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 Toorenburg

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 **Descheemaecker**: 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 dichter 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 wat 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 buren, 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: Nee. De minister heeft …

De heer **Van Gerven**: Ja, de minister heeft dat gezegd, maar u was daar toch ook? U zei zojuist: ik kan mij dat voorstellen. Wij kunnen constateren dat NMBS die trein niet heeft besteld.

De heer **Descheemaecker**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Bestelde NMBS die trein niet op grond van een financiële afweging?

De heer **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 vijfentwintig 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 genoegen 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 besefte 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 Magnette, 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 zoiets 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 bodemplaat 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 voorzitster 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 voorzitster 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 buren. 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 "conconcurrenten" 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 ongeregeldheden 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 mij 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 AnsaldoBreda.

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 bevreemdde 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 bevreemdde 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 Bombardiers en de Siemensen 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 **Descheemaecker**: Ik ben geen astrofysicus, dus ik weet niet wat een lichtjaar precies is.

Mevrouw **Vos**: Best veel.

De heer **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: Ja, en vanwege het feit dat het een turnkeyproject was.

Mevrouw **Vos**: U zei zojuist: AnsaldoBreda had een heel brede productrange. Hoe beoordeelt u de kennis van AnsaldoBreda van hogesnelheidstreinen en de ervaring die het bedrijf daarmee had?

De heer **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: Nee, dat is geen hogesnelheidstrein.

Mevrouw **Vos**: Hoe beoordeelt u de betrouwbaarheid van AnsaldoBreda als partner in dit project?

De heer **Descheemaecker**: 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 AnsaldoBreda, 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 AnsaldoBreda, 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 rijtuigen 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 rijtuigen. 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 blufpoker gespeeld. Naar mijn gevoelen -- 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 opengehouden. 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 "bitterballenakkoord". 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 Nederlandse 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 samenwerkingsafspraak 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 Magnette. 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 Magnette te spreken. Er liepen toen heel grote beslommeringen. De heer Magnette 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 buren 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 **Descheemaecker**: Die drie treinen niet bestellen in 2004.

De **voorzitter**: Gewoon helemaal niet meedoen?

De heer **Descheemaecker**: Niet meer meedoen, inderdaad.

De **voorzitter**: Dat is leuk voor de reiziger.

De heer **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: Het is gewijzigd. Het is een volwaardige vennootschap geworden, die als train operating company functioneert. Alle Thalyssen, 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: Nee, niet de uwe. Het zijn kwade tongen.

De **voorzitter**: De kwade tongen.

De heer **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 storingen 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 langzaamaan. 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 kluif 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 vanaf 2003 vanaf.

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 terechtkomt, 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 samenhing 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 **Descheemaecker**: 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 voorvaderen 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 Thalyssen. 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 eenvoudigere 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 Ierland 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 **Descheemaecker**: Daar kan ik "nee" op antwoorden.

De **voorzitter**: Ik dank u voor dit verhoor. Ik sluit daarmee ook deze zitting.

Sluiting: 17.56 uur