

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 20 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Timmer (president-commissaris NS), die wordt bijgestaan door de heer Geurts.

Aanvang: 15.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

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

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Timmer. Mijnheer Timmer, u bent zes jaar lang, vanaf 1996, president-commissaris geweest bij de NS. Dat was de periode van de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen en ook de periode van de aanbesteding van de vervoersconcessie over de HSL-Zuid. In dit verhoor van vandaag hebben we een aantal vragen voor u. Die betreffen de relatie tussen de spoorwegen en de Staat, de pogingen van de NS om de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid te verkrijgen, het winnende bod en als laatste de concessieovereenkomst. Wij hebben onze verhoren zo ingericht dat dit verhoor in het bijzonder zal worden geleid door de heer Van Gerven en de heer Elias. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Timmer, u bent van 1997 tot 2002 president-commissaris geweest van NS. Wat voor bedrijf trof u aan?

De heer **Timmer**: Een bedrijf dat in een overgangsfase verkeerde op weg naar wat "verzelfstandiging" is genoemd. Toen ik aantrad, heb ik mezelf de

vraag gesteld: waar gaat het nu om bij NS? Ik kwam tot twee zaken. Ten eerste moest NS streven naar de grootst mogelijke klanttevredenheid tegen acceptabele prijzen. Ten tweede moest NS een zodanige bedrijfsvoering hebben dat het in financiële zin op eigen benen kon staan. Daar kwam het in het kort op neer.

De heer **Van Gerven**: Daar wilde u met het bedrijf naartoe?

De heer **Timmer**: Ja, daarin voelde ik mij thuis. Ik voelde mij ook thuis in een raad van commissarissen waarin een aantal voormalige chefs van grote bedrijven zaten en ook anderen, zoals mevrouw Leyten van de Raad van State en Frits Castricum, die een verleden had als Europarlementariër, Tweede Kamerlid én Eerste Kamerlid. Zij brachten een heel andere kijk op dingen dan die van ons. Ook de heer Van de Graaf zat erin. Hij was secretaris-generaal van Algemene Zaken geweest. Ik vergeet er waarschijnlijk nog een, maar het was in ieder geval een gezelschap waarin ik mij thuis voelde. De reden waarom ook andere voorzitters van grote bedrijven na hun pensionering mee wilden doen, was omdat we allen het gevoel hadden dat we vanuit onze ervaring een bijdrage wilden leveren aan het welslagen van de missie om een NS nieuwe stijl te bouwen.

De heer **Van Gerven**: U geeft aan dat in de raad van commissarissen een aantal mensen uit het bedrijfsleven zaten, die veel ervaring hadden met het leiden van grote ondernemingen. Hebt u nadat u benoemd was dat team van de raad van commissarissen zelf uitgezocht of verder uitgebreid? Kunt u daar wat over vertellen?

De heer **Timmer**: Er waren er al een paar toen ik kwam, maar ik herinner me dat ik de heer Jacobs van ING, de heer Kalff van ABN AMRO en de heer Bouw van KLM ervan heb kunnen overtuigen om mee te doen. Ik was heel blij met deze gecombineerde ervaring, vooral ook omdat die mensen iets gemeen hadden, namelijk dat ze wilden meehelpen om het bedrijf verder te brengen.

De heer **Van Gerven**: Ik begrijp dat het mensen waren die de handen een beetje vrij hadden.

De heer **Timmer**: Ja, er was altijd een grote opkomst bij de vergaderingen. Er waren heel weinig afzeggingen. Wij deelden het gevoel van: dit is eigenlijk een ontzettend leuk commissariaat; hier gebeuren dingen die we herkennen. Er waren ook dingen die we niet herkenden, maar we wilden ook graag leren. Laat ik het anders zeggen: ik had altijd het gevoel dat de raad van commissarissen zeer gemotiveerd was.

De heer **Van Gerven**: Eind jaren negentig was NS een bedrijf in overgang, zoals u al zei. Er speelde een groot aantal zaken tussen de NS en de Staat. We komen zeker nog te spreken over de ontwikkelingen rond de hogesnelheidslijn. Er speelde ook een discussie over prestatiecontracten en over een afsplitsing. Later is dat ProRail geworden. Wat vond u daarvan?

De heer **Timmer**: Dat waren interessante managementvraagstukken. Wij waren als commissarissen bijvoorbeeld niet verschrikkelijk enthousiast over de afsplitsing van ProRail. Wij dachten dat daarmee een extra probleem werd geschapen, namelijk dat de ene club dan tegen de andere club zou zeggen: het is jouw schuld. Daar hadden wij geen behoefte aan. Wij hadden juist behoefte aan veel meer samenwerking. Op die gronden waren wij tegenstanders van de afsplitsing.

De heer **Van Gerven**: Dat was één element, maar er waren er nog meer.

De heer **Timmer**: Ja, denk aan het begin van de hogesnelheidslijn en het besluit tot aanbesteding. Daar zijn wij nooit gelukkig mee geweest, maar wij kenden onze plaats. Het was een kabinetsbesluit. Wij vonden eigenlijk dat het besluit op te lichtzinnige gronden was genomen. Dit was in de tijd waarin privatisering en liberalisering en al die modeonderwerpen geweldig opgang deden. We keken in dit land met grote bewondering naar mevrouw Thatcher en de wijze waarop zij dat allemaal had gedaan. Wij waren in een soort van roes en dachten: als wij nou maar die zaken privatiseren dan gaat alles

beter, want als zaken helemaal als een bedrijf worden gerund dan zijn wij uit de problemen. Dat dacht Thatcher ook een beetje, maar die heeft daarvoor wel de macht van de vakbonden moeten doorbreken. De keuze die zij heeft gemaakt voor het Engelse spoorwegnet, was eigenlijk uit nood geboren. Het was namelijk een onbestuurbare moloch geworden.

Maar je kunt de situatie in Engeland niet vergelijken met die in Nederland.

Wij vonden dat je in zo'n klein land, met zo'n hoge frequentie van treinvervoer, niet de complicatie moest introduceren van weer een andere vervoerder. Daarmee bouw je namelijk conflictstof in, bijvoorbeeld bij vertragingen.

Ikzelf had nog een principiëlere reden daarvoor. Ik vind dat vervoer heel belangrijk is voor een land, voor de economie van een land, zeker in een land als Nederland, en dat het daarom per definitie niet helemaal aan de markt moet worden overgelaten. Dat moet je ook niet doen met waterleidingbedrijven of elektriciteitsbedrijven. Ik was er dus totaal geen voorstander van. Toch gebeurde het. Wij hebben onze stem natuurlijk wel een beetje laten horen, maar wij hebben het niet kunnen tegenhouden. Ik zie het doordrukken van de privatisering achteraf nog altijd als de hoofdreden, als de moeder van al het kwaad. Wij komen straks nog wel op de varianten op weg daarheen. Als wij het niet gedaan hadden, was ons een ongelofelijke hoop ellende bespaard gebleven.

De heer **Van Gerven**: Dat is wel een bijzonder standpunt van een oud-ondernemer.

De heer **Timmer**: Ja. Ik heb dat niet nu verzonnen; ik heb er altijd zo naar gekeken. Ik geloofde niet zo in die verheerlijking van liberalisering en privatisering. Je moet het genuanceerd toepassen en je moet kijken waar het kan en waar niet. Er werden vaak vergelijkingen gemaakt, bijvoorbeeld met KPN. Maar zo'n vergelijking gaat mank. In de telecommunicatiewereld vond een technologische revolutie plaats van een ongekeende omvang. Dat is de aanzet geworden tot een heel andere organisatie van datgene wat vroeger PTT heette. Dat was technologisch gedreven. Ik heb als bezwaar tegen de introductie van concurrentie op het spoor altijd gezegd: "Hoe moet ik mij dat

voorstellen, als ik van Groningen naar Den Haag wil? Kom ik dan in Groningen op het station en zie ik dan aan de ene kant het blauw-geel van NS en aan de andere kant het roze van mijn goede vriend Branson?" Ik vond dat een volstrekt onpraktisch en irrealistisch idee. Ik was er wel voor dat NS door prestatie en een goede leiding de situatie zou benaderen alsof zij een private onderneming was. Daarvoor was toch wel een vrij ingrijpende mentaliteitsverandering nodig binnen dat bedrijf.

De heer **Van Gerven**: U hebt het over uw optiek. Werd die in den brede door NS gedeeld?

De heer **Timmer**: Die werd zeker door de raad van commissarissen gedeeld. In al onze sessies met de raad van bestuur en NS-functionarissen hebben we deze boodschap uitgedragen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat Nederland een te klein land is om zoiets als privatisering toe te laten. Mag ik dat zo samenvatten?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Laten we constateren dat u dat vindt. Er lag een nota van de politiek, De derde eeuw spoor. Die kent u. Wat vond u ervan?

De heer **Timmer**: Ik heb daar niet zo veel aanknopingspunten in gevonden, moet ik eerlijk zeggen, als richtlijn voor onze praktische bedrijfsvoering.

De heer **Van Gerven**: Kunt u dat wat duidelijker uitleggen? Ik proef hieruit dat u vond: dit is niet ons ding, we zijn het er niet mee eens. Of: het is niet praktisch en we hebben er niet veel aan. Kunt u dat wat preciezer uitleggen?

De heer **Timmer**: Nee. Dat kan ik niet, mijnheer Van Gerven. Ik moet u eerlijk zeggen dat ik me niet zo verschrikkelijk heb verdiept in die nota. Ik vond dat wij ons moesten beperken tot de praktische, dagelijkse gang van zaken bij de spoorwegen.

De heer **Van Gerven**: Ik zal u een beetje helpen. Er was bijvoorbeeld afgesproken dat het binnenlandse gedeelte van de hogesnelheidslijn aan NS zou worden gegund. Het stuk na Brussel zou getenderd, aanbesteed, worden. Er stond bijvoorbeeld ook in dat er meer prestatieafspraken moesten komen. Bepaalde lijnen aan de randen van Nederland zouden aanbesteed worden. Dat gold vooral voor stoptreintrajecten. Wat vond u daarvan?

De heer **Timmer**: Dat is ook gebeurd. Ik denk dat het wat die regionale lijnen betreft verstandige beslissingen waren. Hiermee werden complicaties in het runnen van het hoofdlijnenet vermeden. Dat vond ik een verstandig besluit.

De heer **Van Gerven**: Is dat niet in strijd met uw eerdere betoog dat het spoorbedrijf net zoiets is als een waterbedrijf en dat het niet geprivatiseerd moet worden of dat de markt er niet op los moet worden gelaten?

De heer **Timmer**: Kijk. Niets is natuurlijk zo absoluut. Je moet de flexibiliteit hebben om ook praktische afwijkingen toe te staan. Als u het bijvoorbeeld hebt over het aanbesteden van het lokale stuk van de hogesnelheidslijn, weet u ook dat dit later aanleiding heeft gegeven tot allerlei discussies, problemen en weet ik wat allemaal.

De heer **Van Gerven**: Met "lokaal" bedoelt u het binnenlandse deel?

De heer **Timmer**: Ja, het binnenlandse stuk. Wij bij NS waren absoluut van mening dat dat geen praktisch voorstel was. Het paste niet in ons beeld van hoe je in Nederland het treinvervoer het beste kon regelen. Als ik zeg "wij", dan baseer ik mij op de meningen van de mensen bij NS die daar dagelijks mee omgingen. Dat lag ook ten grondslag aan het eerste incident -- zo noem ik het dan -- dat plaatsvond na het besluit om aan te besteden. Toen wij het verzoek kregen om een bod te doen op het nationale stuk van de hsl, hebben wij ons de toorn van het ministerie op de hals gehaald door in hun ogen af te wijken van wat gevraagd werd.

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u even, want wij komen later terug op dat bod. Mag ik even samenvatten wat u tot nu toe gezegd hebt? U zegt dat u niet voor een aanbesteding van de hogesnelheidslijn was. De raad van commissarissen van NS wilde er gewoon intern een goedlopend bedrijf van maken, met een goede bedrijfsvoering. U kon zich nog wel voorstellen dat er bij de kleinere lijnen aan de randen nog wel iets van aanbesteding kon plaatsvinden. Vat ik het zo goed samen?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dan nog één punt. U had het over dat bedrijfsmatige. Dan moest het u toch aanspreken dat er een bepaalde gebruiksvergoeding gevraagd zou worden?

De heer **Timmer**: Zeker. Zonder gebruiksvergoeding spreek je niet echt van een goede bedrijfsvoering.

De heer **Van Gerven**: Oké. Dat is wel een element van het aanbesteden.

De heer **Timmer**: Ik ben nog een heel belangrijk punt vergeten. Vergeeft u mij, mijnheer Van Gerven. Een van onze redenen om tegen de aanbesteding te zijn, had ook te maken met het effect dat dit zou hebben op de NS'ers. Het is een trots bedrijf, met een esprit de corps. Het was niet zo ideaal als ik het zou willen, maar misschien kom ik daar later nog op terug. Men wilde een grote verandering doorvoeren. Er werd veel meer van het bedrijf verwacht. Ik hoef u niet te vertellen dat het bedrijf vaak in opspraak was door te late treinen. Zowel vanuit de Tweede Kamer als vanuit de vereniging van reizigers werd terechte en vaak ook onterechte kritiek geleverd. Als je de mensen dan een andere kant op wilt sturen, als je een ander doel hebt, waarbij de service aan de klant bovenaan staat, dan heb je gemotiveerde mensen nodig. Zo'n besluit om aan te besteden werkt niet motiverend. Dat is door sommigen in de organisatie ervaren als een slag in het gezicht. Ik heb daar begrip voor. Ik vond het ontzettend jammer dat dit soort overwegingen bij de besluitvorming kennelijk geen rol heeft gespeeld.

De heer **Van Gerven**: Dit brengt mij bij de verhoudingen. Daar doelt u eigenlijk op met uw laatste uitspraak. Er is eigenlijk te weinig rekening gehouden met wat een aanbesteding betekent voor een NS'er. Hoe wilt u de verhoudingen typeren tussen NS en de politieke actoren, het kabinet en het parlement?

De heer **Timmer**: Tja, de Tweede Kamer ... Daar kan ik alleen maar genuanceerd ... Soms heeft de ongenueerde kritiek van de Tweede Kamer mij wel geërgerd, maar ik heb ook wel goede gesprekken meegemaakt met Tweede Kamerleden. Die wilden zich wel verplaatsen in de enorme taak van het NS-management om te voldoen aan de hoge eisen die we gesteld hadden.

De heer **Van Gerven**: Hebt u persoonlijk veel contact gehad met Tweede Kamerleden?

De heer **Timmer**: Nee, ik werd alleen maar bij incidenten opgeroepen, zoals bij het beroemde rondje om de kerk. Toen heb ik wel met Tweede Kamerleden gesproken. Het was echter geen regel. Ik vond ook niet dat dit bij mijn taak hoorde.

De heer **Van Gerven**: U had geen directe contacten met de Tweede Kamer.

De heer **Timmer**: Nee, ik was van mening dat ik geen rechtstreekse lobbyactiviteiten moest uitvoeren.

De heer **Van Gerven**: U had zelf niet veel contact met de Tweede Kamer, maar wat was uw mening overall?

De heer **Timmer**: Dan moet ik het toch toespitsen op het beroemde incident met het rondje rond de kerk. Dat plan kwam niet zomaar uit de lucht vallen. Daar was door honderden NS'ers aan gewerkt. Het was ook gecommuniceerd naar Tweede Kamerleden en naar ministeries. Van de kant

van NS had men het gevoel dat er begrip bestond voor wat dat plan inhield. Toen puntje bij paaltje kwam, de vakbonden dwars gingen liggen en er stakingen kwamen enzovoorts, was de teleurstelling natuurlijk enorm toen er niets terecht kwam van de door NS'ers vermeende steun vanuit de overheid, vanuit de Kamer. Dat had ook te maken met een totaal verkeerde inschatting van het tijdsgewricht. Er kwamen verkiezingen aan en niemand wilde eigenlijk gedonder in de tent. De NS'ers voelden zich toch wel in de steek gelaten.

De heer **Van Gerven**: U wilde een betere bedrijfsvoering, via het rondje om de kerk, en vervolgens liet de Tweede Kamer u vallen.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: En hoe was de relatie met de ministeries?

De heer **Timmer**: Mijn contacten beperkten zich tot Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: U sprak met minister ...?

De heer **Timmer**: Ik sprak niet frequent, maar van tijd tot tijd, met de minister.

De heer **Van Gerven**: Dat was minister Netelenbos?

De heer **Timmer**: Dat was nog heel eventjes minister Jorritsma, en daarna mevrouw Netelenbos.

De heer **Van Gerven**: Hoe zou u uw contacten met de ministers typeren? Kunt u daar een kleuring aan geven?

De heer **Timmer**: Het was een afstandelijke relatie. Het was een zakelijke relatie. Ik had het liever anders gezien. Ik had liever een relatie gehad waarin je in vertrouwen dingen kunt delen, waarin je kunt zeggen: hoe kunnen wé

samen iets oplossen? Ik zag ook in de contacten van NS'ers met ambtenaren bij Verkeer en Waterstaat een veel te grote rivaliteit.

De heer **Van Gerven**: Hoe kwam dat dan?

De heer **Timmer**: Dat werd, denk ik, aangewakkerd door de verzelfstandiging. Hierdoor kreeg je aan de kant van NS het gevoel: nu zijn we baas in eigen huis; we gaan de dienst uitmaken en we laten ons niets meer vertellen. Dat is menselijk. Aan de kant van Verkeer en Waterstaat waren er natuurlijk mensen die die NS'ers maar arrogante lieden vonden die geen begrip hadden voor de controlerende taak van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ik had dat graag anders gezien, want ik vond dat te destructief om de grote missie goed te voltooien. Er zijn allerlei incidenten geweest, maar daar ga ik nu niet op in. Wij, de commissarissen, zagen het als onze taak om al te opgewonden NS-directieleden een klein beetje tot matiging aan te sporen. Dat was echter een menselijk probleem. Ik heb het zeer betreurd dat die verhoudingen waren zoals ze waren.

De heer **Van Gerven**: En dat weerspiegelde zich ook in de contacten met de ministers?

De heer **Timmer**: Zoals ik al vertelde, heb ik met de minister zakelijke gesprekken gehad. Ik miste iets in het contact. Dat had te maken met een belangrijke weeffout -- als ik dat zo mag noemen -- in de besturing van NS. Meer speciaal miste ik de rol van de aandeelhouder. Het is duidelijk dat er tussen NS en Verkeer en Waterstaat botsingen kunnen zijn over operationele zaken. Dat gebeurt in alle organisaties. Ik miste een aandeelhouder die partijen tot de orde riep en zei: jongens, dat ruziemaken is allemaal mooi en goed, maar ik moet wel aan de centen denken; wat kost dit allemaal? Dit soort gedrag hield in mijn ogen een grote vorm van verspilling in. Er waren onnodige discussies enzovoorts.

Ik heb uit het verhoor van de heer Pans begrepen dat de rol van de overheid er toen een was van afstandelijkheid. Eigenlijk werd het aan de raad van commissarissen overgelaten om die rol van ... Dat kan natuurlijk niet. Wij

stonden als commissarissen en directie van NS toch, als ik het heel duidelijk zeg, in sommige gevallen tegenover Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: Om het heel concreet te maken, hoe had dit kunnen worden opgelost in de rol van aandeelhouder?

De heer **Timmer**: Het is later opgelost, op 1 januari 2005, toen het aandeelhouderschap is overgegaan naar Financiën. Hiermee kregen we een afstandelijkere benadering. Dan heb je het niet meer over de verschillen en de ruzies, maar over de financiële prestaties van het bedrijf. Dan heb je het over toekomstplannen en vragen als "hoe kunnen we genoeg contant geld genereren om bijvoorbeeld onze plannen voor het materieel te verwezenlijken?" Die rol heb ik gemist.

De heer **Van Gerven**: Destijds hadden we minister Jorritsma en minister Netelenbos, maar ook minister Zalm en de minister-president. U had met al die mensen contact.

De heer **Timmer**: Ik moet u zeggen dat ik het niet correct vond om buiten mijn contacten met minister Netelenbos om ... Zij vertegenwoordigde per slot van rekening ook de aandeelhouder. Ik heb het nooit nodig gevonden -- ik heb het ook niet correct gevonden -- om meningsverschillen met de minister te ventileren bij de minister van Financiën of de minister-president. Zo zit ik niet in elkaar.

De heer **Van Gerven**: Mag ik concluderen dat de verhoudingen met de ministers te afstandelijk waren?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: En dat het u een lief ding waard was geweest als zij zich meer samen met de raad van commissarissen hadden opgesteld om bijvoorbeeld van NS een echt goedlopende onderneming te maken?

De heer **Timmer**: Ja. Dat hoefde ook helemaal niet zo veel tijd te kosten. Als we pak 'm beet drie keer per jaar, los van de dagelijkse problematiek van het ruzie maken en weet ik wat allemaal, bij elkaar waren gaan zitten en wat grotere vragen aan de orde hadden gesteld, was ik al blij geweest. Er zijn wel een paar keer zogenaamde aandeelhoudersvergaderingen geweest, maar die werden dan gevoerd door op zichzelf zeer bekwame ambtenaren. Dat ging dan ook weer over details, terwijl ik zocht naar iets wat daarboven uitsteeg. Ik wil niet uw volgorde verstoren, maar ik dacht dan bijvoorbeeld aan het volgende. Toen we eenmaal het politieke besluit hadden genomen om aan te besteden, zijn er een paar momenten geweest waarop zo'n gesprek verstandig zou zijn geweest.

De heer **Van Gerven**: Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Ik ga een aantal van die onderwerpen met u doorlopen. Ik heb nog één vraag over het vorige, algemenere punt. U hebt het krachtenveld heel beeldend geschetst en ook hoe u daartegen aankeek. Hoe stond u tegenover de gedachte die bij een aantal mensen binnen de NS bestond om naar de beurs te gaan? Hiermee zouden ze een beetje af zijn van dat hele gedoe met de overheid.

De heer **Timmer**: Dat was een volstrekt idioot idee.

De heer **Elias**: Dat is een heel helder antwoord.

De heer **Timmer**: Daar was het bedrijf in de eerste plaats helemaal niet klaar voor. We hadden lang niet genoeg veranderd. Daarnaast waren er nog een paar redenen, mijnheer Elias. Als een bedrijf naar de beurs gaat, moet het financiële prestaties leveren en dividenden uitkeren. Als u wilt weten hoe dat gaat, moet u naar de Engelse spoorwegen kijken. Wie legt dan het loodje, denkt u? De reiziger. Als je in Engeland met de trein reist, ben je voortdurend je geld aan het tellen om te zien of je nog genoeg geld hebt voor de terugreis. Dat moet je niet willen. Er was in dit land een verstandig beleid om de prijs van de kaartjes niet uit de hand te laten lopen. Daar heeft de Tweede

Kamer zich ook een aantal keren mee bemoeid. Ondanks het feit dat NS een verzelfstandigd bedrijf was, heb ik het nooit als storend ervaren als volksvertegenwoordigers ook aandacht vroegen voor de prijzen. Dat was een goed voorbeeld van de wijze waarop we in Nederland dingen met elkaar oplossen.

Er was echter nog iets anders. U hebt allen meegemaakt wat er gebeurde met het rondje om de kerk. Een belangrijk deel van het NS-personeel verzette zich hiertegen. Daar heb je in dit land het recht toe. Hoe denkt u dat je een roadshow kunt houden om NS te privatiseren terwijl dat soort problemen bestaat? Geen enkele investeerder zal dit doen. Het was dus een droom, een fantasie die volledig van werkelijkheidszin ontbloot was.

De heer **Elias**: En zeker in die actuele situatie?

De heer **Timmer**: Natuurlijk. Maar ik ga verder: nooit doen.

De heer **Elias**: Dat is helder. Dan gaan we nu wat dieper in op de vervoersconcessie, hoewel u er eigenlijk al een heleboel over verteld hebt. Het is duidelijk wat u zegt: waterleidingbedrijven niet doen, het is de moeder van alle kwaad en noem het maar op. Ging het echter niet ook om de dreiging die ervan uit zou kunnen gaan als eventueel een buitenlandse partij die concessie zou krijgen op de hogesnelheidslijn? Zou er daarmee niet langzamerhand kunnen worden ingevreten in het kernnet van NS? Ik mag het zo eigenlijk niet noemen.

De heer **Timmer**: Natuurlijk. Als een buitenlandse firma de hogesnelheidslijn zou zijn gaan exploiteren, had dat ook gevolgen gehad voor een deel van ons interne, nationale net, ook financieel.

De heer **Elias**: Het is een beetje alsof iemand in de Marsfabriek de chocolade komt maken.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: Daar wilde u niks mee te maken hebben. Was dat gevoel bij de hele raad van commissarissen, met al die captains of industry, ook zo sterk?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: Op een gegeven moment kwam die aanbesteding ook werkelijk in beeld. Als de NS die aanbesteding voor de hogesnelheidslijn zou winnen, zou haar monopoliepositie natuurlijk alleen maar groter worden. Je kunt je ook voorstellen dat u en al die andere captains of industry het niet gezond zouden vinden als de NS te veel een monopolist zou worden en dat concurrentie geen kwaad zou kunnen.

De heer **Timmer**: Er zijn situaties, zoals bij NS, waarin de enorme kapitaalsinvesteringen die nodig zijn voor het aanleggen en runnen van zo'n lijn en voor het materieel, een reden zijn om te zeggen dat concurrentie niet nodig is. In mijn optiek betekent concurrentie in de situatie van NS kapitaalvernietiging. Het zou grote operationele gevolgen hebben voor de dienstregeling, want wie gaat voor en wie moet er wachten? Hiermee compliceer je de zaak enorm. Door de toezichhoudende rol van Verkeer en Waterstaat heeft NS niet alles voor het zeggen. Door de rol van de Tweede Kamer op het gebied van tariefstructuren kan NS en wil NS ook niet zomaar alles doorberekenen. We hebben een vorm van verlicht monopolie, zo u wilt. Dat hoeft ook geen probleem te zijn. Ik ben daar ook helemaal geen tegenstander van. Zo'n monopoliepositie moet echter niet tot misbruik leiden door de directie, noch door de mensen zelf op het gebied van dienstverlening, met het gevoel van "ons kunnen ze niks maken". Dat is nu die subtiele cultuurverandering waarover ik het had.

De heer **Elias**: Daar zou je dan intern voldoende prikkels voor moeten ontwikkelen, om ervoor te zorgen dat het niet misgaat.

De heer **Timmer**: Natuurlijk. Je hebt niet de prikkel nodig van een concurrent om een voortreffelijk spoorbedrijf te worden.

De heer **Elias**: Hoe verhoudt uw opvatting dat er maar één vervoerder op het Nederlandse spoor moet zijn zich tot de buitenlandse plannen die de NS in uw periode begint te ontwikkelen? Daarnaast ontwikkelde NS ook branchevreemde activiteiten. Denk aan Telfort en World Online.

De heer **Timmer**: Ja. U noemt Telfort en World Online. Dat was een branchevreemd uitstapje.

De heer **Elias**: Laten we het beperken tot het spoor.

De heer **Timmer**: Maar ik wil het toch zeggen, want als je destijds heel puriteinse ideeën had gehad dan had je het verboden. Het heeft echter op een gegeven moment 2,2 miljard euro winst opgeleverd, waarvan 280 miljoen is uitgekeerd in de vorm van een apart dividend. Het resterende bedrag is in een fonds gegaan voor vernieuwing van de infrastructuur.

De heer **Elias**: Dat is voor u voldoende reden om rekkelijk te zijn?

De heer **Timmer**: Ik wil maar zeggen dat ik er toch niet helemaal ongelukkig mee ben als dit soort ondernemerschap in een managementteam zit. Later, na mijn tijd, is er ook nog eens 1 miljard euro als speciaal dividend uitgekeerd aan de minister van Financiën.

De heer **Elias**: Stel dat NS nog meer aan buitenlands vervoer was gaan doen, vindt u het in die context dan te rechtvaardigen dat NS als een soort semi-monopolist met interne correctiemechanismen op het binnenlandse spoor zou opereren?

De heer **Timmer**: Ik wil u best verklappen dat ik over die buitenlandplannen weleens heb geroepen: "Moet dat nou? Hebben we hier niet genoeg problemen? Laten we die eerst oplossen."

De heer **Elias**: En wat was het antwoord?

De heer **Timmer**: Nou, men gaf mij toch wel te verstaan dat ik een beetje een oude man aan het worden was en dat ik niet meer meedacht.

De heer **Elias**: Dat is toch al weer een tijdje terug.

De heer **Timmer**: Dat is al een tijdje terug. Toen was ik in hun ogen al een oude man. Wij zijn als raad van commissarissen ook niet zover gegaan om het te verbieden. Wij hebben wel gezegd: pas op dat het geen geldverspilling wordt, want dan treden we heel hard op. Ik moet bekennen dat ik de jongens die het buitenlandavontuur zijn aangegaan, nu eigenlijk in het openbaar een pluim moet geven. Ik moet erkennen dat ze het goed gedaan hebben.

De heer **Elias**: De heer Van Gerven heeft een aantal vragen over een interessante episode.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Timmer, u wilde er zojuist al aan beginnen, namelijk het beroemde, zo niet, in de ogen van sommigen, beruchte Intercity Max-bod dat NS in augustus 1999 presenteert. Dat ging over het vervoer over de hogesnelheidslijn, maar dan gecombineerd met het hoofdrailnet. Het ging ook over het vervoer naar Brussel, dus naar het buitenland. De overheid had echter gevraagd om te bieden op het binnenlandse stuk van de hogesnelheidslijn. De prangende vraag is natuurlijk: waarom heeft NS zich niet gehouden aan hetgeen de Staat vroeg?

De heer **Timmer**: Ik moet in de eerste plaats zeggen dat in mijn herinnering de heer Van Eeghen, die destijds een belangrijke rol speelde bij NS, hierover overleg heeft gehad met de heer Korf. We hebben natuurlijk die vraag gesteld. Mijn indruk was dat de heer Korf het uitbreiden van het plan niet ontmoedigd heeft. Het is dus niet zo dat NS burgerlijke ongehoorzaamheid kan worden verweten. Er was wel degelijk overleg. Of er overleg is geweest tussen de heer Korf en de minister, weet ik niet. Het is echter vooral heel verkeerd gevallen bij de minister. Het was misschien ook niet zo handig gepresenteerd van onze kant. We waren er zo ontzettend enthousiast over

dat Den Besten zich heeft laten ontvallen dat het een "offer you can't refuse" was. Dat moet je natuurlijk niet doen als je iets wilt bereiken. Het was een slip of the tongue.

De heer **Van Gerven**: Welke functie vervulde de heer Van Eeghen bij het ministerie?

De heer **Timmer**: Hij is later een van de directeuren-generaal geworden. Hij is teruggehaald van NS naar het ministerie om het kennisniveau van de ambtelijke staf op het ministerie te verhogen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat er op hoog niveau contact was tussen het ministerie en NS waaruit men kon afleiden wat u van plan was en dat u geen rood signaal hebt gekregen van het ministerie.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Waarom wilde u zo graag dat bod uitbrengen?

De heer **Timmer**: Omdat wij als raad van commissarissen uitvoerig geluisterd hadden naar de presentaties, enzovoorts, enzovoorts, en tot de conclusie waren gekomen dat dit bod het beste zou zijn voor de reiziger. Ik meen me te herinneren dat de heer Spaargaren in zijn introductie dat ook heeft gezegd. Wij waren daarvan overtuigd, als commissarissen. Wij hebben er goed naar geluisterd en veel vragen gesteld. Dat het dan eigenlijk gesneuveld is op, wat ik noem, een procedurefout ...

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het een procedurefout was?

De heer **Timmer**: Ja. Dat zit mij tot de dag van vandaag nog dwars. Dat had niet zo gehoeven. Dat was een moment geweest, als u het me toestaat, waarop we vooraf even en petit comité hadden moeten zeggen: als het dan zo'n goed plan is, hoe kunnen we dan op een elegante en juridisch verantwoorde manier nog van die aanbesteding af. Dat is niet gebeurd. Er

zijn toen veel te formalistische standpunten ingenomen en er is een kans verloren gegaan.

De heer **Van Gerven**: U vindt dat dat chefsache was, dat dat op ministersniveau geregeld had moeten worden?

De heer **Timmer**: Ja. Precies.

De heer **Van Gerven**: Er zijn ook wel mensen die zeggen: luister eens, u als NS zegt wel dat het een "offer you can't refuse" is, maar "it's a dream you can't realise and it's not what we've asked". Het is niet wat wij gevraagd hebben.

De heer **Timmer**: Wij dachten toch echt dat we niet leefden in een land van Befehl ist Befehl. Wij dachten toch echt dat wij in een land leefden waarin we door verstandig met elkaar om te gaan tot de beste oplossingen kwamen. Ik constateer -- ik was daar zelf bij -- dat het werd afgehandeld in de sfeer van Befehl ist Befehl en dat hebben jullie niet opgevolgd. Dat heb ik als weinig elegant ervaren, maar mijn persoonlijke gevoelens doen er niet toe. Ik vind dat dat de eerste fatale fout is geweest in het proces, dat we niet de tijd hebben genomen om rustig en bedaard te overleggen. Er is daarna zo veel overleg geweest over veel minder belangrijke zaken. Dat is voor mij het eerste gemiste punt. Ik heb daar altijd een buitengewoon onplezierig gevoel aan overgehouden.

Ik heb me ook wel afgevraagd of ik in mijn functie dit debacle had kunnen voorkomen. Ik heb u al gezegd dat ik in de veronderstelling was dat Van Eeghen en Korf dit hadden afgestemd. Aangezien Korf rechtstreeks aan de minister rapporteerde, mocht ik er ook van uitgaan dat het bij de minister in elk geval een gewillig oor zou hebben gevonden. Of ze het er uiteindelijk mee eens was, hadden we kunnen zien. Door het zo snel en zo abrupt opzij te schuiven, omdat er niet om ons voorstel gevraagd was, zie ik als één van de grote, kardinale gemiste kansen in dit proces.

De heer **Van Gerven**: U zegt: we hadden dit samen moeten oplossen.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U had ook heel praktisch kunnen zijn. Wie baas is, bakt koek. We hebben natuurlijk een politiek -- we hebben een kabinet, ministers en een parlement -- die een bepaald iets vraagt. Weet je wat we doen? We volgen een tweesporenbeleid, om even in de termen te blijven: we leveren wat gevraagd wordt en we zetten daar onze extra's naast. Waarom hebt u dat niet gedaan?

De heer **Timmer**: Ik heb dit argument eerder gehoord. Daar hebben wij niet aan gedacht. Ik zal u eerlijk zeggen dat wij de vraag waarop wij moesten antwoorden erg onpraktisch vonden. Daar konden we niets mee. Dan hadden we niets hoeven inleveren.

De heer **Van Gerven**: U vond wat u gevraagd werd eigenlijk te gek voor woorden?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoe durven ze dat aan ons te vragen?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U zei ook: we moeten er eigenlijk wel samen uitkomen.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Als u terugkijkt op dat punt, op dat moment, denkt u dan: ik had toch een andere rol moeten spelen, een andere rol moeten nemen?

De heer **Timmer**: Ik heb ingeschat dat mijn relatie met de minister niet goed genoeg was om dit buiten de procedure om op tafel te leggen. Ik zag daar geen heil in. Dat is dan misschien mijn fout geweest, maar het is een bewust besluit geweest.

De heer **Van Gerven**: Om dat nog eens met de minister te bespreken?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Met minister Netelenbos in dit geval?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat haalt niets uit?

De heer **Timmer**: Dat was mijn inschatting.

De heer **Van Gerven**: Dat was uw inschatting. Nu hebt u, naar verluidt, voorafgaand aan het indienen van het bod wel met minister Kok gesproken, met de minister-president.

De heer **Timmer**: Dat heb ik niet.

De heer **Van Gerven**: Kunt u zich dat niet herinneren?

De heer **Timmer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Uit de stukken blijkt dat dat wel zo is.

De heer **Timmer**: U ziet de stukken. Als het zo zou zijn dan hapert mijn geheugen en dat vind ik dan jammer.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich dat helemaal niet herinneren?

De heer **Timmer**: Nee, nee, nee.

De heer **Van Gerven**: Overigens was dat met medeweten van minister Netelenbos.

De heer **Timmer**: Het is voor mij totaal ... Ik kan daar niet op antwoorden.

De heer **Van Gerven**: Het is u niet bekend, en dan kunt ook niet vertellen wat u met de minister-president hebt besproken en wat daar verteld is.

De heer **Timmer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: We kunnen concluderen dat NS ervan uitging dat haar bod zo goed was dat er, hoewel het niet beantwoordde aan wat werd gevraagd, verdere onderhandelingen uit zouden voortvloeien en dat het zou worden gerealiseerd.

De heer **Timmer**: Het zou serieus in overweging worden genomen, dachten wij.

De heer **Van Gerven**: Dan is er wel licht in de tunnel voor het plan, om het zo maar te zeggen.

De heer **Timmer**: Ja, dat dachten wij.

De heer **Van Gerven**: U dacht: er zal misschien wel wat aan geslepen worden, maar uiteindelijk zal het wel in die vorm tot stand worden gebracht. De Staat wijst dat af om een aantal redenen. Snapte u dat?

De heer **Timmer**: Nee. Wat zich hier openbaarde, was de kloof die er bestaat tussen mensen wier vak het is om in die spoorwegen te werken en mensen die aan de zijkant in een functie van een consultant of noem maar wat naar een zaak kijken. Daar is een groot verschil tussen. Wij geloofden in de kwaliteit van de mensen bij NS die dit plan hadden samengesteld. We

hadden daar iets meer vertrouwen in dan in het oordeel van mensen die van buitenaf, niet gehinderd door kennis van het spoorvak, meningen ten beste gaven.

De heer **Van Gerven**: Mag ik het zo zeggen: ons bod van NS, het Intercity Max-bod, was gebaseerd op de praktijk en uitgewerkt door mensen met verstand van zaken, terwijl de overheid zich vooral verliet op consultants en mensen die geen verstand hadden van het spoor?

De heer **Timmer**: Ja. Het punt dat u hier maakt, heeft zich in de jaren daarna gewoon voortgezet. Kijk, als je consultant bent dan is het eenvoudig om een uitspraak te doen. Je dient je nota in, je incasseert het geld en je loopt weg. Je doet een paar aansprekende uitspraken en verder ben je niet verantwoordelijk. Dat is een groot verschil met de mensen die het ook echt moeten doen en die het echt waar moeten maken. Wij vonden dat er te veel bemoeienis kwam met het proces van mensen die te weinig verstand hadden van dat vak. Wij waren de mening toegedaan dat het altijd helpt als je ergens verstand van hebt.

De heer **Van Gerven**: Dat helpt altijd. Zeker. Het bod wordt afgewezen, maar u krijgt een nieuw aanbod. Weliswaar binnen een week, op korte termijn. U krijgt drie alternatieven voorgelegd. Kunt u zich dat moment herinneren?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Eén alternatief was het tekenen van een conceptcontract dat klaarlag, zeg maar op voorwaarden van de overheid. Een tweede voorstel was dat een tender werd gestart, een openbare aanbesteding, waarin de NS zelf niet mee zou doen, maar wel tot 50% mocht participeren, via aandelen, zeg maar, in de onderneming die het zou winnen. Het derde alternatief was openbaar aanbesteden. U hebt daarin geen keuze gemaakt.

De heer **Timmer**: We hadden ons op het derde punt, van aanbesteden, op het standpunt gesteld dat het niet aan ons was om die keuze te maken. Die andere twee punten vonden wij niet praktisch. Wij vonden dat geen praktische voorstellen. Wij konden daar niets mee. Dat hebben wij in een brief -- als het me goed herinner getekend door mijzelf en ik meen Den Besten, maar dat weet ik niet meer zeker -- aan de minister gemeld.

De heer **Van Gerven**: U bent dus niet ingegaan op die tweede kans die u geboden is.

De heer **Timmer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Daarmee werd de openbare aanbesteding dus een feit.

De heer **Timmer**: Ik maak toch bezwaar tegen het causale wat u hierin legt, want zo zie ik het niet. Als ik het heel duidelijk zeg: het was niet echt een alternatief. Op die twee voorstellen die gedaan werden, moesten wij wel nee zeggen. Als daar dan de gevolgtrekking van is dat we dan dus gaan aanbesteden, dan is dat voor rekening van de degenen die dat beslissen.

De heer **Van Gerven**: Ja, dat kan. U had ook kunnen redeneren dat er veel ruis op de kabel zat en dat de tegenstellingen zeer scherp waren. Had u uw gewicht niet toch op een of andere manier in de schaal moeten leggen en de andere partij, zoals u dat dan ziet, tot rede moeten brengen en toch in overleg moeten gaan? U wist toch wat er zou gebeuren als u dat eerste en tweede voorstel zou afwijzen? U vond dat beide niet deugden. U zei: daar kunnen we niets mee en die zijn heel slecht voor NS. Dan leidt dat tot openbare aanbesteding, wat eigenlijk ook geen goed plan is. Had u dan niet die tweede kans moeten grijpen, op een of andere manier?

De heer **Timmer**: Ik wil niet in herhaling vervallen.

De heer **Van Gerven**: Doet u dat vooral niet.

De heer **Timmer**: Ik zeg dan toch weer dat de relaties tussen NS en de overheid op dat moment zodanig waren dat dat rustige overleg waar u nu weer naar verwijst geen schijn van kans had.

De heer **Van Gerven**: Dat was uw inschatting?

De heer **Timmer**: Ja. Het was niet alleen mijn persoonlijke inschatting. Het was de inschatting van de raad van commissarissen en van de directie.

De heer **Van Gerven**: Dat blijkt ook. Er komen allerlei artikelen in De Telegraaf, ik geloof een favoriet blad van u. Of minder favoriet, dat weet ik niet. Daarin wordt in elk geval de gang van zaken rond Intercity Max en hoe de NS daarover denkt, stevig uit de doeken gedaan. Kunt u zich die artikelen herinneren? Of die periode? Herinnert u zich hoe dat toen gegaan is?

De heer **Timmer**: Er zijn toen allerlei dingen in de publiciteit gekomen, die ook weer niet helpen aan het oplossen van het probleem.

De heer **Van Gerven**: Maar waarvan NS wel de bron was?

De heer **Timmer**: Dat laat ik voor uw rekening. Ik heb in mijn leven zo vaak met lekken te maken gehad, mijnheer Van Gerven. Ik zal u zeggen: het is me nooit gelukt om uit te vinden wie het lek was, want degenen die lekken, zijn buitengewoon slim. Ik ga niet akkoord met uw conclusie dat het van de NS is gekomen, tenzij u dat kunt bewijzen.

De heer **Van Gerven**: Wij lezen dat NS zich buitengewoon geschokt voelde. Dat klopt, toch?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Even los van waar het vandaan komt, van wat de bron is: dat gevoelen bij NS, dat zij zich geschokt voelt, moet toch gesondeerd zijn door iemand? Dat moet toch door iemand opgevangen zijn?

De heer **Timmer**: Er waren zo veel verhalen rond NS, zo veel journalisten die artikelen publiceerden over NS. NS was nu eenmaal een aantrekkelijk object om over te schrijven. Als mensen zich geschokt voelen ... Ik kan u in elk geval verzekeren dat ik me, ofschoon ik de behandeling die we hadden gekregen niet elegant vond, niet heb laten verleiden om dit in het openbaar te ventileren.

De heer **Van Gerven**: Er is dus in elk geval van uw kant niet bewust gelet?

De heer **Timmer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het beter was geweest om samen te werken. Uit onze informatie blijkt dat er binnen NS in dit verband ook is gesproken over het dagvaarden van de Staat. Is het niet wat vreemd dat een 100% staatsdeelneming de Staat wil dagvaarden?

De heer **Timmer**: Ik kan alleen maar zeggen, mijnheer Van Gerven, dat als iemand dat heeft opgebracht, dat een uiterste vorm van frustratie was. Dat moeten we toch niet serieus nemen, zo iets? Mensen kunnen zo iets roepen als ze zwaar gefrustreerd zijn. Ik wil met nadruk stellen dat dat niet de goedkeuring had van de raad van commissarissen of van de directie.

De heer **Van Gerven**: Dat signaal heeft u niet bereikt?

De heer **Timmer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: En als u dat bereikt had, had u gezegd: dat gaan we niet doen?

De heer **Timmer**: Nee, ik zou de laatste zijn om dat te doen. Ik heb juist altijd gezegd dat wat mij stoort in de hele relatie tussen Verkeer en Waterstaat en NS, en eigenlijk in het algemeen, is dat NS -- het spijt me dat ik een Duits woord moet gebruiken -- door velen als een Fremdkörper wordt gezien. Het wordt niet gezien als een bedrijf waarvan de financiële en andere resultaten ons allemaal raken. Het wordt gezien als een marktpartij. Zo heb ik het ook weer ervaren in een paar recente verhoren die ik heb meegeluisterd; ik was aan de buis gekluisterd, zoals u zich wel kunt voorstellen. We hebben niet het besef dat NS van ons allemaal is. Dat drijven we dan tot in het absurde door, tot en met het niet-afbreken van de aanbestedingsprocedure -- u hebt dat zelf ook opgebracht -- toen duidelijk was dat de openbare aanbesteding mislukt was. Ik heb dat niemand nog duidelijk horen zeggen en daarom zal ik het doen: die was mislukt. We hadden 31 bedrijven aangeschreven en we kwamen te zitten met drie aanbiedingen, waarvan er een sowieso niet -- ik mag het Engelse woord niet gebruiken -- geldig was en de andere ... Daar wil ik ook heel duidelijk over zijn: het wachtkamerverhaal is een fabeltje.

De heer **Van Gerven**: Ik onderbreek u even. We komen later nog terug op het al dan niet slagen van de aanbidding op een later tijdstip, in 2001. Ik wil nu graag het woord geven aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Het is wel een interessante voorzet voor wat straks nog komt. Ik heb nog een paar feitelijke vragen voor ik naar het volgende onderwerp ga. U zei op een gegeven ogenblik over de heer Den Besten, de president-directeur -- misschien heette het toen al CEO, dat weet ik allemaal niet -- van de NS: een "offer you can't refuse" was niet zo handig van hem. Was dat een eenmalige onhandigheid of probeerde hij dat wel vaker te doen? Vond u hem eigenlijk een beetje te wild?

De heer **Timmer**: Kijk, elk mens heeft zijn eigenaardigheden. Sommige mensen die denken dat ze iets fantastisch gepresteerd hebben, uiten dat op die manier. We hebben als raad van commissarissen natuurlijk ook wel eens vaderlijke toespraakjes gehouden tot Den Besten. Hier waren we niet genoeg

bij, dus hij kon dat doen. Dat doet niets af aan mijn waardering voor het werk dat Den Besten als eerste in dat transformatieproces heeft gedaan.

De heer **Elias**: Dat begrijp ik.

De heer **Timmer**: Ik vind dat hij dat voortreffelijk deed.

De heer **Elias**: Maar niettemin. Was hij juist in de moeizame verhoudingen met Verkeer en Waterstaat die u heel openhartig schetst -- waarbij u in het begin nog een beetje de hand in eigen boezem stak, maar natuurlijk ook vond dat het bij Verkeer en Waterstaat niet altijd even handig liep -- soms een beetje te ruw en wild in de richting van V en W?

De heer **Timmer**: Nou, ja, in de ogen van sommige mensen bij V en W misschien. Daar riep hij wel wat weerstanden op. Dat had ook achtergronden. Hij was zelf ambtenaar geweest en had zelf in die kringen gezeten. Dan spelen allerlei dingen een rol waar ik nu niet op in wil gaan. Dat zijn gewoon menselijke probleempjes.

De heer **Elias**: Niettemin had u er misschien als voorzitter van de raad van commissarissen wel mee te maken. Vandaar die vaderlijke gesprekken.

De heer **Timmer**: Ja, ja. We hebben ook wel gezegd dat het niet handig was, maar dan is het gezegd.

De heer **Elias**: Nog een vraag. U zei: ik heb aan de buis gekluisterd gezeten. Dus u hebt afgelopen maandag ook het verhoor van de heer Pans gezien, de secretaris-generaal van Verkeer en Waterstaat, die heel zakelijk meldde dat het IC Max-bod, waar de collega Van Gerven het met u over had, eigenlijk een prachtbod was, maar dat het geen antwoord was op de vraag die zij stelden. U hebt ook geschetst dat dat onverstandig was, dat het een prachtig bod was, enzovoort, enzovoort. Er moeten toch binnen NS ook mensen zijn geweest die, desnoods een beetje schril, riepen: ja maar, ze kunnen daar wel rare dingen van ons vragen, maar het is wel wat ze vragen en als we met iets

anders komen dan komen we niet met het goede aanzetten. Die geluiden moeten toch ook zo schril geweest zijn dat ze bij u, op het niveau van commissarissen, terechtkwamen? Hoe zat dat?

De heer **Timmer**: Ik moet mij nu herhalen. Ik ging ervan uit dat er tussen Van Eeghen en Korf gesproken was. Ten tweede, dat is wat abstracter gedacht, heb ik niet willen inzien dat we in een land leefden waar het Befehl ist Befehl is, terwijl je als verstandige mensen toch wel iets anders kunt bedenken. Dat is althans de cultuur in de firma waarin ik 44 jaar ben opgegroeid. Daar mocht je afwijkende meningen ventileren. Sterker nog, mensen met afwijkende meningen werden hogelijk gewaardeerd. Ik heb mij erop verkeken dat het zo gevoelig lag; dat als je niet precies doet wat iemand vraagt, daar deze reactie op komt.

De heer **Elias**: Dan nog één puntje over die Telegraaf. Volgens mij werd u er op geen enkele manier van beschuldigd dat u of de NS of wie dan ook het gelekt had. De commissie stelt alleen vast dat er twee exemplaren van die laatste kans waren en dat het toch bij De Telegraaf is gekomen. Dat is toch een intrigerend punt.

De heer **Timmer**: Van wat?

De heer **Elias**: Van dat verhaal over wat "de laatste kans" is gaan heten. Die drie mogelijkheden. Er waren twee exemplaren van en het stond toch in de krant.

De heer **Timmer**: Ik kan daar niets over zeggen. Ik kan alleen zeggen dat het niet van mij komt.

De heer **Elias**: Duidelijk. Dat hebben wij genoteerd.

In december 1999 start het kabinet met de procedure voor de openbare aanbesteding. Dan ineens, begin 2000, komt toch een mogelijke exploitatie door een combinatie van de NS, KLM en Schiphol in beeld, de zogenoemde

Oranjecombinatie. Het verhaal is hier al eerder verteld. Waar kwam, naar uw herinnering van toen, dat initiatief vandaan? Hoe hoorde u ervan?

De heer **Timmer**: Dat was een initiatief dat met veel geheimzinnigheid was omkleed. Het was zelfs zo dat wij als commissarissen maar heel beperkt geïnformeerd werden. We moesten vooral niet te veel vragen, want het was uiterst geheimzinnig. Ik begreep de juridische achtergrond daarvan wel. Als je in een procedure zit, moet je natuurlijk oppassen dat je niet wordt beschuldigd van onfaire praktijken.

Het initiatief kwam van Verkeer en Waterstaat. Daar is een voorstel uit gerold. Toen wij als commissarissen daar toch een beetje meer in betrokken werden en het begrepen, vonden wij het eigenlijk wel een slim idee. We vonden het een slim idee om op een elegante manier een verschrikkelijke procedure af te kunnen sluiten. Dus wij hebben dat gesteund. Wij hebben gezegd: ja, dat is goed; het is ook iets waar niet zo veel mensen gezichtsverlies mee lijden en bovendien ligt oranje altijd goed; het was destijds een tijd van voetballen. Wij zeiden dus dat het voorstel het verdiende om doorgezet te worden.

De heer **Elias**: Zag u het als een soort geslaagde "Tom Poes, verzin een list"-actie?

De heer **Timmer**: Nou, ik zag het als een ingenieuze oplossing om uit een probleem te komen waarmee we ons met zijn allen in de modder hadden vastgelopen. Kijk, ik heb weleens dit of dat gezegd. In mijn Centurion-tijd -- u weet waarschijnlijk wat dat betekent -- hebben we één ding afgesproken: we hebben geweldige problemen; we gaan uitzoeken hoe het komt en we gaan misschien aanbevelingen doen voor de toekomst. Eén ding: we gaan niet met vingertjes wijzen. Het is verboden om hier namen te noemen en mensen aan de schandpaal te nagelen, want we hebben met zijn allen een probleem". Zo vind ik, met uw welnemen, dat we met zijn allen in Nederland van dit project een rommeltje gemaakt hebben. Volstrekt onnodig. En dat zit mij hevig dwars, want ik vind dat onze reputatie van een polderland waar we

zo fantastisch met elkaar oplossingen bedenken, hiermee te grabbel is gegooid. En, ik herhaal: volstrékt onnodig.

De heer **Elias**: En de Oranjecombinatie, om toch even terug te komen bij een van de schakels in het proces, had dat kunnen oplossen?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: Lag er een bod op tafel?

De heer **Timmer**: Dat mocht nog geen bod genoemd worden.

De heer **Elias**: Hè? Oké, hoe noemt u het?

De heer **Timmer**: Een voornemen.

De heer **Elias**: Een voornemen tot een bod.

De heer **Timmer**: Tot een bod.

De heer **Elias**: Een voornemen dat iedereen kende.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: Dus het was eigenlijk een telefonisch, virtueel bestaand, rondzingend bod?

De heer **Timmer**: Ja. Ik geef veel krediet aan de mensen die dat bod op heel korte termijn in elkaar hebben gezet. Daar kwam ook een cijfer uit. Dat cijfer was voor iedereen acceptabel.

De heer **Elias**: Dat kende u ook?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: De befaamde ...

De heer **Timmer**: 100 miljoen.

De heer **Elias**: Is dat gedeeld met Verkeer en Waterstaat? Ja hè? Dat hebben we al een paar keer gehoord, maar ik vraag het toch nog maar even.

De heer **Timmer**: Ja. Kijk, Verkeer en Waterstaat was de initiator van het Oranjobod. Ik geef ze daar veel krediet voor.

De heer **Elias**: Kende de Tweede Kamer de hoogte van dat bod, naar uw mening?

De heer **Timmer**: Dat weet ik niet. Ik weet niet of dit aan de orde is geweest in de vaste Kamercommissie.

De heer **Elias**: We hebben het eigenlijk al even gehad over de juridische zaken die speelden. U was zich daar gewoon heel scherp van bewust.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: Jongens, op kousenvoeten! Niet te veel over praten.

De heer **Timmer**: Ja. Natuurlijk.

De heer **Elias**: En specifiek aanbestedingsrechtelijk, omdat de aanbesteding feitelijk al liep, of mededingingsrechtelijk, vanuit Europees perspectief, of allebei?

De heer **Timmer**: Tja ... Kijk, de juridische aspecten in dit hele dossier zijn eigenlijk altijd sterk overdreven. "Wij moesten aanbesteden van Brussel". Dat is helemaal niet waar. Bovendien zijn we natuurlijk een klein landje, zo aan de Noordzee. De wereld lag er toch echt niet wakker van als die

aanbesteding om goede redenen zou zijn afgebroken. En daar waren best goede redenen voor te vinden. Je moet je niet schuldig gaan maken aan juridische haarkloverij.

De heer **Elias**: Ik wil bewust vermijden, hier met u in discussie te gaan over juridische kwesties, maar laat ik u in ieder geval vragen of u ermee bekend bent dat er ook opvattingen waren dat er wel degelijk problemen waren uit mededingingsrechtelijk oogpunt, op Europees gebied, en dat er weer anderen waren die ergens een geitenpaadje zagen om daar dan weer van los te komen. Laat ik het zo zeggen: het was niet de communis opinio dat er helemaal geen probleem was met Brussel.

De heer **Timmer**: Nee, maar ik ben maar heel weinig situaties tegengekomen in mijn leven, mijnheer Elias, waarin iedereen het met alles eens was.

De heer **Elias**: U tilde niet zwaar aan de juridische bezwaren?

De heer **Timmer**: Er zijn momenten waarop je beslissingen moet nemen en knopen moet doorhakken. Je moet wel goed luisteren naar wat de experts te zeggen hebben, maar de ondernemers, of de bazen, moeten op een gegeven moment een afweging maken en zeggen: dit is het besluit.

De heer **Elias**: En zelfs in dat geval was er ...

De heer **Timmer**: Ik ben heel vaak gewaarschuwd door mijn juridische afdeling dat ik iets niet mocht zeggen of mocht doen, dus ik ken dat verschijnsel perfect.

De heer **Elias**: Maar u wist dat er in ieder geval uit juridisch oogpunt ten minste gewaarschuwd werd voor een situatie die de facto plaatsvond. Mensen intern bij NS die zich met het HSL-project bezighielden, zaten écht samen met ambtenaren van Verkeer en Waterstaat een plan in elkaar te schroeven, terwijl de aanbesteding de facto al begonnen was.

De heer **Timmer**: Ja, dat weet ik. Ik was van mening dat als we daar verstandig en voorzichtig mee omsprongen, het een oplosbaar probleem was.

De heer **Elias**: Nog een korte vraag. U zei net dat het heel ingenieus en slim gedaan was. Zag u het ook vooral als een oplossing voor een politiek probleem waar uiteindelijk iedereen mee zou kunnen leven?

De heer **Timmer**: Jazeker, want ik begreep best dat er in een kabinet waarin verschillende denkrichtingen vertegenwoordigd waren -- zo mag ik het toch wel formuleren -- op het gebied van liberalisering, weleens spannende gesprekken zijn geweest over dit onderwerp. Het was nou eenmaal vastgelegd in een regeerakkoord, begrijp ik. Dan komt het in de openbaarheid en gaan mensen zich ingraven. Dan wordt het een bijna onbeheersbaar proces. Hoe kom je daar dan nog uit, zonder dat het kabinet valt? Ik ben geen politicus, maar ik lees wel kranten en zo, dus in begrijp wel een beetje hoe het werkt. Natuurlijk was het een oplossing geweest. Als we toen gezegd hadden "dat Oranjebod, dat is het", hadden we een bladzijde om kunnen slaan en verder kunnen gaan.

De heer **Elias**: Maar we blijven nog even op die bladzijde. Hoe en wanneer werd het u duidelijk dat die plannen geen doorgang zouden vinden?

De heer **Timmer**: O, dat weet ik niet meer. Ik weet dat minister Netelenbos dit te vuur en te zwaard heeft verdedigd. Ik kwam erachter, ik weet niet meer via welk kanaal, toen ik hoorde dat de eerste minister de knoop had doorgehakt, zoals hij dat kennelijk heeft genoemd, en dat het Oranjebod was afgewezen.

De heer **Elias**: Dat hoorde u tóén.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: En uw reactie was?

De heer **Timmer**: Jammer. Gemiste kans. Had niet ontmoeten.

De heer **Elias**: U zag het als de, niet zozeer begrijpelijke, ... als de resultante van het feit dat er in het kabinet verschillend over werd gedacht, dat daar een krachtmeting had plaatsgevonden en dat de minister-president op een gegeven moment een keuze had gemaakt.

De heer **Timmer**: Ik heb dit als een puur politiek besluit ervaren. Er was ook geen zakelijke verklaring voor of interpretatie aan te geven. Het was een politiek besluit. En ja, je moet soms dingen respecteren.

De heer **Elias**: U begreep het enerzijds wel en anderzijds niet, is wat ik eigenlijk hoor.

De heer **Timmer**: Nou, ik ben natuurlijk ook vaak in een positie geweest waarin ik knopen moest doorhakken. Dan is een deel van je club, van je management, het met je eens is en een ander deel niet. Ik weet niet wat er in de ministerraadvergaderingen gebeurd is. Ik moet er eerlijkheidshalve wel bij zeggen dat in die tijd de perikelen met het rondje rond de kerk natuurlijk een enorme invloed hadden op de opinievorming in het land. NS kon niet op veel sympathie rekenen, om het op zijn zachtst te zeggen.

De heer **Elias**: De heer Van Gerven heeft nog een paar vragen.

De heer **Van Gerven**: Ja, mijnheer Timmer, ik wil toch nog even ingaan op die juridische aspecten. U zegt: luister, er zijn altijd juridische tegenwerpingen, maar als baas maak je uiteindelijk de afweging. Maar de aanbesteding was natuurlijk wel begonnen. En als je een aanbesteding begint, kun die niet zomaar afkappen. Daar hebben de juridische adviseurs natuurlijk wel een punt. Kunt u zich nog herinneren op welke punten er bezwaren waren van de juridisch kant om het pad op te gaan van het Oranjecombinatiebod?

De heer **Timmer**: Weet u, het is natuurlijk niet actueel geworden door het besluit van de minister-president, want er was geen Oranjeconsortium meer. Dit behoorde tot ...

De heer **Van Gerven**: Nee, maar die baseerde zich onder andere op de juridische afwegingen. Het gaat om uw mening, ook binnen NS. Hoe keek u aan tegen het feit dat er toch een aanbesteding afgebroken zou moeten worden? Dan zouden andere partijen natuurlijk bezwaar kunnen maken of in het geweer kunnen komen.

De heer **Timmer**: Ik herhaal dat wij met voorzichtig en verstandig beleid dit probleem hadden kunnen oplossen. Ik vond het probleem niet van dien aard dat daardoor de Oranjecombinatie moest worden afgeblazen.

De heer **Van Gerven**: Als dat Oranjecombinatiebod wel door was gegaan, had dat dan als het ware binnen een week getekend kunnen worden?

De heer **Timmer**: Ja, ik denk dat als ervaren captains of industry daar hun paraaf op hebben gezet en niet hebben zitten slapen, wij het snel hadden kunnen afronden.

De heer **Van Gerven**: We hadden het snel kunnen afronden?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik kijk even naar de voorzitter.

De heer **Elias**: Ik was net nog één ding vergeten. Wat toch curieus is, is dat uit interne stukken van de NS -- daarom stel ik u die vraag -- blijkt dat men binnen de NS tot in detail op de hoogte is van wat er in de ministerraad besproken wordt. Bijvoorbeeld de ministerraad van 14 april en 28 april. Zalm zegt dit, Netelenbos zegt dat. Het zit allemaal in de interne NS-stukken. Hoe wist de NS dit allemaal?

De heer **Timmer**: Ik heb die stukken nooit gezien. Ik weet niet waar dat vandaan komt. Ik vind dat het niet hoort, maar ik kan er verder niets van zeggen.

De heer **Elias**: Als u het op prijs stelt; ik weet niet of dat mag; we hebben ze hier.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de tijd. Ik denk dat het verstandig is om tien minuten te schorsen. Dan zien we elkaar om 17.00 uur weer in deze zaal.

Het verhoor wordt geschorst van 16.52 tot 17.03 uur.

De **voorzitter**: Mijnheer Timmer, wij vervolgen het verhoor. We zijn aangekomen bij het bod van de NS.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Timmer. Het komt uiteindelijk toch tot een aanbesteding. Mijn allereerste vraag is of u verbaasd was dat er maar drie geïnteresseerde consortia waren en dat bijvoorbeeld SNCF, de Franse spoorwegmaatschappij, niet meedeed.

De heer **Timmer**: Op dat laatste punt het volgende. Kijk, ik ben niet bij de Fransen op bezoek geweest, maar ik heb natuurlijk wel veel met Frankrijk te maken gehad. Mijn verklaring voor het niet-meedoen is dat ze tot de conclusie kwamen: "Waarom zouden we? Die Hollanders hebben al 7 miljard uitgegeven aan een hogesnelheidslijn; wij rijden al met de Thalys: why bother?" Bovendien zijn ze misschien ook afgeschrikt door bepaalde bepalingen in het tenderdocument die ze niet zo leuk vonden. Ik ving vanmorgen op dat iemand gezegd had: wij zijn niet zo gek om het binnenlandse net aan te besteden aan anderen. Dat is ook niet voor niets.

De heer **Van Gerven**: Dat was de mening van de Fransen.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Maar dan kunnen ze nog wel bieden in een ander land. En SNCF had zich natuurlijk wel geregistreerd als geïnteresseerde partij.

De heer **Timmer**: Ja, maar ze zijn tot de conclusie gekomen dat het helemaal niet nodig was, want die Thalys rijdt nu ook. De Fransen zijn heel praktisch: waarom zou je je eraan prikken als het niet nodig is? Er was namelijk ook nog een bepaling van 50% met NS en weet ik wat allemaal. Het waren allemaal constructies die vroegen om problemen en die Fransen hebben dat voorzien.

Even tussendoor. Ik heb de afgelopen dagen een paar keer het woord "Londen" gehoord ...

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Timmer, ik wil echt even terug naar dat bod. Naast NS waren er nog maar twee andere partijen. Wat vond u daarvan?

De heer **Timmer**: 100 kilometer-plus-een-beetje aan hogesnelheidslijn van Amsterdam tot een stukje voorbij Breda is volstrekt oninteressant. Als u in Spanje, Frankrijk en Duitsland spreekt over de high-speed rail, weet u wat dat betekent. En dan ook nog geconfronteerd worden met de zeer specifieke eisen in het bod ... Wij hebben vanaf het begin de buitenlandse belangstelling zwaar overschat, mijnheer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Ook als NS?

De heer **Timmer**: Wij werden daar niet bij betrokken. Wij waren natuurlijk wel een beetje op onze hoede, maar gaande het proces werd duidelijk dat de belangstelling vanuit het buitenland zeer gering was.

De heer **Van Gerven**: Maar dat was nadat u het aanbod had gedaan.

De heer **Timmer**: Nou ja, ik denk dat het ten tijde van het Oranjobod al duidelijk moet zijn geweest dat er geen buitenlandse belangstelling was die het vermelden waard was.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik kom daar dadelijk nog terug.

Nu even over de besluitvorming rond het NS/KLM-bod, over hoe het bod tot stand is gekomen. Wat was de rol van de raad van commissarissen en van u in het bijzonder?

De heer **Timmer**: U hebt het nu over het Oranjobod?

De heer **Van Gerven**: Nee, over het finale bod.

De heer **Timmer**: Dat is voorbereid door experts van NS. Ik dacht dat ik in het verhoor van de heer Spaargaren een klein foutje ontdekte. Dat deed hij niet bewust, maar toch. Zij kwamen uit op 125 miljoen. Dan was er nog een ingewikkelde variant zes; die werd er nog aangeplakt. Dat was 25 miljoen. Dus zij kwamen uit op 150 miljoen. Wij hebben daar als raad van commissarissen naar gekeken en gezegd: het gaat niet alleen om de exploitatie van die lijn; we moeten ook de positieve effecten op ons andere net in Nederland inschatten evenals de negatieve effecten als we de concessie niet winnen en dus de lijn niet krijgen. Daarom hebben we toen als raad van commissarissen gezegd dat we de kans wilden vergroten dat we het zouden winnen. Noem het maar een ondernemerspremie of wat dan ook. Wij hebben toen het kolossale bedrag van 28 miljoen aan het bod toegevoegd.

De heer **Van Gerven**: De raad van commissarissen heeft gezegd: voeg dat eraan toe ...

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: ... en maak er 178 miljoen van.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Die 28 miljoen had dus een strategische waarde, zoals u het omschrijft.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U was er persoonlijk voor verantwoordelijk dat het in het bod werd opgenomen?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: De eerste biedingsronde heeft een sterk financieel karakter. Hebt u gezegd: why bother, hup, 178 miljoen, want wij moeten het binnenhalen?

De heer **Timmer**: Dat tenderdocument, dat door een heleboel slimme Engelsen was bedacht, daar waren wij niet kapot van, vanwege de overwaardering van het financiële stuk. Maar we hadden er wel mee te maken, want we moesten ons aan de regels houden.

De heer **Van Gerven**: Maar toch begrijp ik het niet. U hebt een analyse van de markt gemaakt en dan zegt u: eigenlijk is er niet veel concurrentie te verwachten van buitenlandse partijen, want het gaat om een minuscuul stukje, van ruim 100 kilometer. Waarom doet u dan toch zo'n extreem hoog bod?

De heer **Timmer**: Kijk, je kunt vermoedens hebben dat er heel weinig buitenlandse belangstelling is. Die vermoedens kun je hebben, maar wij waren niet op de hoogte van wat er binnen het projectteam gebeurde. Dat werd afgeschermd en dat moet ook. We hadden het gevoel, maar we wisten het niet zeker. En gezien het enorme belang van die lijn, wilden we niet het risico lopen om op 25 miljoen of 30 miljoen de zaak te verliezen. Het waren vooral de ondernemers in de raad van commissarissen die het daar grondig

over eens waren. "Dat doen we niet", zeiden ze. We waren gewend om uit te gaan van modellen. U hebt dat prachtig uitgelegd gekregen van de heer Spaargaren. Het blijven aannames. Wij moeten als ondernemers die aannames wegeen en zeggen: nou, dat is een goed stukje werk.

De heer **Van Gerven**: Oké. En u zegt: dan hebben wij een soort knock-outbod, dan zitten we zeker in de tweede ronde. Daarbij kunnen we ook constateren dat die laatste 28 miljoen eigenlijk een strategische waarde hadden en eigenlijk niet te realiseren vielen uit het businessmodel zelf. Dat bedrag zou dan eigenlijk op de klep moeten komen van NS als geheel.

De heer **Timmer**: Ja. Ik wil daar nog aan toevoegen dat je sowieso een beperkte waarde moet toekennen aan een businessmodel. We hadden bij NS natuurlijk ook heel veel knappe koppen, econometristen enzovoort. Maar zoals ook duidelijk werd uit het verhaal van de heer Spaargaren, zijn de modellen allemaal gebaseerd op aannames. En die kunnen in de loop van de jaren natuurlijk aanzienlijk veranderen. Dat reken ik tot het ondernemersrisico.

De heer **Van Gerven**: Ja. U zegt dat het eigenlijk geen reëel bod was qua businesscase, maar dat het strategisch gezien van belang was dat u het ging winnen.

De heer **Timmer**: Voor 150 miljoen vond ik het een reëel bod. De 28 miljoen was eigenlijk ...

De heer **Van Gerven**: Ja. Verwachtten NS en KLM in de tweede ronde, toen ze als enigen een volledig volwaardig bod hadden uitgebracht terwijl de eerste in de wacht stond en de derde was afgevallen, dat ze het bedrag naar beneden zouden kunnen onderhandelen?

De heer **Timmer**: Bij dit soort grote projecten en tenders vinden vrijwel altijd nadat een bod is uitgebracht discussies plaats om bepaalde zaken te preciseren. In dit geval waren er zelfs een paar punten in het

tenderdocument aangegeven die voor discussie vatbaar waren. Dat is het beroemde voorbeeld van het risico van de buurlanden. Het enige dat we trouwens afgekocht hadden, ging alleen over Frankrijk, als ik mij goed herinner. NMBS was daar niet bij. Daar kwam 19 miljoen uit, maar ja, dat zien we zo vaak. Als er geen nul staat, als er geen twintig staat, dan twijfel ik altijd een beetje aan de accuratesse, want dan hebben we dat opzettelijk gedaan. Het was 19 miljoen, klaar. Ik vond dat veel te weinig, want ik schatte het feit dat er geen duidelijkheid was en geen overeenkomst met de Fransen en de Belgen in als een enorm risico, zo groot dat ik het onverantwoord vond om zo'n ingewikkelde en kostbare tenderprocedure op te starten zonder dat er op overheidsniveau overeenstemming was met België en Frankrijk. Ik vond dat je zo'n tenderdocument niet uit moest laten gaan.

De heer **Van Gerven**: Maar dat is wel gebeurd.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Daar hebt u op geboden. 178 miljoen.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt zelf het voorstel gedaan om de risico's van België en Frankrijk af te kopen met 18 miljoen. Dat was een voorstel van NS zelf, toch?

De heer **Timmer**: Ja, dat weet ik, maar kijk, mijnheer Van Gerven, in dat stadium had het geen zin meer om te zeggen: "het moet niet 19 zijn", of "het moet whatever zijn". Op een gegeven moment hebben we gezegd: nou, laat maar.

Ik wil hier wel aan toevoegen dat de problemen met Frankrijk en België in mijn ogen zo groot waren dat geen enkele commerciële firma bereid zou zijn geweest om dit contract af te handelen.

De heer **Van Gerven**: Ja. Maar u hebt het contract wel getekend.

De heer **Timmer**: Wij hebben het gedaan en dat was maar goed ook, omdat anders de conclusie zou zijn geweest dat de tender was mislukt.

De heer **Van Gerven**: Ja.

De heer **Timmer**: Ook die firma die zogenaamd in de wachtkamer zat ...

De heer **Van Gerven**: Maar het gaat natuurlijk om wat onder uw verantwoordelijkheid viel. Was er toch niet een heel groot risico dat dat bod te hoog zou zijn?

De heer **Timmer**: Nee. Kijk. Ik zag het bod als de afsluiting van een uiterst ongelukkige periode. Ik heb misschien de misrekening gemaakt dat als het stof zou zijn opgetrokken, we alsnog tot redelijke afspraken konden komen.

De heer **Van Gerven**: Dan was dat bedrag van 178 miljoen van tafel gegaan.

De heer **Timmer**: Dat was in ieder geval aangepast; daar ben ik zeker van. Immers, wat voor situatie was er toen ontstaan? Het staatsbedrijf NS had de deal gewonnen. Toch? En alle financiële plussen en minussen die daarbij horen, zijn voor rekening van de schatkist. Dus het had geen zin meer om over dat hoge bod ... Ik wil best kwijt dat het mij enorm irriteert dat dat hoge bod het hoofdprobleem van dit dossier is geworden. Dat is onzin.

De heer **Van Gerven**: Maar u wordt gevraagd om een reëel bod in te dienen.

De heer **Timmer**: Het was reëel.

De heer **Van Gerven**: Het was kennelijk niet reëel. Toch? U hebt immers zelf al aangegeven dat de businesscase in uw ogen reëel was, maar bedrijfsmatig, als opbrengst van wat je uit de lijn zou kunnen halen, niet reëel.

De heer **Timmer**: Mijnheer Van Gerven, met dat bod hebben wij ons de ellende bespaard van het openlijk mislukken van de tender. Dat wil ik benadrukken. Dat bod was bedoeld om een punt te zetten achter een volstrekt idiote exercitie.

De heer **Van Gerven**: Oké. U zegt dat het een volstrekt idiote exercitie was. Maar u hebt het wel gedaan. U hebt het pleit gewonnen. U mag gaan rijden op die hogesnelheidslijn. U mag het vervoer organiseren. Daar wordt een aparte entiteit, een dochter, voor opgericht, de HSA. Als dat nou niet was gebeurd, als die HSA niet had bestaan, was dat bod dan ook zo hoog geweest?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat had niets uitgemaakt.

De heer **Timmer**: Dat had geen verschil gemaakt.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het een kwestie van broekzak-vestzak was.

De heer **Timmer**: Ja. Het had geen verschil gemaakt. De constructie die gekozen werd, beschouw ik als volstrekt ondergeschikt.

De heer **Van Gerven**: U zegt: dat moesten we doen, maar het maakte mij niet uit. Maar later, al heel snel, is daar ontzettend veel discussie over geweest, toen bleek dat het financiële ondernemersplan van HSA niet deugdelijk was en dat een faillissement er vroeg of laat gewoon aan zou komen. Had in uw optiek NS dan niet gewoon moeten zeggen: luister eens, fair deal, wij vangen de klap wel op; als moederbedrijf springen wij bij en houden wij de zaak gewoon overeind?

De heer **Timmer**: U vraagt mij naar iets wat na mijn aftreden ...

De heer **Van Gerven**: Nee, ik vraag ...

De heer **Timmer**: ...is gebeurd.

De heer **Van Gerven**: Ja, na uw aftreden, maar als ik u zo hoor, zegt u: luister eens, wij hadden ook 178 geboden als de HSA niet had bestaan, dus als de dochteronderneming er niet was geweest. Dan had u gewoon keurig elk jaar die 178 miljoen betaald als NS.

De heer **Timmer**: En dan had er in het jaarverslag van de Nederlandse Spoorwegen een aftrekpost van de winst gestaan: afdracht vergoeding concessie.

De heer **Van Gerven**: Dat klopt. Maar dat had u dan ook gerealiseerd. Of dat hadden ze moeten realiseren.

De heer **Timmer**: Dat was onvermijdelijk, want er was een contract. We hebben het nog niet gehad over die beroemde 47 miljoen; dat onderwerp hebt u nog niet aangesneden. Er was een contract. Ik ben verbaasd dat het zo lang is blijven doorsudderen. U had het over het faillissement van HSA. Als je zo veel kosten maakt als wij gedaan hebben, in de infrastructuur en in de voorbereidingen bij NS, en er staan geen inkomsten tegenover -- die treinen reden immers nog niet en er kwam dus niets binnen -- dan is het logisch dat je verlies lijdt.

De heer **Van Gerven**: Dat snap ik wel, maar NS had dat toch zelf kunnen compenseren? Er waren uitgebreide reserves. NS had gewoon de aanvangsverliezen die er waren vanuit het eigen vermogen van het moederbedrijf kunnen opvangen.

De heer **Timmer**: Dat had NS best gekund. Dan was de 9 miljard die in 2009 uitbetaald was, 9 miljard min dat bedrag geweest.

De heer **Van Gerven**: Nee, excuus, het was geen 9 miljard. Het was substantieel lager. Er is wel een dividend van 1,4 miljard uitgedeeld. Maar

het ging mij om het punt dat u stelt: het maakt ons niet uit, als het maar een winnend bod was. Dat hebt u zojuist gezegd. Zou je dan niet moeten concluderen: oké, dan moet je als NS de financiële consequenties ook maar opruimen?

De heer **Timmer**: Dan moeten wij als Nederlandse Staat het probleem opruimen. En als dat dan op het boekje van NS wordt geschreven, mij goed. Maar ik vind het een academische discussie.

De heer **Van Gerven**: Nee, de discussie is niet academisch, in de zin dat u gezegd hebt: wij doen mee met de tender, als NS. Daar was u verantwoordelijk voor. U was verantwoordelijk voor een bod van 178 miljoen, waarvan u zelf wist dat er een strategische waarde in zat die je niet kon terugverdienen met die hogesnelheidslijn zelf. Dan had het toch in de rede gelegen dat NS dat vanuit het moederbedrijf zou aanvullen, waar u ook verantwoordelijk voor bent?

De heer **Timmer**: Ik ben op 31 december 2001 afgetreden. Oké?

De heer **Van Gerven**: Ja.

De heer **Timmer**: Waar u het nu over hebt, is in mijn ambtstermijn als commissaris nooit aan de orde geweest. Ik weet niet wat er daarna gebeurd is en wie welke kosten heeft geaccepteerd.

De heer **Van Gerven**: Ik volg de redenering die u opzette: luister eens, wij hebben 178 miljoen geboden; het ging mij niet om de hoogte van het bod, als we het maar zouden winnen, want het is voor NS cruciaal en dan lossen we het linksom of rechtsom wel op in de balans van de company.

De heer **Timmer**: Ik verzeker u, mijnheer Van Gerven, dat ik, zou ik commissaris gebleven zijn, het in de spirit, zoals u het noemt, zou hebben opgelost. Voor mij is het een non-issue.

De heer **Van Gerven**: Goed. Dan is duidelijk hoe u dat zou hebben opgelost. De heer Elias wil op dit punt nog vragen stellen.

De heer **Elias**: Ik wil nog een paar kleine punten aan u vragen voordat we doorgaan met het volgende onderwerp.

Ik heb uw uitleg gevolgd. U zegt: er lagen berekeningen en daar hebben we gewoon een bedrag bovenop gezet om zeker te zijn en verder geen gezeur te hebben. Dat heb ik toch goed begrepen? Dus iedereen die nu zegt, of destijds zei, dat het een gestretcht bod was op basis van de feiten, en dat we nog eens die berekening erbij haalden, en weer een andere berekening en nog eens extra keken hier en daar, doet die mening in ieder geval onrecht aan. Dat is hoe u net verteld hebt hoe u ernaar keek. Klopt dat?

De heer **Timmer**: Nee. Dat begrijp ik niet. Ik begrijp uw vraag niet.

De heer **Elias**: U zegt: we hadden berekeningen die sloten op 150 miljoen. Anderen zeggen 125, waarin al een strategische waarde van 20 miljoen zat, maar dat laat ik even voor wat het is. Dat bedrag hebben wij toen met het ongelofelijke bedrag, zei u net met een beetje cynisme, van 28 miljoen verhoogd naar 178, zo van: ja, daar moet je eigenlijk niet over zeuren, dat was gewoon een keuze om te zorgen dat we een hoog bod hadden en dus hoe dan ook de concurrent zouden verslaan. Toch?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: Daar zaten dus geen rekensommen of grote nieuwe verhalen achter.

De heer **Timmer**: Jawel.

De heer **Elias**: Namelijk?

De heer **Timmer**: De 150 miljoen van de 178 was zeer gedetailleerd uitgewerkt in modellen. Daarbij heb ik de kanttekening geplaatst dat

modellen, modellen zijn, gebaseerd op aannames. Daar moet je vooral niet een zo absolute waarde aan toekennen. Dat heb ik gezegd.

De heer **Elias**: Dus is mijn vraag aan u: u zei eigenlijk "trek die modellen nog een stukje verder open en dan sluiten ze op 178".

De heer **Timmer**: Nee. Wij hebben het werk dat door de experts is gedaan gerespecteerd.

De heer **Elias**: Dat is 150 ...

De heer **Timmer**: Zeer goede experts. Die kwamen tot 125 plus 25. Dat hebben ze echt mooi gedaan. Goed werk. We hebben natuurlijk gekeken naar de variabelen die zij gebruikt hebben, enzovoort, enzovoort. Maar u kunt zich wel voorstellen dat aan onze kant van de tafel een aantal ex-CEO's zaten die vele malen, honderden, duizenden malen, in hun leven dit soort situaties langs hadden zien komen. Onze belangrijkste afweging was eigenlijk: wat voor indruk maken de jongens die dat gedaan hebben op ons, hoe serieus en hoe goed? Wij vonden het hartstikke goed wat zij deden. Daar baseerden wij ons bod op, maar het ondernemersrisico was natuurlijk voor ons. Je kunt dan naar niemand meer teruggaan en zeggen: je hebt een verkeerd cijfertje ingevuld.

De heer **Elias**: En hoe was dat dan toevallig precies op 28 miljoen geprikt?

De heer **Timmer**: Dat weet ik niet meer. Dat weet ik niet meer.

De heer **Elias**: Het was dus deels ook een slag in de lucht om het erbovenop te leggen en te zeggen: nou hebben we het.

De heer **Timmer**: Het was een slag in de lucht en tot op grote hoogte is het bod zelf een slag in de lucht, in de zin dat de veronderstellingen waarop de berekeningen waren gebaseerd, voortdurend aan verandering onderhevig waren.

De heer **Elias**: Gebleken is dat de strategie van de uitvoerders, van de mannen op de werkvloer bij de NS was om, als dat bod eenmaal geaccepteerd zou zijn, het zo snel mogelijk weer naar beneden te onderhandelen of te praten. Wist u daarvan?

De heer **Timmer**: Heel gewoon: bij elke grote tender die ik ben tegengekomen blijven zaken open. En het is nooit zo dat een bedrag heilig is; daar wordt nog verstandig naar gekeken. De tenderdocumenten lieten zelfs een opening om daar nog iets aan te doen. Het was dus helemaal niet zo bijzonder.

De heer **Elias**: Die opening was die zogeheten tariefrestrictie waar we het al een paar keer over gehad hebben in deze zaal?

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Elias**: Waarvan het ministerie zei: wij laten weten dat we dat niet gaan doen.

De heer **Timmer**: Fantastisch dan. Voor een goed begrip roep ik dan even in herinnering dat het bod van NS gebaseerd was op, of uitging van, de financiële parameters die in de tenderdocumenten waren voorgeschreven. Daardoor kwamen ze op 125 miljoen uit. Een van die aannames betrof de tarieven. Om aan 125 miljoen te komen, moesten de tarieven heel hoog zijn. NS had natuurlijk de ervaring -- ik verwees hier in een eerder deel al naar -- dat je met heel hoge tarieven niet wekomt. Je komt er niet mee weg bij het publiek, want dat zegt: ja, fijn dan. Je komt er niet mee weg bij de Tweede Kamer, want die zegt: ja, wat is dat nou? Ik wil erop wijzen dat het bedrag tot stand kwam door de spelregels te volgen van het tenderdocument. Dan is het logisch dat je daarna zegt: dan krijg je die afweging tussen reizigersaantallen en prijzen enzovoort. Daar zullen we nog maar niet verder op ingaan.

De heer **Elias**: Maar u wist destijds dus: "het bod moet hoog zijn om het hoe dan ook binnen te halen; de discussie over de tarieven willen we in het contract hebben, ook al wil het departement van Verkeer en Waterstaat dat absoluut niet, wij willen dat, want wij NS gaan daar later nog over onderhandelen, wetend dat de Tweede Kamer ook niet blij zou zijn."

De heer **Timmer**: Ik heb met belangstelling geluisterd naar de uiteenzetting van de heer Korf. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in die laatste fase van de contractbesprekingen een uitermate rigide houding aangenomen. Inflexibel, rigide en onredelijk. Voor ons zou het het eenvoudigst zijn geweest om de hele zaak te laten klappen en van de onderhandelingstafel weg te lopen. Dat hebben we niet gedaan. Ik herhaal: we rekenden erop dat uiteindelijk, nadat alle strubbelingen voorbij waren, het gezonde verstand zou zegevieren. Dat hebben we niet goed ingeschat, want het heeft twaalf jaar geduurd voordat wij erachter kwamen wat dan wel een redelijke vergoeding was. Twaalf jaar.

De heer **Elias**: Maar voor nu is mijn vraag -- en dan houd ik er ook over op -- als volgt. U wist dus: wij gaan over die tariefrestrictie nog een flink robbertje knokken -- daarom moest die er ook in -- en wij weten dat de Tweede Kamer wat dat betreft aan de kant van de NS staat.

De heer **Timmer**: En dat hadden het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat weigerde, en het projectbureau van de heer Korf ook moeten weten. Zij hadden moeten weten dat zij wel konden zeggen "wij roepen het niet af" om die paar armzalige tientallen miljoenen te verdienen, maar dat het daarna tot een enorme toestand zou zijn gekomen met, inderdaad, de Tweede Kamer. Dat vind ik kortzichtig.

De heer **Elias**: En dat is een van de redenen dat u aan het begin van dit verhoor zei: soms hadden wij ook heel veel aan de Tweede Kamer.

De heer **Timmer**: Ja. Ik zeg dat hier omdat ik het hoogst onverantwoord vond. Ik heb vanmorgen dat dappere statement van de heer Korf met

verbazing aangehoord. Want hij wist dat bij dat bod hoge tarieven hoorden. Hij moest weten dat de Tweede Kamer daartegen was. Hij moest weten dat het ook commercieel onverstandig was, want je kreeg de treinen er niet mee vol. Wat voor demonstratie van stoerheid en dapperheid is het dan om te zeggen: we roepen het niet af?

De heer **Elias**: Maar goed. Mijn vragen dienden ertoe

De heer **Timmer**: Flauwekul was dat.

De heer **Elias**: ... om van u te horen hoe u daar destijds tegenover stond.

De heer **Van Gerven**: U hebt 178 miljoen geboden. Maar de hoogte van dat bod deed er eigenlijk toch niet toe? De rekening zou immers bij de aandeelhouder komen te liggen, in de zin van minder dividend, of de concessievergoeding zou worden verlaagd, en dan zou de concessieverlener minder krijgen. Dat was ook de overheid. Kun je dan niet de conclusie trekken dat als het bod onwerkbaar zou blijken, het uiteindelijk de Staat zou zijn die voor de problemen moet opdraaien?

De heer **Timmer**: Ik kan daar maar één ding van zeggen. Het projectbureau en het ministerie hebben de tenderprocedure tot aan het bittere einde doorgevoerd. Ik vond dat totaal onverantwoord, want zij wisten dat er geen andere biedingen waren. Op dat moment hadden ze de tender dan maar moeten afblazen.

De heer **Van Gerven**: Maar kunnen we dan ... De portee van mijn vraag was: als NS een commercieel bedrijf was geweest, had ze dan ook 178 miljoen kunnen bieden?

De heer **Timmer**: Ik ben gewend om rechtstreeks te antwoorden.

De heer **Van Gerven**: Graag.

De heer **Timmer**: Maar niet nu, want ik wil nu toch even een omweggetje maken. De conclusie had moeten zijn, mijnheer Van Gerven, dat NS als NS 150 miljoen had moeten bieden en dat de eisen in het tenderdocument volstrekt irreëel waren. Later zijn er ook bedragen genoemd van 60 miljoen tot 70 miljoen. Dat weet u ook.

De heer **Van Gerven**: Maar u had, kijkend naar wat er is ... Als u 101 miljoen had geboden, had u het gehad.

De heer **Timmer**: Als wij geweten hadden wat de anderen geboden hadden, hadden wij dat kunnen doen.

De heer **Van Gerven**: Zeker.

De heer **Timmer**: Maar ik roep ook in herinnering dat wij een geweldige schrobbering hebben gekregen van de commissie van wijzen over ons volstrekt ondermaatse beste bod. Dat weet u ook. Er is gezegd: ja, die jongens hebben geen ambitie. Door de handelwijze van het projectbureau heeft het zelf meegewerkt aan het opjagen van de prijs.

De heer **Van Gerven**: Maar dat was niet mijn vraag. U hebt nu uw omweg bewandeld, maar mijn vraag was heel concreet: als NS een gewoon commercieel bedrijf was geweest, had u dan 178 miljoen kunnen bieden?

De heer **Timmer**: Niemand had dat kunnen bieden ...

De heer **Van Gerven**: Niemand?

De heer **Timmer**: ... omdat de eisen volstrekt onredelijk waren.

De heer **Van Gerven**: Ja. Maar u hebt dat kunnen bieden omdat u 100% staatsdeelneming was en de rekening daar linksom of rechtsom toch terecht zou komen.

De heer **Timmer**: We hebben het geboden om een einde te maken aan een heilloze exercitie.

De heer **Van Gerven**: Oké. Ik kom toch nog even terug op de tariefrestructie, de beperking die in het tweede deel van de onderhandelingen aan bod zou komen. Hebt u als raad van commissarissen zelf nog bemoeienis gehad met het uitonderhandelen?

De heer **Timmer**: Niet dat ik mij herinner. Kijk, voor mij ...

De heer **Van Gerven**: Ook met betrekking tot het garantievermogen, die 200 miljoen.

De heer **Timmer**: Nee. Die 47 miljoen is weer zo'n ... Het had ook iets anders kunnen zijn. Het had ermee te maken dat als je het niet verlaagt en het 148 miljoen blijft, je de financiële gevolgen tóch voor je kiezen krijgt, doordat de tarieven te hoog zijn en dus de bezetting van de treinen te laag is. Zo simpel is het.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar dat was dan voor rekening van NS geweest.

De heer **Timmer**: Nee, dat was niet voor rekening van de NS geweest.

De heer **Van Gerven**: Want?

De heer **Timmer**: Uiteindelijk is NS een staatsbedrijf en was de rekening dus voor ons allemaal. De conclusie moet zijn dat het hele avontuur van een hogesnelheidslijn nooit rendabel te maken was.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar de conclusie is dat u hebt meegedaan aan dat "spel", zoals u dat vindt. Er is 178 miljoen geboden en wij kunnen constateren dat dat alleen kon omdat het een staatsbedrijf betrof. Een commercieel bedrijf had het nooit kunnen doen.

De heer **Timmer**: Ik heb u gezegd: niemand had het kunnen doen. En daarmee was aangetoond dat die exercitie via een openbare aanbesteding waarmee 1,8 miljard naar de Staat moest, volstrekt onredelijk was en dat op die manier nooit geld verdiend kon worden, het doet er niet toe door wie.

De heer **Van Gerven**: Ik denk dat dat op zich niet juist is, want met de Oranjecombinatie lag er een bod van 100 miljoen en dat zou uiteindelijk 1,8 miljard gulden hebben opgeleverd.

Maar ik wil even door. De fase van de onderhandelingen. Wat was de boodschap die de raad van commissarissen of de directie meegaf aan de NS-delegatie, Lantain en Niggebrugge? Wat moesten zij doen? Was dat uitkomen op 101 miljoen?

De heer **Timmer**: Nee, natuurlijk niet. Zo werkt het niet. De mensen die u zojuist noemde, zijn professionals. Zo werkt het niet.

De heer **Van Gerven**: Jawel. Met permissie: NS doet het voorstel om het garantiekapitaal verdubbelen. Daardoor werd het bod met 12 miljoen verlaagd. Er werd afgesproken dat NS voor de risico's die er waren dan wel de uitonderhandelingen met België en Frankrijk 18 miljoen zou regelen. Samen 30 miljoen. Dan was het nog 148 miljoen. Als de tariefrestringtie zou worden doorgevoerd, wat NS graag wilde, werd het 101 miljoen. Mag ik concluderen dat dat de route is die NS had willen bewandelen?

De heer **Timmer**: Dat is zo niet uitgestippeld. Er zit geen complottheorie achter.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar dat is geen complottheorie.

De heer **Timmer**: Het is gewoon zo gekomen. Wij hebben als raad van commissarissen ons daar niet mee bemoeid. De heer Niggebrugge en de heer Lantain zijn capabel genoeg om die gesprekken te voeren. Ik wijs op de onderliggende reden voor die onderhandelingen. De onderliggende reden was de tarieven omlaag te brengen. In het bod dat we gedaan hadden,

werden namelijk heel hoge tarieven gehanteerd. Dat heeft financiële consequenties voor de Staat.

De heer **Van Gerven**: Die ze overigens zelf in het bod heeft ingebracht, als rekenmodel.

De heer **Timmer**: Maar dat doet er toch niet toe?

De heer **Van Gerven**: Nou, dat heeft zich gematerialiseerd in dat bod van 178 miljoen. U kunt ...

De heer **Timmer**: Wat hadden wij dan moeten doen?

De heer **Van Gerven**: Ik wil niet oordelen; wij oordelen later. Maar ik constateer toch dat in het bod dat in uw ogen onmaatschappelijk hoge prijskaartje zit van plus 60%.

De heer **Timmer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Nou goed, wij constateren dat u dat wel hebt verwerkt in het bod dat is neergelegd.

Ik wil graag het woord aan de heer Elias geven.

De heer **Elias**: We gaan naar het einde van dit verhoor.

Begin december 2001 wordt er dus getekend. Waarom bent u samen met de voltallige raad van commissarissen opgestapt op 1 januari 2002? Had dit dossier daarmee te maken?

De heer **Timmer**: Dat had niets te maken met dit dossier.

De heer **Elias**: Waarmee dan wel?

De heer **Timmer**: Dat had te maken met de in onze ogen volstrekt onredelijke eis van de minister van Verkeer en Waterstaat om de heer

Huisinga te ontslaan. Wij hadden als voltallige college van de raad van commissarissen geen enkele reden om zo'n stap te nemen. Het was voor mij -- ik was voorzitter van de raad van commissarissen -- een principieel punt. Ik ga niet op bevel iemand ontslaan als ik dat niet met mijn geweten in overeenstemming kan brengen.

De heer **Elias**: Wie vroeg u wanneer en onder welke omstandigheden om de heer Huisinga te ontslaan?

De heer **Timmer**: Dat is gebeurd in telefoongesprekken door de heer Pans, als ik onderweg was, ergens in een auto en zo. Elegant zou zijn geweest, als er bij de minister zulke grote verlangens waren om de heer Huizinga te ontslaan -- ik heb dat gezien als het maken van een statement -- dat dit in een gesprek tussen de president-commissaris en de minister had plaatsgevonden. Het werd echter gedelegeerd aan de secretaris-generaal. Ik heb in zijn verhoor pas begrepen dat de ontslagreden was het afwijken met 0,1% van een punctualiteitsgetal. Dat had ik nooit eerder gehoord. Ik heb het nu pas gehoord.

De heer **Elias**: Wat werd er dan als reden gegeven?

De heer **Timmer**: Dat hebt u van de heer Pans gehoord.

De heer **Elias**: Maar ik vraag nu aan u wat u destijds als veronderstelde reden werd gegeven.

De heer **Timmer**: Het is niet aan mij uitgelegd.

De heer **Elias**: Het werd u verzocht.

De heer **Timmer**: Het is ook niet op 31 december in het Holiday Inn in Utrecht aan mij uitgelegd.

De heer **Elias**: Daar kwam u bijeen met?

De heer **Timmer**: De minister.

De heer **Elias**: Met de minister samen?

De heer **Timmer**: De minister en ik. Ik heb gezegd dat ik het bevel niet wenste uit te voeren, omdat ik het niet in overeenstemming kon brengen met mijn geweten.

De heer **Elias**: En toen hebt u ook gezegd dat u dan zelf weg zou gaan.

De heer **Timmer**: Ik stap op. De minister heeft mij toen gevraagd wat de andere commissarissen zouden doen. Ik heb gezegd dat ik dat niet wist en dat ik die commissarissen ook niet zou beïnvloeden. Ik zei: "Ik ga nu naar een ander hotel in Utrecht, want daar zitten ze op mij te wachten." Het was toch wel bijzonder dat je op oudejaarsdag bij elkaar kwam.

De heer **Elias**: Zij zaten aan de andere kant?

De heer **Timmer**: Zij zaten aan de andere kant van het spoor. En ik heb daar, bij de commissarissen, gezegd: "Ik stap op. Het is voor het eerst in mijn leven dat ik in zó'n gewetenssituatie terechtkom en ik ga niet verder." Ik vond het heel jammer. Ik vond ook dat wij eigenlijk niet weg hadden moeten gaan, gezien de moeilijke situatie waarin het bedrijf zat. Maar het was voor mij principieel. Ik heb het aan mijn collega's verteld. Zij hebben zelf, en bloc, besloten om mij te volgen.

De heer **Elias**: Diezelfde dag nog.

De heer **Timmer**: Ja. 31 december 2001.

De heer **Elias**: We kijken terug. U hebt verteld dat u probeerde om vanuit een bepaalde opvatting en met mensen van naam en faam uit het

bedrijfsleven van Nederland de NS om te vormen. In hoeverre is dat deel van uw missie geslaagd?

De heer **Timmer**: Er was goede vooruitgang geboekt. Ik heb regelmatig teams van jonge mensen bij NS meegemaakt die aan die vernieuwingsplannen werkten. Ik had een heel klein beetje verstand van reorganiseren, dacht ik, en ik vond dat heel goed. Er is een enorme kink in de kabel gekomen door de ontwikkelingen rond het rondje rond de kerk en door het vertrek van Huisinga. Ik weet niet wat er daarna gebeurd is, maar ik vond dat de NS goed bezig was. En ik vond het buitengewoon jammer dat er op deze manier discontinuïteit ontstond.

De heer **Elias**: Dat is duidelijk.

U bent heel kritisch geweest in dit verhoor over een aantal partijen. Vandaar toch ook nog de vraag aan u of u, als u terugkijkt, toch ook niet vindt, ondanks alles wat u hebt uitgelegd, dat de NS op bepaalde momenten haar hand heeft overspeeld, bijvoorbeeld bij dat IC Max-bod, hoe mooi dat ook mocht zijn vanuit uw visie, dat hoge bod uit 2001.

De heer **Timmer**: Ik spreek niet van "je hand overspelen" als een in goed vertrouwen door deskundigen uitgewerkt, voortreffelijk bod op die manier om zeep wordt geholpen. Had de procedure anders gekund? Jawel. Nee, als ik op mijn periode terugkijk, mijnheer Elias, dan betreur ik het ten zeerste dat wij als NS-commissarissen toen het kabinet de aanbesteding doordrukte niet gezegd hebben: dan doet de NS niet mee. Dat was een goed besluit geweest. Dan waren een heleboel dingen anders gelopen. Dat is een zeer ernstige fout, die ik mijzelf zeer aanreken.

De heer **Elias**: Dank u wel.

De heer **Van Gerven**: Wat vindt u van de positie van NS, de manier waarop die gepositioneerd is, even los van alle discussies? Zou die buiten de Staat gepositioneerd moeten worden, of is het goed zoals het nu is georganiseerd,

met het aandeelhouderschap bij Financiën en de uitvoering bij Infrastructuur en Milieu, zoals Verkeer en Waterstaat nu heet?

De heer **Timmer**: Ik denk dat dat een goed besluit is geweest. Ik ken de praktijk natuurlijk niet; ik weet niet of mijn ideaalbeeld van de relatie met de aandeelhouder in de praktijk is uitgekomen. Maar als model hoeft er wat mij betreft niets aan te veranderen.

De heer **Van Gerven**: Dus wat dat betreft ...

De heer **Timmer**: Daar is niets verkeerd mee.

De heer **Van Gerven**: Goed.

Ik geef het woord aan de voorzitter.

De **voorzitter**: Ik wil even teruggaan naar wat zojuist nog bleef liggen. U zegt: wij hadden als NS misschien helemaal niet mee moeten doen met die aanbesteding. U zegt: we hebben het spel maar gewoon meegespeeld. Maar dan blijft toch de vraag waarom u dat spel niet mee hebt gespeeld toen u een tweede kans kreeg. Er zijn toch na die eerste pogingen om tot een bod te komen nog een aantal argumenten gegeven, gewoon inhoudelijke argumenten, waarom het bod niet kon worden geaccepteerd?

De heer **Timmer**: U hebt het nu over IC Max?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Timmer**: Dat waren geen alternatieven, mevrouw Van Toorenburg. Zo zagen wij het niet.

De **voorzitter**: Zo zag u het niet? Maar het is wel zo gepresenteerd.

De heer **Timmer**: Anderen hebben het zo gepresenteerd en wij hebben dat niet geaccepteerd. Het was een schijnaanbieding aan ons. Ik weet niet

waarom, maar misschien hebben sommige mensen gedacht dat het je duidelijk kon maken dat de schuld toch echt bij NS lag: dan hadden ze maar niet zo stom moeten zijn. Maar we waren wel stom, maar niet zó stom dat we onmogelijke alternatieven konden uitvoeren.

De **voorzitter**: U geeft vandaag op een aantal punten aan ons aan dat als u terugkijkt, u misschien een aantal dingen anders zou hebben gedaan. Een concreet voorbeeld is die aanbesteding. Een ander concreet voorbeeld noemde u ook: we hadden misschien op dat moment om tafel moeten gaan zitten om te bekijken hoe we het samen zouden kunnen oplossen. Maar dan blijft in mijn hoofd een beetje de vraag rondzingen wat dan dé reden was om niet in te gaan op zo'n laatste kans.

De heer **Timmer**: Ik heb u dat uitgelegd: het was geen laatste kans. Wij vonden dat het geen laatste kans was.

De **voorzitter**: Dat is niet het moment geweest waarop u dacht: misschien hadden we toen ook om tafel kunnen gaan zitten?

De heer **Timmer**: Ik breng u in herinnering dat dit plaatsvond in een dramatische periode in het bestaan van NS en ook in het bestaan van mij persoonlijk en van mijn collega-commissarissen, omdat we op een dermate onheuse manier waren behandeld dat u niet van ons kunt verwachten dat wij binnen een week daarna op zo'n fantastisch voorstel zouden ingaan.

De **voorzitter**: Dus de koppen gingen echt heel hard tegen elkaar op dat moment.

De heer **Timmer**: Ik heb dat geen voorstel gevonden; ik heb dat een methode gevonden om te kunnen vaststellen dat het de eigen stomiteit van NS is dat ze geen tweede kans heeft gekregen. Daar heb ik eigenlijk geen woorden voor en ik wil er ook eigenlijk liever niet op ingaan, want ik vond het een ábsoluut dieptepunt. Die verhoudingen waren zó verziekt, dat wat ik

graag gewild had -- ik heb dat eerder uitgelegd en u snijdt het nu aan -- volstrékt onmogelijk was.

De **voorzitter**: Maar waarom dacht u dan, juist als de verhoudingen zo verziékt waren, dat een bod van 178 miljoen nog wel naar beneden gewerkt zou kunnen worden?

De heer **Timmer**: Dat bod van 178 miljoen is al lager geworden. We zitten nu voortdurend te praten over het hoogste bod, maar het was al lager geworden; we zaten al op 148 miljoen. En als de correctie voor de tarieven was doorgevoerd, was het 101 miljoen geworden. Ik wil u wel zeggen dat de hele discussie over dat te hoge bod mij in hoge mate ergert, omdat het de aandacht afleidt van wat er werkelijk in dit dossier gebeurd is. Het wordt zwaar overtrokken.

De **voorzitter**: Maar het werd wel gedaan en vervolgens was het de bedoeling dat het werd nagekomen.

De heer **Timmer**: Dat hoge bod, mevrouw, had ons verweten kunnen worden als wij daardoor twee of drie buitenlandse concurrenten met een paar miljoen euro hadden afgetroefd. Dat zou buitengewoon unfair zijn geweest. Maar er waren geen buitenlandse concurrenten. We waren op dat moment allemaal onderdeel van de bv Nederland. Dan moeten we niet meer praten over dat hoge bod.

De **voorzitter**: Maar daar is het nog tien jaar over gegaan. En niet alleen vanuit de Staat, ook vanuit NS. Waarom zijn die er dan nog over begonnen?

De heer **Timmer**: Ik heb geschilderd wat de verhoudingen waren en hoe die lagen. Nog tien jaar na mijn vertrek is er doorgemodderd over deze zaak, omdat niemand iets gezegd heeft. Niemand heeft de regie genomen om aan deze zaak een einde te maken.

De **voorzitter**: Maar de NS heeft de concessie ook niet teruggegeven en gezegd: jongens, dit is te dol; we hadden het nooit moeten doen; we hebben ons gek laten maken met mekaar; alsjeblieft, neem je pakkie lekker terug. Dat is toch ook niet gebeurd?

De heer **Timmer**: Nee. Maar ik zal u heel hard en duidelijk zeggen wat ik van mening ben.

De **voorzitter**: Graag.

De heer **Timmer**: Het is onzalig om daar verder op door te gaan. Het is veel belangrijker om ons nu af te vragen wat we ervan kunnen leren, hoe we verdergaan en hoe we nog iets goed kunnen maken van de 7 miljard -- in uw ogen 11 miljard, maar ik ga maar voorzichtig aan 7 miljard zitten werken. Dát is de discussie, niet die over 178 miljoen. Dat slaat nergens op. Daar neem ik met kracht afstand van.

De **voorzitter**: Helder. Helder. Dan hebben we elkaar in ieder geval op de hoofdvraag weer ontmoet, namelijk dat we verder op zoek gaan naar waarom het beoogde vervoer nog altijd niet tot stand is gekomen. Mijn slotvraag aan u is of u in de periode dat u werkzaam was bij de Nederlandse Spoorwegen er kennis van hebt gehad dat er echt onregelmatigheden plaatsvonden. Hebt u daar een idee van gehad, los van het feit dat u vandaag hebt laten zien dat u over bepaalde zaken heel boos was? Zijn er dingen waarvan u zegt dat die mogelijk frauduleus waren en strafrechtelijk aan te pakken?

De heer **Timmer**: Nee. Dat weet ik niet.

De **voorzitter**: Oké. Helder. Ik dank u voor dit verhoor.

Sluiting: 17.55 uur