



Tweede Kamer

DER STATEN-GENERAAL

Dankwoord bij het in ontvangst nemen van het rapport van de PEC Fyra, door de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 28 oktober 2015

Ik weet niet waar u bij het koffieapparaat over praat, maar door de bank genomen zijn er een paar onderwerpen die nooit onbesproken blijven: het weer en het verkeer, in het bijzonder de trein. Topper is natuurlijk als die onderwerpen bij elkaar komen, zo rond deze tijd van het jaar. Als er blaadjes op het spoor liggen, en treinen niet of met vertraging rijden.

Jaren hebben mensen gewacht op de Fyra, de hogesnelheidslijn die Amsterdam en Brussel met elkaar moest verbinden. Na een voorzichtige start tussen Amsterdam en Rotterdam, was het op 9 december 2012 dan eindelijk zover – de eerste Fyra reed van Nederland naar België. Maar van begin af aan waren er problemen. Treinen vielen uit, of hadden vertraging. Materieel ging kapot door het winterweer. We herinneren ons allemaal de foto's van deuren die scheef hingen, of van kabels die beschadigd waren. Op 17 januari 2013 was het alweer afgelopen met de hogesnelheidslijn, die nooit zo snel is gegaan.

Het is een onderwerp dat veel emotie oproept. Niet alleen aan de koffietafel, maar ook hier in de politiek. De commissies voor Infrastructuur uit het Nederlandse en Belgische parlement organiseerden er een gezamenlijke hoorzitting over in het Beneluxparlement in Brussel. Dat was uniek en behoorlijk spectaculair, overigens net als de hoorzitting (van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu), iets later in de Tweede Kamer, waar zelfs de Italiaanse topman van AnsaldoBreda, Maurizio Manfellotto, bij aanwezig was. Maar al die gesprekken leidden niet tot antwoorden, maar tot nog meer vragen.

Daarom besloot de Kamer in juni 2013 een parlementaire enquête te initiëren – ons ultieme middel om tot waarheidsvinding te komen. Op 19 december 2013 stemde de Kamer in met het onderzoeksvoorstel, en kon de commissie aan de slag; een commissie bestaande uit voorzitter Madeleine van Toorenburg, Henk van Gerven, Vera Bergkamp, Mei Li Vos, en Ard van der Steur, totdat hij later tot een ander ambt werd geroepen, en werd opgevolgd door Ton Elias.

Bijna twee jaar lang hebben zij zich vastgebeten in de vraag waarom de plannen voor de Fyra-treindienst over de HSL-Zuid niet zijn gerealiseerd. Samen met hun staf deden ze dossieronderzoek, en voerden ze meer dan tachtig besloten voorgesprekken. Tijdens de openbare verhoren, die liepen van 18 mei tot 12 juni 2015, legden de hoofdrolspelers publiekelijk verantwoording af, en was de enquêtezaal het brandpunt van nationale én internationale belangstelling – niet alleen van parlementair journalisten, maar ook van professionals op het terrein van openbaar vervoer.

Al dat onderzoek heeft geleid tot dít rapport. Ik geleid het graag door naar de commissie voor Infrastructuur en Milieu, zodat het debat erover kan worden voorbereid. Maar niet voordat ik Madeleine van Toorenburg, haar commissie en staf heb bedankt voor al het werk dat zij hebben verzet. Het is niet niks, een parlementair enquêteonderzoek naast het reguliere Kamerwerk. Toen ik bij de commissie op bezoek ging, heb ik met eigen ogen gezien hoe intensief zij de openbare verhoren voorbereidden, hoe gefocust ze erop waren om de harde feiten boven tafel te krijgen. En dat moet ook. De Fyra is een project waarbij de Staat opdrachtgever en aandeelhouder was. Het heeft de samenleving veel geld gekost, terwijl de reiziger met lege handen kwam te staan. Het is de verantwoordelijkheid van ons, volksvertegenwoordigers, om tot op de bodem uit te zoeken wat er is misgegaan. Dat doen we in dít rapport. Ik hoop, en neem aan, dat het ons helpt om er lessen voor de toekomst uit te trekken.