

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

Gehoord wordt: mevrouw Van Vroonhoven (NS-directielid), die wordt bijgestaan door de heer Smid.

Aanvang: 9.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

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

De **voorzitter**: Welkom, mevrouw Van Vroonhoven. U was vanaf de tweede helft van 2009 tot 1 april 2014 lid van de directie van de Nederlandse Spoorwegen. Binnen deze directie had u onder meer het internationale reizigersvervoer in uw portefeuille. Binnen NS was dat toen nog NS Hispeed; we kennen het tegenwoordig meer onder de naam NS International. Tot deze verantwoordelijkheid behoorde ook HSA, het speciale bedrijf dat was ingericht om het vervoer over de hogesnelheidslijn tot stand te brengen; dat is een dochteronderneming van de NS.

Wij hebben veel vragen voor u over verschillende onderwerpen. Daarom spreiden wij het verhoor uit over twee dagen, vandaag en aanstaande donderdag. Vandaag spreken wij over de aansturing van HSA, de overname van de Fyra-treinen van AnsaldoBreda, de dienstregeling van de Fyra en het uit de dienst nemen van de Fyra. Donderdag gaan we verder met wat er gebeurde nadat de Fyra uit de dienst was genomen.

Zoals ik al aangaf, kwam u in augustus 2009 in dienst. U had een korte inwerkperiode en ging daarna aan de slag, met HSA in uw portefeuille. Wij

hebben begrepen dat u binnen de NS-directie feitelijk de rol van aandeelhouder van HSA vervulde. Wat kreeg u bij uw aantreden mee over de situatie van HSA?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat ik dan even terug moet gaan naar mijn sollicitatieprocedure en de gesprekken die ik toen heb gehad. Daarin kreeg ik zowel van de directie van NS als van de secretaris-generaal van het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat mee dat er sprake was geweest van een potentieel faillissement, maar dat dat was opgelost en dat een aantal maanden voor mijn aantreden een MoU was ondertekend waarmee die problemen van de baan waren. Het tweede wat ik meekreeg, was dat per 1 september over het Nederlandse spoor een alternatief voor de V250 zou gaan starten, namelijk met klassiek materieel als vervanging voor de vertraagde V250; dat is ook gebeurd. Eigenlijk kreeg ik dus mee dat de zaken in principe klaarlagen om verdere implementatie van de exploitatie te gaan verzorgen.

De **voorzitter**: Dat was voor u dus ook het toekomstperspectief: de problematische situatie lag wat meer achter jullie. De gedachte was dat er weer toekomstperspectief was.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Exact.

De **voorzitter**: Dat was dus eigenlijk al gedurende uw sollicitatieprocedure.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, want toen speelde net de ondertekening van het MoU. Ik heb natuurlijk ook gevraagd wat er van mij werd verwacht als ik daar zou komen. Zoals u al aangaf, was ik ook verantwoordelijk voor het vastgoedbedrijf, het stationsbedrijf en de buitenlandse activiteiten. Er werd mij dus in brede zin meegegeven wat er in de specifieke bedrijfsonderdelen speelde. Dit was wat ik meekreeg over HSA.

De **voorzitter**: Kunt u de commissie schetsen hoe u uw specifieke rol ten aanzien van HSA zag?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Als aandeelhouder ben je er natuurlijk verantwoordelijk voor dat de randvoorwaarden zo worden ingevuld dat je er samen met de andere aandeelhouder -- dat was trouwens KLM -- voor zorgt dat de organisatie haar taak kan vervullen. Wij waren als aandeelhouder degenen die het kapitaal in de onderneming hadden gestopt en die de onderneming dus ook van additioneel kapitaal moesten voorzien als dat nodig was. Een van de zaken die mij heel helder werden toen ik een aantal maanden aan het werk was, was dat het faillissement wel degelijk nog steeds een probleem was en dat er dus sprake was van een veel problematischere situatie dan ik dacht toen ik daar kwam.

De **voorzitter**: Zag u daarbij uw rol nog heel scherp als aandeelhouder of zag u zichzelf ook als een verantwoord moederbedrijf voor HSA, gelet op de problematiek?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb mijn rol al die jaren sowieso gezien als degene die vanuit de directie gericht was op oplossingen, want het was een heel ingewikkelde situatie die al jarenlang speelde, met veel verschillende belangen. Dat werd mij ook duidelijk toen ik daar eenmaal was. Ik ben sowieso heel erg gericht op het oplossen van problemen. Dat doe je dus wel vanuit de rol van aandeelhouder, maar "aandeelhouder" betekent niet alleen dat je ergens geld in stopt, maar ook dat je ervoor zorgt dat datgene wat ooit beoogd was, ook gerealiseerd gaat worden. In het begin was dat best ingewikkeld, want dan is de vraag waar je je wel mee mag bemoeien en waarmee niet. Als je je als aandeelhouder te veel bemoeit met een bedrijf op afstand, is de vraag immers wie nou eigenlijk aan het stuur zit. Ik heb mij daarom heel goed laten informeren over wat wel kan en wat niet, maar je kunt ook als aandeelhouder een heleboel doen.

De **voorzitter**: Toen u zich ook op die manier wat meer met HSA bemoeide dan alleen als aandeelhouder, had u toen een beeld van hoe HSA er intern voor stond? Had men de zaken op orde?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zoals ik al zei, was mijn inwerkperiode van drie maanden net ook de periode waarin de nieuwe businessplannen voor de komende drie jaar werden gemaakt. Ik kwam er toen dus achter dat de businessplannen te optimistisch waren, want intussen was de economie heel erg verslechterd. Daarmee was heel snel duidelijk dat op korte termijn toch een faillissement zou plaatsvinden. In eerste instantie heb ik dus vooral heel erg gekeken hoe een faillissement kon worden voorkomen, want dan zouden er überhaupt geen treinen meer komen. Dat zou heel slecht voor de reiziger zijn. Daarbij hoorde natuurlijk ook een onderzoek naar hoe de organisatie ervoor stond. HSA heeft samen met een bureau in opdracht van ons bekeken hoe je ervoor kon zorgen dat het faillissement zou worden voorkomen en hoe je ook focus kon aanbrengen in het bedrijf. Je kunt van één statutair directeur immers niet vragen dat hij aan de ene kant het faillissement voorkomt en aan de andere kant bezig is met het rijden van treinen en het implementeren van een dienstregeling.

De **voorzitter**: Wat zag u dan qua operationele kracht van HSA?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zag een start-up. Bij een start-up zie je heel veel energie en veel positieve mensen, gericht op het mogelijk maken van iets. Er was met de start-up echter ook een probleem. Het was een start-up in een situatie waarin de omstandigheden heel ingewikkeld waren.

De **voorzitter**: Even wat scherper: hadden ze het op orde of niet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ze hadden het op dat moment nog niet op orde, omdat ze natuurlijk überhaupt nog aan het begin stonden van het opzetten van het bedrijf. We hebben de directie toen gesplitst; we hebben daar twee statutaire directeurs neergezet: één directeur zou zich bezighouden met het vinden van een oplossing voor het naderende faillissement en de andere directeur zou zich volledig richten op het verder structureren en professionaliseren van de organisatie.

De **voorzitter**: Uit de stukken hebben wij opgemaakt dat er enige zorg was over de vraag of iedereen nog wel overzicht had. Met twee statutaire directeuren wordt dat misschien ingewikkelder. Zegt u daar eens iets over: hoe zat het met de overzicht op hoe het ging binnen HSA?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die twee statutaire directeuren overlegden zeer veelvuldig. Over de vraag of er overzicht was, heb ik dus geen enkele twijfel. Sterker nog: ik denk dat dit ontzettend belangrijk is geweest om te voorkomen dat de aandacht voor de reiziger te veel werd afgeleid door het financiële deel. Er waren ook steeds vergaderingen. Ik heb ook steeds met beide directeuren overleg gehad in de aandeelhoudersvergadering, maar ook in het portefeuilleoverleg. Daar heb ik dus geen twijfels over gehad.

De **voorzitter**: Ook niet wanneer wij uit de stukken opmaken dat u signaleerde dat niemand het overzicht had?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Kunt u iets scherper aangeven waar u op doelt?

De **voorzitter**: Als u wilt, kan ik dat scherper maken: "Niemand neemt een helikopterrol".

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wanneer en waar hebt u dat gelezen?

De **voorzitter**: In december 2009.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was voordat we die ingreep deden.

De **voorzitter**: Oké.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was de aanloop. Toen was iedereen natuurlijk heel druk bezig met ervoor zorgen dat dit voor elkaar kwam. Dit was ook precies de aanleiding voor het maken van een strategisch plan en voor een ingreep in de structuur.

De **voorzitter**: Toen u daar kwam, zag u ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De problemen.

De **voorzitter**: De problemen: operationele problemen en financiële problemen. Om die financiële problemen op te lossen, moest HSA zelf ook op orde komen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Exact.

De **voorzitter**: Dat betrof die twee punten: operationeel niet in orde en de nog ontbrekende helicopterview. Daar bent u op gaan acteren. Ook de reizigersorganisatie heeft op enig moment aan de bel getrokken, omdat zij vond dat het niet functioneerde. Hoe bent u met dat signaal omgegaan? Dat heeft de heer Kruyt hier twee weken geleden verteld.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op welk moment was dat? We hebben namelijk meerdere keren met de reizigersorganisatie gepraat. Was dat helemaal aan het begin, bij de start?

De **voorzitter**: Ja, ook in het begin, bij de eerste signalen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat kan ik mij nog herinneren. Dat was bij een nieuwjaarsreceptie van de HTM, hier in Den Haag. Dat was mijn eerste ontmoeting met de heer Kruyt. Hij was toen net voorzitter van Rover en was heel negatief over NS Hispeed en over HSA. Dat was in de periode waarin wij die ingrepen deden. Zijn zorgen betroffen vooral de vraag hoe je ervoor kon zorgen dat de in de rest van NS aanwezige expertise voldoende zou worden gebruikt binnen het HSA-bedrijf, ook al is dat op afstand georganiseerd.

De **voorzitter**: Rover was er dus al op zo'n intensieve manier bij betrokken. Hoe het georganiseerd was, was ook iets waarover Rover zich op dat moment bekreunde.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De heer Kruyt is in die zin een zeer bevolgen man. Hij heeft zich op vele fronten geroerd en ik heb al die jaren ook veel contact met hem gehad.

De **voorzitter**: Wat was uw contact met de heer Siebers, de directeur van HSA? Hoe vaak sprak u hem?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die sprak ik elke twee weken. Dan had ik een werkoverleg van een uur. Daarnaast waren er ook maandelijkse overleggen met de directie en kwartaaloverleggen.

De **voorzitter**: Was er nog meer contact met de directie of met ondersteuning vanuit HSA? Had u nog directer contact, behalve met de directeur?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Bij de kwartaaloverleggen was sowieso de hele directie van HSA er. Zoals ik al aangaf: zeker in de jaren waarin het faillissement speelde en er twee statutaire directeuren waren, had ik altijd overleg met die twee statutaire directeuren. Ik was überhaupt regelmatig in overleg, met name met de financieel directeur van HSA maar ook met de operationeel directeur van HSA.

De **voorzitter**: Ik vat dit eerste onderdeel, de aansturing van HSA, samen. U kwam binnen met het idee dat het eigenlijk allemaal was opgelost, maar dat bleek al vrij snel niet zo te zijn.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

De **voorzitter**: Eigenlijk was het beeld bij uw sollicitatiegesprek wellicht dus niet helemaal juist.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, in ieder geval was het een aantal maanden later anders dan ik toen had begrepen; dat klopt.

De **voorzitter**: U bent daarmee aan de slag gegaan omdat u zag dat er intern ook wel een aantal uitdagingen waren. En u had elke twee weken een uur contact met de heer Siebers. Verder bemoeide u zich ook met de organisatie als zodanig, in eerste instantie vanuit de rol van aandeelhouder maar daarnaast ook wel als verantwoord moederbedrijf.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, daar voeg ik nog aan toe dat ik niet heb genoemd dat er een aantal keren per jaar ook aandeelhoudersvergaderingen waren. Daarbij was ook KLM aanwezig. Die vergaderingen waren eigenlijk altijd samen met de financieel directeur van NS. Ik deed veel overleg dus niet alleen maar met de financieel directeur.

De **voorzitter**: Wat merkte u van het aandeelhouderschap van KLM?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ten eerste dat zij ook goed was voorbereid. De reden waarom zij daarin zat, was eigenlijk om mogelijk te maken dat ...

De **voorzitter**: Dat weten wij allemaal, maar wat merkte u in uw contacten met HSA van het feit dat er nog een andere aandeelhouder was, namelijk KLM?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat daar goed rekening mee gehouden moest worden en dat er een extra kritische blik was vanuit een partij die wat minder dicht op het openbaar vervoer zat.

De **voorzitter**: Ook verantwoordelijkheidsgevoel?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

De **voorzitter**: Of meer een sparringpartner?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Verantwoordelijkheidsgevoel was er zeker. Een sparringpartner was KLM op een aantal fronten wel. Met commerciële zaken

had KLM natuurlijk meer affiniteit dan met het financiële deel. Het risico van KLM was ook beperkt, maar op zich is KLM eigenlijk bij alle vergaderingen aanwezig geweest.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Mevrouw Van Vroonhoven, we hadden het al over uw start in 2009. Toen startte HSA met het vervoer over de HSL-Zuid. Die concessie was op 1 juli 2009 al ingegaan. Vanaf die datum moest HSA dus vervoer leveren. De dienstregeling tussen Amsterdam en Rotterdam werd gestart met tijdelijk materieel, de zogeheten TRAXX-Prio's van Bombardier. Er moest met dat tijdelijke materieel gestart worden omdat de Fyra-treinen nog niet door AnsaldoBreda geleverd waren. Wat was, toen u aantrad, de planning ten aanzien van die Fyra-treinen van AnsaldoBreda?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Toen ik aantrad, maakte een planning onderdeel uit van hetzelfde businessplan. Ik kan mij niet zo snel herinneren hoe die planning op dat moment exact was. Ik weet wel dat, toen de plannen opnieuw werden gemaakt -- ook als onderdeel van alle gesprekken met de Staat over de nieuwe businesscase -- de planning was dat eind 2011 of begin 2012 met de treinen zou worden gestart. Aanvankelijk was het de bedoeling om eerst met het internationale verkeer te starten en daarna pas met het binnenlandse verkeer. Dat is overigens weer een aantal keren herzien, want er zijn door HSA ontzettend veel scenario's gemaakt om steeds om te kunnen gaan met veranderende omstandigheden.

Mevrouw **Vos**: Maar toen u aantrad, in 2009, wat was toen de planning voor de start van de dienstregeling met de Fyra? Toen was dat toch anders, iets eerder?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zeg net dat ik allerlei andere plannen heb gezien toen ik binnenkwam. Toen heb ik gezegd dat ik graag wilde dat het helemaal opnieuw werd gemaakt om dat faillissement te voorkomen en om een reële planning te hebben, zowel qua verwachte omzet als qua komst van

de treinen. Ik moet dus heel eerlijk zeggen dat ik eigenlijk niet zo heb gekeken naar wat er allemaal bedacht was; ik heb gekeken vanaf het moment waarop ik binnenkwam.

Mevrouw **Vos**: Wat verwachtte u in 2009 ten aanzien van het gereed zijn van de Fyra-treinen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zoals ik zei: toen begin 2010 een nieuw plan werd gemaakt, verwachtten we dat de treinen tussen 2011 en 2012 volledig beschikbaar zouden zijn.

Mevrouw **Vos**: Nog even scherp: toen u aantrad, hebt u allerlei dingen besproken. Ik neem aan dat toen ook het materieel even is besproken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet met mij besproken.

Mevrouw **Vos**: Dat is niet besproken. Begon u pas in 2010 over het materieel te praten?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou ja, in 2009 heb ik alles laten onderzoeken, zoals de hele financiële situatie. Ik heb ook gevraagd om een reële nieuwe planning van de V250 als onderdeel van de totale businesscase, die ook met de Staat is gedeeld. Bij mijn aantreden is niet met mij gesproken over de toen vigerende planning, maar die was zeker optimistischer dan op het moment waarop we die nieuwe planning maakten.

Mevrouw **Vos**: Uit onze stukken blijkt dat in 2009, toen u aantrad, de planning nog was om in december 2010 te starten met dat materieel.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat zou kunnen.

Mevrouw **Vos**: Dat is later weer bijgesteld. Wat hebt u bij uw aantreden meegekregen over de vertragingen met de Fyra en de samenwerking met AnsaldoBreda?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat dat heel moeizaam ging en dat er een nieuwe oplossing was gevonden in de TRAXX-Prio's. Toen ik aantrad, waren er ook al plannen en waren gesprekken gaande om de TRAXX-Prio's ook naar Brussel te laten rijden, zodat er eigenlijk een volledige back-up was voor de V250-treinen en zodat de afhankelijkheid van AnsaldoBreda zou worden verminderd. Helaas is dat niet gelukt, omdat we daar met de Belgen niet uit zijn gekomen.

Mevrouw **Vos**: Daar komen wij straks nog op. Wat hebt u precies gedaan om die planning wel realistisch te krijgen? Hoe ging dat opschuiven?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zoals ik al zei, werd mij eind 2009 duidelijk dat eigenlijk de totale businesscase van HSA niet reëel was. Dat betrof niet alleen de omzet, want de omzet is heel sterk gerelateerd aan de vraag wanneer je kunt rijden met treinen. Als je later gaat rijden met treinen, heb je ook later reizigers. Dan komt het faillissement nog veel dichterbij. Die businesscase, feitelijk het businessplan, is dus helemaal herzien, inclusief de inschatting van de treinen. Daarbij zijn NedTrain, NSFSC en HSA betrokken geweest. Alle parameters van die businesscase -- wanneer komen er treinen, hoeveel reizigers verwacht je, hoeveel personeel heb je nodig, et cetera -- zijn herzien en zijn daarna ook gechallenged en gecheckt door de Staat en externe consultants.

Mevrouw **Vos**: Uit eerdere verhoren, onder andere het verhoor afgelopen vrijdag van de heer Descheemaeker, is naar voren gekomen dat er is overwogen om het contract met AnsaldoBreda te ontbinden. In maart 2010 hebt u daarover gesproken met de raad van commissarissen. Waarom sprak u hierover met de raad van commissarissen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wie heeft daarover gesproken met de raad van commissarissen?

Mevrouw **Vos**: U, over de mogelijke ontbinding van het contract met AnsaldoBreda.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er zijn een heleboel verschillende scenario's uitgewerkt. Als je ziet hoe moeizaam het altijd met die trein is gegaan, moet je alle opties steeds overwegen. Dat is toen dus ook gebeurd. Er is ook gezegd: kunnen wij ook afstand nemen van AnsaldoBreda? Dat afstand nemen van AnsaldoBreda moet u overigens zien in het licht van een oplossing. Je kon immers wel zeggen dat we afscheid namen van AnsaldoBreda, maar als je geen andere treinen hebt, heb je niets voor de reizigers. Het is dus belangrijk dat je een alternatief hebt. Het alternatief voor het internationale stuk was de TRAXX-Prio over de HSL-Zuid naar België. Volgens mij was dit allemaal ongeveer in april 2010, in ieder geval in het voorjaar van 2010. Omdat dat met de Belgen niet doorging, is die optie komen te vervallen en zaten we op dat moment weer in de afhankelijkheid van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat het contract ontbonden kon worden. Dat was dus nadrukkelijk een optie. Heeft de raad van commissarissen besloten om het contract niet te ontbinden? Dat probeer ik goed te begrijpen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, nee.

Mevrouw **Vos**: Het contract kon ontbonden worden; dat was wel de conclusie.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het zou heel moeilijk worden, maar elk contract kan ontbonden worden. In ieder geval wat mij betreft is dat steeds een optie geweest, maar dan moet het alternatief reëel zijn. Je kunt wel iets ontbinden, maar als je niets hebt, is dat wel heel stoer maar dan heb je daar niets aan.

Mevrouw **Vos**: Wat was de reden om het contract niet te ontbinden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De reden was onder andere dat wij op dat moment ook nog keken naar een alternatief met de Belgen. De inschatting was ook dat er, als dat alternatief niet zou doorgaan, geen reëel ander alternatief was om het internationale vervoer te doen.

Mevrouw **Vos**: De inschatting was dus dat u vastzat aan AnsaldoBreda.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij zaten vast aan AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: Wie heeft uiteindelijk dat besluit genomen om het contract niet op te zeggen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat besluit heeft HSA genomen. Vervolgens is dat door ons als directie ondersteund en volgens mij vervolgens ook -- daar doelt u waarschijnlijk op -- door de raad van commissarissen van NS.

Mevrouw **Vos**: Dus eerst HSA, de vervoerder. Had NSFSC, de leasemaatschappij, daar nog iets mee te maken?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zeker. HSA was de vervoerder en had de concessie, maar er was een heel duidelijke rolverdeling binnen de NS. HSA was eigenlijk verantwoordelijk voor de commerciële exploitatie. NSFSC was verantwoordelijk voor de koop maar ook voor de hele begeleiding van de bouw. Daarnaast was er NedTrain voor het onderhoud. Alle plannen die er kwamen, werden ook onderling afgestemd. Als een van die partijen het daar niet mee eens was, werd dat aan ons gemeld. Het is dus uiteindelijk via HSA tot ons gekomen, maar het is een voorstel dat ...

Mevrouw **Vos**: Het moest dus allemaal afgestemd worden met alle partijen die allemaal een belang of verantwoordelijkheid hadden in het project. Er is dus eigenlijk met vijf onderdelen van NS besloten om het contract niet op te zeggen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

Mevrouw **Vos**: In diezelfde vergadering met de raad van commissarissen besprak u ook het strategisch plan van HSA. Dat plan liet zien dat in 2013 het garantiekapitaal zou worden overschreden en dat HSA dan failliet zou gaan. Was die zorgelijke positie van HSA van invloed op de keuze om al dan niet door te gaan met AnsaldoBreda?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nu moet ik even nadenken. Nee, ik denk niet dat er een directe relatie was. De belangrijkste reden om door te gaan, was dat wij heel graag wilden dat de reizigers zo snel mogelijk over de HSL-Zuid zouden kunnen rijden. Onze taxatie was dat dat nog jaren zou duren als je HSA failliet zou laten gaan. Dat is de allerbelangrijkste reden geweest om te gaan voor een oplossing in het voorkomen van een faillissement.

Mevrouw **Vos**: Datzelfde geldt volgens mij voor het contract met AnsaldoBreda, want als u dat contract zou opzeggen, zou het tot 2015-2016 duren voordat u over nieuwe treinen zou beschikken, want er moest dan opnieuw aanbesteed worden. Dat was ook de periode waarin u met de Staat in onderhandeling ging over het verlagen van de concessievergoeding, waar later het onderhandelakkoord uit zou komen. Als je aan het begin staat van dat proces, kan ik mij voorstellen -- dat kwam ook uit dat strategisch plan van HSA -- dat het lastig is om het contract met je materieelbouwer op te zeggen. Dan zou je tegelijkertijd moeten onderhandelen over de verlaging van de concessievergoeding, terwijl je in 2015-2016 niet over materieel zou beschikken als je dat contract zou opzeggen. Dat is natuurlijk een heel rare onderhandelingspositie. Hebben die financiële positie van HSA en vervolgens wat u wilde gaan doen op het punt van de concessie, echt niet meegespeeld bij het besluit om al dan niet door te gaan met AnsaldoBreda?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, bij mijn weten. Alles heeft met alles te maken, maar dit is niet de grond geweest om dit niet te doen. Het belangrijkste was dat de Belgen niet met de TRAXX-Prio naar Brussel wilden. Dat speelde op dat moment. In datzelfde strategische plan heeft HSA wel twee andere opties bekeken. Er stond zelfs een werkstroom in om naar

alternatieven te kijken. Er was dus geen sprake van stoppen met zoeken naar alternatieven, want later is nog de eventuele keuze voor TGV's voorbijgekomen. Het zoeken naar alternatieven is dus continu een onderdeel geweest van het geheel. Richting Staat was het punt vooral dat wij samen met de Staat wilden delen wat de situatie was en dat wij ook met de Staat in overleg wilden over wat verstandig was om te doen.

Mevrouw Vos: Het besluit om te stoppen met AnsaldoBreda had, althans in dat proces, dus niets te maken met al die onderhandelingen die u vervolgens moest gaan voeren over HSA. Dat stond helemaal los van elkaar. Zegt u dat er is besloten om door te gaan met AnsaldoBreda, omdat dat in het belang was van de reiziger?

Mevrouw Van Vroonhoven: Op dat moment. Zoals u weet, hebben wij daarna ook nog een keer bekeken of we met TGV's naar België konden rijden. Als dat het geval was geweest, weet ik niet of wij gestopt waren, maar dan hadden we in ieder geval een alternatief. Op het moment van de door u genoemde vergadering hadden we in ieder geval geen alternatief voor AnsaldoBreda. Het was dus niet verstandig om op dat moment het contract op te zeggen.

Mevrouw Vos: Nee, maar in die vergadering ging het dus ook over de concessie. Toen is ook gewisseld dat de pijn voor de Staat groter zou zijn als u de concessie zou moeten opgeven, bijvoorbeeld omdat er geen materieel zou zijn of omdat HSA failliet zou gaan, dan wanneer u zou doorgaan met de concessie. De inschatting was dus dat u op zich wel een positie had.

Mevrouw Van Vroonhoven: Ja, maar wat bedoelt u daarmee?

Mevrouw Vos: In die vergadering werd enerzijds onderzocht of het contract met AnsaldoBreda kon worden verbroken en anderzijds werd in diezelfde vergadering besproken wat u moest doen met de concessie, of de concessievergoeding al dan niet kon worden verlaagd en wat dan de positie van HSA was ten opzichte van de Staat. Daarbij werd ook gezegd en

gewisseld dat het door u teruggeven van de concessie voor de Staat financieel veel onaantrekkelijker was. We zijn een beetje aan het zoeken in hoeverre het een met het ander te maken heeft; we zoeken ook naar de sterke positie die u eigenlijk had.

Mevrouw Van Vroonhoven: Ik had helemaal niet het gevoel dat wij zo'n sterke positie hadden, want het is heel erg naar om te moeten constateren dat er sprake is van een potentieel faillissement, terwijl je Nederland hebt beloofd om reizigers in treinen te kunnen laten rijden. Het was een strategisch plan waarin alle aspecten werden meegenomen. Er waren drie pijlers in dat plan. De eerste pijler was het oplossen van de problematiek met betrekking tot het faillissement. De tweede pijler was: ervoor zorgen dat er een operatie zou komen waarbij ten behoeve van de reiziger zo veel mogelijk treinen geëxploiteerd konden worden. Daarbij horen eventuele alternatieven. De derde pijler was gericht op een langdurige internationale samenwerking. Dat geheel is besproken in de raad van commissarissen. Daarbij is geen specifieke link gelegd tussen enerzijds AnsaldoBreda en het opzeggen van het contract en anderzijds het spreken met de Staat over de concessie.

Mevrouw Vos: Goed. In januari 2012 kwam binnen de NS-directie een nieuwe vertraging van het rijden met de Fyra aan de orde: ook de afgesproken maanden juli en september 2012 zouden niet worden gehaald, weer vanwege vertraagde levering. Toen besprak u hoe het kwam dat die taxaties continu verschoven. Wat was de reden van het verschuiven van die taxaties?

Mevrouw Van Vroonhoven: Nu moet ik weer even springen in de tijd; we gaan van 2010 naar januari 2012. Uit mijn hoofd zeg ik dat er in december 2011 een verklaring van geen bezwaar kwam om te rijden met de treinen van AnsaldoBreda of in ieder geval met de treinen die er "in test" waren. Toen is ook duidelijk geworden dat er vertraging was. Toen hebben wij als directie gezegd dat wij graag een totaaloverzicht wilden van wat er aan de hand was met die treinen en waarom vertraging optrad. Daarmee werd duidelijk dat AnsaldoBreda langzamer leverde dan het aanvankelijk weer had beloofd. In

dezelfde vergadering is besproken welke maatregelen genomen konden worden. Uit mijn hoofd zeg ik dat er drie scenario's waren. Die maatregelen zijn vervolgens geïmplementeerd.

Mevrouw **Vos**: Welke drie maatregelen waren dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Uit mijn hoofd: het verbeteren van het issue management, dus van de verbeterloop. Ik zal het er nog even bij pakken, want ik heb het verslag van die vergadering bij me. Er is met AnsaldoBreda een verbeterproces opgestart. Er is in het najaar van 2011 ook al -- uit mijn hoofd zeg ik: in december -- een loan-and-useovereenkomst afgesproken, zodat er wel al getraind kon worden met de machinisten. Er is ook bekeken welke mogelijkheden er nog meer waren om AnsaldoBreda te helpen met het versnellen van het tempo. Dat is een samenwerking geweest tussen NSFSC, AnsaldoBreda, HSA en NedTrain.

Mevrouw **Vos**: En in de directievergadering van de NS besprak u hoe AnsaldoBreda uiteindelijk tot bredere prestaties gedwongen kon worden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Was er tussen HSA en de NS-directie een verschil in opvatting over de vraag hoe realistisch die plannings waren? U kreeg die plannings via NSFSC; daar was u afhankelijk van. Was er een verschil in opvatting over hoe realistisch dat allemaal was?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet iets wat mij voor de geest staat. Er zijn twee momenten geweest waarop binnen het NS-concern escalatie heeft plaatsgevonden tussen NSFSC en HSA: één moment in 2012 en het andere moment begin 2013. Eind 2012 was dat. Op dat moment ging het met name om het feit dat AnsaldoBreda weigerde om voldoende extra capaciteit te realiseren op het moment waarop de dienstregeling zou beginnen. Toen is met NSFSC, HSA en mijn collega Engelhardt Robbe, de financieel directeur, ook gesproken over een kort geding. Over alle andere zaken die in de

directie kwamen, was er echter overeenstemming tussen alle drie de partijen binnen NS, dus HSA, NSFSC en NedTrain.

Mevrouw **Vos**: Er waren totaal geen verrassingen voor elkaar en er was geen irritatie over het feit dat die planningen de hele tijd opschoven.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die irritatie was er zeker, maar die was bij de een niet minder dan bij de ander. Natuurlijk was er irritatie door het weer opschuiven van de planningen, maar daar was -- voor zover ik heb begrepen -- bij de mensen van NSFSC geen ander gevoel over dan bij HSA.

Mevrouw **Vos**: In januari 2012, in een van de vergaderingen, werd door de directie gevraagd hoe het toch kon dat die taxaties de hele tijd opschoven. Die vraag is aan de orde geweest.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die vraag is natuurlijk meerdere malen gesteld.

Mevrouw **Vos**: Wat voor antwoord kreeg u dan? En was u daar tevreden over?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Over dat antwoord was ik zeker tevreden, maar niet in de zin dat je daar blij van werd. De belangrijkste reden voor het uitlopen van die planningen was dat AnsaldoBreda langzamer leverde dan het had beloofd. U moet zich ook voorstellen dat AnsaldoBreda in een zeer ingewikkelde situatie zat. Het liep aan tegen het eigen potentiële faillissement; het stond in de verkoop. Volgens mij had AnsaldoBreda toen sinds een halfjaar een nieuwe CEO, die dus met een enorm groot probleem zat. Er was dus ook continu een probleem met HSA: zou AnsaldoBreda nog voldoende geld hebben om zijn taken überhaupt uit te voeren? Dat is een van de redenen waarom door NSFSC al betalingen zijn verricht om AnsaldoBreda zover te krijgen dat het in actie bleef komen.

Mevrouw **Vos**: We hebben gehoord dat de heer Meerstadt van de heer Descheemaecker had gehoord dat de planning weer niet gehaald zou

worden. De vraag is dan of de HSA-directie via NSFSC en het management daar ter plekke voor die tijd een ander beeld had geschetst.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is een goede vraag. Ik kan mij nog herinneren dat de heer Descheemaecker de heer Meerstadt heeft gebeld. Daar hebben wij toen ook over gesproken, volgens mij in diezelfde directievergadering of een keer daarvoor. Op dat moment kwam dezelfde informatie -- eigenlijk min of meer tegelijkertijd -- uit HSA en NSFSC. Volgens mij is er nog een formeel overleg geweest waarin de uitkomsten vervolgens met ons gedeeld zijn. Dat heeft elkaar dus gekruist. Er was dus geen ander beeld dan het beeld dat de heer Descheemaecker had.

Mevrouw **Vos**: Uiteindelijk was het beeld dat er veel vertragingen waren. Wat die vertragingen zelf betreft: als we al die vertragingen in de bouw en de levering van de Fyra bekijken, welke vertraging is dan AnsaldoBreda te verwijten? Hoeveel vertraging is de Staat te verwijten, hoeveel vertraging is NSFSC te verwijten en hoeveel vertraging is NS en andere factoren te verwijten? Hebt u daar een inschatting van gemaakt?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die vraag kan ik niet beantwoorden.

Mevrouw **Vos**: Hebt u zich afgevraagd waar die vertraging aan lag?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Natuurlijk vraag je je dat af. Dat vraag je je niet eens af; je vraagt iedereen waar die vertraging van afhangt. Mij werd steeds duidelijk dat dit kwam omdat AnsaldoBreda niet leverde, maar er zijn ook problemen geweest met de infrastructuur. Dat ging om de hele problematiek van ERTMS. Dat was echter voor mijn tijd. Ik kan niet beoordelen hoe groot de impact daarvan was op eventuele vertraging.

Mevrouw **Vos**: Hebt u dat zichzelf afgevraagd? U was verantwoordelijk voor HSA en dus voor de prestigieuze hogesnelheidslijn. Uiteindelijk waren er jaren vertraging, ook door de levering van de trein. Hebt u de inschatting van andere mensen gevraagd over waaraan dit lag en wie wat beter kon doen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Natuurlijk bekijk je de hele tijd wie er wat beter kan doen, maar terugkijken heeft op zo'n moment wat mij betreft geen zin. Je bekijkt hoe ieder er vanuit zijn of haar verantwoordelijkheid voor kan zorgen dat het project goed verloopt. Dat betekende dat HSA werd gefaciliteerd om de volle focus te hebben op het implementeren van de treindienst. We hebben ook het faillissement voorkomen, zodat daar niet langer de hele tijd het zwaard van Damocles boven hing. Naar mijn beleving is ook aan NSFSC steeds alle ruimte gegeven, maar dat moet u vragen aan mijn collega die daar verantwoordelijk voor was. Natuurlijk bekijk je de hele tijd hoe het beter kan. Ik ben zelf heel veel betrokken geweest bij situaties waarin zaken escaleerden. Ik gaf zojuist al aan dat dit een aantal keren intern gebeurde, maar dit gebeurde zeker ook een aantal keren extern. Eind 2012 heb ik nog intensief onderhandeld met de Staat en met NMBS om ervoor te zorgen dat er überhaupt een trein kon rijden.

Mevrouw **Vos**: Dat komt straks aan de orde. Mijn vraag was of u enig idee hebt hoeveel vertraging aan wie te wijten is. U zegt dat u dat niet weet.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat weet ik niet.

Mevrouw **Vos**: Ik vroeg me dat wel af.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb mij niet afgevraagd of 10% aan die te wijten is en 30% aan die. Ik heb bekeken wat wij vanuit onze verantwoordelijkheid als NS-directie en ik vanuit mijn verantwoordelijkheid voor HSA konden doen om ervoor te zorgen dat de kans maximaal was dat dit succesvol zou worden.

Mevrouw **Vos**: Daar gaan we straks op in. Ik geef het woord aan mijn collega Elias.

De heer **Elias**: Mevrouw Van Vroonhoven, even wat puntjes op de i, omdat ik het niet snap. Mevrouw Vos stelde u zojuist vragen over het feit dat de heer

Descheemaecker de heer Meerstadt had aangegeven dat het bij Ansaldo zo misliep met die Fyra's. U zei dat Siebers dat ongeveer gelijktijdig heeft gemeld. Nu blijkt uit de stukken, onder meer van de directievergadering van 16 januari 2012, dat daar qua tijd toch een andere volgorde in zat. Pas nadat Meerstadt op de hoogte was gebracht van -- zo zeg ik het maar even -- de ellende van de vertragingen, heeft Siebers de directie geïnformeerd. Mijn eerste vraag is of u zich nog herinnert dat Siebers later met die informatie kwam.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt, maar ik heb willen zeggen dat dit niet betekent dat die informatie daar niet aanwezig was en dat de heer Siebers ons daarvan niet op de hoogte zou willen stellen.

De heer **Elias**: Niet "zou willen stellen"; hij had dat niet gedaan.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op dat moment nog niet; dat klopt.

De heer **Elias**: Het gaat ons om de feiten, niet om de intenties.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Prima. Dat klopt; dat is correct.

De heer **Elias**: Dit klemde temeer omdat in dezelfde directievergadering de opmerking werd gemaakt dat het natuurlijk aardig was om Ansaldo zo lang mogelijk aan de deadlines te houden, maar dat het wel de bedoeling was dat de NS-directie op de hoogte werd gesteld van de feitelijke gang van zaken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct. De verklaring die de heer Siebers daarvoor heeft gegeven, is dat hij bekend was met het feit dat die planning niet gehaald zou kunnen worden, maar dat hij in zijn eigen organisatie iedereen gefocust wilde houden. Daar kwam deze opmerking vandaan: wij zeiden dat wij ons konden voorstellen dat hij iedereen scherp wilde houden, maar dat wij graag niet waren verrast doordat Descheemaecker ons belde en dat wij dat rechtstreeks van hem wilden horen.

De heer **Elias**: Oké, maar de feiten zijn dat de heer Meerstadt op de hoogte werd gesteld door een NMBS-collega en niet door de heer Siebers van HSA zelf.

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

De heer **Elias**: Ik heb ook een vraag over de samenwerking tussen NSFSC -- ik noem dat maar even "NS Ierland" -- en HSA. U vertelde helemaal aan het begin dat er veel verschillende belangen waren. Dit punt, die samenwerking tussen die twee -- u stond daar dan weer boven -- is nog niet heel erg aan de orde geweest. Die samenwerking was matig, hè? De informatie werd toch niet goed genoeg uitgewisseld?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet ... Dat is niet ...

De heer **Elias**: Ik vraag het in zijn algemeenheid.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb begrepen dat er, voordat ik kwam, in die samenwerking een escalatie is geweest. Volgens mij heeft de heer Van As daar afgelopen vrijdag iets over gezegd. Dat was ergens in het voorjaar van 2009. Toen is opnieuw besproken hoe de setting van HSA op afstand -- dat was een concessie-eis -- plus NSFSC, dat een turnkeycontract had met AnsaldoBreda en dat in Ierland met een eigen raad was georganiseerd, en NedTrain beter kon functioneren. Daarover heeft een bespreking plaatsgevonden. Toen ik kwam, hebben alle partijen met elkaar gesproken over de vraag of die samenwerking goed ging. Ik heb zelf nog twee keer een bespreking gehad met de heer Van Dijk, de baas van NSFSC, en de heer Siebers, toen hij net was benoemd tot directeur van HSA. Die samenwerking vond plaats in het strategisch overleg. Er zijn geen signalen bij mij gekomen waaruit bleek dat die samenwerking heel slecht ging. Het was, ook in de opzet, voor een deel logisch dat die samenwerking ingewikkeld was. De manier waarop de contracten vanuit het verleden waren gestructureerd, bracht immers ook met zich mee dat de belangen niet altijd aligned waren.

De heer **Elias**: Nog even voor mijn taxatie: hoe keek u aan tegen die leverancier, AnsaldoBreda?

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

De heer **Elias**: Nou ja, in het eerste jaar. U kreeg al die kwartaalrapportages van HSA. Vertraging werd op vertraging gestapeld. Hoe vond u dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik vond dat zorgelijk. Ik was niet degene die al die contacten met AnsaldoBreda had, want dat werd via NSFSC gedaan. Maar we hebben daar natuurlijk wel meerdere malen over gesproken. We hebben vooral bekeken welke mitigerende maatregelen te verzinnen waren om de afhankelijkheid van die leverancier te verkleinen.

De heer **Elias**: Maar u kwam van buiten binnen en zag daar een kluwen van problemen. Een daarvan was AnsaldoBreda. U kreeg die kwartaalrapportages. Toen u een halfjaar op streek was, had u toch wel enig beeld? Hoe keek u toen tegen die fabrikant aan? Wat dacht u?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik dacht: het is een Italiaanse fabrikant waar veel problemen mee zijn en die steeds een beetje beterschap belooft; dan gaat het steeds weer een beetje beter. Maar dat is ook iets wat je vooral achteraf kunt bekijken.

De heer **Elias**: Vandaar dat ik vroeg naar uw appreciatie van toen. U was een halfjaar binnen en u kreeg die kwartaalrapportages, u zag daarin dan weer dit en dan weer dat; ik zal het niet allemaal citeren. Hoe keek u daar toen tegenaan? Dacht u: komen die treinen ooit nog? Maakte u zich zorgen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb mij al die jaren zorgen gemaakt, dus ook toen. Vandaar dat wij, ook vanuit dat strategisch plan van HSA, continu hebben gezegd: kijk aan de ene kant of er alternatieven zijn en kijk aan de andere kant -- dat werd rechtstreeks aangestuurd door mijn collega Engelhardt Robbe -- welke mogelijkheden er zijn om AnsaldoBreda te

dwingen om te leveren. Gedurende de looptijd zijn op dat punt allerlei acties ondernomen, van het inhouden van geld tot en met bijna een kort gedingen. Uiteindelijk zijn in mijn beleving alle mogelijkheden onderzocht, maar die waren beperkt.

De heer **Elias**: Vond u dat u er zelf genoeg bovenop zat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op AnsaldoBreda?

De heer **Elias**: Ja.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik had niet de contacten met AnsaldoBreda. Dat was ook niet mijn verantwoordelijkheid. Wij hadden heel duidelijke afgebakende verantwoordelijkheden.

De heer **Elias**: Vond u dat u er indirect voldoende op zat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Via HSA?

De heer **Elias**: Ja.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zeker.

De **voorzitter**: Ik wil even een punt markeren. In het gesprek met mevrouw Vos viel mij iets op. Mevrouw Vos vroeg u of iedereen op dezelfde manier was geïnformeerd over de vertragingen. Toen zei u: ja, iedereen was op dezelfde manier geïnformeerd. Vervolgens gaf mevrouw Vos aan dat de heer Meerstadt vanuit België signalen kreeg over vertraging. U zei dat die signalen tegelijkertijd kwamen. Dat is niet juist. Wij maken uit de stukken op dat dit op dat moment binnen HSA actief werd ontkend. De heer Siebers gaf aan: dat is niet waar; er is geen vertraging. Later moest men daarop terugkomen. Dat punt wil ik even markeren, omdat anders een verkeerd beeld ontstaat. Ik noem dit daarom expliciet.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Mag ik daar iets over zeggen?

De **voorzitter**: Ja.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zo heb ik dat niet begrepen. Als dat verwarrend is geweest, dan excuses daarvoor. Ik heb willen aangeven dat vrij snel daarna ook vanuit de HSA-organisatie is aangegeven dat er vertraging was. Ik heb dus niet de indruk willen wekken dat dat voorafging aan het signaal van de heer Descheemaecker.

De **voorzitter**: Het gaat ons niet om de indruk die u wilt wekken. Als mevrouw Vos u vraagt of men het daarmee eens was, kan het zo zijn dat dat later zo was, maar op dat moment dus niet. Siebers ontkende dat er vertragingen waren. Toen ontstond dus een discussie. Later bleek dat die vertragingen er wel waren. In die zin willen wij graag dat u de vragen beantwoordt. Mevrouw Vos vervolgt het verhoor.

Mevrouw **Vos**: Nog even over de verantwoordelijkheden voor de vertragingen. Het klopt dus dat niemand kan zeggen wie verantwoordelijk was voor welk deel van de vertraging van de levering?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik begrijp niet helemaal waarnaar u op zoek bent.

Mevrouw **Vos**: Ik vroeg u net of u zich hebt afgevraagd wie voor welk deel verantwoordelijk was voor de vertraging van de levering van treinen, want we spreken over vijf jaar. U zei dat u dat niet weet en dat u zich dat wel hebt afgevraagd. Het klopt dus dat niemand, ook bij HSA, NSFSC en de NS-directie, kan zeggen wie verantwoordelijk is voor die vertraging.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er is wat mij betreft maar één partij verantwoordelijk voor die vertraging; dat is AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: Er was veel discussie over: wat lag er aan ERTMS, wat lag er aan de oplevering van de baan? De exercitie van het uitrekenen van hoeveel jaar of hoeveel delen aan de Nederlandse zijde te wijten zijn en hoeveel aan de Italiaanse zijde, is dus nooit gedaan.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet door mij. Dat was op dat moment ook niet relevant. De discussie over "wat ligt er ten aanzien van de vertraging van de treinen aan ERTMS en wat ligt er aan de infra?" was voor mijn tijd. Dat was op het moment waarop ik kwam, geen onderdeel van gesprek meer.

Mevrouw **Vos**: Toen u kwam, had u er gewoon mee te maken dat er vertraging was van de levering van het materieel. Het materieel heeft alles te maken met de uitvoering van de concessie. We hebben vorige week van de heer Siebers begrepen dat in de periode 2010-2012 drie alternatieven voor de vertraagde Fyra op tafel hebben gelegen; u hebt daar al een paar dingen over gezegd. Daarbij ging het dus om die extra binnenlandse TRAXX-Prio-treinen, het gereedmaken van die treinen om ook naar Brussel te kunnen rijden -- want die dingen moeten ook in het buitenland kunnen rijden -- en het huren van TGV's. Geen van die alternatieven heeft het gehaald in de periode waarin al sprake was van vertragingen. De hoge kosten van die investeringen en de financiële situatie van HSA speelden een rol bij het besluit om geen alternatief materieel aan te schaffen. Dat was vanuit bedrijfsmatig oogpunt en vanuit HSA misschien te begrijpen; u was aandeelhouder van HSA. Maar vanuit de concessieverplichtingen die HSA was aangegaan, was het op een bepaald moment wel nodig om een extra inspanning te doen, want anders liep HSA het risico dat zij die concessie gewoon niet kon uitvoeren omdat zij geen materieel had. Waarom is er dan toch niet besloten om dat materieel aan te schaffen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik wil graag iets verhelderen. Er zijn twee alternatieven voor het internationale verkeer geweest; die alternatieven hebt u genoemd: de TRAXX-Prio's over de HSL-Zuid naar België en de TGV's. Bij NL only-2, de TRAXX'en in Nederland, ging het om het verhogen van de frequentie in Nederland. Ik begin met de TRAXX en de TGV naar België. De

belangrijkste reden waarom dat niet is doorgegaan, was dat de NMBS daar niet aan wilde meewerken.

Mevrouw **Vos**: Dus de Belgen wilden dat niet. Waarom niet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zij wilden dat niet om een drietal redenen. Ten eerste was hun financiële situatie op dat moment heel slecht. Ten tweede hadden zij op dat moment een ongeluk gehad met de veiligheid in België, waardoor zij zeer bezorgd waren of de TRAXX'en wel zouden voldoen aan de specificaties. Het belangrijkste was dat zij gewoon een heel ander verdienmodel hadden. Elke trein die extra investeringen kostte, kostte hun meer dan die opleverde.

Mevrouw **Vos**: HSA kon dat alternatief materieel uiteindelijk dus niet bestellen, omdat NMBS niet wilde meedoen. HSA moest zich er dus bij neerleggen dat zij de concessie niet kon uitvoeren, mocht de Fyra niet komen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, exact. We hebben zelfs nog overwogen of die trein door HSA zelf kon worden gereden, want vanaf 2010 was het internationale verkeer geliberaliseerd. Je zou dus ook je eigen trein kunnen laten rijden, een vervoerderschap aanvragen in België et cetera. Het vervelende was echter dat de afspraken en de samenwerkingsovereenkomst destijds zo geïnterpreteerd konden worden dat het niet mogelijk was om met een concurrerende dienst naar België te rijden. De Belgen zeiden dus: zelfs als jullie dat willen, kan dat niet, want als je dat gaat doen, moet dat met ons. Er waren dus veel redenen waarom dat uiteindelijk niet doorging.

Mevrouw **Vos**: U schuift nu alle ballen naar de Belgen, maar als HSA die investeringen zou doen, zou zij toch door het garantiekapitaal heen gaan? Dat kon HSA financieel toch helemaal niet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Bij de TRAXX in 2010 naar België en de TGV's was dat op dat moment bij mijn weten niet de belangrijkste reden. Voor de

uitbreiding met de extra treinen op het Nederlandse deel klopt het wel dat we de hele tijd in de gaten moesten houden of het garantiekapitaal niet overschreden zou worden. Uiteindelijk heeft NS, ook in het onderhandelakkoord, extra investeringen gedaan en een extra bijdrage gedaan bovenop het garantiekapitaal, maar op dat moment waren wij nog in onderhandeling met de Staat. De treinen zouden ook een verantwoordelijkheid worden van de Staat. Als je die investering doet, is het natuurlijk de vraag of je daarmee uiteindelijk beslissingen neemt die verdergaan dan wat op dat moment verantwoord is.

Mevrouw **Vos**: Dat begrijp ik even niet. De heer Siebers had het vorige week namelijk niet zozeer over de Belgen. Hij zei dat het gewoon een financiële overweging van HSA was. Wat u zojuist zei, begrijp ik niet. Als HSA wel zou hebben geïnvesteerd in extra materieel, in reservematerieel, zou het dan een verantwoordelijkheid van de Staat worden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, als er daarna een faillissement zou zijn, is het de vraag of die treinen mee over zouden gaan naar de Staat en of je daarmee dus niet een verantwoordelijkheid hebt genomen die buiten je eigen verantwoordelijkheid ligt. Wij moesten er vanuit ons aandeelhouderschap -- niet alleen het aandeelhouderschap vanuit de NS, maar ook vanuit KLM -- steeds op letten dat wij niet paulianeus zouden handelen.

Mevrouw **Vos**: Paulianeus? Kunt u dat uitleggen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat betekent feitelijk dat je in een organisatie investeringen doet die niet terug te verdienen zijn voordat het faillissement speelt. Door de juridische afdeling werden wij er heel erg op geattendeerd dat wij niet geld in iets zouden moeten stoppen dat niet meer terugverdiend zou kunnen worden.

Mevrouw **Vos**: Wat was de belangrijkste reden? Dat zogeheten paulianeus handelen, dus dat je niet mag investeren in een tent die failliet gaat? Of

waren de Belgen de belangrijkste reden waarom u niet hebt geïnvesteerd in dat extra materieel?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het was een combinatie. Voor de internationale oplossing, namelijk de TGV's en de TRAXX'en, was de samenwerking met de Belgen een heel belangrijke reden: de Belgen wilden hier niet aan meedoen. Dat was echter niet de enige reden. Er was dus een samenspel van redenen, maar zonder de Belgen was dat niet gelukt en zij waren hier erg op tegen.

Mevrouw **Vos**: Maar ik heb u en de heer Siebers ook horen zeggen dat HSA dit gewoon niet kon en niet mocht betalen, want dan zou je paulianeus handelen ofwel goed geld naar slecht geld brengen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nogmaals: dat was niet de belangrijkste reden. De belangrijkste reden was dat NMBS er niet aan wilde bijdragen. De NMBS was dus niet de enige reden, maar was wel een belangrijke reden. U pakt er nu één uit, maar ik zeg u dat alleen dát niet de primaire reden is geweest. Er is ook bekeken of er voldoende vertrouwen was dat het alternatief, AnsaldoBreda, eerder met een oplossing zou komen. Dat was dus ook nog een belangrijke afweging. Even los van de financiële situatie van HSA leek het alternatief, namelijk de vraag wanneer Ansaldo met treinen zou komen, ook nog sneller te zijn dan die treinen. Een samenspel van een aantal zaken heeft dus gemaakt dat wij daar niet voor gekozen hebben.

Mevrouw **Vos**: Konden jullie eventueel via NSFSC nog wat extra treinen leasen? Er was niet voor niets een leasebedrijf in Ierland opgezet. Is dat nog overwogen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het was altijd via NSFSC.

Mevrouw **Vos**: U had het over de Belgen, maar had u niet nog iets kunnen regelen met NSFSC?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zelfs als NSFSC het helemaal zou betalen, was nog steeds de medewerking van de Belgen nodig om ervoor te kunnen zorgen dat dit ook gehomologeerd werd.

Mevrouw **Vos**: U zegt: zonder de medewerking van de Belgen kon het niet en HSA kon het overigens ook niet betalen; dat mocht niet van de juristen, zoals de heer Siebers ook heeft gezegd. Het resultaat van al deze overwegingen was dat er geen extra materieel, reservematerieel, is besteld en dat dus het risico werd genomen dat er niets was voor de reiziger als de Fyra uit Italië niet op tijd zou komen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Als hij überhaupt niet zou komen.

Mevrouw **Vos**: Als hij überhaupt niet zou komen, was er het risico dat er geen extra materieel zou zijn, om allerlei redenen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Om allerlei redenen. Nogmaals: ik wil graag corrigeren dat dit bij de internationale verbinding niet in verband stond met de financiële situatie van HSA. Dat was omdat de Belgen niet mee wilden doen en omdat de ingeschatte tijd waarbinnen Ansaldo zou leveren, gunstiger was dan het alternatief, bijvoorbeeld van de TGV's.

Mevrouw **Vos**: Ondanks alle vertragingen was de inschatting toch dat AnsaldoBreda op tijd zou leveren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Sneller zou leveren dan het alternatief, bijvoorbeeld het homologeren van TGV's.

Mevrouw **Vos**: Daardoor kon je je erop richten dat die Fyra's uit Italië op tijd zouden komen, zodat er geen reservematerieel gekocht of geleased hoefde te worden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die afweging is toen gemaakt; dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Eind 2011 hebben NS en de Staat het onderhandelakkoord gesloten. Met dat onderhandelakkoord werd het faillissement van HSA afgewend. Dat gold toen dus niet meer; we hebben het zojuist heel uitgebreid over het paulianeus handelen gehad. Eind 2011 was het onderhandelakkoord dus rond en was het faillissement er niet meer. Is er toen nog overwogen om alternatief materieel geschikt te maken of te leasen? We spreken nu over eind 2011.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nu moet ik even nadenken. Na de TGV's is dat niet meer gebeurd.

Mevrouw **Vos**: Waarom niet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou ja, omdat we die sommen allemaal net hadden gemaakt en de markt helemaal afgestruind hadden. Dat is in ieder geval gebeurd bij HSA en NSFSC, want die hebben dat samen gedaan. Ook samen met Lloyd's hebben zij bekeken welke alternatieven er allemaal waren. Volgens mij is er ook nog gekeken naar IC3's. De conclusie was dat er geen alternatieven waren waaraan de Belgen zouden meewerken en die sneller zouden komen dan de optie van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: Het onderhandelakkoord betekende dat HSA niet meer failliet zou gaan. Wat het materieel betreft, werden alle ballen ingezet op de Fyra, de V250 van AnsaldoBreda. Als ik het goed begrijp, was het bezwaar van paulianeus handelen er na het onderhandelakkoord niet meer.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was er inderdaad niet meer, want toen lagen alle risico's bij NS.

Mevrouw **Vos**: Ja. Als u had gewild, had HSA dus een investering kunnen doen in alternatief materieel, in IC3's, TRAXX-Prio's, Bombardier ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De TRAXX-Prio's voor Nederland zijn in mijn beleving gewoon doorgedaan. Dat is een onderdeel geweest van de back-ups voor het Nederlandse deel.

Mevrouw **Vos**: De back-ups voor het Nederlandse deel die toen aan de orde waren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Je had natuurlijk het Nederlandse deel; daarvoor waren die TRAXX-Prio's überhaupt een alternatief. Dat stond uiteindelijk ook in het alternatieve plan. Als er weer vertraging zou komen van AnsaldoBreda, had HSA voor het Nederlandse deel die optie dus gewoon uit de kast kunnen halen.

Mevrouw **Vos**: Daar gaan we het straks over hebben.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Voor het internationale deel waren de TGV's en de TRAXX-Prio's onderzocht. Daarvan was gewoon helder dat de Belgen daar niet aan mee wilden werken.

Mevrouw **Vos**: Dat hebt u gezegd, ja.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: En het was voor HSA ook geen optie om dat zelf te doen. Het was op dat moment dus niet logisch om dit nog een keer te onderzoeken, zelfs als er geen sprake zou zijn van financiële risico's voor HSA.

Mevrouw **Vos**: Goed, het materieel hebben we nu even gehad. Nu gaan we naar de dienstregeling, want die is natuurlijk een belangrijk element in het uitvoeren van de concessie.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zeker.

Mevrouw **Vos**: In januari 2012 sprak de directie over de dienstregeling van 2013. Die dienstregeling had verschillende veranderingen, onder andere de

Hanzelijn, die in 2013 open zou gaan. Dat is de lijn tussen Zwolle en Lelystad, die via Amsterdam vervolgens naar Den Haag zou gaan. Van de heer Siebers hebben we begrepen dat het complex is om de Benelux-lijn en de Hanzelijn tegelijkertijd te laten berijden, maar dat dit vooral lastig is voor NS Reizigers. De heer Siebers heeft echter duidelijk gezegd dat het wel mogelijk is om zowel de Benelux-treinen als de treinen op de Hanzelijn te laten rijden. Klopt dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is op dit moment het geval; beide zijn er nu. Het is dus correct dat dat kan. De keuze hoe de dienstregeling van 2013 eruit zou gaan zien, is overigens in maart gemaakt.

Mevrouw **Vos**: Maar in januari hebt u dat besproken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, toen was daar een eerste bespreking over, maar dit is op 5 maart 2012 aan ons voorgelegd. Die dienstregeling wordt immers in april ingediend. De afweging die toen is gemaakt, is dat je over de Benelux-lijn zou kunnen blijven rijden, maar dat dan vervolgens tussen Amsterdam en Rotterdam veel minder treinen konden rijden. De afweging die gemaakt is, is dat op jaarbasis 75 miljoen mensen -- namelijk de binnenlandse reizigers -- nadeel zouden hebben als je de Benelux-trein zou laten rijden versus 1 miljoen reizigers met de Benelux-trein. De eerste afweging van wat het beste was voor de Nederlandse reiziger, was dus dat het beste was om met de Fyra te gaan rijden -- even los van het feit dat dat sowieso sneller ging -- samen met de implementatie van de Hanzelijn. Vervolgens is ingeschat of dit een reëel scenario was. Op 5 maart 2012 lag er ook een update voor over de stand van zaken ten aanzien van de treinen. In die vergadering is het besluit genomen om de omklap van de Benelux-trein toch doorgang te laten vinden ten behoeve van een grotere groep binnenlandse reizigers.

Mevrouw **Vos**: Ik vat dit punt even samen. Het kon wel; er waren allerlei overwegingen voor of tegen, maar is het uiteindelijk uitgerekend?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het is later uitgerekend, in de zomer, maar niet op dat moment. Op dat moment lag er namelijk een voorstel om dit uit te rekenen. In die vergadering, waarbij ik overigens niet zelf aanwezig was, is de keuze gemaakt om alle aandacht en capaciteit van het logistieke deel van NS te richten op de dienstregeling van 2013, die een heel complexe en grote verandering betekende, en om op dat moment niet ook nog een alternatief uit te rekenen. Dat alternatief gold overigens altijd alleen vanaf Rotterdam naar België.

Mevrouw **Vos**: Daar komen wij straks op, maar er is dus voor gekozen om dat niet uit te rekenen.

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

Mevrouw **Vos**: Het kon wel. De heer Siebers heeft er dus gelijk in dat dat wel kon, maar er is voor gekozen om dat niet uit te rekenen. Het gaat om het eventueel in reserve houden van de dienstregeling van de Benelux-trein. U had het zojuist over het eventueel nog achter de hand houden van alternatief materieel als back-up, maar dan moet je natuurlijk ook paden hebben. We zullen straks nog even praten over de besluitvormende vergadering in maart, maar in januari is er dus voor gekozen om dit niet te doen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet in januari besloten; dat is in maart besloten.

Mevrouw **Vos**: In januari is het aan de orde geweest, maar dat is later besloten. Maar daar komen we straks op. In dezelfde vergadering van januari 2012 constateerde de directie dat er ook wat andere risico's waren ten aanzien van de dienstregeling van 2013. Een van die risico's was dat er te weinig Fyra-treinen beschikbaar zouden zijn. Wat zou er gebeuren als er te weinig Fyra-treinen beschikbaar zouden zijn voor de dienstregeling?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dan zou er een uitgedunde dienstregeling gereden gaan worden, met een lagere frequentie.

Mevrouw **Vos**: Dus in plaats van zestien keer tien keer rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dan was het een optie om de concessie uiteindelijk gewoon maar half uit te voeren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In ieder geval om dat ingroeiscenario te volgen, ja.

Mevrouw **Vos**: Waren er nog andere mogelijkheden om dat risico te beheersen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Kunt u uw vraag herhalen?

Mevrouw **Vos**: In januari werd geconstateerd dat een van de risico's was dat er te weinig materieel zou zijn. Waren er nog andere manieren om dat risico van te weinig materieel te beheersen of te managen, behalve een uitgedunde dienstregeling?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op dat moment kun je op zoek gaan naar ander materieel, maar voordat dat gehomologeerd is en klaar is om over de hsl te rijden ... Dat haal je niet meer voor de nieuwe dienstregeling.

Mevrouw **Vos**: Kunt u voor de luisteraars even uitleggen wat homologeren is?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Homologeren betekent dat je een trein toegelaten krijgt. Die moet worden gecertificeerd en toegelaten door de inspectie. Voor een internationale trein moet dat niet alleen in Nederland gebeuren -- want die TRAXX'en waren voor Nederland al geschikt -- maar ook voor het Belgische spoor. Dat vraagt een heel eigen toelatingsproces in België en ook medewerking van de NMBS.

Mevrouw **Vos**: Oké, dat is homologatie.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Vos**: We zijn een maand verder. Op 23 februari 2012 sprak u met de heer Descheemaecker -- de baas van de Belgische spoorwegen, met wie wij vorige week hier hebben gesproken -- over de start van de dienstregeling met de Fyra. U constateerde in die vergadering in februari dat de start met de Fyra van Amsterdam naar Brussel op z'n vroegst in december mogelijk was. Hebben u en de heer Descheemaecker overwogen om eventueel later dan in december 2012 met die Fyra te starten?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In mijn herinnering niet. Nee, niet op dat moment; niet in die vergadering.

Mevrouw **Vos**: Zowel u als de heer Descheemaecker wilde in december starten. Waarom wilde u per se in december starten?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Enerzijds omdat dat scenario haalbaar leek; dat was heel belangrijk, want in de zojuist door u genoemde bespreking op 16 januari werd met de update duidelijk dat eerder beginnen met de internationale verbinding niet maakbaar was. Anderzijds -- dat was nog belangrijker -- was het eigenlijk het verstandigst om een internationale dienstregeling een keer per jaar te herzien, want alle internationale dienstregelingen worden een keer per jaar herzien. Tussendoor kun je eigenlijk alleen de frequentie een beetje verhogen of een beetje verlagen, maar het inleggen van een heel nieuw pad gebeurt internationaal een keer per jaar.

Mevrouw **Vos**: Gebeurt dat alleen in december of ook in juni?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Meestal gebeurt dat alleen in december. Tussentijds kun je ook wel wijzigingen doorvoeren -- dat hebben we natuurlijk

het jaar daarna gedaan -- maar dat is dan meestal niet een grootscheepse dienstregelingsverandering.

Mevrouw **Vos**: U had het er al even over: op 5 maart 2012 vond de finale besluitvorming over die dienstregeling plaats, want die moest in april ingeleverd worden. U was als verantwoordelijke voor HSA en voor het internationale vervoer niet bij die directievergadering aanwezig. Op de agenda stond het behandelingsvoorstel en een notitie over de planning en de ingroei van de Fyra. Kent u het voorstel en die onderliggende notitie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Vanzelfsprekend ken ik die. Ik was genoodzaakt om ergens anders te zijn. Om die reden heb ik voorgesproken met de heer Siebers, de directeur van HSA, om die vergadering voor te bereiden. Vervolgens heb ik na die vergadering natuurlijk uitgebreid met hem gesproken en met mijn collega's uit de directie.

Mevrouw **Vos**: U was dus geheel op de hoogte van het besluit dat toen is genomen? Hebt u als portefeuillehouder met dat voorstel ingestemd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb het van tevoren doorgesproken. Daarna heb ik begrepen welke beslissingen er genomen waren. Zowel van mijn collega's uit de directie als van de heer Siebers heb ik begrepen dat het een unaniem besluit was geweest. Daar heb ik mij bij neergelegd, of daar heb ik inderdaad mee ingestemd.

Mevrouw **Vos**: Dat begrijp ik niet. U had de vergaderstukken gezien en u had voorgesproken. Er is een besluit genomen waar u als portefeuillehouder dus niet bij was, maar is daar dan iets anders besproken dan wat u had voorbesproken? Dit was het belangrijkste besluit over die V250.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Dat besluit werd genomen zonder dat u daar als portefeuillehouder van NS in die vergadering mee had ingestemd, want u zei zojuist dat u pas daarna hebt vernomen wat er was besloten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb van tevoren voorgesproken met de directeur van HSA over het voorstel dat werd ingediend. Vervolgens heb ik daarna vernomen wat er was besloten. U doelt waarschijnlijk op het feit dat er was besloten om op dat moment geen rekencapaciteit beschikbaar te maken voor de back-up. Ik heb de heer Siebers gevraagd of hij daarmee kon instemmen en hoe die vergadering was verlopen. Hij zei dat hij het eens was met die afweging. Hetzelfde heb ik aan mijn collega's gevraagd. Op basis daarvan heb ik gezegd: oké, dat lijkt mij een verstandige afweging en dus stem ik daar ook mee in.

Mevrouw **Vos**: U hebt dus eigenlijk pas achteraf ingestemd met de besluitvorming van 5 maart.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, zoals dat normaal gaat in de directievergadering: als je er niet bij kunt zijn, geef je van tevoren aan of je het eens bent met het voorstel; vervolgens vindt de vergadering plaats en op basis daarvan wordt er ook gesproken met degene die er niet bij was. Als die grote bezwaren heeft, kan die natuurlijk alsnog zeggen: ik ben het daar niet mee eens. Ik heb dat niet gedaan, want ik heb van alle aanwezigen vernomen dat alle aanwezigen met dat besluit hadden ingestemd. Ik vond het op dat moment ook een logisch besluit.

Mevrouw **Vos**: Dus u hebt ook vooraf ingestemd met het voorstel om geen capaciteit beschikbaar te stellen voor een eventuele back-up?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, er werden in die vergadering twee stukken ingediend: HSA, NSFSC en NedTrain dienden een stuk in over de V250 en NS Reizigers en HSA dienden een stuk in voor de nieuwe dienstregeling. Met mij is de inhoud van die stukken besproken. Ik heb toen gezegd: ik kan mij vinden in wat hier wordt voorgesteld.

Mevrouw **Vos**: U was het er dus helemaal mee eens om geen rekencapaciteit beschikbaar te stellen voor een eventuele alternatieve dienstregeling en u was het ook eens met het besluit om geen back-up te hebben.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Correct.

Mevrouw **Vos**: Oké, ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Van Vroonhoven, eind december 2011 waren er twee leentreinen van AnsaldoBreda. Ook uit uw stukken blijkt dat het nodig was om testritten te maken om te kijken hoe die treinen het deden. Uit die testritten bleken toch een aantal problemen en ook nieuwe storingen. Was het verantwoord om op basis van een beperkt aantal treinen in maart 2012 het besluit te nemen om in december 2012 van start te gaan naar Brussel?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat vonden wij op dat moment wel. Ik heb de stukken nog eens nagelezen en eigenlijk zie je daarin dat in maart 2012 alle betrokkenen zeiden dat de ervaringen van de tijd daarvoor voldoende vertrouwen gaven en dat dit verantwoord was. Er waren drie treinen nodig om eind 2012 te kunnen gaan rijden naar Brussel. De loan-and-usetreinen, de bruikleentreinen, waren op dat moment in gebruik. Er was zelfs een wens om dat verder uit te breiden, omdat de ervaringen daarmee goed waren. Ik gaf zojuist ook al aan dat wij dit op dat moment met elkaar een verantwoorde beslissing vonden.

Mevrouw **Bergkamp**: U vond het dus verantwoord om op basis van twee treinen, waarmee al vrij snel een aantal problemen -- ook betrouwbaarheidsproblemen -- bleken te bestaan, en op basis van die beperkte ervaring met de treinen in maart het besluit te nemen om in december van start te gaan?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: U had verder geen informatie over bijvoorbeeld betrouwbaarheidsproblemen van de treinen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Op dat moment zeiden alle betrokken partijen, alle experts binnen NS, dat dit een verantwoorde beslissing was en dat zij dachten dat dit haalbaar was. Ook de stukken waren daarbij. Achteraf weten we natuurlijk dat het, hoe moeilijk dat ook was geweest -- er werd zojuist al aangegeven dat je niet zomaar twee paden kunt reserveren -- goed was geweest als er wel een back-up was geweest. Dat heb ik later, in 2013, zelf ook aangegeven in een persbericht.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij komen daar later nog even op, want we hebben twee gesprekken met u.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is goed.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag aan u was of u op dat moment ook signalen had over betrouwbaarheidsproblemen van de twee leentreinen die er toen waren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In de beleving van de betrokkenen was er niets anders dan normale kinderziektes. Er waren op dat moment geen rode vlaggen in de zin dat dit te risicovol was.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké, dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Van Toorenborg.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de tijd. Ik stel voor dat wij tien minuten pauzeren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is goed; dank u wel.

Het verhoor wordt van 10.41 tot 10.50 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen het verhoor en vraag de griffier om de getuige weer binnen te leiden.

Mevrouw Van Vroonhoven, wij vervolgen het verhoor. Ik pak nog een punt terug. We hebben u zojuist verhoord over een vergadering waarin uiteindelijk werd besloten om in december te starten met de dienstregeling van de Fyra. U hebt aangegeven dat u die vergadering had voorbesproken met de heer Siebers, met HSA. De heer Siebers is die vergadering ingegaan met de gedachte: wij willen een terugvaloptie. In die vergadering is hij qua terugvaloptie overruled. Dat was het eindresultaat; dat hebt u ons zojuist voorgehouden, maar de vraag aan u was hoe dat in de vergadering is gegaan. Dat zeg ik, omdat ik merk dat u in dit verhoor een aantal keren aangaf wat het eindresultaat was, maar het eindresultaat kennen wij: de trein is uit de dienst gehaald. We willen juist terug naar de fasen waarin dat is gebeurd. Een van die fasen was het moment waarop werd besloten dat de dienstregeling in december van start zou gaan. Voor die vergadering had de heer Siebers een stuk met u voorbereid -- NS Reizigers had een ander stuk - - waarin hij expliciet om een terugvaloptie vroeg. Daar wil ik even naar terug. Had hij de terugvaloptie op tafel gelegd met uw instemming?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Het was overigens een gezamenlijk stuk van de heer Siebers en NS Reizigers. Er waren twee stukken: een stuk over de V250 en ...

De **voorzitter**: Precies. Het was niet één gezamenlijk stuk. Het waren twee stukken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is niet correct. Er was één gezamenlijk stuk van de heer Siebers en mevrouw Thijssen van NS Reizigers. Dat stuk ging over de dienstregeling. Er was een ander stuk, dat ging over de stand van de V250. In het stuk van NS Reizigers en HSA werd inderdaad voorgesteld om de rekensommen te maken voor een terugvaloptie en om die

verder uit te werken. Met die insteek is hij die vergadering ingegaan, met mijn instemming met dat stuk.

De **voorzitter**: Dus om een rekensom te maken over de terugvaloptie.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Exact. Vervolgens vroeg u hoe die vergadering is gegaan. Ik ben daar niet bij geweest. Ik kan dat dus niet uit de eerste hand met u delen, want ik was daar niet bij.

De **voorzitter**: De heer Siebers heeft ons uitgelegd dat hij een terugvaloptie wilde, maar dat hij die er niet doorheen kreeg. Ik ben benieuwd of u hem daarna nog hebt gesteund om dit opnieuw terug te leggen ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb ...

De **voorzitter**: Ik wil even uitpraten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Sorry.

De **voorzitter**: Of hebt u daarmee geaccepteerd dat zijn wens niet was nagekomen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb met hem daarna gesproken over waarom die terugvaloptie er niet in zat. Hij heeft mij uitgelegd hoe die vergadering was gegaan. Eigenlijk hadden alle partijen, inclusief hij zelf, daarmee ingestemd, in verband met de beperkte capaciteit om dat uit te rekenen. Hij heeft na die vergadering dus niet tegen mij gezegd: Merel, je moet daar nu voor strijden, want ik ben het daar niet mee eens. Hij heeft gezegd: ik begrijp de afwegingen en ik ondersteun die ook. Voor mij was dat dus geen reden om vervolgens zelf te zeggen dat die terugvaloptie er toch moest komen.

De **voorzitter**: Oké, het eindresultaat was wat u zojuist in uw antwoord aangaf, maar met de vraagstelling wilden wij helder krijgen waarmee men die

vergadering in was gegaan en waarmee men de vergadering uit is gegaan. Dat hebben we nu alsnog helder. Mevrouw Vos vervolgt het verhoor.

Mevrouw **Vos**: Mevrouw Van Vroonhoven, als ik het goed begrijp, heeft de NS-directie in die vergadering, waar u niet bij was, besloten om tegen het voorstel van HSA in geen terugvaloptie beschikbaar te houden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is correct; dat heb ik zojuist ook bevestigd aan uw collega.

Mevrouw **Vos**: Is de conclusie gerechtvaardigd dat de belangen van NS Reizigers hebben geprevaleerd boven de belangen van HSA?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is geen correcte conclusie. De conclusie is dat er gekeken is naar de totale belangen van de reizigers in Nederland en dat de afweging is gemaakt dat meer reizigers geschaad zouden worden door het doorvoeren van een terugvaloptie dan door dat niet te doen.

Mevrouw **Vos**: Er is even wat naamsverwarring. NS Reizigers is een onderdeel van NS. HSA is een onderdeel, een aparte dochteronderneming, van NS. De belangen van het onderdeel dat gaat over de Nederlandse reizigers, hebben geprevaleerd boven de belangen van HSA.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zou liever niet in belangen van organisatieonderdelen praten. Ik vind het belangrijk om te kijken naar de belangen van reizigers.

Mevrouw **Vos**: Ik heb het nu even over het organisatieonderdeel. Ik zie dat het organisatieonderdeel HSA uiteindelijk overruled werd door het organisatieonderdeel NSR.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er is een afweging gemaakt: wat waren de belangen van reizigers? Hoe die belangen gediend werden, vanuit HSA of vanuit NS Reizigers, is voor het belang van reizigers niet relevant.

Mevrouw **Vos**: Nee, ik heb het nu over HSA. In dit geval moest HSA luisteren naar NS Reizigers. Voor het uitspitten van hoe dit allemaal is gelopen, is het van belang om te weten hoe die organisatieonderdelen zich tot elkaar verhouden. In dit geval, in die vergadering, is het voorstel van HSA om een back-up te houden, vanwege de belangen van het organisatieonderdeel NS Reizigers niet ingewilligd. Daar zit natuurlijk van alles achter.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Sorry, mag ik daar toch iets over zeggen? Zo zie ik dat echt niet. Ik zie dat niet in belangen van onderdelen. Er is gekeken wat het beste was voor de reizigers in Nederland.

Mevrouw **Vos**: Uiteraard.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Mag ik ook even uitpraten? Daarbij moet bekeken worden hoeveel reizigers de dupe zouden worden van het in stand houden van de Benelux-trein of hoeveel reizigers er gebaat zouden zijn bij het rijden over de hsl. Zoals ik al aangaf, leverde dat een verschil in van een factor 75. Als je op een gegeven moment een keuze moet maken, wordt er dus gekeken naar het aantal reizigers die een voordeel hebben ten opzichte van het aantal reizigers die een nadeel hebben. Dat gaat elk jaar zo met de dienstregeling. Dat is ook op dat moment zo gegaan. Achteraf is dat ongunstig geweest. Dat is duidelijk, maar dat was de afweging, niet het ene bedrijfsonderdeel versus het andere.

Mevrouw **Vos**: U was dus bezig met de belangen van alle reizigers. Is er naast het aantal reizigers ook bekeken of ingeschat wat de gevolgen zouden zijn als er geen back-up zou zijn?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dan zouden ... Sorry, in welke zin bedoelt u dat?

Mevrouw **Vos**: U keek naar de aantallen reizigers; meer reizigers hadden baat bij geen back-up, maar is er ook bekeken wat de gevolgen zouden zijn als er geen back-up zou zijn en als het mis zou gaan?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zoals ik al eerder heb aangegeven, hadden wij ook rekening moeten houden met het wat ons betreft ondenkbare scenario dat er helemaal geen trein zou rijden. Dat was geen scenario waarmee wij rekening hebben gehouden en dat hadden we wel moeten doen.

Mevrouw **Vos**: Kunt u uitleggen hoe reizigers geholpen zijn als er geen back-up is en als er ook geen nieuwe trein is? Of is de overweging geweest dat het dan maar om 1 miljoen reizigers gaat in plaats van 75 miljoen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, zo is er niet naar gekeken. Er is gewoon geen rekening mee gehouden dat die trein überhaupt niet zou rijden.

Mevrouw **Vos**: Maar goed, u hebt al gezegd dat het nooit is uitgerekend. U weet dus ook niet hoeveel last de reizigers zouden hebben van de back-up.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik begrijp uw vraag niet.

Mevrouw **Vos**: Die andere dienstregeling is nooit uitgerekend. De keuze is gemaakt om niet allerlei rekencapaciteit daarop in te zetten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In de zomer is er nog een exercitie gedaan om ook een back-up uit te rekenen. Het enige punt was dat dat niet meer haalbaar was in verband met een aantal delen van de paden, die niet ingevuld konden worden.

Mevrouw **Vos**: Was dat een exercitie om de back-up uit te rekenen of is de back-up uitgerekend?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet wat u bedoelt met het verschil.

Mevrouw **Vos**: U hebt zojuist gezegd dat het uitrekenen van de back-up heel veel rekencapaciteit zou vergen. Dat is dus niet gedaan.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet toen, wel in de zomer.

Mevrouw **Vos**: Toen is de back-up dus alsnog uitgerekend?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja. Op dat moment, in juli of augustus, is een back-up uitgerekend. Dat was overigens nooit een volwaardige back-up, want dat paste niet in de dienstregeling, ook niet in de Belgische dienstregeling. Dat zou dus een trein zijn vanaf Rotterdam naar Brussel. Daaruit bleek dat dit heel lastig was, omdat er geen keercapaciteit was in Rotterdam. Er is dus zeker wel een back-up uitgerekend, maar die was op dat moment niet meer implementeerbaar.

Mevrouw **Vos**: Nee, want ook in maart, toen het besluit moest vallen, is de back-up niet uitgerekend. In de zomer, toen het besluit allang was gevallen, werd het alsnog uitgerekend.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Toen werd gekeken of het toch nog kon; het kon toen niet meer.

Mevrouw **Vos**: Waarom is er in de zomer nog gekeken of het toch nog kon, terwijl het besluit al gevallen was?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Omdat er toen weer capaciteit was en er continu nagedacht werd in de zin van: stel je voor dat het tegenvalt, is er dan eventueel toch nog een back-up mogelijk? Vanaf 5 maart en ook daarvoor heeft HSA niet stilgezeten. Uiteindelijk is er steeds bekeken welke mitigerende maatregelen er nodig waren. Het was immers duidelijk dat het traject met AnsaldoBreda moeizaam was. Er was bij alle partijen wel het vertrouwen dat het zou gaan lukken, maar het was ook duidelijk dat het geen

eenvoudig traject was en dat er continu nieuwe oplossingen moesten worden bedacht voor nieuwe problemen die zich voordeden.

Mevrouw **Vos**: HSA was daar continu mee bezig, want die zat daar bovenop en had ook het grootste belang bij het rijden van een goede dienstregeling. Nu ga ik nog even in op de dienstregeling. Een jaar eerder lag precies dezelfde problematiek op tafel. Bij de beslissing over de dienstregeling 2012 was het ook de vraag of er een back-up gedaan zou worden of niet. Er was onzekerheid over de Fyra en de samenhang met de NS-dienstregeling naar Zeeland. Heeft NS toen wel paden voor zowel de hsl als de Benelux-baan aangevraagd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Je kunt alleen maar een pad aanvragen. Je kunt geen twee paden aanvragen bij ProRail.

Mevrouw **Vos**: Maar in een vergadering van 2011 werd er bijvoorbeeld gesproken over de mogelijkheid van een dienstregeling naar Brussel in september 2012. U zei net dat dit alleen in december kan. Maar ons is geworden dat er twee paden zijn aangevraagd, zodat je de optie had om in september naar Brussel te rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik kan niet plaatsen waar u dat vandaan hebt.

Mevrouw **Vos**: Het lijkt erop alsof er wel dubbele paden zijn aangevraagd. U zei net zelf dat dit had gekund. U had een back-up kunnen ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die kun je niet aanvragen. Je kunt wel dingen uitrekenen, maar je kunt geen twee paden aanvragen bij ProRail. Je bedenkt feitelijk een alternatieve dienstregeling. Als je die wilt implementeren, moet je terug naar ProRail en daar vragen om de dienstregeling alsnog te wijzigen. Vervolgens moet ProRail met alle partijen waarmee de andere dienstregeling gepland is, zoals goederenvervoerders et cetera, opnieuw aan tafel gaan zitten om te bekijken hoe dat moet. Dat hebben wij in januari 2013 gedaan, want toen hadden we geen treinen en toen hebben wij met ProRail, Infrabel

en NMBS een alternatief voor de Fyra geïmplementeerd; eerst handmatig in de dienstregeling en een aantal maanden later in de dienstregeling zelf.

Overigens was dat uiteindelijk acht keer per dag, omdat meer dan dat niet kon. Het was ook maar tot Den Haag, omdat het niet verder kon.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus dat je geen twee paden kunt aanvragen bij ProRail. Daar komen wij straks nog even op als het gaat over de Benelux-baan en over ons gesprek met de heer Descheemaecker. Ik begrijp iets niet. Een jaar daarvoor stond op een gegeven moment ook in de planning dat er vanaf juni gereden zou worden tussen Amsterdam en Rotterdam en vanaf september tussen Amsterdam en Brussel. U hebt net uitgelegd dat je internationale zaken alleen maar kunt veranderen in december. Zoiets zei de heer Descheemaecker vorige week ook. Hoe kun je dan bespreken dat je in september een nieuwe dienstregeling naar het buitenland gaat verzorgen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is een goede. Wat ik heb gezegd, is dat je het meerdere malen in het jaar kunt doen. In januari 2013 en in maart 2013 is dat ook gebeurd. Toen is de Benelux-trein weer teruggekomen in uitgekleden vorm. Het kan dus wel, maar heel grote en ingrijpende dienstregelingen kun je beter alleen maar een keer per jaar doen.

Mevrouw **Vos**: Dus in theorie kan het. Het is dus geen wetmatigheid dat het echt alleen maar kan in december.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat is geen wetmatigheid, maar wel een gebruik.

Mevrouw **Vos**: De levering van de Fyra-treinen was de hele tijd vertraagd. De relatie met AnsaldoBreda was niet optimaal. Voor het oplossen van storingen en vertragingen was u afhankelijk van AnsaldoBreda. Dat was al jaren zo. Dat was ook bij uw aantreden zo. U kende de verhalen. Waar kwam het optimisme van de NS-directie vandaan waardoor zij verwachtte dat alle problemen deze keer wel op tijd opgelost zouden zijn?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik herken dat optimisme niet.

Mevrouw **Vos**: Waar kwam dan anders gezegd het vertrouwen vandaan dat de problemen opgelost zouden worden? U besloot immers om in december te gaan rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat komt omdat op dat moment alle partijen binnen de NS, dus HSA, NSFSC en NedTrain, zagen dat er verbeteringen waren. In de stukken kunt u ook terugvinden dat het verbetermanagement dat in januari was gestart, naar tevredenheid liep. De ervaringen waren beter dan daarvoor. Er was op dat moment dus vertrouwen dat de drie treinen die nodig waren voor Brussel, er in ieder geval zouden zijn en ook dat er voldoende maatregelen zouden zijn om de risico's die er nog steeds in zaten, te mitigeren. Dit neemt niet weg dat het geen gevoel was van: nou dat lukt allemaal makkelijk. Het is continu duidelijk geweest dat het zwaar was. We moesten continu achter AnsaldoBreda aangaan om tegendruk te geven, niet in de laatste plaats nog een maand voordat we gingen rijden. Toen is er met AnsaldoBreda een nieuwe afspraak gemaakt, namelijk dat zij mensen beschikbaar zou hebben als er gereden werd. Want veel problemen komen pas voor als je echt de dienstregeling rijdt. En uiteindelijk bleek dat er nog veel meer problemen waren dan verwacht en dat alle mitigerende maatregelen eigenlijk ingeroepen moesten worden en bovendien dat AnsaldoBreda het liet afweten.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat het ingewikkeld was. Hou zou u het gevoel in die tijd omschrijven? U zegt dat het niet het gevoel was van: joepie, joepie, wij gaan rijden. Hoe zou u het gevoel dan omschrijven?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik omschrijf dat als een gevoel van continu gefocust zijn op het vinden van oplossingen. Ik ben dat jaar zelf een aantal keren in stelling gebracht om problemen op te lossen. Dat was in mijn geval niet met AnsaldoBreda. Het ging daarbij om problemen met de opstelcapaciteit. Ik ging dus naar ProRail om ervoor te zorgen dat al die treinen überhaupt op de werkplaats konden staan. Het ging ook om

problemen met de infrastructuur. Die heb ik besproken met het ministerie en met Siemens. Het ging ook om problemen vanwege het feit dat er überhaupt nog geen overeenkomst was tussen de Belgen en het ministerie. Het was dus een jaar waarin iedereen de schouders eronder heeft gezet om de problemen op te lossen. Dat was het gevoel.

Mevrouw **Vos**: U kreeg de kwartaalrapportage van HSA. In het eerste kwartaal van 2012 -- daar hebben we het nu over -- werd heel helder gerapporteerd dat de tijdige levering van de V250 het grootste risico was. Daarom probeer ik te begrijpen hoe je dan in maart kunt besluiten om in december van start te gaan met die treinen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De tijdige levering van treinen was al jarenlang het grootste risico van de hele hsl-concessie.

Mevrouw **Vos**: U wilt zeggen dat u eraan gewend was.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, maar dat speelde steeds. Op het moment van het besluit in maart kregen wij een update van de V250. Daarin stonden duidelijke signalen dat de zaken beter gingen. De inschatting van alle betrokken partijen en de experts die er waren, was dat het een verantwoorde keuze was. Ze zeiden: natuurlijk zijn er risico's, maar wij hebben er vertrouwen in dat dit geleverd wordt.

Mevrouw **Vos**: Wie waren de experts die zeiden dat het een verantwoorde keuze was?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat waren in eerste instantie de mensen van HSA, NSFSC en NedTrain.

Mevrouw **Vos**: Wie van HSA?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: De directeuren daarvan.

Mevrouw **Vos**: Dus Siebers, Van Dijk en Liefting zeiden dat ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, de heer Liefting was niet de directeur van NedTrain. Dat was de heer Van Roozendaal. Maar zij zeiden dat. Zij hebben ook bijgedragen aan die memo. Zij hebben zich natuurlijk verlaten op hun experts en organisaties.

Mevrouw **Vos**: Maar wij weten inmiddels dat het misschien iets anders zat. In de kwartaalrapportage stond dus dat de tijdige levering het grootste risico was, maar de directies van de betrokken onderdelen zeiden: het kan. Daar moest u op varen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, in de stukken stond het ook. Daar moet een directie inderdaad op varen.

Mevrouw **Vos**: U voer vervolgens op al die mitigerende maatregelen en hoopte dat ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik voer op de conclusie waarin stond dat de inschatting was dat het haalbaar was. Daarnaast waren er ook nog mitigerende maatregelen voor de risico's die daaraan verbonden waren.

Mevrouw **Vos**: In maart 2012, toen u het besluit nam om te gaan rijden in december 2012, was er nog een ander probleem, namelijk dat er nog altijd geen samenwerkingsovereenkomst was met de Belgische spoorwegen en die was noodzakelijk, want zonder die samenwerkingsovereenkomst kon u geen vervoer naar Brussel organiseren. Welke garanties had u in 2012 dat die samenwerkingsovereenkomst er zou komen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die samenwerkingsovereenkomst was op dat moment in die bespreking niet de grootste zorg. Die stond ook niet expliciet aangegeven als een blocking issue om te gaan rijden. NMBS was steeds betrokken bij alles. NMBS was bij elke vergadering, elke keuze en elk strategisch overleg. Dus bij elke beslissing die genomen is in het strategisch

overleg en in de materieelstuurgroep, was NMBS betrokken. De resterende punten van de samenwerkingsovereenkomst -- voor zover ik dat vanuit mijn verantwoordelijkheid heb kunnen zien -- gingen over de afspraken over het onderhoud van de treinen en de prijs die daarvoor afgesproken moest worden, plus over de goedkeuring van de Staat voor diezelfde samenwerkingsovereenkomst.

Mevrouw **Vos**: Ik kom nog even terug op de Belgische spoorwegen. Begrijp ik het goed dat u zich geen zorgen maakte over de vraag of die samenwerkingsovereenkomst er op tijd zou komen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, daar maakte ik me geen zorgen over.

Mevrouw **Vos**: U ging er dus gewoon van uit dat die zou komen, ondanks het feit dat u geen garanties had. Dit speelde al jarenlang, maar toch maakte u zich geen zorgen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, omdat dezelfde Belgische spoorwegen bij alles betrokken waren en kozen voor dezelfde trein, voor dezelfde paden et cetera. Dus was er geen reden om aan te nemen dat de Belgische spoorwegen niet zouden tekenen. Dat is overigens ook niet gebeurd. Ze hebben de samenwerkingsovereenkomst op tijd getekend.

Mevrouw **Vos**: Op tijd? Het was een week voordat men ging rijden. Dat was echt heel laat.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar dat heeft te maken met de situatie met de Nederlandse Staat. Want de Nederlandse Staat wilde het ministerieel akkoord oplossen en gaf überhaupt geen toestemming voor de samenwerkingsovereenkomst, omdat de Nederlandse Staat nog het een en ander moest regelen met de Belgische Staat en de NMBS.

Mevrouw **Vos**: Het lijkt mij lastig om door te gaan terwijl een belangrijke voorwaarde om te rijden er nog niet is. De heer Descheemaecker had het

daar ook over. Afgelopen vrijdag zei hij dat het feit dat de Fyra als enige optie werd gekozen -- u had immers geen terugvalopties, want die had u niet afgesproken met de Belgen en bovendien had u geen extra paden aangevraagd voor de Benelux-trein -- geholpen heeft om de samenwerkingsovereenkomst af te dwingen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In welke zin?

Mevrouw **Vos**: Nou ja, voor u en voor hem. De samenwerkingsovereenkomst moest er nog komen. U zegt net dat u daarvoor afhankelijk was van de Nederlandse Staat en dat dat duurde en duurde. Descheemaecker zei: het feit dat alle kaarten op de Fyra stonden, hielp om uiteindelijk de samenwerkingsovereenkomst en dus ook de medewerking van de Nederlandse Staat te forceren. Herkent u dat beeld?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat zou u echt aan de Nederlandse Staat moeten vragen. Ik kan die vraag niet beantwoorden.

Mevrouw **Vos**: U zegt net wel dat u totaal geen zorgen had over de vraag of dat nog wel zou komen. Dat zou eigenlijk wel sporen met de verklaring van de heer Descheemaecker.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik had er geen zorgen over dat de Belgen het zouden tekenen. Ik had wel grote zorgen over de vraag of de Nederlandse Staat uiteindelijk met de Belgen tot overeenstemming zou komen over de trein tussen Antwerpen en Breda. Eind december ben ik zelf heel erg betrokken geweest bij het vinden van een oplossing daarvoor. Mijn zorg was eerder dat de Nederlandse Staat geen toestemming zou geven, omdat hij er nog niet uit was met de Belgen, dan dat de Belgen zelf het contract niet zouden tekenen.

Mevrouw **Vos**: Kunt u zich iets voorstellen bij het beeld dat de heer Descheemaecker schetste, namelijk dat het wel hielp dat er tot op het

allerlaatste geen overeenkomst was en dat er eigenlijk maar één optie was en dat dat de positie van de vervoerder makkelijker maakte?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Het is allemaal keurig afgehandeld en het was ook heel logisch dat de Nederlandse Staat pas op dat moment tot die overeenkomst zou komen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Volgens mij is het probleem van de Nederlandse Staat dat hij bij de Belgische Staat niet veel verder kwam en dat er heel veel geld gemoeid was met die afspraak. Mevrouw Schultz en haar mensen hebben daar elke keer op de deur geklopt. Met de komst van mevrouw Mansveld en Jeroen Fukken, de directeur Spoor, is daar uiteindelijk een oplossing voor gevonden.

Mevrouw **Vos**: Die oplossing was heel goed voor NMBS, de Belgische spoorwegen, want die hoefden een flink bedrag niet te betalen en er hoefde ook geen verlieslatende lijn in stand gehouden te worden. En u zegt: ik maakte me totaal geen zorgen over de vraag of die overeenkomst er zou komen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik maakte mij geen zorgen over de vraag of de Belgen het zouden tekenen. Ik maakte mij er wel zorgen over of de Nederlandse Staat ons toestemming zou geven; erg veel zorgen, trouwens.

Mevrouw **Vos**: Pas een week voordat er gereden ging worden, is dat gekomen.

U maakte zich zorgen over de Nederlandse Staat. Het klopt dus dat de Nederlandse Staat, omdat het zo ontzettend lang werd uitgesteld, water bij de wijn heeft moeten doen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nogmaals, u zult echt aan de Nederlandse Staat moeten vragen welke afwegingen hij heeft gehad om er uiteindelijk

voor te kiezen dat de trein door kon gaan en onder welke voorwaarden. Die vragen kan ik niet beantwoorden.

Mevrouw **Vos**: De heer Descheemaecker heeft afgelopen vrijdag verklaard dat NMBS als back-up tot aan de Nederlandse grens wel die oude Benelux-paden had aangevraagd bij Infrabel; dat is de Belgische ProRail. De heer Siebers zei de dag daarvoor dat dit niet het geval was. Hebt u zich er destijds van vergewist of de Belgen wel of niet Benelux-paden hadden aangevraagd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb dat de heer Descheemaecker ook steeds horen zeggen in de onderhandelingen. Dit is overigens interessant, want ik denk dat die paden niet beschikbaar waren. Dat zult u bij de heer Descheemaecker moeten verifiëren, want het is wel bijzonder dat er nog geen maand later, toen wij een oplossing zochten voor de uitgevallen Fyra, werkzaamheden waren tussen Antwerpen en Brussel, waardoor er geen trein kon rijden op sommige paden. Ook zaten alle locomotieven op dat moment in het cargobedrijf en dus waren ze niet beschikbaar. Ook is het bijzonder dat er met veel kunst- en vliegwerk een inhaling tussen Roosendaal en Antwerpen moest worden georganiseerd met een eenmalige goedkeuring van Infrabel, omdat er sprake was van een noodsituatie. Het jaar daarna was die goedkeuring er niet meer. In die zin herken ik het antwoord van de heer Siebers dus. Ik vraag mij af of wat de heer Descheemaecker zegt, klopt. Maar nogmaals, ik heb daar geen intensief onderzoek naar gedaan. De heer Descheemaecker zal daar zelf antwoord op moeten geven.

Mevrouw **Vos**: Destijds, dus toen u in december met de heer Descheemaecker sprak en in het jaar daarvoor, hebt u dus zelf ook niet bekeken of onderzocht of hij daadwerkelijk die paden had aangevraagd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Bij mijn weten kun je in België ook geen paden aanvragen. Een van de redenen waarom de back-up die in juli is uitgerekend, niet kon, was omdat er geen beschikbare paden waren in België. Het is overigens wel zo dat een deel van de Fyra-paden dezelfde

paden zijn als die van de Benelux-trein in België. Wat dat betreft: als er geen Fyra rijdt, is er per definitie een stuk van de Benelux ...

Mevrouw **Vos**: Kan hij dat bedoeld hebben, omdat de Fyra over stukjes reed die duidelijk geen hsl zijn?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar niet alles. Een volwaardig alternatief had hij dus niet kunnen bieden.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat u een maand daarna ontdekte dat die extra paden er in ieder geval niet meer waren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: En dat er geen locomotieven waren en dat er allerlei kunst- en vliegwerk nodig was om die paden in te kunnen richten. Ik denk dus dat er voor een deel ook sprake was van onderhandelingsretoriek.

Mevrouw **Vos**: We hebben nu een aantal risico's en onzekerheden rondom de introductie van de Fyra besproken. Als je dat allemaal bij elkaar optelt, waarom vond de NS-directie het dan desondanks acceptabel om de Fyra zonder terugvalopties via andere treinpaden te introduceren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Toen wij deze beslissing namen in maart, waren de baten voor alle reizigers, inclusief een heel grote groep binnenlandse reizigers, hoger als je over de HSL-Zuid zou gaan rijden dan als je het pad van de Benelux-trein ten behoeve van de Nederlandse reizigers beschikbaar zou stellen. Verder gebeurde het ook omdat op dat moment de inschatting van alle betrokken partijen met expertise op dat vlak was dat het een reële en verantwoorde keuze was.

Mevrouw **Vos**: Dat gaat over de paden. Wij hadden ook risico's geïdentificeerd op het materieel.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb het nu over het materieel. Enerzijds is gekeken naar de paden. Het was beter voor alle reizigers om dat te doen.

Anderzijds is er gekeken naar het V250-memo en de stand van zaken op dat vlak. Alle partijen die betrokken waren, hebben toen de inschatting gemaakt dat het verantwoord was en dat er voldoende reden tot vertrouwen was om met de trein te gaan rijden.

Mevrouw **Vos**: U als directielid dat verantwoordelijk was voor HSA, voor het internationale vervoer, hebt vertrouwd op de adviezen van de onderdelen en daarom hebt u als directievoorzitter bewust en in vertrouwen besloten om in december te gaan rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb dat mede met mijn collega's gedaan op basis van de inschatting van de mensen die daar de expertise voor hadden. Dat klopt.

Mevrouw **Vos**: Kunnen we hier concluderen dat de directie uiteindelijk te optimistisch is geweest?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: U kunt concluderen dat wij geen rekening hebben gehouden met het wat ons betreft ondenkbare scenario dat er helemaal geen trein zou gaan rijden. Wij hebben ook gezegd: die harde les is geleerd.

Mevrouw **Vos**: De harde les dat u een back-up zou moeten hebben.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, de les dat wij eigenlijk een back-up zouden moeten hebben, ook al was dat dan maar een halfbakken back-up geweest. Een back-up zou nooit zestien treinen kunnen zijn, maar ook een halfbakken back-up was beter geweest dan onder stoom en kokend water in januari alsnog een dergelijke back-up te moeten organiseren.

Mevrouw **Vos**: Ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: In mei 2012 gaf u NSFSC toestemming om treinen voortijdig over te nemen, de zogenaamde APTO-constructie, de anticipated

preliminary take-over. Dat wil zeggen dat de treinen voortijdig worden overgenomen, maar nog niet voldoen aan de koopovereenkomst. Waren de treinen volgens u op dat moment van voldoende kwaliteit om ze voortijdig over te nemen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar op dat moment waren een aantal dingen nog niet in orde, zoals de toelating, en ook moest nog een aantal restpunten worden opgelost. Maar de treinen waren wel voldoende om personeel mee te gaan trainen. De belangrijkste reden was dat mensen opgeleid konden worden en dat de treinen getest konden worden met eigen personeel.

Mevrouw **Bergkamp**: Ze waren van voldoende kwaliteit om ermee te rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Voor die doeleinden was het voldoende.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben ook gesproken met de projectleider, de heer De Leeuw. Hij gaf aan dat er niet voldaan werd aan een van de voorwaarden, namelijk het storingsvrij afleggen van de 1.000 kilometer test. Dat was een van de voorwaarden om treinen over te nemen. De treinen bleken niet storingsvrij te zijn bij de 1.000 kilometer test. Was u daarvan op de hoogte?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Was dat volgens hem een van de voorwaarden om ze APTO over te nemen?

Mevrouw **Bergkamp**: Om ze over te nemen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In APTO of in PTO?

Mevrouw **Bergkamp**: In PTO, dus de koopovereenkomst.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar ze zijn op dat moment ook niet in PTO overgenomen, maar in APTO.

Mevrouw **Bergkamp**: Hij gaf ook aan dat er op een gegeven moment, als de treinen al zijn toegelaten, eigenlijk geen verschil meer is tussen APTO en PTO. Mijn vraag aan u was of u ervan op de hoogte was dat de treinen in ieder geval niet voldeden aan die 1.000 kilometer test?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij waren ervan op de hoogte dat er nog een aantal restpunten waren en dat de treinen nog niet waren toegelaten. Wij zijn ook geïnformeerd over het feit dat het purchase agreement gewoon standhield en dat de juridische positie van NSFSC niet verminderd zou worden. De inschatting van alle betrokken partijen was dat de nawerkpunten na afspraken met AnsaldoBreda, ook bijvoorbeeld om geld achter te houden plus een aantal aanvullende afspraken, opgelost konden worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was of u op de hoogte was van de 1.000 kilometer test.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb niet voor ogen dat die specifieke 1.000 kilometer test daar op dat moment onderdeel van was, maar dat zou heel goed kunnen.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer De Leeuw zei ook dat de lijst met openstaande punten in vergelijking met andere projecten echt heel lang was. Daar stonden dus heel veel openstaande punten op. Wij hebben ook gesproken met de heer Jonkers. Hij gaf aan dat er zelfs bij de permission to leave factory, waar de trein aan moet voldoen voordat hij de fabriek verlaat, heel veel openstaande punten waren. Was u met deze informatie bekend?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet in vergelijking met andere projecten, maar wij waren er wel van op de hoogte dat er meer openstaande punten waren dan als je de treinen in PTO zou afnemen en dat de toelating er ook nog niet was.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist dat er relatief veel openstaande punten waren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij wisten dat er meer punten waren dan in het geval van een volledige PTO.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat heet toch "relatief"?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, toch? "Absoluut" wilt u niet zeggen, maar in vergelijking met PTO, zo zei u, waren er relatief veel punten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren ook betrouwbaarheidsproblemen. Eind december 2011 bleek dat bij de loan-and-usetreinen een behoorlijk aantal technische problemen waren met de beveiliging ERTMS, maar ook met de deuren, de remmen, de tractie en de aandrijving. Voordat de treinen APTO werden overgenomen, waren diezelfde problemen er nog steeds. Was dat voor u niet een reden om bezwaar te maken tegen de APTO?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, want het voorstel dat aan ons voorgelegd is door alle mensen die daar verstand van hadden, dus NSFSC, HSA en NedTrain, gaf aan dat het overgaan tot APTO verantwoord was. Er is naar drie aspecten gekeken, namelijk de toelating, het aantal punten dat openstond en naar de onderhoudbaarheid. Wij hebben gezegd dat hij onder bepaalde voorwaarden overgenomen kon worden, mits er een aantal afspraken ingericht werden en niet al het geld werd overgemaakt. In onze beleving was dat op dat moment een verantwoorde keuze.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben in het verhoor met de heer De Leeuw ook gehoord dat NSFSC die treinen eigenlijk helemaal niet APTO wilde overnemen, maar dat het echt een verzoek was van HSA als vervoerder.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, zo is het niet bij ons gekomen. Het is echt ingediend als een volwaardig voorstel waar alle drie de partijen achter stonden. En zo is het ook vastgelegd. Ik herken dus niet dat NSFSC daartegen zou zijn. NSFSC heeft dat op dat moment ook niet aangegeven.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist niet dat er sprake was van een discussie van tevoren daarover.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik ga ervan uit dat er wel discussie over geweest is, want voor NSFSC is het vanuit het contract gezien per definitie beter om die treinen pas over te nemen als alles opgelost is. Maar er is ook gekeken naar wat in het belang van de reiziger was en toen is die afweging gemaakt. NSFSC heeft echter niet aan de bel getrokken of een rode vlag gehesen om aan te geven dat die het er niet mee eens was.

Mevrouw **Bergkamp**: U geeft dus aan dat u van een aantal actoren de informatie kreeg dat het voldoende veilig zou zijn om die treinen APTO over te nemen. U was zelf niet op de hoogte van de 1.000 kilometer test, maar u was er wel van op de hoogte dat de lijst met de openstaande punten relatief langer was dan de lijst van PTO.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, en daar gaven de verschillende partijen van aan dat dit ingeschat werd als een oplosbaar risico door aanvullende afspraken te maken met AnsaldoBreda.

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Vos vroeg net in het verhoor waar het optimisme vandaan kwam. Wij proberen echt goed te begrijpen wat er in die periode heeft gespeeld. Het is een traject van vijf jaar vertraging. In de verschillende rapportages, ook de kwartaalrapportages, stond dat er risico's waren, zoals de materieelproblemen, problemen rond een tijdige levering en ook rond het oplossingsvermogen van AnsaldoBreda. U stond aan de vooravond van de APTO, het voortijdig overnemen van de treinen. Had u toen toch weer het vertrouwen dat AnsaldoBreda al die problemen

voortvarend zou gaan oplossen? Hebt u zelf nooit de behoefte gehad om gewoon te vragen: jongens, is dit wel haalbaar?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb continu gevraagd: is dit haalbaar? Dat was eigenlijk steeds de vraag. En het antwoord was steeds: het gaat heel moeizaam, we zien dat ze een aantal dingen oplossen. AnsaldoBreda had ook geldproblemen. In hetzelfde stuk staat dat NSFSC zelfs een extra betaling heeft gedaan om ervoor te zorgen dat AnsaldoBreda voldoende spare parts kon kopen. Het ging dus allemaal moeizaam; dat beeld was ons heel helder. Alle partijen hadden ook steeds weer oplossingen. Wij hebben echter met elkaar niet de inschatting gemaakt dat AnsaldoBreda het uiteindelijk helemaal zou laten afweten. Dat is nergens binnen de organisaties ingeschat.

Mevrouw **Bergkamp**: Was dat achteraf gezien te rooskleurig?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Je kunt achteraf in ieder geval stellen dat AnsaldoBreda niet geleverd heeft. Later -- maar daar komen wij waarschijnlijk de volgende keer op -- hebben wij ook besloten om niet door te gaan met AnsaldoBreda, omdat wij inderdaad niet weer in de fuik wilden zitten van elke keer een beetje beter en dan weer terugval en weer een beetje beter en weer terugval.

Mevrouw **Bergkamp**: Durfden uw mensen open te zijn naar u? Durfden ze ook te zeggen dat het misschien helemaal niet zou lukken om in december van start te gaan? Wij hebben in de verhoren heel duidelijk te horen gekregen dat het meer kiezen was tussen geen dienstregeling of een onbetrouwbare dienstregeling. Ook uit het gesprek met de heer Oosthoek van ProRail bleek dat dat de twee keuzes waren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat is een heel goede vraag die ik mezelf ook stel. Ik ga dan terug in de tijd en vraag me af: welke informatie hebben wij gekregen, met wie hebben wij allemaal gesproken, welke mensen hebben de rode vlag gehesen? De rode vlag is niet gehesen, in ieder geval niet door

onze mensen. Maar er is ook een toelating, een certificerende organisatie, een toelating in Nederland en in België. Als zo veel partijen daarnaar kijken en niemand zijn hand opsteekt in de zin van "let op, dit is niet verantwoord" -- sterker nog, iedereen vond het zwaar, maar wel verantwoord -- vraag je je toch af of er voldoende tegenspraak georganiseerd is. Je vraagt je dan af of er voldoende openheid was. Ik heb zelf iedere keer de gelegenheid gegeven om bij dilemma's op te schalen. Dat heb ik ook een aantal keren gedaan, bijvoorbeeld als er problemen waren met de Belgen, met de Staat, met het infrabedrijf ProRail.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u zelf ook steeds voldoende informatie opgevraagd? Het kan zijn dat mensen misschien geen informatie aandragen. Vindt u zelf dat u voldoende gericht gevraagd hebt? Hebt u bijvoorbeeld bij zo'n APTO gevraagd: jongens, zijn die treinen echt goed genoeg om over te nemen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, die vragen hebben wij allemaal gesteld.

Mevrouw **Bergkamp**: En dan was het beeld: voldoende om mee te rijden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja!

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf net aan dat er een verschil is tussen APTO en PTO. Is het enige verschil tussen APTO en PTO niet dat de treinen nog niet zijn toegelaten?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In welke zin bedoelt u dat? Ja, dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat klopt toch?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer ze zijn toegelaten, vervalt dat verschil in feite. Welke risico's zag u eigenlijk met die APTO, het voortijdig overnemen van de treinen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zag voornamelijk het risico van niet toegelaten worden. Daar hebben wij het ook uitgebreid over gehad.

Mevrouw **Bergkamp**: Was u er werkelijk bang voor dat de treinen niet zouden worden toegelaten?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat ze niet op tijd zouden worden toegelaten.

Mevrouw **Bergkamp**: Op tijd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, want je zit natuurlijk steeds krapper in de tijd. Hoe snel ze worden toegelaten, heb je niet zelf in de hand.

Mevrouw **Bergkamp**: In maart besloot u als directie om in december van start te gaan. We staan nu aan de vooravond van die APTO en u zegt: wij waren toch bang dat de treinen niet op tijd zouden worden toegelaten.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, u vroeg aan mij welke vragen ik gesteld had. En welke risico's ik kon bedenken.

Mevrouw **Bergkamp**: De vraag was: waar zag u risico's?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zag potentieel een risico bij het niet op tijd worden toegelaten. Daar heb ik vragen over gesteld. NSFSC heeft toen aangegeven dat die risico's heel klein waren, want op dat moment waren eigenlijk alle stukken voor toelating in Nederland beschikbaar en moest een en ander nog verder afgehandeld worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer was dat? In welke periode was dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was in de meivergadering, toen wij het over de APTO hadden. Zoals u zei, is het grote verschil: wel of niet toegelaten worden. Wij hebben het over dat onderwerp gehad. Dat stond los van de punten die nog openstonden en welke maatregelen er daarvoor waren.

Mevrouw **Bergkamp**: U zag als grootste risico dat de treinen niet tijdig zouden worden toegelaten. Maar u kreeg de reactie dat dat op tijd zou lukken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U zag geen risico in de aansturing van AnsaldoBreda? Je nam namelijk toch treinen met gebreken over, gebreken die van tevoren al bekend waren. Je kon de 1.000 kilometer test niet meer doen, want die had al plaatsgevonden en daar waren de treinen niet doorgekomen. Zag u daar geen risico in?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, omdat de juridische positie feitelijk hetzelfde bleef. Het purchase agreement gold nog steeds en alle afspraken van punten die nog opgelost moesten worden, vielen onder de verantwoordelijkheid van AnsaldoBreda. Dat hebben wij op dat moment niet gezien als een verslechtering van onze juridische positie.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebt u op dat moment niet gezien.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, en ook op dit moment is het nog steeds onze beleving en overtuiging dat de juridische positie daardoor niet is geschaad.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar krijgt u later nog wat vragen over. U zei in ieder geval dat u een risico zag in een niet-toelating en niet zozeer in een verzwakking van de juridische positie van NSFSC als koper van de treinen. Die zag u op dat moment niet. U zag ook geen risico in de aansturing van AnsaldoBreda. Daar had u vertrouwen in.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet anders dan daarvoor.

Mevrouw **Bergkamp**: Het was wel zo dat je treinen overnam waaraan nog echt gebreken waren. U zei: wij hadden nog steeds die koopovereenkomst. Maar het is toch alsof je een televisie koopt en van tevoren al weet dat een aantal dingen het niet doen en dat je blij bent dat de garantie gaat lopen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is een afweging die wij hebben gemaakt. Het interessante is eigenlijk de reden waarom dit werd voorgesteld. Dat gebeurde ook zodat de eigen mensen zo veel mogelijk ervaring konden opdoen met die treinen. Bij de SLT's -- dat zijn de sprinters -- was de ervaring dat er pas gereden werd met de treinen toen ze overgenomen waren in commerciële dienst. Toen waren er veel problemen. De mensen die dit hebben voorbereid, zagen dit ook als adequate toepassing van lessons learned van de eerdere ervaringen met de SLT.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus om ervaring op te doen met de treinen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Had u ook gekozen voor een APTO-constructie als u de deadline van december 2012 niet had gehad?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat weet ik niet, want dat heeft zich niet voorgedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u wel even meegaan in die gedachtegang? Het is natuurlijk een soort tussenoplossing, omdat je ervaring wilt opdoen. Maar normaal gesproken neem je de treinen niet voortijdig over, lijkt mij, als je zo'n lange lijst hebt met openstaande punten, betrouwbaarheidsproblemen en ook vanwege het feit dat de treinen nog niet toegelaten waren. Dan neem je, denk ik, de tijd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, als je alle tijd van de wereld had gehad, zou je dat niet doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Nou ja, "alle tijd van de wereld"; een jaar zou misschien ook niet geleid hebben tot een APTO, of wel?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat weet ik niet. Ik kan echt niet beantwoorden welke periode je nodig hebt, dus hoeveel extra tijd, en wanneer je dat wel en niet had gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar als je alle tijd van de wereld zou hebben, had je daar niet voor gekozen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat denk ik niet, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Kon u niet anders dan de treinen voortijdig overnemen? Je moest ervaring opdoen. Je had geen terugvalopties, maar er moest ervaring met die treinen worden opgedaan en de mensen moesten worden opgeleid. Had dat toch iets te maken met de deadline? U gaf dat net eigenlijk al aan. Hebt u het voor uzelf heel complex en moeilijk gemaakt? Was er een soort fuik?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet of ... Het was best een moeilijke afweging.

De **voorzitter**: Ik schors even.

Het verhoor wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Voor de mensen die dit niet zien, leg ik even uit wat er aan de hand was. Door omstandigheden ging er een glas om en daardoor ontstond er enige commotie.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zal heel voorzichtig zijn met mijn gebaren. Kunt u de vraag herhalen?

Mevrouw **Bergkamp**: Geen enkel probleem. Mijn vraag was: kon u niet anders dan de treinen voortijdig overnemen, omdat u een beetje in de fuik zat? Je moest ervaring opdoen, want er was nog niet zo veel ervaring met die treinen, omdat ze te laat geleverd waren. Maar er was wel de deadline van december 2012.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is een moeilijke vraag om te beantwoorden. Ik zal ook uitleggen waarom dat zo is. Zelfs als je een terugvaloptie had gehad, was het altijd een terugvaloptie geweest die gemankeerd was, omdat de trein niet door kon rijden tot Amsterdam en waarschijnlijk ook niet in zijn volle omvang kon zijn. Op een gegeven moment was de afweging als volgt: wegen extra ervaring opdoen met die trein en daarmee de kans dat je een volwaardige dienstregeling kunt rijden over de HSL-Zuid op tegen minder risico nemen en een terugvaloptie die veel minder goed is? Zo kijk ik ernaar. Ik zou daar niet direct een antwoord op kunnen geven.

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

De heer **Elias**: Ik wil nog even aan u vragen of u zich ervan bewust was dat u echt risico's liep met de keuze om de treinen wat vroeger te laten komen. Ik laat even al die ingewikkelde afkortingen weg. Was u zich daarvan bewust op dat moment, toen, en dus niet achteraf terugkijkend?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij waren ons ervan bewust dat wij het risico namen dat je de treinen, als ze niet toegelaten werden, had overgenomen. Overigens gold het purchase agreement bij niet toelaten.

De heer **Elias**: Maar je weet niet hoe zoiets afloopt, want je weet nooit hoe een juridische procedure over artikel 13 van de koopovereenkomst afloopt.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, maar tegelijkertijd heb je ook niks aan treinen die niet toegelaten zijn. Wij hadden zelf niet het gevoel dat wij er enorme risico's mee namen. Dat is ook op dit moment nog steeds niet de taxatie.

De heer **Elias**: U had toch op dat moment die toelating nog niet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, maar daarvan zeiden de betrokken partijen -- dat heb ik net ook gezegd -- in dit geval NSFSC, dat zij het risico zeer klein achtten dat die toelating niet plaats zou vinden.

De heer **Elias**: Maar de Belgen deden het niet.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat klopt. Wat is uw vraag in dat verband?

De heer **Elias**: Nou, die lijkt mij duidelijk. De Belgen namen dat risico niet. Dat had dus ook in Nederland kunnen gebeuren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wat had in Nederland kunnen gebeuren?

De heer **Elias**: Dat de treinen niet toegelaten zouden worden.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Maar de treinen zijn in België toegelaten.

De heer **Elias**: ProRail gaf een voorwaardelijke toelating, een tijdelijke toelating.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, DVIS gaf een tijdelijke toelating. Dat schijnt in België gebruikelijk te zijn. Ze schijnen altijd eerst een voorwaardelijke toelating te geven en daarna een permanente toelating.

De heer **Elias**: Dan laat ik dat even voor wat het is. Ik heb nog een punt. U zei net: als je terugkijkt, zou je zeggen dat iemand zijn hand opsteekt en zegt "ho, stop". Dat had u ook kunnen zijn.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, als ik op dat moment voldoende reden had om te denken dat wij een onverantwoord risico zouden nemen, had ik dat zeker ook gedaan. Maar daar had ik op dat moment geen aanleiding toe.

De heer **Elias**: U zag de risico's, u zag de gevaren, maar u vond ze niet zo groot dat u op dat moment vond: ik moet nu letterlijk aan de rem trekken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: U kent de geschiedenis van daarna en ik inmiddels ook. Maar op dat moment moesten wij -- ikzelf ook, maar wij als directie van NS -- varen op de expertise en signalen van de experts. Op basis van de informatie die wij hadden, vonden wij het een verantwoorde keuze. Ik heb dus geen aanleiding gezien en ook niet gevoeld om te zeggen: stop. Er hebben twaalf instanties naar die trein gekeken. Geen van de betrokken partijen, ook ProRail en ILT niet, hebben gezegd dat het onverantwoord was om te doen. Als directie zagen wij dat het zwaar was. Wij vroegen ook steeds naar de mitigerende maatregelen. Op basis daarvan namen wij zulke beslissingen.

De **voorzitter**: Nog even terug in de tijd. Op het moment dat u in maart de beslissing nam, waren de treinen nog niet toegelaten. In mei was de discussie: misschien in Nederland, maar in België nog helemaal niet. ProRail vroeg later om een tijdelijke toelating en in België kwam er ook een tijdelijke toelating vanwege al die problematiek. Herkent u dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, want de tijdelijke toelating van ProRail is mij pas bekend geworden naar aanleiding van uw verhoren. Daar heb ik destijds niets over vernomen. De tijdelijke toelating door de NMBS, zo heb ik steeds begrepen van de betrokken partijen, was een onderdeel van het proces. Dat was dus zoals zij dat altijd doen.

De **voorzitter**: Dat is niet juist. Ze hebben dat niet gedaan omdat ze vonden dat er te veel problemen waren. Ze konden het altijd al doen, maar in dit

geval kozen ze er ook voor vanwege de openstaande punten die moesten worden opgelost alvorens zij een permanente toelating gaven.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Oké. Nou, dat is niet het beeld dat ik heb gekregen.

De **voorzitter**: Moet uw bijstand terugkeren in de zaal? Zal ik even een minuutje schorsen? Misschien staat hij buiten en denkt hij dat hij niet meer naar binnen mag. De bode kijkt even of hij terug wil keren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, hij heeft voor mij even een aspirientje gehaald.

Het verhoor wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Prima. Ik snap dat de heer Smid niet zomaar wilde binnenwandelen. Mevrouw Bergkamp vervolgt het verhoor.

Mevrouw **Bergkamp**: HSA deed in 2012 ervaring op met de Fyra, met het opleiden van mensen. Er werden testritten uitgevoerd. Er was een integraal proefbedrijf. Vorige week hebben wij met meerdere mensen daarover gesproken. Het integrale proefbedrijf is niet volwaardig uitgevoerd. De helft van de testritten is uitgevoerd. Wist u vooraf dat het integrale proefbedrijf maar voor een deel is uitgevoerd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Voorafgaand aan de start van de dienstregeling, bedoelt u?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik wist niet zo specifiek welk deel en hoeveel precies er wel en niet uitgevoerd was. Ik wist wel dat het moeizaam was en dat het niet in zijn volle omvang kon gebeuren, ook in verband met het kunnen rijden in België.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoorde u dat van de heer Siebers?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat is volgens u de waarde van een integraal proefbedrijf? Waarom doe je zo iets?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik weet niet of het eerder al gedaan is, maar volgens mij was dit bij HSA de eerste keer dat het integraal gebeurde. De waarde daarvan is dat je met elkaar eigenlijk alle aspecten, inclusief het gebruik van het spoor, de infrastructuur et cetera, met elkaar uittest en uitprobeert.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is dus wel heel belangrijk om zo'n integraal proefbedrijf uit te voeren.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat het heel belangrijk is om dat te doen. Maar nogmaals, dit was de eerste keer dat het op die manier gebeurde.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hebben ook de bedenker gesproken, de heer Oosthoek. Toen u van de heer Siebers de informatie kreeg dat het integrale proefbedrijf niet lukte en dat het beperkt werd uitgevoerd, vroeg u toen niet wat daar de consequenties van waren of wat ervoor nodig was om dat wel goed uit te kunnen voeren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is niet iets wat in een keer komt, zo van: nou, het lukt niet om het uit voeren. Een integraal proefbedrijf bestaat uit een heleboel aspecten. Dan gaat het ook over de volgende vragen: is de onderhoudscapaciteit gereed, is er voldoende ruimte voor de opleiding van personeel en steeds ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag was: wat hebt u nou gedaan, toen

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Steeds werd er vanuit HSA aangegeven: er zijn issues, maar dit zijn de manieren waarop wij die oplossen. Dat heb ik ook steeds met hen besproken. Ik heb steeds gevraagd of het oplosbaar was. Ik vroeg ook: denk je dat je voldoende kunt varen op die oplossingen? Steeds is het beeld geweest van alle betrokkenen, inclusief de directeur van HSA: het is moeizaam, maar wij vinden ook steeds weer alternatieve oplossingen, mitigerende maatregelen en workarounds. Dat is natuurlijk niet ideaal, maar daardoor ontstond wel de overtuiging dat de dienstregeling op een verantwoorde manier gereden kon worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was in ieder geval uw indruk. Er waren wel zorgen, maar die werden opgelost.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, die zouden worden opgelost met allerlei tijdelijke mitigerende maatregelen, waar uiteindelijk natuurlijk structurele oplossingen voor moesten komen.

Mevrouw **Bergkamp**: Hebt u de ingebruiknameadviezen gelezen? Dat zijn de adviezen van HSA en ProRail, eigenlijk de uitkomsten van de resultaten van het integraal proefbedrijf. Kent u die ingebruiknameadviezen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die ken ik, maar alleen omdat ik die achteraf bij de evaluatie heb gezien, dus toen ik de taskforce leidde.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom kreeg u die adviezen niet?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Aan de heer Siebers moet u vragen waarom wij die niet kregen. Dat was eigenlijk gewoon onderdeel van het operationele proces.

Mevrouw **Bergkamp**: Op dat moment wist u dus ook niet van het bestaan daarvan af?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, ik wist niet dat er ingebruiknameadviezen waren.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij een aantal verhoren zijn wij echt ingegaan op de ingebruiknameadviezen. Uit die adviezen blijkt dat de betrouwbaarheid van de Fyra in hoge mate onzeker was. Er stond ook informatie in dat de treinen maar tussen de 50% à 60% van de tijd inzetbaar waren en dat ze zeer storingsgevoelig waren. Als je die informatie hebt ... U kende de ingebruiknameadviezen niet, maar u had wel tweewekelijks overleg met de heer Siebers. U wist dat het proefbedrijf beperkt was uitgevoerd. Waarom is men ondanks al die onzekerheden over de betrouwbaarheid van het materiaal en daarmee ook de betrouwbaarheid van de dienstregeling, van start gegaan? Ik geef hier nog een korte aanvulling bij. De heer Oosthoek gaf aan dat hij zich echt zorgen maakte voorafgaand aan de dienstregeling. Hij zei: wij waren niet meer in de sfeer van het niet te doen, want dan zou er geen dienstregeling zijn, maar we wisten dat er een onbetrouwbare dienstregeling van start zou gaan. Waarom heeft dat soort signalen u niet bereikt?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Omdat het beeld dat het een heel onbetrouwbare dienstregeling zou zijn ...

Mevrouw **Bergkamp**: Of een onbetrouwbare dienstregeling ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: ... niet het beeld was dat de betrokkenen binnen de NS aan ons meegegeven hebben. Tegen ons is gezegd: het is zwaar, en ja, er zijn problemen en daarvoor hebben wij allerlei extra maatregelen zoals reservematerieel. Of dat nodig zou zijn, was op dat moment nog niet eens de inschatting. Uiteindelijk is dat allemaal nodig gebleken. We hebben storingsploegen et cetera. Zij hadden een heel palet aan mitigerende maatregelen. Op dat moment waren de zorgen veel meer of de trein überhaupt zou gaan rijden in termen van de samenwerkingsovereenkomst. Er waren ook zorgen over de buitenwereld, omdat die het vervelend vond dat er een reserveringsplicht was. Daarover

waren er meer zorgen dan dat er heel nadrukkelijk zorgen waren in de zin van: het is niet verantwoord om met die trein te gaan rijden. Bij alle partijen, inclusief HSA, was de overtuiging dat het een voldoende betrouwbare dienstregeling zou zijn.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe kan dat dan? U hebt de ingebruiknameadviezen achteraf gelezen. Het advies van 1 november 2012 is dat geen nauwkeurige en realistische voorspelling kon worden gedaan. En op 26 november -- zo zei de heer Oosthoek in het verhoor -- wist men eigenlijk nog minder. Toen schreef men: gemiddeld zijn de treinen tussen de 50% en 60% inzetbaar, zeer storingsvol en bovendien is het in hoge mate onzeker hoe de vervoerprestatie bij het opstarten van de Fyra zal zijn. Hoe kan het dat dit soort signalen u zo rooskleurig is doorgegeven? In de adviezen -- de heer Oosthoek heeft die tijdens het verhoor nog eens bevestigd -- stonden grote zorgen over de betrouwbaarheid van de dienst.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er stonden in die adviezen ook maatregelen. Nogmaals, ik heb die niet gekregen. Ik heb die pas daarna gezien. Toen zijn die in de directie besproken en hebben wij vanzelfsprekend aan de directeur van HSA gevraagd hoe wij die adviezen moesten duiden en of hij de maatregelen ook genomen had.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebt u achteraf gevraagd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, want van tevoren heb ik die niet gekregen, dus ik kon dit niet van tevoren vragen.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat zei de heer Siebers?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Hij zei dat er inderdaad problemen waren, maar dat die in het beeld pasten. Hij zei ook dat alle maatregelen die in de adviezen opgesomd zijn, waren getroffen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dacht u op dat moment niet: verdikkeme, had ik die informatie nou maar eerder gehad?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat is een gewetensvraag. Ik vind dat heel makkelijk, want ik kan nu natuurlijk heel makkelijk zeggen: als ik ze had gekregen, had ik ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vraag dit heel feitelijk. Dacht u, toen u die informatie kreeg: verdikkeme, had ik die informatie maar eerder gekregen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Toen ik die informatie zag, heb ik gedacht: dat is belangrijke informatie en ik wil graag van de heer Siebers weten wat hij daarmee gedaan heeft. Nu zeggen dat ik anders had geacteerd, als ik die informatie had gekregen, vind ik niet zorgvuldig. Want dat kan ik makkelijk achteraf zeggen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar ik vraag u wat u dacht op het moment dat u achteraf die informatie, de ingebruiknameadviezen, las.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Toen dacht ik: ik wil weten hoe ik dit moet duiden, wat de heer Siebers hiermee gedaan heeft en of de maatregelen zijn uitgevoerd. Dat was mijn gedachte.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was uw eerste reactie toen u de ingebruiknameadviezen las?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wij kregen heel veel informatie op dat moment. Het was een heel stressvolle periode. Dat was namelijk de periode waarin er geen treinen reden. Ik weet dat ik toen gedacht heb: dit is pittige informatie. Ik ken dit niet. Wat is dit? Dat heb ik me überhaupt afgevraagd. Ingebruiknameadviezen zijn namelijk alleen in deze situatie bij de hsl gebruikt of in ieder geval in die vorm. Ik heb toen aan de heer Siebers gevraagd om mij te vertellen wat dit was, hoe ik het moest duiden en ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat geeft u aan. U wilt in ieder geval niet aangeven of u op dat moment het gevoel had van: verdikkeme, was ik daarover maar geïnformeerd. U wilt dat niet delen met de commissie.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik heb dat toen niet zo beoordeeld. Ik heb dit toen heel feitelijk beoordeeld. Ik heb gevraagd: wat is dit, want ik ken dit niet en hoe moet ik dit duiden? Mijn emoties daarbij kan ik me niet eens meer zo goed herinneren, want er waren op dat moment ontzettend veel emoties überhaupt. Je zit in een crisissituatie en dan is het erg belangrijk ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wij komen daar nog ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar toch even. Dan is het erg belangrijk dat je gericht blijft op de feiten. Wat ik allemaal voor gevoelens heb gehad ...

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Van Vroonhoven, wij proberen ook te begrijpen hoe het kan dat iedereen in een soort modus van "doorgaan" zit, terwijl er toch wel zorgwekkende adviezen liggen en het proefbedrijf niet geheel is uitgevoerd. U was eindverantwoordelijke voor HSA. Onze vraag is hoe het komt dat dat soort signalen u niet bereikt heeft. Dat vraagt de commissie zich af.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik was verantwoordelijk voor de commerciële uitvoering via HSA. Ik was niet verantwoordelijk voor de trein.

Mevrouw **Bergkamp**: U had HSA in uw portefeuille.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, ik had HSA in mijn portefeuille, maar ik was niet verantwoordelijk voor de technische gesteldheid van de treinen. Daar zijn andere partijen binnen de NS verantwoordelijk voor geweest. Die hebben ook steeds ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, maar ik ga ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar toch even in alle helderheid. Die hebben ook steeds gezegd: dit is haalbaar; wij vinden het verantwoord. Het was dus een samenspel van alle experts die dit ... En dan kun je ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik wil u nog even een andere vraag stellen, niet over uw emotie bij het lezen van de stukken, maar een feitelijke vraag. Vindt u dat u dit soort signalen eigenlijk had moeten krijgen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Als je nu alles bij elkaar optelt met alle kennis die nu naar boven is gekomen, ook vanuit het inzicht van de commissie, vind ik dat er zeker een aantal lessen te leren zijn. Wij zijn heel erg gevaren op ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het even specifiek over de signalen in de ingebruiknameadviezen. Het gaat mij niet om algemene lessons learned. Het gaat mij meer erom of u, toen u die informatie las, feitelijk dacht: deze informatie had mij moeten bereiken.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Als het zo is dat die informatie van de ingebruiknameadviezen een wezenlijk ander beeld schetst op het geheel, had die informatie gegeven moeten worden. Het was een totaal samenspel. Het ging moeizaam. Zo heb ik die ingebruiknameadviezen ook uiteindelijk ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u beantwoordt mijn vraag niet. Mijn vraag is: toen u die informatie las, dacht u toen dat die informatie u, feitelijk gezien, ook had moeten bereiken?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dan ga je ervan uit dat ik aan de hand van die informatie anders had geacteerd.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat zeg ik niet. Ik vraag alleen of u vindt dat het goed zou zijn geweest als u, in uw verantwoordelijkheid, deze informatie, die signalen die uit de rapportages komen waardoor de heer Oosthoek een slechte nacht heeft gehad omdat hij dacht "op hoop van zegen, als het maar goed gaat", feitelijk had gekregen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat het goed was als die informatie was gekomen, maar dan ook met de zorgen van de heer Oosthoek erbij. Uiteindelijk is die informatie bij ons gekomen. Wij hebben bij de betrokken partijen nagevraagd wat die informatie betekende en hoe je die moest duiden.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt: het was goed geweest als die informatie mij had bereikt en dan ook nog met het verhaal van de heer Oosthoek erbij.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dat is wat ik begrijp uit uw woorden.

In maart 2012 -- daar hebben wij het net over gehad -- besloot de directie dat de Fyra in december zou gaan rijden. Er was in september 2012 ook nog een stuurgroep van HSA en de Belgische spoorwegen om een "go/no go"-moment met elkaar af te spreken en om daar een besluit over te nemen. Was het mogelijk geweest dat die stuurgroep, op basis van de ervaringen met de Fyra, zou hebben besloten om in december niet te gaan rijden? Was die ruimte, die vrijheid, er?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Wat mij betreft was die vrijheid er altijd. Uiteindelijk is de trein in januari namelijk gestopt en hebben we een alternatief gevonden. Dus die ruimte ...

Mevrouw **Bergkamp**: Die ruimte was wat u betreft ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Die ruimte is er altijd. De vraag is hoe de mensen dat hebben ervaren.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar de ruimte is er, zegt u. Als er vanuit de stuurgroep zou zijn gezegd "no go", was die ruimte er geweest.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Vanzelfsprekend, zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Nu gaan wij naar de periode waarin er echt van start wordt gegaan met de treinen. Op dat moment wordt er besloten tot tien ritten in plaats van zestien ritten omdat er veel onzekerheid was, zoals problemen met het materieel. Van de heer Liefding van NedTrain hebben wij gehoord dat dit het meest haalbare was, kijkend naar zijn eigen onderhoudsafdeling. Welke maatregelen werden er nog meer genomen om ervoor te zorgen dat de start zo goed mogelijk kon verlopen? U hebt het al een paar keer gehad over mitigerende maatregelen. Misschien kunt u dat voor ons nog even wat meer inkleuren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Er waren inderdaad minder frequenties en minder reservetreinen. Je had drie treinen nodig en daarvoor waren er zeven treinen beschikbaar. Er waren extra storingsploegen op de treinen en op de perrons. Er was extra onderhoudscapaciteit in de Watergraafsmeer. Verder waren er waarschijnlijk nog een aantal maatregelen, maar dit waren de belangrijkste.

Mevrouw **Bergkamp**: Kon HSA met de dienstregeling die van start ging in december 2012, voldoen aan de concessie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Meestal voldeed je niet meteen aan de volwaardige concessie. Dat is in de jaren daarvoor ook steeds gebeurd. Je groeide langzaam de concessie in. Dat gold ook voor het Nederlandse deel. Daar voldeed je ook nog niet meteen aan de concessie. Met de Thalys hebben wij dit ook ervaren. Dat is langzaam opgebouwd, dus het was een langzame ingroei.

Mevrouw **Bergkamp**: U ging ervan uit dat er bij de start niet voldaan werd aan de concessie, maar dat er een langzame ingroei zou zijn.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, zoals dat ook alle andere keren het geval was. Bij de stuurgroepen is het ministerie steeds betrokken geweest. Het was daar dus ook van op de hoogte.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer zou het omklapmoment in de tijd plaatsvinden? Wanneer zou er voldaan worden aan de concessie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Voor wat betreft het internationale deel? Dan moet ik even heel goed graven in mijn geheugen, want voor het internationale deel waren eigenlijk twee verbindingen relevant. Nog even los van de verbinding Amsterdam-Parijs -- die laat ik even buiten beschouwing -- waren er een verbinding tussen Amsterdam en Brussel en een verbinding tussen Breda en Antwerpen. De bedoeling was om in het eerste jaar, dus in 2013, te groeien naar zestien keer per dag tussen Amsterdam en Brussel en om ook de frequentie tussen Breda en Antwerpen te verhogen. Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik uit mijn hoofd niet weet hoeveel keer per dag dat was, maar ik denk dat het acht keer per dag was.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij hadden het er net over dat het proefbedrijf onvolledig is uitgevoerd. Toen ging de trein van start en per trein was er een reservetrein nodig. We hebben ook gekeken naar de moeite die NedTrain moest doen om alle ballen in de lucht te houden in december. Er was dubbele bezetting nodig voor elke trein die er reed. Op een gegeven moment werd het een maximale inspanning, daarna werd het een onevenredige inspanning en uiteindelijk werd het een onmogelijke inspanning toen het in januari winter werd. NS was contractueel verantwoordelijk voor een betrouwbare dienst naar Brussel. Als ik dit soort zaken opsom, vindt u dan dat u begin december voldoende in staat was om een betrouwbare dienst aan te bieden aan de reiziger?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het is duidelijk gebleken dat wij dat niet hebben gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: Het resultaat was dat het zeker niet betrouwbaar was.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Inderdaad.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar had u als NS-directie van tevoren, voordat de dienst in december van start ging, het idee dat u een betrouwbare dienst zou aanbieden aan uw reizigers?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, want anders hadden we gezegd dat we niet met die trein gingen rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren duidelijke signalen. De heer Oosthoek zei onder andere: wij wisten dat het een onbetrouwbare dienst zou worden. Maar die geluiden hebben u niet bereikt.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Niet ons als directie ... Ik was daar niet alleen. Het was niet Merel van Vroonhoven alleen. Daar waren ook de heer Robbe, die verantwoordelijk was voor NedTrain, en iemand van NSFSC. Er was dus een drietal. Bovendien lag er de goedkeuring van DVIS en de goedkeuring van ILT. Alle partijen hebben gezegd dat zij dachten dat het verantwoord was.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het alleen over betrouwbaarheid, nog niet over de veiligheid.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Voor mij was de betrouwbaarheid belangrijk. Hoezo gaat het vaak alleen over de veiligheid? De veiligheid is een ander hoofdstuk. Wij hadden qua betrouwbaarheid inderdaad het gevoel dat het verantwoord was. Anders hadden wij het niet gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: U ging ervan uit dat het betrouwbaar zou zijn.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Wij weten nu dat er tussen de start van de dienstregeling en de uiteindelijke uitdienstname geen betrouwbare dienstregeling geweest. Er was een uitgedunde dienst waarbij met man en

macht, onder andere door NedTrain, gewerkt werd om het allemaal in stand te houden totdat het in januari onmogelijk werd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: En waarbij AnsaldoBreda gewoon ook niet leverde. Dat moeten we niet vergeten.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat vergeten wij niet, maar wij hebben in dit verhoor ook verschillende signalen gekregen dat de NS-directie ook wist van de vertragingen en dat de relatie met AnsaldoBreda moeizaam was, maar dat de treinen desondanks voortijdig werden overgenomen. De vraag is ook: hoe acteer je op dat soort signalen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het is nooit eerder gebeurd dat een leverancier zo niet heeft geleverd. Dat was ook niet het beeld dat wij hadden gedurende die periode.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar u wist dat het moeizaam was.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar tussen moeizaam en het helemaal laten afweten op het moment dat de trein gaat rijden, zit nog wel een groot verschil.

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, daarover hebben wij in dit verhoor met elkaar van gedachten gewisseld. Ik kijk even naar mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Ik zit na te denken over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de NS-directie, u en HSA. In dit verhoor hadden wij het net over het feit dat u de ingebruiknameadviezen niet kreeg. U hebt die pas achteraf gezien. Mevrouw Gijsbers van I en M kreeg die wel en die gingen ook naar de stuurgroep HSL-Zuid. Het is dus besproken in die stuurgroep.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was ik niet. Ik maakte geen deel uit van de stuurgroep.

Mevrouw **Vos**: Bovenlangs gingen die ingebruiknameadviezen over de treinen en het materieel dus wel naar het ministerie. U was zelf verantwoordelijk voor uw eigen informatievoorziening ten behoeve van uw besluitvorming. Het is dan de vraag hoe dat kan. Hoe heeft dat besluit kunnen plaatsvinden? U zegt dat u afhankelijk was van HSA, NSFSC en NedTrain. Als het ging om de kwaliteit van de treinen, hebt u op hen gevaren. U hebt een belangrijk advies, het ingebruiknameadvies, blijkbaar niet gezien. Ik heb het in het verhoor net ook met u gehad over het verzoek van HSA om een back-up te hebben. Uiteindelijk heeft NSR besloten om dat niet te gaan doen. Toen hadden wij een gesprek erover wie verantwoordelijk is en wiens belang prevaleert. Ik trok de conclusie dat de belangen van NSR boven die van HSA gingen. Maar als ik het zo hoor, zegt u eigenlijk dat u niet verantwoordelijk was voor de inzet van de treinen. Dat was aan HSA.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik begrijp niet waar u dat vandaan haalt en wat u precies bedoelt.

Mevrouw **Vos**: Er zijn adviezen geweest, ingebruiknameadviezen, waarin staat dat je hiermee eigenlijk geen betrouwbare dienst kunt uitvoeren. Dat is de discussie die u net voerde met mevrouw Bergkamp. U zegt: dat weet ik niet. Maar als eindverantwoordelijke moet u toch weten of die treinen inzetbaar zijn en een betrouwbare dienstregeling opleveren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik begrijp niet hoe u dat relateert aan de ingebruiknameadviezen. We hebben een heel duidelijke structuur gehad binnen de NS. Verschillende mensen waren verantwoordelijk voor verschillende onderdelen van het leveren van de diensten ten aanzien van de HSL-Zuid. Daarin zaten ook verschillende mandaten. De afspraken waren dat de mensen zouden acteren binnen het mandaat dat ze hadden. Als ze daar niet uitkwamen of als ze hulp nodig hadden, moesten ze dat escaleren. Dat is een aantal keren gebeurd door HSA. Dat betekende niet dat de directie alle informatie van alle niveaus in de organisatie ontving of zou moeten ontvangen, want op die manier kun je een organisatie niet sturen.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat wij niet in filialen moesten denken. Wij moesten denken vanuit het belang van de reiziger. Dat hebt u net expliciet gezegd.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik begrijp de relatie niet tussen de ingebruiknameadviezen en het belang van de reiziger en de filialen.

Mevrouw **Vos**: De ingebruiknameadviezen bevatten belangrijke informatie van alle onderdelen die betrokken zijn bij deze trein. Die informatie krijgt het ministerie van I en M wel, maar u krijgt die niet. Uiteindelijk wordt er dan toch besloten om te gaan rijden met die trein. We moeten niet denken in filialen, terwijl u uiteindelijk zegt: HSA is daar verantwoordelijk voor en ik niet; ik heb die ingebruiknameadviezen niet gekregen en dat was ook niet erg, dat hoorde ook niet.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat heeft toch niets te maken met filialen? Het gaat erom dat je binnen een organisatie een bepaalde structuur hebt, waarin mensen het vertrouwen moeten krijgen om de taak uit te voeren waarvoor zij verantwoordelijk zijn. Dat betekent niet dat alle informatie vanuit een organisatie naar de top moet, want daar kan een organisatie niet op gestuurd worden. Ik begrijp daarom ook niet wat dat te maken heeft met filialen, NSR en HSA.

Mevrouw **Vos**: Nou, dat probeer ik wel te begrijpen. We kennen de afloop van dit hele verhaal, namelijk dat de treinen precies gedaan hebben wat in de ingebruiknameadviezen stond: ze waren niet betrouwbaar en nog wel meer. U zegt eigenlijk: dat is toch de verantwoordelijkheid van HSA geweest, de vervoerder.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik kan niet om informatie vragen die ik niet ken. Ik kende die informatie niet. Die is niet met mij gedeeld.

Mevrouw **Vos**: Had u niet om die informatie moeten vragen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Als ik had geweten dat die informatie er was, had ik om die informatie kunnen vragen. Nogmaals, die informatie was onderdeel van een operationeel proces. De leiding van die organisatie neemt op basis daarvan beslissingen. Ik heb achteraf gevraagd wat die ermee gedaan heeft. Die heeft maatregelen genomen. In een organisatie moet je ook met elkaar de verantwoordelijkheden verdelen. De afloop is zoals hij is. Je kunt achteraf terugkijken, maar op dat moment was dat de informatie die ik had en naar aanleiding daarvan heb ik gehandeld.

Mevrouw **Vos**: Maar dan hebben wij het over de ingebruiknameadviezen. Volgens de procedure kreeg u die niet. Nu zegt u achteraf dat u die misschien wel had moeten krijgen, maar dat zijn de lessen achteraf. U was verantwoordelijk. U kreeg allerlei signalen. Had u toen niet ergens de vraag moeten stellen, als verantwoordelijke voor de hele constellatie, of de treinen betrouwbaar genoeg waren om mee te rijden?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: U denkt toch niet dat ik nooit gevraagd heb of de treinen betrouwbaar zijn? Dat was continu onderdeel van de gesprekken die wij hebben gehad, niet alleen met mij en HSA, maar ook met de directiecollega Engelhardt Robbe en met NSFSC. Alle betrokkenen en ook de toelatende instanties hebben gezegd dat het moeizaam en zwaar zou zijn, maar dat er voldoende maatregelen waren en dat zij erop vertrouwden dat het zorgvuldig zou gaan. Voor ons waren er dus geen signalen, geen rode vlaggen, waarop wij hadden kunnen acteren.

Mevrouw **Vos**: U zegt: ik heb het vaak genoeg gevraagd vanuit mijn eindverantwoordelijkheid en ik kreeg van al die onderdelen een groene vlag.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Van al die onderdelen hoorde ik steeds de overtuiging van de mensen die daarbij betrokken waren, dat het verantwoord was om ermee te gaan rijden en dat er voldoende maatregelen waren om een betrouwbare dienst te rijden.

Mevrouw **Vos**: Nog een laatste vraag hierover. U zei net dat u niet verantwoordelijk was voor de treinen, maar dat HSA dat was. U was eindverantwoordelijk. Hoe moet ik dat wegen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik zei niet dat ik niet verantwoordelijk was en dat HSA dat was. Wij hadden een heel duidelijke taakverdeling in de directie van NS. HSA was verantwoordelijk voor de commerciële exploitatie van de treindienst. Voor de treinen, de koop, de bouw et cetera was NSFSC verantwoordelijk. NedTrain was verantwoordelijk voor het onderhoud. En ja, die verdeling hadden wij totdat de taskforce werd ingezet. Zo was de onderlinge verdeling.

Mevrouw **Vos**: Ja, maar we hebben net ook gezien dat als HSA iets aangaf, namelijk dat ze een back-up wilde, het belang van de reizigers, van NSR dus, groter was. HSA was dus verantwoordelijk, maar hoeveel kon HSA dan?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: U blijft maar zeggen dat het belang van NS Reizigers op de eerste ...

Mevrouw **Vos**: Het gaat mij nu ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, maar dat wil ik toch even ...

Mevrouw **Vos**: Nee, het gaat mij nu om HSA en uw eindverantwoordelijkheid om die treinen te laten rijden. HSA was als vervoerder verantwoordelijk en u was eindverantwoordelijk.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik was samen met mijn directiecollega's eindverantwoordelijk voor het totaal. Ik ben niet de directeur van HSA. Ik heb HSA in mijn portefeuille, samen met mijn directieleden. Ik weet niet waar u naar op zoek bent. U wilt iets zeggen, maar wat zoekt u?

Mevrouw **Vos**: Ik zoek uiteindelijk naar een antwoord op de vraag wie verantwoordelijk was voor het starten van de dienstregeling, terwijl er allerlei

signalen waren. Heeft HSA op een gegeven moment mogen zeggen: go? Of was u dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: HSA heeft samen met de Belgen besloten om die dienstregeling door te laten gaan in september. Wij als directie hebben in maart besloten om te kiezen voor de dienstregeling in die vorm, samen met HSA en NSR trouwens.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 11 januari 2013 laat de heer De Leeuw weten aan NSFSC, die het weer laat weten aan AnsaldoBreda, alle treinen over te nemen: twee nieuwe treinen volgens de normale overeenkomst en de andere ook. Wist u dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, dat wist ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens de heer Manfellotto van AnsaldoBreda was dat een soort uiting van de NS dat ze tevreden was over de treinen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nogmaals, ik wist het niet. Wij hebben daar een heel proces voor afgesproken. NSFSC zat niet in mijn portefeuille. Ik heb mij daar ook niet mee beziggehouden.

Mevrouw **Bergkamp**: Was u op dat moment zelf tevreden over de kwaliteit van de treinen of -- misschien kan ik het beter zo vragen -- over het vervoer voor de reiziger?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, daar was ik niet tevreden over.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 15 januari wordt ontdekt dat er een afdekrooster van een van de Fyra-treinen is gevallen. Er wordt ook een soort zoekactie opgestart. Op de 17e 's avonds wordt er ook gezocht op het Belgische spoor en op de 18e wordt het afdekrooster gevonden. De NS bestempelt het ook als een veiligheidsrisico. De NS heeft ook aangegeven dat een afdekrooster op het spoor zelfs kan leiden tot ontsporing. Maar je hebt ook een risico met

de trein, omdat er een afdekrooster vanaf is gevallen. Waarom zijn toen, op de 15e, niet direct alle Fyra's uit de dienst gehaald?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik ken de datum van de 15e niet. Ik ben de 17e erover geïnformeerd dat er een plaat vanaf was gevallen.

Mevrouw **Bergkamp**: U bent dus pas de 17e geïnformeerd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, op de 17e ben ik door HSA geïnformeerd over twee dingen, namelijk dat er een plaat was afgevallen en ook over het feit dat HSA de treindienst wilde stoppen. Toen heb ik dat vanuit de NS-directie met ondersteuning van mijn collega's ondersteund.

Mevrouw **Bergkamp**: In de verschillende verhoren hebben wij dit onderwerp besproken. Het lijkt net alsof niemand weet waarom die treinen niet van het spoor zijn gehaald na de 15e, hoewel er wel sprake was van een veiligheidsrisico.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nogmaals, ik weet echt alleen van de 17e. Ik weet namelijk nog precies waar ik zat, in welke situatie de telefoon ging en dat er gezegd werd: er is een plaat afgevallen, we hebben besloten om te stoppen met de treindienst. Toen ben ik daarover geïnformeerd en ik heb gezegd: dat ondersteun ik, want dat lijkt mij heel verstandig.

Mevrouw **Bergkamp**: Wie nam het besluit om alle Fyra's uit dienst te halen? Met andere woorden: aan wie moeten we de vraag stellen? U zegt dat u pas op de 17e wist ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: HSA was verantwoordelijk voor de treindienst. Die heeft dat besluit genomen, maar ze heeft wel aangegeven dat ze dat besluit had genomen, vanzelfsprekend, omdat dat een dusdanig groot iets was dat ze vond dat ze mij ervan op de hoogte moest stellen.

Mevrouw **Bergkamp**: U was ook verantwoordelijk voor veilig reizigersvervoer. Ik kan mij voorstellen dat u op de 17e -- ik weet dat niet en daarom vraag ik dat -- de vraag gesteld hebt: wanneer is dat afdekrooster eraf gevallen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In eerste instantie hebben we meteen gezegd: stop de treindienst. Dat was natuurlijk een heel ingrijpende beslissing. Ik ben er steeds van uitgegaan dat, als zij op de 17e meldden dat het rooster eraf gevallen is, dit ook zo was. Ik heb niet nader onderzoek gedaan naar waar en wanneer dat precies is gebeurd.

Mevrouw **Bergkamp**: Als wij zeggen dat op de 15e ontdekt is dat het afdekrooster eraf was gevallen, is dat voor u dan nieuwe informatie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Laten we kijken naar de inzet van de Fyra. We hebben verschillende onderwerpen de revue laten passeren. We bekijken de zaken ook achteraf. U hebt achteraf ook evaluaties gelezen en gemaakt. Is de Fyra, achteraf gezien, te vroeg ingezet? NS heeft haar eigen evaluatie daarvan gemaakt.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Als je erin meeneemt dat AnsaldoBreda niet in staat was om de problemen op te lossen in januari, februari en daarna, kun je in ieder geval zeggen dat het verstandiger was geweest om niet met die treinen te gaan rijden.

Mevrouw **Bergkamp**: In een van uw eerdere evaluaties, bevindingen of concepten staat ook: er is gestart, wetende dat er risico's verbonden waren aan de betrouwbaarheid en de bedrijfszekerheid van het materieel.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar niet in die mate die zich uiteindelijk heeft voorgedaan. Ik zei al eerder: als het vooraf duidelijk was geweest dat AnsaldoBreda gewoon geen problemen zou oplossen ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dat hebt u gezegd. Maar misschien kunt u er even op reflecteren dat in een van uw evaluaties staat: er is gestart, wetende dat er risico's waren met betrekking tot de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het materieel.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, dat klopt. Wij hebben dat ook steeds gezegd. Wij wisten dat er risico's waren, maar wij hadden daar ook mitigerende maatregelen voor. Die mitigerende maatregelen zijn niet afdoende gebleken.

Mevrouw **Bergkamp**: Is dat uw conclusie? U wist dat er risico's waren op het vlak van de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van het materieel, maar u was in de veronderstelling dat er met mitigerende maatregelen toch een betrouwbare dienstregeling uit zou kunnen komen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, met mitigerende maatregelen plus de belofte van AnsaldoBreda -- die in december nogmaals bevestigd was -- dat de problemen opgelost zouden worden, dus de nieuwe problemen die eventueel zouden opduiken op het moment dat je met de trein zou gaan rijden.

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

De **voorzitter**: De heer Elias wil nog graag een vraag stellen hierover.

De heer **Elias**: Ik heb nog twee kleine puntjes. U zei net tegen collega Bergkamp dat u er niet van op de hoogte was dat de heer De Leeuw op 11 januari 2013 alle treinen bestelde -- ik noem het maar even zo -- bij AnsaldoBreda. Waarom wordt zo'n majeur besluit, gelet op de voorgeschiedenis die er toen al was, niet aan de NS-directie voorgelegd?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Omdat er eerder -- ik zeg uit mijn hoofd dat dat in mei was -- afgesproken was onder welke condities die PTO-afname gedaan zou worden. De uitvoering daarvan is uiteindelijk bij NSFSC

neergelegd. Die moest dat vervolgens doen. Dat viel binnen de afspraken van mei. Ik denk dat het verstandiger is om die vraag aan mijn collega Engelhardt Robbe te stellen, omdat hij direct verantwoordelijk was.

De heer **Elias**: Maar ik stel die vraag nu aan u, want u zit hier nu en niet de heer Robbe.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, maar zoals ik al zei, was dit binnen de afspraken die we in het voorjaar hadden gemaakt.

De heer **Elias**: Ja, maar we zijn driekwart jaar verder en er is een hoop gebeurd in de tussentijd. Er is meer duidelijk geworden over de onbetrouwbaarheid van de treinen. Waarom kan zo'n besluit dan toch worden genomen, zonder dat het wordt voorgelegd aan de NS-directie?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Omdat dat zo was afgesproken,

De heer **Elias**: Maar soms veranderen dingen in het leven.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar ik wist niet dat de treinen op dat moment afgenomen zouden worden. Ik kon dus ook niet interveniëren.

De heer **Elias**: Het tweede punt is dat wij uit de verhoren hebben begrepen dat op de 15e januari, als de beschadigde trein bij NedTrain binnenkomt, wordt doorgegeven dat er een plaat van die trein af is gevallen en dat dit gebeurt terwijl er iemand van HSA naast staat. Dat was op de 15e januari. Hoe beoordeelt u dat er nog Fyra-treinen gereden hebben op een deel van de 15e, de 16e en een deel van de 17e, terwijl die op dat moment een veiligheidsrisico liepen?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Zoals gezegd, die informatie komt mij nu voor het eerst ter ore.

De heer **Elias**: Hoe beoordeelt u het feit dat u het niet op de 15e hoorde?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat kan ik nu niet beoordelen, want ik weet niet welke afwegingen toen gemaakt zijn. Ik weet niet hoe NedTrain heeft bepaald of er wel of niet sprake was van een veiligheidsrisico op dat moment. Ik kan alleen zeggen dat er ingegrepen is, zodra HSA mij meldde dat er een plaat vanaf gevallen was en dat HSA het als onverstandig beoordeelde om daarmee door te rijden.

De heer **Elias**: Maar dat was niet mijn vraag. Mijn vraag is hoe u het feit beoordeelt dat, wellicht omdat u dat pas op de 17e hoorde nadat dat besluit al was genomen, er op de 15e, de 16e en een deel van de 17e is doorgereden met treinen die een veiligheidsrisico in zich droegen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: U beoordeelt dat nu ...

De heer **Elias**: Ik stel u een vraag.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar ik kan die niet beantwoorden. Ik weet het niet. Ik weet niet welke afwegingen er gemaakt zijn. Ik word nu geconfronteerd met het feit dat de treinplaat er eerder vanaf is gevallen. Zonder dat ik met mensen gesproken heb over de afwegingen, over wat er precies aan de hand was en welke maatregelen zij hebben genomen, kan ik dit niet beoordelen.

De heer **Elias**: Ja, maar deze vraag gaat niet over afwegingen, maar over feiten. Het is een feit dat NedTrain met HSA erbij op de 15e heeft vastgesteld dat er een plaat vanaf gevallen is en die is niet teruggevonden. Desniettemin rijden er treinen onder NS-vlag, Fyra's, over dat baanvak. Hoe kan dat?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Het feit is dat ik het pas de 17e gehoord heb. Ik weet niet welke afwegingen er zijn gemaakt. Ik ga ervan uit dat mensen heel verstandige besluiten hebben genomen. Ik weet het niet. U kunt het nog drie keer aan mij vragen, maar ik kan deze vraag niet beantwoorden.

De heer **Elias**: Nee, maar ik stel een feit vast. Dank u wel.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Vroonhoven, we komen tot een afronding. Ergens dringt zich het beeld op dat er wellicht wat afstand was in de communicatie met de directie over cruciale aspecten die van invloed zouden kunnen zijn op de weging om een dienstregeling te starten, om de treinen echt in te zetten en om de treinen wellicht weer uit de dienst te halen. Het beeld dringt zich op dat niet alle signalen bij de directie binnenkwamen en dat zij dus wellicht niet zijn meegewogen. Als ik zo'n beeld in het midden leg, kunt u daar dan op reageren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik moet daar even over nadenken. Het is correct dat een aantal dingen die u noemt, niet bij ons terecht zijn gekomen. De vraag is of de betrokkenen op dat moment een ander beeld hadden gegeven op het moment dat de informatie wel was gekomen. Ik denk dat het een heel duidelijk beeld is dat alle betrokkenen steeds vanuit hun verantwoordelijkheid hebben ingeschat dat het zwaar, maar haalbaar was. Of daarmee de additionele informatie waarop u doelt, een ander beeld had gegeven, weet ik niet. Ik denk dat daar op dat moment dan adequate uitleg bij was geweest waarbij het beeld hetzelfde was geweest. Nogmaals, dat is speculeren. Helder is dat iedereen die erbij betrokken was, alle partijen, zeiden dat het zwaar was, maar dat ze het verantwoord vonden omdat er voldoende mitigerende maatregelen waren. Helder is ook dat we daarbij te veel vertrouwd hebben op de leverancier in die zin dat hij de problemen zou oplossen.

De **voorzitter**: Met de mitigerende maatregelen bedoelt u dan het feit dat er een trein warmdraaiend klaarstaat en dat ondertussen een trein wordt gerepareerd, omdat er één trein aan het rijden is. Dat vond u ...

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, niet alleen die maatregel, maar ook met minder treinen rijden dan je had gedacht, storingsploegen ...

De **voorzitter**: Drie van de zeven.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nee, een lagere frequentie. Daar zou AnsaldoBreda dan ook bij zijn. AnsaldoBreda was er wel, maar het enige wat zij deed, was resetten, niet structureel oplossen.

De **voorzitter**: In hoeverre hebt u vanuit uw rol in de NS-directie het idee dat u een ander besluit had kunnen nemen? Waar lag uw verantwoordelijkheid op dit probleemdossier?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ik denk dat je altijd een besluit kunt nemen om het anders te doen. Dat hebben wij daarna ook gedaan. Wij hebben daarna het heel moeilijke besluit genomen om met de trein te stoppen, waarover wij het aanstaande donderdag zullen hebben. Als de mensen die daar dagelijks mee bezig waren, ervan overtuigd waren en ook in de gesprekken tegen ons hadden gezegd "dit is niet verantwoord en dit moeten wij niet doen", dan had iedereen, inclusief ik en ook mijn collega's, aan de noodrem kunnen trekken.

De **voorzitter**: Naar aanleiding van de uitspraken van mensen die wij hebben gehoord, dringt zich bij mij het beeld op: wij konden niet meer anders. Iemand zei: wij zaten in een fuik en op een bepaald moment werd een touw eromheen gedraaid. Wij hebben ook iemand horen zeggen: het ging eigenlijk niet meer om een "go/no go"-beslissing, want wij hadden geen keus. Het beeld van de mensen met wie wij de verhoren hebben gevoerd, is dat iedereen dacht: hoe het ook zij, bijna op hoop van zegen -- op een bepaald moment is ook gezegd: als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan -- maar in december moet die trein rijden. Dat dacht iedereen. Is dat misschien de reden geweest waarom signalen die misschien de noodrem hadden geactiveerd, niet meer doorkwamen bij de directie? Iedereen dacht immers: jongens, wij moeten rijden!

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat weet ik niet. Ik heb steeds tot het eind gevraagd: is het verantwoord om te rijden, wat kunnen we daaraan doen, zijn er dingen die wij kunnen doen? Het was duidelijk dat de druk heel hoog was.

Die was al jaren heel hoog en de druk om te gaan rijden ook. Waarom de rode vlag niet gehesen is -- daar gaat het dan om -- en of dat te maken heeft met het gevoel van "ik kan geen kant meer op", kan ik niet beoordelen. Het is niet gebeurd. Dat is ook niet het beeld dat ik had toen we begonnen met de treindienst.

De **voorzitter**: U vraagt: kunnen we de dienst voldoende betrouwbaar rijden? Is het niet raar dat dan niemand zegt: nou, dat is een goede vraag, want ik heb hier een stapeltje ingebruiknameadviezen die laten zien dat we in november niet eens kunnen zeggen of meer dan 30% inzetbaar is? Is dat niet raar?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Behalve als je op dat moment overtuigd bent van het feit dat het wel kan. Dat was de situatie.

De **voorzitter**: Degene die de ingebruiknameadviezen maakte, dacht: het maakt helemaal niet uit wat ik zeg, want de beslissing is al genomen.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Nou, dat is in ieder geval niet het beeld dat ik heb van de heer Siebers. Hij was verantwoordelijk voor HSA. Hij heeft dat nooit gezegd. Hij heeft ook nooit gezegd: het is niet verantwoord. Hetzelfde gold voor NSFSC en NedTrain.

De **voorzitter**: Maar klopt het ook dat er in december een soort crisisteam was opgericht om te bekijken of alle ballen nog wel in de lucht te houden waren?

Mevrouw **Van Vroonhoven**: In december?

De **voorzitter**: Ja, onder leiding van de heer Meerstadt.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Dat was nadat we zijn gaan rijden. Dat was niet tevoren.

De **voorzitter**: Toen is meteen een crisisteam opgezet.

Mevrouw **Van Vroonhoven**: Ja, maar dat is een gebruikelijk protocol. Zodra je gaat rijden met een nieuwe dienstregeling of als het sneeuwt of als er zich problemen blijken voor te doen, treedt het CMO-proces in werking. Daarmee wordt dagelijks gevolgd hoe het gaat. Dat was niet voorafgaand, maar daarna. Toen reden we al met de treinen.

De **voorzitter**: Ik denk dat wij voor nu een beeld hebben van wat er gebeurde tot het moment dat de trein uit de dienst is gegaan. Zoals gezegd volgt er nog een verhoor op donderdag. Dan gaan wij door met de rest van het dossier.

Sluiting 12.25 uur