

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 10 juni 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Raab (directeur Financieringen en Deelnemingen bij het ministerie van Financiën), die wordt bijgestaan door de heer Van Boxtel.

Aanvang: 13.30 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

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

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Raab. Wij spreken elkaar voor de tweede keer. U bent directeur Financieringen en Deelnemingen op het ministerie van Financiën, zeg maar de aandeelhouder van onder meer de Nederlandse Spoorwegen. In het eerste gesprek hebben wij met u gesproken over de periode 2007-2009. Vandaag zullen wij u vragen stellen over de periode vanaf 2010, in het bijzonder over het onderhandelakkoord, over het besluit om te stoppen met de Fyra en over het alternatieve vervoer. De eerste vragensteller in het verhoor is de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Raab, twee weken geleden heeft de commissie met oud-minister Eurlings en oud-president-directeur Meerstadt gesproken over het najaar van 2010, toen NS van plan was om grote investeringen in het buitenland te doen terwijl zij tegelijk niet bereid was om extra borg te staan voor High Speed Alliance (HSA), de dochter van NS die het vervoer op de hsl regelde. Minister Eurlings wilde garanties van NS voor HSA als voorwaarde voor mogelijke doorgang van buitenlandse plannen.

Hoe dacht de aandeelhouder van NS, het ministerie van Financiën, daarover?

De heer **Raab**: Wij waren bij die discussie tussen de heer Eurlings en NS niet betrokken.

De heer **Van Gerven**: Had het ministerie van Financiën daar helemaal geen weet van?

De heer **Raab**: Van het specifieke gesprek waarnaar u verwijst, had ik geen weet. Ik wist natuurlijk wel dat er in het kader van het memorandum of understanding (MoU) discussies liepen. De vorige keer heb ik daar vragen over beantwoord.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar was niet een van uw medewerkers betrokken bij die discussie?

De heer **Raab**: Misschien heb ik uw vraag niet goed begrepen dan. Kunt u die even herhalen?

De heer **Van Gerven**: De vraag was heel duidelijk, toch?

De heer **Raab**: Ik vraag toch even of u hem wilt herhalen. Misschien heb ik hem niet goed begrepen.

De heer **Van Gerven**: Er was eind 2010 een discussie over het volgende. NS wilde een bod doen, Avalon geheten, in Duitsland op Arriva.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Tegelijk speelde de discussie over extra borgstelling voor HSA, die in de financiële problemen zat. Hoe keek Financiën aan tegen die discussie?

De heer **Raab**: U hebt het over eind 2010. Dan is mijn antwoord toch correct. Ik wist op dat moment niet van dat specifieke gesprek en dat specifieke verzoek van de heer Eurlings aan NS. Wij waren inderdaad wel bezig om samen met NS te kijken naar de businesscase en de bieding op een concessie in Duitsland, maar deze specifieke link ... Ik kan mij overigens voorstellen dat deze link gelegd wordt.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich die link wel voorstellen, maar u was niet persoonlijk daarbij betrokken. U hebt er helemaal geen weet van dat die discussie eind 2010 speelde.

De heer **Raab**: Nee. Ik weet dat er toen al door NS werd gezegd dat het gat in de businesscase van HSA groter was en dat zij weer een keer om tafel wilde gaan zitten met I en M om dat op te lossen. Ik kan mij heel goed voorstellen dat de heer Eurlings of iemand anders van het ministerie in die context om aanvullende garanties heeft gevraagd. U brengt het nu zo in relatie met de concessie-Avalon, maar op dat moment keken wij naar die concessie. Bij de gesprekken die I en M op dat moment voerde met NS waren wij op dat moment niet betrokken.

De heer **Van Gerven**: Uit stukken van 12 oktober 2010 blijkt dat u daar wel bij betrokken bent.

De heer **Raab**: O. Dat zal ongetwijfeld juist zijn, maar kunt u een voorbeeld geven om mijn herinnering even op te frissen?

De heer **Van Gerven**: Het ging over de discussie die ik zojuist geschetst heb. U kunt zich voorstellen dat dit toch wel een reële gedachte was?

De heer **Raab**: Dat heb ik net gezegd, ja.

De heer **Van Gerven**: Maar u kunt zich niet herinneren dat toen die discussie gevoerd is, waar u toch bij betrokken was, zoals uit de stukken blijkt?

De heer **Raab**: Ik heb al gezegd dat wij natuurlijk bij de concessie-Avalon betrokken waren. Wij hebben ook op een zeker moment tegen NS gezegd: je moet je wel realiseren dat het publicitair bijzonder lastig kan zijn wanneer het nieuws naar buiten komt dat het niet goed loopt met de HSA-businesscase. Wij vroegen NS hoe zij daarover dacht. U weet ook dat, doorexercerend in de businesscase van de concessie-Avalon, uiteindelijk zowel NS als wij hebben geconstateerd dat het geen goede zaak was om daarmee door te gaan. Daarmee bestond op dat moment de relatie tussen de businesscase van Avalon en de verzoeken van I en M aan NS niet meer. Uiteindelijk is NS niet doorgeshaan met de bieding op Avalon.

De heer **Van Gerven**: Hebt u zelf een verband gelegd met de businesscase van HSA en de buitenlandse investeringsplannen van NS?

De heer **Raab**: Ik heb vorige keer gezegd dat wij als aandeelhouder vonden dat je HSA op zichzelf moest bekijken. Er was een contract aangehaan door NS via de dochter HSA voor de concessie op de hsl. Daar waren problemen met de businesscase. Ik heb toen gezegd dat we, als er problemen waren met de businesscase, moesten proberen om de businesscase aantrekkelijker te maken. De oplossing is in geen geval dat je dan maar geld van NS of van de Staat in die failliete businesscase moet stoppen. Dan verbrand je geld, en daar heb je de belastingbetaler en uiteindelijk de treinreiziger niet mee geholpen. Dat is mijn verhaal geweest. Dat is onafhankelijk van de bron van het geld. Toen werd dat gerelateerd aan het superdividend. Hier gaat het in principe om een ongerelateerde casus. NS had met ons afgesproken dat er een internationale strategie was. Wij hebben daarin meegekeken. Dit was een mogelijkheid om internationaal concessies te verwerven, mits het voldoende rendabel was en het geld dat daarin werd geïnvesteerd voldoende rendeerte. Wij zagen niet onmiddellijk vanaf het begin een heel scherpe concurrentie tussen het geld dat je daaraan besteedt en aanwenden van het geld voor verliesfinanciering in HSA. Verliesfinanciering in het kader van HSA vinden wij altijd een slechte zaak, zoals ik de vorige keer heb uitgelegd.

De heer **Van Gerven**: Het was wel in de beeldvorming een probleem ...

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: ... als je in het buitenland investeert terwijl je in het binnenland de zaken niet op orde hebt. Er wordt gesproken over de zogenoemde letter of intent. Wat is er afgesproken tussen Financiën en Verkeer en Waterstaat, respectievelijk de ministers De Jager en Eurlings?

De heer **Raab**: Over de letter of intent?

De heer **Van Gerven**: Over de letter of intent in de kwestie die we nu bespreken.

De heer **Raab**: In het kader van?

De heer **Van Gerven**: In het kader van wat ik zojuist heb gezegd.

De heer **Raab**: In het kader van het onderhandelakkoord?

De heer **Van Gerven**: Nee, in het kader van het feit dat NS wilde investeren in Duitsland, terwijl er problemen waren met HSA. Eurlings leek het billijk dat HSA extra werd gesteund omdat anders de investeringen in het buitenland politiek niet verdedigbaar waren.

De heer **Raab**: U vraagt dat aan mij, maar ik weet niet wat er tussen Eurlings en De Jager is afgesproken.

De heer **Van Gerven**: U hebt daar geen weet van. U als aandeelhouder weet niet wat uw politieke baas heeft afgesproken.

De heer **Raab**: Dat kan ik mij niet meer herinneren. Ik wil het met alle plezier voor u thuis gaan uitzoeken, maar ik kan het mij op dit moment niet

herinneren. Ik denk ook niet dat dit in het materiaal zit dat wij hebben aangeleverd. Ik heb het ook niet in mijn stukken teruggevonden.

De heer **Van Gerven**: De commissie constateert dat. Konden Financiën en Verkeer en Waterstaat formeel niks doen?

De heer **Raab**: Hoe bedoelt u, "niks doen"?

De heer **Van Gerven**: Met betrekking tot deze kwestie?

De heer **Raab**: Met betrekking tot het bieden in Duitsland?

De heer **Van Gerven**: Ja, en het leggen van de koppeling met het oplossen van de problemen van HSA.

De heer **Raab**: Wij keken mee met de NS-mensen naar deze concessie. Formeel hadden wij denk ik geen instemmings- of goedkeuringsrecht. Maar als wij dit een heel slechte zaak hadden gevonden -- daar begonnen we langzaam naar te tenderen; in het verloop van de bespreking werden we steeds kritischer over deze aanbesteding -- dan hadden wij NS wel kunnen overtuigen dat zij dit niet had moeten doen.

De heer **Van Gerven**: Is het een correcte weergave dat er toch een soort procesafsprake wordt gemaakt, waarbij Financiën een veto krijgt over buitenlandse investeringsplannen van NS?

De heer **Raab**: Een veto krijgt?

De heer **Van Gerven**: Ja, dat Financiën goedkeuring moet geven.

De heer **Raab**: Ik kan mij herinneren, uit mijn hoofd zonder de stukken daartoe te hebben geraadpleegd, dat wij hebben gezegd: "Buitenlandse concessies, tenzij het heel kleine concessies zijn, zijn dermate politiek gevoelig dat jullie die altijd goed met ons moeten afstemmen. Jullie moeten

ons altijd meenemen in het proces. Anders gaan wij dat helemaal niet verdedigen, en dan hebben jullie een heel groot probleem." Dat is geen formeel veto; een formeel veto hadden wij niet. We hebben wel duidelijk gemaakt dat wij ons niet konden voorstellen dat NS soloacties zou ondernemen.

De heer **Van Gerven**: Was dat conform het toen vigerende deelnemingenbeleid?

De heer **Raab**: Het was er in ieder geval niet mee in strijd. Wij hadden bijvoorbeeld geen statutaire bevoegdheden om dat soort investeringen goed te keuren, zoals ik al zei. Wel hebben we gezegd dat het heel raar is dat de aandeelhouder hier niet bij betrokken zou zijn. Internationale concessies hebben natuurlijk een wat hoger risicoprofiel, ook politiek en publicitair gezien. Wij moeten daar gewoon goed in worden meegenomen. Dat hebben we afgesproken. We hebben ook nog andere afspraken gemaakt met NS. Zo mocht de totale portefeuille van buitenlandse activiteiten -- ik zeg het nu uit mijn hoofd -- niet meer dan 200 miljoen aan risicokapitaal bevatten. Een andere afspraak was dat ze meer dan gemiddeld moesten renderen vanwege het hogere risicoprofiel. Nog een andere afspraak was dat wij goed informeel -- informeel, dat wel -- erbij betrokken zouden worden en dat er geen beslissingen zouden worden genomen zonder dat wij daarvan kennis hadden. Dat hebben we afgesproken.

De heer **Van Gerven**: Die bieding is uiteindelijk niet doorgegaan, maar u zat toch in de positie om een veto uit te spreken.

De heer **Raab**: Een veto ... Ik ben geen jurist, zoals mevrouw Van Toorenburg verleden week heeft opgemerkt. Een formeel veto hebben we niet.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat geschetst. Als u als aandeelhouder had gezegd dat u het niet zag zitten ...

De heer **Raab**: Dan kan ik mij niet voorstellen dat NS was doorgedaan. Deze situatie heeft zich echter niet voorgedaan. Uit alle macht zou ik daarvoor zijn gaan liggen. Desnoods zou ik naar het bureau zijn gegaan in Utrecht en het hebben tegengehouden.

De heer **Van Gerven**: We gaan verder met het onderhandelakkoord. Eind 2011 wordt het onderhandelakkoord overeengekomen tussen Staat en NS. Aanleiding daarvoor was het gegeven dat het duidelijk was dat HSA in 2012 failliet dreigde te gaan. De oplossing die gevonden werd, was integratie van de HSL-Zuidconcessie in de hoofdrailnetconcessie, de hrn-concessie. Wat vond u als aandeelhouder van deze oplossing?

De heer **Raab**: Ik vond het een heel mooie oplossing. Ik weet niet wie die bedacht heeft, wie daar de geestelijk vader van is, maar ik vond het een heel slimme oplossing. Wij hebben die zelf niet kunnen bedenken.

De heer **Van Gerven**: U was ervan gecharmeerd.

De heer **Raab**: Jazeker.

De heer **Van Gerven**: Kunt u motiveren waarom u dat zo'n mooi idee leek?

De heer **Raab**: Aanvankelijk kijk je naar de situatie en zie je dat het een heel moeilijke casus is. I en M kon een aantal tegemoetkomingen doen, die staatssteuntechnisch en in relatie tot het aanbestedingsrecht mogelijk waren om de concessiefee iets te verlagen. NS kon iets doen om de businesscase iets aantrekkelijker te maken. Maar je had dan nog steeds een enorm gat, waardoor de concessie nog steeds niet rendabel was. Wij zagen niet zo een-twee-drie een haalbare oplossing binnen de criteria van staatssteun en aanbestedingsrecht. Uiteindelijk blijft er voor ons als aandeelhouder, anders dan er geld in te blijven pompen, zoals ik vorige keer heb uitgelegd, niets anders over dan het teruggeven van de concessie en opnieuw aanbesteden. Maar ja, ons werd verteld dat dit vanuit aandeelhoudersoptiek financieel gezien misschien niet eens zo onaantrekkelijk was, je neemt je verlies, en

dan is het klaar, maar budgettaire bleef I en M met een enorme tegenvaller op de begroting zitten. Daardoor kwamen investeringen in infrastructuur in gevaar. Bovendien reed er dan gedurende een bepaalde tijd geen trein. Verder was er een enorm reputatieverlies van NS. Dat was allemaal uitermate onaantrekkelijk. Toen uiteindelijk deze optie op tafel kwam en we alles bij elkaar namen, zeiden we: "Hé, het budgettaire effect is een stuk minder hierdoor. I en M kan dat tot een redelijk bedrag op de eigen begroting inpassen, een bedrag van ongeveer 400 miljoen." Financiën leverde een bijdrage.

De heer **Van Gerven**: Ik kom daar zo op terug.

De heer **Raab**: NS leverde een bijdrage. Niet alleen legde zij een bedrag op tafel onder het mom van "dat is het houden van de concessie ons waard". Ook werden daarmee extra verplichtingen op NS gelegd om tot in de aanloop naar de nieuwe hrn-concessie, de geïntegreerde concessie op 1-1-2015, HSA in de lucht te houden. Dat kostte ook geld. NS leverde dus een bijdrage. Het grote voorbeeld was natuurlijk dat op dat moment verzekerd leek dat de treinen zouden gaan rijden. Dat was ook goed voor de reiziger. Het was goed voor de begroting en goed voor NS. Door het verdelen van de pijn over die drie partijen was er uiteindelijk ook voor de reiziger een goede oplossing gevonden, zo leek het.

De heer **Van Gerven**: U zegt: alleen vanuit de pure positie als aandeelhouder was het geen goede deal.

De heer **Raab**: Nou ...

De heer **Van Gerven**: Zo begon u zojuist. Of zegt u dat het, gezien alles wat u genoemd hebt, ook voor de aandeelhouder aantrekkelijk was?

De heer **Raab**: Wij waren zeer in ons sas toen wij die cijfers zagen. Uiteindelijk bleek dat NS op deze manier beide concessies met een redelijk

rendement kon uitvoeren. Dat hadden wij aan het begin van de exercitie niet gedacht. Wij hadden zwaardere scenario's in ons hoofd.

De heer **Van Gerven**: U was toch blij verrast met de uiteindelijke uitkomst.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hulde voor de bedenker van die integratie.

De heer **Raab**: Ja, ik weet nog steeds niet wie die heeft verzonnen.

De heer **Van Gerven**: U weet nog steeds niet wie dat gedaan heeft? U hebt diegene niet kunnen vinden?

De heer **Raab**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Zoals NS ook zelf constateert, is er sprake van liberalisering van het spoorverkeer in Europa. Om die reden wil NS graag haar vleugels uitslaan in het buitenland. Als je kijkt naar het verleden van zo'n geïntegreerde concessie in Nederland, staat dat daar haaks op. Het is niet erg liberaal.

De heer **Raab**: De eerste concessie, de hsl-concessie, was via een aanbesteding tot stand gekomen. U kent dat verhaal, inmiddels zelfs beter dan ik, denk ik. De hrn-concessie, voor het binnenlandse net, kun je onderhands gunnen. Dat is gewoon toegestaan.

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

De heer **Raab**: Het slimme zat erin dat je door het combineren van de hrn-concessie en de hsl-concessie ...

De heer **Van Gerven**: Maar dat staat toch haaks op de ontwikkeling tot verdere liberalisering?

De heer **Raab**: Nou, dat weet ik niet. Als dat je doel is misschien, maar ik weet niet of dat het doel was.

De heer **Van Gerven**: Ik schets het. Die ontwikkeling is gaande. Mijn vraag is of dit daar niet haaks op staat, even los van de vraag of je daarvoor of daartegen bent.

De heer **Raab**: Dat ben ik niet met u eens. De hsl-concessie is gewoon aanbesteed en zakt in de hrn-concessie. Dat is niet veranderd. De einddatum blijft hetzelfde. De hrn-concessie was onderhands aanbesteed en werd opnieuw onderhands besteed. Dat veranderde ook niet.

De heer **Van Gerven**: Maar die had ook openbaar aanbesteed kunnen worden.

De heer **Raab**: Als je denkt dat dit een voordeel is. Dat vind ik echt een politiek oordeel. Ik als ambtenaar voer uit wat de regering samen met het parlement besluit. Die hebben met elkaar besloten om het op deze manier te doen.

De heer **Van Gerven**: Wil NS toch eigenlijk niet best of both worlds: geen concurrentie in het binnenland, maar wel de concurrentie aangaan in het buitenland?

De heer **Raab**: Er is natuurlijk wel een beperkt soort concurrentie in Nederland. Daarvan hebben we de afgelopen twee, drie weken wel iets gemerkt. Die is er dus wel. Er zijn weinig landen waar het totale net is geliberaliseerd. Ik denk dat dit het geval is in het Verenigd Koninkrijk en Schotland. Als ik bekijk hoe het daar gaat -- ik ben een amateur op dat gebied -- denk ik niet dat de belastingbetaler daar zo'n heel goede dienst wordt bewezen. Als je vervolgens bekijkt hoe ons net functioneert, als je de drukte op het net afzet tegen de punctualiteit en daarbij rekening houdt met de kosten die gemaakt worden voor investeringen, dan doet het Nederlandse

net het helemaal niet zo gek. Om nu te denken dat er via marktwerking ongelooflijk veel betere prestaties mogelijk zijn ... Ik ben in principe iemand die wel gelooft in marktwerking. De eerste vijftien jaar van mijn carrière, misschien wel twintig jaar, ben ik daar heel druk mee bezig geweest. Maar je moet ook kijken naar de specifieke marktsituatie. Ik denk dat de spoorwegsector niet bepaald een sector is die voldoet aan de standaardkenmerken van een markt die zich naar zijn karakteristieken ervoor leent om geliberaliseerd te worden.

De heer **Van Gerven**: Goed, als ambtenaar ventileert u toch een mening.

De heer **Raab**: Ik heb een persoonlijke mening, ja.

De heer **Van Gerven**: Zeker. Ik kom met u te spreken over de verdeling van de pijn in het onderhandelakkoord. Uw directie, de aandeelhouder, wil gecompenseerd worden en wil een extra financiële bijdrage van NS aan HSA. Kiest u daarmee aan de onderhandelingstafel in feite de zijde van NS tegenover Infrastructuur en Milieu en uw collega's van de Inspectie der Rijksfinanciën?

De heer **Raab**: Nee, dat heb ik niet zo gezien. Ik geloof ook niet dat de samenwerking die we toen hadden, zowel met mijn collega's van de rijksbegroting als met die van I en M, kan worden gekenschetst als "we stonden tegenover elkaar".

De heer **Van Gerven**: U zegt dat dit in goede harmonie gebeurde.

De heer **Raab**: Dat is in ieder geval mijn beleving. Ik heb in die tijd -- nu nog, en dat is later alleen maar intensiever geworden -- de samenwerking, zeker ook met I en M, gewaardeerd. Ik heb gezien dat daar heel gemotiveerde, gedreven en deskundige mensen zitten van wie je zo af en toe nog wat kunt leren als niet zijnde expert op spoorgebied.

De heer **Van Gerven**: Er zijn afspraken gemaakt. Er was een gat van ruim 1 miljard. Klopt dat?

De heer **Raab**: Wel meer. Ik heb hier de cijfers.

De heer **Van Gerven**: Kunt u aangeven welk deel NS voor haar rekening heeft genomen, welk deel Infrastructuur en Milieu en welk deel het ministerie van Financiën?

De heer **Raab**: Dat is heel moeilijk.

De heer **Van Gerven**: Het gaat mij alleen om het slot van het verhaal. We weten dat het een ingewikkelde ontwikkeling is geweest.

De heer **Raab**: Ik denk dat als je het aan twintig mensen vraagt, zij alle twintig een verschillende cijferopstelling hebben.

De heer **Van Gerven**: Geeft u de cijfers naar uw beste vermogen.

De heer **Raab**: Ik kan het niet uit mijn hoofd doen; dan overvraagt u mij even. Ik heb het even opgezocht en er aantekening van gemaakt. Ik begin met het feit dat volgens mijn gegevens de verlaging van de concessiefee die optrad, een kleine 1.200 miljoen euro was. Die is als volgt verdeeld. Financiën deed 324 miljoen. I en M deed vanuit zijn eigen begroting 381 miljoen, maar mocht daartegenover fees meerekenen in de periode na het verstrijken van de concessieovereenkomst. Dat werd ook gebruikt voor een dichting van het gat. In die plaat heeft NS 166 miljoen op tafel gelegd, maar dan tel je weer niet mee dat als onderdeel van die afspraken NS zich garant heeft gesteld voor het in de lucht houden van HSA tot eind 2014. Dat kostte ook nog een paar honderd miljoen. Dat vind je alleen maar weer terug in de begroting van NS en niet op de budgettaire plaat die ik net uitlegde.

De heer **Van Gerven**: Als ik het even mag samenvatten: van die kleine 1.200 miljoen was 166 miljoen voor NS en van de overige 1 miljard ...

De heer **Raab**: Grosso modo.

De heer **Van Gerven**: ... was ruim 300 voor Financiën en de rest voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De heer **Raab**: Plus nog een p.m. van die extra garantiebijdrage die NS heeft geleverd voor het in de lucht houden van HSA. Hoeveel die precies is, weet ik niet precies, maar dat is een paar honderd miljoen geweest.

De heer **Van Gerven**: Kun je zeggen dat iemand aan het langste eind heeft getrokken, even kijkend naar uw ministerie van Financiën? Was dat de schatkistbewaarder of de aandeelhouder?

De heer **Raab**: Ik vind dat een moeilijke.

De heer **Van Gerven**: Als u begrijpt wat ik bedoel.

De heer **Raab**: Uiteindelijk lopen die belangen gewoon parallel. Tja, ik durf dat niet zo te zeggen. Ik denk dat iedereen zijn deel heeft genomen.

De heer **Van Gerven**: U was daar tevreden over.

De heer **Raab**: Ik was tevreden, zeker als aandeelhouder. Als wij nog iets meer hadden moeten leveren, had dat gekund.

De heer **Van Gerven**: Dat had wel gekund. Dat was een deel van de uitkomst van de onderhandelingen. Ik vroeg u net wat NS het onderhandelakkoord kostte. Uw antwoord was: 166 miljoen plus de garantstelling HSA tot 2015. Dat klopt toch?

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Waarom kon NS niet zelf bijspringen bij HSA?

De heer **Raab**: Dat is dezelfde discussie die we vorige week hadden. Als je eigen middelen vanuit NS inzet zonder dat je iets doet aan de businesscase, ben je heel duur eigen vermogen aan het verbranden zonder dat dit tot een structurele oplossing leidt.

De heer **Van Gerven**: U zegt dus: het is een bodemloze put; dat moeten we niet doen.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Heeft de Staat zich niet zelf in de voet geschoten door een aparte entiteit te eisen voor het vervoer over de HSL-Zuid met een niet al te grote kapitaalbuffer en zonder continuïteitsgaranties? Kort en goed: als HSA niet had bestaan, wat dan?

De heer **Raab**: U vraagt nu natuurlijk naar de periode waarin de concessie gegund is en de voorwaarden waaronder dat gebeurd is. Daarover heb ik het een en ander gelezen in het boek De ontsporing, dat heel informatief is overigens. Omdat ik niet erbij betrokken was in die periode, heb ik nog eens goed kunnen nalezen hoe het daar is gegaan. In die tijd zijn dat natuurlijk de voorwaarden geweest waaronder NS die concessie heeft gekregen. Er zijn bepaalde bedragen aan garantiekapitaal gevraagd. Dat is later nog enigszins opgehoogd. Dat waren de voorwaarden. Daartegenover heeft NS een bepaalde concessiefee betaald. Daartussen is een balans.

De heer **Van Gerven**: Als ik u mag onderbreken: zou u dat morgen weer doen?

De heer **Raab**: Op deze manier?

De heer **Van Gerven**: Ja.

De heer **Raab**: Nee. Nee.

De heer **Van Gerven**: Goed. Dat is helder. Wij krijgen graag duidelijke antwoorden.

De heer **Raab**: Wij waren er toen als aandeelhouder ook niet bij betrokken.

De heer **Van Gerven**: Zeker. Het was voor de tijd dat Financiën aandeelhouder was, maar het was wel een voorstel van de overheid.

De heer **Raab**: Jazeker. Van deze gelegenheid wil ik toch even gebruikmaken. Je kunt hierin zien dat het wel degelijk zin heeft om een onderscheid aan te brengen tussen verantwoordelijkheden van een beleidsdepartement en het departement dat het aandeelhouderschap voor zijn rekening neemt. Dan kun je betere, transparantere afwegingen maken. Dan hadden wij wellicht -- het is theoretisch -- iets kritischer gekeken naar de bieding die NS uiteindelijk heeft gedaan.

De heer **Van Gerven**: We kunnen wel constateren dat in 2001 het ministerie van Verkeer en Waterstaat de leiding had, maar dat ook Financiën daarbij betrokken was.

De heer **Raab**: Zeker, maar niet in de rol als aandeelhouder.

De heer **Van Gerven**: Niet als aandeelhouder.

Ik wil nog even met u kijken naar het memorandum van overeenstemming uit 2008. Het onderhandelakkoord, was dat een onontkoombare uitkomst van het memorandum van overeenstemming uit 2008? In het bijzonder doel ik op de procesafpraak in artikel 14, waarin staat dat als een faillissement van HSA mocht dreigen, de Staat maatregelen zou treffen.

De heer **Raab**: Ik heb het niet gemerkt, eerlijk gezegd. Ik heb niet gemerkt dat NS met artikel 14 van de overeenkomst aan het zwaaien was. Ik heb wel gemerkt in mijn besprekingen met de NS-mensen van tevoren dat zij zich zorgen maakten of zij niet iets te veel door het putje zouden worden

getrokken door I en M. Het was niet zo van "ons kan niks gebeuren, want wij hebben artikel 14". Dat heb ik niet zo gemerkt. Ik heb ook niet gemerkt dat artikel 14 te pas en te onpas naar voren werd geroepen in deze discussie. Ik heb wel het volgende gezien, en dat is ook in lijn met mijn uitspraken vorige keer. In een van de stukken -- ik weet niet meer waar ik het precies heb gelezen -- staat: de concessiefte is verlaagd met ongeveer een derde als gevolg van externe oorzaken. Dat is precies de beperking die artikel 14 aangeeft. Je kunt de concessiefte alleen structureel verlagen op grond van externe oorzaken, en verder niet. Dat is dus ook gebeurd. In die zin gaf artikel 14 maar een beperkte mate van soelaas voor NS.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat artikel 14, het memorandum van overeenstemming, uiteindelijk niet gewerkt heeft.

De heer **Raab**: Niet voor een structurele verlaging, nee.

De heer **Van Gerven**: Niet voor een structurele oplossing. Daarvoor was het onderhandelakkoord nodig.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Omdat die externe factoren onvoldoende soelaas boden?

De heer **Raab**: Ja. Daar is wel naar gekeken.

De heer **Van Gerven**: Maar dat loste niet het structurele probleem op?

De heer **Raab**: Nee, het loste de boel niet op.

De heer **Van Gerven**: Mogen we concluderen dat het memorandum van overeenstemming een zeker, maar uiteindelijk onvoldoende vangnet was en dat de bal daarbij heel duidelijk bij de overheid lag om te zorgen voor een oplossing?

De heer **Raab**: De overheid had natuurlijk 2 miljard aan concessiefees ingeboekt. Als je dan zegt dat NS het zelf maar moet oplossen, zegt NS: wij nemen ons garantiekapitaal en voor de rest laten wij HSA failliet gaan. Dan komt die 2,2 miljard ook niet binnen. Wat dat betreft had NS ook wel weer een onderhandelingspositie.

De heer **Van Gerven**: Doordat er zo veel was ingeboekt bij de begroting: 148 miljoen per jaar.

De heer **Raab**: Ja.

De **voorzitter**: Ik wil nog even terugkijken naar het puntje van net, het special purpose vehicle, dat speciale bedrijf dat was ingericht. U zei: ik zou dat niet nog een keer doen. Maar het is erin gekomen omdat Financiën dat wilde.

De heer **Raab**: Wacht even!

De **voorzitter**: Even voor de duidelijkheid. Het beeld dat ontstond was: dat hebben zij gedaan en er was geen bemoeienis van ons.

De heer **Raab**: Ik heb dit de vorige keer ook gezegd. Ik vind het heel normaal dat je special purpose vehicles, speciale entiteiten, opricht. Je wilt niet het moederbedrijf schaden door een raar bod op een of andere concessie uit te brengen. Zo doen we dat ook bij concessies in Schotland of waar dan ook. Die worden in aparte entiteiten ondergebracht. NS staat daarbij garant voor een bepaalde hoeveelheid kapitaal, zodat ook de concessieverlener zekerheid heeft dat het bedrijf aan zijn verplichtingen kan voldoen. Dat vind ik een heel verstandige opzet. Het punt waarover ik zei dat we dat nooit meer zo zouden doen, betrof de balans tussen concessieopbrengsten en de hoeveelheid garantiekapitaal die in 2001 is afgesproken. Die waren niet in balans.

De **voorzitter**: Oké, dat is helder. Het is goed dat we dit verduidelijkt hebben. Het leek er even op dat het buiten Financiën om was gegaan, maar het was juist bedacht door Financiën, maar met een andere insteek.

De heer **Raab**: Ik vind het een heel goede opzet, maar niet met die bedragen.

De **voorzitter**: Oké, niet met die bedragen. Daar hebben we eerder verhoren over gevoerd, maar daarin vond iedereen het wel verstandig. Vandaag horen we dat dit het vooral niet was.

De heer **Raab**: Ik heb natuurlijk makkelijk praten, want ik was er niet bij betrokken. Ik heb natuurlijk de wijsheid van achteraf.

De **voorzitter**: Dit geeft ook wel weer een frisse kijk op de zaken. Daarom vragen we het u.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Raab, we gaan het met u hebben over de Fyra-treinen. Bent u als aandeelhouder gekend in het besluit om in december 2012 van start te gaan op het traject Amsterdam-Brussel?

De heer **Raab**: Nee. Dat werd wel aan ons meegedeeld: ze zijn eindelijk klaar; we gaan nu beginnen. Dat vergde geen specifiek aandeelhoudersbesluit.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarschijnlijk omdat het te operationeel is.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Bent u wel als aandeelhouder gekend in het besluit om te stoppen met de Fyra?

De heer **Raab**: Ja, dat is van tevoren wel met ons gedeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het is geen zaak waarover de aandeelhouders hoeven te besluiten?

De heer **Raab**: Er is geen statutaire of wettelijke bevoegdheid die ons dat recht of die plicht geeft, maar het is natuurlijk wel een heel belangrijke gebeurtenis. Dat je daar de aandeelhouder in kent, dat je naar buiten treedt nadat de aandeelhouder daar even goed over heeft kunnen nadenken, daar vragen over heeft kunt stellen en de informatie heeft kunnen verwerken, is wel normaal. NS begreep dat.

Mevrouw **Bergkamp**: Daar hebben we straks ook nog wel wat vragen over. In een door u geparafeerde notitie van 29 januari 2013 van uw directie aan de heer Vijlbrief, thesaurier-generaal, wordt gesproken over een mogelijk gesprek tussen minister Dijsselbloem en staatssecretaris Mansveld. Dat is een wens van haar. Zij wil het graag hebben over de oplossingen, zonder daarbij financiële risico's aan te gaan of afspraken uit het verleden te verstoren. Met andere woorden: het onderhandelakkoord zou moeten blijven bestaan. Hebt u dat ook zo geïnterpreteerd?

De heer **Raab**: Ik weet niet hoe ik dat ...

Mevrouw **Bergkamp**: Op het moment dat een staatssecretaris zegt dat afspraken uit het verleden niet verstoord moeten worden en dat er geen financiële risico's mogen worden aangegaan, zou je de indruk krijgen dat er iets overeind moet blijven. Dat zou het onderhandelakkoord zijn.

De heer **Raab**: Ik denk dat ze vooral bedoelt dat I en M er niet voor wil betalen. De last moet ergens anders liggen, hetzij bij NS, hetzij bij Financiën, de generale kas.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat bedoelde ze waarschijnlijk met "financiële risico's", maar welke afspraken bedoelt ze met "de afspraken uit het verleden die niet verstoord moeten worden"?

De heer **Raab**: Dan denk ik dat ze a. de concessieafspraken as such en b. het memorandum of understanding bedoelt.

Mevrouw **Bergkamp**: Niet het onderhandelakkoord?

De heer **Raab**: Dat ook.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat ook.

De heer **Raab**: Dat is het hele complex van afspraken dat tot stand is gebracht.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt ook dat het daarbij belangrijk was dat er een oplossing van NS zelf zou komen.

De heer **Raab**: Ja. Dat was ook niet helemaal onredelijk, want we praten nu over het stoppen met die treinen. Dat is natuurlijk ook wel een verantwoordelijkheid van NS.

Mevrouw **Bergkamp**: In de nota wordt ook een ander punt besproken, namelijk de herbenoeming van de heer Meerstadt als president-directeur. I en M en minister Schultz zijn daarmee akkoord, maar op 3 juni 2013 maakt de heer Meerstadt zijn vertrek bekend. Wat heeft daartussen plaatsgevonden?

De heer **Raab**: Ja, dat vraag ik mij ook weleens af. Ik heb van de voorzitter van de raad van commissarissen gehoord dat de heer Meerstadt al voor zijn herbenoeming te kennen had gegeven dat hij het wel welletjes vond, maar dat hij op verzoek van de raad van commissarissen (rvc) is gebleven omdat de voorzitter van de rvc ook al zou opstappen. Met het oog op de continuïteit zou het vervelend zijn als beiden, de voorzitter van de rvc en de voorzitter van de raad van bestuur (rvb), kort na elkaar zouden vertrekken. De heer Meerstadt zou daarom nog een bepaalde tijd blijven om de transitie wat soepeler te laten lopen.

Mevrouw **Bergkamp**: De heer Meerstadt wilde eigenlijk al weggaan, maar is wat langer gebleven vanwege een wens van de raad van commissarissen.

De heer **Raab**: Ja. Ik heb dat niet van hemzelf gehoord, maar van de voorzitter van de raad van commissarissen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het heeft dus niet direct te maken met de toestanden met de Fyra, die natuurlijk daarna plaatsvonden.

De heer **Raab**: Nee, niet volgens mijn informatie.

Mevrouw **Bergkamp**: We gaan het hebben over de periode van het definitieve einde van de Fyra. Wanneer hoorde u voor het eerst informeel over de mogelijkheid dat er gestopt zou worden met de Fyra?

De heer **Raab**: Het was altijd wel ... Ik moet het even nagaan in mijn papieren. Ik denk dat het ergens in februari, maart was dat NS zei: we hebben een aantal opties en we zijn die nu aan het verkennen, afhankelijk van de technische gesteldheid van de treinen. Een precies tijdstip kan ik niet geven.

Mevrouw **Bergkamp**: Ongeveer februari, maart hoorde u voor het eerst informeel dat NS voornemens was om wellicht te stoppen met de Fyra.

De heer **Raab**: Ja. Op 2 april hebben we nog iets meer informatie gekregen van NS. Toen wisten we echt wel dat dit een van de opties was.

Mevrouw **Bergkamp**: In april werd het helemaal, of in ieder geval met meer zekerheid gemeld.

De heer **Raab**: Niet helemaal. Er waren nog steeds verschillende opties: doorgaan of stoppen. Die lagen nog steeds op tafel. De eerste keer dat ik

daarover schriftelijk of rechtstreeks van NS iets heb gehoord, was voor mij herkenbaar terug te vinden op 2 april 2013.

Mevrouw **Bergkamp**: Helder. Meer zekerheid. Hoe werd daartegen aangekeken door het ministerie van Financiën, kijkend naar de concessie, het onderhandelakkoord en de gevolgen voor NS?

De heer **Raab**: Wij vonden dit natuurlijk dramatisch en tragisch. We hebben door de jaren heen HSA door al die stormen heen geloodst. We dachten: de treinen zijn er, de zaak kan eindelijk gaan rijden. Maar binnen een paar weken lag het daar waar het niet wezen moest. Dat vonden we natuurlijk een dramatische uitkomst.

Mevrouw **Bergkamp**: U was teleurgesteld en vond wat er gebeurde, dramatisch. Maar qua gevolgen voor bijvoorbeeld de HSL-Zuidconcessie? Vroeg het ministerie van Financiën zich meteen af wat dat voor de concessie betekende en daarmee voor het onderhandelakkoord?

De heer **Raab**: Op dat moment nog niet. Je hoopt dat er een oplossing kan worden gevonden en dat er iets met de treinen kan gebeuren waardoor ze weer snel back on track zijn. Dat hoop je.

Mevrouw **Bergkamp**: Wanneer keerde dat?

De heer **Raab**: Zo tegen eind mei begon zich toch wel af te tekenen uit de informatie van de verschillende audits die waren toegepast op de technische kwaliteiten van de treinen, dat doorgaan toch een heel riskante optie was.

Mevrouw **Bergkamp**: Eind mei bleek dat uit een aantal onderzoeken naar de technische gesteldheid van de trein. Toen dacht u dat het niet meer goed zou komen met de Fyra. Dacht het ministerie op dat moment ook na over de vraag wat dit betekende, kijkend naar de concessie en het onderhandelakkoord?

De heer **Raab**: Laten we eerst maar eens een besluit nemen over de trein, dan kunnen we daarna verder kijken wat er gebeurt. Toen eenmaal het besluit was genomen om te stoppen -- dan spoel ik even naar voren -- ...

Mevrouw **Bergkamp**: Bent u pas gaan nadenken over de gevolgen toen het besluit formeel was genomen en niet daarvoor?

De heer **Raab**: Wij hebben niet de luxe om op alle mogelijke opties voorbereid te zijn. Ik ben meer van de school van volgtijdelijk werken.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf net aan dat er in februari, maart al signalen waren. In april werd dat ook schriftelijk bevestigd door NS. Eind mei wordt er vervolgens definitief besloten. In die periode, voordat er formeel besloten was, heeft het ministerie niet gedacht over de vraag wat dit betekende voor de concessie en het onderhandelakkoord?

De heer **Raab**: We hadden toen al wel gehoord dat NS over alternatieven aan het nadenken was, zoals het uitvoeren van de concessie met alternatief materieel. Dat was een van de opties. Een van de andere opties om de concessie terug te geven. Daar hebben we wel globaal onze gedachten over laten gaan. Maar die cijfers waren nog allemaal zo voorlopig dat wij ons nog niet vastlegden op één bepaalde richting.

Mevrouw **Bergkamp**: Bij het ministerie van Financiën was in ieder geval ook de mogelijkheid aanwezig om de concessie in te trekken.

De heer **Raab**: Ja, maar op een gegeven moment ben je ook wel een beetje klaar ermee. Mensen hebben hun kans gehad en overduidelijk niet gegrepen. Normaal gesproken zeg je: als Apple een verkeerde iPhone lanceert, gebeurt er wel iets. Je lanceert de trein op 9 december met enige fanfare. Dan moet je natuurlijk ervoor zorgen dat het ding wel functioneert.

Mevrouw **Bergkamp**: Ook innovatie? U maakt de vergelijking met Apple.

De heer **Raab**: Ja, precies. Misschien was dit te veel innovatie op elkaar.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het gehad over het moment waarop u voor het eerst vernam dat NS wilde stoppen. Wanneer hoorde u voor het eerst informeel dat ook NMBS wilde stoppen?

De heer **Raab**: Ik moet even in mijn tijdlijn kijken. Dat moet 30 of 31 mei zijn geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt 30 of 31 mei. U hoorde het dus eerder informeel van NS. In de laatste periode, toen NS bezig was om de definitieve besluitvorming voor te bereiden, hoorde u ook over NMBS?

De heer **Raab**: Ja. NMBS trad volgens mij de 31ste naar buiten. Ik weet dat niet helemaal zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: De 31ste, dat klopt. Op 29 mei neemt de raad van bestuur het besluit om te stoppen met de Fyra. Wat vond u ervan toen u hoorde dat NS definitief wilde stoppen?

De heer **Raab**: Op dat moment hadden we al wel wat informatie gekregen. Toen kon ik het op zich wel billijken, als ik keek naar de cijfers die we toen hadden. Die waren nog niet helemaal uitgetrild, en we hadden daar ook nog wel wat vragen bij. Als ik keek naar de verschillende opties, vond ik het geen onlogische keuze.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke opties waren er allemaal?

De heer **Raab**: Er waren drie opties. 1. Doorgaan met de V250. Die moest dan wel heel erg opgeknapt worden. De retrofit kostte ook pakweg twee jaar. Daarbij moest een aangepaste concessie uitgevoerd worden. 2. Stoppen met de V250. Dan zou er alternatief materieel worden ingehuurd en ook dan moest de concessie worden aangepast. 3. Stoppen, waarbij ook de concessie werd teruggegeven.

Mevrouw **Bergkamp**: Er waren dus drie opties. 1. Doorgaan met de Fyra. 2. Stoppen met de Fyra en de concessie houden. 3. Stoppen met de Fyra en de concessie verliezen.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment is er een vergadering met de raad van commissarissen om een akkoord te geven, maar dan komt er een telefoontje van u.

De heer **Raab**: Een telefoontje van mij in de zin van: breng niks naar buiten!

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was uw boodschap. Wie sprak u toen? Sprak u met de heer Robbe of ging dat via president-commissaris Van den Driest?

De heer **Raab**: Dat weet ik even niet. Even kijken. Ik denk dat het de voorzitter van de rvc was.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was de heer Van den Driest.

De heer **Raab**: We hebben gezegd: "Jullie moeten dit niet naar buiten brengen. Wij willen hier nog goed naar kijken en hebben nog wat vragen, ook over de cijfers. Het kan niet zo zijn dat dit eventjes op een achternamiddag naar buiten wordt gebracht."

Mevrouw **Bergkamp**: Uw boodschap was dat dit te snel ging. U deed dat waarschijnlijk namens de heer Dijsselbloem.

De heer **Raab**: Dit was afgestemd met de minister, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: NS en NMBS hadden met elkaar afgesproken om op dezelfde dag naar buiten te treden, namelijk op de 31ste. De boodschap was

om het nog niet naar buiten te brengen. De reden daarvan was dat het te snel ging.

De heer **Raab**: Het is wel heel aardig dat NS dat met NMBS afspreekt, maar dan heeft zij even vergeten dat zij ook een besluitvormingstraject aan de kant van de aandeelhouder moet meerekenen. Tegen de deelnemingen zeg ik altijd: "Als jullie een besluit nemen, is het niet klaar met jullie besluit. Daarna moeten jullie in de tijdlijn meenemen dat wij ook een bepaalde tijd nodig hebben om tot een besluit te komen. We moeten de minister informeren, we moeten vragen kunnen stellen, we moeten de Tweede Kamer kunnen informeren op een nette manier. Dat kost allemaal tijd."

Mevrouw **Bergkamp**: De aandeelhouder was in dat proces dus niet meegenomen.

De heer **Raab**: Niet door NS in ieder geval. Dat is overduidelijk. Dat vinden wij nooit zo heel slim.

Mevrouw **Bergkamp**: Kwam dat initiatief van u of gebeurde dat in opdracht van de heer Dijsselbloem?

De heer **Raab**: Dat was in overleg met de heer Dijsselbloem. Hij zei zelf dat hij daar goed naar wilde kijken. Niks deadline met de Belgen en dergelijke. Nee, hij wilde zelf goed kijken.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben in de stukken gelezen dat u aangaf dat er op dat moment te weinig informatie was om een besluit te nemen en dat u er in ieder geval nog niet over uit was of u NS nog een kans wilde geven of dat er opnieuw zou worden aanbesteed. Klopt dat?

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat was op dat moment uw idee. Er was nog te weinig informatie. Wellicht moest er nog onafhankelijk gekeken worden naar de informatie. Was dat ook een wens van u?

De heer **Raab**: Dat hebben we in dat tijdsbestek niet gedaan. We hebben toen nog wat verduidelijking gekregen. Zondagavond laat hebben we nog extra informatie gekregen. Dat was inmiddels zo ongeveer 2 juni, denk ik. De vroege ochtend van 3 juni hebben wij nog wat informatie gekregen. Daarmee zijn we verder aan de slag gegaan. We hebben de staatssecretaris van I en M en onze minister geadviseerd. Zij hebben toen gezegd: "Op basis van de nu voorliggende informatie kunnen wij instemmen met de keuze om te stoppen. We hebben nog even tijd nodig om een brief te schrijven aan de Tweede Kamer om het ook daar netjes te laten landen en haar passende informatie te geven." Toen is afgesproken om te stoppen met de V250. Dat besluit werd bekendgemaakt. De vervoerders, NS en NMBS, werden meteen in staat gesteld om een alternatief aanbod te doen. Dat zou worden beoordeeld, maar er zou niet bij voorbaat worden gezegd dat we daarop in zouden gaan omdat alle andere opties ook openstonden.

Mevrouw **Bergkamp**: De NS-directie had eerder een besluit genomen, en ook de raad van commissarissen. We begrepen vanochtend in het verhoor van de heer Robbe dat het een voorgenomen besluit werd. Het effect van uw telefoontje namens de heer Dijsselbloem was dat er een voorgenomen besluit kwam. Op 4 juni zegt minister Dijsselbloem bij RTL Z dat hij niet halsoverkop het besluit van de Belgen wil volgen, maar op dat moment had NS al een besluit genomen, had de raad van commissarissen een besluit genomen en had NMBS met NS afgestemd om op dezelfde dag het nieuws naar buiten te brengen. U gaf net aan dat de wens was om niet halsoverkop een besluit te nemen, maar de indruk werd gewekt dat NMBS Nederland of NS onder druk had gezet om een besluit te nemen. Dat is in ieder geval het beeld dat naar buiten is gekomen. Was het idee om dat beeld op die manier naar buiten te brengen of was het echt een misverstand? Wist de heer Dijsselbloem niet dat er een afspraak was tussen NS en NMBS om het de 31ste naar buiten te brengen?

De heer **Raab**: Dat wist hij niet. Ik wist het niet. Als de heer Dijsselbloem het wist, had hij dat waarschijnlijk via mij gehoord. NS had beter moeten beseffen dat zij bij het nemen van zo'n besluit ook de aandeelhouder goed moet betrekken.

Mevrouw **Bergkamp**: De indruk was toen, als ik u zo hoor, dat de aandeelhouder te weinig betrokken was in het proces. Er is een beeld ontstaan dat de Belgen, NMBS, NS onder druk hadden gezet om snel met iets te komen. Dat lijkt niet gebaseerd te zijn op informatie bij de heer Dijsselbloem of bij u. We hebben begrepen dat uiteindelijk geprobeerd is met de heer Descheemaeker om dit recht te zetten omdat het een misverstand was.

De heer **Raab**: Ik heb niks rechtgezet.

Mevrouw **Bergkamp**: Dat ging via een ander ministerie.

De heer **Raab**: Ja, dat liep via een ander ministerie.

Mevrouw **Bergkamp**: Er schijnt overleg te zijn geweest tussen de minister van Financiën, staatssecretaris Mansveld, de vicepremier -- de heer Asscher -- en de voorzitter van de PvdA-fractie. Waar was dat goed voor? Waarom was de afstemming daar nog nodig?

De heer **Raab**: Omdat dit een politiek gevoelig dossier is, denk ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u er iets meer over zeggen waarom die betreffende personen bij elkaar zijn gekomen om dit te bespreken? We hebben begrepen dat de reden hiervoor was dat er sterke opvattingen leefden bij deze bewindspersonen.

De heer **Raab**: Ik heb de namen niet goed gehoord. Kunt u die herhalen?

Mevrouw **Bergkamp**: Het ging om de minister van Financiën, de heer Dijsselbloem, om staatssecretaris Mansveld, om vicepremier Asscher en om de voorzitter van de PvdA-fractie, de heer Samsom.

De heer **Raab**: O, ja. Dat is politiek overleg. Dat gebeurt. Daarvan ben ik als ambtenaar niet op de hoogte geweest.

Mevrouw **Bergkamp**: U wist niet dat er overleg was?

De heer **Raab**: Nee. Dat hoeft niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik zeg ook niet dat dit hoeft. U wist het in ieder geval niet.

De heer **Raab**: Nee, ik wist het niet. Dat is denk ik intern politiek overleg. Het zijn allemaal bewindslieden dan wel politici van de PvdA. Dat gebeurt vaker.

Mevrouw **Bergkamp**: In een mail van u staat dat u ervan afwist.

De heer **Raab**: Is dat zo? Daar kijk ik van op.

Mevrouw **Bergkamp**: U kunt het zich niet meer herinneren?

De heer **Raab**: Nee, ik kan mij het echt niet herinneren.

Mevrouw **Bergkamp**: In de mail staat ook "wegens de sterke opvattingen bij deze personen", maar dat hebt u niet meer paraat.

De heer **Raab**: Nee, ik kan mij daar echt niets van herinneren.

Mevrouw **Bergkamp**: Het klopt inderdaad dat het allemaal personen van de PvdA zijn: bewindspersonen en de voorzitter van de PvdA-fractie. U weet niet wat de uitkomst is geweest van dat gesprek?

De heer **Raab**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: De reden is waarschijnlijk de politieke gevoeligheid, kijkend naar het dossier.

De heer **Raab**: Dat denk ik.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom stuurt u daar zelf een mail over?

De heer **Raab**: Ik?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

De heer **Raab**: Aan wie heb ik die gestuurd?

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt hem gestuurd aan de heer Sherlo Esajas.

De heer **Raab**: Ja ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik kan hem ook voorlezen. "Hierbij alsnog. Verder heb ik net Carel van den Driest gesproken, de voorzitter raad van commissarissen van NS. Die vertelde dat ze morgen inderdaad naar buiten willen. Hem dringend aangeraden dat niet te doen. Wegens de sterke opvatting van minister Asscher, Samsom en de staatssecretaris begreep ik dat het niet zou gebeuren." Vervolgens zien we ook dat er een overleg heeft plaatsgevonden.

De heer **Raab**: Ook nu u het zo voorleest, kan ik het mij ... Dat gebeurt dan. Er gebeurt zo veel. En dan ...

Mevrouw **Bergkamp**: Wij merken in de stukken die we hebben dat het erop lijkt dat op een gegeven moment de regie steeds meer bij Financiën komt te liggen.

De heer **Raab**: Dat kan, dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt niet gemerkt dat de heer Dijsselbloem op een gegeven moment wat meer ... Na het gebrek aan informatie, waarover u net sprak, en na onvoldoende bij het proces betrokken te zijn, lijkt er een soort verschuiving in de regie te zijn.

De heer **Raab**: Dat is ook wel zo omdat er in de eerdere episodes een geschil was tussen de concessieverlener en de concessiehouder, dus tussen I en M en NS. Er waren problemen bij de uitvoering van het contract. Vervolgens gaan die partijen met elkaar aan de slag. Als aandeelhouder geef je wat kaders aan, maar dan heb je geen actieve rol bij dat overleg. Hier ging het inmiddels toch wel om een falen van NS. Dan moet NS het oplossen. Het is logisch dat NS dan met de aandeelhouder sterker bekijkt hoe dat opgelost kan worden. Het heeft ermee te maken dat het probleem wat meer de kant van NS opging en daarmee onze kant.

Mevrouw **Bergkamp**: En daarmee de kant van de aandeelhouder.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Klopt het dat NS niet eerder mocht stoppen zonder de instemming van de aandeelhouder?

De heer **Raab**: Formeel denk ik niet. Ik zei net al dat er geen formele rechten zijn die ons deze goedkeuring geven. NS neemt hiermee een heel belangrijke beslissing. Dat je daarbij de aandeelhouder betreft en dat je vervolgens ook tijd neemt voor een goed proces, ook richting het parlement, vind ik volkomen gepast.

Mevrouw **Bergkamp**: Het erbij betrekken van de aandeelhouder is wat anders dan toestemming krijgen van de aandeelhouder. U zegt dat dit formeel niet kan.

De heer **Raab**: Nou, het kan wel.

Mevrouw **Bergkamp**: Was het wel een realistisch scenario geweest dat de aandeelhouder wilde doorgaan met de Fyra en NS wat anders besloot? Zou NS overruled kunnen worden op zo'n moment?

De heer **Raab**: Dat is wel heel moeilijk. Als de experts zeggen dat de trein niet meer op een goede manier te gebruiken is, is het wel heel theoretisch dat wij als aandeelhouder zouden zeggen dat NS toch moest doorgaan. Het kan in theorie, maar ik denk dat een aantal mensen dan niet meer zouden meedoen omdat zij de verantwoordelijkheid er niet voor zouden willen dragen. Ik denk ook niet dat het verstandig is dat wij als aandeelhouder op basis van relatief weinig informatie zouden zeggen dat NS toch moest gaan rijden met de trein, terwijl anderen die er echt verstand van hebben, zeiden dat het niet zo'n goede trein was.

Mevrouw **Bergkamp**: De interventie was niet alleen erop gericht om de bekendmaking uit te stellen, maar ook om het besluit uit te stellen. Het werd een voorgenomen besluit.

De heer **Raab**: Ja. Dat was omdat wij echt pas vonden dat er een besluit genomen kon worden op het moment dat én de staatssecretaris én de minister goed geïnformeerd waren en daar zelf goed naar hadden kunnen kijken. In het tijdschema dat leidde tot de bekendmaking op 31 mei, was er nauwelijks gelegenheid om beide bewindslieden, de staatssecretaris en de minister van Financiën, goed in te lichten.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment wordt het onderwerp zelfs besproken in de ministerraad, namelijk op 7 juni. Is dat gebruikelijk? U zegt zelf dat de aandeelhouder al niet zo'n formele positie heeft, maar vervolgens wordt het ook nog in de ministerraad besproken.

De heer **Raab**: Ik weet het niet meer precies, maar het was in ieder geval een politiek gevoelig besluit.

Mevrouw **Bergkamp**: Waarom was het een politiek gevoelig besluit? Kunt u dat nog een keer toelichten?

De heer **Raab**: Omdat er al redelijk wat politiek kapitaal in het hele HSA-gebeuren was geïnvesteerd. Dan lukt het uiteindelijk toch niet om een rijdende trein op het spoor te krijgen en te houden. Dat is natuurlijk wel gevoelig.

Mevrouw **Bergkamp**: Vandaar ook de mail en de bespreking door een aantal PvdA-bewindspersonen en de fractievoorzitter van de PvdA, waar we het net over hadden, om afstemming daarover te krijgen. Dat is logisch, kijkend naar het verloop.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Op zich was het dus niet raar dat het ook in de ministerraad werd besproken, vanwege de politieke gevoeligheid. Was de minister van Economische Zaken, de heer Kamp, ook aangesloten bij het dossier? We hadden het er net over dat Financiën laat erbij was aangesloten, maar hoe zat het met Economische Zaken?

De heer **Raab**: Ik weet niet wat I en M met de heer Kamp of het ministerie heeft besproken. Ik kan mij niet herinneren -- maar goed, ik kan mij wel meer niet herinneren -- dat wij EZ erbij hebben aangesloten. Er speelden ook geen dingen als mededinging. Ik kan mij voorstellen dat je, wanneer je iets raars doet met aanbestedingen of zoiets, zegt: hé, hier komt het ministerie dat verantwoordelijk is voor aanbesteding toch om de hoek kijken. Maar dit was een technisch probleem rond een concessie, een trein die niet wil rijden. Het is gebruikelijk ...

Mevrouw **Bergkamp**: Vanuit "concessie wel/concessie niet" zou het misschien logisch zijn om Economische Zaken ...

De heer **Raab**: Zover waren we nog niet. Dit ging om het besluit om te stoppen met de trein of niet.

Mevrouw **Bergkamp**: En nog niet over de consequenties.

De heer **Raab**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: In de ministerraad van 7 juni werd alleen gesproken over het besluit om te stoppen. Er is toen nog niet gesproken over een alternatief plan of hoe verder ...

De heer **Raab**: De optie is besproken om de vervoerders de mogelijkheid te geven om een alternatief aanbod te doen, naar ik meen in augustus/september. Het kabinet zou daarover een oordeel vellen voor 1 oktober. Ik kan mij voorstellen dat je dat wilt bespreken in de ministerraad.

Mevrouw **Bergkamp**: In de ministerraad werd gesproken over het stoppen met de Fyra en over het geven van een kans aan de vervoerder om met een plan te komen.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Weet u of de minister-president erbij betrokken was, of hij bij de ministerraad aanwezig was?

De heer **Raab**: Of de minister-president bij de ministerraad aanwezig was?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

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

Mevrouw **Bergkamp**: En de heer Kamp?

De heer **Raab**: Dat weet ik ook niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Had de ministerraad kunnen besluiten om door te gaan met de Fyra of is dat echt ondenkbaar?

De heer **Raab**: Het kan. De ministerraad kan alles beslissen, maar ik zou wel als ambtenaar zeggen: mij lijkt dat niet verstandig, want je laadt daarmee een verantwoordelijkheid op je die je volgens mij niet kunt waarmaken met de kennis die wij hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Het werd, gezien de politieke gevoeligheid -- we spraken net al over het PvdA-overleg -- behandeld in de ministerraad, maar niet zozeer om het besluit nog ter discussie te stellen.

De heer **Raab**: Dat denk ik niet. Het stoppen an sich niet, wel dat je daar een net proces voor hebt. Belangrijker is het om het aanbod dat de vervoerders nog konden doen, te bespreken in de ministerraad en om kennis te nemen van de opvattingen binnen de ministerraad. Het is voor beide bewindspersonen, zowel voor de staatssecretaris als de minister, belangrijk om dat op zo'n manier te doen. Zo is het kabinet als geheel daarover geïnformeerd en hoeft het dat niet uit de krant te vernemen. Ik denk dat dit wel belangrijk is, ook voor de politieke steun in de rest van het proces. Dat zijn overwegingen die niet zozeer bij ons als ambtenaren een rol hebben gespeeld, maar die ik mij wel kan voorstellen.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap het.

De heer **Elias**: Mijnheer Raab, de verwickelingen rond de Fyra zetten natuurlijk ook de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid op de helling. Zonder de Fyra kon HSA immers definitief niet aan de concessieovereenkomst voldoen. Wat waren de financiële gevolgen voor NS geweest als de HSL-Zuidconcessie was ingetrokken?

De heer **Raab**: Zo rond het tijdstip van stoppen met de Fyra, bedoelt u? Dan had NS een bepaald verlies moeten nemen. De precieze hoogte daarvan kan ik niet inschatten, maar laten we zeggen een paar honderd miljoen.

De heer **Elias**: Bij benadering. De heer Robbe zei vanmorgen dat het rond de 400 miljoen à 450 miljoen was.

De heer **Raab**: Dat geloof ik zo.

De heer **Elias**: Klinkt dat reëel voor u?

De heer **Raab**: Je moet het altijd afwegen tegen de opties. Je hebt nooit zomaar een geïsoleerde optie.

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

De heer **Raab**: Ik ben altijd wel erg van de verschillende opties naast elkaar leggen, van de ene extreme kant naar de andere en alles wat ertussenin zit. Dan gaan we gewoon kijken zonder ideologie wat de beste optie is vanuit een aantal invalshoeken. De concessie intrekken was een van de opties die wij in ieder geval hebben overwogen.

De heer **Elias**: U zegt "die wij in ieder geval hebben overwogen"?

De heer **Raab**: Het ministerie van Financiën, zal ik maar zeggen.

De heer **Elias**: "Wij" is "ministerie van Financiën".

De heer **Raab**: Als ambtenaren, hè. Je moet de minister adviseren. Ik weet niet of de minister dat heeft overwogen ...

De heer **Elias**: Daar kom ik straks op.

De heer **Raab**: ... maar in het ambtelijk advies staat dat het intrekken van de concessie wel een van de te overwegen opties is. Dat moet je altijd weer afwegen tegen wat er gebeurt met de concessieopbrengsten. Die vallen in een klap nog weer een keer met 1,4 miljard tegen. Je slaat meteen een gat in de begroting.

De heer **Elias**: Het ging mij in eerste instantie sec om de financiën. Wat was er met het onderhandelakkoord gebeurd wanneer de HSL-Zuid-concessie was beëindigd?

De heer **Raab**: Met het onderhandelakkoord? Ik denk een bedrag van vergelijkbare orde, ietsje minder wellicht, maar niet dramatisch veel minder.

De heer **Elias**: Met andere woorden, naast de concessie voor de HSL-Zuid stond de facto de afgesproken geïntegreerde concessie voor het hoofdrailnet ook op het spel.

De heer **Raab**: Bij het stoppen?

De heer **Elias**: Ja.

De heer **Raab**: Als je die intrekt, heb je alleen nog een andere concessie over. Dan moet je bekijken wat je met die overblijvende concessie gaat doen.

De heer **Elias**: En dan komen al die nuances in beeld, al die variabelen, al die scenario's. Dan is de vraag of het overeind houden van het onderhandelakkoord in het belang van de aandeelhouder was.

De heer **Raab**: Als je dat afweegt tegen de verschillende opties ... Daarna is er een alternatief bod gekomen, dat qua financiële effecten voor het bedrijf en voor I en M, beter was dan het alternatief "stoppen".

De heer **Elias**: Omdat de boel zo met elkaar verweven was, om het huiselijker te zeggen, was het handig en verstandig, vanuit de visie van het

ministerie van Financiën althans, ook ambtelijk, om het onderhandelakkoord overeind te houden?

De heer **Raab**: Ja, maar ook als je naar andere alternatieven kijkt, hoor. Ik weet dat I en M naar een hele serie aan alternatieven heeft gekeken. Het alternatieve aanbod van vervoerders NS en NMBS kwam daar als beste uit.

De heer **Elias**: De optie "het is zo slecht gegaan met de Fyra's dat het allemaal niet gaat werken; alles gaat van tafel en we beginnen opnieuw" is heel serieus besproken in mails van eind februari van Financiën. Die mails zijn in ons bezit. Er staat in: "We hebben een groot probleem als de Fyra afgeschreven moet worden." Verder staat er letterlijk of in woorden van gelijke strekking dat dit vermoedelijk leidt tot een nieuwe aanbesteding omdat het aanbestedingsrechtelijk niet droog te houden valt. Dan ontstaat er weer een heel nieuwe situatie met betrekking tot bijvoorbeeld de concessie -- daarmee was het immers verweven -- omdat die vergeven zou worden aan NS voor 2015 tot 2024. Omdat alles met elkaar verweven was, leek het om financiën te gaan, maar ging het wel degelijk om vrij verregaande besluitvorming met, zacht gezegd, een behoorlijke politieke rand. De keuze was om niet opnieuw te gaan aanbesteden en alles stop te zetten. Er werd voor gekozen om het hoofdrailnet, geïntegreerd met de hsl, aan NS te gunnen tot 2025.

De heer **Raab**: Dat was de discussie in het onderhandelakkoord. Dat was 2010, 2011.

De heer **Elias**: Maar omdat dat niet omviel ... Die keuze leek althans gemaakt te gaan worden ...

De heer **Raab**: Nee, dat was een van de opties.

De heer **Elias**: Oké, maar die optie is serieus besproken en in de ministerraad van 7 juni ging het heel erg die richting op.

De heer **Raab**: Ja.

De heer **Elias**: Dat zie ik toch juist?

De heer **Raab**: Ongetwijfeld. Maar je moet al die verschillende opties tegen elkaar afwegen. Als dat betere uitkomsten had opgeleverd voor de begroting en voor de reiziger, dan hadden we dat gedaan. Maar dat deed het niet. Dan doe je dat dus niet.

De heer **Elias**: Maar u zei net ook dat de politiek er steeds meer bij om de hoek kwam kijken. Het was niet alleen een financiële afweging. Er kwamen ook politieke standpunten in. Er vond vertrouwelijk overleg plaats tussen bewindspersonen en de politiek leider van één bepaalde politieke partij. Daar had u als ambtenaar mee te maken.

De heer **Raab**: Ik kan vertellen wat ik heb geadviseerd, maar vragen over politieke afwegingen moet u aan politici stellen.

De heer **Elias**: Dat is niet helemaal waar. Wij kunnen zien wat u hebt geadviseerd. Dat liep nog sterk langs financiële lijnen.

De heer **Raab**: Zeker.

De heer **Elias**: Er werd ook bij geschreven: maar goed, de minister heeft ook heel sterke politieke opvattingen; die komen ook in het geding. Als we daarna zien dat de besluitvorming de andere kant uitloopt, dan weten we ongeveer hoe de hazen gelopen zijn.

De heer **Raab**: Nou, nee hoor.

De heer **Elias**: Waarom niet?

De heer **Raab**: Ik begrijp niet waarom u dat concludeert.

De heer **Elias**: Ik vraag het u.

De heer **Raab**: Nee, u een trekt een conclusie.

De heer **Elias**: Nee, nee, nee. Ik vraag u het volgende. Financiën adviseert eerst sterk in de richting van "let op, wellicht komt er een nieuwe aanbesteding aan omdat het aanbestedingsrechtelijk niet droog te houden valt als de Fyra's niet werken en er niks terecht komt van alle eerdere afspraken". In een later stadium wordt er voorgesorteerd op het feit dat er een concessie wordt verleend, geïntegreerd, en dat NS het mag proberen op te lossen.

De heer **Raab**: U maakt nu een heel grote sprong tussen onze eerste gedachtevorming en ...

De heer **Elias**: Ik maak een sprong van ...

De heer **Raab**: Mag ik even uitspreken?

De heer **Elias**: ... van eind februari naar 7 juni. Dat klopt.

De heer **Raab**: Het is het begin van een denkproces. Dat begint met het woord "wellicht". U moet zich dat niet voorstellen als het sterke advies van Financiën aan het eind van de rit. Wij doen kennis op samen met onze collega's van NS, samen met I en M, samen met externe adviseurs. In het gedachteproces vormen wij onze mening. Uiteindelijk hebben wij een advies aan de minister. U moet niet gaan citeren uit eerste gedachtespinsels, die beginnen met het woord "wellicht" en dat vervolgens neerzetten als de sterke positie van ambtelijk Financiën. Dat is niet juist.

De heer **Elias**: Daarmee hebt u aangegeven hoe u daartegen aankijkt. Staatssecretaris Mansveld trekt eind januari 2013 de zogenoemde niet-handhavingsbrief in. Ik zal dat even uitleggen. In 2008 werd met het zogeheten memorandum of understanding overeengekomen dat we aan de

slag gingen met de concessie, maar omdat het materieel er nog niet was, werd een brief geschreven waarin stond dat er nog niet zou worden gehandhaafd. Die niet-handhavingsbrief trekt staatssecretaris Mansveld in. Met andere woorden zegt zij: dan kan ik gaan handhaven op het niet-nakomen van de concessie door HSA. Was het ministerie van Financiën daarin gekend?

De heer **Raab**: Dat denk ik wel. Als ik kijk naar de stand van het overleg en de contacten, kan het haast niet anders dan dat wij daarover geïnformeerd waren. Ik kan mij geen concreet moment herinneren, maar ik denk dat wij geïnformeerd waren.

De heer **Elias**: Op 6 juni 2013 wordt na overleg tussen uw minister Dijsselbloem en de staatssecretaris, mevrouw Mansveld, in een mail gemeld dat de vervoerders, NS en NMBS, tot september de kans krijgen om met een plan voor alternatief vervoer te komen. Vond u dat logisch en terecht na alle vertragingen en problemen, ook in ogenschouw nemend het onrealistisch hoge bod uit 2001 en het gegeven dat HSA op geen enkel moment aan de concessievoorwaarden had voldaan tot dan toe?

De heer **Raab**: Bij oplossingen kijk ik altijd naar voren. Ik ben ook nooit zo van de school van "wie heeft het gedaan en wie is schuldig"? Ik heb in dienst gezeten. Als er een vrachtwagen in de sloot werd gereden, kwam er altijd een officier vragen wie dat gedaan had. Ik dacht altijd: hoe krijgen we dat ding weer op de kant? Dat vind ik altijd belangrijker. Dat is ook altijd mijn houding geweest met dit soort zaken. Natuurlijk baalden wij ontzettend van het feit dat NS het niet goed had gedaan. Dat heb ik net ook al gezegd. Maar als je NS straft, straffen we onszelf en de reiziger het meeste. Je moet altijd naar voren kijken welke van de verschillende opties de beste uitkomsten oplevert. De ministerraad heeft toen besloten om de vervoerders nog één kans te geven. Dat zou wel beoordeeld worden in het licht van alternatieven, zoals het intrekken van de concessie of andere partijen een bod laten doen. We hebben ze wel gestimuleerd om echt hun allerbeste beentje voor te zetten. Ik geloof dat iedereen van de kant van NS en NMBS begreep dat dit

de laatste kans was. Maar goed, dit zijn mijn woorden. Ik heb dit niemand horen zeggen. Er werd niet bij voorbaat al tegen hen gezegd dat het wel goed zat. Nee, ze moesten echt hun best doen voor een goed bod. Dat moest worden beoordeeld op de juridische en financiële consequenties, op de kwaliteit voor de reiziger, op realisme en op een factor die voor de eerste keer in dit proces is meegenomen: executie zekerheid. Die factor hebben we meegewogen. Hoe we op de naam zijn gekomen is mij een raadsel, maar dit heette de Venus-businesscase. Wij hebben een adviseur ingehuurd om die te bekijken. Een van de dingen waar we de adviseur specifiek naar hebben laten kijken is de executie zekerheid en de opwaartse en neerwaartse risico's om toch nog enigszins een idee te krijgen of we eindelijk iets hadden wat wel kon gaan werken.

De heer **Elias**: Toch is er iets veranderd op het ministerie van Financiën. Om in uw vergelijking van de militaire dienst te blijven, jarenlang zei minister Zalm, ook als er een auto in de sloot lag: "Jullie zouden voor vervoer zorgen. Hoe jullie het regelen, maakt niet uit. Ongeacht of je hem eruit trekt en hem oplapt of een andere regelt, je zorgt maar dat het vervoer er komt." Dat is een andere opstelling.

De heer **Raab**: Ja. Dat kan. Hij zal daar zijn reden voor hebben gehad. Ik denk dat je, als je ... Misschien moet ik daar niks over gaan zeggen, want ik was er toen als ambtenaar in ieder geval niet bij betrokken. Ik heb natuurlijk opvattingen als burger. Het is niet gestoeld op activiteiten in die tijd.

De heer **Elias**: Omdat u zei alleen vooruit te kijken. Jarenlang heerste bij Financiën een andere manier om tegen dat probleem aan te kijken. Daar is een omslag in gekomen.

De heer **Raab**: Mijn mening is: als je oplossingen wilt bedenken die realistisch zijn, moet je vooral vooruitkijken en moet je niet juridisch kijken als in "contract is contract".

De heer **Elias**: In hoeverre was de mogelijkheid voor NS om toch de boel te mogen oplossen, om het zo te zeggen, ingegeven door budgettaire redenen? Ik doel dan op het overeind houden van het onderhandelakkoord, het beperken van de dividendschade en de waardevermindering van de staatsdeelneming NS. In hoeverre was dat de eigenlijke reden?

De heer **Raab**: Dat speelt een belangrijke rol, maar als er iemand anders was gekomen die voor de reiziger een vrijwel net zo goed bod had kunnen doen met betere financiële resultaten voor ons, was dat prima geweest. Als consument probeer je ook altijd de beste kwaliteit voor de laagste prijs te krijgen.

De heer **Elias**: Welke alternatieven zijn bekeken?

De heer **Raab**: Er is wel degelijk een heel scala bekeken, overigens niet door mij omdat de kennis daarvoor bij het ministerie van I en M ligt ...

De heer **Elias**: Er waren mensen van buiten die zich bij I en M meldden, maar zij kregen een ambtelijk afwijzingsbriefje.

De heer **Raab**: Dat moet u dan aan de mensen van I en M vragen.

De heer **Elias**: Dat hebben we deels ook wel gedaan. Die alternatieven werden dus helemaal niet serieus genomen.

De heer **Raab**: Ik heb gezien dat er wel degelijk een aantal opties werden afgewogen, inclusief het aan de markt overlaten van het internationale vervoer. Er is ook gekeken naar alternatieven om de concessie in verschillende stukjes op te knippen en die afzonderlijk aan te besteden. Een andere mogelijkheid was om het totaal opnieuw aan te besteden. Al die opties zijn verkend op de gevolgen daarvan voor de begroting van I en M, de opbrengsten voor I en M. Wat daaruit naar voren kwam, was dat de meeste opties financieel gezien minder aantrekkelijk waren. Ook vervoerstechnisch gezien, wat betreft het aanbod voor de reizigers, waren die minder

aantrekkelijk. Zeker in het geval van liberalisatie gaan er geen zestien treinen naar Brussel rijden. Dan gaat er een trein 's ochtends, 's middags en 's avonds.

De heer **Elias**: U antwoordde net op mijn vraag over de financiële kant, dus de waardevermeerdering van de staatsdeelneming, dividendschade en noem het allemaal maar op, dat die een belangrijke overweging vormde. Drukt u dat eens uit op een schaal van 1 tot 10?

De heer **Raab**: Voor mij is dat een belangrijke overweging. Voor I en M was die veel minder belangrijk. In het totale proces speelde die mee, maar om er een cijfer aan te geven ...

De heer **Elias**: Ik vraag het toch nog een keer: in hoeverre was de beslissing om NS nog een kans te geven ingegeven door politieke motieven?

De heer **Raab**: Dat weet ik echt niet. Ik probeer duidelijk te maken dat dit financieel en technisch gezien en vanuit het reizigersaanbod de meest superieure oplossing was, voor zover dat in deze context het juiste woord is. In elk geval was het de beste oplossing vergeleken met de alternatieven van liberalisering, opnieuw aanbesteden etc. Om tot die ontdekking te komen, heb je helemaal geen politieke ideologie nodig.

De heer **Elias**: U zei net dat Economische Zaken, dat als marktmeester bekijkt of de concurrentie wel op orde is, in deze fase helemaal niet betrokken was en dat dit ook niet hoefde omdat er geen mededingingsprobleem was. Dan blijft toch de vraag of met de vorm van besluitvorming die in de ministerraad op 7 juni plaatsvond, niet al zodanig een bepaalde richting werd uitgegaan -- de heer Robbe zei vanmorgen dat de contouren van waar het naartoe ging al duidelijk waren -- dat het toch niet voor de hand gelegen had om toen ook al EZ nadrukkelijk in beeld te brengen, juist op het punt van het mededingingsrecht. Hoe kijkt u daartegen aan?

De heer **Raab**: Volgens mij is het mededingingsrecht goed in kaart gebracht door adviezen van de landsadvocaat. De Venus-businesscase is getoetst door een onafhankelijke externe partij. Daarbij is bekeken of het allemaal marktconform was.

De heer **Elias**: Niet op dit moment. Dat was later.

De heer **Raab**: Ja, later.

De heer **Elias**: Op 7 juni werd toch een bepaalde richting in geslagen?

De heer **Raab**: Ja, maar wel voorwaardelijk. Door het kabinet is gezegd: de vervoerders krijgen een kans, en wij gaan dat beoordelen. Dat is nog niet zo van: jongens, jullie hebben het binnen. Zo is dat naar mijn idee ook niet gevoeld door NS. Zij had wel degelijk de prikkel om een heel goed bod te doen.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Raab, ik wil nog even terug naar de tijd voor de beslissing op 6 juni 2013 om NS de kans te geven om met een alternatief te komen. Welke alternatieven van andere vervoerders zijn concreet bekeken?

De heer **Raab**: Dat moet u aan I en M vragen. Dat zou mij ook niet passen, want ik ben aandeelhouder van NS. Het laatste wat er moet gebeuren is dat die informatie terecht komt bij de aandeelhouder van NS. Dan krijgen we de schandalen die we de afgelopen weken hebben gezien. Dat moeten we juist niet doen. Die informatie is niet bij mij terechtgekomen en dat is volkomen terecht.

De heer **Van Gerven**: Primair is I en M aan zet. Financiën heeft daar ook belang bij. U hebt er geen concreet zicht op dat er heel concreet met andere vervoerders is gesproken over een mogelijk alternatief ten opzichte van NS?

De heer **Raab**: Nogmaals, ik zou dat niet moeten weten en ook niet moeten willen weten.

De heer **Van Gerven**: U wilt dat niet eens weten.

De heer **Raab**: Nee.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we tien minuutjes pauzeren.

Het verhoor wordt geschorst van 14.57 tot 15.10 uur.

De **voorzitter**: Mijnheer Raab, we pakken het gesprek op bij het alternatieve vervoer: Venus. Dit onderwerp is al even langsgekomen. Vond u het alternatief dat is aangeboden, volwaardig?

De heer **Raab**: Ik ben natuurlijk niet de allergrootste vervoersspecialist. Ik ben in de eerste plaats aandeelhouder. Het is een bod waarin uitvoeringszekerheid een belangrijke rol probeert te spelen door meer gebruik te maken van erkende hogesnelheidstreinen zoals de Thalys en de Eurostar. In die zin is er meer keuze voor de reiziger. Hij kan kiezen voor enerzijds het hogesnelheidstraject en anderzijds de Benelux-trein, zoals die geloof ik heet.

De **voorzitter**: Benelux-plus.

De heer **Raab**: Benelux-plus, ja. Die geeft reizigers de keuze tussen een iets goedkoper vervoermiddel en een iets duurder, dat wel sneller gaat. Kijkend naar het aantal treinen dat over dat traject gaat, is er meer en meer keus voor de reiziger. Wel gaat het tegen een iets lagere snelheid. Het echte beoogde hogesnelheidsvervoer, met uitzondering van de extra Thalysen en Eurostars, zes in totaal, is ietsje minder. De hoop is dat we, als eenmaal de nieuwe intercity's er zijn die wat sneller gaan, 200 km/u, in de buurt komen van het vervoersaanbod van de concessie. Het is een kwestie van smaak en

waardering of je dat in zijn totaliteit beter, gelijk of iets minder vindt. Het komt aardig in de buurt vind ik.

De **voorzitter**: Bent u gekend in de discussie of het een volwaardig alternatief is of louter een acceptabel alternatief omdat er geen andere keuze is?

De heer **Raab**: Dat was voornamelijk een discussie tussen NS en I en M.

De **voorzitter**: Niet met EZ erbij?

De heer **Raab**: Niet dat ik weet.

De **voorzitter**: Was er enige angst dat het aangeboden alternatief niet zou worden geaccepteerd, gelet op het feit dat er belang werd gehecht aan het onderhandelakkoord?

De heer **Raab**: Angst bij wie?

De **voorzitter**: Bij Financiën.

De heer **Raab**: "Angst" is niet het goede woord. Wij maken gewoon een analyse van de plussen en de minnen. Daarna adviseren wij de minister.

De **voorzitter**: Zorg?

De heer **Raab**: Nee, als blijkt dat een ander bod beter is, gaan we daarmee door.

De **voorzitter**: Misschien moet ik mijn vraag verduidelijken. Gelet op het feit dat de afspraken die eerder waren gemaakt, ook de financiële afspraken, nu veiliggesteld leken te zijn, was er toen de zorg bij Financiën dat we weer terug bij af waren als dit niet zou worden aanvaard?

De heer **Raab**: Ja, dat is dan misschien zo, maar als er een ander alternatief is dat beter is, dan heeft dat bepaalde plussen. Wij zaten er in ieder geval niet in om NS te beschermen. Misschien had je zelfs wel liever gehad dat er een levensvatbaar alternatief was, ook al vanuit het oogpunt dat je het recht op een gegeven moment hebt verspeeld als je zo lang bezig bent om de concessie uit te voeren en het steeds niet lukt. Nogmaals, ik zei voor de pauze al dat je steeds moet kijken naar de opties en de alternatieven. Je zit er uiteindelijk niet om te straffen, maar om te kijken hoe de reiziger het best wordt bediend en hoe de budgettaire opbrengsten voor de Staat kunnen worden gemaximaliseerd. Dat waren de twee hoofdpunten. Uiteindelijk weeg je af dat de Venus-businesscase het beste is van de denkbare alternatieven. Maar als een ander alternatief beter was geweest, dan waren we daarvoor gegaan.

De **voorzitter**: Als aandeelhouder van NS zou je ook kunnen zeggen dat je voor het belang van NS staat.

De heer **Raab**: Ja, maar ook niet tegen iedere prijs en tegen alle kosten.

De **voorzitter**: Als een andere aanbieder een alternatief had ingediend, niet zijnde NS met Venus, vindt u dan dat dit serieus had moeten worden afgewogen?

De heer **Raab**: Dat denk ik wel. Als dat een realistisch alternatief is dat ook opbrengsten oplevert zoals die waren ingeboekt in de begroting van I en M en als die aanbieder een aanbieding van vergelijkbare kwaliteit doet, zeg ik als burger -- ik zeg het niet als aandeelhouder, want dan heb je dat misschien niet -- dat je dat goed moet bekijken.

De **voorzitter**: Is er overleg geweest over het alternatieve vervoer tussen uw directie, de Inspectie der Rijksfinanciën of I en M?

De heer **Raab**: Jazeker. Met I en M is er heel veelvuldig overleg geweest.

De **voorzitter**: Ook specifiek over het alternatieve vervoer en de mogelijke consequenties daarvan?

De heer **Raab**: Primair is het aanbod voor de reiziger met I en M besproken door NS. NS heeft het ook aan ons toegelicht. Ik geloof zelfs dat ik ergens één verwijzing heb gezien naar een gezamenlijk overleg van Financiën en I en M samen met NS waarin het aanbod werd toegelicht. Er is wel steeds goed en gelijk opgetrokken, maar de beoordeling of het een volwaardig bod was, lag bij I en M en niet bij de aandeelhouder.

De **voorzitter**: In die besprekingen is u niet geworden dat een andere partij een mogelijk alternatief in de aanbidding zou hebben en wat daarvan de gevolgen zouden kunnen zijn?

De heer **Raab**: Nee, maar ik had dat ook niet mogen weten.

De **voorzitter**: Nee. Los van wie het zou zijn, u hebt er geen kennis van of het gelijke speelveld überhaupt serieus is geanalyseerd?

De heer **Raab**: Nee, maar ook niet dat het niet gebeurd is.

De **voorzitter**: Oké. Vindt u dat met het alternatieve vervoer aan de concessie is voldaan?

De heer **Raab**: Het is niet aan mij om dat te beoordelen, maar aan de concessieverlener.

De **voorzitter**: Maar u beoordeelt wel NS, want u bent de aandeelhouder.

De heer **Raab**: Als je het heel extreem wilt zeggen: als je aan de concessievoorwaarden kunt voldoen door één trein te laten rijden en maximale prijzen te rekenen, is dat vanuit een heel beperkt aandeelhoudersperspectief natuurlijk geweldig. De verantwoording om dit goed te kunnen beoordelen, de balans tussen enerzijds wat NS betaalt en

anderzijds welk aanbod je daarvoor krijgt, ligt bij I en M en niet bij de aandeelhouder.

De **voorzitter**: Maar in het onderhandelakkoord werden ook weer eisen gesteld. Financiën heeft daarin een zekere positie verworven, ook in de analyse van de vraag "wat willen wij dat er aangeboden wordt".

De heer **Raab**: Ik denk dat wij niet zozeer betrokken zijn geweest bij de specificatie van de treindiensten die moesten worden aangeboden. Als je heel diep in mijn hart kijkt als aandeelhouder, zou ik zeggen: misschien kunnen bepaalde treindiensten uit dat schema gehaald worden ter optimalisering van de businesscase voor NS. Maar dat vond I en M geen goede zaak, dus dat heeft vastgehouden aan dat aanbod. Dat is heel verstandig vanuit zijn perspectief. In de uitgebreide dienstregeling gaan treinen rijden die an sich niet rendabel zijn.

De **voorzitter**: De hele opzet van de HSL-Zuid was niet om in Nederland snel te kunnen rijden. Het beoogde vervoer was internationaal. Natuurlijk gebruiken we hem ook nationaal. Internationaal gezien rijdt alleen de Thalys eroverheen. Als je op een andere wijze internationaal wilt rijden, doe je er langer over dan voordat de hogesnelheidslijn werd aangelegd.

De heer **Raab**: Sorry, dat laatste?

De **voorzitter**: Je doet er langer over dan voordat de HSL-Zuid was aangelegd.

De heer **Raab**: Via de Benelux-plus bedoelt u?

De **voorzitter**: De Belgen hebben daar een aantal mooie stations tussendoor geweven.

De heer **Raab**: Oké.

De **voorzitter**: Het alternatief voor er langer over doen dan ooit, is veel betalen. Dat ligt er vooralsnog. Er rijdt geen door NS aangeleverde internationale trein die 200 km/u rijdt.

De heer **Raab**: Die komt nog.

De **voorzitter**: In Nederland, maar niet internationaal.

De heer **Raab**: Dat weet ik eigenlijk niet. Dat zou ik moeten checken. Ik dacht dat die op den duur ook doorrijdt naar Brussel.

De **voorzitter**: Wellicht, wellicht. Als u kijkt naar het totale pakket dat is aangeboden, zoals ik het net schetste, vindt u het dan nog terecht dat NS/HSA de concessie heeft mogen houden?

De heer **Raab**: Of het terecht is, hangt af van het beoordelingskader. Als je het vanuit een bepaald normatief beoordelingskader beoordeelt, kun je zeggen dat degene die gefaald heeft, beloond wordt. Maar dat is niet ons beoordelingskader geweest. Dat kader was om te kijken naar de budgettaire effecten, naar de dividendopbrengsten en naar de kwaliteit van het aanbod voor de reiziger. Dat zetten we steeds af tegen alternatieven op die drie punten. Dit alternatief scoorde het beste op al die drie punten.

De **voorzitter**: U kiest een pragmatische insteek: er is iets, en anders hadden we niks.

De heer **Raab**: Ja.

De **voorzitter**: In het licht van de verantwoordelijkheden die de verschillende partijen bijvoorbeeld richting hun aandeelhouder hebben, vragen we u wat u ervan vindt dat straks geen van de hogesnelheidsverbindingen door NS of HSA zelf zal worden verzorgd. Er komt dus ook op termijn geen door NS zelf aangeschafte hogesnelheidstrein. Ik ben benieuwd wat de aandeelhouder daarvan vindt.

De heer **Raab**: Ik vind het jammer dat het oorspronkelijke concept niet mogelijk is gebleken. Als je teruggaat naar de oorzaken, kun je dat echter niet alleen NS aanrekenen.

De **voorzitter**: Want?

De heer **Raab**: Het punt is natuurlijk dat je met die hogesnelheidslijn drie innovaties in één keer wilt toepassen. Dat is eind jaren negentig begonnen. Je wilt een infrastructuur aanleggen voor een specifieke vorm van vervoer die er nog niet is met een vorm van beveiliging, ERTMS, die er nog niet is. Je wilt daarnaast een ov-lijn aanbesteden, iets wat we nog niet op die schaal hadden gedaan in Nederland, en dan ook nog internationaal. Je wilt verder een trein bestellen die nog niet bestaat en die ook niet geleverd kan worden op dat moment. Je vraagt die ook nog eens uit in heel kleine hoeveelheden. Je doet dan drie heel aparte dingen, drie innovaties op elkaar, en dan vindt men het gek dat het niet loopt zoals het gepland is. Ik vind het eerlijk gezegd gekker dat er mensen waren die dachten dat het wel zou gaan lopen zoals het gepland was.

De **voorzitter**: Dat raakt een beetje aan de kwestie die de heer Elias met u besprak, namelijk dat er een verschuiving lijkt te zijn van "jullie hebben dit afgesproken, jullie wisten dat het ingewikkeld was, jullie wisten wat de eisen waren, jullie wisten wat jullie ervoor wilden betalen, jullie wisten dat er een aantal afspraken niet afgehecht waren waardoor jullie minder geld ervoor hoefden te betalen", van een wetenschap die daarvoor steeds bij NS werd neergelegd naar een begrip dat in de loop der tijd is ontstaan waardoor ...

De heer **Raab**: Nou, begrip. Ik geef mijn mening over een tijd waarin ik als ambtenaar zelf niet betrokken was. Ik wil hier niet suggereren dat dit de mening van Financiën is. Ik geef mijn mening, kennis hebbende als relatieve buitenstaander van alles wat er voor 2007 is gebeurd.

De **voorzitter**: U bent aandeelhouder, geen relatieve buitenstaander.

De heer **Raab**: Bij alles wat er voor 2007 is gebeurd, ben ik niet betrokken geweest. Wij zijn pas aandeelhouder vanaf 2005. Ik geef mijn persoonlijke opvatting. Dat doe ik heel onbevangen omdat ik denk dat dit misschien dienstig is aan het onderzoek. Het is echter geen standpunt van Financiën.

De **voorzitter**: Snapt u onze vraag? Het is misschien een rare vraag van een parlementaire enquêtecommissie, maar snapt u dat wij die vraag stellen? Wij zien in het dossier namelijk -- wij hebben dit in het verhoor langs horen komen -- dat er toch een kanteling lijkt te zijn van het heel scherp iemand houden aan de verplichtingen die hij willens en wetens is aangegaan tot een houding waarin u ogenschijnlijk moeite hebt om te zeggen: het is slecht dat ze zich niet aan de concessie hebben gehouden, nu niet, nooit niet en in de toekomst niet ...

De heer **Raab**: Dat heb ik wel gezegd.

De **voorzitter**: Heel voorzichtig.

De heer **Raab**: Ik zei dat het dramatisch was.

De **voorzitter**: Dat de trein is uitgevallen vond u dramatisch, maar u vindt het ook dramatisch dat er nimmer aan de concessieverplichting is voldaan?

De heer **Raab**: Natuurlijk. Dat vindt I en M ook. Weer zeg ik: niet mijzelf als ambtenaar, maar mijzelf als burger. Ik begrijp wat de heer Elias net vroeg: vindt u het niet raar dat degene die niet levert, toch weer de concessie mag uitvoeren? Het liefst wil je straffen, maar we hebben wel een verantwoordelijkheid. Dit land moet bestuurd worden en het alternatief is: wie betaalt de rekening wanneer we die 1,4 miljard laten lopen?

De **voorzitter**: Ja, maar dan zijn we toch terug bij de vraag waarmee we na de schorsing begonnen. Het beeld "halleluja, we hebben een volwaardig alternatief" hoor ik u ook wel een beetje ...

De heer **Raab**: Halleluja? Niemand heeft "halleluja" gezegd. Ik denk dat dit allerminst op zijn plaats is. Ik heb met enige caveats gezegd: "Het is naar mijn idee een volwaardig bod. Het oordeel daarover ligt bij de expert van I en M. Ik denk dat dit een goed te verdedigen besluit van I en M is."

De **voorzitter**: Dan komen we een beetje dichterbij uw echte expertise: het financiële gedeelte, de financiële afhechting van het geheel. De afspraken over het alternatieve vervoer worden vastgelegd in de aanvulling op het onderhandelakkoord. Wat was dan de financiële consequentie?

De heer **Raab**: De Venus-businesscase had in zijn totaliteit voor de aandeelhouderswaarde een impact van 340 miljoen euro.

De **voorzitter**: Hoe is dat bedrag uiteindelijk verdeeld?

De heer **Raab**: Dat is een goede vraag. Volgens mij is daarover afgesproken dat I en M 119 miljoen dividendschade voor zijn rekening zou nemen. Voor het restant zou NS een efficiencytaakstelling opgelegd krijgen. Naderhand is besloten om het geheel, die 340 miljoen, als efficiencytaakstelling aan NS op te leggen. Ik durf echter niet meer te zeggen of het infrabudget voor die 119 miljoen afslag is gecorrigeerd.

De **voorzitter**: U legt het rustig uit. We zullen het in het rapport concreet maken. Ik hoor u zeggen dat het gewoon een verdeling is geweest van de pijn over de verschillende partijen.

De heer **Raab**: Uiteindelijk kun je zeggen dat mede op instigatie van de Tweede Kamer, die er expliciet om heeft gevraagd, de pijn is teruggelegd bij NS. Zij moet via efficiencyverbetering die 340 miljoen zien goed te maken.

De **voorzitter**: We hebben er al een paar keer even over gesproken, maar als u niet weet hoe het zit, moeten we eroverheen stappen: weet u of het ministerie van Economische Zaken bij dit geheel betrokken is? Het is

mogelijk een mededingingskwestie wanneer andere partijen de ruimte zouden willen hebben, kunnen hebben, opgeëist hebben, niet gekregen hebben. Dat kan van alles zijn. Weet u dat?

De heer **Raab**: Ik heb in ieder geval niet met hen contact hierover gehad. Dat kan ik mij in ieder geval niet herinneren. Misschien is er een keer een telefoontje gepleegd of een contact gelegd om een stukje informatie te geven, maar ik kan mij ook niet herinneren dat ze expliciet bij gesprekken aanwezig waren.

De **voorzitter**: De concessies zijn nu in elkaar verweven. Het recht op het vervoer door het hele land, minder randjes, en het recht op het vervoer over de HSL-Zuid zijn in één pakket gekomen. Ik breng in herinnering dat NS veel uitgestelde betalingen heeft gekregen. Het is misschien een vraag waar we al een paar keer aan geraakt hebben, maar is NS hiermee in financiële zin niet beloond voor slecht gedrag?

De heer **Raab**: Ja, maar ik vind dat NS toch ook echt wel een veer heeft gelaten. De 166 miljoen, het garantiekapitaal dat is ingezet om HSA in de lucht te houden, de Venus-businesscase die zij zelf overeind moet houden via efficiëncymaatregelen. Dus het is de reputatie. Het is NS ook echt niet in de koude kleren gaan zitten. Dat merk je ook wel als je met de mensen praat. Zij balen hier natuurlijk ook geweldig van.

De **voorzitter**: Dat hebben wij gezien in de verhoren. Absoluut. Het is ook goed om dat te benoemen. Heel veel mensen hebben er heel hard aan gewerkt. Het is goed dat u dit nog even uitspreekt. Het boeiende van het geheel is dat bij het behouden van de concessie, ook al kun je er van alles van vinden, zowel NS gebaat is als I en M en Financiën. De gekke uitkomst is dat iedereen gebaat is bij het feit dat louter de concessie in de lucht is gehouden. Kunt u daar nog iets over zeggen?

De heer **Raab**: Ik kan mij daar van alles bij voorstellen. Ik heb in de afgelopen verhoren uitgelegd dat dit lang niet altijd onze insteek is geweest

en dat wij ons ook hadden kunnen voorstellen dat er andere uitkomsten waren geweest. Maar wanneer je de opties naast elkaar legt en die vergelijkt, was dit toch steeds de beste uitkomst. Daarom is daar uiteindelijk voor gekozen, niet vanuit een soort loyaliteit naar NS toe. Het was uiteindelijk de beste oplossing.

De **voorzitter**: Niet een nog grotere rekening voor de belastingbetaler en misschien niet nog meer nadeel voor de reiziger.

De heer **Raab**: Dat waren de alternatieven. Je kunt een grote sweep hanteren en zeggen: jullie hebben het recht verspeeld en we gaan daarom naar een ander toe. Dan begin je al met een schade van 1,4 miljard minder concessieopbrengsten. De inschatting was dat er volstrekt niemand in de wereld daar ook maar bij in de buurt kon komen. Het verschil moet dan weer worden omgeslagen, hetzij bij I en M zelf, door minder investeringen in infrastructuur. Of wanneer je het uit de generale middelen doet, zijn het met name onderwijs, sociale voorzieningen en dergelijke die de prijs moeten betalen. Dat is het soort afwegingen waar een ministerie als Financiën voor staat. Ik doe toch ook wel een beetje mijn werk als ambtenaar om ervoor te zorgen dat de belastingbetaler er goed uit komt en dat de mensen die gebruik moeten maken van sociale voorzieningen niet nodeloos gepakt of aangepakt worden omdat ze hun voorzieningen kwijtraken, om het netjes te zeggen.

De **voorzitter**: Dat maakt het dragelijk voor een ambtenaar van Financiën om te constateren dat een concessie nooit is nagekomen, dat er een hoop ellende is geweest, dat het beoogde vervoer nimmer tot stand is gekomen. Het is een gelatenheid van "het is wat het is".

De heer **Raab**: Als ambtenaar moet je voortdurend dit soort onweegbare dingen tegen elkaar afwegen en zien te optimaliseren. Dat maakt het ook zo boeiend.

De **voorzitter**: Daarom doet u het al een poosje.

De heer **Raab**: Ja, en hopelijk doe ik het ook nog een poosje.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Raab, ik wil het gaan hebben over uw baan: het aandeelhouderschap dat u uitoefent voor de Staat bij NS. Welke mogelijkheden hebt u als aandeelhouder om NS en haar directie te sturen, om richting te geven aan NS?

De heer **Raab**: Wij zijn als aandeelhouder betrokken bij discussies en besluitvorming over de strategie van NS. We hebben regelmatig bijeenkomsten.

Mevrouw **Vos**: Hoe vaak?

De heer **Raab**: De strategie moet je ook weer niet te vaak bespreken. We doen het de laatste tijd zo ongeveer een keer per jaar. Dat is eigenlijk best al veel. Je hebt dan ook te maken met updates van de strategie. Er wordt niet iedere keer een totaal nieuwe strategie ontwikkeld. Dat zou natuurlijk echt belachelijk zijn. Ieder jaar bekijken we even waar we staan met de strategie en welke updates daarvoor nodig zijn. Eens in de zoveel tijd is er een grootschaliger exercitie. Daarbij zijn we betrokken. We zijn betrokken geweest bij de ontwikkeling van de internationale strategie en de voorwaarden waaronder. We zijn ook betrokken bij bepaalde grote investeringen. Formeel komen wij als aandeelhouder pas aan bod wanneer een investering groter is dan een derde van het balanstotaal. Dan heb je het over iets van 2 miljard. We hebben een aantal malen aan de Kamer gemeld dat we bezig zijn met wijzigingen van de statuten, waardoor de drempel voor investeringen en voor concessies, die bij NS nog heel hoog ligt, wordt verlaagd naar een bedrag van 200 miljoen. Voor de bieding op concessies wordt zelfs een specifieke drempel afgesproken, die aanzienlijk lager is. Het precieze bedrag weet ik nu even niet uit mijn hoofd. Zo zijn we ook bij het doen van grote investeringen betrokken. Eventuele grote overnames of fusies worden vanzelfsprekend met ons doorgenomen.

Mevrouw **Vos**: Die worden met u doorgenomen, maar wat kunt u dan besluiten? Mogen bepaalde beslissingen alleen doorgaan als Financiën het ermee eens is?

De heer **Raab**: Ja, bij bepaalde investeringen. Als die over de drempel van 200 miljoen komen -- bij concessies is die dus ietsje lager -- moeten wij formeel instemmen. Als we dat niet doen, heeft NS geen toestemming.

Mevrouw **Vos**: U bent betrokken bij de strategie, eens in de zoveel jaar, en bij grote investeringen. Welke mogelijkheden hebt u nog meer?

De heer **Raab**: Je kunt informeel overleggen. Er is geregeld informeel overleg. Daar staat zo'n beetje alles op de agenda wat op dat moment relevant is in de relatie aandeelhouder-onderneming. In dat soort gesprekken kun je informeel heel veel kwijt en kun je informeel heel veel richting, guidance geven. Zo kijken wij er vanuit onze aandeelhoudersrol tegen aan. De raad van bestuur en de raad van commissarissen kunnen daarmee rekening houden.

Mevrouw **Vos**: U benoemt ook de raad van commissarissen. Dat is ook een sturingsmogelijkheid.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Is de aandeelhouder, Financiën, NS scherper gaan volgen naar aanleiding van het HSL-Zuid-dossier?

De heer **Raab**: Ja, dat denk ik wel.

Mevrouw **Vos**: Hoe uit zich dat?

De heer **Raab**: Door frequenter contact en door alles te bespreken. Het voordeel van de gebeurtenissen, het onderhandelakkoord en dergelijke, is

dat je elkaar ook vaker ziet. Je kunt elkaar makkelijker vinden. Dat gaat twee kanten uit: niet alleen ik naar hen toe, maar ook zij naar mij toe.

Mevrouw **Vos**: Hoe was het ervoor en erna? Hoe vaak zag u elkaar voordat zich problemen manifesteerden en hoe vaak daarna?

De heer **Raab**: Ik zie hen nu iets te vaak. Eerlijk gezegd spreek ik hen nu te vaak. Ik wil hen minder vaak zien.

Mevrouw **Vos**: In de afgelopen weken?

De heer **Raab**: In de laatste weken bijna dagelijks of een paar keer per dag. Dat wil je niet. Als je mensen van een deelneming een paar keer per dag spreekt, is dat meestal niet zo'n goed signaal. Je wilt hen eigenlijk regulier zien, minimaal een keer per kwartaal, soms een keer per maand. Dan zijn er nog alle informele contacten tussendoor. Mijn eigen medewerkers hebben natuurlijk ook op hun niveau contacten met de mensen van NS om over onderdelen nadere informatie op te vragen. Er is dus een tamelijk frequent contact. We kunnen elkaar heel makkelijk vinden als het nodig is.

Mevrouw **Vos**: Voor de andere staatsdeelnemingen is het dus regulier een keer per kwartaal, maar bij NS is het ... ?

De heer **Raab**: Nee, dat varieert ook een beetje. Onze minimumstandaard is een keer per kwartaal. Soms wordt daarvan afgeweken omdat dat dienstig is. Alle speciale gevallen, bijvoorbeeld investeringsbeoordelingen, fietsen daar natuurlijk doorheen. Ik noem het voorbeeld van Avalon, dat eerder aan de orde is geweest. Daar hebben we heel vaak contact over gehad. Mijn medewerkers waren op dat moment ook bijna gehuisvest in het kantoor van NS. Ik meen dat ze ook een keer zijn mee geweest naar Duitsland. Op dat moment zijn de contacten dus heel intensief.

Mevrouw **Vos**: Helder. U bent betrokken bij de benoeming van bestuurders, maar bent u ook betrokken bij het ontslag van bestuurders?

De heer **Raab**: Ja, zeker.

Mevrouw **Vos**: Zijn de sturingsmiddelen ook in formele zin aangepast? U zei dat u de mensen vaker zag. U had het net over de investeringsbeslissing. Moet die nog plaatsvinden?

De heer **Raab**: Daarover hebben we overeenstemming bereikt met NS. Dat moet nog langs de notaris, maar er is overeenstemming over bereikt.

Mevrouw **Vos**: Dat gaat dus om de investeringen. Het bedrag is verlaagd, omdat je anders bij bijna niets betrokken zou zijn.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Er is sprake van meer inspraak en meer invloed van de aandeelhouder bij NS, naar aanleiding van de gebeurtenissen van de afgelopen jaren.

De heer **Raab**: Niet direct hoor. We kiezen bij alle deelnemingen in de hele portefeuille voor deze inzet.

Mevrouw **Vos**: Dat heeft te maken met de nieuwe nota over staatsdeelnemingen.

De heer **Raab**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Betekent dit dat Financiën meer verantwoordelijkheid draagt voor de besluiten van de NS-directie en dat zij daarop kan worden aangesproken?

De heer **Raab**: Dat denk ik niet. Je bent verantwoordelijk voor besluiten die je zelf neemt. Als een investeringsbeslissing door ons wordt goedgekeurd,

dragen we natuurlijk wel verantwoordelijkheid voor het besluit dat we nemen op basis van de informatie die we krijgen.

Mevrouw **Vos**: "Op basis van de informatie." Dat is wel belangrijk.

De heer **Raab**: Ja. We hebben een vertrouwensrelatie met de deelnemingen. We gaan er dus van uit dat de informatie die we vragen en krijgen, klopt. In het kader van een investeringsbeoordeling gaan we bijvoorbeeld niet zelf op zoek naar data. We maken wel soms gebruik van een externe adviseur om de businesscase te helpen doorrekenen. Maar dat doen we allemaal op basis van data en cijfers van het management. We gaan ervan uit dat die kloppen. We gaan ook uit van de kwalitatieve informatie die we krijgen over de risico's en dergelijke. We keuren dus een en ander goed, maar dat betekent niet dat we verantwoordelijkheid overnemen van het bestuur voor de beslissingen die het bestuur zelf neemt.

Mevrouw **Vos**: Minister Dijsselbloem heeft een tijd geleden aangegeven dat hij niet blij is met de constructie dat NSFSC om belastingredenen in Ierland is gaan zitten. Hij wilde daar wat aan doen. Is dat inmiddels gebeurd?

De heer **Raab**: Ja, dat is gebeurd. Hij heeft de Kamer daarover geïnformeerd. We hebben een geleidelijk afbouw van het materieel afgesproken.

Mevrouw **Vos**: Waarom gebeurt dat geleidelijk en niet direct?

De heer **Raab**: Als je dat direct doet, heeft dat behoorlijke financiële consequenties, ook voor NS, en dus ook voor de schatkist. Er zijn dan minder dividenden. Het heeft dus uiteindelijk ook consequenties voor de gebruikers van sociale voorzieningen et cetera. Daarom gebeurt het geleidelijk. Als je het in één keer doet, moet je ook afrekenen met de Ierse fiscus. Dat leidt tot belastinglek. Als je het geleidelijk doet, heb je dat niet.

Mevrouw **Vos**: Die constructie bestaat sinds 1998. U bent aandeelhouder sinds 2005. Is er toen Financiën aandeelhouder werd, gesproken over deze constructie en over de vraag of die wel kon?

De heer **Raab**: Dat kan ik mij niet zo herinneren.

Mevrouw **Vos**: De heer Descheemaecker zei gisteren dat hij waarschijnlijk de kamer zou worden uitgekeken als hij dat zou voorstellen.

De heer **Raab**: Laat ik maar niks zeggen. Dat is de Belgische situatie. Er waren hier ook discussies met de Belastingdienst over. Uiteindelijk heeft dat ertoe geleid dat de rechter er een uitspraak over heeft gedaan. De rechter heeft geconstateerd dat een en ander wel in lijn was met het fiscale stelsel en de internationale verdragen et cetera, mits de uitwerking ook in lijn werd gebracht met bijvoorbeeld de OESO tax practices. Ik ben er geen enorme deskundige in, maar er zijn in het kader van de OESO bepaalde beginselen afgesproken over de wijze waarop je met dit soort constructies omgaat qua verrekenprijs en dergelijke. Dat moet allemaal netjes gebeuren. Als je aan die voorwaarden voldoet, is het in principe legaal. Dat heeft de rechter getoetst. De legaliteit van een en ander staat dus niet zozeer ter discussie, met de caveat dat je wel moet voldoen aan de voorwaarden. Je kunt je wel afvragen of dit zo'n gelukkige constructie is, zeker als de hrn-concessie onderhands wordt gegund. Op dat deel van het materieel van NS zou je geen belastingvoordelen moeten creëren.

Mevrouw **Vos**: Is dit nu ook het geval?

De heer **Raab**: Het wordt afgebouwd.

Mevrouw **Vos**: Klopt het dat NS nu geen treinen via NSFSC meer koopt voor diensten die zij rijdt op het hrn?

De heer **Raab**: Ik geloof niet dat ik nu een heel groot geheim verklap. We zijn nu bezig met de nieuwe intercity's die moeten worden besteld. Dat gaat via Nederland lopen.

Mevrouw **Vos**: Via Nederland en dus via een onderdeel van NS dat gewoon in Nederland is gevestigd?

De heer **Raab**: Onder welke bv of nv dat gehangen gaat worden, durf ik nu niet te zeggen. Het zal in ieder geval niet via NSFSC in Nederland lopen.

Mevrouw **Vos**: Wanneer verwacht u dat NSFSC in Nederland geheel is afgebouwd?

De heer **Raab**: Vanwege de levensduur van de treinen duurt dat even. Ik meen dat 90% van het materieel weg is uit Nederland aan het einde van de concessie 2020-2024.

Mevrouw **Vos**: We hadden het net over de verschillende sturingsmogelijkheden die de Staat heeft bij een staatsdeelneming. Een belangrijke is dus de benoeming van de directieleden en de raad van commissarissen. Is dat voldoende?

De heer **Raab**: Dat is niet voldoende, maar je kunt door goede mensen te benoemen wel een enorm verschil maken. Je moet mensen benoemen die zich rekenschap geven van het feit dat NS een speciale onderneming is die een heel belangrijk publiek belang moet dienen en van het feit dat ze in een setting werkt waarvoor meer dan gemiddeld belangstelling is vanuit de Tweede Kamer en de ministeries. Als je daar niet tegen kunt, moet je niet bij NS gaan werken. Dan moet je ook geen commissaris worden bij NS. We zijn natuurlijk op zoek naar mensen die dat krachtenveld begrijpen en daaraan willen bijdragen.

Mevrouw **Vos**: Dat is soms een flinke zoektocht.

De heer **Raab**: Nee, je vindt hen zeker wel. Ik denk dat we heel tevreden mogen zijn over het soort benoemingen dat we de afgelopen tijd hebben gedaan. Je ziet ook dat daardoor de discussies met raden van bestuur en raden van commissarissen wat soepeler verlopen.

Mevrouw **Vos**: Daar komen we straks nog even op. Ik kom op de informatiepositie van de Staat als aandeelhouder. Welke informatiepositie moet je hebben als aandeelhouder? Wat moet je willen weten?

De heer **Raab**: Alles wat nodig is om te begrijpen wat er gebeurt en de minister of de Tweede Kamer goed te kunnen informeren. Alles wat je niet begrijpt en wat wel belangrijk is, daar moet je heel snel achteraan gaan.

Mevrouw **Vos**: Vooral op dit dossier heeft het ons soms verbaasd dat er strijd was over de achterliggende cijfers van de businesscase. Er was ook gedoe over de tariefrestrictie. Had u als aandeelhouder moeten weten dat dit speelde? Had u dan ook kunnen, willen of moeten ingrijpen?

De heer **Raab**: De vorige keer heb ik over het memorandum of understanding en het niet leveren van de cijfers door NS gezegd dat dit in mijn beleving vooral te maken had met het feit dat NS een structurele tegemoetkoming wilde. I en M zei toen: als je dat wilt, moet je met de cijfers komen. Als je dan niet komt met de cijfers, krijg je ook de structurele tegemoetkoming niet. Dat was tit-for-tat, zal ik maar zeggen.

Mevrouw **Vos**: Dat gaat over I en M en NS, maar hoe zit het met de aandeelhouder? Heeft die nog enige sturing?

De heer **Raab**: Ik vind dat de aandeelhouder de informatie moet krijgen die hij vraagt. Volgens mij is dat een statutair recht en is het zelfs een wettelijk recht.

Mevrouw **Vos**: Had u erom moeten vragen?

De heer **Raab**: Men moet gewoon komen met de cijfers.

Mevrouw **Vos**: Hoe zit het in dit geval? Ik ga uit van eenheid van beleid. Had I en M tegen u als aandeelhouder moeten zeggen: vraag dit even voor ons?

De heer **Raab**: Nee, want we hebben niet voor niks een scheiding gemaakt in beleidsverantwoordelijkheden. Het beleidsdepartement heeft een eigen rol als concessieverlener. Wij hebben een rol als aandeelhouder. Die zaken trek je uit elkaar om ongelukken zoals bij de aanbesteding van 2001 te voorkomen. Denk aan de vestzak-broekzakdiscussie waar Timmer het over had. Die maakte heel duidelijk dat je de verantwoordelijkheden moet scheiden. Dan krijg je veel betere besluitvorming. De hele besluitvorming wordt een stuk transparanter. Daar hoort dus wel bij dat wij als aandeelhouder specifieke informatie krijgen van NS, die wij dan wel hebben, maar de concessieverlener niet.

Mevrouw **Vos**: U vindt die scheiding nog steeds heel goed, ook al lijkt het soms alsof er zelfgekozen oogkleppen zijn?

De heer **Raab**: Nee, nee, nee. Misschien was dat zo in het begin. U moet zich er rekenschap van geven dat wij in 2005 aandeelhouder werden. In het begin sta je tegenover dat beleidsdepartement. Dat heeft alle kennis. Wij als beginnend aandeelhouder hadden die nog niet. Dan heb je misschien de neiging om je een beetje terug te trekken. Je moet jezelf ook een positie verwerven. Inmiddels zijn wij alweer zo'n tijd aandeelhouder en voelen wij ons heel comfortabel in die rol. Dan kun je ook wat ontspannener met het ministerie van I en M optreden. Wij hebben tegenwoordig een uitstekende samenwerkingsrelatie.

Mevrouw **Vos**: Nog even over de Staat als aandeelhouder. Directieleden en commissarissen van de nv hebben de wettelijke plicht om in het belang van de onderneming te handelen, maar dat komt niet altijd overeen met het publieke belang. Hebt u dan als aandeelhouder genoeg sturingsmogelijkheden om in te grijpen? Volgens de nota over

staatsdeelnemingen moet u nadrukkelijk het publieke belang behartigen. Is dat dan voldoende?

De heer **Raab**: Ik denk het wel. Ik zal niet zeggen dat dit altijd heel makkelijk gaat.

Mevrouw **Vos**: Denk aan gisteren.

De heer **Raab**: Denk aan ...?

Mevrouw **Vos**: Volgens mij is er gisteren een debat geweest over de informatiepositie van de aandeelhouder.

De heer **Raab**: We krijgen om te beginnen helaas niet altijd alle informatie. Dat maakt het sowieso moeilijk. Als wij wel de relevante informatie hebben, kan het natuurlijk weleens gebeuren dat een deelneming, een bedrijf, een iets andere opvatting heeft over wat er kan en moet dan wij. Dat is ook niet zo verwonderlijk. Dan ga je daarover praten. Heel vaak komen we dan uiteindelijk wel tot overeenstemming. Het is ook heel belangrijk om juist via informele communicatiekanalen de lijnen open te houden en de mensen te zien en te spreken als er niets aan de hand is. Als er dan wel wat aan de hand is en er een crisis is, kun je elkaar ook makkelijker vinden en gun je elkaar ook wat meer. Dan kom je ook makkelijker tot overeenstemming. Eerlijk gezegd is het mijn inschatting dat wij er in het algemeen behoorlijk goed in slagen om het publieke belang over het voetlicht te brengen, zodat het bestuur en de commissarissen dit in hun overwegingen kunnen meenemen. Ik kan me eerlijk gezegd geen situaties voorstellen waarin ze heel erg ingaan tegen het publieke belang zoals wij dat hebben geformuleerd, tenzij wij bepaalde informatie niet krijgen, omdat ze een inschatting maken van wat wel of niet relevant voor ons is. Dat blijkt dan achteraf niet altijd de goede beoordeling te zijn. Dan heb je een probleem.

Mevrouw **Vos**: Als ik u goed begrijp, bent u tevreden over de manier waarop het nu geregeld is. U bent tevreden over uw informatiepositie en sturingsmogelijkheden als aandeelhouder. Of is er nog verbetering mogelijk?

De heer **Raab**: Ik zou graag van de deelnemingen willen dat ze nog iets meer vanuit de aandeelhouder redeneren, vanuit een bepaald investor relations principe. Wij moeten er wel behoorlijk om vragen en dan krijgen wij het wel. Ik zou wel willen dat iets meer in de agenda van de onderneming wordt meegenomen dat de aandeelhouder op tijd, zonder dat hij erom vraagt, de informatie krijgt.

Mevrouw **Vos**: Dat is meer een verzoek van u aan de deelnemingen dan dat dit betekent dat u meer capaciteit nodig hebt.

De heer **Raab**: Wij hebben wel een beperkte hoeveelheid mensen. In normale omstandigheden is dat genoeg. Als de nood aan de man komt, wil je natuurlijk dat je upfront, van tevoren, de informatie hebt gekregen, zonder dat je erom moet vragen. Het gebeurt ook weleens dat je bepaalde afspraken maakt. Je spreekt met elkaar en je maakt afspraken over welke informatie je krijgt. Vervolgens blijkt dat die informatie niet altijd komt. Dan moeten wij er dus om vragen en nogmaals rappelleren. Als je al niet zo dik in je mensen zit, is dat rappelleren lastig. Daarom wil je de verantwoordelijkheid ook wat meer bij de deelnemingen leggen. Ze moeten ook voelen dat de afspraak die ze met de aandeelhouder maken, net zo'n hoge status heeft als een afspraak die ze met de rvb maken. Een medewerker van willekeurig welke deelneming die met mij een afspraak maakt over het aanleveren van informatie, moet dit net zo belangrijk vinden, of eigenlijk misschien nog iets belangrijker, dan een afspraak die hij met de rvb maakt.

Mevrouw **Vos**: Zou u nog bonussen of malussen willen uitdelen voor de mate van transparantie?

De heer **Raab**: Ik denk weleens dat sommige mensen door ons beoordeeld zouden moeten worden in plaats van door de raad van bestuur. Helaas gaat dat, denk ik, op dit moment nog net even een stapje te ver.

De **voorzitter**: De hartenkreet is gehoord. We gaan nog in op één technisch onderdeel, namelijk de schikking om de treinen naar AnsaldoBreda terug te sturen. NS sluit in maart 2014 een schikkingsovereenkomst met AnsaldoBreda en het moederbedrijf. Daarmee wordt het geschil over de treinen beslecht. Hoe werd het ministerie van Financiën daarvan op de hoogte gehouden?

De heer **Raab**: Wij zijn allereerst op de hoogte gehouden doordat NS haar strategie met ons besprak. NS besprak de wijze waarop zij dat wilde aanpakken. Er is een mooie naam voor. Ik meen dat het de tollgate-methode heet. Die hield in dat de relatie met AnsaldoBreda weer wat werd opgekalefaterd door met haar in gesprek te raken, in plaats van alleen maar advocaten op elkaar af te sturen en boze brieven naar elkaar te sturen. Ze moesten dus weer met elkaar in gesprek komen. Geleidelijk aan zou men dan steeds weer een nieuwe fase van het proces in gaan. De doelstelling was te voorkomen dat er juridische procedures uit zouden voortvloeien. Die duren lang en kosten een hoop geld. Uiteindelijk moest er natuurlijk een aantrekkelijke financiële afwikkeling voor NS gerealiseerd worden.

De **voorzitter**: U zegt dat de doelstelling was dat er geen juridische procedures zouden komen. Hebt u dat als aandeelhouder ook zo verwoord tegen de CFO als een soort opdracht?

De heer **Raab**: Nee, dat was ook niet nodig. Dat vonden ze zelf al. Uiteindelijk moet je ook nooit zeggen dat je geen juridische procedures gaat voeren, want je moet wel bereid zijn om dat te doen. Als je denkt dat de andere kant echt onredelijk is en niet op je argumenten wil ingaan, moet je wel de mogelijkheid hebben om juridische procedures te openen. Wij hebben dus niet gezegd dat het niet mocht. NS heeft zelf ook gezegd dat ze het zo veel mogelijk wilde voorkomen. Het is altijd moeilijk voorspelbaar hoe het

precies zal uitpakken. Het kost heel veel tijd en er gaat veel onzekerheid mee gepaard. NS zou proberen om een redelijke uitkomst te bereiken met AnsaldoBreda. Zij zou ons betrekken bij de verschillende fases van het onderhandelingsproces en zou ons regelmatig een update geven van de stand van zaken. NS zou ons niet verrassen met een uitkomst.

De **voorzitter**: U had het idee dat degene die de onderhandelingen voerde, zich door u gesteund voelde. U had de kaders gegeven en die kwamen ook overeen. Dat was geen issue. Hoe groot achtte u de winkans van NS als er een juridische procedure zou zijn gekomen?

De heer **Raab**: Dat vind ik een moeilijke vraag. Mijn ervaring in dit soort zaken is dat het heel moeilijk in te schatten is. Dit was natuurlijk een razend ingewikkelde casus. Ik zou de kans zeker niet hoger dan 50% hebben ingeschat.

De **voorzitter**: Had u een bepaalde financiële bandbreedte meegegeven aan de onderhandelaars?

De heer **Raab**: We wisten natuurlijk wat hun insteek ongeveer was, welke bandbreedte zij voorstelden. Natuurlijk wilden zij het zo insteken dat men uiteindelijk uitkwam aan de onderkant van de bandbreedte. Wij zijn ook met die insteek akkoord gegaan. Dat hebben wij aan het begin aan de minister voorgelegd. Wij hebben de minister ook over het verloop van de besprekingen geïnformeerd.

De **voorzitter**: Hoe loopt dat? Geeft de raad van commissarissen aan dat de ruimte bijvoorbeeld 125 miljoen is en accordeert de minister van Financiën dat dan vervolgens? Hoe moet ik dat zien?

De heer **Raab**: Ik weet niet hoe de CFO exact aan zijn mandaat is gekomen. Daar is met de heer Robbe over gesproken. Dat zal dan wel geaccordeerd zijn door de rvc. Wij hebben vervolgens de insteek aan de minister voorgelegd en hem daarover geadviseerd. Ook dit is weer zo'n onderwerp

waarop wij formeel geen instemmingsrecht hebben. Het zou echter wel raar moeten lopen als NS gewoon doorgaat terwijl de minister zegt dat het onacceptabel is. Dat heeft zich ook niet voorgedaan.

De **voorzitter**: Wij hebben begrepen dat het een soort piepsysteem was. Als de minister van Financiën niet ageert, is het goed en kan het verder zo verlopen.

De heer **Raab**: Ja. Wij koppelen dat natuurlijk wel terug aan NS: wij hebben jullie insteek aan de minister voorgelegd, met een positief advies, en de minister heeft akkoord gegeven, dus jullie kunnen verder. Het is dus wel iets meer dan een piepsysteem.

De **voorzitter**: Helder. Vond iedereen op het ministerie, of in ieder geval bij uw directie het verstandig dat NS koos voor een schikking en niet voor een procedure?

De heer **Raab**: Ik hoop van wel.

De **voorzitter**: Het was aanvaardbaar tot ongeveer 125 miljoen? Hoe moet ik dat zien? Was het op een bepaald moment ook onaanvaardbaar?

De heer **Raab**: De bandbreedte was volgens mij nog wel iets ruimer. NS had namelijk wel zeven, zeg ik uit mijn hoofd, treinen overgenomen en ermee gereden. NS had ook al betaald. Voor een ander deel had zij al aanbetalingen gedaan, dus het was geen fijne onderhandelingspositie. De bandbreedte was dus, dacht ik, nog wel iets ruimer. De insteek was volgens mij wel om ergens bij die 125 miljoen uit te komen.

De **voorzitter**: Hoe hard zou het spel vanuit Financiën zijn gespeeld? Stel dat NS er op deze manier financieel niet uit was gekomen, had Financiën dan gezegd: dan wordt het echt procederen? Hoe moet ik dat zien?

De heer **Raab**: Dat kun je pas zeggen op het moment dat je een concrete casus voorgelegd krijgt. Dan moet je jezelf ook echt informeren over het juridische geschil en hoe je dat moet beoordelen. Dan moet je je echt meer juridisch erin verdiepen.

De **voorzitter**: Nou, ik geloof dat u dat ook wel gedaan hebt. Uit ons dossier blijkt, als we dat mogen geloven, dat er wel serieus naar gekeken is.

De heer **Raab**: We hebben er natuurlijk wel enigszins naar gekeken, maar we hebben bijvoorbeeld geen eigen externe juridisch adviseur ingehuurd.

De **voorzitter**: U hebt het wel geanalyseerd.

De heer **Raab**: We hebben gekeken naar het materiaal dat ons werd aangereikt door NS. We hadden wel het idee dat we geen briljante onderhandelingspositie hadden. Daar moet je heel eerlijk in zijn. AnsaldoBreda had echter ook niet heel goed geleverd.

De **voorzitter**: Speelde bij u nog mee dat de bank uiteindelijk de kat de bel heeft aangebonden om tot een schikking te komen? Ik kan me zo voorstellen dat het ministerie van Financiën denkt: hé, er komt ineens een bank bij; hoe zit het met de financiële belangen? Heeft dat nog een rol gespeeld?

De heer **Raab**: Dat weet ik eerlijk gezegd niet.

De **voorzitter**: Oké, dat kwam even in mij op. Ik kijk even of mijn collega's nog aanvullende vragen hebben. Is er nog een vraag die ik heb laten liggen?

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Raab, u zei net dat de onderhandelingspositie niet briljant was. Wat was uw analyse?

De heer **Raab**: Tja, wat was mijn analyse? Ik zei net dat er al betaald was en dat er al met de treinen was gereden. Men was dus al door een bepaalde certificerings-, test- en goedkeuringsprocedure gegaan. Vorige week hebben

we er met rode oortjes naar geluisterd. Dat was heel leerzaam, ook voor ons als aandeelhouder trouwens. AnsaldoBreda kon zeggen dat NS te hard door de sneeuw had gereden en dat ze geen eerlijke kans had gekregen. Ik vond het dus nog niet zo ... Natuurlijk kon je ook zeggen dat AnsaldoBreda niet had voldaan aan een aantal verplichtingen. Er was een technische audit geweest. De treinen hadden echter wel een sticker gekregen met de mededeling: u kunt gaan rijden. En er is ook mee gereden.

Mevrouw **Bergkamp**: Daarbij speelde ook mee dat de treinen voortijdig waren overgenomen?

De heer **Raab**: Ja. Of het voortijdig was, weet ik niet. Dat heb ik in de verhoren gehoord. Er was blijkbaar druk om zo snel mogelijk te gaan rijden. Die dingen versterken de onderhandelingspositie niet.

De **voorzitter**: Ik ben wel een beetje benieuwd naar wat u als aandeelhouder leerde uit de verhoren over de certificering. Ging het dan over de techniek of waren er bijzondere dingen?

De heer **Raab**: Als er treinen worden aangeschaft die met een paar honderd passagiers aan boord 250 km/u gaan rijden, ga ik ervan uit dat die heel zorgvuldig worden gekeurd. Als je een auto uit Duitsland invoert, wordt die door de RDW binnenstebuiten gekeurd. Bij een trein die bestemd is voor een paar honderd mensen, gaat het -- zeg ik vooral als burger -- toch wel op een merkwaardige wijze. Als aandeelhouder zijn wij ervan uitgegaan dat het proces in Nederland gewoon goed is georganiseerd. Bij een volgend traject zullen we als aandeelhouder wel eventjes checken hoe het proces is georganiseerd.

De **voorzitter**: Ik ben blij dat ik u deze vraag nog even gesteld heb. Het lijkt er namelijk op dat er in de nieuwe plannen, of die nu in Nederland of in Europa ontwikkeld worden, nog meer sprake is van ieder zijn eigen rol en afstand. Als zoiets in de ministerraad komt, zou u uw minister adviseren om er sharp op te zijn?

De heer **Raab**: Ik herken het niet zo dat ieder nog meer zijn eigen rol vervult. Wij zijn samen met I en M betrokken bij de aanbesteding van de nieuwe intercitytrein. Wij kijken hoe dit deel van het proces is georganiseerd. Samen met I en M hebben we er een onafhankelijke adviseur voor ingehuurd. Wij hebben geen technische kennis, dus wij gaan niet zelf die treinen controleren. Wij kunnen er wel voor zorgen dat het proces rond die treinen in ieder geval aan alle standaarden voldoet en dat het een gedegen proces is, waarbij de risico's worden geminimaliseerd. Je moet dus ook treinen uitvragen die realistische eisen hebben. Er moeten ook voldoende fabrikanten zijn die die specificaties kunnen leveren. Je moet niet een trein neerzetten die maar door één fabrikant geleverd kan worden, want dan ben je natuurlijk aan de goden overgeleverd.

De **voorzitter**: Ik hoor u zeggen dat u vanuit uw aandeelhoudersrol alert bent op de problematiek rond keuring en certificering, hoewel u hebt aangegeven dat dit niet uw ...

De heer **Raab**: Ja, helaas. Ik had liever gehad dat eruit naar voren zou komen dat het allemaal prima geregeld is. Dat idee heb ik op dit moment niet. Dat zal men bij NS ongetwijfeld ook vinden. Daarom zullen wij met elkaar bekijken hoe wij dit proces verder goed kunnen vormgeven, zodat wij niet als aandeelhouder met een bahcootje langs die treinen moeten lopen. Wij moeten ervan uit kunnen gaan dat het proces gedegen tot stand is gekomen.

De **voorzitter**: Wij komen tot een afronding van dit verhoor. Ik heb nog één slotvraag en die stel ik ook aan u, vanuit uw aandeelhouderschap. Hebben u in de periode dat u betrokken was bij het V250-project, signalen bereikt van onregelmatigheden, van zaken die volgens u niet door de beugel konden, strafrechtelijk of anderszins?

De heer **Raab**: Ik heb natuurlijk gehoord wat de heer Descheemaecker naar voren heeft gebracht over onregelmatigheden. Hij heeft daarvan melding

gemaakt aan het Openbaar Ministerie -- als dat zo heet -- in België. Die zaak wordt daar bekeken. Dat is het enige wat ik ervan ...

De **voorzitter**: Hij heeft gezegd dat er een melding is gemaakt, omdat dit in België zo hoort, maar uiteindelijk was zijn antwoord op de slotvraag ook nee. Ik hoor u ook nee zeggen.

De heer **Raab**: Dit is het enige wat ik weet. Ik heb geen onregelmatigheden gezien.

De **voorzitter**: Dan sluit ik bij dezen het verhoor.

Sluiting: 16.09 uur