

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 11 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: mevrouw Van Vroonhoven (NS-directielid).

Aanvang: 14.00 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt mevrouw Van Vroonhoven de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mevrouw Van Vroonhoven. Voor de overzichtelijkheid hebben wij de vragen die wij u willen stellen verdeeld over twee verhoren. Afgelopen maandag hebben wij gesproken over de indienstneming van de Fyra tot het moment midden januari waarop het afdekrooster van de trein raakte. Vandaag gaan wij u bevragen over wat u daarna deed. U was vanuit de NS-directie voorzitter van de Taskforce Fyra en hebt de leiding gehad bij belangrijke beslissingen. De vraag was of de Nederlandse Spoorwegen zouden doorgaan met de Fyra en hoe het alternatief kon worden vormgegeven als ze zouden stoppen met de Fyra. Die beslissingen hebben natuurlijk met elkaar te maken. Voordat wij daarover gaan spreken, hebben wij eerst een paar korte vragen over de concessie. Als eerste is het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Ik begin met het onderhandelakkoord. Dat is al in een paar eerdere verhoren ter sprake gekomen, maar sommige vragen zijn beter door u te beantwoorden, vindt de commissie. In 2011 wordt dat onderhandelakkoord, hangende een enkel voorbehoud, gesloten. Dat komt

erop neer dat de NS vanaf 2015 zowel de hsl- als de hoofdrailnetconcessie mag gaan uitvoeren. Wij hebben de heren Robbe en Raab hier gisteren horen zeggen dat er een groot gat zat tussen wat HSA kon investeren vanwege de aanhoudende verlieslatendheid. Ook werd duidelijk dat er zowel voor de Staat als voor de NS een groot belang was om dit gat te dichten. Op 18 november informeerde minister Schultz van Haegen de Tweede Kamer daarover en stelde zij dat de NS gemiddeld 101 miljoen per jaar voor de hsl zou gaan betalen, maar ook dat HSA niet meer dan 60 miljoen per jaar voor de concessie kon betalen. NS gaat dus afgerond en op hoofdlijnen 40 miljoen meer betalen dan HSA had kunnen betalen. Hoe komt het dat de NS zo veel meer kan of wil betalen dan HSA?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is een goede vraag. Daarvoor moet ik even goed in mijn geheugen graven, want dat zijn cijfers van lang geleden. Een belangrijk voordeel van het integreren van de hsl en het hoofdrailnet was dat er een nieuwe synergie kon ontstaan. Een deel van dat gat wordt gefinancierd uit de synergie tussen het hoofdrailnet en de HSL-Zuid.

De heer **Elias**: Zeg maar: integratievoordelen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, correct.

De heer **Elias**: Dus van de doorgaande diensten tussen hsl en het hoofdrailnet. Welke treinen gaan er eigenlijk gebruikmaken van zowel de hsl als het hoofdrailnet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat heeft deels te maken met de treinen maar deels ook met het integreren van die twee organisaties, waardoor er één logistiek bedrijf en één marketingstuk ontstaat. Er worden dus zaken in elkaar geschoven die eerder vanuit de concessie apart georganiseerd waren en ook apart georganiseerd moesten worden. Verder is er op dat moment de optie -- dat is dan echter nog geen gegeven -- van Den Haag-Eindhoven als extra lijn op de HSL-Zuid. Maar de synergievoordelen komen vooral door het feitelijk samenvoegen van die twee clubs.

De heer **Elias**: Daar moet het vooral gezocht worden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Volgens mij hebben wij de informatie daarover ook aan u gestuurd.

De heer **Elias**: Ik vraag het daarom, omdat uit ons onderzoek gebleken is dat de NS meermaals berekend heeft dat die verbinding Den Haag-Eindhoven via de hsl verlieslatend of licht positief of kostenneutraal zou zijn; dat is afhankelijk van het moment waarop dat zou gebeuren. Hetzelfde is ook gebleken bij de biedingen in 1999 en 2001. Er is jarenlang discussie geweest over de winstgevendheid van de lijn naar Brussel via Breda. Integreren levert dus niet zozeer meer geld op, en zeker geen 40 miljoen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Volgens mij is het 20 miljoen op basis van synergie en is de andere 20 miljoen uit de NS Groep gefinancierd. Er is dus een impairment genomen van 200 miljoen ...

De heer **Elias**: Wat is een impairment?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat betekent dat je een extra storting doet, omdat je verlies maakt. Dat is niet uit het hoofdrailnet betaald maar vanuit de NS Groep.

De heer **Elias**: Waarom?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In de onderhandeling met het ministerie resteerde er een gat. Volgens mij is dat bedrag door tweeën gedeeld, en dit is het deel dat NS betaalde.

De heer **Elias**: En dat heeft allemaal te maken met het feit dat de NS er wel wat voor over had om een geïntegreerde concessie te laten ontstaan. Ook werd daarmee dus een heel oude wens, het verkrijgen van de concessie voor het kernnet, gerealiseerd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In ieder geval was het in het belang van de Nederlandse reiziger dat er een geïntegreerde concessie zou zijn. Dus hebben wij er zo veel mogelijk ons best voor gedaan om te zorgen dat die geïntegreerde concessie er ook kwam, op een financieel verantwoorde wijze.

De heer **Elias**: De heer Meijer verklaarde dat de NS meer wilde betalen om HSA te redden, als ook de hoofrailconcessie aan de NS zou worden gegund. Dat was onderdeel van de strategie. Dan hebben wij het dus eigenlijk over 200 miljoen, namelijk tien keer 20 miljoen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, ik denk dat dat correct is. Ik zou wel nog graag willen verifiëren of het exact zo is.

De heer **Elias**: Volgens onze voorlopige gegevens. En nogmaals, ik doe het op hoofdlijnen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat impairment komt daarmee overeen, maar ik zou dat toch graag nog eventjes door NS geverifieerd willen hebben. Het is namelijk lang geleden.

De heer **Elias**: Maar hebben wij dan niet andermaal het begrip strategische waarde te pakken?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wat bedoelt u daarmee?

De heer **Elias**: Precies wat ik vraag. Heeft de NS dan niet opnieuw 200 miljoen strategische waarde gefourneerd omdat het dat waard was om het hoofdrailnet te krijgen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: NS heeft een probleem willen oplossen en daarin haar verantwoordelijkheid genomen.

De heer **Elias**: Dat is een manier om het te zien, maar de manier die ik u voorleg is ook een manier om ernaar te kijken. De NS wilde al jarenlang heel graag voorkomen dat er infiltranten op het hoofdrailnet zouden komen; zij wilde dat net zelf houden. Nu was het nota bene gecombineerd met de hsl. Dat was kennelijk dus 200 miljoen waard.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zoals ik al zei: NS heeft haar verantwoordelijkheid genomen. Er resteerde nog een gat waarvan NS heeft gezegd: oké, daar nemen wij ons aandeel in.

De heer **Elias**: Maar stukken van de raad van commissarissen ondersteunen de manier waarop ik de vraag stelde. De onderhandse gunning van de hoofdrailnetconcessie tot minimaal 2024 was een van de opties waarover men voorafgaand, op 14 december 2010, met I en M in onderhandeling ging teneinde te proberen die concessie binnen te halen. Daar blijkt de NS dus uiteindelijk 200 miljoen voor over te hebben.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nogmaals, vanzelfsprekend was het voor NS belangrijk om ook het hoofdrailnet te hebben, vooral omdat we ervan overtuigd waren dat, als we het hoofdrailnet niet met de HSL-Zuid zouden combineren, er een heleboel mogelijke verbindingen voor de reizigers niet tot stand zouden komen. Als de hsl-concessie er geen onderdeel van zou zijn, zou dat bovendien impact hebben op het hoofdrailnet. Dat is correct.

De heer **Elias**: Ik vraag het u omdat de commissie hetzelfde patroon lijkt te zien als bij wat er in 2001 is gebeurd, namelijk dat er gewoon betaald is, om welke reden dan ook, om hoe dan ook die concessie binnen te halen, en in dit geval het kernnet te pakken te krijgen. Wellicht is er dus meer betaald en moet er meer worden afgedragen dan op zakelijke gronden noodzakelijk zou zijn geweest.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat ondersteun ik niet.

De heer **Elias**: Het is ook een vraag.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er is heel goed gekeken of die concessie in zichzelf een verantwoorde concessie zou zijn. Dat is getoetst. Dat is heel belangrijk omdat je in deze situatie anders te maken krijgt met dubbele staatssteun. Aan de ene kant moet er dus voor worden gewaakt dat de Staat een te riant contract aan de NS geeft, want dan zou er sprake kunnen zijn van staatssteun. Aan de andere kant: als de NS te weinig betaald zou hebben, zou er weer aan de andere kant sprake van staatssteun kunnen zijn. Er is dus door allerlei juristen, zowel van de Staat als van de NS, nadrukkelijk naar gekeken om ervoor te zorgen dat het contract de toets van marktconformiteit kon doorstaan.

De **voorzitter**: De heer Elias stelt u een aantal vragen en ik merk dat u geen concreet antwoord geeft. Ik wijs u er dus op dat het belangrijk is om hier, beëdigd, de gehele waarheid en niets dan de waarheid te spreken, en dat u niet alleen antwoordt dat NS haar verantwoordelijkheid heeft genomen, maar ook een antwoord geeft op de onderliggende vraag. Ik geef de heer Elias nog een keer het woord zodat hij die vraag kan herhalen en u die vraag kunt beantwoorden.

De heer **Elias**: Wij stellen vast dat uit de berekeningen blijkt dat de echte waarde 20 miljoen is. Daar komt nog 20 miljoen bovenop. Werd dat gezien als een strategische waarde om ervoor te zorgen dat het hoofdrailnet behouden kon blijven, dat die concessie 2015-2025 binnengehaald kon worden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er is gekeken naar de strategische waarde van het hoofdrailnet en de HSL-Zuid. Dat klopt. Ik ondersteun echter niet uw analyse dat er sprake zou zijn van een patroon en dat de situatie vergelijkbaar zou zijn met die van 2001. Die relatie zie ik echt niet.

Mevrouw **Vos**: Dan gaan we naar de situatie begin 2013. Het onderhandelakkoord is dan definitief geworden en de financiële problemen van HSA zijn dan opgelost. De gebruiksvergoeding die NS moet gaan

betalen gedurende vijftien jaar voor de hsl is met een miljard verlaagd en NS heeft het vooruitzicht dat zij vanaf 2015 de concessie voor zowel de hsl als het hoofdrailnet zal verkrijgen, samengevoegd in één grote concessie. Dat is de situatie begin 2013. De Fyra, de hogesnelheidstrein, was nodig om de afspraken uit de concessie na te komen. Maar, zoals we hebben gezien, in de winter van 2013 valt die Fyra uit. Was de uitval van de Fyra een bedreiging voor het behoud van de concessie voor de hogesnelheidslijn?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Of de uitval van de Fyra een bedreiging was voor het behoud van de concessie voor de hogesnelheidslijn, de hsl? Vanzelfsprekend. Als wij niet aan de voorwaarden van het rijden van een hogesnelheidstrein konden voldoen, dan zouden wij niet voldoen aan de voorwaarden van de concessie. Dan is het dus per definitie een bedreiging. Dat is later ook in alle afwegingen meegenomen.

Mevrouw **Vos**: Daar was u dus gelijk bang voor toen die trein uitviel. Eerder, in 2009, toen die concessie inging met het vervangende materieel van de TRAXX-Prio's, had minister Eurlings de zogenaamde niet-handhavingsbrief aan HSA gestuurd. Dat wil zeggen dat de minister geen sancties zou toepassen, als HSA niet aan die concessieafspraken zou voldoen zolang het juiste materieel er nog niet was. Staatssecretaris Mansveld trok die niet-handhavingsbrief uit 2009 na het uitvallen van de Fyra in. Welke betekenis kende u daaraan toe?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Daar moet ik even over nadenken. Ik denk dat dat was toen we met de tijdelijke oplossing reden. Ik heb er geen specifiek beeld bij welke duiding ik daaraan gaf. Ik vond dat heel logisch. Op dat moment moest er namelijk een nieuwe afspraak worden gemaakt over de handhaving in relatie tot de tijdelijke treindienst. Daar zijn dus aparte afspraken over gemaakt en ik meen dat die andere daarmee verviel.

Mevrouw **Vos**: Dus staatssecretaris Mansveld moest die brief intrekken, anders kon ze niet verdergaan met die afspraken uit de concessie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zij wilde nieuwe handhavingsafspraken maken over de tijdelijke treindienst tussen Amsterdam en Brussel. Die startte in januari, en daar is een ander handhavingskader voor afgesproken. Ik kan het me niet meer precies herinneren, maar ik denk dat dat ook de reden is geweest om die niet-handhavingsbrief terug te trekken.

Mevrouw **Vos**: Eind januari 2013 werd die brief ingetrokken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Daar kwam toen een nieuw handhavingskader voor terug.

Mevrouw **Vos**: Hebt u toen een nieuwe handhavingsbrief gekregen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Of dat een brief is geweest ... Er is een contract opgesteld met een nieuw handhavingskader voor die internationale verbinding, met allerlei eisen omtrent punctualiteit en dat soort zaken.

Mevrouw **Vos**: Daar komen we zo dadelijk over te spreken. Welke handhavingsmaatregelen kon de staatssecretaris eigenlijk nemen toen ze die brief introk?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat weet ik niet meer precies. Ik weet alleen dat ze daarna strengere handhavingsafspraken heeft gemaakt dan bij de eerdere handhaving van de concessie voor die specifieke treindienst.

Mevrouw **Vos**: Was het uitvallen van de Fyra ook een bedreiging voor het onderhandelakkoord en daarmee de gehele geïntegreerde concessie? Was u daar bang voor?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In eerste instantie ben ik daar helemaal niet mee bezig geweest. Ik vond het heel erg vervelend dat reizigers in de kou stonden. Daar moest zo snel mogelijk een oplossing voor komen. Daar was alle aandacht in de taskforce op gericht. Maar vervolgens heeft de staatssecretaris aan ons gevraagd -- ik meen in april -- om voor half juni

antwoord te geven op een aantal scenario's. In een van die scenario's werd de concessie ingetrokken. Dat kwam dus automatisch in onze taskforce als een onderdeel van een van de werkstromen.

Mevrouw **Vos**: Dat was in april?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Tussen april en juni is dat specifiek gevraagd in een brief van staatssecretaris Mansveld. Maar nogmaals, mijn eerste gedachten waren bij de reizigers en niet bij de concessie.

Mevrouw **Vos**: Uiteraard. Na de uitval van de Fyra kreeg u de leiding over de zogeheten Taskforce Fyra. Waarom werd die taskforce ingesteld?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In verband met de ontstane situatie, namelijk het stoppen van de treindienst na alle problemen en het eraf vallen van de plaat, hebben wij als directie in het weekend besloten dat het genoeg was geweest. Wij moesten zorgen voor een oplossing voor de reizigers, maar wij moesten ook een definitief antwoord geven op de vraag of het ooit nog wat zou worden met die Fyra. Om dat op een heel gestructureerde manier te doen, moet je je verantwoordelijkheid nemen als hoogste leiding van een onderneming en tevens kiezen voor een heel gefocuste aanpak. Ik heb toen zelf gezegd dat het me verstandig leek om dat te gaan trekken. Daarvoor moest ik al mijn andere taken overdragen aan mijn collega's. De taskforce is op maandag de 20ste gestart ...

Mevrouw **Vos**: De 22ste.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De 22ste, ja.

Mevrouw **Vos**: Het is opvallend dat de directie van NS zich er nu wel mee bemoeit. We hebben zelfs begrepen dat u helemaal bent vrijgemaakt voor deze taskforce. Het is nogal wat, dat een lid van directie met veel taken in haar pakket zich geheel moet gaan richten op dit crisismanagement. In dat verband vragen wij ons het volgende af. NSFSC en HSA waren

verantwoordelijk voor de Fyra. Dat hebben we in het vorige verhoor herhaaldelijk besproken. De vervoerder is verantwoordelijk. Waarom zaten zij niet in de taskforce, waarom hebben zij die niet geleid?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Omdat wij vonden dat HSA ervoor moest zorgen dat er elke dag treinen konden rijden. Een heleboel treinen reden namelijk gewoon in Nederland. Fyra en Hispeed reden ook andere internationale treinen. Wij vonden het dus belangrijk dat HSA zich zou focussen op de dagelijkse gang van zaken. Datzelfde gold voor NSFSC en NedTrain. Het was dus belangrijk om een apart project te organiseren dat antwoord zou geven op de vraag hoe die trein veilig en betrouwbaar terug kon komen en, zo niet, wat dan het alternatief zou zijn. We hebben dus gemeend dat het belangrijk was om daar heel dedicated aandacht aan te besteden, terwijl de winkel open moest blijven.

Mevrouw **Vos**: Dat de treinen moesten doordenderen, doorrijden -- "doordenderen" is in dit verband niet het juiste woord -- is dus de reden geweest dat de directie zich ermee ging bemoeien. Ging u zich als directielid niet ook bemoeien met de Taskforce Fyra omdat daar een heel groot belang mee gemoeid was, namelijk het behoud van de concessie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet de aanleiding geweest. De aanleiding was dat wij de Nederlandse en internationale reiziger in de kou hebben laten staan. Als leider van een organisatie moet je er dan voor zorgen dat je de verantwoordelijkheid neemt om dat op te lossen. Dat vraagt om heel dedicated aandacht. De concessie was in eerste instantie niet eens een onderdeel van die taskforce. Dat die in het spel kwam, was meer een consequentie van het volgende. Daar krijg je mee te maken als je de dienstregelingspatronen gaat veranderen vanwege de vele wensen in Nederland om te komen tot een ander patroon dan het patroon dat is vastgelegd in de concessie.

Mevrouw **Vos**: Maar dat kon dus niet meer overgelaten worden aan HSA, de vervoerder?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, want HSA had haar handen vol en was bovendien alleen verantwoordelijk voor het vervoer. En als je een goede analyse wilt maken van de treinen, heb je ook NSFSC en NedTrain nodig. Wij vonden het belangrijk om ons daar in een tijd van crisis maximaal op te focussen met een crisisorganisatie.

Mevrouw **Vos**: Dus u zegt: ik ben die taskforce gaan leiden vanaf 22 januari vanwege het belang van de reiziger en pas later kwamen daar de zorgen over de concessie bij.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij het besluit om wel of niet door te gaan met de trein, spelen natuurlijk heel veel onderwerpen en invalshoeken een rol. Er speelden financiële, juridische, strategisch en technische zaken. Hoe zit het precies financieel? Was het eigenlijk niet goedkoper om met de Fyra te stoppen dan om ermee door te gaan?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was ongeveer gelijk. Er waren twee werkstromen. De ene werkstroom heeft bekeken of de Fyra überhaupt door kon en wat dat dan betekende. De andere werkstroom heeft bekeken wat het betekende als de Fyra niet door kon. Die twee werkstromen zijn ten opzichte van elkaar gewogen. In financieel opzicht was het ietsje gunstiger om te stoppen met de Fyra. Daarbij hebben we ons gebaseerd op de heel conservatieve aanname dat we niets zouden terugkrijgen voor de trein. Onze inschatting was echter dat het risicoprofiel van het doorgaan met de Fyra behoorlijk hoog was. Dat was in veel mindere mate financieel gedreven dan gedreven vanuit de gedachte dat wij er gewoon geen vertrouwen in hadden dat er op tijd adequate treinen zouden komen; daardoor zou de reiziger in de kou komen te staan.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kom even terug op die specifieke berekeningen. Met name de afschrijving en het onderhoud van de Fyra bleken veel duurder ten

opzichte van het alternatieve vervoer. Daarmee valt de businesscase toch in het nadeel van de Fyra uit?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt, maar op basis van het plussen en minnen van de risico's bleken er allerlei onbekende factoren een rol te spelen. Wat zou je bijvoorbeeld nog terugkrijgen voor die treinen? Dat zou een positief effect hebben op de businesscase. Het waren allemaal aannames naar de toekomst toe, dus je wist niet precies hoe dat zou uitpakken. Grosso modo was het voor ons financieel dus min of meer gelijk. We hebben de afweging voornamelijk gemaakt op basis van de volgende inschatting: hoe kansrijk achtten we dat die treinen gingen rijden binnen een adequate tijdsspanne en op een gewild niveau van betrouwbaarheid?

Mevrouw **Bergkamp**: Daar heb ik ook een aantal vragen over, met name over de betrouwbaarheid van de trein. De taskforce voerde namelijk ook een technische analyse uit. Hij is helemaal nagegaan wat er aan de hand was met die trein. Daarover hebben wij gesproken met de heer Van As, die verantwoordelijk was voor die analyse. Hij gaf aan dat het 17 à 22 maanden zou duren om alle treinen te herstellen door middel van een retrofit. Heeft de NS-directie die conclusie overgenomen? Er volgde immers nog een second opinion van Mott MacDonald.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Beide analyses kwamen op hetzelfde neer. Zowel Mott MacDonald als de werkgroep onder leiding van de heer Van As had gezegd dat het 17 maanden zou duren. Waarom zijn wij uiteindelijk uitgekomen op 22 of zelfs 29 maanden? Dat komt doordat er ook nog andere zaken speelden. Op het moment dat zo'n trein technisch weer helemaal in orde is, zijn nog niet de contracten met AnsaldoBreda helemaal geregeld, moet de toelating nog worden geregeld en moet de trein nog commercieel in dienst worden genomen. Uiteindelijk is dat dezelfde analyse geweest; die hebben elkaar dus bevestigd.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik zoom even in op die twee rapporten. Het NS-onderzoek heeft het over 17 à 22 maanden, Mott MacDonald over 17

maanden. Er zijn nog meer verschillen. Wij vroegen de heer Van As naar een verklaring daarvoor. Hij gaf expliciet aan dat ook de samenwerking met AnsaldoBreda daarin was meegenomen. Hij vond zijn inschatting realistisch omdat die samenwerking wat lastig was; er moest dus ook van uit worden gegaan dat dat meer tijd zou kosten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: U bedoelt die 22 maanden?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is correct. Mott MacDonald ging er namelijk van uit dat het een leverancier was die gewoon als elke leverancier levert. De heer Van As daarentegen had een inschatting gemaakt van de feitelijke kwaliteit van deze leverancier en hoe je de samenwerking dan zou invullen. In de oplossingsrichting zat namelijk ook besloten dat er een heel kwaliteitsteam moest worden ingericht vanuit de NS om de begeleiding van de retrofit vorm te geven. Onder andere daarin zat het verschil.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat samen welke factoren de verschillen verklaren tussen de analyse van de NS en de second opinion van Mott McDonald. Zo was de samenwerking met AnsaldoBreda misschien een wat onzekere factor. Ook speelde mee dat er met meerdere partijen, met verschillende teams, samengewerkt zou moeten worden. Ook het certificerings- en toelatingsproces verklaart waarom het misschien zelfs 29 maanden zou kunnen duren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, correct.

Mevrouw **Bergkamp**: AnsaldoBreda heeft ook een eigen verbeterplan gemaakt. Dat hebben we vanochtend besproken met de heer Manfellotto. Volgens hem is dat verbeterplan heel goed ontvangen, met name door u. Herkent u dat? En hoe verhoudt zich dat verbeterplan tot uw eigen analyse?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het interessante is dat ik met de heer Manfellotto niet heb gesproken over dat verbeterplan. Dat plan hadden wij gevraagd voor 2 mei, maar het kwam pas een aantal weken later. Daarna hebben wij daar niet meer met hem over gesproken. Sterker nog: het verbeterplan is in de werkstroom van de heer Van As met veel cynisme ontvangen, omdat het in zijn beleving veel te optimistisch was. Ik herken dus niet wat de heer Manfellotto heeft gezegd.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer De Leeuw was overigens ook enthousiast over het verbeterplan.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat kan zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Aan de kant van de NS-directie was dat enthousiasme er in ieder geval niet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik was verantwoordelijk voor de taskforce. Ik had de leiding over de werkstroom van de heer Van As. Daar heb ik mijn analyse op gebaseerd. Zij noemden de veertien maanden van AnsaldoBreda onrealistisch.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het niet raar dat een bedrijf als AnsaldoBreda dan toch wat tegenstrijdige geluiden ontvangt? Aan de ene kant is er een projectleider die het een goed verbeterplan vindt. Aan de andere kant is er een taskforce die kritischer is en dat plan met cynisme ontvangt. Kunt u zich voorstellen dat het voor een fabrikant wellicht lastig is vanwege deze tegenstrijdige geluiden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik herken dit niet. Dat de heer Manfellotto "tegenstrijdige geluiden" zou hebben gehoord, zijn zijn woorden. Daar heb ik niet eerder van hen iets over gehoord, dus ik kan daar ook niet op ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ter correctie: ik was degene die sprak van "tegenstrijdige geluiden". De heer Manfellotto gaf aan dat u enthousiast was over het verbeterplan.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is absoluut niet correct.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Manfellotto kreeg ook de indruk dat de samenwerking veel beter liep nadat de taskforce onder uw leiding was opgezet.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is fijn om te horen. De insteek van de taskforce was ook om het samen met Ansaldo op te lossen. Alleen, onze conclusie was dat we in die vier maanden niet het vertrouwen hadden gekregen dat Ansaldo ook daadwerkelijk met herstelplannen zou komen. In die vier maanden had Ansaldo kunnen laten zien dat de samenwerking niet alleen beter liep vanwege de plezierige relatie, maar vooral ook doordat men met realistische plannen zou komen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is in ieder geval helder dat uw taskforce niet enthousiast was over het verbeterplan.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

Mevrouw **Bergkamp**: We spraken net over de evaluatie van de NS en het rapport van Mott MacDonald. Zijn die resultaten ook gedeeld met de heer Manfellotto van AnsaldoBreda?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet gebeurd omdat het onze resultaten waren. Ook had het te maken met het feit dat wij ons heel goed moesten voorbereiden op de juridische afwikkeling van de ontstane situatie. Daarom was het niet verstandig om die resultaten al op dat moment te delen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was dus een juridische afweging om die resultaten niet te delen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kom nog even te spreken over dat verbeterplan. De heer Manfellotto had een plan gemaakt waarvan de uitvoering veertien maanden in beslag zou nemen. Ik neem aan dat die termijn in overleg met de taskforce zeventien maanden werd. Er is dus wel goed gekeken naar het plan en de suggestie is gewekt om er wat langer over te doen. Hebt u er een beeld bij hoe de discussies over dat verbeterplan zijn verlopen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Daar ken ik niet alle details van. Ik weet alleen dat de werkgroep onder leiding van de heer Van As heel helder heeft aangegeven dat het verbeterplan van AnsaldoBreda niet geloofwaardig was. Ook was zijn inschatting dat er nog een aantal andere dingen georganiseerd zouden moeten worden om überhaupt tot een goede retrofit en goede treinen te komen. Dat samenstel van factoren heeft tot de volgende conclusie geleid: het kan, maar het gaat lang duren en het is ook risicovol vanwege de ervaringen tot nu toe met de competenties van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Bergkamp**: Kijkend naar de onderzoeken die u hebt uitgevoerd was uw conclusie dat de trein te fixsen, te repareren was. Het zou wel 17 tot 22 maanden, misschien zelfs 29 maanden duren, maar vanwege het gebrek aan vertrouwen in AnsaldoBreda was een doorstart in ieder geval niet mogelijk, niet gewenst.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben net met elkaar gesproken over de vraag welke argumenten er speelden om het besluit te nemen om met de Fyra te stoppen. Net hadden we het over de technische gesteldheid en het vertrouwen in AnsaldoBreda. We hadden het net ook kort over de financiële argumenten. U zei: doorgaan of stoppen was een beetje om het even, maar de kosten van afschrijving en onderhoud van een hogesnelheidstrein liggen altijd hoger dan die van regulier, conventioneel materieel. Een ander

vraagstuk was de communicatie met de NMBS. Hoe verliep die? Besloot de NMBS eerder te stoppen en kwam daarna de NS?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Daar is het nodige over geschreven door deze en gene in boeken en in de media. Het was al heel lang duidelijk dat de NMBS in ieder geval niet echt positief was over het doorgaan met die treinen. Wij hebben gezegd dat wij onze eigen afweging moesten maken. Daarvoor hebben wij ook een eigen proces ingericht. Op een gegeven moment ben ik op een vrijdag, de week voordat wij het besluit hebben genomen, naar België afgereisd voor een topperleg met de heer Descheemaecker. In dat overleg heeft hij aangegeven van plan te zijn om de vrijdag daarna -- ik denk dat dat de 31ste was -- aan zijn raad van commissarissen het voorstel voor te leggen om te stoppen met de V250.

Mevrouw **Bergkamp**: Voordat u dat deel van het proces beschrijft, even naar de start. In januari werd al een beetje duidelijk dat de NMBS wilde stoppen. We hebben dat ook aan de heer Descheemaecker gevraagd. Hij zei dat er nog een kleine mogelijkheid was om door te gaan, na een herstel van drie maanden. Wanneer werd het voor u duidelijk dat de NMBS definitief wilde stoppen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was die vrijdag. Op die vrijdag hebben zij gezegd dat zij dat de vrijdag daarna zouden voorleggen. Ik ga er dus van uit dat de raad van commissarissen dat zou ondersteunen. Die vrijdag, de 31ste ...

Mevrouw **Bergkamp**: De 31ste wilden ze naar buiten treden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De week ervoor heeft hij dat dus aan mij gemeld. Dat heb ik toen voor kennisgeving aangenomen. Ik heb toen gezegd dat wij dat besluit nog niet genomen hadden en dat wij van plan waren om dat besluit op 3 juni en op 5 juni te nemen. Op die data waren de directievergadering en de vergadering van de raad van commissarissen gepland.

Mevrouw **Bergkamp**: U was er op dat moment dus ook nog niet over uit of u wilde stoppen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee. De informatie van beide werkstromen was nog niet bij elkaar gebracht. Op de 29ste zouden zij bij elkaar komen en vervolgens zouden de stukken worden aangeleverd voor de directievergadering op de 3de en de vergadering van de raad van commissarissen op de 5de. Tegen Descheemaecker heb ik gezegd dat het plezierig zou zijn als hij zijn besluit nog even zou stilhouden. Dan konden wij, afhankelijk van de keuze die we zouden maken, namelijk gelijktijdig naar buiten treden.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was een wens van u om gelijktijdig naar buiten te treden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat vond ik belangrijk, ook omdat je dan duidelijkheid kunt verschaffen, wat de uitkomst ook is. Ongeacht of wij zouden doorgaan en hij zou stoppen of dat wij beiden zouden stoppen: dat kun je dan op een gedoseerde en goed onderbouwde manier uitleggen.

Mevrouw **Bergkamp**: En hoever was u op dat moment met het besluit om te stoppen? Was het een kwestie van fiftyfifty?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Toen waren de twee werkstromen nog niet financieel en operationeel bij elkaar gebracht. Het gaat heel erg om het risicoprofiel. Als het alternatief ook heel risicovol was geweest of heel veel magerder, in die zin dat het op geen enkele manier zou kunnen voldoen aan een alternatief dat gewenst zou zijn, dan kun je daar geen besluit ...

Mevrouw **Bergkamp**: U was dus nog in afwachting van informatie over de twee stromen. Maar waar lag de nadruk op dat moment? Dacht u: het kan weleens zo zijn dat we gaan stoppen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. ik was heel benieuwd wat er uit die werkstromen zou komen, maar ik deelde natuurlijk de zorgen die de heer Descheemaecker had over AnsaldoBreda en hun vermogen om dat op te lossen. Tegelijk vond ik dat wij onze eigen afweging moesten maken. Wij moesten het niet doen omdat de Belgen die afweging hadden gemaakt. Op de maandag heb ik Descheemaecker nog het volgende gevraagd: stel dat wij wel de keuze maken om door te gaan, kunnen wij dan jullie treinen overnemen? Dat is namelijk ook belangrijk om te weten.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke datum was dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was maandag de 27ste.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus toen had u nog het idee: misschien gaan we door en misschien gaan we zelfs de treinen van de Belgen overnemen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet "zelfs". Om door te kunnen gaan is het belangrijk dat je je afvraagt wat je met die internationale verbinding gaat doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Laat ik even uitleggen waarom ik zeg "zelfs". Op dat moment had de Belgische inspectie aangegeven dat ze de vergunning voor de treinen niet wilde verlengen. Als je de treinen dan had overgenomen, had je niet in België kunnen rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was mij niet bekend. Wij hebben vooral verkend of men er überhaupt toe bereid was. Dat had je in die korte tijd überhaupt ook niet kunnen regelen. Descheemaecker heeft toen gezegd dat hij bereid was om dat eventueel te doen. Er is zelfs globaal gesproken over de voorwaarden waaronder dat zou kunnen. Eerlijk gezegd denk ik trouwens dat het toch op de dinsdag was, want wij hebben het besluit op de woensdag genomen. Ik zei: prima, ik neem het mee. Op de woensdag kwamen de werkstromen bij elkaar. Toen kwamen wij uiteindelijk tot dezelfde conclusie en hoefden wij daar dus niet op door te gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u zag zich niet gedwongen om te stoppen met de Fyra omdat de Belgen eerder hadden besloten om te stoppen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was een eigen, zelfstandige afweging geweest van de NS om op basis van de informatie van de twee werkstromen dat besluit te nemen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kom even terug op de communicatie tussen u en de heer Descheemaecker over de vraag om een aantal treinen over te nemen. Op dat moment was het bij u niet bekend dat de Belgische inspectie had gezegd dat zij de vergunning niet zou verlengen. Er had dus een situatie kunnen ontstaan dat u de treinen had overgenomen, maar dat die treinen niet hadden kunnen rijden in België.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat het nooit zover was gekomen, want voordat wij die treinen echt hadden overgenomen, hadden wij ons natuurlijk wel ... Ik bedoel: je moet allerlei contracten en voorwaarden opstellen. Het ging mij erom of er überhaupt bereidheid toe was.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar wist u op dat moment dat de Belgen ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, mij was dat op dat moment niet bekend. Dat is correct.

Mevrouw **Bergkamp**: Speelde het negatieve imago dat aan deze trein kleefde een rol bij de besluitvorming? Hebt u dat argument in de besluitvorming meegenomen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, we hebben natuurlijk een heleboel dingen meegenomen. Het imago en het feit dat de Belgen niet wilden, hebben wij natuurlijk wel meegenomen in de besluitvorming. Het is niet de reden geweest dat we het niet hebben gedaan, maar het zijn allemaal factoren die je meeweegt in je uiteindelijke keuze. Je denkt dus ook na over de vraag hoe die trein valt. Op dat moment was in ieder geval duidelijk dat dat een hoger risicoprofiel had dan stoppen.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe hield u een vinger aan de pols bij wat er uit die twee werkstromen zou komen? Het kan immers niet zo zijn dat u als hoofd van de taskforce uiteindelijk verrast wordt door de uitkomsten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat ging heel intensief. Van die werkstromen werden wekelijks updates gegeven. Overigens zijn we pas ietsje later in het proces begonnen met de werkstroom voor het alternatieve materieel. Die had dus een behoorlijke inhaalslag te maken ten opzichte van de eerste werkstroom. Ik ben er dus vooral van op de hoogte gehouden of het überhaupt kon met de V250 en wat dat dan zou betekenen. De andere werkstroom ging over de vraag of het kon met het alternatief.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u had al een beeld van de uitkomsten. Wat eruit kwam was dus geen verrassing?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar nog niet afgewogen ten opzichte van elkaar. De werkstroom van het alternatieve materieel was later gereed dan de werkstroom van de V250. Je kunt wel zeggen dat je ermee stopt omdat het te lang duurt, maar als die andere werkstroom veel langer gaat duren, had het best zo kunnen zijn dat we uiteindelijk toch tot de conclusie hadden moeten komen om door te gaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Kwamen die werkstromen in een versnelling omdat de Belgen eigenlijk hadden besloten om te stoppen? Zei u tegen de mensen die ermee bezig waren: ik moet snel die informatie krijgen, want we moeten er waarschijnlijk op 31 mei 2013 mee naar buiten?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, want op de 29ste zou al die informatie al bij elkaar komen, omdat de stukken op de 30ste -- de stukken worden altijd op de donderdag voor de directievergadering verstuurd -- naar de directie en de rvc zouden worden gestuurd. Het was dus gewoon een natuurlijk moment.

Mevrouw **Bergkamp**: In maart 2013 voert u topperleg met het ministerie van I en M. Daar spreekt u ook over het alternatief. Op 16 april 2013 schrijft staatssecretaris Mansveld aan de Tweede Kamer dat zij de NS heeft gevraagd om een vijftal scenario's uit te werken. Slechts in een van de scenario's is het een optie om de concessie in te trekken. Daarmee zou de binnenlandse hsl-dienst meteen stoppen. Betekent dit dat er ook ruimte was om met het ministerie te spreken over de vraag hoe de NS uitvoering kon geven aan de concessie zonder de Fyra?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, en dat kwam omdat ook heel duidelijk was dat er een heleboel andere reizigerswensen waren dan in 2000. Vanuit reizigersorganisaties was er een grote behoefte aan een intercity ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mag ik daar nog een ding over vragen? U zei dat ook in het vorige verhoor. Toen zei u dat er onderzoek had plaatsgevonden. Zijn er onderzoeksrapporten die aantonen hoe die reizigerswensen zijn veranderd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk het wel. De NMBS wilde daar toen niet aan meewerken, maar Intraplan, dat allerlei internationale reizigersstromen analyseert, heeft in ongeveer acht scenario's uitgerekend hoe de reizigersstromen zouden zijn als je ook intercity's zou gaan gebruiken en wat het zou betekenen als je Zuid-Nederland zou laten aansluiten. Dat was namelijk de winst. Den Haag wilde aangesloten worden, Zuid-Nederland wilde graag aangesloten worden. Die maatschappelijke wensen wilde de staatssecretaris het liefst al meenemen in dat plan dat wij medio juni moesten opleveren.

Mevrouw **Bergkamp**: Die onderzoeken vormden dus de onderbouwing bij de scenario's? Zij onderbouwden welke scenario's beter waren en welke het beste bij de reizigerswensen pasten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, volgens mij wel. Maar hoever die onderzoeken precies waren, moet ik echt even navragen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is in ieder geval belangrijk om vast te stellen dat er bij het ministerie van I en M ruimte was voor het idee dat de NS de concessie zou kunnen behouden zonder de Fyra?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zonder de Fyra, maar niet noodzakelijkerwijs zonder een hogesnelheidstrein. Toen op een gegeven moment is gezegd dat wij tot 1 oktober de kans kregen om met een volwaardig ander bod te komen, hebben wij ook gekeken naar het vervangen van de Fyra door een hogesnelheidstrein.

Mevrouw **Bergkamp**: Van de heer Robbe hebben wij begrepen dat de NS zonder de Fyra de afspraken uit de concessie niet zou kunnen nakomen. U zegt dat er wellicht een alternatief voor de Fyra en de hogesnelheidstrein zou moeten zijn. Dat is wat u toevoegt. Ging u er desondanks in mei van uit, voordat de NS definitief besloot te stoppen met de Fyra, dat de staatssecretaris de hsl-concessie niet zou intrekken als de NS zou stoppen met de Fyra? Het is een heel lange en moeilijke zin, maar ik denk dat u hem begrijpt.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, daar ging ik niet van uit. Ik had wel de indruk ...

Mevrouw **Bergkamp**: U snapt mijn vraag?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, ik begrijp uw vraag. Uw vraag is of ik al een soort zekerheid had dat die concessie toch wel werd behouden, ook al gingen we stoppen met de Fyra.

Mevrouw **Bergkamp**: Geen zekerheid. Ik lees de zin nog een keer voor. Ging u er desondanks in mei van uit, voordat de NS definitief besloot te stoppen met de Fyra, dat de staatssecretaris de hsl-concessie niet zou intrekken als de NS zou stoppen met de Fyra? We hebben het dus niet over allerlei kansberekeningen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, daar ging ik niet van uit.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat ik de vraag herhaal en u de kans geef om er goed over na te denken, heeft een reden. Op 30 mei is er een heel belangrijke vergadering met de raad van commissarissen waarin de NS het besluit neemt om te stoppen. In die vergadering presenteert u de mogelijkheid dat de concessie wordt ingetrokken. U zegt dat het op korte termijn op zich geen reden is om de hsl-concessie van de NS af te nemen. U zegt zelfs dat het onwaarschijnlijk is.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt. Maar u vroeg net of ik dat al aan het begin wist.

Mevrouw **Bergkamp**: Nee, daarom herhaalde ik de vraag.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Oh, ik dacht dat het ging om het moment in april dat de staatssecretaris die brief schreef. We hebben natuurlijk de hele tijd contact gehad met het ministerie, ook over de alternatieven. Zoals gezegd speelden er twee dingen. Ten eerste het rijden met de V250 ofwel een hogesnelheidstrein. Ten tweede de vele reizigers- en maatschappelijke wensen die eigenlijk niet meer aansloten bij het oorspronkelijke patroon van de concessie uit 2000. Het was duidelijk dat het ministerie het liefst ook invulling zou willen geven aan die reizigerswensen, omdat reizigersorganisaties die zo duidelijk aangaven. In dat geval zou je met minder hogesnelheidstreinen hoeven te rijden, omdat je ook met intercity's zou gaan rijden. Op basis daarvan had ik de indruk dat er een mogelijkheid

was om, met een andere propositie dan de oorspronkelijke uit 2000, de concessie te kunnen behouden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer ontstond het idee dat dat kon?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet precies of dat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Was dat in maart of in april? Tijdens die presentatie in de raad van commissarissen bent u ervan overtuigd geraakt dat het onwaarschijnlijk was dat die concessie zou worden ingetrokken en dat u dus de ruimte had om met een alternatief te komen. Maar wanneer daarvóór had u het idee dat u die ruimte ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: We hebben ze natuurlijk steeds op de hoogte gehouden van wat we aan het doen waren en van de alternatieve werkstroom. Ik vermoed dus dat ik daar steeds ... Ik heb niet een moment in gedachte waarop ze zeiden: oh, het zit wel goed.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is een groeimodel, maar het is wel een belangrijk moment dat je als NS de zekerheid hebt: we komen misschien met een alternatief voor de Fyra, maar de concessie wordt niet ingetrokken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De zekerheid ... Volgens mij heb ik in diezelfde raad van commissarissen of in een van de directievergaderingen ook gezegd dat I en M dat nog wel kan zeggen, maar dat dat geen politieke ...

Mevrouw **Bergkamp**: Uiteindelijk heeft de Kamer altijd ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dus wat dat betreft ... Als u het aan mij vraagt: ik had helemaal niet het gevoel van zekerheid.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het ook niet over zekerheid en politiek, want wij weten dat er altijd een vervolgproces is en dat ook de Kamer daarin een rol speelt. Tijdens die presentatie in die vergadering van de raad van

commissarissen zegt u in ieder geval: I en M heeft aangegeven dat er bij het terugsturen van de Fyra-treinen en het niet-hebben van een hst-oplossing op korte termijn op zich geen reden is om van de NS de HSL-Zuid-concessie af te nemen. U had het dus ook direct begrepen van het departement.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: ik wil het toch even markeren. U zegt dat het een soort groeimodel is. Wij vinden het echter belangrijk om ook de feiten te hebben. Wat was het markeermoment waarop u dacht: er is een mogelijkheid dat wij als NS, als wij stoppen met de Fyra en geen hogesnelheidstrein als alternatief bieden, toch die concessie behouden. Was dat in maart of in april?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik kan daar geen specifiek moment voor markeren. Ik denk dat dat medio mei steeds meer gegroeid zal zijn, want wij hebben hen elke twee weken gesproken. Op een gegeven moment merk je, als je ze meeneemt in het alternatieve bod et cetera, dat dat een beetje in de buurt komt. Nogmaals: ik zou het graag willen, maar er is geen moment geweest waarop ik een telefoontje kreeg en dacht ...

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: het is een groeimodel om met elkaar te bespreken welke alternatieven er zijn en medio mei wisten we het met meer zekerheid. Dat is ook de reden dat u uw raad van commissarissen daarover op die manier kon informeren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, en ook omdat wij zelf allerlei sommen hadden gemaakt. Wij hadden de inschatting gemaakt dat een alternatief misschien wel een heel goede oplossing zou kunnen zijn voor die nieuwe reizigerswensen en daarmee misschien ook op draagvlak zou kunnen rekenen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat even de argumenten samen om te stoppen met de Fyra. U hebt een aantal onderzoeken laten doen, waaruit bleek dat de trein te fiksen, te repareren was door middel van een retrofit. Het zou 17 à 22

maanden, zelfs 29 maanden duren, inclusief toelating, certificering en verbinding met allerlei mensen die daar ook nog mee bezig zouden zijn. Maar als heel belangrijke reden geeft u aan dat u geen vertrouwen meer had in AnsaldoBreda. Ook hebben we het gehad over de financiële kant. U zegt dat doorgaan of stoppen om het even was, maar dat het qua onderhoud en afschrijvingen goedkoper was om te stoppen met de Fyra; niet-hogesnelheidsmaterieel was goedkoper dan hogesnelheidsmaterieel. Ook hebben we met elkaar besproken dat u op een gegeven moment van het departement te horen kreeg dat de concessie niet ingetrokken zou worden als de NS met een oplossing zonder Fyra of andere hogesnelheidstrein zou komen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is correct, op het laatste punt na. Ik heb het niet te horen gekregen. Ik heb de indruk gekregen dat dit voor hen geen reden zou zijn om de concessie in te trekken. Dat is iets anders dan dat het allemaal goed zou komen en dat het allemaal gefikst zou zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Het politieke proces komt nog.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Exact, maar die inschatting is heel belangrijk. "Geen hst" was daar overigens geen onderdeel van. We hebben op 6 juni een voorstel neergelegd met een vervanging voor de Fyra. Het was dus niet zo dat we bij het uitwerken van het alternatief al het gevoel hadden dat we niet per definitie een hogesnelheidstrein zouden moeten hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Dan lees ik toch nog even voor wat er in uw eigen presentatie voor de raad van commissarissen staat: I en M heeft aangegeven, dus gecommuniceerd, dat het terugsturen van de Fyra-treinen en het niet-hebben van een hogesnelheidstreinoplossing op korte termijn op zich geen reden is om van de NS de HSL-Zuidconcessie af te nemen. Dat is wat er staat. Zo hebt u ook uw raad van commissarissen geïnformeerd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het staat er; de feiten zijn de feiten. Daarna hebben we echter ook nog heel serieus gekeken naar een hst-aanbod. Ik heb zelf dus niet het gevoel gehad ...

Mevrouw **Bergkamp**: Het een sluit het ander misschien ook niet uit.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee. Toch was voor mij het stoppen met de Fyra en het komen met een alternatief niet op voorhand de reden om de concessie in te trekken. Dat was het belangrijkste onderdeel daarvan. Ik kan ook niet ontkennen dat daar staat wat er staat, maar dat was voor mij in ieder geval de belangrijkste reden.

De heer **Elias**: Ik heb nog één aanvullende vraag over wat we zo-even het markeermoment zijn gaan noemen. Op 20 maart -- dat is toch echt twee maanden voordat dat voorstel bij de raad van commissarissen wordt bepleit en wordt overgenomen -- is er topperleg tussen de NS en I en M. Ook daaraan refereerde collega Bergkamp. Herinnert u zich dat van de zijde van I en M zogeheten precondities zijn genoemd die voor NS heel gunstig waren bij het zoeken naar een oplossing?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik herinner ze me niet, dus misschien kunt u ze voor mij herhalen.

De heer **Elias**: Een van de precondities was dat de aanpak en de uitwerking moesten passen binnen de bestaande contractuele relaties, zoals de vervoersconcessie voor de hsl, de concessieovereenkomst tussen Staat en HSA en het onderhandelakkoord tussen I en M en NS. Met alle kennis die wij nu hebben, staat daar eigenlijk: de concessie zal voortlopen en NS moet een eventueel probleem binnen die concessie zien op te lossen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zo heb ik dat niet begrepen. Ik heb het zo begrepen dat je moest komen met iets wat wel aan de concessie voldeed. Ik zie niet hoe dat een soort van ...

De heer **Elias**: Er wordt ook gemeld dat het niet verstandig is om nu al vervoersscenario's te gaan uitwerken die allerlei verwachtingen in de markt zouden creëren, die binnen dat kader niet zouden passen, lees: dat de concessie zou worden opgezegd en dat iemand anders het vervoer voor zijn rekening zou kunnen gaan nemen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zo heb ik dat echt niet gelezen. Ik zou het dan toch even zelf goed moeten lezen om me te herinneren hoe dat precies bedoeld is. Ik heb het echter niet begrepen in de zin van: jullie kunnen nu alles maar doen. En: jullie hebben de concessie.

De heer **Elias**: U herinnert zich niet dat u eind maart, terugkomend van dat overleg, dacht: dit comfort gaat echt helemaal de goede kant uit voor de NS?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, helemaal niet. Vandaar ook mijn antwoord aan mevrouw Bergkamp dat ik mij geen specifiek markeermoment kan herinneren in de zin van: oké, dit is kat in 't bakkie.

De heer **Elias**: Tijdens die vergadering was namelijk ook gesproken over verschillende vervoersconcepten ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt, maar dat is daarna vertaald in de brief van staatssecretaris Mansveld, omdat heel duidelijk was dat er tegelijkertijd, los van de problematiek rond de V250, gewoon veel onvrede was in de samenleving en bij reizigers over het vervoersaanbod op de HSL-Zuid conform het onderhandelakkoord overeenkomstig de eerdere concessieafspraken in 2000.

Mevrouw **Bergkamp**: We hoorden gisteren over de interventie van de aandeelhouder tijdens die bespreking met de raad van commissarissen. Hebt u in de periode van 31 mei tot 7 juni zelf ook veel contact gehad met bewindspersonen, zoals de minister van Financiën en staatssecretaris Mansveld?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Of ik die contacten heb gehad?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, in die week.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet met de heer Dijsselbloem, en heel kort met mevrouw Mansveld. In die week had zij volgens mij een overleg met de heer Descheemaeker. Ik was met mijn team aan het eten in Den Haag in The Harbour Club en zij zaten daar ook; toen heb ik haar heel even gesproken. Ik heb echter niet zelf overleg gehad met Mansveld, anders dan helemaal aan het begin toen we de tijdelijke treindienst moesten realiseren.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus ook niet na de interventie namens de heer Dijsselbloem tijdens de vergadering van de raad van commissarissen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Jawel, maar dat was na het besluit om te stoppen. Op maandag 3 juni ben ik in Den Haag samen met de heer Meerstadt als het ware ontboden bij mevrouw Mansveld. Toen hebben wij met haar gesproken. Op 3 juni hebben wij haar ook schriftelijk laten weten dat we wilden stoppen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u wilde toch al stoppen? U had zelf al een vergadering met de raad van bestuur en met de raad van commissarissen gehad. Uit de verhoren hebben we begrepen dat in die tijd uw besluit een voorgenomen besluit werd, door die interventie namens de heer Dijsselbloem.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt. Wij hadden een besluit genomen. Formeel was voor het besluit ook geen goedkeuring van de aandeelhouder nodig. Zowel de directie als de raad van commissarissen had dat besluit al genomen. De heer Dijsselbloem wilde graag dat het een besluit was waar de aandeelhouder, het kabinet, feitelijk iets van moest vinden. Vandaar dat wij hebben gezegd: oké, wij hebben het besluit genomen, maar het is logisch dat zij daar als aandeelhouder uiteindelijk hun zegen aan kunnen geven.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond dat niet raar? U geeft leiding aan de taskforce en u hebt afgestemd met de Belgen om op dezelfde dag, op 31 mei, naar buiten te treden, en dan intervenueert de aandeelhouder die daar formeel geen positie in heeft.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat vond ik wel vervelend, ja. Maar goed, de aandeelhouder is de aandeelhouder.

Mevrouw **Bergkamp**: Heeft het negatieve consequenties gehad dat er niet gelijktijdig haar buiten werd gecommuniceerd door de NS en de NMBS?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat het wel veel sterker zou zijn overgekomen als we dat gezamenlijk hadden gedaan. Ik weet niet of er feitelijk schade is aangericht, maar ik vond het netter om dat gezamenlijk te doen. Dat zou mijn voorkeur hebben gehad.

Mevrouw **Bergkamp**: Wie weet is daardoor het beeld ontstaan dat de NS niet anders kon ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat kan. En dat is feitelijk dus niet correct. Dan ontstaat dat beeld makkelijker dan wanneer je dat gezamenlijk doet.

Mevrouw **Bergkamp**: Is er in die week, door de NS met het ministerie van I en M of het ministerie van Financiën, ook gesproken over een gezamenlijke strategie hoe die boodschap over het stoppen van de Fyra naar buiten moest worden gebracht? Het was immers een pijnlijke boodschap. Er is veel over te doen geweest. Was er een communicatiestrategie afgesproken?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, de focus lag voornamelijk op de vraag hoe we de Belgen zover zouden krijgen dat zij de communicatie nog even zouden uitstellen. Het was natuurlijk een intern besluit. Eigenlijk wilden wij het liefst netjes, op 15 juni, de brief gezamenlijk aan de staatssecretaris overhandigen; dat wilden wij voorbereiden. De Belgen wilden echter meteen na die vergadering van hun raad van commissarissen communiceren, omdat zij in

hun raad van commissarissen politici hadden zitten, en die zouden lekken. Toen vroegen we hun of ze die politici niet konden vragen om dat niet te doen. Er is zelfs nog contact geweest vanuit I en M om dat te vragen aan Descheemaecker, maar hij vond dat een te groot risico. Daarmee werd de tijd om een en ander heel goed voor te bereiden heel krap.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe is na de 31ste, dus nadat de NMBS naar buiten ging, verder gesproken met het ministerie over de manier waarop de moeilijke boodschap dat er gestopt zou worden met de Fyra, aan de burgers verkocht zou worden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Eerlijk gezegd is ons dat allemaal een beetje overkomen. Wat gebeurde er namelijk? We hadden, hoewel de Belgen al naar buiten waren gekomen, afgesproken om netjes te wachten tot de 15de. Dan zouden we dus nog anderhalve week de tijd hebben gehad om dat netjes voor te bereiden. Op 2 juni 's avonds bleek echter dat De Telegraaf informatie had dat wij hadden besloten om te stoppen en dat Bert Meerstadt als president-directeur zou weggaan. Toen hebben wij contact gehad met het ministerie over wat wij in die situatie het beste konden doen. Het zou immers de volgende dag in de krant staan en dan zouden we er helemaal geen grip meer op hebben. Toen leek het ons het beste om op de 3de te communiceren. Daarvoor zijn we eerst op het ministerie bij mevrouw Mansveld langs geweest. Vervolgens hebben we op dezelfde dag, 3 juni, de brief aan mevrouw Mansveld en de heer Dijsselbloem gestuurd.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is niet de meest ideale route.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, helemaal niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Op dat moment waren ook de hoofdlijnen van het alternatieve vervoer bekend. Dat was in ieder geval voor de NS duidelijk. U nam het nadenken over de alternatieven ook mee in de besluitvorming. Waren eind mei 2013 voor het ministerie van I en M ook de hoofdlijnen van het alternatieve vervoer helder?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is een goede vraag. Ik denk het wel maar ik weet het niet helemaal zeker. In die week, tussen 3 tot 6 juni, hebben wij ... Op 6 juni hebben wij namelijk de brief gestuurd met ons uitgewerkte alternatieve bod, of in ieder geval een eerste beeld daarvan. Uiteindelijk is het namelijk een ander alternatief bod geworden. Wij hebben in die week vrij hard gewerkt om dat goed op te schrijven in het licht van de communicatie. Ik denk dus dat wij de eerste lijnen met hen hebben gedeeld, maar van een meer verfijnde uitwerking kwam het pas in die week.

Mevrouw **Bergkamp**: De hoofdlijnen waren dus bekend en de verdieping, de uitwerking, vond in die week plaats.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat denk ik. Dat zou ik echter even moeten nakijken, want op zich is er heel veel communicatie geweest en zijn er dingen gedeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vraag het u ook, omdat de heer Descheemaecker aangaf dat er op 28 mei een soort brainstorm met u en de heer Fukken was, waarbij gesproken werd over de Eurostar en allerlei combinaties.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt. Dat was ik even vergeten. Op de kamer van de heer Fukken hebben wij een eerste verkenning gedaan. Dat was overigens nog wel heel erg met een soort van whiteboard. Vervolgens heeft de NMBS daar een eigen alternatief voor uitgewerkt en daarover een brief gestuurd. Op 6 juni hebben wij een iets breder palet neergelegd.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 6 juni kwam de brief van de NS, van u, aan de staatssecretaris met het alternatieve vervoersaanbod. Zo is dat proces gegroeid.

Ik vat dit onderdeel over de communicatie samen. U zegt dat het een zelfstandig besluit van de NS is geweest om te stoppen. De Belgen waren wel wat eerder. Door een interventie van minister Dijsselbloem is het niet gelukt om de 31ste gelijktijdig met de Belgen naar buiten te treden.

Vervolgens is er geen grip op de communicatie, omdat er in De Telegraaf een artikel verschijnt waardoor er versneld iets naar buiten moest worden gebracht.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb nog één vraag. Heeft minister Dijsselbloem ooit tegen u gezegd dat wat hem betreft de NS een eeuwigdurende concessie zou mogen krijgen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zo heeft hij het niet gezegd. U refereert aan mijn kennismakingsgesprek met de heer Dijsselbloem?

Mevrouw **Bergkamp**: Correct.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was in de zomer. Ik had vóór het besluit om te stoppen nooit met de heer Dijsselbloem te maken gehad. Ik had niet eerder met hem kennism gemaakt. Mijn herbenoeming speelde in de zomer. In het kader van mijn herbenoeming heb ik een kennismakingsgesprek met de heer Dijsselbloem gehad. Toen hebben wij heel breed over de NS, maar ook over de HSL-Zuid gesproken. In dat kader hadden wij een discussie over de vraag of het internationale verkeer tussen Nederland en België een publieke, dus in een concessie te voegen dienst is, of dat dat een commerciële dienst is. Toen poneerde hij de hypothese, die na die vergadering overigens nooit meer ergens is teruggekomen, dat het internationale deel wellicht een commerciële dienst zou moeten zijn, die je dus aan de markt zou moeten geven ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de reactie van de heer Dijsselbloem op dat moment was dat het een publieke dienst was.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat het een commerciële dienst was. Ik heb hem uitgelegd dat het in ieder geval door reizigers als een publieke dienst werd gezien ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dus de heer Dijsselbloem vond het een commerciële dienst en u vond het een publieke dienst.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Daarna was hij overtuigd van het feit dat het inderdaad ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dat ging snel.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, soms is hij wel te overtuigen.

Mevrouw **Bergkamp**: Waar komt dan het beeld van een "eeuwigdurende concessie" vandaan?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zijn gedachte was: moet je als NS überhaupt die internationale hsl willen? Dat was zijn gedachte. Moet je je niet gewoon concentreren op het binnenland zonder al die liberalisering -- dat is natuurlijk ook een ideologie -- en dat buitenlandse stuk gewoon weghalen bij de NS en internationaliseren? Ik heb toen gezegd dat de verbinding naar België door een heleboel reizigers niet als een commerciële dienst wordt gepercipieerd. Als je namelijk puur naar de commerciële belangen kijkt ...

Mevrouw **Bergkamp**: Misschien moeten we dit afronden, anders gaan we filosoferen. Dat is misschien meer iets voor een gesprek dan voor een verhoor.

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Van Vroonhoven, ik sluit even aan bij dat laatste. Als ik u goed beluisterd heb, dan was het idee van de heer Dijsselbloem om voor het binnenland uit te gaan van een eeuwigdurende concessie en voor het buitenland van aanbesteden en dat dus te zien als een commerciële activiteit.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was een idee dat hij bij mij heeft getoetst. Na die vergadering was hij ervan overtuigd dat dat niet een logisch idee was.

De heer **Van Gerven**: Oké. Dan is het een beetje helder hoe Anders gaat dat natuurlijk een ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Eigen leven leiden.

De heer **Van Gerven**: ... bepaald leven leiden. Een heleboel mensen volgen dit immers allemaal nauwgezet.

Ik kom bij de totstandkoming van het alternatieve vervoer. Toen NS in mei 2013 besloot om definitief te stoppen met de Fyra, was het alternatieve vervoersaanbod nog niet definitief. Waarom zijn die keuzes niet in onderlinge samenhang gemaakt? Dus: met de Fyra kunnen we dít aanbieden en zonder de Fyra kunnen we dát aanbieden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet of ik uw vraag helemaal begrijp.

De heer **Van Gerven**: U had nog geen volledig uitgewerkt alternatief voor het geval dat de Fyra niet zou rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Was het niet logisch geweest om op het moment dat u besluit om te stoppen met de Fyra, meteen een alternatief voor te leggen, dus om die koppeling te maken, vanuit de gedachte: gooi niet je oude schoenen weg voordat je goede nieuwe hebt?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was om twee redenen niet zo. Eén. In de brief van 6 juni hebben we aangeboden om het onderhandelakkoord gewoon uit te voeren, weliswaar niet met de Fyra, maar met een nog te bestellen hogesnelheidstrein. Twee. Als je echt een nieuw volwaardig alternatief wilt neerleggen, moet je dat ook helemaal goed hebben uitgewerkt. Je moet weten of het haalbaar is met de partij waarmee je dat doet et cetera. Met het oog op wat er allemaal moest gebeuren in die periode van vier maanden was dat echter niet haalbaar.

De heer **Van Gerven**: Is in de week dat het ministerie van Financiën de regie naar zich toe trok, ook gepolst of een meerderheid van de Kamer het alternatieve vervoer voor de Fyra zou steunen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, op dat moment niet. Althans niet door ons, voor zover ik weet.

De heer **Van Gerven**: Dus niet vanuit NS?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

De heer **Van Gerven**: U moet toch een bepaalde indruk hebben gehad of daar een bepaald vermoeden van hebben gehad?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: We hebben wel het volgende gedaan. We hadden allerlei alternatieve scenario's uitgewerkt. Volgens mij hadden wij er aanvankelijk zelfs negen. Dat is allemaal gedaan in overleg met verschillende stakeholders, vooral reizigersorganisaties. We hadden er wel een soort gevoel bij of dit zou passen. Volgens mij hebben we in die fase niet zelf met Kamerleden gesproken over de eventuele invulling van het alternatief, althans voor zover mij dat bijstaat. Dat hebben we vooral in de zomer gedaan. Ik denk het dus niet, maar dat zou ik moeten nagaan.

De heer **Van Gerven**: In ieder geval weet u niet of er actief door mensen van NS bepaalde dingen in de week zijn gelegd bij een aantal Kamerleden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb in die periode zelf met alle Kamerleden gesproken over de taskforce en hoe we dingen zouden aanpakken et cetera. Daarbij ging het vooral om de vraag hoe we het besluit zou nemen om wel of niet door te gaan en of we wel serieus naar alternatieven keken. De Kamer had de zorg dat wij in een fuik zouden zitten en per definitie zouden doorgaan met de V250. Ik kan mij echter niet herinneren of wij in die periode echt inhoudelijk met hen hebben gesproken over wat de verschillende

alternatieven waren. Dat zou ik moeten nagaan, maar het staat mij niet specifiek bij.

De heer **Van Gerven**: Laten we het even omkeren. Als u het gevoel had dat er geen Kamermeerderheid voor was, dan is dat toch een relevant gegeven? U moest een voorstel maken waarmee het kabinet vooruit kon. Dat hebt u ook verwoord in die brief. Maar had u niet toch ook het gevoel dat de meerderheid van de Kamer dit wel zou gaan steunen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet op dat moment. Wij wisten natuurlijk welke maatschappelijke wensen er waren. Wij hebben niet voor niets in die 6 juni-brief aangegeven dat we het onderhandelakkoord ook uitvoerbaar achtten. Dan zouden we dus nieuwe hogesnelheidstreinen bestellen. Het was dus niet zo dat we al dat hele alternatieve bod hadden uitgewerkt. We hadden het nog niet helemaal uitgewerkt en we hadden het zeker nog niet helemaal besproken met allerlei Kamerleden.

De heer **Van Gerven**: U zegt: op 6 juni was het idee om toch een nieuwe hogesnelheidstrein aan te bieden. Later is dat gewijzigd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Beide elementen zaten erin. De brief bevatte een aantal alternatieven. Een daarvan was een geheel nieuw vervoersaanbod dat rekening hield met de wens van meer keuze tussen hogesnelheidstrein en intercity's, van meer bestemmingen et cetera. Een ander alternatief was om het onderhandelakkoord onverkort uit te voeren.

De heer **Van Gerven**: De staatssecretaris wilde dus dat NS met een volwaardig alternatief zou komen. Wist u welke criteria I en M hanteerde? Wist u wat er van NS werd verlangd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Volgens mij hebben ze van tevoren zelf een heel afwegingskader meegegeven, maar dat ...

De heer **Van Gerven**: Dat was u dus bekend?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nog sterker: dat is van tevoren met ons gedeeld. De staatssecretaris gaf ons feitelijk tot 1 oktober de tijd, maar we moesten naar ik meen op 1 augustus ons voorstel inleveren. Dat hebben we natuurlijk getoetst aan die criteria.

De heer **Van Gerven**: Hoe is het belang van de reiziger concreet ingevuld bij het uitwerken van dat alternatief voor de Fyra?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Hoe het is uitgepakt of hoe we daartoe gekomen zijn?

De heer **Van Gerven**: Hoe dat concreet is ingevuld, want daar draait het eigenlijk om. Dat is het overkoepelende criterium, maar hoe is dat concreet uitgewerkt?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is concreet uitgewerkt langs een drietal lijnen. Het was een grote wens van reizigers om te kunnen kiezen, om dus zowel een intercity naar Brussel te hebben -- dat kwam neer op een terugkeer van de Benelux-trein -- waar je gewoon met je Nederlandse abonnement in kon en waarvoor je niet hoefde te reserveren et cetera, als een hogesnelheidstrein. In dat laatste geval gaat het dus om een hogesnelheidstrein plus een stoptrein, dus een gevarieerder patroon dan alleen maar hogesnelheidstreinen. Ook was er vraag naar meer verbindingen. We hebben veel meer verbindingen tot stand gebracht. Eindhoven-Den Haag is erin gekomen, maar bijvoorbeeld ook een verbinding naar Engeland. Uiteindelijk heeft dat ook geleid tot meer treinen die over de hogesnelheidslijn rijden. Oorspronkelijk waren het er 86, in dit aanbod zijn het er 132.

De heer **Van Gerven**: 132 per ...?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In zijn totaliteit, dus per dag feitelijk.

De heer **Van Gerven**: 32?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: 132. Dat zijn 30 verbindingen, inclusief het binnenlandse deel. Ook zijn er bestemmingen bij gekomen, zoals Engeland, de luchthaven van Brussel ...

De heer **Van Gerven**: Zaventem.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: ... en Den Haag. Dat zijn de drie belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke aanbod.

De heer **Van Gerven**: Was de reistijd ook een criterium?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De reistijd was in die zin een criterium voor de treinen die over de hsl reden. De reistijd zou bijvoorbeeld verkort worden voor Eindhoven-Den Haag. En inderdaad: in de hst-verbindingen naar Parijs, Engeland en Brussel, die uiteindelijk zijn ingevuld door de Thalys en Eurostar, is de reistijd belangrijk. De afweging dat een intercity langzamer zou rijden, werd wel begrepen door reizigersorganisaties, want dat was een van de wensen die ze zelf hadden.

De heer **Van Gerven**: Was het zo dat voor de trein naar Brussel ... Ik roep even in herinnering dat aan de concessieovereenkomst in 2001 93 minuten reistijd werd gehangen. Werd er door het kabinet en het ministerie ook weer een reistijd aan gehangen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet meer precies of daar weer op een dergelijke manier ... Volgens mij hebben zij uiteindelijk gekeken in hoeverre de reistijd voor die hst belangrijk was. Maar als ik heel eerlijk ben, weet ik niet uit mijn hoofd of het toen weer net zo'n specifiek criterium als in het verleden was.

De heer **Van Gerven**: In de criteria stond het effect op de reistijd als een van de belangrijke zaken genoemd. Reistijden werden dus wel gezien als een belangrijk gegeven bij het uitwerken van het alternatief.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Alleen geldt dat dus niet voor alle verbindingen. Die reistijdversnelling gold voor een aantal verbindingen. Voor de intercity naar België hebben we wel gesproken over de reistijd, maar ging het meer over de vraag hoe je met die Benelux-trein zo veel mogelijk de reistijd uit het verleden benadert. Het was ingewikkeld om dat voor de eerstvolgende jaren te realiseren, omdat de dienstregeling in België compleet veranderd was.

De heer **Van Gerven**: U bedoelt dus eigenlijk de Benelux-plus.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Die rijdt niet over de hsl.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nu nog niet, maar uiteindelijk rijdt die deels over de hsl.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk, maar op dit moment niet.

U hebt dus drie varianten aangeboden. Een alternatief plan droeg eerst de werktitel "Palet" en later "Venus". Klopt dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: We hebben met heel veel namen gewerkt, dus ik weet niet of "Palet" en "Venus" exact hetzelfde waren. We hadden een heel sterrenstelsel. "Palet" had betrekking op wat wij in die brief van 6 juni schreven. Volgens mij is dat niet hetzelfde als Venus, want Venus is pas aan het eind naar voren gekomen. Daar is die Benelux-trein via Breda uitgekomen, die deels over de hsl gaat. Ik denk niet dat we die al in het palet hadden.

De heer **Van Gerven**: Je kunt het dus niet een-op-een ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, volgens mij niet.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk bent u via een aantal planeten op Venus terechtgekomen. Ook daarover leefden verschillende gedachten. Wat Venus betreft: er kwamen dus nieuwe verbindingen, naar Lille en Londen, maar de rechtstreekse snelle verbinding van de Fyra met Brussel verviel. Die werd vervangen door een conventionele trein naar Brussel. Welke variant had de voorkeur van NS?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Uiteindelijk vonden wij de Venus-variant de beste. Die is gedurende de zomer verder uitgewerkt. Er zijn overigens meer verbindingen met Brussel tot stand gekomen. Ondanks dat een deel van die verbindingen ingevuld werd met de Benelux-plus, kreeg je vanwege de treinen naar Londen meer verbindingen met Brussel. Doordat Thalys met meer treinen ging rijden, kwamen er ook meer verbindingen tot stand. Een deel van die oorspronkelijke Fyra-verbindingen is ingevuld door die andere hogesnelheidstreinen.

De heer **Van Gerven**: Van Thalys?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: En van Eurostar.

De heer **Van Gerven**: Maar niet met een eigen hogesnelheidstrein?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat klopt.

De heer **Van Gerven**: Dat was uiteindelijk het voorstel van NS. Dat is een alternatief plan, waarbij niet die verbindingen en frequenties uit het onderhandelakkoord zijn overgenomen. Daarin werd gesproken over zestien hogesnelheidstreinen. Was de Venus-optie voor NS ook in financieel opzicht de beste optie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het viel in ieder geval allemaal binnen het mandaat dat we, toen we stopten, hadden afgesproken met de raad van commissarissen. Het ontliep elkaar niet zo heel veel. Ik denk dat het financieel iets gunstiger was, maar vooral dat het beter aansloot bij de reizigerswensen. Dat was de primaire focus.

De heer **Van Gerven**: U zegt: het is wat de reiziger apprecieerde en voor ons was het financieel toch de gunstigste optie.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar wel binnen de marge van de verschillende opties. Want qua cashflow was het wat gunstiger, maar qua netto contante waarde was het wat minder gunstig, of andersom.

De heer **Van Gerven**: Het was niet echt doorslaggevend.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het was allemaal binnen dat mandaat, maar allemaal ook wel aan de rand van dat mandaat.

De heer **Van Gerven**: Dat was toch ook wat bijvoorbeeld de reizigersorganisaties wilden. De Benelux-plus doet er wel 30 à 40 minuten langer over.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Bedoelt u nu? Of als hij eenmaal over de hsl gaat rijden?

De heer **Van Gerven**: Nu en de komende tijd, want het gaat nog een hele tijd duren voordat die situatie wellicht gaat veranderen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik werk nu niet meer bij de NS, dus ik weet niet wat de mogelijkheden zijn om in de komende periode samen met de Belgen de reistijd fors te verkorten. Uiteindelijk gaat die Benelux-plus ook over de hsl rijden en dan wordt de reistijd weer minder. Volgens mij wordt dat volgend jaar of het jaar daarna geïmplementeerd.

De heer **Van Gerven**: Hooguit gedeeltelijk uiteraard ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Voor een deel inderdaad niet.

De heer **Van Gerven**: ... want de trein doet allerlei plaatsen aan die niet aan de hsl liggen.

Mevrouw **Vos**: Klopt het dat u eerder zei dat het ministerie van I en M met het initiatief voor het alternatieve plan kwam? We hadden het net over de alternatieve uitwerking met Venus als resultaat, maar ik ga nu even terug naar maart. Wie kwam, toen binnen de taskforce werd gesproken over wat er te doen stond, als eerste met het idee om ook over alternatief vervoer na te denken, met of zonder hogesnelheidstrein?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet precies van wie het idee kwam. Uiteindelijk heeft het zijn weerslag gekregen in de brief van april van mevrouw Mansveld. Daarover werd gesproken in de bespreking waaraan u refereerde. Of het initiatief daartoe van ons of van hen kwam, kan ik mij niet meer herinneren. In ieder geval hebben wij beiden daarover gesproken, omdat er in Nederland bij de komst van de Fyra heel veel weerstand was, onder andere in Den Haag maar ook bij reizigersorganisaties, vanwege het verdwijnen van de Benelux-trein, en omdat Zuid-Nederland heel graag aangesloten wilde worden op de hsl. Die maatschappelijke wensen speelden op dat moment al een grote rol.

Mevrouw **Vos**: U suggereerde net dat het initiatief om over die andere plannen na te denken van het ministerie van I en M kwam. Maar u zegt nu dat u niet zeker weet van wie dat eerste idee kwam?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat het van I en M kwam. I en M heeft uiteindelijk de brief opgesteld voor zijn staatssecretaris en heeft aangegeven dat het het zo wilde hebben. Maar of zij degenen waren die daar het eerst over spraken of dat wij met hen erover zijn gaan spreken, dat weet ik niet. Ik

denk dus dat het idee van hen afkomstig was, maar helemaal precies weet ik dat niet.

Mevrouw **Vos**: U hebt het over de brief van mevrouw Mansveld van 16 april 2013.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Het is dus niet helder van wie het eerste idee kwam om ook over iets anders te gaan nadenken, met of zonder hogesnelheidstrein.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

Mevrouw **Vos**: We kunnen alleen vaststellen dat het uiteindelijk een zeer serieus uitgewerkt plan werd.

De heer **Van Gerven**: Om de materie wat te vergemakkelijken: kunnen we stellen dat met dat Venus-plan voor het binnenlands vervoer en voor het vervoer naar Parijs weinig is veranderd, maar dat de veranderingen vooral betrekking hebben op de verbinding met België vanuit Amsterdam, Den Haag en Breda?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, want Lille en Londen zijn eraan toegevoegd, en de frequentie naar Brussel met de Thalys is verhoogd. Er zijn extra Thalys-treinen die alleen naar Brussel rijden. Wat u zegt, is dus niet correct.

De heer **Van Gerven**: Lille is natuurlijk wel heel beperkt. Ik meen twee keer per dag. Dat zijn toch maar kleine wijzigingen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar Londen is erbij gekomen. Er zijn extra Thalys-treinen plus een Benelux-trein gaan rijden. In totaliteit is het aantal verbindingen over de hsl fors gegroeid van 86 naar 132. Dit is ook heel duidelijk met reizigersorganisaties afgesproken. Juist zij waren heel lovend

over het uitgebreide aanbod. In die zin ga ik er dus van uit dat dit voor klanten niet alleen een volwaardig alternatief is maar ook een alternatief dat beter aansluit bij wat ze willen.

De heer **Van Gerven**: Wordt vervolgd op dat punt.

Bij wie lag de regie over de verbindingen, vooral bij NS of bij NMBS?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat hing een beetje van de verbinding af. Laat ik het opknippen. De regie over de binnenlandse verbindingen lag vooral bij ons. De regie over de Benelux-verbinding via de hsl of rechtstreeks lag bij ons beiden. Voor de Thalys en de Eurostar heeft in eerste instantie de heer Descheemaecker de contacten aangeboord. De onderhandelingen met Eurostar zijn rechtstreeks door ons gevoerd. Daar hebben de Belgen dus helemaal geen rol in gehad. Bij de Thalys hebben we dat met zijn drieën gedaan: de Thalys-organisatie, NMBS en wij. Er was dus een gemeenschappelijke regie, maar de initiatieven voor de internationale treinen Thalys en Eurostar gingen aanvankelijk van Descheemaecker uit.

De heer **Van Gerven**: Als we inzoomen op de Benelux-plus: hoe lag het daar? Was dat NS en NMBS samen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was echt van ons samen. We hadden die tijdelijke trein. Het initiatief om de Benelux-plus via Breda over de hsl te laten rijden was ons initiatief. Uit de gesprekken over de Benelux, de verdeling van de kosten en de hoeveelheid frequenties blijkt dat wij liever hogere frequenties hadden. Wij wilden graag naar zestien en de NMBS wilde het liever op twaalf houden. Daar hebben wij extra aan getrokken, maar het was wel iets wat wij gezamenlijk deden.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk is het zestien geworden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoe kijkt NS aan tegen de omweg die de Benelux-trein maakt via de luchthaven van Brussel? Is dat ook een verbetering voor de reiziger?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij denken van wel. Anders hadden we daar niet mee ingestemd.

De heer **Van Gerven**: Descheemaeker was er nogal verguld mee dat hij dat uit het vuur had gesleept.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is fijn voor hem.

De heer **Van Gerven**: Hoe was uw perceptie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Voor ons was het gewoon een extra bestemming. Het jaar daarna hebben we nog wel discussie gehad over de vraag welk pad je daarvoor precies kiest. Toen was de heer Descheemaeker overigens al weg. Gedacht werd dat het interessant zou zijn voor mensen in Zuid-Nederland, die daardoor makkelijker bij die luchthaven kunnen komen.

De heer **Van Gerven**: Wat voor consequenties had dat voor de reistijd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was aanvankelijk nog niet zo duidelijk. Toen het in het jaar daarop geïmplementeerd werd -- de heer Descheemaeker was toen overigens al weg -- leidde dat in hun dienstregeling van dat moment tot extra reistijd. Toen -- maar misschien heeft NS dat inmiddels wel gedaan -- hebben wij niet allerlei onderzoeken gedaan naar hoe de reiziger de extra reistijd en de makkelijkere bereikbaarheid van Zaventem tegen elkaar afweegt.

De heer **Van Gerven**: Wij mogen dus concluderen dat het een langere reistijd betekent, maar dat de NS daar wel achter stond.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Er is ook een plan voor een nieuwe intercity. De Intercity Nieuwe Generatie gaat besteld worden. Die kan 200 km/u en moet het alternatief worden voor de Fyra in 2021. Die kan echter niet naar Brussel rijden. Is dat niet vreemd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Want?

De heer **Van Gerven**: Je koopt een nieuwe trein, als alternatief voor de Fyra. Die moet ook over de hogesnelheidslijn kunnen rijden met 200 km/u en die stopt in Breda. Klopt dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt, want die Intercity Nieuwe Generatie, de intercity die 200 km/u kan, is vooral bedoeld voor het binnenlandse verkeer. Wij hebben eerst het internationale aanbod helemaal uitgewerkt. Daar zit al een aantal hogesnelheidstreinen in. Je had ook nog de TRAXX'en, de Benelux-plus-trein, die dan straks over de HSL-Zuid via Breda gaan rijden met 160 km/u. U vraagt nu of wij niet liever zouden willen dat die Intercity Nieuwe Generatie ook de trein zou vervangen waarmee je door kon rijden naar Brussel. Begrijp ik u goed?

De heer **Van Gerven**: Ja, ja. Je bent er bijna, maar niet helemaal.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Dat zou natuurlijk mooi zijn, maar daar heb je wel de medewerking voor nodig van de NMBS.

De heer **Van Gerven**: De NS heeft de afweging gemaakt om dat niet te doen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat is omdat u het niet nodig vond, kennelijk.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ook omdat het snelste was om te gaan rijden met 160 km/u. Er is niet nog een aparte afweging gemaakt of het goed zou zijn om die Intercity Nieuwe Generatie ook naar Brussel door te laten rijden. Volgens mij is er wel... Dat is echter allemaal van na mijn tijd ... Toen ik er was, is er wel gedacht: als wij gaan specificeren voor die Intercity Nieuwe Generatie, zou je misschien ook de specificatie mee moeten nemen dat je door kunt rijden naar België. Of dat is gebeurd, weet ik niet. Het was echter geen afspraak conform het alternatieve bod.

De heer **Van Gerven**: Wellicht nog een mogelijke optie voor de toekomst?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wellicht, ja.

De heer **Van Gerven**: Wij hebben ook geconstateerd dat bij de Benelux-plus wordt afgesproken dat die trein vanaf 2017 om de twee jaar wordt geëvalueerd. Waarom is dat eigenlijk?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Een van de conclusies was dat het oorspronkelijke afgesproken concessieervoersaanbod eigenlijk heel rigide was. In die concessie was helemaal gespecificeerd hoeveel treinen je rijdt, met welke bestemmingen, met welke frequenties, et cetera, zonder dat daarbij rekening is gehouden met het gegeven dat in vijftien jaar tijd ook de reizigersvraag weleens helemaal kan veranderen. Dat was een van de redenen om te proberen om in het aanbod iets meer flexibiliteit te bieden in relatie tot de reizigersvraag. Dat gold specifiek voor de Benelux-plus, omdat het best zo zou kunnen zijn dat uiteindelijk veel minder reizigers met die trein gingen rijden dan wij op dat moment voorzagen. Dan zou je dat misschien nog kunnen aanpassen en zou je andere verbindingen weer kunnen verbeteren.

De heer **Van Gerven**: Dat betekent dat er toch twijfel is of daar een markt voor is.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er is wel twijfel over de vraag of daar een markt voor is, ja.

De heer **Van Gerven**: Vandaar die bepaling. Er was eerder jarenlang een discussie met de Belgische spoorwegen over de trein Brussel-Breda-Den Haag. De Belgische spoorwegen dachten dat die trein niet winstgevend zou zijn en de NS dacht van wel. Er zijn over die trein bepaalde afspraken gemaakt, namelijk dat de NS de financiële verliezen voor NMBS tot een bepaald niveau zou beperken. Er zat een cap op. Verwacht de NS dat die trein nu wel winstgevend is?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, want anders hadden wij die afspraak niet gemaakt. Wij hebben dit gedaan omdat een van de problemen met de Fyra was dat het verdienmodel van de Belgen helemaal anders is dan het verdienmodel in Nederland. Door de concessieafpraak wordt in Nederland een vaste vergoeding betaald, terwijl zij een variabele vergoeding betalen. Wij hebben dus de hele tijd een verschil van belang gehad, waardoor je krijgt dat zij zeggen: wij gaan slechts x-treinen rijden, want daar krijgen wij geld voor. Voor ons zou het echter wel interessant kunnen zijn om een extra trein te laten rijden, omdat dat bijdraagt aan de kostenbasis. Daarom hebben wij gezegd: laten wij proberen om daar één winst- en verliesrekening van te maken en laten wij bekijken hoe een en ander beter kan worden verdeeld, zodat die belangen beter op elkaar afgestemd zijn. Daar is die afspraak uitgekomen.

De heer **Van Gerven**: Dus u draagt als NS bij aan de verliezen van België -- dat is de afspraak -- tot een bepaald niveau, en ook dan is het nog een winstgevende zaak voor NS.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat klopt.

De heer **Van Gerven**: Was, voordat in september het definitieve alternatieve vervoerplan werd aangeboden, de NS er zeker van dat de staatssecretaris dat alternatief zou willen accepteren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij hebben het ingeleverd op de 29ste juli, of in elk geval voor 1 augustus. In augustus en september hebben nog allerlei onderhandelingen plaatsgevonden over de afspraken, over van twaalf naar zestien treinen et cetera. Naar aanleiding van die onderhandelingen, hadden wij wel het vertrouwen dat de staatssecretaris dat zou ondersteunen. Uiteindelijk heeft zij de brief iets later naar de Kamer gestuurd. Datzelfde gold feitelijk ook voor de minister van Financiën. Uiteindelijk was natuurlijk alles pas zeker op het moment dat het in de Kamer behandeld was en er een Kamermeerderheid voor was.

De heer **Van Gerven**: Mag geconcludeerd worden dat het definitieve voorstel, voordat u het bekendmaakte, zorgvuldig was gesondeerd en afgestemd met Infrastructuur en Milieu en Financiën, zodat in elk geval de beide bewindslieden dat voorstel zouden steunen? Ging u daar wel van uit? Wat er dan verder nog in de ministerraad en in de Kamer ging gebeuren, had u niet in de hand.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt. Wat wij de 23ste hebben gestuurd, was het resultaat van onderhandelingen die hebben plaatsgehad en de hele verificatie van de businesscase door allerlei externe partijen in de maanden augustus en september. Ons uiteindelijke bod in september kwam na afloop daarvan. Wij hadden daar wel het gevoel over dat het ondersteuning zou krijgen.

De heer **Van Gerven**: En er was sprake van betrokkenheid van Infrastructuur en Milieu en van Financiën, van beide ministeries?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Het kon op de goedkeuring rekenen van staatssecretaris Mansveld?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Goed. Was het intrekken van de concessie als alternatief vervoersplan eigenlijk geen reëel risico meer voor u?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op dat moment?

De heer **Van Gerven**: Ja. In september.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In september hadden wij natuurlijk wel de hoop en ook wel het vertrouwen dat het kabinet daarachter zou staan, al wist je dat niet helemaal zeker. Helemaal zeker was het natuurlijk niet. Bovendien kwam dan ook nog de Kamer. Wij hadden er echter wel een redelijk goed gevoel over, inmiddels.

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

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog een vraag over de winst- of verliesgevendheid van die Benelux-plus-trein. Uit onze stukken blijkt dat er juist werd verwacht dat er verlies zou worden gemaakt. Kunt u dat nog even toelichten? Het zou gaan om een verlies van om en nabij 17 miljoen euro per jaar.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat staat mij niet zo bij. Ik dacht dat het min of meer break-even was. Daar kan ik dus geen antwoord op geven, sorry.

Mevrouw **Vos**: U weet niet meer dat dat besproken is?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee. Ik kan het wel even opzoeken, maar ik weet het gewoon echt niet meer precies. In mijn beleving was die Benelux-plus ongeveer break-even, inclusief de afspraak met de Belgen. Maar nogmaals, dat moet ik echt even nakijken.

Mevrouw **Vos**: Het zou goed zijn als u dat nog even kunt nakijken, want dan kunt u het eventueel rechtzetten als het anders is dan u net zei.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Graag.

Mevrouw **Vos**: Waarom gaat er geen intercity met 200 km/u rijden over de hsl tussen Amsterdam en Brussel? Dat snappen wij nog steeds niet. Heeft dat misschien te maken met de opstelling van Thalys, die daar ook overheen rijdt?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat heeft er niet mee te maken. Wij hebben gekozen voor een vervoersaanbod van intercity's, stoptreinen en hogesnelheidstreinen met verschillende bestemmingen. Dat palet, het aantal treinen dat daar rijdt, of dat gepland staat om daar te gaan rijden, is een volwaardig vervoersaanbod gebleken. Wel kun je nagaan -- dat is de vraag van de heer Van Gerven -- of het goed zou zijn om de Benelux-plus-trein, die al over de hsl rijdt met 200 km/u, via Breda naar Brussel te laten rijden. Dat is toen geen onderdeel geweest van de gesprekken. Het zou een mooie oplossing kunnen zijn. Daar moet je echter wel de medewerking van de Belgen voor hebben, want die moeten dat ondersteunen. Ik ga terug naar uw vraag, namelijk of de opstelling van Thalys daar onderdeel van is geweest. Nee, Thalys heeft daar geen rol in gespeeld.

Mevrouw **Vos**: Het is wel een beetje raar dat je 200 km/u-treinen bestelt, maar dat die niet over een hogesnelheidslijn kunnen. Dat hangt dus vooral af van de opstelling van de Belgen. Heb ik u zo goed begrepen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ze kunnen over de hogesnelheidslijn. Ze zullen in Nederland ook over de hogesnelheidslijn rijden, maar over de grens ...

Mevrouw **Vos**: Dat kan dan niet.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is in elk geval niet in het plan meegenomen. Of die treinen door de NS zullen worden gespecificeerd op 200 km/u en ook op de buitenlandse specificaties, weet ik niet. Het is echter niet in het plan opgenomen en dat heeft ermee te maken dat het onze treinen zullen zijn en

geen gemeenschappelijke treinen met de NMBS. Als je dat samen met de NMBS wilt doen, heb je daar ook de goedkeuring van de NMBS voor nodig.

Mevrouw **Vos**: Wat samen met de Belgen wordt gedaan, is een Thalys-trein.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is ook de TRAXX, die 160 km/u gaat rijden over de hsl.

Mevrouw **Vos**: Die wel.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Maar niet de treinen die sneller kunnen dan de TRAXX.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee. Correct.

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

De **voorzitter**: Ik maak even een klein uitstapje naar een ander punt. Wij zijn nu in september aangekomen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Even een punt van orde: mag ik heel even naar de wc?

De **voorzitter**: Ja, heel goed. Dan schorsen wij gewoon even. Mijn excuses daar ik u daar niet de gelegenheid voor heb geboden. Wij schorsen het verhoor.

Het verhoor wordt van 15.42 tot 15.53 uur geschorst.

De **voorzitter**: Wij vervolgen het verhoor. Even voor de schorsing zei ik dat er op enig moment een gesprek is geweest met de heer Manfellotto. Daar hebben wij vanmorgen met de heer Manfellotto over gesproken. Er zijn toch wel een paar dingen waar wij wat vragen over hebben. Het gaat om een

gesprek dat hij heeft gehad, in elk geval met u, op 29 augustus 2013. Kunt u zich dat herinneren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zeker.

De **voorzitter**: Wie was daarbij?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De heer Robbe was daarbij.

De **voorzitter**: Wie nog meer?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Alleen de heer Robbe en ik hebben dat gesprek met hem gehad, met hem alleen.

De **voorzitter**: Waar was dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was in het Hilton in Amsterdam, op Schiphol.

De **voorzitter**: Wat was de insteek van het gesprek?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De insteek van het gesprek was dat wij daar officieel het contract zouden opzeggen.

De **voorzitter**: Wist hij dat dat de insteek van het gesprek zou zijn?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Volgens mij wel, want er is heel veel contact geweest met de verschillende advocaten. Dat is echter ook iets wat u eigenlijk aan de heer Robbe zou moeten vragen, want hij was degene die deze werkstroom, deze activiteit, leidde. Ik was erbij om ervoor te zorgen dat er in elk geval van onze kant twee mensen waren.

De **voorzitter**: Toch heb ik er een paar vragen over aan u. Er waren dus geen advocaten bij?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

De **voorzitter**: Was dat expliciet aan Manfellotto gevraagd, om er geen advocaten bij te laten zijn?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat weet ik niet.

De **voorzitter**: De vragen die ik net stelde zijn een aanloop tot een vraag die vrij cruciaal is. De heer Manfellotto heeft vanmorgen vrij stellig aangegeven dat hij zich volledig overvallen voelde door de mededeling dat de koopovereenkomst zou worden opgezegd. De vraag van de commissie is hoe u verklaart dat hij zich volledig overvallen heeft gevoeld.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat heeft ons ook heel erg verbaasd. Hij heeft dat op dat moment gezegd, terwijl door ons heel duidelijk is aangegeven dat wij wilden stoppen met de V250. Er is voor die tijd ook allerlei contact geweest tussen advocaten. Hij wilde per se praten met de heer Van der Driest, de voorzitter van de raad van commissarissen. Die was daar overigens ook. Die zat eigenlijk te wachten om daarna een gesprek met hem te hebben. Ik weet dat dus niet.

De **voorzitter**: Oké, maar u constateerde wel dat hij verrast was in die bespreking met u drieën?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat zei hij toen, ja. Hij gaf aan dat hij ervan uitging dat hij daar kwam om die treinen weer op te knappen. Dat verbaasde ons enorm, omdat door ons toch heel duidelijk was aangegeven dat wij dat niet meer wilden.

De **voorzitter**: Ik ga even naar dat gesprek. Heeft hij eerst een verklaring moeten tekenen dat hij niets naar buiten zou brengen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat dat klopt, ja.

De **voorzitter**: Klopt het dat, toen hij met u in gesprek ging, een secretaresse van hem binnen kwam wandelen om hem te laten zien dat de koopovereenkomst zou worden ontbonden en dat toen de verrassing ontstond bij Manfellotto?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die secretaresse kwam binnen in die bespreking?

De **voorzitter**: Ja.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, volgens mij had de heer Robbe die mail bij zich. Maar dat weet ik niet meer precies.

De **voorzitter**: Oké. U herinnert zich niet dat er iemand binnenkwam en hem een stuk gaf?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat herinner ik me niet.

De **voorzitter**: Dus in dat gesprek hebt u aangegeven dat de koopovereenkomst zou worden ontbonden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat die zou worden opgezegd.

De **voorzitter**: En toen reageerde hij heel verbaasd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De **voorzitter**: Is de reden dat hij zo verbaasd was, daarna nog een punt van gesprek geweest?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ongetwijfeld is dat besproken in het team van de juridische afwikkeling. Zelf waren wij -- wij hebben dat onderling besproken -- zeer verbaasd. Hoe kon hij zo reageren? Hij had de indruk dat

hij met ons zou doorgaan en dat wij samen weer die treinen zouden gaan opknappen. Wij begrepen echt niet hoe dat kwam en vonden dat ook ... Wij dachten: waar komt dit vandaan? Wij waren dus evenzeer verbaasd over zijn reactie. Daarna is de hele juridische afhandeling verder voortgezet en daar ben ik niet bij betrokken geweest.

De **voorzitter**: Maar u herkent het inderdaad? Hij was daar heel stellig in vanmorgen, toen hij zei dat hij zo'n gesprek totaal niet had verwacht. Hij zei: ik moet iets tekenen en vervolgens krijg ik via via te horen dat tegelijkertijd de koopovereenkomst wordt ontbonden; wat gebeurt me hier?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij waren evenzeer verbaasd over zijn verbazing.

De **voorzitter**: Is dat gesprek meteen gestopt?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, het was eigenlijk duidelijk dat hij ook geen behoefte meer had aan een vervolgesprek. Het was toen klaar.

De **voorzitter**: Met slaande deuren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, nee, niet met slaande deuren.

De **voorzitter**: Gewoon keurig uit elkaar: wij komen hier nog op terug.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De **voorzitter**: Heeft hij op enig moment nog gezegd dat hij er moeite mee had om u te bereiken, daarvoor?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

De **voorzitter**: Dat is ook helemaal geen onderwerp van gesprek meer geweest?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

De **voorzitter**: Oké.

Ik kom nog even terug op het alternatieve vervoersaanbod. Daar hebben wij voor de schorsing over gesproken. De commissie blijft toch achter met de gedachte dat in de concessie was afgesproken dat er 32 hogesnelheidstreinen zouden gaan rijden naar Brussel, dat er een goede internationale verbinding kwam. In het uiteindelijke aanbod kom je op zestien en hooguit achttien hogesnelheidsverbindingen -- dat is dus aanmerkelijk minder -- en een Benelux-plus-trein die een stuk over de HSL-Zuid rijdt, maar die er echter uiteindelijk langer over doet dan het geval was voor de aanleg van de hsl. Het is opmerkelijk -- misschien komt dat straks, als hij echt een heel stuk gaat rijden -- dat hij er in elk geval op dit moment langer over doet dan ooit. Hij doet er 194 minuten over, want hij rijdt maximaal 160 km/u. Er komt waarschijnlijk -- daar is althans discussie over -- een nationale intercity. Er komt echter -- daar hebben wij het net al over gehad -- geen trein over de hogesnelheidslijn, door de NS zelf ingezet, naar Brussel. Waarom wordt dan steeds gesproken over een volwaardig alternatief?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Omdat iedereen die daarbij betrokken is -- de reizigersorganisaties, de Kamer, het kabinet en de regio's -- tot de conclusie is gekomen dat dit een goed aanbod is. U zegt dat de Benelux-plus er langer over doet. Uiteindelijk, in het aanbod, doet die er zeker niet langer over. Dan is hij een heel stuk sneller. Het is dus een groeimodel. Het palet in zijn totaliteit wordt beschouwd als een beter aanbod dan het oorspronkelijke aanbod dat was bedacht in 2000.

De **voorzitter**: Uiteindelijk is er dus vijftien jaar door NS en I en M, V en W indertijd, gewerkt aan een aanbod waar niemand op zat te wachten? Is dat wat u nu zegt?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zeg dat het aanbod niet meer aansloot bij de wensen van deze tijd. Dat is uiteindelijk de consequentie geweest van een

ontzettend vervelend gebeuren, namelijk dat die V250's niet kwamen. Dat is in zichzelf eigenlijk heel treurig en slecht voor reizigers geweest. Daar hebben wij op dat moment, met nieuwe reizigerswensen, een nieuw aanbod voor ontwikkeld. Wij en in elk geval alle partijen die erbij betrokken zijn geweest, hebben het idee dat dat een volwaardig aanbod is. Daar hebben wij uiteindelijk voor gekozen en daar sta ik ook nog steeds achter.

De **voorzitter**: Er is dus vijftien jaar lang achter een aanbod aangelopen dat eigenlijk niet gewenst was?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Als het aanbod wel was geïmplementeerd, weten wij niet hoe het uiteindelijk was uitgekapt. Dat zou mijn stelling dus niet zijn.

De **voorzitter**: Waarom is niet eerder gekeken naar wat nu eigenlijk de vraag was van de reiziger, ook bijvoorbeeld ten tijde van het onderhandelakkoord?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Daar is wel eerder naar gekeken. Die discussies zijn natuurlijk ook volop gevoerd. Uiteindelijk was er echter op dat moment geen ruimte om af te wijken van het onderhandelakkoord.

De **voorzitter**: Toen is iedereen doorgedaan met wat er ooit was bedacht, zonder dat er is gekeken naar de wens van de reiziger. Men wilde een onderhandelakkoord sluiten. Moet ik het dan zo begrijpen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, om te voldoen aan de oorspronkelijke concessieafspraken. Er is dus wel naar gekeken. Er is natuurlijk ook veel discussie over geweest. Er zijn wel wat wijzigingen aangebracht, want oorspronkelijk was het Den Haag-Brussel. Dat is Breda-Antwerpen geworden. Hier en daar zijn er ook wat frequenties gewijzigd. Op dat moment was daar echter onvoldoende ruimte voor. Een van de lessen die ik ook in 2013 heb genoemd, toen wij dit aanbod deden, is dat je meer ruimte zou moeten maken in dit soort concessies om regelmatig het aanbod te kunnen

veranderen op basis van reizigerswensen en dat je daar ook meer rekening mee moet houden.

De **voorzitter**: Dan rijst de volgende vraag. Stel dat de NS zelf helemaal geen internationale intercity aanschaft. De gedachte was ooit dat de NS zelf een intercity zou hebben naar Brussel. Waarom speelt de NS dan überhaupt een rol in dat internationale aanbod? Is dat dan puur alleen omdat de concessie overeind moet blijven? De NS schaft immers zelf geen hogesnelheidstreinen aan, voor lijnen naar het buitenland.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet zo. Wij hebben ook gekeken of het internationale deel van de concessie eraf gehaald kon worden. Dat zou ook nog kunnen, dat je het verder openstelt omdat het toch geliberaliseerd is. Het punt is dat er ook treinen rijden die worden gezien als een publiek iets, waardoor er misschien nog wel minder internationale treinen zouden zijn dan er op dit moment in het aanbod zitten. Of dat nu beter is voor de Nederlandse reiziger, weet ik niet.

De **voorzitter**: Dat is niet mijn vraag. Mijn vraag is of deze constructie nu uiteindelijk is gekozen omdat de NS een rol in het vervoer moest blijven spelen, omdat zij de concessie heeft en het onderhandelakkoord uiteindelijk in stand moet blijven.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet zo.

De **voorzitter**: Wat is dan de rol van de NS in het internationale vervoer, als de Belgen hier nog glimmend aangeven -- de heer Descheemaecker zat glimmend op de stoel waarop u nu zit -- dat zij inmiddels een stevig belang hebben in de Thalys, dat zij wel snappen dat zij nu een fijn aanbod hebben en dat Nederland uiteindelijk geen eigen internationale trein naar Brussel heeft?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het is aan de heer Descheemaecker waar hij van glimt. Wij zitten ook in Thalys. Wij zijn geen aandeelhouder in Thalys,

maar wij hebben er wel een flinke stake in. Wij hebben zelfs eigen treinen in het Thalys-verband. Onze eigen mensen rijden op die treinen. Het is niet helemaal zo dat wij alleen maar kaartjes verkopen via Thalys. Wij zitten daar ook in als partner. De reden waarom wij dat belangrijk vinden, is dat wij graag willen dat onze Nederlandse reizigers makkelijk toegang hebben tot internationale diensten. Wij doen dat echter liever in partnership dan dat wij dat zelf doen. Dat hebben wij ook met Eurostar gedaan. Wij zouden in principe ook graag deelnemer zijn in Thalys. Dat is een van de dingen die op de rol staan: uiteindelijk ook onderdeel zijn van de Thalys. Dat was echter op dat moment geen haalbare kaart.

De **voorzitter**: Wat is het aanbod dat wordt gedaan aan degene die niet de prijs voor de Thalys kan betalen en die nu dus in een 194 minuten rijdende Benelux-plus-trein moet zitten?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zei al dat die Benelux-trein uiteindelijk sneller gaat rijden. De bedoeling is dus ...

De **voorzitter**: Dat moet nog geëvalueerd worden: kijken naar het wellicht aandoen van andere stations in België, wellicht een stukje over de hsl.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dan gaan ze ook een stuk sneller.

De **voorzitter**: Hoeveel sneller?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet meer precies uit mijn hoofd hoeveel sneller dat is. Het uiteindelijke aanbod moet in elk geval weer in de buurt komen van de oorspronkelijke reistijd en misschien zelfs nog sneller. Die 194 minuten is dus niet het uiteindelijke aanbod dat wij hebben gedaan. Hoe snel dat precies kan, moet u vragen aan degenen die nu in de leiding van de NS zitten.

De **voorzitter**: Begrijpt u dat de commissie op enig moment hier in een verhoor aan minister Schultz heeft gevraagd of het geen verkooppraatje is

geweest om te roepen dat het een volwaardig alternatief is? De wens was immers ooit dat iedere, ook niet-kapitaalkrachtige, Nederlander met een door de Nederlandse Spoorwegen in de lijn gezette dienst op een snelle manier naar België zou kunnen rijden, met een kaartje waarvoor hij niet had hoeven reserveren en waarvoor hij misschien gewoon zijn eigen abonnement had kunnen gebruiken. Toen werd nog gedacht aan 300 km/u, wat vervolgens 250 km/u en uiteindelijk niets werd. Moet je niet constateren dat iets wat is neergezet als een volwaardig alternatief, eigenlijk een keuze is tussen een dure Thalys en een omrit over een stukje hsl met de Benelux-plus-trein en misschien in de toekomst nog iets anders?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zie dat echt niet zo.

De **voorzitter**: Prima. Daarom leg ik het ook aan u voor. Ik kijk even of mijn collega's nog vragen hebben die zijn blijven liggen. Ik zie dat dat niet het geval is. Dan sluit ik dit verhoor.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Heel goed. Dank u wel. Wacht, mag ik nog even iets zeggen? Ik zou nog op twee dingen terugkomen. Ik heb gesproken over de impairment. Dat wil ik nog heel even verifiëren om vervolgens aan u te melden hoeveel dat precies was. Op het andere punt, de Benelux-plus-trein, kom ik ook nog terug. Wellicht kan dat morgen, want dan komt de heer Robbe nog bij u. Dan kan hij misschien die vragen beantwoorden. Anders zal ik het u schriftelijk laten weten.

De **voorzitter**: Prima. Dat is zeer attent van u. Dank u wel.

Sluiting: 16.08 uur