al die werkzaamheden hadden verricht voor de planning van de werkzaamheden, zegt de klant: we halen een streep door het contract. In ieder geval is dit niet gegaan volgens het contract, omdat het contract er in ieder geval in voorzag dat eventuele reparatiewerkzaamheden ten koste zouden komen van de leverancier, binnen de garantieperiode. Tot op de dag van vandaag zijn de motieven voor dat besluit niet helder. Wel hebben wij daarna een beroep op de rechter gedaan om ons gelijk te halen.

De heer **Van Gerven**: Wij komen zo dadelijk te spreken over de schikking en de gerechtelijke procedure. Nog een vraag over het stoppen en het overnemen en kopen van de treinen. U zegt dat er geen technische argumenten of redenen waren, want die technische problemen met de treinen waren klein en oplosbaar. Wat waren volgens u wel de redenen voor het opzeggen van het koopcontract?

De heer **Manfellotto**: Dit is natuurlijk mijn mening, maar ik geloof dat die oplossing wel mooi uitkwam. Men ging bedenken dat het businessplan van het hogesnelheidslijnproject kon gaan mislukken, en een zondebok vinden is dan de gemakkelijkste oplossing. Op dat moment bood de gelegenheid zich aan: de ontbinding van het contract. Vandaar dat de besluitvorming zo is gegaan. Maar nogmaals, dit is mijn opvatting. Verder geloof ik dat het belang van de Belgen een rol speelde, die zoals u weet voor 25% deelnamen in het Thalys-consortium. In de exploitatiefase onttrokken onze treinen passagiers aan hun treinen, waardoor de

winstgevendheid van het Thalys-project voor de Belgische Spoorwegen in het geding kwam. De Belgen hebben die gelegenheid dus aangegrepen, naar mijn overtuiging compleet zonder contractuele basis. Neem me niet kwalijk, ik wil het niet hebben over illegale praktijken en eigenlijk ook niet over het feit dat we een gang naar de rechter hebben gemaakt. Ik wil simpelweg aangeven dat er voor het ontbinden van een contract sprake moet zijn van zwaarwegende omstandigheden. En die waren er niet; er waren geen omstandigheden die dit rechtvaardigden. Ik zeg nogmaals dat de redenen die men daarvoor aanvoerde, het gebrek aan vertrouwen, gingen over gebreken die een paar weken daarvoor acceptabel werden gevonden. Wat verbaast, is dat die beslissing die aanvankelijk door de Belgen was genomen over drie treinen, uiteindelijk ook doorslaggevend bleek voor de vloot van de twaalf of zestien treinen van de Nederlandse Spoorwegen. Dat ging dus om een klein aandeel, en ik had werkelijk niet verwacht dat dat besluit daarvan zou afhangen.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nu met u naar een iets latere periode. Op 29 augustus 2013 hebt u een gesprek met de twee directieleden van de Nederlandse Spoorwegen: mevrouw Van Vroonhoven en de heer Robbe. Wat bent u tijdens dat gesprek te weten gekomen?

De heer **Manfellotto**: Als u mij toestaat, wil ik iets daarvóór beginnen. In die situatie heb ik voor de zoveelste keer getracht om een oplossing te vinden. Ik heb het management, het nieuwe dat het eerdere verving, uitgenodigd voor een ontmoeting, om tot een oplossing te komen. In werkelijkheid was ik hier al veel eerder mee begonnen: al in juli gingen er brieven heen en weer, en telefoontjes. Uiteindelijk vonden we het moment aangebroken om zonder juristen bij elkaar te gaan zitten, om te bekijken of we een compromis overeen konden komen. Natuurlijk had ik mijn voorstellen voorbereid. Op 29 augustus hebben we elkaar ontmoet. Ik meldde me daar aan. Ik was nauwelijks binnen of er werd mij al gevraagd om een non-disclosure agreement te ondertekenen. Ik stond versteld, want het eerste wat we daarvóór tegen elkaar hadden gezegd was dat we bij elkaar zouden komen om uit te vinden of er over bepaalde zaken nog te praten en te onderhandelen viel; en dat vooral zonder advocaten daarbij, wier bijdrage zoals u weet in dit soort gevallen niet echt relevant kan zijn. Ik was hier dus zeer verbaasd over, maar omwille van de coöperatieve opstelling heb ik zoals altijd maar mijn handtekening gezet onder dat non-disclosure agreement. Ik was door dit alles nog net op tijd voor de vergadering. Toen ik net binnen was, bracht mijn assistente me ervan op de hoogte dat bij ons op kantoor, gelijktijdig met het gesprek, die brief met de beëindiging was binnengekomen. Daardoor kwam die bijeenkomst zogezegd eigenlijk neer op een gelegenheid voor mij om mijn verontwaardiging over te brengen over die compleet onfaire opstelling en handelwijze.

De heer **Van Gerven**: Beide directeuren hebben u verteld dat de NS het koopcontract wilde beëindigen. Hoe reageerde u op deze boodschap van beide directeuren?

De heer **Manfellotto**: Ik denk dat er brieven zijn uitgewisseld waaruit blijkt dat ik werd uitgenodigd om te komen praten over mogelijke oplossingen, zonder de aanwezigheid van juristen. Ik kan die naar u opsturen, maar waarschijnlijk maken ze al deel uit van uw stukken. Maar ik neem dus plaats aan die tafel. Mij is daarvóór gevraagd om een non-disclosure agreement ondertekenen. Vervolgens word ik door mijn secretaresse op de hoogte gesteld van die beëindiging die ook op dat

moment binnenkomt. U kunt zich dan voorstellen wat mijn reactie was. Afgezien van een, laten we zeggen, primaire emotionele reactie, leek het me uitermate onhandig om daar verder te gaan praten, want ik zag geen mogelijkheden meer. Ik heb me vooral zeer beziggehouden met het geven van informatie over hoe ernstig en verwoestend deze beslissing zou uitpakken. Die was compleet onverantwoordelijk: door deze kaart te spelen, stelde men een compleet bedrijf in de waagschaal, met 2.500 mensen. En dat, nogmaals, zonder enige goede reden. Alleen onze kracht en onze trots hebben ons bedrijf het vermogen gegeven om zich te herpakken, zodat we nu kunnen zijn waar we zijn. Nogmaals, als je wordt gesteld voor een dusdanig ernstige situatie is er van alles acceptabel en denkbaar. Het is ons volstrekt onhelder wat de redenen kunnen zijn geweest voor het ontbinden van het contract. Ik vraag u om dit aspect zeer zorgvuldig te wegen. Dit besluit heeft verwoestend uitgepakt. Het getuigde van werkelijk geen greintje respect voor alle mensen, de ontwerpers en arbeiders, die dit project hebben gerealiseerd. Ik hoop daarom van harte dat deze commissie erin zal slagen om uiteindelijk de waarheid aan het licht te brengen en dat daaruit ook de juiste gevolgen zullen voortvloeien. Ik sluit me daar dan graag al bij voorbaat bij aan.

De heer **Van Gerven**: Na dat gesprek, waarin het contract werd opgezegd, start AnsaldoBreda een bodemprocedure. Deze gerechtelijke procedure in Nederland moest uitwijzen of de NS terecht de koopovereenkomst had opgezegd. Ongetwijfeld heeft AnsaldoBreda een inschatting gemaakt van de kans om die gerechtelijke procedure te winnen. Wat was die inschatting van AnsaldoBreda?

De heer **Manfellotto**: Om te beginnen zijn we niet slechts één procedure begonnen, maar verschillende. We hebben een hele reeks acties ondernomen, en als ik het goed heb, ook in Italië. Natuurlijk waren wij er zeker van dat onze argumentatie superieur was aan die van de NS, maar helaas was er onvoldoende tijd. De gerechtelijke procedure heeft nooit enige vaart kunnen krijgen. We zijn lange tijd en ver doorgegaan, zonder echt iets te bereiken. We hebben er bijvoorbeeld om verzocht om experts aan te stellen, we hebben gevraagd om alle rapporten, maar we hebben praktisch louter nul op het rekest gekregen. We zaten dus volstrekt verstrikt in een onbepaalde situatie zonder uitzicht op een einde, terwijl die treinen hier maar stilstonden.

De heer **Van Gerven**: Ik kan uit uw antwoord concluderen dat u er goede hoop op had dat u de gerechtelijke procedure kon winnen. U werd wel gehinderd door het gebrek aan informatie en allerlei andere zaken, maar dit was uw inschatting. Toch treffen de NS, AnsaldoBreda en Finmeccanica op 17 maart 2014 een schikking. Wat waren voor AnsaldoBreda en Finmeccanica de redenen om tot een schikking over te gaan?

De heer **Manfellotto**: Dit is een zeer terechte vraag. Ik wil u daarvoor bedanken, ook omdat hij me een goede gelegenheid geeft om het volgende hierover te zeggen. Ik zei al dat deze beslissing rampzalig heeft uitgepakt. Ze was vernietigend, omdat ze ervoor heeft gezorgd dat de potentiële kopers van AnsaldoBreda, dat zoals bekend in die tijd te koop was gezet, zich vanwege de evidente risico's hebben teruggetrokken. Die kopers hadden AnsaldoBreda willen overnemen. Wij waren er zeer van overtuigd dat wij de verschillende gerechtelijke procedures zouden winnen, maar ze sleepten zich maar voort en er ging veel tijd voorbij, zonder dat er stappen vooruit werden gezet. Dat kwam ook doordat er zeer lange juridische termijnen golden en er, ongelooflijk maar waar,

voortdurend werd verdaagd. Aandeelhouder Finmeccanica besloot op een gegeven moment dat het risico te groot was om zeer lange tijd met zo'n zware last opgescheept te blijven. Gedurende de lange tijd van de gerechtelijke procedure in afwachting van een rechterlijke beslissing zouden de treinen maar stil blijven staan in dit land, waardoor ze volstrekt onverkoopbaar zouden worden. Daarom kwam het tot een akkoord met de NS om met een zekere wederzijdse instemming het contract te ontbinden. Zodoende kon men van dit probleem worden verlost. Het heeft er allemaal uiteindelijk in geresulteerd dat AnsaldoBreda op 24 februari 2015 is overgenomen door Hitachi, nadat het het due-diligenceproces had aangevangen.

De heer **Van Gerven**: We kunnen dus constateren dat het initiatief om een schikking te treffen van Finmeccanica kwam, het moederbedrijf van AnsaldoBreda, om op die wijze de verkoop van AnsaldoBreda, die gaande was, en de mogelijke verkoop van de treinen tot een goed einde te kunnen brengen.

De heer **Manfellotto**: Ik hecht eraan om dit te preciseren. Ik weet niet wie het allereerste initiatief daartoe heeft genomen, of dat AnsaldoBreda of de NS was. En ook al bevond ik me op dat moment in een emotioneel wat nare toestand, ik weet me wel met zekerheid te herinneren dat ik aan het eind van mijn ontmoeting met de heer Robbe en mevrouw Van Vroonhoven werd uitgenodigd tot een coöperatieve opstelling, omwille van eventuele contacten in de toekomst. Finmeccanica heeft zich rechtstreeks beziggehouden met de onderhandelingen; zoals voor de hand ligt, heb ik daarbij enkel en alleen technische ondersteuning verleend. Ik zou u dus niet kunnen zeggen wie die eerste stap heeft gezet. Ik weet ook niet of ik daarachter kan komen. Ik kan het proberen na te gaan, om daar een betere uitspraak over te kunnen doen. Maar ongetwijfeld hadden beide partijen er belang bij om een oplossing te vinden; per slot van rekening werd die ook in vrij korte tijd gevonden.

De heer **Van Gerven**: Ik zal mijn vraag nog iets preciezer stellen. U schetste wie het eerst was om tot een schikking te komen: de Nederlandse Spoorwegen of AnsaldoBreda. Ik wilde weten hoe de verhouding was tussen het moederbedrijf Finmeccanica en AnsaldoBreda zelf. Gaf Finmeccanica u mee om te proberen om een schikking te treffen?

De heer **Manfellotto**: Nee, nee. Mijn baas, de CEO van Finmeccanica, heeft me op een dag op de hoogte gesteld van het feit dat er onderhandelingen gaande waren. Nogmaals, ik heb daaraan niet deelgenomen. Het is normaal dat het zo gaat. Ik heb alleen ondersteuning geboden bij de beoordeling van het akkoord. De CEO informeerde mij daar alleen over. Met gesprekspartners van de NS hebben we volgens mij een paar maanden over die schikking gedaan.

De heer **Van Gerven**: Ik wil toe naar wat er inzake de schikking is gebeurd met de Belgische spoorwegen. Op 5 mei 2014 wordt ook daar een schikking getroffen. De Belgische spoorwegen hadden al hun vooruitbetalingen al eerder terug ontvangen, maar door de schikking moet AnsaldoBreda nu nog een schadevergoeding betalen van 2,5 miljoen euro. NSFSC, zeg maar de Nederlandse Spoorwegen, kreeg daarentegen maar een gedeelte van de gedane betalingen terug. Hoe komt het dat de Belgische spoorwegen nog geld toe kregen, terwijl de NS niet alles terugkreeg?

De heer **Manfellotto**: Ik was daar niet bij, noch bij de onderhandelingen noch bij al het andere. Afgaande op het weinige wat ik ervan afweet, stel ik me voor dat het verschil tussen beide overeenkomsten daarin zat dat de Nederlandse Spoorwegen een vergoeding zouden ontvangen in het geval van doorverkoop van de treinen aan derden. Volgens mij ging het daarbij over de zevende tot de dertiende. Dit zou de verschillen tussen de Nederlanders en de Belgen kunnen verklaren, maar ik weet niet waarom dat zo is. Wat ik wel met zekerheid kan zeggen, is dat het akkoord met de Belgen volgde op dat met de Nederlanders.

De heer **Van Gerven**: Is er toen de schikking met de Nederlandse Spoorwegen werd getroffen, nog een afspraak gemaakt over hoe de schikking met de Belgen zou worden afgerond?

De heer **Manfellotto**: Nee, nee, bij die schikkingen was AnsaldoBreda niet betrokken. Ik heb wel handtekeningen gezet bij de schikkingen waarover Finmeccanica had onderhandeld, in dit geval door de CEO van Finmeccanica, de heer Pansa. Nogmaals, ik ben alleen over deze beslissing geïnformeerd. Ik was het er niet mee eens, maar heb natuurlijk de aanwijzingen gevolgd. Ik kan u dus niets zeggen over de volgorde van die schikkingen of de redeneringen erachter. De aandeelhouder heeft besloten om het zo te doen.

De heer **Elias**: Is het juist dat bij AnsaldoBreda vóór 17 maart de kans op het winnen van een procedure op ongeveer 70% werd geschat?

De heer **Manfellotto**: Volgens mij was die kans nog groter, al is dit niet mijn vak; ik ben ingenieur. Maar mijn zeer persoonlijke inschatting was dat de waarschijnlijkheid van winst erg groot zou zijn. Ik zou het natuurlijk niet exact kunnen bepalen op 70–30, maar de winstkans was in ieder geval doorslaggevend. Was dat niet het geval, dan had ik de zaak natuurlijk niet zo met mijn advocaten doorgezet.

De heer **Elias**: De financiële man van de NS heeft hier tegenover de commissie verklaard dat de kans, in het begin althans, van de zijde van de NS op ongeveer 30% werd ingeschat. De inschattingen lopen aan beide kanten dus redelijk rond. Maar in dat geval moet toch de conclusie zijn dat de NS eigenlijk nog van geluk mocht spreken dat moedermaatschappij Finmeccanica van het gezeur af wilde?

De heer **Manfellotto**: Ik weet natuurlijk niet wat er in het hoofd van de heer Robbe omgaat. Maar dit verbaast me des te meer, want zoiets wil zeggen dat de beslissing om het contract te ontbinden werd genomen ondanks de inschatting van een verhoogd risico. Ze hebben dus besloten om het contract te ontbinden in de wetenschap dat ze een rechtszaak zouden verliezen. Ik kon op dat moment niet vermoeden dat dat besluit tot ontbinding werd genomen en dat Finmeccanica bereid zou zijn om tot een akkoord te komen. Maar dit onderstreept mijn opvatting des te meer. Het is werkelijk ongelooflijk. Berekeningen en inschattingen van risico's zijn voor het management van een bedrijf het belangrijkste wat er is. Als iets een erg hoog risico meebrengt, doe je het gewoon niet.

De heer **Elias**: Als de feiten zo zijn, heeft de NS inderdaad geluk gehad dat Finmeccanica de zaak wilde afronden.

De heer **Manfellotto**: Als u het zo wilt stellen, was dat inderdaad een geluk. Maar Finmeccanica had waarschijnlijk niet eens een alternatief, omdat deze vernietigende actie grote problemen had opgeleverd voor die 2.500 mensen. Met een dergelijke lopende rechtszaak was het er niet in geslaagd om dit bedrijf te verkopen en deze mensen te herplaatsen; de gevolgen daarvan laten zich gemakkelijk raden. Helaas maakt de afstand van een jaar dat je hier niet veel meer over kunt zeggen, maar ik ben verbijsterd over wat u zegt over Robbe. Ik was daarvan niet op de hoogte.

De **voorzitter**: Mijnheer Manfellotto, we komen tot een afronding van dit verhoor. Wij hebben van u begrepen dat u ons nog een lijst wilt overhandigen van wat precies de openstaande punten waren bij het voortijdig overnemen van de treinen. U zou ons een overzicht doen toekomen van de vertragingen. Wij zien dat uw bijstand heftig meeschrijft. Wij willen nog twee punten adresseren. We hebben in dit verhoor aandacht besteed aan de snelheidsbeperking van de Thalys in de winterperiode. We hebben het een en ander nagezocht en gezien dat de Thalys ergens tussen de 20ste en de 22ste een snelheidsbeperking kreeg, afhankelijk van het desbetreffende land. In ieder geval had de Thalys op de 15de nog geen snelheidsbeperking. Als u andere feitelijke gegevens hebt, anders dan een krantenartikel, horen wij dat graag van u. We hebben even gesproken over de taskforce. De heer Fukken maakte geen deel uit van de taskforce, wel de heren Van As en Hendriks. Misschien herinnerde u zich die naam. Ik vond het belangrijk om die punten nog even aan te stippen.

De heer **Manfellotto**: Fukken, inderdaad. Die andere kan ik me niet herinneren, maar dat kan mijn gebrekkige geheugen zijn.

De **voorzitter**: Het is in ieder geval belangrijk om hier vast te stellen dat de heer Fukken geen deel uitmaakte van de taskforce, maar dat u duidelijk hebt gemaakt aan de commissie dat u naast Van Vroonhoven mogelijk nog een andere persoon heeft gezien. We hebben ook uw tamelijk hartstochtelijk oproep gehoord om vooral uit te zoeken wat er aan het eind is gebeurd. Het is misschien goed dat wij aangeven dat wij dat hebben gehoord. Wij doen onderzoek, wij proberen de waarheid van alles boven water te krijgen. Daarom hebben wij u vandaag gesproken en spreken wij hierna nog andere personen. Tot slot hebben wij nog één vraag voor u: hebt u signalen gekregen van onregelmatigheden in het proces; zaken die zouden duiden op fraude of op andere strafbare feiten? Dat is mijn laatste vraag aan u.

De heer **Manfellotto**: Met betrekking tot het gehele proces of alleen met betrekking tot specifieke aspecten in de relatie met AnsaldoBreda?

De **voorzitter**: Wij stellen deze slotvraag aan iedereen, en daarom stel ik deze vraag ook aan u. Hebt u, in de periode waarin u was betrokken bij het V250-proces, signalen gekregen van onregelmatigheden? Van wie, is voor de commissie niet direct relevant. Hebt u signalen gekregen van onregelmatigheden?

De heer **Manfellotto**: Nee, ik heb dit persoonlijk niet waargenomen, noch heb ik signalen van dien aard ontvangen over fraude of iets dergelijks. Maar staat u me toe om de volgende opvatting te ventileren over de motivatie van het waaróm van het besluit tot beëindiging. Ik zou even niet weten wat de juiste terminologie is, maar het feit dat men de zaak uiteindelijk zo heeft willen afsluiten en daardoor zo'n enorme investering

compleet waardeloos heeft gemaakt, doet mij zeker het een en ander vermoeden. Ik kan natuurlijk niets aantonen, maar het was werkelijk niet te geloven. Ik heb bedragen gelezen in de orde van grootte van 11 miljard euro aan investeringen, en dat terwijl er een oplossing binnen handbereik lag. Dat soort zaken roepen bij mij verontwaardiging op. Neemt u het me niet kwalijk, maar dan kan ik niet geloven dat er altijd sprake is geweest van goede trouw. Ik ben daar dan helemaal niet zo zeker van. Maar dit is natuurlijk maar mijn mening. Als ik die had kunnen staven met consistente gegevens, had ik dat niet pas bij deze gelegenheid gedaan, maar al veel eerder.

De voorzitter: Uw verwijzing naar die 11 miljard betreft de infrastructuur. Misschien is het goed als ik daarover opmerk dat de infrastructuur wordt gebruikt door de Thalys, dus dat geld is niet in rook opgegaan. Maar ik begrijp dat u zegt dat er in uw ogen een mooie trein had kunnen rijden en dat dit misschien wel om een andere dan een technische reden niet is doorgegaan. Mag ik u zo begrijpen?

De heer Manfellotto: Ja. Laat ik nog één belangrijke zaak preciseren, een andere opvatting van mij. De Italiaanse spoorwegen, maar ook vele andere, staan erom bekend dat ze structureel in de rode cijfers zitten. Zo is het overal. De laatste vier, vijf jaar laten de Italiaanse spoorwegen echter weer zwarte cijfers zien, en aanzienlijke, en dat dankzij hogesnelheid. De Nederlandse regering heeft ertoe besloten om middelen te investeren in deze infrastructuur en daardoor in de kans om daarvan intern de vruchten te plukken, met gebruikmaking van een eigen operator om deze dienst te verlenen. Maar nu is er waarschijnlijk een kans gemist. Gebruikmaking van de eigen infrastructuur of een eigen operator, met een dusdanig gunstige geografische positie, zou voor Nederland naar mijn mening kansen hebben opgeleverd. Het ligt duidelijk in het centrum van Europa en kan belangrijke verbindingen leggen met de rest van Europa. De openstelling van spoorlijnen voor, laten we zeggen, concepten gebaseerd op interoperabiliteit zou dit land een zeer belangrijke business opportunity kunnen opleveren of hebben kunnen opleveren. En nog een keer: met bijna zekere resultaten. Ik zeg dit op basis van feiten, want dit is al voorgevallen. Wij zijn ervan overtuigd dat hogesnelheid, met haar bijdrage aan de economie, enorm belangrijk zal zijn voor de toekomst van Europa.

De voorzitter: U zegt eigenlijk: Nederland heeft een hogesnelheidslijn, Italië heeft een hogesnelheidstrein. Ik ben dan wel nieuwsgierig naar wat er gebeurt met de V250's die in Italië zijn. Waar zijn ze en wat doen ze?

De heer Manfellotto: Als u me toestaat, zal ik u even uitdagen. De treinen staan in een depot op ons complex in Pistoia, dus in de buurt van Florence. Wij onderzoeken op dit moment verschillende mogelijkheden om ze te herplaatsen. Wij verrichten er de normale onderhoudswerkzaamheden aan. We gaan dus verschillende mogelijkheden na, maar ik kan hier in het openbaar natuurlijk niet iets meer specifiek over zeggen, omdat het gaat om commerciële aangelegenheden. Maar ... ik zou ook niet de mogelijkheid willen uitsluiten dat u zich bedenkt. In dat geval staan de treinen voor u klaar. En wij zouden klaarstaan om alle mogelijkheden te onderzoeken om de treinen hier weer op de rails te krijgen. In technische zin zijn daarvoor alle voorwaarden immers aanwezig. Zodoende zouden we uiteindelijk nog een goed gevolg kunnen geven aan alle investeringen die destijds zijn gedaan.

De **voorzitter**: Ik sluit hierbij dit verhoor.

Sluiting: 13.26 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 11 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: mevrouw Van Vroonhoven (NS-directielid).

Aanvang: 14.00 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 Van Vroonhoven de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mevrouw Van Vroonhoven. Voor de overzichtelijkheid hebben wij de vragen die wij u willen stellen verdeeld over twee verhoren. Afgelopen maandag hebben wij gesproken over de indienstneming van de Fyra tot het moment midden januari waarop het afdekrooster van de trein raakte. Vandaag gaan wij u bevragen over wat u daarna deed. U was vanuit de NS-directie voorzitter van de Taskforce Fyra en hebt de leiding gehad bij belangrijke beslissingen. De vraag was of de Nederlandse Spoorwegen zouden doorgaan met de Fyra en hoe het alternatief kon worden vormgegeven als ze zouden stoppen met de Fyra. Die beslissingen hebben natuurlijk met elkaar te maken. Voordat wij daarover gaan spreken, hebben wij eerst een paar korte vragen over de concessie.

Als eerste is het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Ik begin met het onderhandelakkoord. Dat is al in een paar eerdere verhoren ter sprake gekomen, maar sommige vragen zijn beter door u te beantwoorden, vindt de commissie. In 2011 wordt dat onderhandelakkoord, hangende een enkel voorbehoud, gesloten. Dat komt erop neer dat de NS vanaf 2015 zowel de hsl- als de hoofdrailnetconcessie mag gaan uitvoeren. Wij hebben de heren Robbe en Raab hier gisteren horen zeggen dat er een groot gat zat tussen wat HSA kon investeren vanwege de aanhoudende verlieslatendheid. Ook werd duidelijk dat er zowel voor de Staat als voor de NS een groot belang was om dit gat te dichten. Op 18 november informeerde Minister Schultz van Haegen de Tweede Kamer daarover en stelde zij dat de NS gemiddeld 101 miljoen per jaar voor de hsl zou gaan betalen, maar ook dat HSA niet meer dan 60 miljoen per jaar voor de concessie kon betalen. NS gaat dus afgerond en op hoofdlijnen 40 miljoen meer betalen dan HSA had kunnen betalen. Hoe komt het dat de NS zo veel meer kan of wil betalen dan HSA?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is een goede vraag. Daarvoor moet ik even goed in mijn geheugen graven, want dat zijn cijfers van lang geleden. Een belangrijk voordeel van het integreren van de hsl en het hoofdrailnet was dat er een nieuwe synergie kon ontstaan. Een deel van dat gat wordt gefinancierd uit de synergie tussen het hoofdrailnet en de HSL-Zuid.

De heer **Elias**: Zeg maar: integratievoordelen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, correct.

De heer **Elias**: Dus van de doorgaande diensten tussen hsl en het hoofdrailnet. Welke treinen gaan er eigenlijk gebruikmaken van zowel de hsl als het hoofdrailnet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat heeft deels te maken met de treinen maar deels ook met het integreren van die twee organisaties, waardoor er één logistiek bedrijf en één marketingstuk ontstaat. Er worden dus zaken in elkaar geschoven die eerder vanuit de concessie apart georganiseerd waren en ook apart georganiseerd moesten worden. Verder is er op dat moment de optie – dat is dan echter nog geen gegeven – van Den Haag-Eindhoven als extra lijn op de HSL-Zuid. Maar de synergievoordelen komen vooral door het feitelijk samenvoegen van die twee clubs.

De heer **Elias**: Daar moet het vooral gezocht worden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Volgens mij hebben wij de informatie daarover ook aan u gestuurd.

De heer **Elias**: Ik vraag het daarom, omdat uit ons onderzoek gebleken is dat de NS meermaals berekend heeft dat die verbinding Den Haag-Eindhoven via de hsl verlieslatend of licht positief of kostenneutraal zou zijn; dat is afhankelijk van het moment waarop dat zou gebeuren. Hetzelfde is ook gebleken bij de biedingen in 1999 en 2001. Er is jarenlang discussie geweest over de winstgevendheid van de lijn naar Brussel via Breda. Integreren levert dus niet zozeer meer geld op, en zeker geen 40 miljoen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Volgens mij is het 20 miljoen op basis van synergie en is de andere 20 miljoen uit de NS Groep gefinancierd. Er is dus een impairment genomen van 200 miljoen ...

De heer **Elias**: Wat is een impairment?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat betekent dat je een extra storting doet, omdat je verlies maakt. Dat is niet uit het hoofdrailnet betaald maar vanuit de NS Groep.

De heer **Elias**: Waarom?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In de onderhandeling met het ministerie resteerde er een gat. Volgens mij is dat bedrag door tweeën gedeeld, en dit is het deel dat NS betaalde.

De heer **Elias**: En dat heeft allemaal te maken met het feit dat de NS er wel wat voor over had om een geïntegreerde concessie te laten ontstaan. Ook werd daarmee dus een heel oude wens, het verkrijgen van de concessie voor het kernnet, gerealiseerd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In ieder geval was het in het belang van de Nederlandse reiziger dat er een geïntegreerde concessie zou zijn. Dus hebben wij er zo veel mogelijk ons best voor gedaan om te zorgen dat die geïntegreerde concessie er ook kwam, op een financieel verantwoorde wijze.

De heer **Elias**: De heer Meijer verklaarde dat de NS meer wilde betalen om HSA te redden, als ook de hoofrailconcessie aan de NS zou worden gegund. Dat was onderdeel van de strategie. Dan hebben wij het dus eigenlijk over 200 miljoen, namelijk tien keer 20 miljoen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, ik denk dat dat correct is. Ik zou wel nog graag willen verifiëren of het exact zo is.

De heer **Elias**: Volgens onze voorlopige gegevens. En nogmaals, ik doe het op hoofdlijnen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat impairment komt daarmee overeen, maar ik zou dat toch graag nog eventjes door NS geverifieerd willen hebben. Het is namelijk lang geleden.

De heer **Elias**: Maar hebben wij dan niet andermaal het begrip strategische waarde te pakken?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wat bedoelt u daarmee?

De heer **Elias**: Precies wat ik vraag. Heeft de NS dan niet opnieuw 200 miljoen strategische waarde gefourneerd omdat het dat waard was om het hoofdrailnet te krijgen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: NS heeft een probleem willen oplossen en daarin haar verantwoordelijkheid genomen.

De heer **Elias**: Dat is een manier om het te zien, maar de manier die ik u voorleg is ook een manier om ernaar te kijken. De NS wilde al jarenlang heel graag voorkomen dat er infiltranten op het hoofdrailnet zouden komen; zij wilde dat net zelf houden. Nu was het nota bene gecombineerd met de hsl. Dat was kennelijk dus 200 miljoen waard.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zoals ik al zei: NS heeft haar verantwoordelijkheid genomen. Er resteerde nog een gat waarvan NS heeft gezegd: oké, daar nemen wij ons aandeel in.

De heer **Elias**: Maar stukken van de raad van commissarissen ondersteunen de manier waarop ik de vraag stelde. De onderhandse gunning van de hoofdrailnetconcessie tot minimaal 2024 was een van de opties waarover men voorafgaand, op 14 december 2010, met I en M in onderhandeling ging teneinde te proberen die concessie binnen te halen. Daar blijkt de NS dus uiteindelijk 200 miljoen voor over te hebben.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nogmaals, vanzelfsprekend was het voor NS belangrijk om ook het hoofdrailnet te hebben, vooral omdat we ervan overtuigd waren dat, als we het hoofdrailnet niet met de HSL-Zuid zouden combineren, er een heleboel mogelijke verbindingen voor de reizigers niet tot stand zouden komen. Als de hsl-concessie er geen onderdeel van zou zijn, zou dat bovendien impact hebben op het hoofdrailnet. Dat is correct.

De heer **Elias**: Ik vraag het u omdat de commissie hetzelfde patroon lijkt te zien als bij wat er in 2001 is gebeurd, namelijk dat er gewoon betaald is, om welke reden dan ook, om hoe dan ook die concessie binnen te halen, en in dit geval het kernnet te pakken te krijgen. Wellicht is er dus meer betaald en moet er meer worden afgedragen dan op zakelijke gronden noodzakelijk zou zijn geweest.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat ondersteun ik niet.

De heer **Elias**: Het is ook een vraag.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er is heel goed gekeken of die concessie in zichzelf een verantwoorde concessie zou zijn. Dat is getoetst. Dat is heel belangrijk omdat je in deze situatie anders te maken krijgt met dubbele staatssteun. Aan de ene kant moet er dus voor worden gewaakt dat de Staat een te riant contract aan de NS geeft, want dan zou er sprake kunnen zijn van staatssteun. Aan de andere kant: als de NS te weinig betaald zou hebben, zou er weer aan de andere kant sprake van staatssteun kunnen zijn. Er is dus door allerlei juristen, zowel van de Staat als van de NS, nadrukkelijk naar gekeken om ervoor te zorgen dat het contract de toets van marktconformiteit kon doorstaan.

De **voorzitter**: De heer Elias stelt u een aantal vragen en ik merk dat u geen concreet antwoord geeft. Ik wijs u er dus op dat het belangrijk is om hier, beëdigd, de gehele waarheid en niets dan de waarheid te spreken, en dat u niet alleen antwoordt dat NS haar verantwoordelijkheid heeft genomen, maar ook een antwoord geeft op de onderliggende vraag. Ik geef de heer Elias nog een keer het woord zodat hij die vraag kan herhalen en u die vraag kunt beantwoorden.

De heer **Elias**: Wij stellen vast dat uit de berekeningen blijkt dat de echte waarde 20 miljoen is. Daar komt nog 20 miljoen bovenop. Werd dat gezien als een strategische waarde om ervoor te zorgen dat het hoofdrailnet behouden kon blijven, dat die concessie 2015–2025 binnengehaald kon worden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er is gekeken naar de strategische waarde van het hoofdrailnet en de HSL-Zuid. Dat klopt. Ik ondersteun echter niet uw analyse dat er sprake zou zijn van een patroon en dat de situatie vergelijkbaar zou zijn met die van 2001. Die relatie zie ik echt niet.

Mevrouw **Vos**: Dan gaan we naar de situatie begin 2013. Het onderhandelakkoord is dan definitief geworden en de financiële problemen van HSA zijn dan opgelost. De gebruiksvergoeding die NS moet gaan betalen gedurende vijftien jaar voor de hsl is met een miljard verlaagd en NS heeft het vooruitzicht dat zij vanaf 2015 de concessie voor zowel de hsl als het hoofdrailnet zal verkrijgen, samengevoegd in één grote concessie. Dat is de situatie begin 2013. De Fyra, de hogesnelheidstrein, was nodig om de afspraken uit de concessie na te komen. Maar, zoals we hebben gezien, in de winter van 2013 valt die Fyra uit. Was de uitval van de Fyra een bedreiging voor het behoud van de concessie voor de hogesnelheidslijn?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Of de uitval van de Fyra een bedreiging was voor het behoud van de concessie voor de hogesnelheidslijn, de hsl? Vanzelfsprekend. Als wij niet aan de voorwaarden van het rijden van een hogesnelheidstrein konden voldoen, dan zouden wij niet voldoen aan de voorwaarden van de concessie. Dan is het dus per definitie een bedreiging. Dat is later ook in alle afwegingen meegenomen.

Mevrouw **Vos**: Daar was u dus gelijk bang voor toen die trein uitviel. Eerder, in 2009, toen die concessie inging met het vervangende materieel van de TRAXX-Prio's, had Minister Eurlings de zogenaamde niet-handhavingsbrief aan HSA gestuurd. Dat wil zeggen dat de Minister geen sancties zou toepassen, als HSA niet aan die concessieafspraken zou

voldoen zolang het juiste materieel er nog niet was. Staatssecretaris Mansveld trok die niet-handhavingsbrief uit 2009 na het uitvallen van de Fyra in. Welke betekenis kende u daaraan toe?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Daar moet ik even over nadenken. Ik denk dat dat was toen we met de tijdelijke oplossing reden. Ik heb er geen specifiek beeld bij welke duiding ik daaraan gaf. Ik vond dat heel logisch. Op dat moment moest er namelijk een nieuwe afspraak worden gemaakt over de handhaving in relatie tot de tijdelijke treindienst. Daar zijn dus aparte afspraken over gemaakt en ik meen dat die andere daarmee verviel.

Mevrouw **Vos**: Dus Staatssecretaris Mansveld moest die brief intrekken, anders kon ze niet verdergaan met die afspraken uit de concessie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zij wilde nieuwe handhavingsafspraken maken over de tijdelijke treindienst tussen Amsterdam en Brussel. Die startte in januari, en daar is een ander handhavingskader voor afgesproken. Ik kan het me niet meer precies herinneren, maar ik denk dat dat ook de reden is geweest om die niet-handhavingsbrief terug te trekken.

Mevrouw **Vos**: Eind januari 2013 werd die brief ingetrokken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Daar kwam toen een nieuw handhavingskader voor terug.

Mevrouw **Vos**: Hebt u toen een nieuwe handhavingsbrief gekregen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Of dat een brief is geweest ... Er is een contract opgesteld met een nieuw handhavingskader voor die internationale verbinding, met allerlei eisen omtrent punctualiteit en dat soort zaken.

Mevrouw **Vos**: Daar komen we zo dadelijk over te spreken. Welke handhavingsmaatregelen kon de Staatssecretaris eigenlijk nemen toen ze die brief introk?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat weet ik niet meer precies. Ik weet alleen dat ze daarna strengere handhavingsafspraken heeft gemaakt dan bij de eerdere handhaving van de concessie voor die specifieke treindienst.

Mevrouw **Vos**: Was het uitvallen van de Fyra ook een bedreiging voor het onderhandelakkoord en daarmee de gehele geïntegreerde concessie? Was u daar bang voor?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In eerste instantie ben ik daar helemaal niet mee bezig geweest. Ik vond het heel erg vervelend dat reizigers in de kou stonden. Daar moest zo snel mogelijk een oplossing voor komen. Daar was alle aandacht in de taskforce op gericht. Maar vervolgens heeft de Staatssecretaris aan ons gevraagd – ik meen in april – om voor half juni antwoord te geven op een aantal scenario's. In een van die scenario's werd de concessie ingetrokken. Dat kwam dus automatisch in onze taskforce als een onderdeel van een van de werkstromen.

Mevrouw **Vos**: Dat was in april?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Tussen april en juni is dat specifiek gevraagd in een brief van Staatssecretaris Mansveld. Maar nogmaals, mijn eerste gedachten waren bij de reizigers en niet bij de concessie.

Mevrouw **Vos**: Uiteraard. Na de uitval van de Fyra kreeg u de leiding over de zogeheten Taskforce Fyra. Waarom werd die taskforce ingesteld?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In verband met de ontstane situatie, namelijk het stoppen van de treindienst na alle problemen en het eraf vallen van de plaat, hebben wij als directie in het weekend besloten dat het genoeg was geweest. Wij moesten zorgen voor een oplossing voor de reizigers, maar wij moesten ook een definitief antwoord geven op de vraag of het ooit nog wat zou worden met die Fyra. Om dat op een heel gestructureerde manier te doen, moet je je verantwoordelijkheid nemen als hoogste leiding van een onderneming en tevens kiezen voor een heel gefocuste aanpak. Ik heb toen zelf gezegd dat het me verstandig leek om dat te gaan trekken. Daarvoor moest ik al mijn andere taken overdragen aan mijn collega's. De taskforce is op maandag de 20ste gestart ...

Mevrouw **Vos**: De 22ste.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De 22ste, ja.

Mevrouw **Vos**: Het is opvallend dat de directie van NS zich er nu wel mee bemoeit. We hebben zelfs begrepen dat u helemaal bent vrijgemaakt voor deze taskforce. Het is nogal wat, dat een lid van directie met veel taken in haar pakket zich geheel moet gaan richten op dit crisismanagement. In dat verband vragen wij ons het volgende af. NSFSC en HSA waren verantwoordelijk voor de Fyra. Dat hebben we in het vorige verhoor herhaaldelijk besproken. De vervoerder is verantwoordelijk. Waarom zaten zij niet in de taskforce, waarom hebben zij die niet geleid?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Omdat wij vonden dat HSA ervoor moest zorgen dat er elke dag treinen konden rijden. Een heleboel treinen reden namelijk gewoon in Nederland. Fyra en Hispeed reden ook andere internationale treinen. Wij vonden het dus belangrijk dat HSA zich zou focussen op de dagelijkse gang van zaken. Datzelfde gold voor NSFSC en NedTrain. Het was dus belangrijk om een apart project te organiseren dat antwoord zou geven op de vraag hoe die trein veilig en betrouwbaar terug kon komen en, zo niet, wat dan het alternatief zou zijn. We hebben dus gemeend dat het belangrijk was om daar heel dedicated aandacht aan te besteden, terwijl de winkel open moest blijven.

Mevrouw **Vos**: Dat de treinen moesten doordenderen, doorrijden – «doordenderen» is in dit verband niet het juiste woord – is dus de reden geweest dat de directie zich ermee ging bemoeien. Ging u zich als directielid niet ook bemoeien met de Taskforce Fyra omdat daar een heel groot belang mee gemoeid was, namelijk het behoud van de concessie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet de aanleiding geweest. De aanleiding was dat wij de Nederlandse en internationale reiziger in de kou hebben laten staan. Als leider van een organisatie moet je er dan voor zorgen dat je de verantwoordelijkheid neemt om dat op te lossen. Dat vraagt om heel dedicated aandacht. De concessie was in eerste instantie niet eens een onderdeel van die taskforce. Dat die in het spel kwam, was meer een consequentie van het volgende. Daar krijg je mee te maken als je de dienstregelingspatronen gaat veranderen vanwege de vele wensen

in Nederland om te komen tot een ander patroon dan het patroon dat is vastgelegd in de concessie.

Mevrouw **Vos**: Maar dat kon dus niet meer overgelaten worden aan HSA, de vervoerder?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, want HSA had haar handen vol en was bovendien alleen verantwoordelijk voor het vervoer. En als je een goede analyse wilt maken van de treinen, heb je ook NSFSC en NedTrain nodig. Wij vonden het belangrijk om ons daar in een tijd van crisis maximaal op te focussen met een crisisorganisatie.

Mevrouw **Vos**: Dus u zegt: ik ben die taskforce gaan leiden vanaf 22 januari vanwege het belang van de reiziger en pas later kwamen daar de zorgen over de concessie bij.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij het besluit om wel of niet door te gaan met de trein, spelen natuurlijk heel veel onderwerpen en invalshoeken een rol. Er speelden financiële, juridische, strategisch en technische zaken. Hoe zit het precies financieel? Was het eigenlijk niet goedkoper om met de Fyra te stoppen dan om ermee door te gaan?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was ongeveer gelijk. Er waren twee werkstromen. De ene werkstroom heeft bekeken of de Fyra überhaupt door kon en wat dat dan betekende. De andere werkstroom heeft bekeken wat het betekende als de Fyra niet door kon. Die twee werkstromen zijn ten opzichte van elkaar gewogen. In financieel opzicht was het ietsje gunstiger om te stoppen met de Fyra. Daarbij hebben we ons gebaseerd op de heel conservatieve aanname dat we niets zouden terugkrijgen voor de trein. Onze inschatting was echter dat het risicoprofiel van het doorgaan met de Fyra behoorlijk hoog was. Dat was in veel mindere mate financieel gedreven dan gedreven vanuit de gedachte dat wij er gewoon geen vertrouwen in hadden dat er op tijd adequate treinen zouden komen; daardoor zou de reiziger in de kou komen te staan.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kom even terug op die specifieke berekeningen. Met name de afschrijving en het onderhoud van de Fyra bleken veel duurder ten opzichte van het alternatieve vervoer. Daarmee valt de businesscase toch in het nadeel van de Fyra uit?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt, maar op basis van het plussen en minnen van de risico's bleken er allerlei onbekende factoren een rol te spelen. Wat zou je bijvoorbeeld nog terugkrijgen voor die treinen? Dat zou een positief effect hebben op de businesscase. Het waren allemaal aannames naar de toekomst toe, dus je wist niet precies hoe dat zou uitpakken. Grosso modo was het voor ons financieel dus min of meer gelijk. We hebben de afweging voornamelijk gemaakt op basis van de volgende inschatting: hoe kansrijk achtten we dat die treinen gingen rijden binnen een adequate tijdsspanne en op een gewild niveau van betrouwbaarheid?

Mevrouw **Bergkamp**: Daar heb ik ook een aantal vragen over, met name over de betrouwbaarheid van de trein. De taskforce voerde namelijk ook een technische analyse uit. Hij is helemaal nagegaan wat er aan de hand was met die trein. Daarover hebben wij gesproken met de heer Van As,

die verantwoordelijk was voor die analyse. Hij gaf aan dat het 17 à 22 maanden zou duren om alle treinen te herstellen door middel van een retrofit. Heeft de NS-directie die conclusie overgenomen? Er volgde immers nog een second opinion van Mott MacDonald.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Beide analyses kwamen op hetzelfde neer. Zowel Mott MacDonald als de werkgroep onder leiding van de heer Van As had gezegd dat het 17 maanden zou duren. Waarom zijn wij uiteindelijk uitgekomen op 22 of zelfs 29 maanden? Dat komt doordat er ook nog andere zaken speelden. Op het moment dat zo'n trein technisch weer helemaal in orde is, zijn nog niet de contracten met AnsaldoBreda helemaal geregeld, moet de toelating nog worden geregeld en moet de trein nog commercieel in dienst worden genomen. Uiteindelijk is dat dezelfde analyse geweest; die hebben elkaar dus bevestigd.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik zoom even in op die twee rapporten. Het NS-onderzoek heeft het over 17 à 22 maanden, Mott MacDonald over 17 maanden. Er zijn nog meer verschillen. Wij vroegen de heer Van As naar een verklaring daarvoor. Hij gaf expliciet aan dat ook de samenwerking met AnsaldoBreda daarin was meegenomen. Hij vond zijn inschatting realistisch omdat die samenwerking wat lastig was; er moest dus ook van uit worden gegaan dat dat meer tijd zou kosten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: U bedoelt die 22 maanden?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is correct. Mott MacDonald ging er namelijk van uit dat het een leverancier was die gewoon als elke leverancier levert. De heer Van As daarentegen had een inschatting gemaakt van de feitelijke kwaliteit van deze leverancier en hoe je de samenwerking dan zou invullen. In de oplossingsrichting zat namelijk ook besloten dat er een heel kwaliteitsteam moest worden ingericht vanuit de NS om de begeleiding van de retrofit vorm te geven. Onder andere daarin zat het verschil.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat samen welke factoren de verschillen verklaren tussen de analyse van de NS en de second opinion van Mott McDonald. Zo was de samenwerking met AnsaldoBreda misschien een wat onzekere factor. Ook speelde mee dat er met meerdere partijen, met verschillende teams, samengewerkt zou moeten worden. Ook het certificerings- en toelatingsproces verklaart waarom het misschien zelfs 29 maanden zou kunnen duren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, correct.

Mevrouw **Bergkamp**: AnsaldoBreda heeft ook een eigen verbeterplan gemaakt. Dat hebben we vanochtend besproken met de heer Manfellotto. Volgens hem is dat verbeterplan heel goed ontvangen, met name door u. Herkent u dat? En hoe verhoudt zich dat verbeterplan tot uw eigen analyse?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het interessante is dat ik met de heer Manfellotto niet heb gesproken over dat verbeterplan. Dat plan hadden wij gevraagd voor 2 mei, maar het kwam pas een aantal weken later. Daarna hebben wij daar niet meer met hem over gesproken. Sterker nog: het verbeterplan is in de werkstroom van de heer Van As met veel

cynisme ontvangen, omdat het in zijn beleving veel te optimistisch was. Ik herken dus niet wat de heer Manfellotto heeft gezegd.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer De Leeuw was overigens ook enthousiast over het verbeterplan.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat kan zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Aan de kant van de NS-directie was dat enthousiasme er in ieder geval niet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik was verantwoordelijk voor de taskforce. Ik had de leiding over de werkstroom van de heer Van As. Daar heb ik mijn analyse op gebaseerd. Zij noemden de veertien maanden van Ansaldo-Breda onrealistisch.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het niet raar dat een bedrijf als AnsaldoBreda dan toch wat tegenstrijdige geluiden ontvangt? Aan de ene kant is er een projectleider die het een goed verbeterplan vindt. Aan de andere kant is er een taskforce die kritischer is en dat plan met cynisme ontvangt. Kunt u zich voorstellen dat het voor een fabrikant wellicht lastig is vanwege deze tegenstrijdige geluiden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik herken dit niet. Dat de heer Manfellotto «tegenstrijdige geluiden» zou hebben gehoord, zijn zijn woorden. Daar heb ik niet eerder van hen iets over gehoord, dus ik kan daar ook niet op ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ter correctie: ik was degene die sprak van «tegenstrijdige geluiden». De heer Manfellotto gaf aan dat u enthousiast was over het verbeterplan.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is absoluut niet correct.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Manfellotto kreeg ook de indruk dat de samenwerking veel beter liep nadat de taskforce onder uw leiding was opgezet.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is fijn om te horen. De insteek van de taskforce was ook om het samen met Ansaldo op te lossen. Alleen, onze conclusie was dat we in die vier maanden niet het vertrouwen hadden gekregen dat Ansaldo ook daadwerkelijk met herstelplannen zou komen. In die vier maanden had Ansaldo kunnen laten zien dat de samenwerking niet alleen beter liep vanwege de plezierige relatie, maar vooral ook doordat men met realistische plannen zou komen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is in ieder geval helder dat uw taskforce niet enthousiast was over het verbeterplan.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

Mevrouw **Bergkamp**: We spraken net over de evaluatie van de NS en het rapport van Mott MacDonald. Zijn die resultaten ook gedeeld met de heer Manfellotto van AnsaldoBreda?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet gebeurd omdat het onze resultaten waren. Ook had het te maken met het feit dat wij ons heel goed moesten voorbereiden op de juridische afwikkeling van de ontstane situatie. Daarom was het niet verstandig om die resultaten al op dat moment te delen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was dus een juridische afweging om die resultaten niet te delen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kom nog even te spreken over dat verbeterplan. De heer Manfellotto had een plan gemaakt waarvan de uitvoering veertien maanden in beslag zou nemen. Ik neem aan dat die termijn in overleg met de taskforce zeventien maanden werd. Er is dus wel goed gekeken naar het plan en de suggestie is gewekt om er wat langer over te doen. Hebt u er een beeld bij hoe de discussies over dat verbeterplan zijn verlopen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Daar ken ik niet alle details van. Ik weet alleen dat de werkgroep onder leiding van de heer Van As heel helder heeft aangegeven dat het verbeterplan van AnsaldoBreda niet geloofwaardig was. Ook was zijn inschatting dat er nog een aantal andere dingen georganiseerd zouden moeten worden om überhaupt tot een goede retrofit en goede treinen te komen. Dat samenstel van factoren heeft tot de volgende conclusie geleid: het kan, maar het gaat lang duren en het is ook risicovol vanwege de ervaringen tot nu toe met de competenties van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Bergkamp**: Kijkend naar de onderzoeken die u hebt uitgevoerd was uw conclusie dat de trein te fixen, te repareren was. Het zou wel 17 tot 22 maanden, misschien zelfs 29 maanden duren, maar vanwege het gebrek aan vertrouwen in AnsaldoBreda was een doorstart in ieder geval niet mogelijk, niet gewenst.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben net met elkaar gesproken over de vraag welke argumenten er speelden om het besluit te nemen om met de Fyra te stoppen. Net hadden we het over de technische gesteldheid en het vertrouwen in AnsaldoBreda. We hadden het net ook kort over de financiële argumenten. U zei: doorgaan of stoppen was een beetje om het even, maar de kosten van afschrijving en onderhoud van een hogesnelheidstrein liggen altijd hoger dan die van regulier, conventioneel materieel. Een ander vraagstuk was de communicatie met de NMBS. Hoe verliep die? Besloot de NMBS eerder te stoppen en kwam daarna de NS?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Daar is het nodige over geschreven door deze en gene in boeken en in de media. Het was al heel lang duidelijk dat de NMBS in ieder geval niet echt positief was over het doorgaan met die treinen. Wij hebben gezegd dat wij onze eigen afweging moesten maken. Daarvoor hebben wij ook een eigen proces ingericht. Op een gegeven moment ben ik op een vrijdag, de week voordat wij het besluit hebben genomen, naar België afgereisd voor een topoverleg met de heer Descheemaeker. In dat overleg heeft hij aangegeven van plan te zijn om de vrijdag daarna – ik denk dat dat de 31ste was – aan zijn raad van commissarissen het voorstel voor te leggen om te stoppen met de V250.

Mevrouw **Bergkamp**: Voordat u dat deel van het proces beschrijft, even naar de start. In januari werd al een beetje duidelijk dat de NMBS wilde stoppen. We hebben dat ook aan de heer Descheemaecker gevraagd. Hij zei dat er nog een kleine mogelijkheid was om door te gaan, na een herstel van drie maanden. Wanneer werd het voor u duidelijk dat de NMBS definitief wilde stoppen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was die vrijdag. Op die vrijdag hebben zij gezegd dat zij dat de vrijdag daarna zouden voorleggen. Ik ga er dus van uit dat de raad van commissarissen dat zou ondersteunen. Die vrijdag, de 31ste ...

Mevrouw **Bergkamp**: De 31ste wilden ze naar buiten treden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De week ervoor heeft hij dat dus aan mij gemeld. Dat heb ik toen voor kennisgeving aangenomen. Ik heb toen gezegd dat wij dat besluit nog niet genomen hadden en dat wij van plan waren om dat besluit op 3 juni en op 5 juni te nemen. Op die data waren de directievergadering en de vergadering van de raad van commissarissen gepland.

Mevrouw **Bergkamp**: U was er op dat moment dus ook nog niet over uit of u wilde stoppen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee. De informatie van beide werkstromen was nog niet bij elkaar gebracht. Op de 29ste zouden zij bij elkaar komen en vervolgens zouden de stukken worden aangeleverd voor de directievergadering op de 3de en de vergadering van de raad van commissarissen op de 5de. Tegen Descheemaecker heb ik gezegd dat het plezierig zou zijn als hij zijn besluit nog even zou stilhouden. Dan konden wij, afhankelijk van de keuze die we zouden maken, namelijk gelijktijdig naar buiten treden.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was een wens van u om gelijktijdig naar buiten te treden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat vond ik belangrijk, ook omdat je dan duidelijkheid kunt verschaffen, wat de uitkomst ook is. Ongeacht of wij zouden doorgaan en hij zou stoppen of dat wij beiden zouden stoppen: dat kun je dan op een gedoseerde en goed onderbouwde manier uitleggen.

Mevrouw **Bergkamp**: En hoever was u op dat moment met het besluit om te stoppen? Was het een kwestie van fiftyfifty?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Toen waren de twee werkstromen nog niet financieel en operationeel bij elkaar gebracht. Het gaat heel erg om het risicoprofiel. Als het alternatief ook heel risicovol was geweest of heel veel magerder, in die zin dat het op geen enkele manier zou kunnen voldoen aan een alternatief dat gewenst zou zijn, dan kun je daar geen besluit ...

Mevrouw **Bergkamp**: U was dus nog in afwachting van informatie over de twee stromen. Maar waar lag de nadruk op dat moment? Dacht u: het kan weleens zo zijn dat we gaan stoppen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. ik was heel benieuwd wat er uit die werkstromen zou komen, maar ik deelde natuurlijk de zorgen die de heer Descheemaecker had over AnsaldoBreda en hun vermogen om dat op te lossen. Tegelijk vond ik dat wij onze eigen afweging moesten maken. Wij moesten het niet doen omdat de Belgen die afweging hadden gemaakt. Op de maandag heb ik Descheemaecker nog het volgende gevraagd: stel dat wij wel de keuze maken om door te gaan, kunnen wij dan jullie treinen overnemen? Dat is namelijk ook belangrijk om te weten.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke datum was dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was maandag de 27ste.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus toen had u nog het idee: misschien gaan we door en misschien gaan we zelfs de treinen van de Belgen overnemen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet «zelfs». Om door te kunnen gaan is het belangrijk dat je je afvraagt wat je met die internationale verbinding gaat doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Laat ik even uitleggen waarom ik zeg «zelfs». Op dat moment had de Belgische inspectie aangegeven dat ze de vergunning voor de treinen niet wilde verlengen. Als je de treinen dan had overgenomen, had je niet in België kunnen rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was mij niet bekend. Wij hebben vooral verkend of men er überhaupt toe bereid was. Dat had je in die korte tijd überhaupt ook niet kunnen regelen. Descheemaecker heeft toen gezegd dat hij bereid was om dat eventueel te doen. Er is zelfs globaal gesproken over de voorwaarden waaronder dat zou kunnen. Eerlijk gezegd denk ik trouwens dat het toch op de dinsdag was, want wij hebben het besluit op de woensdag genomen. Ik zei: prima, ik neem het mee. Op de woensdag kwamen de werkstromen bij elkaar. Toen kwamen wij uiteindelijk tot dezelfde conclusie en hoefden wij daar dus niet op door te gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u zag zich niet gedwongen om te stoppen met de Fyra omdat de Belgen eerder hadden besloten om te stoppen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was een eigen, zelfstandige afweging geweest van de NS om op basis van de informatie van de twee werkstromen dat besluit te nemen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kom even terug op de communicatie tussen u en de heer Descheemaecker over de vraag om een aantal treinen over te nemen. Op dat moment was het bij u niet bekend dat de Belgische inspectie had gezegd dat zij de vergunning niet zou verlengen. Er had dus een situatie kunnen ontstaan dat u de treinen had overgenomen, maar dat die treinen niet hadden kunnen rijden in België.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat het nooit zover was gekomen, want voordat wij die treinen echt hadden overgenomen, hadden wij ons natuurlijk wel ... Ik bedoel: je moet allerlei contracten en voorwaarden opstellen. Het ging mij erom of er überhaupt bereidheid toe was.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar wist u op dat moment dat de Belgen ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, mij was dat op dat moment niet bekend. Dat is correct.

Mevrouw **Bergkamp**: Speelde het negatieve imago dat aan deze trein kleefde een rol bij de besluitvorming? Hebt u dat argument in de besluitvorming meegenomen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, we hebben natuurlijk een heleboel dingen meegenomen. Het imago en het feit dat de Belgen niet wilden, hebben wij natuurlijk wel meegenomen in de besluitvorming. Het is niet de reden geweest dat we het niet hebben gedaan, maar het zijn allemaal factoren die je meeweegt in je uiteindelijke keuze. Je denkt dus ook na over de vraag hoe die trein valt. Op dat moment was in ieder geval duidelijk dat dat een hoger risicoprofiel had dan stoppen.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe hield u een vinger aan de pols bij wat er uit die twee werkstromen zou komen? Het kan immers niet zo zijn dat u als hoofd van de taskforce uiteindelijk verrast wordt door de uitkomsten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat ging heel intensief. Van die werkstromen werden wekelijks updates gegeven. Overigens zijn we pas ietsje later in het proces begonnen met de werkstroom voor het alternatieve materieel. Die had dus een behoorlijke inhaalslag te maken ten opzichte van de eerste werkstroom. Ik ben er dus vooral van op de hoogte gehouden of het überhaupt kon met de V250 en wat dat dan zou betekenen. De andere werkstroom ging over de vraag of het kon met het alternatief.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u had al een beeld van de uitkomsten. Wat eruit kwam was dus geen verrassing?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar nog niet afgewogen ten opzichte van elkaar. De werkstroom van het alternatieve materieel was later gereed dan de werkstroom van de V250. Je kunt wel zeggen dat je ermee stopt omdat het te lang duurt, maar als die andere werkstroom veel langer gaat duren, had het best zo kunnen zijn dat we uiteindelijk toch tot de conclusie hadden moeten komen om door te gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Kwamen die werkstromen in een versnelling omdat de Belgen eigenlijk hadden besloten om te stoppen? Zei u tegen de mensen die ermee bezig waren: ik moet snel die informatie krijgen, want we moeten er waarschijnlijk op 31 mei 2013 mee naar buiten?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, want op de 29ste zou al die informatie al bij elkaar komen, omdat de stukken op de 30ste – de stukken worden altijd op de donderdag voor de directievergadering verstuurd – naar de directie en de rvc zouden worden gestuurd. Het was dus gewoon een natuurlijk moment.

Mevrouw **Bergkamp**: In maart 2013 voert u topperleg met het Ministerie van I en M. Daar spreekt u ook over het alternatief. Op 16 april 2013 schrijft Staatssecretaris Mansveld aan de Tweede Kamer dat zij de NS heeft gevraagd om een vijftal scenario's uit te werken. Slechts in een van de scenario's is het een optie om de concessie in te trekken. Daarmee zou de binnenlandse hsl-dienst meteen stoppen. Betekent dit dat er ook

ruimte was om met het ministerie te spreken over de vraag hoe de NS uitvoering kon geven aan de concessie zonder de Fyra?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, en dat kwam omdat ook heel duidelijk was dat er een heleboel andere reizigerswensen waren dan in 2000. Vanuit reizigersorganisaties was er een grote behoefte aan een intercity ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mag ik daar nog een ding over vragen? U zei dat ook in het vorige verhoor. Toen zei u dat er onderzoek had plaatsgevonden. Zijn er onderzoeksrapporten die aantonen hoe die reizigerswensen zijn veranderd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk het wel. De NMBS wilde daar toen niet aan meewerken, maar Intraplan, dat allerlei internationale reizigersstromen analyseert, heeft in ongeveer acht scenario's uitgerekend hoe de reizigersstromen zouden zijn als je ook intercity's zou gaan gebruiken en wat het zou betekenen als je Zuid-Nederland zou laten aansluiten. Dat was namelijk de winst. Den Haag wilde aangesloten worden, Zuid-Nederland wilde graag aangesloten worden. Die maatschappelijke wensen wilde de Staatssecretaris het liefst al meenemen in dat plan dat wij medio juni moesten opleveren.

Mevrouw **Bergkamp**: Die onderzoeken vormden dus de onderbouwing bij de scenario's? Zij onderbouwden welke scenario's beter waren en welke het beste bij de reizigerswensen pasten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, volgens mij wel. Maar hoever die onderzoeken precies waren, moet ik echt even navragen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is in ieder geval belangrijk om vast te stellen dat er bij het Ministerie van I en M ruimte was voor het idee dat de NS de concessie zou kunnen behouden zonder de Fyra?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zonder de Fyra, maar niet noodzakelijkerwijs zonder een hogesnelheidstrein. Toen op een gegeven moment is gezegd dat wij tot 1 oktober de kans kregen om met een volwaardig ander bod te komen, hebben wij ook gekeken naar het vervangen van de Fyra door een hogesnelheidstrein.

Mevrouw **Bergkamp**: Van de heer Robbe hebben wij begrepen dat de NS zonder de Fyra de afspraken uit de concessie niet zou kunnen nakomen. U zegt dat er wellicht een alternatief voor de Fyra en de hogesnelheidstrein zou moeten zijn. Dat is wat u toevoegt. Ging u er desondanks in mei van uit, voordat de NS definitief besloot te stoppen met de Fyra, dat de Staatssecretaris de hsl-concessie niet zou intrekken als de NS zou stoppen met de Fyra? Het is een heel lange en moeilijke zin, maar ik denk dat u hem begrijpt.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, daar ging ik niet van uit. Ik had wel de indruk ...

Mevrouw **Bergkamp**: U snapt mijn vraag?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, ik begrijp uw vraag. Uw vraag is of ik al een soort zekerheid had dat die concessie toch wel werd behouden, ook al gingen we stoppen met de Fyra.

Mevrouw **Bergkamp**: Geen zekerheid. Ik lees de zin nog een keer voor. Ging u er desondanks in mei van uit, voordat de NS definitief besloot te stoppen met de Fyra, dat de Staatssecretaris de hsl-concessie niet zou intrekken als de NS zou stoppen met de Fyra? We hebben het dus niet over allerlei kansberekeningen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, daar ging ik niet van uit.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat ik de vraag herhaal en u de kans geef om er goed over na te denken, heeft een reden. Op 30 mei is er een heel belangrijke vergadering met de raad van commissarissen waarin de NS het besluit neemt om te stoppen. In die vergadering presenteert u de mogelijkheid dat de concessie wordt ingetrokken. U zegt dat het op korte termijn op zich geen reden is om de hsl-concessie van de NS af te nemen. U zegt zelfs dat het onwaarschijnlijk is.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt. Maar u vroeg net of ik dat al aan het begin wist.

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, daarom herhaalde ik de vraag.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Oh, ik dacht dat het ging om het moment in april dat de Staatssecretaris die brief schreef. We hebben natuurlijk de hele tijd contact gehad met het ministerie, ook over de alternatieven. Zoals gezegd speelden er twee dingen. Ten eerste het rijden met de V250 ofwel een hogesnelheidstrein. Ten tweede de vele reizigers- en maatschappelijke wensen die eigenlijk niet meer aansloten bij het oorspronkelijke patroon van de concessie uit 2000. Het was duidelijk dat het ministerie het liefst ook invulling zou willen geven aan die reizigerswensen, omdat reizigersorganisaties die zo duidelijk aangaven. In dat geval zou je met minder hogesnelheidstreinen hoeven te rijden, omdat je ook met intercity's zou gaan rijden. Op basis daarvan had ik de indruk dat er een mogelijkheid was om, met een andere propositie dan de oorspronkelijke uit 2000, de concessie te kunnen behouden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer ontstond het idee dat dat kon?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet precies of dat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Was dat in maart of in april? Tijdens die presentatie in de raad van commissarissen bent u ervan overtuigd geraakt dat het onwaarschijnlijk was dat die concessie zou worden ingetrokken en dat u dus de ruimte had om met een alternatief te komen. Maar wanneer daarvóór had u het idee dat u die ruimte ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: We hebben ze natuurlijk steeds op de hoogte gehouden van wat we aan het doen waren en van de alternatieve werkstroom. Ik vermoed dus dat ik daar steeds ... Ik heb niet een moment in gedachte waarop ze zeiden: oh, het zit wel goed.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is een groeimodel, maar het is wel een belangrijk moment dat je als NS de zekerheid hebt: we komen misschien met een alternatief voor de Fyra, maar de concessie wordt niet ingetrokken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De zekerheid ... Volgens mij heb ik in diezelfde raad van commissarissen of in een van de directievergaderingen ook gezegd dat I en M dat nog wel kan zeggen, maar dat dat geen politieke ...

Mevrouw **Bergkamp**: Uiteindelijk heeft de Kamer altijd ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dus wat dat betreft ... Als u het aan mij vraagt: ik had helemaal niet het gevoel van zekerheid.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het ook niet over zekerheid en politiek, want wij weten dat er altijd een vervolgproces is en dat ook de Kamer daarin een rol speelt. Tijdens die presentatie in die vergadering van de raad van commissarissen zegt u in ieder geval: I en M heeft aangegeven dat er bij het terugsturen van de Fyra-treinen en het niet-hebben van een hst-oplossing op korte termijn op zich geen reden is om van de NS de HSL-Zuid-concessie af te nemen. U had het dus ook direct begrepen van het departement.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: ik wil het toch even markeren. U zegt dat het een soort groeimodel is. Wij vinden het echter belangrijk om ook de feiten te hebben. Wat was het markeermoment waarop u dacht: er is een mogelijkheid dat wij als NS, als wij stoppen met de Fyra en geen hogesnelheidstrein als alternatief bieden, toch die concessie behouden. Was dat in maart of in april?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik kan daar geen specifiek moment voor markeren. Ik denk dat dat medio mei steeds meer gegroeid zal zijn, want wij hebben hen elke twee weken gesproken. Op een gegeven moment merk je, als je ze meeneemt in het alternatieve bod et cetera, dat dat een beetje in de buurt komt. Nogmaals: ik zou het graag willen, maar er is geen moment geweest waarop ik een telefoontje kreeg en dacht ...

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: het is een groeimodel om met elkaar te bespreken welke alternatieven er zijn en medio mei wisten we het met meer zekerheid. Dat is ook de reden dat u uw raad van commissarissen daarover op die manier kon informeren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, en ook omdat wij zelf allerlei sommen hadden gemaakt. Wij hadden de inschatting gemaakt dat een alternatief misschien wel een heel goede oplossing zou kunnen zijn voor die nieuwe reizigerswensen en daarmee misschien ook op draagvlak zou kunnen rekenen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat even de argumenten samen om te stoppen met de Fyra. U hebt een aantal onderzoeken laten doen, waaruit bleek dat de trein te fiksen, te repareren was door middel van een retrofit. Het zou 17 à 22 maanden, zelfs 29 maanden duren, inclusief toelating, certificering en verbinding met allerlei mensen die daar ook nog mee bezig zouden zijn. Maar als heel belangrijke reden geeft u aan dat u geen vertrouwen meer had in AnsaldoBreda. Ook hebben we het gehad over de financiële kant. U zegt dat doorgaan of stoppen om het even was, maar dat het qua onderhoud en afschrijvingen goedkoper was om te stoppen met de Fyra; niet-hogesnelheidsmaterieel was goedkoper dan hogesnelheidsmaterieel. Ook hebben we met elkaar besproken dat u op een gegeven moment van

het departement te horen kreeg dat de concessie niet ingetrokken zou worden als de NS met een oplossing zonder Fyra of andere hogesnelheidstrein zou komen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is correct, op het laatste punt na. Ik heb het niet te horen gekregen. Ik heb de indruk gekregen dat dit voor hen geen reden zou zijn om de concessie in te trekken. Dat is iets anders dan dat het allemaal goed zou komen en dat het allemaal gefikst zou zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Het politieke proces komt nog.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Exact, maar die inschatting is heel belangrijk. «Geen hst» was daar overigens geen onderdeel van. We hebben op 6 juni een voorstel neergelegd met een vervanging voor de Fyra. Het was dus niet zo dat we bij het uitwerken van het alternatief al het gevoel hadden dat we niet per definitie een hogesnelheidstrein zouden moeten hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan lees ik toch nog even voor wat er in uw eigen presentatie voor de raad van commissarissen staat: I en M heeft aangegeven, dus gecommuniceerd, dat het terugsturen van de Fyra-treinen en het niet-hebben van een hogesnelheidstreinoplossing op korte termijn op zich geen reden is om van de NS de HSL-Zuidconcessie af te nemen. Dat is wat er staat. Zo hebt u ook uw raad van commissarissen geïnformeerd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het staat er; de feiten zijn de feiten. Daarna hebben we echter ook nog heel serieus gekeken naar een hst-aanbod. Ik heb zelf dus niet het gevoel gehad ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het een sluit het ander misschien ook niet uit.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee. Toch was voor mij het stoppen met de Fyra en het komen met een alternatief niet op voorhand de reden om de concessie in te trekken. Dat was het belangrijkste onderdeel daarvan. Ik kan ook niet ontkennen dat daar staat wat er staat, maar dat was voor mij in ieder geval de belangrijkste reden.

De heer **Elias**: Ik heb nog één aanvullende vraag over wat we zo-even het markeermoment zijn gaan noemen. Op 20 maart – dat is toch echt twee maanden voordat dat voorstel bij de raad van commissarissen wordt bepleit en wordt overgenomen – is er topperleg tussen de NS en I en M. Ook daaraan refereerde collega Bergkamp. Herinnert u zich dat van de zijde van I en M zogeheten precondities zijn genoemd die voor NS heel gunstig waren bij het zoeken naar een oplossing?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik herinner ze me niet, dus misschien kunt u ze voor mij herhalen.

De heer **Elias**: Een van de precondities was dat de aanpak en de uitwerking moesten passen binnen de bestaande contractuele relaties, zoals de vervoersconcessie voor de hsl, de concessieovereenkomst tussen Staat en HSA en het onderhandelakkoord tussen I en M en NS. Met alle kennis die wij nu hebben, staat daar eigenlijk: de concessie zal voortlopen en NS moet een eventueel probleem binnen die concessie zien op te lossen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zo heb ik dat niet begrepen. Ik heb het zo begrepen dat je moest komen met iets wat wel aan de concessie voldeed. Ik zie niet hoe dat een soort van ...

De heer **Elias**: Er wordt ook gemeld dat het niet verstandig is om nu al vervoersscenario's te gaan uitwerken die allerlei verwachtingen in de markt zouden creëren, die binnen dat kader niet zouden passen, lees: dat de concessie zou worden opgezegd en dat iemand anders het vervoer voor zijn rekening zou kunnen gaan nemen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zo heb ik dat echt niet gelezen. Ik zou het dan toch even zelf goed moeten lezen om me te herinneren hoe dat precies bedoeld is. Ik heb het echter niet begrepen in de zin van: jullie kunnen nu alles maar doen. En: jullie hebben de concessie.

De heer **Elias**: U herinnert zich niet dat u eind maart, terugkomend van dat overleg, dacht: dit comfort gaat echt helemaal de goede kant uit voor de NS?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, helemaal niet. Vandaar ook mijn antwoord aan mevrouw Bergkamp dat ik mij geen specifiek markeermoment kan herinneren in de zin van: oké, dit is kat in 't bakkie.

De heer **Elias**: Tijdens die vergadering was namelijk ook gesproken over verschillende vervoersconcepten ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt, maar dat is daarna vertaald in de brief van Staatssecretaris Mansveld, omdat heel duidelijk was dat er tegelijkertijd, los van de problematiek rond de V250, gewoon veel onvrede was in de samenleving en bij reizigers over het vervoersaanbod op de HSL-Zuid conform het onderhandelakkoord overeenkomstig de eerdere concessieafspraken in 2000.

Mevrouw **Bergkamp**: We hoorden gisteren over de interventie van de aandeelhouder tijdens die bespreking met de raad van commissarissen. Hebt u in de periode van 31 mei tot 7 juni zelf ook veel contact gehad met bewindspersonen, zoals de Minister van Financiën en Staatssecretaris Mansveld?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Of ik die contacten heb gehad?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, in die week.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet met de heer Dijsselbloem, en heel kort met mevrouw Mansveld. In die week had zij volgens mij een overleg met de heer Descheemaeker. Ik was met mijn team aan het eten in Den Haag in The Harbour Club en zij zaten daar ook; toen heb ik haar heel even gesproken. Ik heb echter niet zelf overleg gehad met Mansveld, anders dan helemaal aan het begin toen we de tijdelijke treindienst moesten realiseren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus ook niet na de interventie namens de heer Dijsselbloem tijdens de vergadering van de raad van commissarissen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Jawel, maar dat was na het besluit om te stoppen. Op maandag 3 juni ben ik in Den Haag samen met de heer Meerstadt als het ware ontboden bij mevrouw Mansveld. Toen hebben wij

met haar gesproken. Op 3 juni hebben wij haar ook schriftelijk laten weten dat we wilden stoppen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u wilde toch al stoppen? U had zelf al een vergadering met de raad van bestuur en met de raad van commissarissen gehad. Uit de verhoren hebben we begrepen dat in die tijd uw besluit een voorgenomen besluit werd, door die interventie namens de heer Dijsselbloem.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt. Wij hadden een besluit genomen. Formeel was voor het besluit ook geen goedkeuring van de aandeelhouder nodig. Zowel de directie als de raad van commissarissen had dat besluit al genomen. De heer Dijsselbloem wilde graag dat het een besluit was waar de aandeelhouder, het kabinet, feitelijk iets van moest vinden. Vandaar dat wij hebben gezegd: oké, wij hebben het besluit genomen, maar het is logisch dat zij daar als aandeelhouder uiteindelijk hun zegen aan kunnen geven.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond dat niet raar? U geeft leiding aan de taskforce en u hebt afgestemd met de Belgen om op dezelfde dag, op 31 mei, naar buiten te treden, en dan intervenueert de aandeelhouder die daar formeel geen positie in heeft.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat vond ik wel vervelend, ja. Maar goed, de aandeelhouder is de aandeelhouder.

Mevrouw **Bergkamp**: Heeft het negatieve consequenties gehad dat er niet gelijktijdig haar buiten werd gecommuniceerd door de NS en de NMBS?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat het wel veel sterker zou zijn overgekomen als we dat gezamenlijk hadden gedaan. Ik weet niet of er feitelijk schade is aangericht, maar ik vond het netter om dat gezamenlijk te doen. Dat zou mijn voorkeur hebben gehad.

Mevrouw **Bergkamp**: Wie weet is daardoor het beeld ontstaan dat de NS niet anders kon ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat kan. En dat is feitelijk dus niet correct. Dan ontstaat dat beeld makkelijker dan wanneer je dat gezamenlijk doet.

Mevrouw **Bergkamp**: Is er in die week, door de NS met het Ministerie van I en M of het Ministerie van Financiën, ook gesproken over een gezamenlijke strategie hoe die boodschap over het stoppen van de Fyra naar buiten moest worden gebracht? Het was immers een pijnlijke boodschap. Er is veel over te doen geweest. Was er een communicatiestrategie afgesproken?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, de focus lag voornamelijk op de vraag hoe we de Belgen zover zouden krijgen dat zij de communicatie nog even zouden uitstellen. Het was natuurlijk een intern besluit. Eigenlijk wilden wij het liefst netjes, op 15 juni, de brief gezamenlijk aan de Staatssecretaris overhandigen; dat wilden wij voorbereiden. De Belgen wilden echter meteen na die vergadering van hun raad van commissarissen communiceren, omdat zij in hun raad van commissarissen politici hadden zitten, en die zouden lekken. Toen vroegen we hun of ze die politici niet konden

vragen om dat niet te doen. Er is zelfs nog contact geweest vanuit I en M om dat te vragen aan Descheemaecker, maar hij vond dat een te groot risico. Daarmee werd de tijd om een en ander heel goed voor te bereiden heel krap.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe is na de 31ste, dus nadat de NMBS naar buiten ging, verder gesproken met het ministerie over de manier waarop de moeilijke boodschap dat er gestopt zou worden met de Fyra, aan de burgers verkocht zou worden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Eerlijk gezegd is ons dat allemaal een beetje overkomen. Wat gebeurde er namelijk? We hadden, hoewel de Belgen al naar buiten waren gekomen, afgesproken om netjes te wachten tot de 15de. Dan zouden we dus nog anderhalve week de tijd hebben gehad om dat netjes voor te bereiden. Op 2 juni 's avonds bleek echter dat De Telegraaf informatie had dat wij hadden besloten om te stoppen en dat Bert Meerstadt als president-directeur zou weggaan. Toen hebben wij contact gehad met het ministerie over wat wij in die situatie het beste konden doen. Het zou immers de volgende dag in de krant staan en dan zouden we er helemaal geen grip meer op hebben. Toen leek het ons het beste om op de 3de te communiceren. Daarvoor zijn we eerst op het ministerie bij mevrouw Mansveld langs geweest. Vervolgens hebben we op dezelfde dag, 3 juni, de brief aan mevrouw Mansveld en de heer Dijsselbloem gestuurd.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is niet de meest ideale route.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, helemaal niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Op dat moment waren ook de hoofdlijnen van het alternatieve vervoer bekend. Dat was in ieder geval voor de NS duidelijk. U nam het nadenken over de alternatieven ook mee in de besluitvorming. Waren eind mei 2013 voor het Ministerie van I en M ook de hoofdlijnen van het alternatieve vervoer helder?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is een goede vraag. Ik denk het wel maar ik weet het niet helemaal zeker. In die week, tussen 3 tot 6 juni, hebben wij ... Op 6 juni hebben wij namelijk de brief gestuurd met ons uitgewerkte alternatieve bod, of in ieder geval een eerste beeld daarvan. Uiteindelijk is het namelijk een ander alternatief bod geworden. Wij hebben in die week vrij hard gewerkt om dat goed op te schrijven in het licht van de communicatie. Ik denk dus dat wij de eerste lijnen met hen hebben gedeeld, maar van een meer verfijnde uitwerking kwam het pas in die week.

Mevrouw **Bergkamp**: De hoofdlijnen waren dus bekend en de verdieping, de uitwerking, vond in die week plaats.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat denk ik. Dat zou ik echter even moeten nakijken, want op zich is er heel veel communicatie geweest en zijn er dingen gedeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vraag het u ook, omdat de heer Descheemaecker aangaf dat er op 28 mei een soort brainstorm met u en de heer Fukken was, waarbij gesproken werd over de Eurostar en allerlei combinaties.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt. Dat was ik even vergeten. Op de kamer van de heer Fukken hebben wij een eerste verkenning gedaan. Dat was overigens nog wel heel erg met een soort van whiteboard. Vervolgens heeft de NMBS daar een eigen alternatief voor uitgewerkt en daarover een brief gestuurd. Op 6 juni hebben wij een iets breder palet neergelegd.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 6 juni kwam de brief van de NS, van u, aan de Staatssecretaris met het alternatieve vervoersaanbod. Zo is dat proces gegroeid.

Ik vat dit onderdeel over de communicatie samen. U zegt dat het een zelfstandig besluit van de NS is geweest om te stoppen. De Belgen waren wel wat eerder. Door een interventie van Minister Dijsselbloem is het niet gelukt om de 31ste gelijktijdig met de Belgen naar buiten te treden. Vervolgens is er geen grip op de communicatie, omdat er in De Telegraaf een artikel verschijnt waardoor er versneld iets naar buiten moest worden gebracht.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb nog één vraag. Heeft Minister Dijsselbloem ooit tegen u gezegd dat wat hem betreft de NS een eeuwigdurende concessie zou mogen krijgen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zo heeft hij het niet gezegd. U refereert aan mijn kennismakingsgesprek met de heer Dijsselbloem?

Mevrouw **Bergkamp**: Correct.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was in de zomer. Ik had vóór het besluit om te stoppen nooit met de heer Dijsselbloem te maken gehad. Ik had niet eerder met hem kennism gemaakt. Mijn herbenoeming speelde in de zomer. In het kader van mijn herbenoeming heb ik een kennismakingsgesprek met de heer Dijsselbloem gehad. Toen hebben wij heel breed over de NS, maar ook over de HSL-Zuid gesproken. In dat kader hadden wij een discussie over de vraag of het internationale verkeer tussen Nederland en België een publieke, dus in een concessie te voegen dienst is, of dat dat een commerciële dienst is. Toen poneerde hij de hypothese, die na die vergadering overigens nooit meer ergens is teruggekomen, dat het internationale deel wellicht een commerciële dienst zou moeten zijn, die je dus aan de markt zou moeten geven ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de reactie van de heer Dijsselbloem op dat moment was dat het een publieke dienst was.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat het een commerciële dienst was. Ik heb hem uitgelegd dat het in ieder geval door reizigers als een publieke dienst werd gezien ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de heer Dijsselbloem vond het een commerciële dienst en u vond het een publieke dienst.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Daarna was hij overtuigd van het feit dat het inderdaad ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dat ging snel.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, soms is hij wel te overtuigen.

Mevrouw **Bergkamp**: Waar komt dan het beeld van een «eeuwigdurende concessie» vandaan?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zijn gedachte was: moet je als NS überhaupt die internationale hsl willen? Dat was zijn gedachte. Moet je je niet gewoon concentreren op het binnenland zonder al die liberalisering – dat is natuurlijk ook een ideologie – en dat buitenlandse stuk gewoon weghalen bij de NS en internationaliseren? Ik heb toen gezegd dat de verbinding naar België door een heleboel reizigers niet als een commerciële dienst wordt gepercipieerd. Als je namelijk puur naar de commerciële belangen kijkt ...

Mevrouw **Bergkamp**: Misschien moeten we dit afronden, anders gaan we filosoferen. Dat is misschien meer iets voor een gesprek dan voor een verhoor.

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Van Vroonhoven, ik sluit even aan bij dat laatste. Als ik u goed beluisterd heb, dan was het idee van de heer Dijsselbloem om voor het binnenland uit te gaan van een eeuwigdurende concessie en voor het buitenland van aanbesteden en dat dus te zien als een commerciële activiteit.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was een idee dat hij bij mij heeft getoetst. Na die vergadering was hij ervan overtuigd dat dat niet een logisch idee was.

De heer **Van Gerven**: Oké. Dan is het een beetje helder hoe Anders gaat dat natuurlijk een ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Eigen leven leiden.

De heer **Van Gerven**: ... bepaald leven leiden. Een heleboel mensen volgen dit immers allemaal nauwgezet. Ik kom bij de totstandkoming van het alternatieve vervoer. Toen NS in mei 2013 besloot om definitief te stoppen met de Fyra, was het alternatieve vervoersaanbod nog niet definitief. Waarom zijn die keuzes niet in onderlinge samenhang gemaakt? Dus: met de Fyra kunnen we dát aanbieden en zonder de Fyra kunnen we dát aanbieden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet of ik uw vraag helemaal begrijp.

De heer **Van Gerven**: U had nog geen volledig uitgewerkt alternatief voor het geval dat de Fyra niet zou rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Was het niet logisch geweest om op het moment dat u besluit om te stoppen met de Fyra, meteen een alternatief voor te leggen, dus om die koppeling te maken, vanuit de gedachte: gooi niet je oude schoenen weg voordat je goede nieuwe hebt?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was om twee redenen niet zo. Eén. In de brief van 6 juni hebben we aangeboden om het onderhandelakkoord gewoon uit te voeren, weliswaar niet met de Fyra, maar met een nog te bestellen hogesnelheidstrein. Twee. Als je echt een nieuw volwaardig

alternatief wilt neerleggen, moet je dat ook helemaal goed hebben uitgewerkt. Je moet weten of het haalbaar is met de partij waarmee je dat doet et cetera. Met het oog op wat er allemaal moest gebeuren in die periode van vier maanden was dat echter niet haalbaar.

De heer **Van Gerven**: Is in de week dat het Ministerie van Financiën de regie naar zich toe trok, ook gepolst of een meerderheid van de Kamer het alternatieve vervoer voor de Fyra zou steunen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, op dat moment niet. Althans niet door ons, voor zover ik weet.

De heer **Van Gerven**: Dus niet vanuit NS?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

De heer **Van Gerven**: U moet toch een bepaalde indruk hebben gehad of daar een bepaald vermoeden van hebben gehad?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: We hebben wel het volgende gedaan. We hadden allerlei alternatieve scenario's uitgewerkt. Volgens mij hadden wij er aanvankelijk zelfs negen. Dat is allemaal gedaan in overleg met verschillende stakeholders, vooral reizigersorganisaties. We hadden er wel een soort gevoel bij of dit zou passen. Volgens mij hebben we in die fase niet zelf met Kamerleden gesproken over de eventuele invulling van het alternatief, althans voor zover mij dat bijstaat. Dat hebben we vooral in de zomer gedaan. Ik denk het dus niet, maar dat zou ik moeten nagaan.

De heer **Van Gerven**: In ieder geval weet u niet of er actief door mensen van NS bepaalde dingen in de week zijn gelegd bij een aantal Kamerleden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb in die periode zelf met alle Kamerleden gesproken over de taskforce en hoe we dingen zouden aanpakken et cetera. Daarbij ging het vooral om de vraag hoe we het besluit zou nemen om wel of niet door te gaan en of we wel serieus naar alternatieven keken. De Kamer had de zorg dat wij in een fuik zouden zitten en per definitie zouden doorgaan met de V250. Ik kan mij echter niet herinneren of wij in die periode echt inhoudelijk met hen hebben gesproken over wat de verschillende alternatieven waren. Dat zou ik moeten nagaan, maar het staat mij niet specifiek bij.

De heer **Van Gerven**: Laten we het even omkeren. Als u het gevoel had dat er geen Kamermeerderheid voor was, dan is dat toch een relevant gegeven? U moest een voorstel maken waarmee het kabinet vooruit kon. Dat hebt u ook verwoord in die brief. Maar had u niet toch ook het gevoel dat de meerderheid van de Kamer dit wel zou gaan steunen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet op dat moment. Wij wisten natuurlijk welke maatschappelijke wensen er waren. Wij hebben niet voor niets in die 6 juni-brief aangegeven dat we het onderhandelakkoord ook uitvoerbaar achtten. Dan zouden we dus nieuwe hogesnelheidstreinen bestellen. Het was dus niet zo dat we al dat hele alternatieve bod hadden uitgewerkt. We hadden het nog niet helemaal uitgewerkt en we hadden het zeker nog niet helemaal besproken met allerlei Kamerleden.

De heer **Van Gerven**: U zegt: op 6 juni was het idee om toch een nieuwe hogesnelheidstrein aan te bieden. Later is dat gewijzigd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Beide elementen zaten erin. De brief bevatte een aantal alternatieven. Een daarvan was een geheel nieuw vervoersaanbod dat rekening hield met de wens van meer keuze tussen hogesnelheidstrein en intercity's, van meer bestemmingen et cetera. Een ander alternatief was om het onderhandelakkoord onverkort uit te voeren.

De heer **Van Gerven**: De Staatssecretaris wilde dus dat NS met een volwaardig alternatief zou komen. Wist u welke criteria I en M hanteerde? Wist u wat er van NS werd verlangd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Volgens mij hebben ze van tevoren zelf een heel afwegingskader meegegeven, maar dat ...

De heer **Van Gerven**: Dat was u dus bekend?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nog sterker: dat is van tevoren met ons gedeeld. De Staatssecretaris gaf ons feitelijk tot 1 oktober de tijd, maar we moesten naar ik meen op 1 augustus ons voorstel inleveren. Dat hebben we natuurlijk getoetst aan die criteria.

De heer **Van Gerven**: Hoe is het belang van de reiziger concreet ingevuld bij het uitwerken van dat alternatief voor de Fyra?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Hoe het is uitpakkt of hoe we daartoe gekomen zijn?

De heer **Van Gerven**: Hoe dat concreet is ingevuld, want daar draait het eigenlijk om. Dat is het overkoepelende criterium, maar hoe is dat concreet uitgewerkt?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is concreet uitgewerkt langs een drietal lijnen. Het was een grote wens van reizigers om te kunnen kiezen, om dus zowel een intercity naar Brussel te hebben – dat kwam neer op een terugkeer van de Benelux-trein – waar je gewoon met je Nederlandse abonnement in kon en waarvoor je niet hoefde te reserveren et cetera, als een hogesnelheidstrein. In dat laatste geval gaat het dus om een hogesnelheidstrein plus een stoptrein, dus een gevarieerder patroon dan alleen maar hogesnelheidstreinen. Ook was er vraag naar meer verbindingen. We hebben veel meer verbindingen tot stand gebracht. Eindhoven–Den Haag is erin gekomen, maar bijvoorbeeld ook een verbinding naar Engeland. Uiteindelijk heeft dat ook geleid tot meer treinen die over de hogesnelheidslijn rijden. Oorspronkelijk waren het er 86, in dit aanbod zijn het er 132.

De heer **Van Gerven**: 132 per ...?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In zijn totaliteit, dus per dag feitelijk.

De heer **Van Gerven**: 32?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: 132. Dat zijn 30 verbindingen, inclusief het binnenlandse deel. Ook zijn er bestemmingen bij gekomen, zoals Engeland, de luchthaven van Brussel ...

De heer **Van Gerven**: Zaventem.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: ... en Den Haag. Dat zijn de drie belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke aanbod.

De heer **Van Gerven**: Was de reistijd ook een criterium?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De reistijd was in die zin een criterium voor de treinen die over de hsl reden. De reistijd zou bijvoorbeeld verkort worden voor Eindhoven–Den Haag. En inderdaad: in de hst-verbindingen naar Parijs, Engeland en Brussel, die uiteindelijk zijn ingevuld door de Thalys en Eurostar, is de reistijd belangrijk. De afweging dat een intercity langzamer zou rijden, werd wel begrepen door reizigersorganisaties, want dat was een van de wensen die ze zelf hadden.

De heer **Van Gerven**: Was het zo dat voor de trein naar Brussel ... Ik roep even in herinnering dat aan de concessieovereenkomst in 2001 93 minuten reistijd werd gehangen. Werd er door het kabinet en het ministerie ook weer een reistijd aan gehangen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet meer precies of daar weer op een dergelijke manier ... Volgens mij hebben zij uiteindelijk gekeken in hoeverre de reistijd voor die hst belangrijk was. Maar als ik heel eerlijk ben, weet ik niet uit mijn hoofd of het toen weer net zo'n specifiek criterium als in het verleden was.

De heer **Van Gerven**: In de criteria stond het effect op de reistijd als een van de belangrijke zaken genoemd. Reistijden werden dus wel gezien als een belangrijk gegeven bij het uitwerken van het alternatief.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Alleen geldt dat dus niet voor alle verbindingen. Die reistijdversnelling gold voor een aantal verbindingen. Voor de intercity naar België hebben we wel gesproken over de reistijd, maar ging het meer over de vraag hoe je met die Benelux-trein zo veel mogelijk de reistijd uit het verleden benadert. Het was ingewikkeld om dat voor de eerstvolgende jaren te realiseren, omdat de dienstregeling in België compleet veranderd was.

De heer **Van Gerven**: U bedoelt dus eigenlijk de Benelux-plus.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Die rijdt niet over de hsl.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nu nog niet, maar uiteindelijk rijdt die deels over de hsl.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk, maar op dit moment niet. U hebt dus drie varianten aangeboden. Een alternatief plan droeg eerst de werktitel «Palet» en later «Venus». Klopt dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: We hebben met heel veel namen gewerkt, dus ik weet niet of «Palet» en «Venus» exact hetzelfde waren. We hadden een heel sterrenstelsel. «Palet» had betrekking op wat wij in die brief van 6 juni schreven. Volgens mij is dat niet hetzelfde als Venus, want Venus is pas aan het eind naar voren gekomen. Daar is die Benelux-trein via Breda

uitgekomen, die deels over de hsl gaat. Ik denk niet dat we die al in het palet hadden.

De heer **Van Gerven**: Je kunt het dus niet een-op-een ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, volgens mij niet.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk bent u via een aantal planeten op Venus terechtgekomen. Ook daarover leefden verschillende gedachten. Wat Venus betreft: er kwamen dus nieuwe verbindingen, naar Lille en Londen, maar de rechtstreekse snelle verbinding van de Fyra met Brussel verviel. Die werd vervangen door een conventionele trein naar Brussel. Welke variant had de voorkeur van NS?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Uiteindelijk vonden wij de Venus-variant de beste. Die is gedurende de zomer verder uitgewerkt. Er zijn overigens meer verbindingen met Brussel tot stand gekomen. Ondanks dat een deel van die verbindingen ingevuld werd met de Benelux-plus, kreeg je vanwege de treinen naar Londen meer verbindingen met Brussel. Doordat Thalys met meer treinen ging rijden, kwamen er ook meer verbindingen tot stand. Een deel van die oorspronkelijke Fyra-verbindingen is ingevuld door die andere hogesnelheidstreinen.

De heer **Van Gerven**: Van Thalys?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: En van Eurostar.

De heer **Van Gerven**: Maar niet met een eigen hogesnelheidstrein?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat klopt.

De heer **Van Gerven**: Dat was uiteindelijk het voorstel van NS. Dat is een alternatief plan, waarbij niet die verbindingen en frequenties uit het onderhandelakkoord zijn overgenomen. Daarin werd gesproken over zestien hogesnelheidstreinen. Was de Venus-optie voor NS ook in financieel opzicht de beste optie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het viel in ieder geval allemaal binnen het mandaat dat we, toen we stopten, hadden afgesproken met de raad van commissarissen. Het ontliep elkaar niet zo heel veel. Ik denk dat het financieel iets gunstiger was, maar vooral dat het beter aansloot bij de reizigerswensen. Dat was de primaire focus.

De heer **Van Gerven**: U zegt: het is wat de reiziger apprecieerde en voor ons was het financieel toch de gunstigste optie.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar wel binnen de marge van de verschillende opties. Want qua cashflow was het wat gunstiger, maar qua netto contante waarde was het wat minder gunstig, of andersom.

De heer **Van Gerven**: Het was niet echt doorslaggevend.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het was allemaal binnen dat mandaat, maar allemaal ook wel aan de rand van dat mandaat.

De heer **Van Gerven**: Dat was toch ook wat bijvoorbeeld de reizigersorganisaties wilden. De Benelux-plus doet er wel 30 à 40 minuten langer over.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Bedoelt u nu? Of als hij eenmaal over de hsl gaat rijden?

De heer **Van Gerven**: Nu en de komende tijd, want het gaat nog een hele tijd duren voordat die situatie wellicht gaat veranderen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik werk nu niet meer bij de NS, dus ik weet niet wat de mogelijkheden zijn om in de komende periode samen met de Belgen de reistijd fors te verkorten. Uiteindelijk gaat die Benelux-plus ook over de hsl rijden en dan wordt de reistijd weer minder. Volgens mij wordt dat volgend jaar of het jaar daarna geïmplementeerd.

De heer **Van Gerven**: Hooguit gedeeltelijk uiteraard ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Voor een deel inderdaad niet.

De heer **Van Gerven**: ... want de trein doet allerlei plaatsen aan die niet aan de hsl liggen.

Mevrouw **Vos**: Klopt het dat u eerder zei dat het Ministerie van I en M met het initiatief voor het alternatieve plan kwam? We hadden het net over de alternatieve uitwerking met Venus als resultaat, maar ik ga nu even terug naar maart. Wie kwam, toen binnen de taskforce werd gesproken over wat er te doen stond, als eerste met het idee om ook over alternatief vervoer na te denken, met of zonder hogesnelheidstrein?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet precies van wie het idee kwam. Uiteindelijk heeft het zijn weerslag gekregen in de brief van april van mevrouw Mansveld. Daarover werd gesproken in de bespreking waaraan u refereerde. Of het initiatief daartoe van ons of van hen kwam, kan ik mij niet meer herinneren. In ieder geval hebben wij beiden daarover gesproken, omdat er in Nederland bij de komst van de Fyra heel veel weerstand was, onder andere in Den Haag maar ook bij reizigersorganisaties, vanwege het verdwijnen van de Benelux-trein, en omdat Zuid-Nederland heel graag aangesloten wilde worden op de hsl. Die maatschappelijke wensen speelden op dat moment al een grote rol.

Mevrouw **Vos**: U suggereerde net dat het initiatief om over die andere plannen na te denken van het Ministerie van I en M kwam. Maar u zegt nu dat u niet zeker weet van wie dat eerste idee kwam?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat het van I en M kwam. I en M heeft uiteindelijk de brief opgesteld voor zijn Staatssecretaris en heeft aangegeven dat het het zo wilde hebben. Maar of zij degenen waren die daar het eerst over spraken of dat wij met hen erover zijn gaan spreken, dat weet ik niet. Ik denk dus dat het idee van hen afkomstig was, maar helemaal precies weet ik dat niet.

Mevrouw **Vos**: U hebt het over de brief van mevrouw Mansveld van 16 april 2013.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Het is dus niet helder van wie het eerste idee kwam om ook over iets anders te gaan nadenken, met of zonder hogesnelheidstrein.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

Mevrouw **Vos**: We kunnen alleen vaststellen dat het uiteindelijk een zeer serieus uitgewerkt plan werd.

De heer **Van Gerven**: Om de materie wat te vergemakkelijken: kunnen we stellen dat met dat Venus-plan voor het binnenlands vervoer en voor het vervoer naar Parijs weinig is veranderd, maar dat de veranderingen vooral betrekking hebben op de verbinding met België vanuit Amsterdam, Den Haag en Breda?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, want Lille en Londen zijn eraan toegevoegd, en de frequentie naar Brussel met de Thalys is verhoogd. Er zijn extra Thalys-treinen die alleen naar Brussel rijden. Wat u zegt, is dus niet correct.

De heer **Van Gerven**: Lille is natuurlijk wel heel beperkt. Ik meen twee keer per dag. Dat zijn toch maar kleine wijzigingen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar Londen is erbij gekomen. Er zijn extra Thalys-treinen plus een Benelux-trein gaan rijden. In totaliteit is het aantal verbindingen over de hsl fors gegroeid van 86 naar 132. Dit is ook heel duidelijk met reizigersorganisaties afgesproken. Juist zij waren heel lovend over het uitgebreide aanbod. In die zin ga ik er dus van uit dat dit voor klanten niet alleen een volwaardig alternatief is maar ook een alternatief dat beter aansluit bij wat ze willen.

De heer **Van Gerven**: Wordt vervolgd op dat punt.
Bij wie lag de regie over de verbindingen, vooral bij NS of bij NMBS?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat hing een beetje van de verbinding af. Laat ik het opknippen. De regie over de binnenlandse verbindingen lag vooral bij ons. De regie over de Benelux-verbinding via de hsl of rechtstreeks lag bij ons beiden. Voor de Thalys en de Eurostar heeft in eerste instantie de heer Descheemaecker de contacten aangeboord. De onderhandelingen met Eurostar zijn rechtstreeks door ons gevoerd. Daar hebben de Belgen dus helemaal geen rol in gehad. Bij de Thalys hebben we dat met zijn drieën gedaan: de Thalys-organisatie, NMBS en wij. Er was dus een gemeenschappelijke regie, maar de initiatieven voor de internationale treinen Thalys en Eurostar gingen aanvankelijk van Descheemaecker uit.

De heer **Van Gerven**: Als we inzoomen op de Benelux-plus: hoe lag het daar? Was dat NS en NMBS samen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was echt van ons samen. We hadden die tijdelijke trein. Het initiatief om de Benelux-plus via Breda over de hsl te laten rijden was ons initiatief. Uit de gesprekken over de Benelux, de verdeling van de kosten en de hoeveelheid frequenties blijkt dat wij liever hogere frequenties hadden. Wij wilden graag naar zestien en de NMBS wilde het liever op twaalf houden. Daar hebben wij extra aan getrokken, maar het was wel iets wat wij gezamenlijk deden.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk is het zestien geworden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoe kijkt NS aan tegen de omweg die de Benelux-trein maakt via de luchthaven van Brussel? Is dat ook een verbetering voor de reiziger?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij denken van wel. Anders hadden we daar niet mee ingestemd.

De heer **Van Gerven**: Descheemaeker was er nogal verguld mee dat hij dat uit het vuur had gesleept.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is fijn voor hem.

De heer **Van Gerven**: Hoe was uw perceptie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Voor ons was het gewoon een extra bestemming. Het jaar daarna hebben we nog wel discussie gehad over de vraag welk pad je daarvoor precies kiest. Toen was de heer Descheemaeker overigens al weg. Gedacht werd dat het interessant zou zijn voor mensen in Zuid-Nederland, die daardoor makkelijker bij die luchthaven kunnen komen.

De heer **Van Gerven**: Wat voor consequenties had dat voor de reistijd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was aanvankelijk nog niet zo duidelijk. Toen het in het jaar daarop geïmplementeerd werd – de heer Descheemaeker was toen overigens al weg – leidde dat in hun dienstregeling van dat moment tot extra reistijd. Toen – maar misschien heeft NS dat inmiddels wel gedaan – hebben wij niet allerlei onderzoeken gedaan naar hoe de reiziger de extra reistijd en de makkelijkere bereikbaarheid van Zaventem tegen elkaar afweegt.

De heer **Van Gerven**: Wij mogen dus concluderen dat het een langere reistijd betekent, maar dat de NS daar wel achter stond.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Er is ook een plan voor een nieuwe intercity. De Intercity Nieuwe Generatie gaat besteld worden. Die kan 200 km/u en moet het alternatief worden voor de Fyra in 2021. Die kan echter niet naar Brussel rijden. Is dat niet vreemd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Want?

De heer **Van Gerven**: Je koopt een nieuwe trein, als alternatief voor de Fyra. Die moet ook over de hogesnelheidslijn kunnen rijden met 200 km/u en die stopt in Breda. Klopt dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt, want die Intercity Nieuwe Generatie, de intercity die 200 km/u kan, is vooral bedoeld voor het binnenlandse verkeer. Wij hebben eerst het internationale aanbod helemaal uitgewerkt. Daar zit al een aantal hogesnelheidstreinen in. Je had ook nog de TRAXX'en, de Benelux-plus-trein, die dan straks over de HSL-Zuid via Breda gaan rijden met 160 km/u. U vraagt nu of wij niet liever zouden willen dat die Intercity Nieuwe Generatie ook de trein zou vervangen waarmee je door kon rijden naar Brussel. Begrijp ik u goed?

De heer **Van Gerven**: Ja, ja. Je bent er bijna, maar niet helemaal.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Dat zou natuurlijk mooi zijn, maar daar heb je wel de medewerking voor nodig van de NMBS.

De heer **Van Gerven**: De NS heeft de afweging gemaakt om dat niet te doen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat is omdat u het niet nodig vond, kennelijk.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ook omdat het snelste was om te gaan rijden met 160 km/u. Er is niet nog een aparte afweging gemaakt of het goed zou zijn om die Intercity Nieuwe Generatie ook naar Brussel door te laten rijden. Volgens mij is er wel ... Dat is echter allemaal van na mijn tijd ... Toen ik er was, is er wel gedacht: als wij gaan specificeren voor die Intercity Nieuwe Generatie, zou je misschien ook de specificatie mee moeten nemen dat je door kunt rijden naar België. Of dat is gebeurd, weet ik niet. Het was echter geen afspraak conform het alternatieve bod.

De heer **Van Gerven**: Wellicht nog een mogelijke optie voor de toekomst?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wellicht, ja.

De heer **Van Gerven**: Wij hebben ook geconstateerd dat bij de Benelux-plus wordt afgesproken dat die trein vanaf 2017 om de twee jaar wordt geëvalueerd. Waarom is dat eigenlijk?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Een van de conclusies was dat het oorspronkelijke afgesproken concessieervoersaanbod eigenlijk heel rigide was. In die concessie was helemaal gespecificeerd hoeveel treinen je rijdt, met welke bestemmingen, met welke frequenties, et cetera, zonder dat daarbij rekening is gehouden met het gegeven dat in vijftien jaar tijd ook de reizigersvraag weleens helemaal kan veranderen. Dat was een van de redenen om te proberen om in het aanbod iets meer flexibiliteit te bieden in relatie tot de reizigersvraag. Dat gold specifiek voor de Benelux-plus, omdat het best zo zou kunnen zijn dat uiteindelijk veel minder reizigers met die trein gingen rijden dan wij op dat moment voorzagen. Dan zou je dat misschien nog kunnen aanpassen en zou je andere verbindingen weer kunnen verbeteren.

De heer **Van Gerven**: Dat betekent dat er toch twijfel is of daar een markt voor is.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er is wel twijfel over de vraag of daar een markt voor is, ja.

De heer **Van Gerven**: Vandaar die bepaling. Er was eerder jarenlang een discussie met de Belgische spoorwegen over de trein Brussel–Breda–Den Haag. De Belgische spoorwegen dachten dat die trein niet winstgevend zou zijn en de NS dacht van wel. Er zijn over die trein bepaalde afspraken gemaakt, namelijk dat de NS de financiële verliezen voor NMBS tot een bepaald niveau zou beperken. Er zat een cap op. Verwacht de NS dat die trein nu wel winstgevend is?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, want anders hadden wij die afspraak niet gemaakt. Wij hebben dit gedaan omdat een van de problemen met de Fyra was dat het verdienmodel van de Belgen helemaal anders is dan het

verdienmodel in Nederland. Door de concessieafspraken wordt in Nederland een vaste vergoeding betaald, terwijl zij een variabele vergoeding betalen. Wij hebben dus de hele tijd een verschil van belang gehad, waardoor je krijgt dat zij zeggen: wij gaan slechts x-treinen rijden, want daar krijgen wij geld voor. Voor ons zou het echter wel interessant kunnen zijn om een extra trein te laten rijden, omdat dat bijdraagt aan de kostenbasis. Daarom hebben wij gezegd: laten wij proberen om daar één winst- en verliesrekening van te maken en laten wij bekijken hoe een en ander beter kan worden verdeeld, zodat die belangen beter op elkaar afgestemd zijn. Daar is die afspraak uitgekomen.

De heer **Van Gerven**: Dus u draagt als NS bij aan de verliezen van België – dat is de afspraak – tot een bepaald niveau, en ook dan is het nog een winstgevende zaak voor NS.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat klopt.

De heer **Van Gerven**: Was, voordat in september het definitieve alternatieve vervoerplan werd aangeboden, de NS er zeker van dat de Staatssecretaris dat alternatief zou willen accepteren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij hebben het ingeleverd op de 29ste juli, of in elk geval voor 1 augustus. In augustus en september hebben nog allerlei onderhandelingen plaatsgevonden over de afspraken, over van twaalf naar zestien treinen et cetera. Naar aanleiding van die onderhandelingen, hadden wij wel het vertrouwen dat de Staatssecretaris dat zou ondersteunen. Uiteindelijk heeft zij de brief iets later naar de Kamer gestuurd. Datzelfde gold feitelijk ook voor de Minister van Financiën. Uiteindelijk was natuurlijk alles pas zeker op het moment dat het in de Kamer behandeld was en er een Kamermeerderheid voor was.

De heer **Van Gerven**: Mag geconcludeerd worden dat het definitieve voorstel, voordat u het bekendmaakte, zorgvuldig was gesondeerd en afgestemd met Infrastructuur en Milieu en Financiën, zodat in elk geval de beide bewindslieden dat voorstel zouden steunen? Ging u daar wel van uit? Wat er dan verder nog in de ministerraad en in de Kamer ging gebeuren, had u niet in de hand.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt. Wat wij de 23ste hebben gestuurd, was het resultaat van onderhandelingen die hebben plaatsgehad en de hele verificatie van de businesscase door allerlei externe partijen in de maanden augustus en september. Ons uiteindelijke bod in september kwam na afloop daarvan. Wij hadden daar wel het gevoel over dat het ondersteuning zou krijgen.

De heer **Van Gerven**: En er was sprake van betrokkenheid van Infrastructuur en Milieu en van Financiën, van beide ministeries?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Het kon op de goedkeuring rekenen van Staatssecretaris Mansveld?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Goed. Was het intrekken van de concessie als alternatief vervoersplan eigenlijk geen reëel risico meer voor u?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op dat moment?

De heer **Van Gerven**: Ja. In september.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In september hadden wij natuurlijk wel de hoop en ook wel het vertrouwen dat het kabinet daarachter zou staan, al wist je dat niet helemaal zeker. Helemaal zeker was het natuurlijk niet. Bovendien kwam dan ook nog de Kamer. Wij hadden er echter wel een redelijk goed gevoel over, inmiddels.

De heer **Van Gerven**: Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog een vraag over de winst- of verliesgevendheid van die Benelux-plus-trein. Uit onze stukken blijkt dat er juist werd verwacht dat er verlies zou worden gemaakt. Kunt u dat nog even toelichten? Het zou gaan om een verlies van om en nabij 17 miljoen euro per jaar.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat staat mij niet zo bij. Ik dacht dat het min of meer break-even was. Daar kan ik dus geen antwoord op geven, sorry.

Mevrouw **Vos**: U weet niet meer dat dat besproken is?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee. Ik kan het wel even opzoeken, maar ik weet het gewoon echt niet meer precies. In mijn beleving was die Benelux-plus ongeveer break-even, inclusief de afspraak met de Belgen. Maar nogmaals, dat moet ik echt even nakijken.

Mevrouw **Vos**: Het zou goed zijn als u dat nog even kunt nakijken, want dan kunt u het eventueel rechtzetten als het anders is dan u net zei.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Graag.

Mevrouw **Vos**: Waarom gaat er geen intercity met 200 km/u rijden over de hsl tussen Amsterdam en Brussel? Dat snappen wij nog steeds niet. Heeft dat misschien te maken met de opstelling van Thalys, die daar ook overheen rijdt?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat heeft er niet mee te maken. Wij hebben gekozen voor een vervoersaanbod van intercity's, stoptreinen en hogesnelheidstreinen met verschillende bestemmingen. Dat palet, het aantal treinen dat daar rijdt, of dat gepland staat om daar te gaan rijden, is een volwaardig vervoersaanbod gebleken. Wel kun je nagaan – dat is de vraag van de heer Van Gerven – of het goed zou zijn om de Benelux-plus-trein, die al over de hsl rijdt met 200 km/u, via Breda naar Brussel te laten rijden. Dat is toen geen onderdeel geweest van de gesprekken. Het zou een mooie oplossing kunnen zijn. Daar moet je echter wel de medewerking van de Belgen voor hebben, want die moeten dat ondersteunen. Ik ga terug naar uw vraag, namelijk of de opstelling van Thalys daar onderdeel van is geweest. Nee, Thalys heeft daar geen rol in gespeeld.

Mevrouw **Vos**: Het is wel een beetje raar dat je 200 km/u-treinen bestelt, maar dat die niet over een hogesnelheidslijn kunnen. Dat hangt dus vooral af van de opstelling van de Belgen. Heb ik u zo goed begrepen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ze kunnen over de hogesnelheidslijn. Ze zullen in Nederland ook over de hogesnelheidslijn rijden, maar over de grens ...

Mevrouw **Vos**: Dat kan dan niet.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is in elk geval niet in het plan meegenomen. Of die treinen door de NS zullen worden gespecificeerd op 200 km/u en ook op de buitenlandse specificaties, weet ik niet. Het is echter niet in het plan opgenomen en dat heeft ermee te maken dat het onze treinen zullen zijn en geen gemeenschappelijke treinen met de NMBS. Als je dat samen met de NMBS wilt doen, heb je daar ook de goedkeuring van de NMBS voor nodig.

Mevrouw **Vos**: Wat samen met de Belgen wordt gedaan, is een Thalys-trein.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is ook de TRAXX, die 160 km/u gaat rijden over de hsl.

Mevrouw **Vos**: Die wel.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Maar niet de treinen die sneller kunnen dan de TRAXX.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee. Correct.

Mevrouw **Vos**: Oké. Ik geef het woord aan de voorzitter

De **voorzitter**: Ik maak even een klein uitstapje naar een ander punt. Wij zijn nu in september aangekomen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Even een punt van orde: mag ik heel even naar de wc?

De **voorzitter**: Ja, heel goed. Dan schorsen wij gewoon even. Mijn excuses daar ik u daar niet de gelegenheid voor heb geboden. Wij schorsen het verhoor.

Het verhoor wordt van 15.42 tot 15.53 uur geschorst.

De **voorzitter**: Wij vervolgen het verhoor. Even voor de schorsing zei ik dat er op enig moment een gesprek is geweest met de heer Manfellotto. Daar hebben wij vanmorgen met de heer Manfellotto over gesproken. Er zijn toch wel een paar dingen waar wij wat vragen over hebben. Het gaat om een gesprek dat hij heeft gehad, in elk geval met u, op 29 augustus 2013. Kunt u zich dat herinneren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zeker.

De **voorzitter**: Wie was daarbij?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De heer Robbe was daarbij.

De **voorzitter**: Wie nog meer?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Alleen de heer Robbe en ik hebben dat gesprek met hem gehad, met hem alleen.

De **voorzitter**: Waar was dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was in het Hilton in Amsterdam, op Schiphol.

De **voorzitter**: Wat was de insteek van het gesprek?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De insteek van het gesprek was dat wij daar officieel het contract zouden opzeggen.

De **voorzitter**: Wist hij dat dat de insteek van het gesprek zou zijn?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Volgens mij wel, want er is heel veel contact geweest met de verschillende advocaten. Dat is echter ook iets wat u eigenlijk aan de heer Robbe zou moeten vragen, want hij was degene die deze werkstroom, deze activiteit, leidde. Ik was erbij om ervoor te zorgen dat er in elk geval van onze kant twee mensen waren.

De **voorzitter**: Toch heb ik er een paar vragen over aan u. Er waren dus geen advocaten bij?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

De **voorzitter**: Was dat expliciet aan Manfellotto gevraagd, om er geen advocaten bij te laten zijn?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat weet ik niet.

De **voorzitter**: De vragen die ik net stelde zijn een aanloop tot een vraag die vrij cruciaal is. De heer Manfellotto heeft vanmorgen vrij stellig aangegeven dat hij zich volledig overvallen voelde door de mededeling dat de koopovereenkomst zou worden opgezegd. De vraag van de commissie is hoe u verklaart dat hij zich volledig overvallen heeft gevoeld.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat heeft ons ook heel erg verbaasd. Hij heeft dat op dat moment gezegd, terwijl door ons heel duidelijk is aangegeven dat wij wilden stoppen met de V250. Er is voor die tijd ook allerlei contact geweest tussen advocaten. Hij wilde per se praten met de heer Van der Driest, de voorzitter van de raad van commissarissen. Die was daar overigens ook. Die zat eigenlijk te wachten om daarna een gesprek met hem te hebben. Ik weet dat dus niet.

De **voorzitter**: Oké, maar u constateerde wel dat hij verrast was in die bespreking met u drieën?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat zei hij toen, ja. Hij gaf aan dat hij ervan uitging dat hij daar kwam om die treinen weer op te knappen. Dat verbaasde ons enorm, omdat door ons toch heel duidelijk was aangegeven dat wij dat niet meer wilden.

De **voorzitter**: Ik ga even naar dat gesprek. Heeft hij eerst een verklaring moeten tekenen dat hij niets naar buiten zou brengen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat dat klopt, ja.

De **voorzitter**: Klopt het dat, toen hij met u in gesprek ging, een secretaresse van hem binnen kwam wandelen om hem te laten zien dat de koopovereenkomst zou worden ontbonden en dat toen de verrassing ontstond bij Manfellotto?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die secretaresse kwam binnen in die bespreking?

De **voorzitter**: Ja.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, volgens mij had de heer Robbe die mail bij zich. Maar dat weet ik niet meer precies.

De **voorzitter**: Oké. U herinnert zich niet dat er iemand binnenkwam en hem een stuk gaf?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat herinner ik me niet.

De **voorzitter**: Dus in dat gesprek hebt u aangegeven dat de koopovereenkomst zou worden ontbonden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat die zou worden opgezegd.

De **voorzitter**: En toen reageerde hij heel verbaasd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De **voorzitter**: Is de reden dat hij zo verbaasd was, daarna nog een punt van gesprek geweest?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ongetwijfeld is dat besproken in het team van de juridische afwikkeling. Zelf waren wij – wij hebben dat onderling besproken – zeer verbaasd. Hoe kon hij zo reageren? Hij had de indruk dat hij met ons zou doorgaan en dat wij samen weer die treinen zouden gaan opknappen. Wij begrepen echt niet hoe dat kwam en vonden dat ook ... Wij dachten: waar komt dit vandaan? Wij waren dus evenzeer verbaasd over zijn reactie. Daarna is de hele juridische afhandeling verder voortgezet en daar ben ik niet bij betrokken geweest.

De **voorzitter**: Maar u herkent het inderdaad? Hij was daar heel stellig in vanmorgen, toen hij zei dat hij zo'n gesprek totaal niet had verwacht. Hij zei: ik moet iets tekenen en vervolgens krijg ik via via te horen dat tegelijkertijd de koopovereenkomst wordt ontbonden; wat gebeurt me hier?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij waren evenzeer verbaasd over zijn verbazing.

De **voorzitter**: Is dat gesprek meteen gestopt?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, het was eigenlijk duidelijk dat hij ook geen behoefte meer had aan een vervolggerep. Het was toen klaar.

De **voorzitter**: Met slaande deuren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, nee, niet met slaande deuren.

De **voorzitter**: Gewoon keurig uit elkaar: wij komen hier nog op terug.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De **voorzitter**: Heeft hij op enig moment nog gezegd dat hij er moeite mee had om u te bereiken, daarvoor?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

De **voorzitter**: Dat is ook helemaal geen onderwerp van gesprek meer geweest?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

De **voorzitter**: Oké.

Ik kom nog even terug op het alternatieve vervoersaanbod. Daar hebben wij voor de schorsing over gesproken. De commissie blijft toch achter met de gedachte dat in de concessie was afgesproken dat er 32 hogesnelheidstreinen zouden gaan rijden naar Brussel, dat er een goede internationale verbinding kwam. In het uiteindelijke aanbod kom je op zestien en hooguit achttien hogesnelheidsverbindingen – dat is dus aanmerkelijk minder – en een Benelux-plus-trein die een stuk over de HSL-Zuid rijdt, maar die er echter uiteindelijk langer over doet dan het geval was voor de aanleg van de hsl. Het is opmerkelijk – misschien komt dat straks, als hij echt een heel stuk gaat rijden – dat hij er in elk geval op dit moment langer over doet dan ooit. Hij doet er 194 minuten over, want hij rijdt maximaal 160 km/u. Er komt waarschijnlijk – daar is althans discussie over – een nationale intercity. Er komt echter – daar hebben wij het net al over gehad – geen trein over de hogesnelheidslijn, door de NS zelf ingezet, naar Brussel. Waarom wordt dan steeds gesproken over een volwaardig alternatief?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Omdat iedereen die daarbij betrokken is – de reizigersorganisaties, de Kamer, het kabinet en de regio's – tot de conclusie is gekomen dat dit een goed aanbod is. U zegt dat de Benelux-plus er langer over doet. Uiteindelijk, in het aanbod, doet die er zeker niet langer over. Dan is hij een heel stuk sneller. Het is dus een groeimodel. Het palet in zijn totaliteit wordt beschouwd als een beter aanbod dan het oorspronkelijke aanbod dat was bedacht in 2000.

De **voorzitter**: Uiteindelijk is er dus vijftien jaar door NS en I en M, V en W indertijd, gewerkt aan een aanbod waar niemand op zat te wachten? Is dat wat u nu zegt?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zeg dat het aanbod niet meer aansluit bij de wensen van deze tijd. Dat is uiteindelijk de consequentie geweest van een ontzettend vervelend gebeuren, namelijk dat die V250's niet kwamen. Dat is in zichzelf eigenlijk heel treurig en slecht voor reizigers geweest. Daar hebben wij op dat moment, met nieuwe reizigerswensen, een nieuw aanbod voor ontwikkeld. Wij en in elk geval alle partijen die erbij betrokken zijn geweest, hebben het idee dat dat een volwaardig aanbod is. Daar hebben wij uiteindelijk voor gekozen en daar sta ik ook nog steeds achter.

De **voorzitter**: Er is dus vijftien jaar lang achter een aanbod aangelopen dat eigenlijk niet gewenst was?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Als het aanbod wel was geïmplementeerd, weten wij niet hoe het uiteindelijk was uitgekapt. Dat zou mijn stelling dus niet zijn.

De **voorzitter**: Waarom is niet eerder gekeken naar wat nu eigenlijk de vraag was van de reiziger, ook bijvoorbeeld ten tijde van het onderhandelakkoord?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Daar is wel eerder naar gekeken. Die discussies zijn natuurlijk ook volop gevoerd. Uiteindelijk was er echter op dat moment geen ruimte om af te wijken van het onderhandelakkoord.

De **voorzitter**: Toen is iedereen doorgedaan met wat er ooit was bedacht, zonder dat er is gekeken naar de wens van de reiziger. Men wilde een onderhandelakkoord sluiten. Moet ik het dan zo begrijpen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, om te voldoen aan de oorspronkelijke concessieafspraken. Er is dus wel naar gekeken. Er is natuurlijk ook veel discussie over geweest. Er zijn wel wat wijzigingen aangebracht, want oorspronkelijk was het Den Haag–Brussel. Dat is Breda–Antwerpen geworden. Hier en daar zijn er ook wat frequenties gewijzigd. Op dat moment was daar echter onvoldoende ruimte voor. Een van de lessen die ik ook in 2013 heb genoemd, toen wij dit aanbod deden, is dat je meer ruimte zou moeten maken in dit soort concessies om regelmatig het aanbod te kunnen veranderen op basis van reizigerswensen en dat je daar ook meer rekening mee moet houden.

De **voorzitter**: Dan rijst de volgende vraag. Stel dat de NS zelf helemaal geen internationale intercity aanschaft. De gedachte was ooit dat de NS zelf een intercity zou hebben naar Brussel. Waarom speelt de NS dan überhaupt een rol in dat internationale aanbod? Is dat dan puur alleen omdat de concessie overeind moet blijven? De NS schaft immers zelf geen hogesnelheidstreinen aan, voor lijnen naar het buitenland.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet zo. Wij hebben ook gekeken of het internationale deel van de concessie eraf gehaald kon worden. Dat zou ook nog kunnen, dat je het verder openstelt omdat het toch geliberaliseerd is. Het punt is dat er ook treinen rijden die worden gezien als een publiek iets, waardoor er misschien nog wel minder internationale treinen zouden zijn dan er op dit moment in het aanbod zitten. Of dat nu beter is voor de Nederlandse reiziger, weet ik niet.

De **voorzitter**: Dat is niet mijn vraag. Mijn vraag is of deze constructie nu uiteindelijk is gekozen omdat de NS een rol in het vervoer moest blijven spelen, omdat zij de concessie heeft en het onderhandelakkoord uiteindelijk in stand moet blijven.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet zo.

De **voorzitter**: Wat is dan de rol van de NS in het internationale vervoer, als de Belgen hier nog glimmend aangeven – de heer Descheemaecker zat glimmend op de stoel waarop u nu zit – dat zij inmiddels een stevig belang hebben in de Thalys, dat zij wel snappen dat zij nu een fijn aanbod hebben en dat Nederland uiteindelijk geen eigen internationale trein naar Brussel heeft?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het is aan de heer Descheemaecker waar hij van glimt. Wij zitten ook in Thalys. Wij zijn geen aandeelhouder in Thalys, maar wij hebben er wel een flinke stake in. Wij hebben zelfs eigen treinen in het Thalys-verband. Onze eigen mensen rijden op die treinen. Het is niet helemaal zo dat wij alleen maar kaartjes verkopen via Thalys. Wij zitten daar ook in als partner. De reden waarom wij dat belangrijk vinden, is dat wij graag willen dat onze Nederlandse reizigers makkelijk toegang hebben tot internationale diensten. Wij doen dat echter liever in partnership dan dat wij dat zelf doen. Dat hebben wij ook met Eurostar gedaan. Wij zouden in principe ook graag deelnemer zijn in Thalys. Dat is een van de dingen die op de rol staan: uiteindelijk ook onderdeel zijn van de Thalys. Dat was echter op dat moment geen haalbare kaart.

De **voorzitter**: Wat is het aanbod dat wordt gedaan aan degene die niet de prijs voor de Thalys kan betalen en die nu dus in een 194 minuten rijdende Benelux-plus-trein moet zitten?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zei al dat die Benelux-trein uiteindelijk sneller gaat rijden. De bedoeling is dus ...

De **voorzitter**: Dat moet nog geëvalueerd worden: kijken naar het wellicht aandoen van andere stations in België, wellicht een stukje over de hsl.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dan gaan ze ook een stuk sneller.

De **voorzitter**: Hoeveel sneller?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet meer precies uit mijn hoofd hoeveel sneller dat is. Het uiteindelijke aanbod moet in elk geval weer in de buurt komen van de oorspronkelijke reistijd en misschien zelfs nog sneller. Die 194 minuten is dus niet het uiteindelijke aanbod dat wij hebben gedaan. Hoe snel dat precies kan, moet u vragen aan degenen die nu in de leiding van de NS zitten.

De **voorzitter**: Begrijpt u dat de commissie op enig moment hier in een verhoor aan Minister Schultz heeft gevraagd of het geen verkooppraatje is geweest om te roepen dat het een volwaardig alternatief is? De wens was immers ooit dat iedere, ook niet-kapitaalkrachtige, Nederlander met een door de Nederlandse Spoorwegen in de lijn gezette dienst op een snelle manier naar België zou kunnen rijden, met een kaartje waarvoor hij niet had hoeven reserveren en waarvoor hij misschien gewoon zijn eigen abonnement had kunnen gebruiken. Toen werd nog gedacht aan 300 km/u, wat vervolgens 250 km/u en uiteindelijk niets werd. Moet je niet constateren dat iets wat is neergezet als een volwaardig alternatief, eigenlijk een keuze is tussen een dure Thalys en een omrit over een stukje hsl met de Benelux-plus-trein en misschien in de toekomst nog iets anders?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zie dat echt niet zo.

De **voorzitter**: Prima. Daarom leg ik het ook aan u voor. Ik kijk even of mijn collega's nog vragen hebben die zijn blijven liggen. Ik zie dat dat niet het geval is. Dan sluit ik dit verhoor.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Heel goed. Dank u wel. Wacht, mag ik nog even iets zeggen? Ik zou nog op twee dingen terugkomen. Ik heb gesproken over de impairment. Dat wil ik nog heel even verifiëren om

vervolgens aan u te melden hoeveel dat precies was. Op het andere punt, de Benelux-plus-trein, kom ik ook nog terug. Wellicht kan dat morgen, want dan komt de heer Robbe nog bij u. Dan kan hij misschien die vragen beantwoorden. Anders zal ik het u schriftelijk laten weten.

De **voorzitter**: Prima. Dat is zeer attent van u. Dank u wel.

Sluiting: 16.08 uur

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 11 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Hettinga (statutair directeur financiën Arriva/ bestuursvoorzitter Arriva Nederland).

Aanvang: 17.00 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 Hettinga de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Hettinga. U bent sinds 2000 in dienst bij Arriva. Op dit moment bent u CEO van Arriva Nederland en lid van de executive board van de Arriva Group. In die functie bent u verantwoordelijk voor alle activiteiten van Arriva in Noord-Europa. Arriva is tegenwoordig onderdeel van Deutsche Bahn. In 2001 was dat nog niet het geval, maar toen bracht Arriva samen met Deutsche Bahn een bod uit op het hsl-vervoer, dus op het vervoer over de hogesnelheidslijn. In dit verhoor zullen wij u vragen stellen over de aanbesteding van de concessie voor het vervoer over de hogesnelheidslijn naar het zuiden en de uitvoering van de concessie, die uiteindelijk heeft geresulteerd in de situatie zoals wij die nu kennen. De eerste die u vragen zal stellen, is de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Hettinga, ik wil met u even terug naar het begin van deze eeuw. In 2000 en in 2001 wordt de vergunning voor het vervoer over de HSL-Zuid aanbesteed. Arriva had zich met Deutsche Bahn al vroeg als geïnteresseerde partij laten registreren. Ze dienden uiteindelijk ook een bod in. Had u de indruk dat Arriva/Deutsche Bahn een goede kans maakte om de aanbesteding te winnen?

De heer **Hettinga**: Die indruk had ik wel op het moment dat we met de aanbesteding begonnen. De combinatie Arriva/Deutsche Bahn zou een heel sterke combinatie zijn geweest, aangezien Deutsche Bahn enorm veel ervaring heeft op het gebied van hsl-treinen en Arriva kennis heeft van de Nederlandse markt. Vanuit die positie schatten wij de kansen goed in.

De heer **Van Gerven**: Dat was duidelijk. Toen u daaraan deelnam, was dat dus de uitgangspositie zoals u die zelf inschatte.

De Tweede Kamer sprak in die tijd een heel duidelijke voorkeur uit voor NS als vervoerder over de hogesnelheidslijn. Desondanks besloot u om mee te doen met de aanbestedingsprocedure. Wat vond u van die voorkeur van de Tweede Kamer?

De heer **Hettinga**: De Kamer gaat er niet over. Het ministerie doet de aanbesteding en beslist.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar had u niet de indruk dat het toch invloed had op de hele aanbestedingsprocedure?

De heer **Hettinga**: Die indruk had ik niet bij voorbaat. Op het moment dat een aanbesteding begint, ga ik ervan uit dat iedereen gelijke kansen krijgt.

De heer **Van Gerven**: U zegt: wij konden dat constateren, that's it, maar de Kamer gaat er niet over.

De heer **Hettinga**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Waarom was de hogesnelheidslijnconcessie of -vergunning zo interessant voor Arriva/Deutsche Bahn?

De heer **Hettinga**: Het zou de eerste mogelijkheid zijn voor Arriva om het marktaandeel in Nederland aanzienlijk te vergroten. In die zin was het een heel mooie kans.

De heer **Van Gerven**: Het was dus een mooie kans. We praten even over de periode 2000/2001. Had u toen nog helemaal geen positie in Nederland?

De heer **Hettinga**: We hadden een marktaandeel, met name in het noorden van het land. We hadden een stuk treinvervoer en een stuk busvervoer.

De heer **Van Gerven**: Stel dat u de concessie had gewonnen. Met hoeveel zou uw aandeel dan stijgen?

De heer **Hettinga**: Wij hadden 40% in de totale deelneming, in de joint venture met Deutsche Bahn. We schatten de omzet op ongeveer 170 miljoen per jaar. 40% daarvan is ongeveer 70 miljoen. Dat zou een kwart extra betekenen, maar het zou wel een heel mooie stap vooruit zijn.

De heer **Van Gerven**: Het zou dus een heel mooie stap vooruit zijn. Er zou sprake zijn van een aanzienlijke vergroting van de omzet van Arriva in Nederland.

De heer **Hettinga**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Was het verkrijgen van de hsl-concessie van strategische waarde voor Deutsche Bahn en/of Arriva?

De heer **Hettinga**: Niet in het bijzonder.

De heer **Van Gerven**: Het was wel een heel bijzondere nieuwe lijn in Nederland. Hij ging dwars door het hart van het concessiegebied van de Nederlandse Spoorwegen.

De heer **Hettinga**: Ja, maar in 2000 waren de beloftes aan buitenlandse vervoerders nog enorm. De markt lag in principe open. Alles zou aanbesteed worden: de bussen in de steden, het regionale trein- en busvervoer. Zelfs het hoofdrailnet stond ter discussie. Dit was er dus één van, maar wel een heel mooie.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus: het was niet uniek, want alles zou aanbesteed worden. Dat was de verwachting naar de toekomst, maar het was wel een heel mooie vis, als u die zou kunnen vangen.

De heer **Hettinga**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U vindt dus dat het wel een mooie vis is om te vangen. Zou er een reden kunnen zijn voor Arriva/Deutsche Bahn om bijvoorbeeld meer te bieden dan de lijn feitelijk waard was?

De heer **Hettinga**: Dat zouden wij nooit doen. Arriva heeft altijd de policy gehad dat op elke investering een normaal rendement moet worden gehaald. Dat geldt ook voor deze investering.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus: als het geen winstgevende businesscase is en er geen winstgevend ondernemingsplan achter zit, dan doen wij geen bod. Met wat voor winstmarge rekent Arriva/Deutsche Bahn?

De heer **Hettinga**: Het gaat om een normaal rendement op geïnvesteerd vermogen.

De heer **Van Gerven**: Kunt u dat kwantificeren?

De heer **Hettinga**: Het Ministerie van Financiën hanteert een norm van 7%. Dat is laag.

De heer **Van Gerven**: Welk percentage hanteert u?

De heer **Hettinga**: Wij hanteren een hoger percentage, maar dat is wel erg bedrijfsgevoelige informatie.

De heer **Van Gerven**: Het betreft dus bedrijfsgevoelige informatie. U hanteert een substantieel hoger percentage. Mogen we zeggen dat het hierbij gaat om dubbele cijfers?

De heer **Hettinga**: Als u het niet erg vindt, geef ik dat soort bedrijfsgevoelige informatie niet prijs.

De heer **Van Gerven**: Maar het is duidelijk hoger dan 7%?

De heer **Hettinga**: Het is boven de 7%.

De heer **Van Gerven**: Het moet dus boven de 7% zijn en het moet renderen, anders doet u geen bod. Wat vond u van de eisen in het kerndocument van de aanbestedingsprocedure, de zogeheten invitation to tender (ITT)?

De heer **Hettinga**: Al redelijk snel bleek dat de grens van 100 miljoen, het minimumbedrag per jaar, wel erg ruim gekozen was.

De heer **Van Gerven**: Kunt u dat toelichten?

De heer **Hettinga**: Ja. Wij hebben modellen waarmee we berekenen wat ongeveer de verwachte omzet kan worden. Dat gebeurt dus op basis van een naar mijn mening goed ontwikkeld model. De omzet moet toch vooral van de reizigers komen. Al redelijk snel bleek dat er wel heel veel reizigers moesten worden vervoerd om die 100 miljoen euro mogelijk te maken. Na een aantal weken was al duidelijk dat dat heel erg lastig zou worden. Het was wel gelijk de moeilijkste eis die gesteld werd vanuit het bestek. Voor het overige waren het redelijk normale eisen. Die eisen mogen aan vervoerders worden gesteld.

De heer **Van Gerven**: U hebt het over normale eisen. Aan wat voor eisen moeten we dan denken? Welke eisen vond u wel redelijk?

De heer **Hettinga**: Dat waren de eisen ten aanzien van het type trein, het aantal zitplaatsen, het comfort.

De heer **Van Gerven**: En wat vond u van de aantallen treinen die moesten worden aangeboden?

De heer **Hettinga**: Dat was in principe wel vrij.

De heer **Van Gerven**: Om heel concreet te zijn: er werd bijvoorbeeld gevraagd om 32 hogesnelheidstreinen te laten rijden. Vond u dat allemaal redelijke voorwaarden?

De heer **Hettinga**: Wijzelf boden minder treinen aan. Het ging vooral om het vervoeren van de reizigers. Wij hadden negen en elf treinen aangeboden. Het hangt natuurlijk ook af van de compositie. Sommige treinstellen hebben vier coaches en sommige hebben drie coaches.

De heer **Van Gerven**: Wat zijn coaches?

De heer **Hettinga**: Een treinstel bestaat uit verschillende onderdelen. Noem het maar treinbakken.

De heer **Van Gerven**: Een coach is dus een treinbak. Mag ik het zo samenvatten?

De heer **Hettinga**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U vond dat soort voorwaarden dus wel redelijk. We komen daar nog op terug. Hoe reëel vond u de ondergrens van 100 miljoen?

De heer **Hettinga**: De hoogte van het bedrag was achteraf volstrekt onrealistisch.

De heer **Van Gerven**: Toen u dat verder uitzocht, vond u het onrealistisch.

De heer **Hettinga**: Ik vond het volkomen onrealistisch.

De heer **Van Gerven**: U vond het dus volkomen onrealistisch. Arriva/Deutsche Bahn bood uiteindelijk wel 100 miljoen, maar dan voorwaardelijk. Kunt u toelichten wat de voorwaarden waren op basis waarvan u toch het in uw ogen irreële bedrag van 100 miljoen zou kunnen bieden?

De heer **Hettinga**: Eigenlijk bestond ons bod uit twee gedeeltes. Het eerste gedeelte was 50 miljoen, waarbij we nog een aantal voorwaarden stelden. Daarnaast hebben we gezegd: als u toch 100 miljoen wilt, dan zijn we alleen bereid om dat te bieden op basis van risicoverdeling. Wij hadden met name grote twijfel bij het aantal reizigers dat werd voorgespiegeld. Die 17 miljoen die in het bestek stond, was volgens onze modellen volkomen onhaalbaar.

De heer **Van Gerven**: Ik vraag het volgende om het heel helder te krijgen. Doelt u met die 17 miljoen alleen op binnenlandse reizigers of op binnenlandse én buitenlandse reizigers?

De heer **Hettinga**: Het betreft de reizigers die we zouden vervoeren op het traject.

De heer **Van Gerven**: U zou die vervoeren op het traject, dus op het hele hogesnelheidslijntraject.

De heer **Hettinga**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U achtte die 17 miljoen niet haalbaar.

De heer **Hettinga**: Nee, onze modellen gaven aan dat het volkomen onhaalbaar was. Daarmee zou dus ook de 100 miljoen volkomen onhaalbaar zijn.

De heer **Van Gerven**: Wat was naar uw inschatting in die tijd een reëel aantal?

De heer **Hettinga**: Wij hebben gezegd: onder bepaalde voorwaarden zou 12 miljoen wellicht wel haalbaar zijn. Maar dan moet u zich wel realiseren dat we ook nog zouden concurreren met de Nederlandse Spoorwegen, die het hoofdrailnet zouden houden. Bepaalde delen van het traject liepen parallel met het traject van de hsl. Dan zou je elkaar beconcurreren. Zelfs die 12 miljoen zou nog lastig worden.

De heer **Van Gerven**: 12 miljoen was al heel uitdagend. U zei zojuist dat u 50 miljoen hebt geboden en dat uw bod bestond uit twee gedeeltes. U zei daarbij dat die 50 miljoen ook nog onder voorwaarden was.

De heer **Hettinga**: Ja, bepaalde onderdelen moesten nog worden uitgewerkt. We hadden slechts budgetprijzen van de leveranciers. Daarnaast hadden we onvoldoende zekerheid over het verkrijgen van de zogenoemde treinpaden in België en Frankrijk. Dat moest nog worden uitonderhandeld.

De heer **Van Gerven**: Het feit dat er geen afspraken waren met de Belgen en de Fransen, was dus een risico. Mag ik hieruit concluderen dat in uw analyse de werkelijke waarde, de reële opbrengst, substantieel onder de 50 miljoen ligt?

De heer **Hettinga**: Ja. Ik denk dat het eerder in de buurt van 20 miljoen ligt.

De heer **Van Gerven**: 20 miljoen zelfs.

De heer **Hettinga**: Ja, per jaar.

De heer **Van Gerven**: Het zou dus 20 miljoen per jaar zijn, in 2000/2001.

De heer **Hettinga**: Het gaat om het prijspeil 2000.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus dat de reële opbrengst rond de 20 miljoen zou zijn geweest?

De heer **Hettinga**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U zegt ook dat 12 miljoen reizigers per jaar een uitdaging zou zijn geweest. Dan gaat het om de hele hsl, dus zowel binnenlands als buitenlands. Maar u hebt zelf in uw bod 11 miljoen nationaal en 6 miljoen internationaal genoemd. Dat is toch zo'n 50% hoger. Hoe verklaart u dat dan?

De heer **Hettinga**: Dat is gebaseerd op de 17 miljoen die in de ITT werd genoemd.

De heer **Van Gerven**: Die hebt u dus maar overgenomen. Op basis van die 17 miljoen zou u op 100 miljoen uitkomen.

De heer **Hettinga**: U doelt nu op de calculatie uit onze aanbieding. Daarin staat nadrukkelijk dat er is uitgegaan van 17 miljoen reizigers, zoals in het bestek werd genoemd. We stelden wel dat we grote vraagtekens zetten bij de haalbaarheid daarvan.

De heer **Van Gerven**: Dat hebt u dus aangegeven. U hebt het ook gehad over gematigde tarieven. Zou u dat nog even kunnen toelichten? In uw bod hebt u aangegeven dat een en ander te realiseren valt bij gematigde tarieven. Wat verstaat u daaronder?

De heer **Hettinga**: Het gaat om de tarieven zoals we die hebben aangegeven: € 72 voor het totale traject en gemiddeld € 17 per reiziger. Dat is aan de stevige kant, omdat het ten opzichte van de concurrentie behoorlijk hoger ligt. De concurrent is in dit geval het hoofdrailnet. Daarmee loop je het gevaar dat de reiziger uiteindelijk toch voor een alternatief kiest.

De heer **Van Gerven**: U had het over € 70 en € 17?

De heer **Hettinga**: Ik had het over € 17 gemiddeld per reiziger, maar niet elke reiziger legt het volledige traject af. Het was € 72 voor het volledige traject.

De heer **Van Gerven**: Ging het bij die € 72 om een retour of een enkeltje Brussel?

De heer **Hettinga**: Het ging om een enkele reis.

De heer **Van Gerven**: Het ging dus om een enkele reis naar Brussel. Betrof het de tweede klas?

De heer **Hettinga**: Het betrof de eerste klas.

De heer **Van Gerven**: Hoe verhoudt zich dat tot de tarieven van het gewone kaartje, als je dus niet met de hogesnelheidslijn zou gaan?

De heer **Hettinga**: Het ligt rond de 30% daarboven.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het tarief gemiddeld 30% hoger was. U vond dat het niet veel hoger zou moeten worden, omdat je anders mogelijk veel minder reizigers zou krijgen. Gemiddeld zat je dan wel aan de maximumgrens.

De heer **Hettinga**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat is dus uw conclusie. Samengevat zegt u: wij hebben 100 miljoen geboden om mee te kunnen doen met die aanbidding, maar dat deden we in de wetenschap dat de reële opbrengst eigenlijk maar 20 miljoen was. In uw ogen was het aantal reizigers waarvan werd uitgegaan, 17 miljoen, niet reëel. U dacht eerder aan 12 miljoen. Mogen we dan concluderen dat de voorwaarden waaronder de tender is opgezet, niet reëel waren als het gaat om deze twee aspecten?

De heer **Hettinga**: 100 miljoen was volstrekt onrealistisch en onhaalbaar, maar wij wisten vanaf dat moment echt wel dat wij volstrekt kansloos waren, omdat het een non-compliant bid was door de voorwaarden die we hadden toegevoegd.

De heer **Van Gerven**: Waarom doe je een bod als je weet dat het geen zin heeft?

De heer **Hettinga**: Soms moet je een signaal afgeven in de richting van de opdrachtgever. Dat signaal is tweërlei. Ten eerste hebben we ontzettend serieus gerekend en hebben we gezien of het mogelijk was om toch iets neer te leggen waar de opdrachtgever mee uit de voeten kon. Wij wisten natuurlijk ook niet of er een compliant bid zou komen. We hebben dus iets neergelegd waarvan we dachten dat we daarmee een kans zouden maken, mits alle overige aanbiddingen ook non-compliant zouden zijn.

Ten tweede is er de mogelijkheid om een en ander aan te geven aan de opdrachtgever. Als het compleet mislukt, weet je wel waar je het moet zoeken en welke onderdelen wellicht in een volgende fase bij een eventuele heraanbesteding anders zouden moeten om het wel haalbaar en realistisch te laten worden.

De heer **Van Gerven**: U moet verwonderd zijn geweest toen u vernam dat er een dergelijke voorwaarde aan verbonden was. Hoe verklaart u dat?

De heer **Hettinga**: «Verwonderd» is niet het juiste woord. Het is een constatering. Naar de verklaring kan ik slechts gissen, maar ik heb het gevoel dat het te maken had met het zoeken van een dekking voor de iets te hoog uitgevallen kosten voor de aanleg van de hsl.

De heer **Van Gerven**: Dat vermoeden hebt u dus.

De heer **Elias**: Mijnheer Hettinga, ik zal u een open vraag stellen. In hoeverre was er volgens u sprake van een gelijk speelveld tijdens de aanbestedingsprocedure van de concessie?

De heer **Hettinga**: Toen we eraan begonnen, had ik het gevoel dat er een gelijk speelveld was. Achteraf stel ik vast dat dit van generlei kant het geval is geweest.

De heer **Elias**: Hoe was het tijdens de rit, dus tijdens het maken van de berekeningen? Je vraagt dan ook informatie op. Had u toen het idee dat er een gelijk speelveld was?

De heer **Hettinga**: Tijdens de vragenronde was ik daar wel positief over. Toen had ik in ieder geval geen signalen dat er zaken gebeurden waardoor er geen level playing field zou zijn.

De heer **Elias**: Hebt u in die periode iets gehoord of iets geweten van wat later de Oranjecombinatie is gaan heten, het samenwerkingsverband tussen de NS, KLM en Schiphol? Je had trouwens de Oranjecombinatie aan de ene kant en Verkeer en Waterstaat aan de andere kant. Maar wist u dat er zoiets in de maak was?

De heer **Hettinga**: Dat heb ik hier pas vernomen.

De heer **Elias**: U bedoelt vanuit deze zaal in deze maand?

De heer **Hettinga**: Ja.

De heer **Elias**: Hoe kijkt u daar in retrospectief tegenaan?

De heer **Hettinga**: Wat bedoelt u?

De heer **Elias**: Terwijl de aanbesteding de facto al begonnen was, liepen er ook nog serieuze gesprekken met derden om alsnog niet aan te besteden maar een andere formule te vinden. Hoe kijkt u daartegenaan?

De heer **Hettinga**: Dit is volstrekt in tegenspraak met de geldende aanbestedingsregels.

De heer **Elias**: Die stelling van u is in die periode regelmatig door de landsadvocaat getoetst. Ook bewindslieden hebben hier verklaard dat er uiteindelijk toch geen bezwaren waren tegen die route. Hoe ziet u dat dan?

De heer **Hettinga**: Op het moment dat je begint met een aanbesteding, moeten er duidelijke regels zijn die gelden voor alle partijen die eraan beginnen. Als de opdrachtgever gedurende het aanbestedingstraject spreekt met een van de partijen, dan is er in mijn ogen sprake van een ongelijke kans. Met ons zijn er namelijk niet dit soort gesprekken geweest.

De heer **Elias**: Heeft Deutsche Bahn/Arriva destijds toegang gehad tot alle informatie die nodig was om een goed bod te doen?

De heer **Hettinga**: Daar ga ik wel van uit.

De heer **Elias**: Geldt dat ook met betrekking tot de toekomstige exploitatie van het hoofdrailnet? Dat had immers een parallelle lijn met de hsl.

De heer **Hettinga**: Het hoofdrailnet speelde daar geen rol in, anders dan dat het een mogelijke concurrent zou zijn van de hsl. In die zin zou informatie over de exploitatie van het hoofdrailnet ook geen relevante informatie voor de hsl zijn geweest in die periode.

De heer **Elias**: Het punt is dat informatie over de mate waarin eventueel minder gebruik zou worden gemaakt van de bestaande lijn, wellicht niet afdoende werd gedeeld met andere partijen dan NS, opdat de hogesnelheidslijn meer verdien capaciteit zou kunnen hebben.

De heer **Hettinga**: Ja. Toch ga ik ervan uit dat het op basis van autonome modellen mogelijk moet zijn om een goede bieding te realiseren, anders hadden we die vragen ook wel gesteld tijdens de informatierondes.

De heer **Elias**: Hoe verklaart u dat de NS een bod van 178 miljoen euro op tafel legde? Dat is bijna drie keer zo hoog als uw feitelijke bod, maar in ieder geval aanmerkelijk hoger dan uw bod van 100 miljoen.

De heer **Hettinga**: Toen ik het hoorde, viel ik bijna van mijn stoel. De eerste reactie bij Arriva was ook dat het in no time zou leiden tot een faillissement. De verklaring daarvoor kan niet anders zijn dan dat men tegen elke prijs de aanbesteding wilde winnen.

De heer **Elias**: Dat was op het moment dat u dit hoorde al de conclusie bij Arriva?

De heer **Hettinga**: Ja.

De heer **Elias**: Nadat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het bod van Arriva afwees omdat het onder voorwaarden was ingediend, onderhandelde de Staat exclusief verder met NS/KLM. U bent bekend met het uiteindelijke resultaat van die onderhandelingen. Wat vindt u van dat resultaat?

De heer **Hettinga**: Er mocht dooronderhandeld worden. Er was sprake van een zogenoemde «clarification round». Ik betwijfel of de volgende stap – naar ik mij heb laten vertellen was dat de stap van 178 miljoen naar 148 miljoen plus garanties – nog binnen de grenzen van de clarification round viel, maar het was wel een gegeven.

De heer **Elias**: Kunt u dit toelichten?

De heer **Hettinga**: Alle partijen moesten een serieus bod indienen. Vervolgens heb je nog het recht om in een volgende ronde nadere antwoorden en verklaringen te geven en eventueel een en ander bij te stellen. Een dergelijke bijstelling is een heel forse stap naar beneden, maar het is wel een gegeven.

De heer **Elias**: Waren er volgens u redenen voor de Staat om de aanbestedingsprocedure over te doen?

De heer **Hettinga**: Volgens mij had de Staat in die tijd slechts één keuze: de aanbesteding stoppen en overdoen. Een verschil in deze omvang tussen de nummer één en de nummer twee had reden moeten zijn voor de opdrachtgever om te zeggen: klopt dit wel; zullen we deze aanbesteding stoppen? Dat is niet ongebruikelijk. Ik kom zelf uit de aannemerij, waar aanbesteden aan de orde van de dag is. Als dit soort grote procentuele verschillen aan de orde waren, kwam het voor dat opdrachtgevers zeiden: we stoppen dit proces en we doen het over, want dit kan gewoon niet. Het gaat wellicht ook ten koste van de continuïteit van degene die die veel te lage prijs heeft ingediend.

De heer **Elias**: Hebt u die suggestie ooit gedaan of laten doen?

De heer **Hettinga**: Ja, wij hebben dat hier en daar weleens laten vallen.

De heer **Elias**: U spreekt van «hier en daar», maar tegen wie en wanneer hebt u dit kenbaar gemaakt?

De heer **Hettinga**: We hebben het in ieder geval niet aangegeven in de officiële rondes na de aanbesteding. Maar de brieven die wij nadien hebben gestuurd, hebben wel degelijk deze mogelijkheid geboden.

De heer **Elias**: Naar wie stuurde u die brieven?

De heer **Hettinga**: Die stuurden we naar het ministerie.

De heer **Elias**: Maar net zei u: met die politiek willen wij niets te maken hebben, want de Tweede Kamer en zo gaat er niet over; het is geen politieke kwestie, het is gewoon een kwestie van aanbesteden en zuiver de afspraken volgen.

De heer **Hettinga**: Ja, maar het ministerie was de aanbestedende dienst. Daar hebben we de brieven naartoe gestuurd.

De heer **Van Gerven**: Ik kom nog even op hoe dat toen gegaan is. U zegt dat er veel te grote verschillen waren. Dat zou een argument kunnen zijn om de aanbesteding over te doen. Een andere conclusie zou kunnen zijn: als maar één partij ontvankelijk is en biedt wat wordt gevraagd, dan is er helemaal geen markt of te weinig marktspanning. Wat is uw oordeel over die mening?

De heer **Hettinga**: Volgens mij hebben drie partijen een bod ingediend. Zij deden dat ook heel serieus. Weliswaar werd er onder de 100 miljoen geboden, maar er waren wel degelijk drie aanbiedingen. Er was dus wel degelijk sprake van concurrentie. Er waren ook zeer geïnteresseerde partijen, alleen waren er enorme prijsverschillen tussen de nummer één en de nummer twee.

De heer **Van Gerven**: Drie partijen hebben een bod gedaan, maar uiteindelijk was er maar één partij die voldaan heeft aan de voorwaarden die de overheid stelde. Dan kun je toch niet spreken van een markt?

De heer **Hettinga**: Met drie partijen die serieus meedoen, is er wel degelijk sprake van een markt. Alleen de eisen die de opdrachtgever stelde, waaronder de grens van 100 miljoen, leidden ertoe dat maar één partij compliant was, maar er waren drie serieus geïnteresseerde combinaties.

De heer **Van Gerven**: Dus u zegt dat het over had moeten. Dan hadden wellicht ook de voorwaarden aangepast moeten worden en dan had ook zo'n nieuwe aanbestedingsronde moeten plaatsvinden.

De heer **Hettinga**: Dat had inderdaad moeten gebeuren, plus een gesprek met degene die het veel te hoge bod heeft neergelegd. Aan diegene had moeten worden gevraagd: wat is hier aan de hand en hoe kan dit?

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar zouden dan alle drie de partijen die een bod hadden uitgebracht, in aanmerking komen voor een nieuwe aanbestedingsronde?

De heer **Hettinga**: Ja hoor, je kunt niemand uitsluiten.

De heer **Van Gerven**: Dat was wat uw betreft de beste uitkomst geweest?

De heer **Hettinga**: Dat zou echt een goede uitkomst zijn geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: U zei net dat u achteraf vond dat er geen gelijk speelveld was. Zou u dat nog wat uitgebreider voor deze commissie kunnen toelichten?

De heer **Hettinga**: Ja. Er zijn de afgelopen jaren heel wat zaken gebeurd op dit gebied. Met terugwerkende kracht stel ik vast dat het veronderstelde gelijke speelveld achteraf gezien niet aanwezig was. Ik wil best een aantal gevallen noemen, die in willekeurige volgorde van belang zijn. Er werd aangeboden voor 178 miljoen en dertien jaar later ging diezelfde partij het voor 101 miljoen plus een gratis hoofdrailnet uitvoeren. Ik vraag mij af of aan Arriva/Deutsche Bahn dezelfde mogelijkheid zou zijn geboden. Dat is bijna een retorische vraag. Vervolgens heb ik gezien dat in de afgelopen jaren vanuit het ministerie verschillende mensen een overstap naar de Nederlandse Spoorwegen hebben gemaakt. Dat zijn mensen met wie wij als Arriva/Deutsche Bahn aan deze kant van de tafel hebben onderhandeld. Aan de overkant van de tafel zaten mensen die vervolgens een stap hebben gezet in de richting van de Nederlandse Spoorwegen. Dat vind ik verwerpelijk. Achteraf zeg ik: is er dan nog sprake van een gelijk speelveld geweest? Dan vergeet ik nog alle zaken die ik de afgelopen weken in deze kamer heb gehoord. Het voorbeeld dat ik net heb genoemd, is er ook één, namelijk dat er gewoon in achterkamertjes wordt gesproken met een van de partijen.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder.

De heer **Elias**: Dat is een interessante toevoeging. Zoals u weet, zijn de concessieovereenkomst en de concessievergoeding een aantal keren gewijzigd. Dat is ook waar u zojuist met heel grote stappen op doelde. Heeft Arriva ooit bezwaar gemaakt tegen deze wijzigingen?

De heer **Hettinga**: Dat heeft Arriva diverse keren gedaan. Er is ook heel wat gebeurd. Het is verlaagd van 178 miljoen naar 101 miljoen plus hoofdrailnet. Er is een korting verleend. Er is uitstel van betaling gegeven. Er is nog eens een keer 30 miljoen korting gegeven, als ik het mij goed herinner. Maar bij alle stappen die het ministerie bij dit contract heeft gezet in de richting van de Nederlandse Spoorwegen, hebben wij één brief met een paar simpele zinnen gestuurd. Die simpele zinnen waren: dit is in strijd met het geldende aanbestedingsrecht en in strijd met Europese regelgeving op het gebied van staatssteun; op dat gebied behouden wij ons het recht voor. Dat stond er elke keer weer in.

De heer **Elias**: Dus iedere keer stond het erin. Of dat nou was bij het memorandum of understanding in 2008 of bij het onderhandelakkoord in 2011, iedere keer hebt u opnieuw teruggegrepen naar de oorspronkelijke casus, namelijk de aanbesteding uit 2001, om te zeggen: hier is geen sprake van een eerlijk speelveld.

De heer **Hettinga**: Er is begonnen met 178 miljoen. Langzamerhand is men dat aan het afpellen, en dat kan niet.

De heer **Elias**: U hebt nooit een procedure gestart bij de rechter. Waarom hebt u dat nooit gedaan?

De heer **Hettinga**: We hebben uiteindelijk wel een procedure gestart, want er is bezwaar aangetekend door de FMN.

De heer **Elias**: FMN?

De heer **Hettinga**: FMN is de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland, waar Arriva onderdeel van is. FMN heeft bezwaar aangetekend tegen de concessie hoofdrailnet plus de hsl. Dat bezwaar loopt nog. Dat was de eerste echt juridische stap die we hebben gezet.

De heer **Elias**: Klopt het dat u nog steeds grote interesse hebt in het bieden op stukken van het hoofdrailnet of op de regionale lijnen, om die uiteindelijk ook te verwerven, en dat u daarom enigszins terughoudend bent met procederen?

De heer **Hettinga**: Dat klopt. Wij hebben grote aarzeling om een procedure te beginnen tegen de Nederlandse Staat. Dat mag niemand vreemd voorkomen, denk ik. Uiteindelijk willen we graag dat het een bepaalde richting opgaat. Een procedure starten tegen de overheid is een heel zwaar middel. Uiteindelijk hebben we er wel naar gegrepen door middel van het recent aangetekende bezwaar, maar het heeft lang geduurd.

De heer **Elias**: Het is dus nog steeds uw bedoeling om door te gaan met stukken van het spoor te verwerven?

De heer **Hettinga**: Dat bepalen we per stap, maar de eerste stap is nu wel gezet.

De heer **Elias**: Dat doet u aan de hand van de commerciële criteria die u aan collega Van Gerven hebt uitgelegd?

De heer **Hettinga**: Ja.

De heer **Elias**: Een aantal vragen die ik u wilde stellen, hebt u hiermee al beantwoord. Ik kan in detail vragen naar het onderhandelakkoord, maar het komt waarschijnlijk iedere keer op hetzelfde neer. U zegt: hier is in de kern zodanig gemorreld aan de afspraken uit 2001 dat wij nog steeds vinden dat het niet goed gaat.

De heer **Hettinga**: Dat klopt.

De heer **Elias**: Dan kom ik toch op de situatie in 2011. Wij hebben begrepen dat Arriva in 2011, dus in de periode dat de NS en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu met het onderhandelakkoord bezig waren, ook in gesprek was met het ministerie over een alternatief vervoersaanbod. Kunt u iets meer vertellen over het verloop van die gesprekken? Wat was de inzet van die gesprekken?

De heer **Hettinga**: De gesprekken gingen over het voorstel van FMN voor een nieuwe inrichting van het hoofdrailnet plus de regionale spoorlijnen.

De heer **Elias**: Wie zitten er verder in die federatie?

De heer **Hettinga**: Naast Arriva zijn dat Connexxion, Veolia en Syntus. Deze partijen hadden een voorstel uitgewerkt waarbij elf regionale spoorlijnen zouden worden aanbesteed. Dat plan hebben we in samenwerking met elkaar, maar ook in goed overleg met het ministerie uiteindelijk handen en voeten gegeven.

De heer **Elias**: Was dat zo'n moment waarop concurrenten de handen in elkaar hadden geslagen omdat ze zich realiseerden dat ze samen sterker stonden?

De heer **Hettinga**: Dat is het geval als het gaat om een van de doelen van FMN, namelijk dat het hoofdrailnet of in ieder geval het regionale spoor verder wordt geliberaliseerd. Dan moet je met goede plannen komen. Een van die plannen was het aanbesteden van elf regionale spoorlijnen. Dat plan hebben we gepresenteerd en aangepast, ook op verzoek van het ministerie, en uiteindelijk gefinaliseerd.

De heer **Elias**: Was u in onderhandeling met het departement over dat plan? Was het serieus of had u de indruk dat u voor de vorm een beetje moest luisteren naar die jongens?

De heer **Hettinga**: We hadden zeker de indruk dat men serieus was. We hebben diverse gesprekken over dit plan gevoerd op het allerhoogste niveau.

De heer **Elias**: Waar moet ik dan aan denken? Aan de Minister zelf?

De heer **Hettinga**: We hebben gesproken met de directeur Spoor. Ook de directeur-generaal was op de hoogte van deze zaak.

De heer **Elias**: Wie waren dat?

De heer **Hettinga**: Dat waren de heer Fukken en mevrouw Ongering, maar we hebben ook gesproken met Minister Schultz. Zij heeft zelfs het eerste exemplaar van dit plan in ontvangst genomen.

De heer **Elias**: Hoe liep het met dat aanbod?

De heer **Hettinga**: Het liep op zich goed. In onze ogen zou het op een bepaald moment tot besluitvorming in de Kamer komen. We wilden het presenteren en we wilden ervoor zorgen dat via partijen moties zouden worden ingediend. We hoopten dat daarmee dit plan zou worden aangenomen. Ik had nog een telefoontje gepleegd met iemand van het ministerie. In dat gesprek had ik gevraagd hoe we ervoor stonden. Toen werd nog gezegd dat het allemaal wel oké was. En wie schetst onze verbazing: één dag na dat telefoontje kregen we de mededeling dat de heer Meerstadt samen met mevrouw Schultz het plan lanceerde waarbij het hoofdrailnet samen met de hsl in één contract was gegoten. Daarmee kon het plan dat wij in overleg met het ministerie aan het maken waren, de prullenmand in, want dat werd volledig overruled door het nieuwe contract.

De heer **Elias**: Dat hoorde u 24 uur van tevoren?

De heer **Hettinga**: Ja, ongeveer.

De heer **Elias**: Van wie hoorde u dat?

De heer **Hettinga**: Dat hoorde ik van mevrouw Ongering. Ik had nog met haar gebeld.

De heer **Elias**: Wat zei u?

De heer **Hettinga**: Met haar had ik toen nog gebeld.

De heer **Elias**: Wat zei u tegen haar?

De heer **Hettinga**: Hopelijk neemt u het mij niet kwalijk dat ik mij niet meer exact kan herinneren wat er is gezegd, maar het zal zoiets zijn geweest als: hoe staan we ervoor? Dat werd afgedaan met zo'n dooddooener als: het loopt wel. Maar men moet hebben geweten dat de volgende dag die persconferentie zou plaatsvinden.

De heer **Elias**: Hebt u toen ook nog gebeld?

De heer **Hettinga**: Nee. Toen zijn we naar de persconferentie zelf gegaan, om toch maar het afgrijzen dat we hadden van deze stap te laten merken.

De heer **Elias**: Daar was u dus niet tevreden over. Daar kan ik mij wel iets bij voorstellen.

De heer **Hettinga**: Het is ook een voorbeeld van de in onze ogen veel te nauwe banden tussen het ministerie en de Nederlandse Spoorwegen. Ik gaf eerder in antwoord op een vraag aan dat ik met terugwerkende kracht niet het gevoel heb dat er sprake was van een eerlijk speelveld. Dat wordt door dit soort zaken natuurlijk wel bevestigd. Er vinden immers allerlei gesprekken plaats tussen het ministerie en de Nederlandse Spoorwegen, waardoor andere partijen het gevoel hebben dat ze geen gelijke kansen krijgen.

De heer **Elias**: Op een gegeven moment komt het onderhandelakkoord er dus uit. Daarmee werd de facto de hsl-concessie uit 2001 voortijdig beëindigd en geïntegreerd met de concessie voor het hoofdrailnet. Wat was uw reactie op het feit dat de concessie uit 2001 daarmee eigenlijk werd beëindigd?

De heer **Hettinga**: Het was een volgende stap, een volgende zet in een toch al niet geringe lijst van onnavolgbare stappen vanaf de 178 miljoen. Zo hebben we dat altijd gezien. In die zin was het ook onacceptabel. Het kan gewoon niet. Een partij heeft ooit 178 miljoen geboden en die moet het daarvoor doen. Als je vervolgens op dit niveau terecht komt, ben je heel ver afgedwaald van het oorspronkelijke aanbod. Ik vraag mij af of andere partijen eenzelfde kans hadden gehad als ze zo'n rekenfout hadden gemaakt.

De heer **Elias**: De volgende vraag is een bijna technische vraag. Wat betekent de voorgenomen integratie van beide concessies volgens u voor de mogelijkheden van de Staatssecretaris om te handhaven op de hsl-concessie?

De heer **Hettinga**: Ik ken de details van de contracten niet. Handhaven doe je vanuit een contract. Ik vraag mij af of het contract op een zodanig gedetailleerde manier is uitgewerkt dat je in staat bent om vanuit het contract partijen te wijzen op hun verantwoordelijkheden.

De heer **Elias**: Wat vindt u van het mogelijke sentiment dat Deutsche Bahn, dus de «Duitsers», grote stukken van het Nederlandse net of misschien zelfs het Nederlandse kernnet, dus ons spoor, zou berijden? Dat was misschien wel een van de nooit uitgesproken maar belangrijke showstoppers.

De heer **Hettinga**: Dat is een buitengewoon curieuze redenatie. We zijn onderdeel van Europa. Bovendien rijden er vanuit Deutsche Bahn al jaren treinen van DB Schenker Cargo op het spoor. Daar hoor je niemand over. Waarom zou het bij gewoon personenvervoer anders moeten zijn?

De heer **Elias**: Het gaat mij er niet zozeer om dat het een Duits bedrijf is. Het is een buitenlands bedrijf. We kijken bijvoorbeeld ook met nationale trots naar de KLM. We hebben het gevoel dat de NS een beetje van ons is. Men denkt misschien: zo'n indringer van buiten moeten we niet hebben.

De heer **Hettinga**: Dat geldt natuurlijk ook voor andersoortige vormen van vervoer. Ik verbaas mij erover dat het niet geldt voor cargo maar wel voor personenvervoer. Ik zie het verschil niet. Bij beide gaat het om treinen op het spoor.

De heer **Van Gerven**: Ik heb nog één vraag over uw bezwaar tegen het onderhandelakkoord. U zei: ineens komt naar voren dat NS 101 miljoen wil betalen voor de hogesnelheidslijn. Klopt die constatering?

De heer **Hettinga**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U bent daartegen in het geweer gekomen, maar u hebt zojuist gezegd dat 100 miljoen volstrekt irreëel is. Dan zou je kunnen zeggen: dat heeft de Staat dan toch maar mooi voor elkaar, want hij krijgt wel 100 miljoen voor de hogesnelheidslijn.

De heer **Hettinga**: U bedoelt in de laatste versie van het contract?

De heer **Van Gerven**: In de laatste versie van het onderhandelakkoord is afgesproken dat er 101 miljoen wordt betaald voor de hogesnelheidslijn, zoals u net zelf hebt gezegd.

De heer **Hettinga**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt bij aanvang van het verhoor ook aangegeven dat 20 miljoen eigenlijk reëel was. Dan zou je kunnen redeneren dat de Staat met het resultaat dat is bereikt bij het onderhandelakkoord, toch een goede deal heeft gesloten.

De heer **Hettinga**: Maar het hoofdrailnet heeft men daarbij wel cadeau gekregen. Dat is gratis erbij gegeven. Het hoofdrailnet heeft ook een waarde. Die is op zijn minst op 80 miljoen per jaar te schatten. Ik denk zelfs dat de waarde vele malen hoger is. Als het bedrag 101 miljoen is maar je gratis het hoofdrailnet voor tien jaar erbij geeft, zonder dat je probeert om het in de markt te zetten, dan kom je per saldo veel lager uit dan die 101 miljoen. Die moet je er wel aftrekken.

Van Gerven: Het hoofdrailnet is voor 80 miljoen in de markt gezet.

De heer **Hettinga**: Of het is meer. Het is op zijn minst 80 miljoen.

De heer **Van Gerven**: Het hoofdrailnet is in het onderhandelakkoord voor 80 miljoen in de markt gezet en de hogesnelheidslijn voor 101 miljoen.

De heer **Hettinga**: Ja, maar die 80 miljoen is wel een inschatting. Het is niet gebaseerd op het afprijzen of het in de markt zetten. De reële waarde weet niemand. Het betreft een inschatting.

De heer **Van Gerven**: Vindt u die 80 miljoen voor het hoofdrailnet een reële waarde?

De heer **Hettinga**: Ik denk dat de reële waarde vele malen hoger ligt.

De heer **Van Gerven**: U verwacht dat de opbrengst van het hoofdrailnet vele malen hoger is dan 80 miljoen.

De heer **Hettinga**: Dat is wel mijn inschatting.

De heer **Van Gerven**: Dat is dus uw inschatting.

De **voorzitter**: We maken een flinke stap in de tijd, want we gaan naar het moment dat de Fyra uitvalt. Dat was in de winter. Uiteindelijk wordt de Fyra in juni definitief uit dienst genomen. Dan krijgen de Nederlandse Spoorwegen opnieuw de kans om een alternatief vervoersaanbod te realiseren. In hoeverre zou Arriva in de gelegenheid zijn om zo'n alternatief vervoersaanbod te realiseren?

De heer **Hettinga**: Eind april 2013, als ik het me goed herinner, werd duidelijk dat de Fyra zou stoppen. Arriva heeft toen contact gezocht met het ministerie. We hebben aangegeven dat we bereid waren om samen met Deutsche Bahn, de moedermaatschappij die op het gebied van hsl zeer ervaren is, een oplossing te bieden voor het ontstane probleem. Wij werden toen, wellicht terecht, eerst doorverwezen naar de Nederlandse Spoorwegen. Wij hebben ons daar ook gemeld en hebben gevraagd: zullen we helpen? Dat is ook schriftelijk gebeurd. De NS heeft gezegd dat men dat geen goed plan vond. Men zei dat men bij Deutsche Bahn had geverifieerd of er materieel beschikbaar was en dat het antwoord daarop kennelijk nee was. Men wilde zelf een plan uitvoeren. Vervolgens hebben wij ons in juni 2013 opnieuw gemeld bij het ministerie. Opnieuw werd er gezegd: wij willen eerst samen met de Belgen en met de Nederlandse Spoorwegen proberen om tot een plan te komen en tot 1 oktober krijgen die partijen de kans om zelf een alternatief in te dienen. Wij hebben dat in eerste instantie afgewacht, maar al redelijk snel kwamen we tot de conclusie dat men ons zeker niet zou benaderen. Daarna hebben we zelf een plan uitgewerkt. Dat heeft geresulteerd in een alternatief dat we, ongeveer op hetzelfde moment dat NS met haar alternatief kwam, hebben gepresenteerd bij het ministerie.

De **voorzitter**: Was dat het plan «Beter voor de reiziger!»?

De heer **Hettinga**: Ik ben ervan overtuigd dat dit plan beter was voor de reiziger. Het behelsde bijvoorbeeld dat ...

De **voorzitter**: Het plan heet toch ook «Beter voor de reiziger!»?

De heer **Hettinga**: Ja.

De **voorzitter**: Oké, dan hebben we het over hetzelfde plan. Sorry, vertelt u verder.

De heer **Hettinga**: Dat plan behelsde op hoofdlijnen dat we vanaf december 2014 in een beperkte dienstregeling al met bestaande treinen van Deutsche Bahn zouden gaan rijden. Die zouden dan één keer per twee uur naar Brussel gaan. Eén jaar later zouden we in een halfuurfrequentie met bestaande treinen van Deutsche Bahn kunnen rijden op het volledige

traject. Per december 2016 zouden we zelfs met nieuwe highspeedtreinen kunnen rijden. Daar hadden we wel een voorwaarde aan gekoppeld. Dat was volledig in lijn met de deal die was gesloten tussen de Nederlandse Spoorwegen en het ministerie. We wilden dat er opnieuw gesproken zou worden over de inrichting van het hoofdrailnet, en dan met name gericht op de regionale spoorlijnen. De reden daarvoor was dat er natuurlijk wel een afgewogen balans moest zijn, met name gelet op de risico's die we bereid waren te nemen. Realiseert u zich wel dat Arriva/Deutsche Bahn echt haar nek uitstak door te beloven in december 2016 met nieuw materieel te komen. Daar stond dit tegenover.

Tot onze grote teleurstelling werd het plan bijna achteloos opzij gelegd en is er verder ook nooit aandacht aan besteed. Wij hebben nog één keer gevraagd: gaat u er wat mee doen? Toen was het antwoord: nee, want wat de Nederlandse Spoorwegen samen met alle andere partijen, Thalys et cetera, heeft gedaan, is voor ons voldoende. Daar moesten we het mee doen.

De **voorzitter**: Hebt u dat alternatieve plan wel officieel ingediend?

De heer **Hettinga**: Ja hoor. Er is zelfs een hoorzitting daarover in de Kamer geweest.

De **voorzitter**: Ja. Maar is het ook bij het ministerie als een volwaardig plan ingediend?

De heer **Hettinga**: Ja, het is officieel aangemeld. Het is ook door mijzelf en een bevoegd functionaris van Deutsche Bahn ondertekend.

De **voorzitter**: Ik kom even terug op de datum. U zei: we hebben in april aangegeven dat we zagen dat er problemen waren. Wist u toen al dat er zou worden gestopt met de Fyra?

De heer **Hettinga**: Nee, dat wisten we niet officieel. Maar als je de berichtgeving een beetje volgde, kon je bedenken dat dit een van de mogelijke opties was.

De **voorzitter**: Dus puur door de berichtgeving in de media dacht u: hier is een serieus probleem gaande; we gaan bekijken wat we eraan kunnen bijdragen.

De heer **Hettinga**: Ja. Als ik het mij goed herinner, is begin juni officieel de stekker eruit getrokken.

De **voorzitter**: Iets later is helemaal definitief de stekker eruit getrokken, maar ik was even benieuwd naar wat voor u de aanleiding was om in april al een stap te zetten. Dat deed u dus vanwege de berichtgeving in de media.

De heer **Hettinga**: Ja. Er zou mogelijk sprake zijn van een ernstige vertraging in de oplevering van het materieel. Wellicht zou er zelfs helemaal geen materieel worden opgeleverd.

De **voorzitter**: Kunt u een zin uit uw voorstel aan de commissie uitleggen? Er is namelijk een zin die ons bezighoudt. Hebt u die tekst toevallig voor u?

De heer **Hettinga**: Ik heb het niet voor me, maar ik word wel geacht het ongeveer te weten.

De **voorzitter**: Er staat in een aantal alinea's, ongeveer op de helft, dat u een aanbod hebt. Er staat ook: «Niet verbazingwekkend als in ogeschouw wordt genomen dat partijen als Arriva en Veolia hebben aangetoond dat zij in staat zijn om, wat NS kwalificeerde als onrendabele lijnen, te veranderen in zeer winstgevende lijnen tegen aanzienlijk lagere subsidiebedragen.» Hoe moet ik die zin lezen? Wilde u dit plan uitvoeren met subsidie? Of moet ik het anders begrijpen?

De heer **Hettinga**: We wilden dit plan uitvoeren in combinatie met de aanbesteding van elf regionale spoorlijnen, waarbij Arriva een kans zou maken om die te winnen. Maar we zouden het niet afdwingen als een soort package deal. We hebben met zijn allen gestreden voor die aanbesteding.

De **voorzitter**: Maar als de regionale lijnen helemaal niet in beeld zouden zijn gekomen en aan u zou zijn gevraagd om toch alleen voor de hsl een alternatief aan te bieden, zou u dat dan ook gedaan hebben?

De heer **Hettinga**: Dan hadden we het niet gedaan.

De **voorzitter**: Was het bekend bij het ministerie dat u het dan niet had gedaan?

De heer **Hettinga**: Ja.

De **voorzitter**: Het was dus echt een voorwaarde, een package deal. Het ging dus niet alleen om de hsl?

De heer **Hettinga**: Inderdaad. Ik teken daarbij wel aan dat wij hebben aangeboden om over het bod in gesprek te gaan. Als je dat dan terzijde legt, dan geef je ons ook niet de kans om toch nog een stap te zetten.

De **voorzitter**: Dacht u dat u met dit aanbod een reële kans maakte?

De heer **Hettinga**: Daar ben ik van overtuigd. Wij hebben er ontzettend veel tijd in gestopt.

De **voorzitter**: Wat is volgens u de verklaring voor het feit dat Arriva helemaal niet de kans heeft gekregen om hier serieus uitvoering aan te geven?

De heer **Hettinga**: Ik kan niet anders dan concluderen dat dit het volgende bewijs is van de veel te grote verstrengeling tussen de Nederlandse Spoorwegen en het Ministerie van I en M. Er is geen goede scheiding.

De **voorzitter**: Vindt u datgene wat uiteindelijk het plan is geworden van de Nederlandse Spoorwegen en wat in de komende tijd moet worden gerealiseerd, het alternatief voor de Fyra, een volwaardig alternatief?

De heer **Hettinga**: Er wordt gezegd dat er mogelijk in 2021 hsl-treinen gaan rijden. Let hierbij op het woord «mogelijk». Als ik dat afzet tegen het alternatief dat Arriva/Deutsche Bahn heeft geboden om gegarandeerd in december 2016 met hsl-treinen te gaan rijden, dan is het in ieder geval ten

opzichte van het bod van Arriva/Deutsche Bahn voor de reiziger een aanzienlijke verslechtering.

De **voorzitter**: Mag ik het zo vertalen dat met uw aanbod de mogelijkheden van de HSL-Zuid beter zouden zijn benut?

De heer **Hettinga**: Ja, dat denk ik wel. Er zou worden gereden met nieuw materieel over een fantastische, net aangelegde spoorlijn.

De **voorzitter**: In hoeverre zag u nog risico's, gelet op het feit dat de Belgische partijen ook akkoord moesten gaan met het plan dat u presenteerde? Had u daar zicht op?

De heer **Hettinga**: We hebben wel met de Belgen gesproken. We hebben daarbij aangegeven dat we bezig waren om met alternatieven te komen. Dan moet je door een normaal traject, maar dat is geen onmogelijk traject. De relatie tussen de Belgen en Deutsche Bahn is niet slecht. Je hebt elkaar nodig. Dat betekent dat we het geen onhaalbare stap achtten om uiteindelijk de treinparen et cetera goedgekeurd te krijgen.

De **voorzitter**: U had al in de gesprekken met België het idee dat er ruimte zou bestaan als u een goed plan had voor de hsl en dat u er ook uit zou kunnen komen wat betreft het deel in België?

De heer **Hettinga**: Ik heb in het gesprek niet de indruk gehad dat die deur compleet op slot zat.

De **voorzitter**: Voor welk bedrag had u dit plan kunnen uitvoeren?

De heer **Hettinga**: We hebben gezegd dat we ten aanzien van de bedragen met elkaar in gesprek wilden gaan. Het gaat te ver om nu een bedrag te gaan roepen. Dat zou dan gebaseerd zijn op lucht. Het hangt van zo veel factoren af, die er uiteindelijk bijgehaald zouden moeten worden om tot een goede prijsstelling te komen.

De **voorzitter**: Stel dat u het zou moeten splitsen. Ik kan mij voorstellen dat een bedrijf dan toch bekijkt wat de kansen en de bedreigingen zijn voor het regionale deel en voor de hogesnelheidslijn. Ik kan mij ook voorstellen dat u daar een afweging in maakt. Wat zou de hogesnelheidslijn op dit moment voor u waard zijn? Kunt u daar iets over zeggen?

De heer **Hettinga**: Nee, dat zou een slag in de lucht zijn.

De **voorzitter**: Zou het bedrag nog bij 20 miljoen in de buurt zitten?

De heer **Hettinga**: Ik denk dat inmiddels het aantal reizigers ten opzichte van de oorspronkelijke inschatting naar beneden moet worden bijgesteld. Ik vrees dus dat het lager uitvalt.

De **voorzitter**: Tenzij u een flitsend aanbod doet waarvan iedereen denkt: wij zitten daar liever in dan in de Thalys.

De heer **Hettinga**: Ja, maar u moet zich wel realiseren dat de plannen die wij hebben ingediend, nog heel veel overleg zouden vergen met alle partijen. Dan gaat het met name over de vraag in welke frequentie we kunnen gaan rijden. Als we nu zouden roepen wat het waard is, zou dat echt ongefundeerd zijn. Maar uiteindelijk ben ik ervan overtuigd dat het

een heel concurrerend bod zou worden, omdat we heel goed in staat zijn om tegen scherpe prijzen zaken in de markt te zetten. Dat hebben we de afgelopen jaren wel bewezen, denk ik.

Mevrouw **Vos**: Ik kom nog even op de afwijzing van het plan dat u op 17 oktober 2013 indiende. Als ik het goed begrijp, was dat wel gekoppeld aan het eerdere plan van 2011 over de regionale lijnen.

De heer **Hettinga**: Ja.

Mevrouw **Vos**: U zei dat u nogal verbolgen was over het feit dat het plan werd afgewezen. Heeft het ministerie nog gezegd dat het juist die koppeling niet goed vond en niet wilde?

De heer **Hettinga**: We hebben niet eens echt een officiële reactie van het ministerie gehad. De officiële reacties waren brieven waarin stond dat het terzijde zou worden gelegd. We moesten het uiteindelijk doen met wat reacties in de wandelgangen. Wij hadden verwacht dat we officieel uitgenodigd zouden worden om tot een goede prijsstelling te kunnen komen en om het verder uit te onderhandelen met elkaar, want de basis die werd gelegd was voor de reiziger een heel goed plan. Maar de manier waarop ermee is omgegaan, het achteloos terzijde leggen, is wel heel teleurstellend.

Mevrouw **Vos**: Ik begrijp dat u er ontevreden over bent dat u niets hebt gehoord, maar kunt u zich voorstellen dat het ministerie niet zo'n totaalpakket wil, ook gelet op wat het eerder heeft meegemaakt met IC Max?

De heer **Hettinga**: Er is een voorstel ingediend door Arriva/Deutsche Bahn. Wij hebben gevraagd om daarover in onderhandeling te gaan. Als je die kans laat lopen, weet je dus ook niet wat de uitkomst van de onderhandelingen zou zijn. Men doet het gewoon niet.

Mevrouw **Vos**: U vindt dat u niet netjes bent behandeld door het ministerie.

De heer **Hettinga**: De reiziger is wellicht ook tekortgedaan, evenals de belastingbetaler. We wilden graag op een concurrerende manier hierover verder praten. Gelet op het feit dat we slechts een paar maanden hadden om tot dit plan te komen, was het operationele niveau daarvan zeer, zeer hoog. We durfden het aan om te beloven dat er drie jaar later nieuwe hsl-treinen zouden rijden. U kunt zich voorstellen dat in die paar maanden die we daarvoor ter beschikking hadden, alle hens aan dek zijn gezet en dat alle mensen erbij zijn gehaald, maar uiteindelijk mocht het plan voor december 2016 niet doorgaan en zijn we vreselijk afgegaan. Als we zo'n brief tekenen, maken we het waar ook. Daar is veel energie heen gegaan. Vervolgens wilden we er graag verder over praten.

Mevrouw **Vos**: Wat kost het maken van zo'n plan? U zegt dat u er heel veel in heeft geïnvesteerd.

De heer **Hettinga**: We hebben daar met vijf mensen buitengewoon intensief aan gewerkt in die korte periode. Ik moet heel snel een rekensommetje maken. Het gaat om vijf maanden. Dan ben je snel een aantal tonnen kwijt.

Mevrouw **Vos**: U hebt dat dus toch gedaan, ondanks het feit dat u in 2011 al het deksel op uw neus kreeg. Er is niet aan u verzocht om dat te doen, maar u hebt toch die investering gedaan met vijf mensen om dat plan te maken.

De heer **Hettinga**: Ja, maar we hadden wel compleet nieuwe omstandigheden. Er was een Fyra die het niet deed. Wij hadden een alternatief waarmee we met treinen op dat spoor zouden kunnen rijden. We dachten dat we daarmee toch wel iets baanbrekends neerlegden. We vroegen echt niet zo veel, namelijk elf regionale spoorlijnen aanbesteden. We dachten dat we met zo'n genereus bod wel kans daarop zouden maken.

Mevrouw **Vos**: U dacht echt dat u een grote kans had?

De heer **Hettinga**: Ja.

De **voorzitter**: Ik wil nog even een paar punten met u doornemen over het bezwaar dat is ingediend. Ik realiseer me dat dit een procedure is waar u wat terughoudend over zult zijn, maar ik wil u toch een paar dingen daarover vragen. Wat wil de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland precies bereiken met de bezwaarprocedure?

De heer **Hettinga**: U hebt gelijk als u zegt dat we wat terughoudend hierover zijn. Er loopt een rechtszaak. De vraag is of het in strijd is met het mededingingsrecht of dat er sprake is van illegale staatssteun. Daarom zul je bepaalde stappen moeten doorlopen. De eerste stap is het bezwaar. Die stap hebben we nu gezet.

De **voorzitter**: Het richt zich dus echt op wat er uiteindelijk in de procedure is gebeurd. Kunt u aangeven waar uw belangrijkste bezwaar zit ten aanzien van het samenvoegen van de hoofdrailnetconcessie en de concessie voor de hogesnelheidslijn?

De heer **Hettinga**: Dat is een puur juridische kwestie. De hsl is ooit door een van de partijen in de markt gezet voor 178 miljoen. Die partij krijgt veertien of dertien jaar later het hoofdrailnet er gratis bij, terwijl het bedrag 77 miljoen lager is.

De **voorzitter**: Dat is helder. Wij hebben in dit verhoor ingezoomd op twee onderdelen: het hele begin en het eind. In dit verhoor hebben we het tussenstuk gelaten voor wat het is. Zijn er aspecten waarvan u zegt: die hebt u niet aangereikt, maar ik wil er wel graag iets over zeggen?

De heer **Hettinga**: Dan is dat toch vooral de verbazing en de verbijstering ten aanzien van het hele proces rondom de treinen zelf.

De **voorzitter**: Want?

De heer **Hettinga**: Als je dit soort majeure investeringen en projecten hebt, dan hoort daar een bepaalde professionele aanpak bij. Die aanpak begint met het screenen van de leverancier op ervaring en financiële solvabiliteit. Prototypes zijn uit den boze. Je gaat met proven technology aan de slag. Vervolgens ga je dat proces in, waarbij de kans dat daar meerkosten uit voortvloeien tot een minimum wordt beperkt. Dat betekent dat er een strikte scheiding moet zijn tussen de inkoop, de productie en de afname van de treinen. Vervolgens doe je een investering, wellicht in de orde van grootte van 400 miljoen à 500 miljoen euro. Dan heeft het de

aandacht van het allerhoogste topmanagement. Gelet op het feit dat die basisregels op zijn minst ten dele niet zijn nageleefd, mag je niet verbaasd zijn dat dit de afloop is geweest van het totaal. Daar ben ik wel verbijsterd over.

Er is nog iets wat ik graag naar voren wil brengen. Ik heb de heer Timmer hier een en ander horen zeggen over zijn rol in de raad van commissarissen en de calculatie van 150 miljoen. Daarbij moet je je al afvragen hoe het ooit 150 miljoen heeft kunnen zijn en wat daar het toezicht op is geweest. Als een commissaris besluit om daar 30 miljoen bij op te plussen, en gelet op de motivatie die hier werd gegeven – de heer Timmer zei zo iets als: het is toch maar vestzak-broekzak – dan vind ik dat, met terugwerkende kracht, minachting van de partijen die heel serieus aan deze tender hebben gewerkt, wij in het bijzonder, maar ook onze concurrent. Wij hebben er heel veel geld in gestopt. De wijze waarop een van de partijen hiermee is omgegaan, vind ik zeer betreurenswaardig. Dat is een verwijt, met name in de richting van het Ministerie van Financiën. Het toezicht van de aandeelhouder op een van zijn deelnemingen schiet schromelijk tekort. Als je goed toezicht houdt, komt die 150 miljoen niet tot stand. Dan accepteer je ook zeker niet dat er vervolgens nog eens 30 miljoen bij wordt opgeplust, want het is wel het verbranden van belastinggeld. Maar je hebt ook te maken met partijen, zoals wij, die er heel veel geld in hebben gestopt om die aanbesteding wel serieus te doen.

De **voorzitter**: Laten we daar wel bij opmerken dat in die tijd Financiën nog niet de aandeelhouder was.

De heer **Hettinga**: Dan had ik het over de rol van de andere toezicht-houder, I en M.

De **voorzitter**: Uw boodschap is helder, maar ik vond het gepast om dit even op te merken. Mijnheer Hettinga, u hebt zeker in uw slotwoorden aangegeven dat u vindt dat u op een aantal aspecten onheus bent bejegend. Dan druk ik het wellicht iets milder uit dan u. Maar hebt u in de periode dat u erbij betrokken was, ook signalen gekregen van fraude of ernstige onregelmatigheden?

De heer **Hettinga**: In het geheel niet.

De **voorzitter**: Ik kijk even of mijn collega's vinden dat ik iets heb laten liggen. Dat is niet het geval. Dank u, mijnheer Hettinga.

Sluiting: 18.06 uur

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: de heer Robbe (chief financial officer en directielid NS), die wordt bijgestaan door de heer De Graaf.

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

Verder zijn aanwezig de commissieleden mevrouw Bergkamp, de heer Elias, de heer Van Gerven en mevrouw Mei Li Vos, alsmede de heer Nava, griffier, en de heer De Bakker, onderzoekscoördinator.

In handen van de voorzitter legt de heer Robbe de eed af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Robbe.

De heer **Robbe**: Mevrouw de voorzitter, zou ik, voordat u begint, heel kort iets mogen zeggen?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Robbe**: Ik zit hier nu en eigenlijk had hier natuurlijk iemand anders moeten zitten. We weten allemaal hoe het zo gekomen is. Ik wil dat toch even memoreren. U bent allang bezig met uw onderzoek en zo veel is wel duidelijk geworden dat de Fyra te laat gekomen is en dat, toen die er eenmaal was, die maar heel kort heeft gereden. Dat was een grote teleurstelling voor mij maar ook voor alle medewerkers bij de NS die zich er zo voor ingezet hebben en zo hard gewerkt hebben om die trein te introduceren in Nederland voor de reiziger. Die reiziger hebben we eigenlijk in de kou laten staan. Dat raakt ons zeer als bedrijf. We hebben onze ambities ook niet kunnen realiseren. Daarom wil ik hier vanuit deze positie oprechte excuses aanbieden aan de reiziger. Dank u wel.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Robbe. Ik denk dat dit een indrukwekkend begin is van dit verhoor.

De heer **Robbe**: Dank u wel.

De **voorzitter**: U bent hier voor de tweede keer als getuige en vandaag in een andere hoedanigheid, namelijk die van interim-president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen. In dit verhoor zal de commissie u een aantal vragen stellen in uw rol als interim-president-directeur over het alternatieve vervoersaanbod, de lessen die zijn getrokken – u maakte daar zo-even al een stapje in – en de relatie tussen de NS en de Staat; u hebt aangegeven waar uw verantwoordelijkheid ligt, maar we willen ook met u kijken naar de verantwoordelijkheden van anderen. Het is niet alleen de NS die hierin een rol heeft gespeeld, dus kijken we ook naar de rol van de Staat en andere partijen. Bovendien heeft de commissie nog een aantal vragen aan u over het incident rondom het afdekrooster op 15 januari en over de bespreking van de NS met de heer Manfellotto. Het verhoor van de heer Manfellotto geeft ons aanleiding om er ook aan u wat vragen over te stellen.

Ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp die enkele vragen zal stellen over het afdekrooster.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Robbe, we hebben nog een aantal vragen over het incident met het afdekrooster. Op 15 januari 2013 wordt vastgesteld dat er een afdekrooster ontbreekt aan een Fyra-trein, hetgeen kan leiden tot een ontsporingrisico. Eigenlijk zijn er twee risico's. Het afdekrooster kan ook bij een andere trein loslaten. Het tweede risico is dat wanneer zo'n afdekrooster op het spoor terechtkomt, het kan leiden tot een ontsporing. Wij hebben daarover twee vragen aan u. Welke acties zijn er nu ondernomen om er zeker van te zijn dat dat rooster ook niet bij andere Fyra-treinen losraakt? Welke acties zijn er ondernomen om zeker te stellen dat zo'n afgevalven rooster geen risico vormt, kijkend naar het spoor en ontsporing?

De heer **Robbe**: Ik begrijp uw vragen. We hebben er twee dagen geleden over gesproken. Toen heb ik verklaard hoe ik de situatie op dat moment zag en wat ik toen wist. U hebt mij na afloop een brief gestuurd met de vraag om nader onderzoek te doen. Dat heb ik natuurlijk heel serieus genomen want ik begrijp de serieuzeheid van dit onderwerp. Ik heb mijn mensen dan ook gelijk gevraagd om daarmee aan de gang te gaan. We hebben u gisteren een brief teruggestuurd waarin we schrijven: we zijn nog niet in staat om vandaag binnen zo korte termijn u een overzicht te geven van de feitelijke situatie zoals die zich toen voorgedaan heeft, ook omdat we daarin anderen moeten raadplegen, bijvoorbeeld ProRail. Dus dat onderzoek loopt en we komen daar zo spoedig mogelijk bij u op terug. Ik heb nu zelf geen verdere feitelijke informatie over die situatie.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan stellen we vast als commissie dat u nu de vragen van de commissie niet kunt beantwoorden, dat er een onderzoek plaatsvindt en dat u daarover de commissie zal informeren.

De heer **Robbe**: Inderdaad, zo gaat het, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dank u wel. Dan geef ik het woord weer aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Dan pak ik het andere punt eruit, waaraan ik in de inleiding refereerde, en dat is het gesprek met de heer Manfellotto. Gisteren heeft de heer Manfellotto hier verklaard dat hij een ontmoeting heeft gehad met u en mevrouw Van Vroonhoven. Hij heeft daarbij aangegeven dat hij bij binnenkomst een verklaring moest ondertekenen die je zou kunnen kenschetsen als een geheimhoudingsovereenkomst. Hij zegt dat hij was uitgenodigd door de NS. We hebben mevrouw Van Vroonhoven gevraagd hoe dat precies zat en zij zei: alle voorbereidingen voor dit gesprek zijn gedaan onder de verantwoordelijkheid van de heer Robbe. Daarom komen we nu bij u met deze vraag. Waarom diende de heer Manfellotto nu deze geheimhoudingsovereenkomst te tekenen?

De heer **Robbe**: Misschien moet ik de situatie eerst even schetsen. Wij probeerden al de hele tijd om in contact te komen met de heer Manfellotto. We hadden hem uitgenodigd voor een gesprek, al vijf weken daarvoor. Hij was op vakantie, er waren andere redenen waarom hij uiteindelijk niet kon en wilde komen. Dat heeft vijf weken geduurd. Ik geloof dat het op 29 augustus was dat we hem hebben ontmoet in het Hilton op Schiphol. Van tevoren hebben we hem inderdaad gevraagd of hij een zogenaamd non-disclosure agreement wilde tekenen. Dat is heel gebruikelijk als je gaat praten met elkaar over hoe verder te gaan en over de vraag of er de mogelijkheid is van een bepaald settlement; je wilt zo'n gesprek voeren in vertrouwelijkheid. Wat je niet wilt, is dat zo'n discussie

in de pers gaat plaatsvinden. Het was dus eigenlijk een voorwaarde om dat gesprek te kunnen hebben over hoe nu met elkaar verder te gaan. We hebben hem dat document van tevoren toegestuurd. Dus hij was zich daarvan bewust. Een aantal dagen van tevoren hebben we hem geraagd of hij dat van tevoren wilde tekenen. Daar heeft hij niet op gereageerd en hij heeft het vervolgens meegenomen de meeting in. Daar is hij het gesprek aangegaan van: wil ik dit nu wel tekenen of niet? Hij is toen dus niet eerder met ons het gesprek aangegaan van: ik heb hier een probleem mee. Dus wij werden eigenlijk overvallen door zijn reactie: ik wil het hier eerst nog met u over hebben.

De **voorzitter**: Was aan de heer Manfellotto duidelijk gemaakt dat de ontmoeting ging over het opzeggen van de koopovereenkomst of over het tot stand brengen van een schikking? Of had hij om de een of andere reden nog de indruk kunnen hebben dat het ging over: hoe gaan we met elkaar verder?

De heer **Robbe**: Het is aan hem welke indruk hij had. Wij vonden het heel duidelijk. Er was het besluit genomen, gesteund door het Nederlandse kabinet, dat we zouden stoppen met de V250. Voor het feit dat hij er zo lang over deed om uiteindelijk met ons dat gesprek aan te gaan, had hij wellicht zijn eigen redenen. Wij vonden dat wij bij dat gesprek duidelijk moesten maken dat er geen basis was dat de treinen terug zouden komen naar Nederland; wij wilden juist het gesprek met hem aangaan over de vraag: hoe gaan we vooruitkijkend dit oplossen? Daarom hebben we hem daar ter plekke laten weten dat we de koopovereenkomst wilden ontbinden.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Vroonhoven zei dat advocaten voorafgaand aan dat gesprek al het een en ander met elkaar hadden gewisseld. Ging in die wisseling tussen de advocaten alles over het opzeggen van de koopovereenkomst of ging het in die professionele uitwisseling tussen advocaten over andere zaken?

De heer **Robbe**: Over: hoe gaan we met elkaar verder en hoe komen we hier uit? Het was voor ons altijd duidelijk en dat hebben we ook altijd heel duidelijk gecommuniceerd naar AnsaldoBreda: er is geen basis om door te gaan want er is een besluit genomen door het Nederlandse kabinet dat we stoppen met de V250. Ik weet dat dit heel moeilijk was voor de heer Manfellotto om te accepteren. Als ik hem gisteren een beetje gevolgd heb, heeft hij het nog steeds niet geaccepteerd, want hij wil de treinen weer terug hebben in Nederland. Dat is gewoon geen optie. Dat was altijd voor ons heel duidelijk.

De **voorzitter**: Dus dat hele gesprek met de heer Manfellotto was omdat de NS uiteindelijk aan wilde sturen op een schikking?

De heer **Robbe**: In ieder geval om met elkaar in gesprek te gaan over hoe nu verder. Hij was een rechtszaak tegen ons begonnen. Ondertussen stonden de treinen in de Watergraafsmeer. Die moesten onderhouden worden. Het was ook onderdeel van de koopovereenkomst dat wij er allerlei werk aan moesten doen, zelfs af en toe met de treinen rijden. Daar wilden we met hem over in gesprek, want het idee dat die treinen daar nog vijf jaar zouden staan en daarna naar de schroot zouden gaan, was geen goede oplossing voor ons en ook niet voor hem. Dat gesprek wilden we aangaan. Daarin wilden we duidelijk maken dat er geen basis was voor het laten terugkeren van de treinen.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat u niet wilt zeggen dat het een voorbereiding was op een schikking, maar mag ik er dan wel uit begrijpen dat het een voorbereiding was op «hoe gaan we uit elkaar?».

De heer **Robbe**: Ja, want ik weet niet of het uiteindelijk tot een schikking geleid had. Misschien was de conclusie wel geweest: de enige weg vooruit is dat we naar de rechtbank gaan en we zien wel hoe dat dan uiteindelijk uitpakt. Dus we wisten niet van tevoren dat het tot een schikking zou leiden. We wilden alle opties openhouden en met hen ook verkennen hoe ze daar in zaten. De enige optie die niet open was, was: de treinen gaan weer terug naar Nederland om daar te rijden.

De **voorzitter**: Dan maken we een stap naar het alternatieve vervoersaanbod. Tussen de Staat en de NS is in 2013 al onderhandeld over het alternatieve vervoersaanbod. Hoe beoordeelt u het onderhandelingsresultaat?

De heer **Robbe**: Ik denk dat het onder de omstandigheden een goed resultaat was, want we hadden er brede steun voor van de samenleving en met name van de consumentenorganisaties. Toen we dat alternatieve pakket ontwikkelden, hebben we heel erg naar de consumentenorganisaties geluisterd om na te gaan waar de wensen van de consumenten lagen. We hebben ook heel erg intensief gesproken met de regionale overheden om na te gaan waar hun wensen lagen. Die hebben we uiteindelijk vertaald in dat pakket, dat uiteindelijk ook steun heeft gekregen van de Kamer. Dus wij vonden dat in die omstandigheden, luisterend naar de consumenten, een goede uitkomst.

De **voorzitter**: Een volwaardig alternatief dat zou voldoen aan de concessie was heel erg belangrijk. Anders gezegd: een volwaardig voorstel voor alternatief vervoer was ook een voorwaarde voor het behouden van de HSL-Zuidconcessie door NS/HSA. Vindt u in dat licht dat er een volwaardig alternatief ligt, kijkend naar de concessie, de afspraken en het vooruitzicht dat de reiziger aanvankelijk had gekregen?

De heer **Robbe**: Als u precies kijkt naar de vereisten van de concessie, dan is daar niet aan voldaan, maar ondertussen, in de loop der jaren, waren de consumentenwensen natuurlijk ook veranderd. Wat wij neer hebben kunnen zetten is een pakket met meer bestemmingen, met een hogere frequentie en met meer keuzes voor de reiziger. Daar waren de consumentenorganisaties blij mee en, naar ik heb begrepen, zijn ze daar nog steeds blij mee. De Staatssecretaris heeft dat ook betiteld als in ieder geval gelijkwaardig, waarbij sommige componenten wellicht beter zijn en andere slechter. Uiteindelijk ging het er ons om, ervoor te zorgen dat we het best mogelijke vervoer aanboden dat in die omstandigheden gewenst werd door consumenten.

De **voorzitter**: Maar het verschilt behoorlijk ten opzichte van de concessieovereenkomst. Aanvankelijk was er gedacht aan 32 hogesnelheidstreinen naar Brussel. Dan kijken we voornamelijk naar het internationale vervoer, want daar is de hsl toch in de eerste plaats voor aangelegd. Bovendien is er de Benelux-plus. Inmiddels hebben we uit de verhoren tot nu toe begrepen dat die plus met name staat voor «plus een half uur». Dat is dus eigenlijk het pakket dat aangeboden is. Kunt u dan aangeven hoe u dat beoordeelt in het licht van wat uiteindelijk is beoogd met die concessie?

De heer **Robbe**: U zegt: die treinen waren met name bedoeld om naar België te rijden. Die treinen waren ook heel erg bedoeld voor het openbaar vervoer in Nederland. Er rijden veel meer treinen op het Nederlandse stuk en veel meer reizigers gaan van Amsterdam naar Rotterdam en Breda dan op het internationale stuk. Dus die lijn is wat mij betreft aangelegd voor beide typen reizigers, de internationale reiziger maar ook de Nederlandse reiziger. We hebben de frequentie op het Nederlandse deel van het hogesnelheidsnet opgevoerd. We hebben als onderdeel van dit aanbod ook een trein laten rijden van Den Haag naar Eindhoven die ook een stuk over de hogesnelheidslijn rijdt, waardoor er ook tijdwinst in zit voor de Nederlandse reiziger. Het was uiteindelijk, en zo heeft de Staatssecretaris het ook neergezet, in ieder geval een gelijkwaardig alternatief, in onze visie.

De **voorzitter**: We hebben aan het begin van deze verhoren veel mensen mee kunnen nemen in de oorspronkelijke gedachte waarom de hsl was aangelegd. Al in de vorige eeuw kwamen de ministers internationaal bij elkaar met een visie dat we juist internationaal zaken konden doen, dat de Randstad kon worden ontsloten en dat vliegverkeer kon worden gesubstitueerd naar de auto. Ik kan toch niet aannemen dat we in Nederland denken dat we het vliegverkeer in Nederland substitueren naar een ander vervoer? De gedachte was aanvankelijk toch voornamelijk: internationaal vervoer en, natuurlijk heel belangrijk, hoe kunnen we de Nederlandse reiziger bedienen?

De heer **Robbe**: Ik denk dat het en-en is. Dus ook buitenlands vervoer. Er rijden nu meer Thalys-treinen. De Eurostar gaat erover rijden naar Londen. Dus dat zijn uitbreidingen

De **voorzitter**: Uiteindelijk in 2021?

De heer **Robbe**: Nee, de Eurostar duurt, denk ik, nog twee jaar. Er zijn al extra Thalys-treinen. Die rijden dertien, veertien keer en ze stoppen ook in Lille. Er zijn wat dat betreft ook meer bestemmingen. Ook de Benelux-trein gaat straks, in 2017, over de hogesnelheidslijn rijden. Dus daar wordt de hogesnelheidslijn ook voor gebruikt.

De **voorzitter**: Ik begrijp uw redenering. U zegt: wij proberen de lijn zo veel mogelijk te benutten met verschillende alternatieven. U zegt ook: ook de binnenlandse reiziger is nu beter bediend. Alleen, de commissie legt aan u voor dat die Benelux-plus die zou kunnen worden gezien als een vervanger van de Fyra, niet met een hoge snelheid rijdt en veel andere bestemmingen aandoet, waardoor die er langer over doet dan aanvankelijk was beoogd in de concessie, namelijk in 93 minuten naar Brussel.

De heer **Robbe**: Dat snap ik, maar ik denk – en zo hebben de consumentenorganisaties er ook naar gekeken – dat u naar het totale pakket zou moeten kijken, waar dus ook meer bestemmingen en hoge frequenties in zitten.

De **voorzitter**: U hebt uw positie helder gemaakt. Bij de hsl-concessie is ook veel discussie geweest over hoe Europees moet worden omgegaan met in dit geval met name de Belgische spoorwegen. Hoe beoordeelt u het risico dat de Belgische spoorwegen, buitenlandse vervoerders, echt dienen mee te werken aan een alternatief vervoer, zoals te lezen is in de hrn-concessie voor 2015–2024, waarin uiteindelijk die hogesnelheidsconcessie is geïntegreerd?

De heer **Robbe**: Volgens mij is dat nu goed geborgd als we het hebben over de voorbereidingen voor de Fyra. Dat was nog best spannend. Toen de concessie getekend werd, moesten er nog afspraken met de Belgen afgerond worden. Die waren nog niet klaar. De Staat had er ook een rol in om die afspraken af te ronden. Ik zou bijna zeggen «geloof het of niet», maar eigenlijk zijn die afspraken een of twee weken voordat de Fyra naar België ging, tot een finale conclusie gekomen met de Belgen. Die relatie is toen dus best spannend geweest, ook omdat het belang van de Belgen wat betreft de hogesnelheidslijn anders ligt dan het belang voor de Nederlanders en de contractuele situatie daar ook anders is. Vooruitkijkend hebben we goede afspraken kunnen maken met de Belgen. Ik moet ook zeggen dat met de overgang van de heer Descheemaecker naar de heer Cornu, onze samenwerking eigenlijk wat professioneler is geworden.

De **voorzitter**: U hebt waarschijnlijk ook de heer Descheemaecker hier zien glimmen in de stoel toen wij hem vertelden dat we toch zagen gebeuren dat de Thalys, waar de Belgische overheid en de Belgische spoorwegen een steeds groter belang in hebben, het in die zin gewonnen heeft van een hogesnelheidslijn die vanuit Nederland naar België zou gaan. Hoe keek u naar dat stukje van het verhoor?

De heer **Robbe**: Weet u, voor mij is het niet winnen of verliezen; je moet vanuit de reiziger denken. Ik denk dat het goed is voor de reiziger dat de frequentie van de Thalys omhoog is gegaan. Er is ook een hogere bezettingsgraad. Er is gewoon vraag naar in de markt. Dus ik vind dat een goede uitkomst als zodanig. Ik zie het dus niet als winnen of verliezen. Ik zie het als partners die samenwerken aan het beste product voor de reiziger. Ik vind dat die sfeer nu veel meer doorklinkt dan we wellicht in het verleden gezien hebben toen de heer Descheemaecker daar nog zat.

De **voorzitter**: Een andere persoon die we in de verhoren hebben gesproken, was de heer Hettinga. Die heeft aangegeven dat de NS eigenlijk door de integratie van de HSL-Zuid met de hoofdtrainnetconcessie die laatste eigenlijk cadeau heeft gekregen. Kunt u daarop reageren?

De heer **Robbe**: Het voelde niet als een cadeau. Het voelde als een verantwoordelijkheid tegenover de reiziger om een zo goed mogelijk product neer te zetten. Alle partijen zagen op dat moment dat integratie van hoofdtrainnet en hsl uiteindelijk een beter product voor de reiziger zou opleveren. Dat vonden de mensen bij de NS maar het werd ook heel duidelijk zo gedragen door de ministeries en uiteindelijk ook ondersteund door uw Kamer. Ik denk dat de oplossing die we gevonden hebben, uiteindelijk goed is voor de reiziger. Daar is dan op dit moment geen plaats voor de heer Hettinga. Vanuit zijn positie zou ik dat ook zeggen, want natuurlijk wil hij graag verder voor zijn bedrijf waar het gaat om het toegang hebben tot de Nederlandse markt. Dat snap ik, maar dit is, denk ik, de beste uitkomst voor de reiziger geweest.

De **voorzitter**: Maar was het ook een cadeau voor de NS?

De heer **Robbe**: Nee, want wat we uiteindelijk met elkaar afgesproken hebben, is een marktconforme concessie. We hebben er niet extra geld van de Staat voor gekregen. Dat zou ook helemaal niet gemogen hebben, want dan zou het staatssteun zijn geweest. Dus het was altijd een kwestie van goed met elkaar afstemmen wat wel en niet kan, niet te veel en niet te weinig. De uitkomst is, denk ik, een gebalanceerde uitkomst die ook

voldoet aan de Europese wet- en regelgeving en die marktconform is. Dat is ook extern getoetst.

De **voorzitter**: Terugkijkend naar het verhoor van de heer Hettinga en ook terugkijkend naar verhoren die we eerder deze maand hebben gevoerd, was het idee dat het eigenlijk een wens van de NS was om het totaalpakket te krijgen, er alles aan doend om dat voor elkaar te krijgen. Nou vliegen we door de tijd en zien we wat er allemaal is gebeurd en is dat ook precies wat er uiteindelijk gebeurt. Dus snapt u dan wel dat de heer Hettinga zegt: dit is gewoon altijd de wens geweest en dus is het daarom in die zin een cadeau?

De heer **Robbe**: Zoals gezegd, ik snap zijn redenering vanuit zijn perspectief. Als bedrijf hebben wij de verantwoordelijkheid om een zo goed mogelijke bijdrage te leveren aan de mobiliteit van Nederland. Dat is waar wij voor staan. Wij denken dat dit product dat inderdaad aflevert. Dat mag u ook van ons verwachten. Wij zijn een staatsbedrijf. Wij hebben een maatschappelijke verantwoordelijkheid in dit land. Voor dat product staan we met z'n allen.

De **voorzitter**: De Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland heeft bezwaar gemaakt tegen de onderhandse gunning op deze manier van een nieuwe geïntegreerde hoofdrailnetconcessie. Een van de argumenten is dat die twee niet zo samengevoegd hadden mogen worden. Hoe beoordeelt u dat bezwaar?

De heer **Robbe**: Daar hebben onze juristen en ook de landsadvocaat uitgebreid naar gekeken. Dat is extern ook geverifieerd. Dat kon en dat mocht. Dat heeft de Kamer ook goedgekeurd. Mocht dat anders zijn, dan is het aan de rechter om daarover te oordelen, maar ik dacht begrepen te hebben dat ze hun bezwaren ingetrokken hebben, maar misschien ben ik dan niet goed geïnformeerd.

De **voorzitter**: Niet om flauw te doen, maar ik sla aan op wat u zegt. U zegt: onze juristen en de landsadvocaat. Dat is eigenlijk precies wat de heer Hettinga aangaf; het is gewoon één hecht team; het is niet een bedrijf en de Staat: onze juristen en de landsadvocaat.

De heer **Robbe**: Nee, dat was helemaal niet zo, want eenieder kwam zelfstandig tot zijn oordeel. Het ministerie werd geadviseerd door de landsadvocaat en wij werden geadviseerd door onze eigen juristen. Die hebben echt niet samen zitten praten. De landsadvocaat moet uiteindelijk ook de Kamer adviseren. Wij moeten ervoor zorgen dat wij juridisch gezien ons aan de regels houden. Dat is een verantwoordelijkheid van ons als bestuur van het bedrijf. Daarin worden we ondersteund door onze eigen advocaten. Het zijn twee gescheiden trajecten geweest.

De **voorzitter**: Dan kijken we nog even terug naar het verhoor van mevrouw Netelenbos, die aangaf: het was juist niet de bedoeling om die hoofdrailnetconcessie te integreren met die hsl, juist omdat er andere doelen werden beoogd, wellicht tegenstrijdige doelen. Dan heb ik het met name weer over die substitutie. Waarom hecht de NS nou zo aan die geïntegreerde concessie? Kunt u dat de commissie nog een keer helder maken?

De heer **Robbe**: Omdat we dan een breder palet van diensten aan kunnen bieden aan de Nederlandse reiziger. Ik noemde bijvoorbeeld de trein die we nu in gaan zetten van Den Haag naar Eindhoven over het hoofdrailnet. Als wij geen toegang hadden gehad tot het hoofdrailnet ... Nu het geïntegreerd is kun je het als een systeem optimaliseren. Dat geldt ook voor de inrichting van de dienstregeling tussen Amsterdam en Rotterdam over de hogesnelheidslijn. Er zijn ook treinreizigers die via de oude route gaan, via Leiden. Door het als één dienstregeling op te zetten, kun je het beste product aanbieden aan de reiziger.

De **voorzitter**: Dan roep ik nog een opmerking van mevrouw Netelenbos in herinnering. Zij zei: onze grootste vrees was dat er over die hsl zou worden geboemeld. Is dat niet wat er uiteindelijk gebeurt? De treinen rijden niet met een hoge snelheid. Dus dat is niet een benutting van de hogesnelheidslijn. Had er ook een andere mogelijkheid voor geboden kunnen worden?

De heer **Robbe**: Weet u, die treinen naar België, die Thalys-treinen gaan met 300 km/u. Het grootste gebruik is in Nederland en dan maakt het eigenlijk heel weinig uit of je met 200 km/u of met 300 km/u rijdt. Het lijkt misschien zo dat 300 km/u veel sneller is, maar die treinen trekken veel langzamer op en voordat ze op topsnelheid zijn, moeten ze al bijna weer afremmen in Nederland. Dus de tijdwinst van een hoge snelheid is zeer gering bij de korte afstanden die je in Nederland hebt. Dus ik noem het geen boemelen. Het is gewoon een efficiënt gebruik van de lijn.

De heer **Van Gerven**: We kunnen constateren dat het oorspronkelijk beoogde vervoer, 32 hogesnelheidstreinen van Amsterdam naar Brussel, niet wordt gerealiseerd met de laatste plannen die zijn afgesproken met het kabinet. U zei zojuist dat de Thalys vaker gaat rijden. Er wordt voorgesteld om in ieder geval zestien Thalys-treinen te laten rijden en twee Eurostar-treinen. Kunt u ons garanderen dat dit ook gaat gebeuren en dat dit een zekerheidje is voor de toekomst?

De heer **Robbe**: Ik geloof dat ik iets moet nuanceren. Ik dacht dat de laatste twee treinen van de Thalys alleen ingezet zouden worden als er voldoende reizigersvraag is, maar ik zal de aantekeningen even moeten nakijken. Ik dacht dat er we dertien of veertien gegarandeerd hadden aangeboden en twee voor de Thalys als er voldoende extra vraag zou zijn. Die veertien garanderen we. Dat staat ook in de notitie die aan de Kamer gestuurd is. Ik heb die hier nu niet bij de hand, maar die hebt u ongetwijfeld ook.

De heer **Van Gerven**: In het Venus-plan staat dat het in totaliteit gaat om achttien treinen als beoogd. U zegt: ik kan er zestien garanderen. Dan kunnen we dus constateren dat ten opzichte van de oorspronkelijke plannen in 2001, het aantal aangeboden hogesnelheidstreinen gehalveerd is met dat laatste voorstel.

De heer **Robbe**: Ja, laat ik even heel duidelijk zijn: wij garanderen wat we toegezegd hebben aan de Kamer naar aanleiding van het alternatieve aanbod. Daar staan we achter en dat gaan we afleveren. Naast de Thalys-treinen en de Eurostar zit er natuurlijk ook de Benelux-plus in. Dat is een plus. Dat wil ik hiermee toch ook even duidelijk maken, want de vorige, de oudere Benelux reed over conventioneel spoor en ging via Roosendaal; daar zat veel meer langzaam spoor tussen. Uiteindelijk gaat de Benelux over het conventionele spoor van Amsterdam naar Leiden en

naar Rotterdam en daarna gaat die de hogesnelheidslijn op naar Antwerpen. Dat is dus echt een plus, want dat laatste stuk gaat sneller dan wanneer je met de oude Benelux was gegaan.

De heer **Van Gerven**: Dat hebt u herhaald nu. Samenvattend kunnen we constateren dat van het oorspronkelijk beoogde vervoer van 32 hogesnelheidstreinen er 16 zeker zijn en het er wellicht 18 worden, en dat er daarnaast sprake is van een langzamere variant, de Benelux-plus, wat natuurlijk geen hogesnelheidstrein is.

De heer **Robbe**: Die zestien waren er meer dan in het oorspronkelijke plan zaten. Dus de treinen die 300 km/u gaan, die Thalys-treinen, zijn extra. De bestemming Londen en Lille is ook extra. Ik ben het wel met u eens dat er minder hogesnelheidstreinen de grens overgaan dan we oorspronkelijk in het jaar 2001 voorzien hadden.

De heer **Van Gerven**: Erkent u dat ten opzichte van 2001 het aantal hogesnelheidstreinen gereduceerd is van 32 naar 16 die u nu garandeert en wellicht 18 als er vraag naar is?

De heer **Robbe**: Ik legde ...

De heer **Van Gerven**: U hebt dat zojuist uitgelegd, maar het gaat ons ook om feitelijkheden ten aanzien van wat er gerealiseerd wordt ten opzichte van de oorspronkelijk beoogde plannen in 2001. U hoeft eigenlijk alleen maar ja of nee te zeggen ...

De heer **Robbe**: Ik garandeer u dat wat we aan de Kamer aangeboden hebben, dat pakket, gaan afleveren.

De heer **Van Gerven**: Dat betekent dus grosso modo feitelijk een halvering van het aanbod van de hogesnelheidslijnen.

De heer **Robbe**: Dat werd toen als pakket als gelijkwaardig beoordeeld door de consumentenorganisaties. En daar zitten plussen en minnen in.

De heer **Van Gerven**: Goed, maar we constateren dit. Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Robbe, zo-even zei u dat het bezwaar van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland is ingetrokken.

De heer **Robbe**: Klopt dat niet? Ik dacht zoiets gehoord te hebben.

Mevrouw **Vos**: Waar had u dat gehoord?

De heer **Robbe**: Op kantoor, van onze mensen, maar misschien klopt dat niet.

Mevrouw **Vos**: U weet het niet zeker, maar u hebt het op het kantoor van de NS gehoord?

De heer **Robbe**: Dat dacht ik begrepen te hebben, ja, maar ik laat dat even in het midden. Ik sta hier onder ede, dus ik moet wel uitkijken met wat ik zeg. Mocht het bezwaar er nog steeds zijn, dan zien we dat met vertrouwen tegemoet, want we hebben er gewoon een goede analyse op gedaan; dat is extern geverifieerd. Dus we zien dat gewoon met

vertrouwen tegemoet. Als de rechter er een uitspraak over doet, wachten we dat gewoon af.

Mevrouw **Vos**: Dus wat u net zei, weet u echt niet zeker. Misschien is het eerder wensdenken geweest.

De heer **Robbe**: Ik zit nu te twijfelen omdat u twijfelt, want ik dacht: dan zal het wel algemeen bekend zijn. Maar laten we dat nu even in het midden laten. We kunnen het gemakkelijk uitzoeken na afloop van dit verhoor.

Mevrouw **Vos**: Wij hebben het in ieder geval niet gehoord van de heer Hettinga gisteren. Wij zijn dus ook benieuwd. U hebt net een statement gemaakt, volgens mij een redelijk emotioneel statement met excuses aan de reiziger. We zijn natuurlijk ook heel erg benieuwd welke lessen de Nederlandse Spoorwegen hebben getrokken uit het hele Fyra-dossier. Kunt u ons dat vertellen?

De heer **Robbe**: Absoluut, want het was natuurlijk toch ook een ingrijpend gebeuren voor ons als bedrijf; het klonk ook wel even door in mijn statement dat het ons ook geraakt heeft en dat we daarvan moeten en zullen leren en dat we ook al veel dingen geleerd hebben. Laat ik dan beginnen met aan te geven hoe we nu treinen aanschaffen. We hebben nu een heel gestructureerde aanpak met een stuurgroep waarin alle bedrijfsonderdelen en alle afdelingen vertegenwoordigd zijn. Daarnaast hebben we werkgroepen die de diverse projecten aansturen en waar iedere maand heel veel communicatie is tussen de werkgroepen en de stuurgroep. Wat betreft die werkgroepen: tegenwoordig zitten de mensen allemaal bij elkaar op één afdeling, dus niet verspreid over allerlei gebouwen of locaties. De samenwerking is dus veel meer geïnstitutionaliseerd. Door de manier waarop we het overleg en de informatiestromen ingericht hebben, gaat het nu veel meer van boven naar beneden op een geïnstitutionaliseerde manier. Dat gaat dan ook omhoog naar ons executive committee dat alle belangrijke besluiten neemt en zelfs naar de raad van commissarissen. Wat we ook geïnstitutionaliseerd hebben, is dat de commissarissen regelmatig komen kijken op de werkvloer, zodat we er met elkaar gesprekken over kunnen hebben of alle dilemma's die er zijn goed worden begrepen. Een ander ding is dat we een zogenaamde projectenbarometer hebben geïntroduceerd.

Mevrouw **Vos**: Met smileys?

De heer **Robbe**: Nee, wij vragen daarin regelmatig aan de diverse medewerkers maar ook aan stuurgroepleden te evalueren hoe het eigenlijk gaat. Kunnen de dilemma's besproken worden? Heb ik voldoende middelen en heb ik voldoende kennis om mijn werk goed te doen? De mensen die het werk doen en de mensen in de werkgroep vullen dat in en de stuurgroepleden vullen dat ook in, onafhankelijk van elkaar. Dan zitten we met elkaar te praten over vragen als: waarom is er een verschil in perceptie en wat kunnen we daar met elkaar aan doen? Het is dus een cultuur van het delen van issues en het ook bespreekbaar maken van zaken die wellicht in de weg zitten. Dat hebben we veel meer geïnstitutionaliseerd als onderdeel van de lessons learned van de Fyra, waardoor dus informatie goed van boven naar beneden en van links naar rechts met elkaar gedeeld wordt. Dat is een van de verbeteringen die we ingevoerd hebben.

Een andere is de relatie met leveranciers van treinen. Veel meer vooraf met leveranciers in gesprek gaan, audits uitvoeren, kijken wat hun sterke en zwakte punten zijn en gezamenlijk dan bepalen hoe het proces zodanig ingericht kan worden dat we de beste garanties hebben dat we een goede trein afleveren. Eenieder met zijn eigen contractuele positie maar wel in een model dat gericht is op een goede introductie van die trein. Onderdeel van dat samenwerkingsmodel is ook dat we na zes treinen het proces stoppen en met elkaar gaan kijken welke issues er uit zijn gekomen.

Mevrouw **Vos**: Na zes treinen?

De heer **Robbe**: Nadat er zes treinen gemaakt zijn in de fabriek, stoppen we het proces en gaan we alle issues op een rijtje zetten en gaan we er samen een plan voor maken. In plaats van door te blijven produceren en het aan het eind proberen op te lossen, willen we issues oplossen zoals ze zich voordoen in een proces.

Bewezen technologie is ook al eerder genoemd hier. De Fyra was toch een nieuwe trein die eigenlijk niet bestond en die gemaakt moest worden. Wij kopen nu treinen die al wel bestaan. We hadden het over de InterCity-Nieuwe Generatie die straks gaat rijden. Er zijn vier leveranciers die op de shortlist staan. We hebben al die vier treinen al gezien. De stuurgroep en mensen van de werkgroepen, onze technische mensen maar ook onze mensen vanuit de klantenkant zijn al meegereisd met die treinen, zodat we een veel beter beeld hebben van wat er in de markt aanwezig is. Zo zou ik nog wel even door kunnen gaan maar misschien moet ik even pauzeren.

Mevrouw **Vos**: Maar het zijn toch wel een beetje voor de hand liggende lessen. Dit had toch eigenlijk al veel eerder gekund of ontmoeten?

De heer **Robbe**: Het verleden is het verleden. Daar waren bepaalde processen. Ook in een andere structuur kunnen dingen opgelost worden. Wat ik wel weet, is dat in de huidige structuur dingen gewoon goed werken. Als ik met de mensen praat die er nu in zitten, geven ze aan het fijn te vinden dat het zo loopt en dat dingen goed aan de orde gesteld worden. Dus het voelt ook als een echte vooruitgang. En dat hoort ook bij een bedrijf dat lessen leert uit het verleden. Het is altijd gemakkelijk om terug te kijken en te zeggen van: had het toen niet beter gekund? Ik denk dat het de kracht van een organisatie is dat je leert van het verleden en dingen dan weer een stap verder brengt.

Mevrouw **Vos**: U werkt dus meer samen. U zit samen op kantoor en wat minder verspreid. Dat is eigenlijk een belangrijke les, dus meer samenwerken.

De heer **Robbe**: Samenwerken binnen de organisatie maar ook erbuiten, met de leveranciers bijvoorbeeld.

Mevrouw **Vos**: En tot dan toe zat iedereen op zijn eigen eiland.

De heer **Robbe**: Er waren ook processen maar dit is veel meer gestructureerd. Wij zitten nu maandelijks bij elkaar. We hebben zo'n projectenbarometer. Doordat mensen bij elkaar zitten hebben ze meer automatisch die gesprekken. Vroeger moest je er harder aan werken om dat tot stand te brengen.

Mevrouw **Vos**: Heeft die projectenbarometer iets te maken met een andere cultuur die u dan probeert te implementeren?

De heer **Robbe**: Ja, denk aan soft controls. Dilemma's bespreekbaar maken. Niet alleen met oplossingen komen maar zeggen: hier zitten issues aan en hoe gaan we die wegen en is er voldoende ruimte om dat te doen? Door zo'n projectenbarometer merk je hoe mensen er in zitten.

Mevrouw **Vos**: Cultuurverandering is best lastig. Hoe lang bent u daarmee bezig?

De heer **Robbe**: Wij zijn daar vrij snel na de Fyra mee begonnen. De taskforce was eigenlijk al de eerste stap. We waren er natuurlijk toe gedwongen om het op een andere manier aan te pakken toen die treinen stopten. Dat was al een andere manier van samenwerken. We hebben die evaluaties toen afgerond. Er is ook een intern evaluatierapport geweest dat we ook gedeeld hebben met het ministerie. Toen hebben we gezegd: daar moeten we mee aan het werk. Toen zijn we dit soort dingen in gaan richten. Het is net wat u zegt: cultuurverandering is hard werken, dat los je niet in een jaar op. Maar we merken wel dat er echt stappen vooruitgezet zijn. En daar moeten we op voort blijven bouwen. Wat we met name moeten doen, is die dialoog gaande houden. Niet alsof we nu alle oplossingen hebben, maar wel samen blijven werken aan een voortdurende verbetering van het product dat we graag neer willen zetten voor onze reizigers. En dit helpt zeker, ja.

Mevrouw **Vos**: Dat was tot dan toe niet de insteek? Het klinkt nog een beetje algemeen.

De heer **Robbe**: Natuurlijk was dat toen ook de insteek, maar het is nu anders ingericht doordat we het anders gestructureerd hebben en meer geborgd hebben in de werkprocessen in de organisatie.

Mevrouw **Vos**: Het betekent dus ook harder werken voor de directie, want je moet je met veel meer dingen gaan bemoeien. Is dat ook een uitkomst?

De heer **Robbe**: Anders werken, laat het ik zo formuleren. We werken altijd al hard. Keuzes maken en ook als directie veel op de werkvloer zijn, gebeurde toen ook wel maar nu is het eigenlijk onderdeel van het gehele proces. Dat geldt ook voor de directie. Ik ben mee geweest waar het ging om die vier treinen. We zijn in Frankrijk, Duitsland, België en Noorwegen geweest om de IC-Nieuwe Generatie te bekijken. Ik ben gewoon meegegaan, ook met de mensen van de werkvloer, om samen te ervaren hoe dat dan is. Dat helpt gewoon om daarna als er issues zijn, die bespreekbaar te maken.

Mevrouw **Vos**: Ik denk dat de heer Manfellotto het ook wel zal waarderen dat de directeur nu wel meegaat.

De heer **Robbe**: Ja, dat is iets, ervoor zorgen dat je op alle niveaus de juiste contacten hebt, dus ook dat de mensen op de werkvloer de contacten hebben met de mensen in de fabriek waar die treinen gemaakt worden en dat we op het hoogste niveau, het directieniveau, ook de contacten hebben. Dus ik heb goede relaties met de counterparts bij de diverse bedrijven die de treinen voor ons produceren.

Mevrouw **Vos**: Nog even over de treinen. Proven technology, van de plank kopen, dat was ook het uitgangspunt toen de Fyra werd gekocht. Hoe waarborgt u nu dat het ook echt proven technology is? Dat was toen het uitgangspunt maar uiteindelijk werd het door allerlei aanpassingen toch een redelijk nieuwe trein. Hoe doet u dat nu?

De heer **Robbe**: Weet u, we gaan eerst naar de markt en we vragen aan de leveranciers wat ze kunnen leveren. We hebben een stramien van wat we graag zouden willen hebben, maar we hebben aan de leveranciers gevraagd wat ze beschikbaar hebben, zodat we vooraf dat debat aangaan over wat wel en wat niet kan en wat de consequenties ervan zijn.

Mevrouw **Vos**: Maar dat is toen toch ook gebeurd? We hebben het aanbestedingsproces helemaal uitgeplozen met de heer Smulders. Dat was toen ook precies wat er gebeurde.

De heer **Robbe**: Weet u, daar was ik niet bij. U vraagt mij hoe het nu gaat. We hebben richting de leveranciers veel minder specificaties, dus eigen eisen die we hebben. Die lijst is gewoon veel korter en de lijst is ook afgestemd met de leveranciers zodat zij gezegd hebben: als er bepaalde lokale wensen zijn, kunnen we die incorporeren. Dit is zoals we het nu doen. En als we er niet uitkomen – dat is misschien ook iets om te benadrukken – dan gaan we die dilemma's niet uit de weg maar bespreken we ze ook met het ministerie en zelfs met uw Kamer. Ik noem als voorbeeld de discussie over 200 km/u versus 220 km/u. In de markt zijn treinen voor 200 km/u, maar er is geen markt voor 220 km/u. We hebben dat gewoon met elkaar goed doorgesproken, in de zin dat we gezegd hebben: moeten we nou eisen accepteren waarvan de markt al zegt dat er dan een heel nieuwe trein moet worden gemaakt? Wij zijn er samen uitgekomen door te zeggen: wij kopen een trein zoals die al bestaat. Het is goed dat ook met de Kamer de dialoog op die manier plaatsvindt.

Mevrouw **Vos**: U begrijpt dat het wel een beetje grappig is dat u nu zegt dat er geen markt is voor treinen die 220 km/u kunnen rijden, terwijl dat de hele inzet was in 2001 tot 2004. Dat is een heel late ontdekking.

De heer **Robbe**: Ja, maar toen zijn de afspraken gemaakt zoals ze gemaakt zijn. Op dit moment zijn er geen goede treinen in de markt om op het Nederlandse net 220 km/u te rijden.

Mevrouw **Vos**: Ik vraag mij dan toch echt af of er een analyse is gemaakt van wat er toen misging met de aankoop van treinen. We horen eigenlijk dezelfde dingen.

De heer **Robbe**: Er is een uitgebreide analyse gemaakt van wat er is misgegaan bij de Fyra. Het is een heel dik rapport. We hebben er zeer uitgebreid met de commissarissen over gesproken, ook als directie en binnen het bedrijf, en we hebben dat ook gedeeld met het ministerie. En daar hebben we onze acties op ondernomen. Een ander punt is dat je zorgt voor een fallback. Dat is hier volgens mij al eerder benoemd. We hebben uiteindelijk ons het ondenkbare, dat de treinen niet zouden rijden, onvoldoende gerealiseerd. We hebben dat toen niet in de Fyra meege-nomen en dat hadden we gewoon eerder op moeten pakken.

Mevrouw **Vos**: U zou het nooit meer zo doen, een dienstregeling afspreken waarbij er geen back-uptrein en geen back-uplijn is?

De heer **Robbe**: Absoluut, je moet altijd zorgen voor een fallback, hoe ingewikkeld dat dan ook moge zijn. Dat is dan misschien geen ideale fallback maar je moet niet verrast worden, in de zin dat als het misgaat, je dan ineens met lege handen staat.

Mevrouw **Vos**: Ook dat lijkt mij een redelijk evidente les, ook kijkend naar de missie van de NS en ProRail. Ik probeer een beetje te begrijpen waarom het zo'n incident nodig had.

De heer **Robbe**: Weet u, het is een beetje een black swan. Wij geloofden niet dat uiteindelijk de Fyra niet zou gaan rijden. Wij dachten altijd van: het komt uiteindelijk toch nog goed. De uitkomst dat we moesten stoppen en niet meer met de Fyra door konden gaan, was bijzonder teleurstellend voor ons. Misschien is dat de black swan die we niet hebben gezien.

Mevrouw **Vos**: En dat had misschien te maken met een cultuur, dus dat er vaker naar elkaar wordt geluisterd als men er niet uitkomt. Er waren een aantal mensen geweest die hadden gewaarschuwd voor de kwaliteit van die trein en of dat wel mogelijk was. Is dan ook onderdeel van die cultuur dat die waarschuwingen een andere plek krijgen?

De heer **Robbe**: Toen waren er ook processen waarin dat besproken werd. Er waren ook werkoverleggen waarin dat soort dingen naar voren kwamen. Toen waren er ook actieplannen waarop geacteerd werd. Wat wij nu gedaan hebben, is dat we het veel meer gestructureerd hebben ingericht om zeker te stellen dat wat er ook is, dat tijdig naar voren komt. Ik denk dat deze structuur ons gaat helpen. Het is misschien ook goed om nog het volgende te delen. Onderzoeksbureau Mott MacDonald heeft een audit uitgevoerd naar de manier waarop we het nu ingericht hebben, mede op verzoek van het ministerie, en dat heeft gezegd: de manier waarop jullie nu werken is «aligned with industry best practice». Het is dus ook extern geverifieerd: zoals we nu opereren, is dat eigenlijk het beste wat je kunt doen in onze omstandigheden. En natuurlijk moet je blijven leren.

Mevrouw **Vos**: Dus u hebt als les ten aanzien van de dienstregeling gezegd: altijd een back-up. Wat zijn bij een nieuwe trein de lessen ten aanzien van het proefbedrijf?

De heer **Robbe**: In ieder geval je richten op de indienstneming van de trein. Het gaat erom dat de trein, als die kan rijden, ook aan dienstregelingseisen kan voldoen.

Mevrouw **Vos**: Dat is het doel van de dienstregeling, maar de heer Oosthoek heeft hier een aantal suggesties gedaan over het profbedrijf. Neemt u die volledig over?

De heer **Robbe**: Ik heb even niet scherp wat de suggesties van de heer Oosthoek zijn.

Mevrouw **Vos**: Het helemaal volledig uitvoeren.

De heer **Robbe**: Het proefbedrijf uitvoeren?

Mevrouw **Vos**: Ja, helemaal volledig en niet halverwege stoppen.

De heer **Robbe**: Dat lijkt mij een goede suggestie, ja.

Mevrouw **Vos**: Maar dat is nog niet een van de lessen die u geïdentificeerd hebt?

De heer **Robbe**: Ik heb even niet scherp hoe we het proefbedrijf ingericht hebben. De volgende introductie van de trein in het proefbedrijf is eind 2016. Ik weet wel dat we al die lessen meegenomen hebben en die verwerkt hebben in onze nieuwe procedures.

Mevrouw **Vos**: Een van de doelen van de NS bij het verkrijgen van de HSL-Zuidconcessie en later ook van het strategisch plan van HSA uit 2010 was om met het oog op de toekomst ervaring met hogesnelheidsvervoer op te doen. Is dat nog steeds een ambitie van de NS?

De heer **Robbe**: Weet u, misschien was die ambitie toen wel te groot als we kijken naar hoe het hogesnelheidsnet zich ontwikkeld heeft. Er is maar één lijn van Nederland naar Brussel en dan naar Parijs. Daar willen we optimaal gebruik van maken. Een heel net in Europa, wat misschien vroeger een visie was, is in ieder geval niet ontstaan vanuit Nederland. Wij moeten ons, denk ik, concentreren op het hoofdnet en dat goed regelen. Ook moeten we het kortgrensoverschrijdend verkeer goed regelen en moeten we die ene lijn optimaal bedienen, maar we moeten dat altijd doen samen met partners. Daarom is Thalys ook een goede constructie waarbij we samenwerken met de NMBS en met de SNCF, die gewoon uitgebreide ervaring heeft in het rijden van hogesnelheidstreinen.

Mevrouw **Vos**: Dus ik begrijp dat de NS de hogesnelheidsambitie heeft opgegeven?

De heer **Robbe**: Ja, wij willen wel inzetten op de hogesnelheidslijn naar Parijs en doorverbindingen vanaf daar. Dat we zelf een zelfstandig hogesnelheidsbedrijf zouden moeten hebben: dat hebben we niet, nee.

Mevrouw **Vos**: De afgelopen weken hebben de schijnwerpers gestaan op een aantal zaken bij de NS die niet goed zijn gegaan. Hoe gaat u er als interim of CFO nu voor zorgen dat de NS daadwerkelijk uitvoering geeft aan die getrokken lessen voor de toekomst?

De heer **Robbe**: Wat er de afgelopen weken gebeurd is, is zeer betreurenswaardig en niet acceptabel. Laat dat gewoon heel duidelijk zijn. Het heeft mij maar ook ons personeel heel erg geraakt. Het zijn dingen die niet moeten gebeuren in een bedrijf als NS. Ons is terecht een spiegel voorgehouden, ook door de Minister, van hoge standaarden waaraan wij moeten voldoen qua integriteit. Die waarden die er ook zijn, zijn vaak ook de kern van datgene waarvoor wij willen staan als bedrijf en veel van onze mensen hebben die persoonlijke waarden juist ook. Daarom raakt ons dit zo erg, dat je zegt: dit hoort niet bij ons bedrijf. Maar wij realiseren ons ook dat we iets recht te zetten hebben en dat we daar gewoon mee aan het werk moeten. En dat is wat onze mensen van harte willen. Dat gesprek ben ik gelijk met ze aangegaan toen het naar buiten kwam om ruimte te geven voor de emoties die mensen hebben van «dit hoort niet bij ons, dit mag niet en dit willen we niet» en om er niet bij stil te staan door te zeggen: wat gaan we nu doen met elkaar en wat leren we hiervan? Hoe gaan we ervoor zorgen dat het ethisch gedrag dat we allemaal willen, ook echt geborgd is in de manier waarop we ons werk doen? Dat betekent dus dat we daar programma's voor gaan opzetten. Zo gaan we bijvoorbeeld

op het hoogste niveau een directeur Ethiek en Compliance in onze organisatie benoemen. Daarnaast gaan we externe reviews ondersteunen ...

Mevrouw **Vos**: Sorry, er komt op het hoogste niveau een ...?

De heer **Robbe**: Een statutair directeur Ethiek en Compliance.

Mevrouw **Vos**: Die was nog niet belegd in het directieoverleg?

De heer **Robbe**: Jawel, maar er was nog niet een aparte statutair directeur. Er zijn twee statutair directeuren, eigenlijk nu maar één.

Mevrouw **Vos**: Er komt dus nu een aparte directeur Ethiek ...

De heer **Robbe**: En Compliance. Een risicomanager. Die komt apart op dat niveau. Die functies waren er natuurlijk al wel, maar die waren lager belegd in de organisatie.

Mevrouw **Vos**: Eén persoon wordt dan ook echt belast met bedrijfsethiek.

De heer **Robbe**: Klopt, ja. We gaan ook een heel programma opzetten. Dat betekent training van onze mensen. Het betekent ook dialoog over wat de issues precies zijn. Snappen we die voldoende? Zijn de regels wel duidelijk en, zo niet, hoe gaan we daarmee om? Hoe ga je om met dilemma's binnen ons bedrijf? Ik zie het ook als een kans om hiervan te leren, ook gelet op de cultuurverandering waaraan we willen werken. Het fijne is dat het ook echt aansluit bij de waarden die de mensen voelen. Dus hier is ruimte om te leren van elkaar.

Mevrouw **Vos**: Maar je leert ook als je goed begrijpt hoe het nou komt dat bepaalde ethische zaken of bepaalde waarden blijkbaar waren weggeglippt. Hebt u daar een analyse van gemaakt?

De heer **Robbe**: Die is nog niet gemaakt en nog niet klaar, maar er is een bureau dat onderzoek doet in opdracht van de raad van commissarissen. Onze Minister heeft volgens mij dinsdag in de Kamer toegezegd dat hij de co-opdrachtgever daarvan wil zijn om een analyse te doen van waarom het is misgegaan. Zit het in de harde controles, de procedures en de regels die allemaal op papier staan? Ik denk zelf dat dit wel degelijk voor mekaar is, maar daar gaan we ook naar kijken. Maar hoe komt het nou dat mensen niet altijd die regels toepassen? Als die regels niet toegepast worden, hoe kan het dan dat dit niet naar buiten komt? Waarom bespreken ze dat dan niet met hun lijnbaas of is er niet een andere manier waarop je het naar buiten kunt brengen als er iets misgaat? Dat onderzoek loopt. Dat gaat een paar maanden duren en dan wordt er vervolgens teruggerapporteerd, naar ik aanneem, ook aan de Kamer. De acties die daaruit voortvloeien gaan we implementeren. Van die ene actie ten aanzien van de directeur Ethiek en Compliance was al duidelijk dat we dat gaan doen. Uitgebreidere trainings- en bewustwordingsprogramma's, dat is ook duidelijk. Uit genoemde analyse komen andere acties voort die we gewoon nodig hebben als bedrijf.

Mevrouw **Vos**: Even voor de mensen die niet weten wat compliance is: dat is gewoon je houden aan de wetten en regels. Een compliance officer is dus iemand die daar specialist in is.

De heer **Robbe**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dat wordt nu dus apart belegd bij dezelfde persoon die ook de integriteit gaat bewaken?

De heer **Robbe**: Dat klopt, ja. Zo serieus nemen we het door op het allerhoogste niveau daar iemand specifiek voor aan te stellen.

Mevrouw **Vos**: Omdat dit nu niet echt het onderwerp van ons onderzoek is, laat ik het hier nu bij.

Ik wil even terug naar de lessen die getrokken zijn uit het Fyra-dossier. Vindt u dat de onderneming NS, in de brede zin van het woord als het bedrijf dat het publieke belang van openbaar vervoer en reizigers moet behartigen en ook die opdracht heeft gekregen, het maatschappelijk belang voldoende heeft geborgd in dit dossier?

De heer **Robbe**: Weet u, de uitkomst is teleurstellend. Daar is gewoon geen discussie over en dat raakt ons allemaal. Mijn hart gaat uit naar al die medewerkers in het bedrijf die jaar na jaar heel hard gewerkt hebben om te proberen juist deze trein op de rails te krijgen omdat dit van belang was voor de reiziger en dat is ons niet gelukt. Zoals ik al eerder zei: dat spijt ons zeer. Die insteek om een goede mobiliteit te bieden aan de samenleving, is wel wat de mensen in NS drijft. Dat is waarom ze er werken. Dat speelt altijd mee in de beslissingen die we nemen. Punt.

Mevrouw **Vos**: Helder. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Mijnheer Robbe, kunt u de relatie tussen de Staat en de NS beschrijven in uw periode als directielid?

De heer **Robbe**: Ja. Ik vind het een professionele relatie en daarnaast een constructieve. Soms ook uitdagend, want ons worden wel spiegels voorgehouden, zowel door onze aandeelhouder als ook door I en M. Daar vinden pittige gesprekken plaats, maar wel op professioneel niveau en op een constructieve basis.

De heer **Elias**: In de afgelopen weken hebben in deze zaal harde verwijten geklonken tussen de NS en de Staat. De relatie tussen de NS en de Staat is bij tijd en wijle, zacht gezegd, koel geweest. Wat is daarvan volgens u de oorzaak?

De heer **Robbe**: Weet u, ik vind dat moeilijk om te beoordelen. U hebt heel veel mensen geïnterviewd waardoor u er wellicht zelf een beeld bij aan het ontwikkelen bent. Als ik terugkijk, zijn er inderdaad zaken waarvan je zegt: hoe heeft dat kunnen gebeuren met elkaar en ook als samenleving? Zo zie ik het namelijk ook. NS is ook onderdeel van ons als Nederland. Dus hoe hebben we dat kunnen laten gebeuren met elkaar? Mijn insteek is steeds geweest: we moeten er samen uitkomen, eenieder vanuit zijn eigen rol. Ik merk ook dat we daar vooruitgang in geboekt hebben. Ik denk dat de situatie nu anders is dan een aantal jaren geleden. Het voelt in ieder geval zeker anders dan wat ik hoorde in uw verhoren zoals het in het jaar 2001 bijvoorbeeld ging.

De heer **Elias**: Wat bent u van plan om anders te doen dan uw voorgangers in de relatie met de Staat?

De heer **Robbe**: Absoluut transparant zijn, data delen, dilemma's delen, goedkeuring vragen als je twijfel hebt. Met het aanbesteden van treinen bijvoorbeeld is het nu anders geregeld, zodat we op eerdere momenten de Staat erbij betrekken en zeggen: wat vindt u hiervan, kunt u hiermee instemmen? Ook onze aandeelhouder: in de nota Staatsdeelnemingen staan nieuwe afspraken over wanneer je de Staat consulteert en hoe de goedkeuringsprocessen lopen. Ik ondersteun dat, want het creëert gewoon duidelijkheid.

De heer **Elias**: Impliciet zegt u daarmee toch dat het in het verleden vanuit de NS niet goed gegaan is.

De heer **Robbe**: Weet u, in die context, hoe dat toen ging ... Er waren misschien andere omstandigheden, ik weet dat niet. Ik weet wel dat ik tevreden ben met zoals het nu is en dat we er ons met z'n allen wel flink voor moeten inzetten om dat ook te laten werken. Iedereen heeft ook zijn eigen verantwoordelijkheden, maar binnen die verantwoordelijkheden, denk ik, dat het zo goed georganiseerd is.

De heer **Elias**: De heer Hettinga verklaarde hier gisteren dat het hem bevreemdt dat verschillende personen van het Ministerie van I en M naar de NS overstappen. Hij moet dan onderhandelen met mensen die kort daarvoor nog bij de NS hadden gezeten. Wat vindt u van zijn bevreemding?

De heer **Robbe**: Weet u, als de kennis en vaardigheden bij mensen van NS zitten die op het ministerie nodig zijn, dan kan ik mij voorstellen dat het ministerie vraagt aan deze mensen om daar te gaan werken, Ook omgekeerd komt het voor. Het komt trouwens ook voor dat goede mensen van ons bij mijnheer Hettinga gaan werken of bij andere concurrenten, omdat de vakkennis die we hebben toch ook nodig is in de markt en op het ministerie.

De heer **Elias**: Andersom komt ook voor, dus dat de heer Hettinga onderhandeld heeft met mensen bij I en M die overgestapt zijn naar de NS. Dat is de concurrent van hem. Die weten alles van zijn bedrijf en die zitten nu bij de NS. Dat vindt hij raar. Wat vindt u daarvan?

De heer **Robbe**: Heeft hij dat met het ministerie besproken?

De heer **Elias**: Ik stel u de vraag wat u vindt van zijn bevreemding daaromtrent.

De heer **Robbe**: Wij zijn er altijd transparant over geweest. U hebt het misschien over de heer Fukken die daar werkte en nu bij ons werkt. Daar zijn wij heel transparant over geweest naar alle partijen. Zoals gezegd, het uitwisselen van mensen gebeurt in onze industrie omdat er kennis en vaardigheden zitten.

De heer **Elias**: Maar transparantie is toch niet het enige criterium? Als je transparant bent over iets wat aantoonbaar onjuist is – ik zeg niet dat dit hier het geval is – is het daarmee nog niet goed. Hij vindt het dus een rare situatie dat hij als bedrijf in de positie is dat zijn gegevens nu via het ministerie bij de concurrent liggen.

De heer **Robbe**: Wij krijgen geen gegevens over concurrenten van mensen die bij het ministerie binnenkomen.

De heer **Elias**: Het zit in het hoofd van een topambtenaar die naar de NS overstapt. Die hoeft geen dossiers mee te nemen; het zit gewoon in zijn hoofd.

De heer **Robbe**: We krijgen geen gegevens van onze concurrenten via mensen die vanuit het ministerie komen.

De heer **Elias**: Maar die hebben die kennis toch?

De heer **Robbe**: Ja. Kennis van de sector, maar we krijgen geen bedrijfsvertrouwelijke gegevens op die manier.

De heer **Elias**: De heer Hettinga stelde ook dat de oorspronkelijke concessieovereenkomst ontoelaatbaar is gewijzigd, namelijk van 178 miljoen, naar 148 miljoen, naar 101 miljoen. Kunt u toelichten of die concessieovereenkomst zodanig is gewijzigd dat geen sprake meer zou zijn van een gelijk speelveld en een gelijke behandeling?

De heer **Robbe**: Weet u, er is toen uitgebreid naar gekeken, ook door onze juristen en de landsadvocaat. We hebben ons altijd aan de regels gehouden. Als mijnheer Hettinga denkt dat dit niet het geval is, dan is het uiteindelijk aan de rechter om zich daarover uit te spreken. Volgens ons hebben we dat heel zorgvuldig gedaan.

De heer **Elias**: Dus u ziet een eventuele procedure daarover met vertrouwen tegemoet?

De heer **Robbe**: Absoluut.

De heer **Elias**: Voormalig president-commissaris de heer Meijer verklaarde hier dat het niet zo kan zijn dat een bedrijf, en zeker een staatsbedrijf, actief een parlementaire enquête probeert tegen te gaan. Waarom heeft de NS getracht om die parlementaire enquête te voorkomen?

De heer **Robbe**: Dat beeld herken ik niet, dat wij getracht hebben een enquête te voorkomen. Kunt u mij daarin helpen?

De heer **Elias**: Dat blijkt uit stukken van de raad van commissarissen. Er is over gesproken op 22 januari 2013. Daar zat u bij.

De heer **Robbe**: Kunt u mij even helpen? Wat werd er precies gezegd?

De heer **Elias**: Daar is besproken dat geprobeerd zou worden om de parlementaire enquête tegen te gaan vanuit de NS.

De heer **Robbe**: Het is aan de Kamer om te beslissen of er een parlementaire enquête plaats moet vinden.

De heer **Elias**: Dat was mijn vraag niet. Mijn vraag was of het aanvaardbaar is dat een bedrijf, een staatsbedrijf, probeert die besluitvorming daaromtrent te beïnvloeden.

De heer **Robbe**: Om feitelijke informatie aan te dragen natuurlijk wel, maar niet om in de positie van de Kamer te gaan zitten. Het is aan de Kamer om te besluiten of een parlementaire enquête plaats moet vinden.

De heer **Elias**: De nadrukkelijke bedoeling was, zo blijkt uit de stukken, om te pogen de parlementaire enquête tegen te houden.

De heer **Robbe**: Nou, dat beeld is mij niet zo bijgebleven, moet ik zeggen.

De heer **Elias**: U was aanwezig.

De heer **Robbe**: Ja, dat zegt u en dat geloof ik, natuurlijk was ik aanwezig. Dat staat mij echter niet zo bij.

De heer **Elias**: Als dat zo gebeurd is, is dat dan met de al dan niet nieuwe inzichten rond ethiek, fatsoenlijk?

De heer **Robbe**: Ik vind dat het aan de Kamer is om te beslissen of er een parlementaire enquête plaats moet vinden. Dat wij de Kamer daarin ondersteunen door feitelijke informatie aan te dragen, hoort bij onze rol. Maar het is aan de Kamer om te beslissen, niet aan ons.

De heer **Elias**: Hoe kijkt u aan tegen de twee hoedanigheden van de NS, aan de ene kant een bedrijf dat de Staat overigens ook zelf zo gewild heeft, en aan de andere kant de NS als uitvoerder van de publieke nutsfunctie? Zijn die twee functies goed te verenigen?

De heer **Robbe**: Dat kan, maar er zit natuurlijk best wel eens spanning op die lijn, dat je beide ballen in de lucht moet houden. We hebben die maatschappelijke verantwoordelijkheid en tegelijkertijd wordt er ook iets van ons verwacht. Het net is wat u zegt, zoals het ingericht is; de Staat is onze aandeelhouder en we moeten ook aan rendementseisen voldoen. Ik vind het wel een gezonde constructie. Het feit dat wij ook aan rendementseisen moeten voldoen, houdt ons ook scherp om goed op bijvoorbeeld de kosten te letten. Dus het kan, maar het vereist voortdurend goede afwegingen.

De heer **Elias**: Als u het opnieuw zou kunnen inrichten, zou u het dan zo doen?

De heer **Robbe**: Het kan op verschillende manieren. Ik denk dat zoals het nu ingericht is, het goed werkt, mits we goede afspraken met elkaar maken.

De heer **Elias**: En andersom, de twee hoedanigheden van de Staat, dus zowel aandeelhouder als concessieverlener. Zijn die ook goed te verenigen?

De heer **Robbe**: Ik ben blij dat het gescheiden is in twee rollen. Ik heb begrepen dat het in het verleden allemaal bij een ministerie zat. Dat zijn toch echt andere verantwoordelijkheden, het verlenen van een concessie en de aandeelhoudersrol. Het feit dat er twee verschillende ministeries zijn, helpt ons om de juist debatten en de juiste gesprekken te hebben en de juiste afspraken te maken op de juiste plaats.

De heer **Elias**: Maar hebt u niet regelmatig last van die twee koppen van de Staat?

De heer **Robbe**: Ik denk dat het helpt om op de juiste plaats de juiste afweging te maken. Ik heb liever twee koppen dan één kop, waar in die kop steeds die dingen vermengd worden.

De heer **Elias**: Komt het ook niet soms handig uit dat er het aloude verdeel en heers vanuit de NS kan worden gespeeld jegens de Staat?

De heer **Robbe**: Nee, we hebben verantwoordelijkheden zowel ten opzichte van het Ministerie van I en M als ten opzichte van de aandeelhouder. Die heb je sowieso als bedrijf. Wij kunnen niet het ene ministerie tegen het andere ministerie uitspelen; dat is niet aan ons.

De heer **Elias**: Maar u zou het kunnen in die structuur of in ieder geval kunnen proberen?

De heer **Robbe**: Nee, we hebben verantwoordelijkheden ten opzichte van de aandeelhouder om het bedrijf te runnen op een bedrijfseconomisch verantwoordelijke manier. We hebben ten opzichte van I en M de verantwoordelijkheid om aan onze concessieverplichtingen te voldoen. Als directie moet je aan beide voldoen. Die kanalen staan ook open. Het zijn ook andere personen die dit doen. Ik onderhoud de relatie met de aandeelhouder en de collega's onderhouden de relatie met I en M. Voor ons werkt dat en hoe de ministeries dat oplossen: ja, soms is dat voor ons wellicht niet helemaal zichtbaar, maar dat is aan hen.

De heer **Elias**: De heer Timmer zei hier drie weken geleden dat de NS zo hoog op die vervoersconcessie kon bieden omdat de rekening hoe dan ook bij de Staat zou komen te liggen; dat is het vestzak-broekzakverhaal. Is dat in de kern nog steeds niet zo?

De heer **Robbe**: Nee, zo zie ik dat niet want we hebben een zelfstandige vennootschappelijke verantwoordelijkheid waarin we rendement moeten maken voor onze aandeelhouders. Dan geldt niet vestzak-broekzak. Of je aan het ene ministerie betaalt of aan het andere ministerie maakt daadwerkelijk verschil want het een is uiteindelijk een dividend en het ander is een concessieverplichting. Voor beide gelden eigen regels. Zo'n concessie moet ook voldoen aan de eisen van de markt. Er mag geen sprake zijn van staatssteun. Dat hele verhaal waarover we het gehad hebben, dat het extern geverifieerd wordt, heeft te maken met de concessieverlener. Daarnaast hebben we rendementseisen van de aandeelhouder en die zijn gewoon gescheiden.

De heer **Elias**: Zou u meewerken aan zo'n hoog bod als het bod dat in 2001 door de NS is uitgebracht?

De heer **Robbe**: Ik vind dat de biedingen die wij indienen een redelijk rendement moeten opleveren dat marktconform is. Daar hebben we ook afspraken over gemaakt met onze aandeelhouder. Dus we gaan geen biedingen indienen die niet reëel zijn. In dit proces is ook heel erg goed gekeken of alle aannames zijn geverifieerd, ook extern. Dus ik ben ervan overtuigd dat we hier een bod hebben neergelegd dat adequaat is en aan alle eisen voldoet. Ik zou in ieder geval niet een te hoog bod in willen dienen. Dat zou ik niet doen.

De heer **Elias**: Waar we gisteren in het verhoor met mevrouw Van Vroonhoven vaststelden dat er zo'n 20 miljoen per jaar als een vorm van strategische waarde in dat laatste bod zat van de NS om het kernnet vast te kunnen houden, zegt u daarvan: dat is een prijs die aanvaardbaar is.

De heer **Robbe**: Ik zie dat niet als strategische waarde. Ik heb toen een afschrijving moeten nemen als gevolg van de geïntegreerde concessie van 246 miljoen. Dat verlies heb ik op het vermogen van NS genomen. Tegelijkertijd kwam er een geïntegreerde concessie uit, waar het hoofd-railnet en de hsl in zaten. Die hebben gezamenlijk een adequaat rendement opgeleverd. In die concessie zit als zodanig dus geen strategische waarde. Die geeft een adequaat marktconform rendement.

De heer **Elias**: Vindt u dat er sprake is van een gelijk speelveld als de NS een dergelijke biedingsstrategie kan hanteren? Kunnen concurrenten bijvoorbeeld iets soortgelijks doen?

De heer **Robbe**: Weet u, er is besloten dat uiteindelijk de concessie onderhands gegund zou worden aan de NS. Dat was niet aan ons ...

De heer **Elias**: Maar mijn vraag aan u is of er de facto wel sprake is van een gelijk speelveld als de NS zich een dergelijke biedingsstrategie kan veroorloven.

De heer **Robbe**: Misschien ben ik dan niet helemaal duidelijk geweest. Het bod dat we uitgebracht hebben, is marktconform. Daar zitten geen extra's in. Of Arriva een vergelijkbaar bod had kunnen doen als NS, kan ik niet beoordelen maar ons bod voldeed aan de eisen van het Ministerie van Financiën en voldeed ook aan de externe eisen die verwacht zouden mogen worden. «Marktconform» betekent dat anderen wellicht met een vergelijkbaar bod als NS hadden kunnen komen.

De heer **Elias**: In hoeverre is het volgens u verstandig en gewenst dat de NS als 100% staatsdeelneming en gelet op de positie die de NS in Nederland heeft, deelneemt aan aanbestedingen voor vervoersconcessies?

De heer **Robbe**: Vanuit de reiziger is het belangrijk dat er een geïntegreerd hoofd-railnet is. Als onderdeel daarvan zijn er afspraken gemaakt dat de NS nog op twee concessies zou kunnen bieden die aan de rand van het hoofd-railnet zitten en dat de NS niet zou bieden op andere concessies. U hebt misschien ook gehoord dat naar aanleiding van het gebeuren in Limburg, we ons zijn gaan heroriënteren ten aanzien van de vraag hoe we om moeten gaan met deze markt en dan met name de busmarkt. Is het goed dat NS daarin opereert of moeten we daarin toch andere keuzes maken?

De heer **Elias**: De vraag is eigenlijk of het verstandig is om de NS met een ander logo te laten meedingen bij bijvoorbeeld regionale concessieverleningen, dit nog los van vermeende of bewezen onregelmatigheden?

De heer **Robbe**: Met name waar er sprake is van substantiële samenloop, dus als er op een stuk spoor tussen een aantal stations meer dan één vervoerder rijdt, kan dat zeker in het geval van verstoringen tot suboptimale resultaten leiden voor de reiziger. Het is ook herkend toen het hoofd-railnet gegund werd, dat waar er sprake is van substantiële samenloop, de waarde is om dan samen met het hoofd-railnet te opereren. Voor die stukken van substantiële samenloop hebben wij de ruimte gekregen om te bieden, want dat is beter voor de reiziger. Dat was eigenlijk de conclusie.

De heer **Elias**: Mijn vraag aan u is of het verstandig is om dat te willen blijven doen als NS.

De heer **Robbe**: Vanuit reizigersperspectief vind ik het goed dat als er substantiële samenloop is, we het als een geïntegreerd pakket kunnen runnen. Dus vanuit dat perspectief zou ik graag mee willen blijven doen aan regionale biedingen. Er zijn er overigens niet zo veel. Er komt er nu nog een gedurende de hele looptijd van de concessie, voor zover ik het heb kunnen bekijken.

De heer **Elias**: Dus alleen in geval van ...

De heer **Robbe**: Substantiële samenloop.

De heer **Elias**: ... de door u vastgestelde samenloop.

De heer **Robbe**: Nee, niet door ons vastgesteld, maar objectief vastgesteld, zoals de concessie verleend wordt, dus dat er substantiële samenloop is tussen meerdere stations.

De heer **Elias**: Er is op dit moment een bescheiden marktwerking op het spoor tot stand gekomen. Bent u als bedrijf scherper op bijvoorbeeld kwaliteitsaspecten wanneer u concurrentie hebt?

De heer **Robbe**: Ik denk dat we zeker van marktwerking kunnen leren. Zoals u weet zijn wij ook in het nabije buitenland actief met onze dochterbedrijf Abellio. Een van de redenen is dat we ook in die omgeving weer nieuwe ervaringen opdoen die we ook toe kunnen passen in Nederland. Dus marktwerking heeft voordelen, ja.

De heer **Elias**: Wat leert u dan bijvoorbeeld als het gaat over kwaliteitsaspecten? Kunt u voorbeelden geven?

De heer **Robbe**: Scherp sturen op kosten. Zorgen dat je heel goed naar de klant luistert waardoor je met een gevarieerd aanbod nog meer klanten in de trein kunt krijgen. Omgaan met zaken als zwartrijden en hoe ze dat in het buitenland aanpakken. Nog weer strakkere afspraken over de wederzijdse verplichtingen en contractueel goede afspraken maken met elkaar. Klantgerichtheid hebben we hier ook. Als je echt helemaal scherp aan de wind zeilt, zul je heel erg moeten sturen. Wij hebben ook daarvan geleerd. De insteek van NS is: niet alleen naar de treinen kijken maar juist vanuit de reiziger kijken. Die gastvrijheid voorop zetten. In ons bedrijf in de UK, East Anglia, heeft iedereen een soort speldje op met daarop hun naam als ze in de trein zitten, dus mensen die er werken, zeg maar. Het is misschien maar een kleinigheidje maar wel symbolisch. Dat hebben we hier ook geïntroduceerd – ik zat er nog aan te denken om zo'n speldje vandaag mee te nemen om het u te laten zien – zodat we in de trein identificeerbaar zijn als medewerkers van NS. Er staat ook op «welkom». Op die manier straalt je als bedrijf uit: wij zijn er voor de reiziger en wij zijn hier niet voor onszelf als we in de trein zitten. Dat soort zaken hebben we op sommige plaatsen in het buitenland beter ingeregeld dan tot nu toe in Nederland. We hebben trouwens ook goede dingen in Nederland, zoals de manier waarop we de dienstregeling ingeregeld hebben en de manier waarop de treinen rijden. Daarmee winnen we ook concessies in het buitenland. We kunnen daar dus ook concurreren. Dus voor mij wordt het een win-win.

De heer **Elias**: Als ik u zo hoor met dat enthousiasme, dan zou u dus meer concurrentie op het spoor na 2025 toejuichen.

De heer **Robbe**: Weet u, concurrentie voor een concessie is helemaal niet slecht. Concurrentie op het spoor, als je het eenmaal ingericht hebt als een concessie, daar moet je mee uitkijken want dat gaat ten koste van de reiziger. Als het aanbesteed zou worden in 2025 – het is niet aan ons maar aan anderen om te beslissen of dat een goede zaak is – dan ondersteunen we dat als zodanig en gaan we er hard voor om te bewijzen dat wij het juiste bedrijf zijn, dat wij de reiziger op de eerste plaats zetten. Dus we zijn niet tegen concurrentie, maar als er gegund is moet je het wel als een geheel gaan runnen.

De heer **Elias**: Nog heel even over die zogenaamde governancestructuur. Sinds het najaar van 2013 moeten investeringsbeslissingen boven de 200 miljoen de goedkeuring hebben van de aandeelhouder, lees het Ministerie van Financiën. Vindt u dat prettig? Bent u het daarmee eens? Voelt u zich op de vingers gekeken?

De heer **Robbe**: Ik voel mij niet op de vingers gekeken. Daarvoor was er al een informeel overleg over grotere investeringen. Tot die tijd was er maar een derde van het balanstotaal, ongeveer 2 miljard, waarvoor we formeel toestemming moesten hebben van de aandeelhouder. We namen de aandeelhouder wel mee in belangrijke besluiten die we namen. Ik vind het plezierig ...

De heer **Elias**: Maar nu is het vastgepind.

De heer **Robbe**: Ja, ik vind het plezierig dat we die regels heel scherp hebben, dat we goed overleg hebben en dat de aandeelhouder dat formeel goedkeurt.

De heer **Elias**: U gaat niet allerlei investeringsbeslissingen nemen van 199 miljoen?

De heer **Robbe**: Nee, natuurlijk niet, nee.

De heer **Elias**: Wat is het primaire belang dat de NS eigenlijk moet dienen in uw visie?

De heer **Robbe**: Het belang van de reiziger in Nederland.

De heer **Elias**: Staat dat op één, twee en drie?

De heer **Robbe**: Absoluut.

De heer **Elias**: De afgelopen jaren heeft toch ook de financiële positie van NS en de Staat een buitengewoon belangrijke rol gespeeld waarbij bij tijd en wijle dat financiële belang op één en wellicht op twee en drie stond. Hoe kijkt u daartegen aan?

De heer **Robbe**: Nee, ik zie dat niet zo. Ik snap dat financiële overwegingen ook belangrijk zijn, maar voor mij zijn ze uiteindelijk randvoorwaarden om aan de doelstelling van je bedrijf te voldoen en die doelstelling is het regelen van een goede mobiliteit. Als je niet aan die financiële randvoorwaarden voldoet, komt het bedrijf in moeilijkheden en kun je uiteindelijk ook niet aan je doelstelling voldoen. Maar financiën zijn

een middel binnen de randvoorwaarden en de kaders, zoals we dat met de aandeelhouder hebben afgesproken. Doordat we de financiën goed geregeld hebben, kunnen we bijvoorbeeld nu 7 miljard investeren onder die nieuwe concessie ten behoeve van de reiziger. Dus het beheren van het geld is ontzettend belangrijk, maar uiteindelijk gaat het om die reiziger.

De heer **Elias**: Zou u eraan willen vasthouden dat bijvoorbeeld onder het memorandum of understanding uit 2008 en het onderhandelakkoord uit 2011 het belang van de reiziger op de eerste plaats stond?

De heer **Robbe**: Voor het onderhandelakkoord zeker. Het memorandum was voor mijn tijd, dus ik wil er geen uitspraak over doen hoe dat precies gegaan is.

De heer **Elias**: U hebt ermee te maken gehad, dus u kent dat memorandum. U hebt met de gevolgen daarvan te maken gehad. Dus ik denk dat we die vraag wel aan u mogen stellen.

De heer **Robbe**: Weet u, de deal die gesloten is, is inderdaad in het belang van de reiziger. Er zijn extra commitments gemaakt om het openbaar vervoer te verbeteren. Er komen meer treinen. Er zijn hogere frequenties. We rijden meer in de nachturen. De toiletten komen in de treinen. Het is echt een kans geweest om een beter product neer te zetten. Daar geloof ik vast in.

De heer **Elias**: Dus u zegt: ook bij lastige financiële onderhandelingen of wat dan ook, zal de NS altijd het belang van de reiziger op de eerste, tweede en derde plaats zetten.

De heer **Robbe**: Ja, maar het moet wel financieel verantwoord zijn. Het gaat om die balans, hè. Laten we dat gewoon vasthouden met elkaar. We kunnen ons niet alles permitteren en dat verwachten de samenleving en onze aandeelhouder ook niet van ons, maar het gaat uiteindelijk om het reizigersbelang. En daar moet je keuzes in maken die financieel verantwoord zijn.

De heer **Elias**: Ik kom tot een afronding. De hoogte en de betalingen van de concessievergoeding zijn in dit dossier continu onderwerp van discussie geweest. Met die nieuwe geïntegreerde concessie en het in stand gehouden onderhandelakkoord is of lijkt die discussie nu definitief afgerond. Maar gaat de NS die afgesproken bedragen nu daadwerkelijk ook betalen de komende jaren? Ik weet dat er een andere berekeningssystematiek onder kan liggen en dat er wellicht nog gesteggel is tussen I en M en de NS over hoe het dan wordt afgelost, maar gemiddeld gaat het om 101 miljoen per jaar concessie hsl en 80 miljoen concessie hoofd-railnet. 180 miljoen gemiddeld, ieder jaar opnieuw. Gaat dat lukken?

De heer **Robbe**: Absoluut, daar ben ik van overtuigd.

De heer **Elias**: En als dat niet gaat lukken? Gaat dan de NS haar eigen broek ophouden of toch weer met de Staat in onderhandeling?

De heer **Robbe**: Weet u ...

De heer **Elias**: Ik weet dat niet, vandaar dat ik het u vraag.

De heer **Robbe**: Nee, ik wilde het aan u uitleggen. Er zijn afspraken gemaakt met de Staat, ook in het onderhandelakkoord, dat als er zeer bijzondere omstandigheden zijn, we dan in gesprek zullen gaan. Dat staat gewoon in de afspraken. Als het heel goed gaat, gaat er ook meer naar de Staat. Mijn insteek is: wij zetten ons in voor het betalen van dat bedrag; dat is inderdaad een substantieel bedrag. Het gaat om 2,4 miljard concessievergoeding over deze hele periode. Kijkend naar onze businessplannen genereren we voldoende opbrengst, niet alleen op de hogesnelheidslijn maar geïntegreerd, om aan die verplichtingen te kunnen voldoen.

De **voorzitter**: Ik heb nog een vraag. Deze enquête gaat natuurlijk over de vraag waarom het beoogde vervoer niet tot stand is gekomen. U hebt er een aantal dingen over gezegd. U hebt gezegd dat u er een aantal dingen van geleerd hebt. We lijken vast te kunnen stellen dat de problemen met het vervoer over de HSL-Zuid met de beloftes die u zo-even uitsprak, wellicht ten einde zijn wat de NS betreft. Zullen er in de komende jaren nog hoofdstukken aan worden toegevoegd die u verwacht?

De heer **Robbe**: Nee, dat verwacht ik ... Wij blijven voortbouwen op het commitment dat we gemaakt hebben. Met alle medewerkers die we hebben en hun commitment met het openbaar vervoer in Nederland heb ik er alle vertrouwen in dat we dit nu af gaan leveren. Ik weet wel dat het nog heel veel inspanningen van ons gaat vergen. En u kunt gewoon op ons rekenen dat wij wat dat betreft onze uiterste best gaan doen met z'n allen.

De **voorzitter**: Maar u zei net in antwoord op een vraag van de heer Elias en ook al daarvoor in reactie op een vraag van de heer Van Gerven, dat er te hoge ambities waren. Zegt u nu eigenlijk dat de ambitie van de planologische kernbeslissing indertijd, nu door de NS niet meer als nieuwe ambitie wordt gezien? Is dat dan ook een vraag die wij vanmiddag aan de Staatssecretaris moeten stellen?

De heer **Robbe**: De ambities zoals ze er nu liggen, zijn wat mij betreft realistisch. Hoe ze in het verleden waren, daar kan ik geen uitspraak over doen. De huidige ambities en plannen die we hebben, zijn realistisch en daar gaan we voor. Daar kunt u op rekenen.

De **voorzitter**: Dan sluit ik bij dezen dit verhoor. Dank u wel.

De heer **Robbe**: Dank u wel.

Sluiting: 10.50 uur

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 tweeënhalve 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 spoorwegaatschappij 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 intercity 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 rijtijdenclaim 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 uitein-

delijk 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 voorgangster overwoog – dat had zij ook met de Kamer gecommuniceerd – om een bindend adviesprocedure 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 te 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 bodemplaat 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 verschafft 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 belangrijkste. 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 Descheemaeker. 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 klemmt 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 topperleg 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 doorgenvraagd. 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 zo iets 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 Descheemaeker 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 onduidelikheden 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», gerede 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 gerede 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 gerede 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 aanbestedingen 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 aangeboden 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 overeind houden 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 marktconformiteits-toets, 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 Descheemaeker 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-Presiden. 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-Presiden 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-Presiden 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-Presiden: 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 hechtten 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 openbardienstencontract, 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 dividendderving 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 dividendderving 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-Présiden 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 hoofdrailnet-concessie 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 terecht kwam.

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 verdeigbaar – 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 onder-tussen 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 marktvaart 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