

**Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 21 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.**

Gehoord wordt: de heer Zalm (minister van Financiën), die wordt bijgestaan door de heer Van Boxtel.

Aanvang: 11.30 uur

**Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg**

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

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

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Zalm. U was dertien jaar minister van Financiën en betrokken bij het hsl-dossier, met één kleine onderbreking. Wij willen een aantal onderwerpen met u doornemen: de invulling van het vervoer over de HSL-Zuid, de openbare aanbesteding van de vervoersconcessie over de HSL-Zuid, dus het recht om over de HSL-Zuid te rijden, de totstandkoming van de overeenkomst met High Speed Alliance, het bedrijf dat werd ingericht om dat vervoer tot stand te brengen, en ook de uitvoering van de concessie. Dit verhoor zal met name worden gevoerd door de heer Van Gerven en de heer Elias.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Zalm, wij horen u in uw hoedanigheid van oud-minister van Financiën van 1994 tot 2002 en van 2003 tot 2007. Kunt u schetsen hoe u als minister van Financiën betrokken was bij het HSL-Zuidproject?

De heer **Zalm**: Ja. Misschien eerst even een kleine relativering van mijn ambtsperiode. Dertien jaar heb ik niet gehaald. Ik denk dat het in totaal elf jaar en acht maanden is geweest. Ik ben tussendoor even fractievoorzitter geweest. Mijn verblijf in politiek Den Haag duurde op de kop af twaalfenhalf jaar, dus ik heb mijn twaalfenhalfjarig huwelijk met de politiek gevierd en daarna was het over.

Mijn betrokkenheid bij dit onderwerp had in de eerste plaats een financiële dimensie. Ik was immers hoeder van de schatkist. In de tweede plaats was ik erbij betrokken vanuit de rol die Financiën speelde bij de publiek-private samenwerking. Er was een kenniscentrum op het ministerie dat probeerde te bevorderen dat er vormen van publiek-private samenwerking zouden ontstaan. Dat waren de twee invalshoeken die mijn betrokkenheid bij dit onderwerp bepaalden.

De heer **Van Gerven**: Kernpunten waren dus het financiële aspect en publiek-private samenwerking. U was voorstander van een openbare aanbesteding van de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid. Vanwaar die voorkeur?

De heer **Zalm**: Omdat je daarmee toch een zekere prikkeling hebt om dingen efficiënt voor elkaar te krijgen. Als je weet dat je iets sowieso mag doen, dan ben je ook niet gedwongen om goed na te denken over de vraag hoe je het op de meest kostenefficiënte manier kunt doen. Als het daarentegen via een openbare aanbesteding gaat, wordt alle creativiteit erop ingezet om de kostenefficiëntie goed op orde te krijgen. Dat was mijn algemene insteek bij dit soort zaken. Als er enigerlei vorm van concurrentie is, spannen mensen zich meer in dan wanneer ze gegarandeerd het monopolie krijgen.

De heer **Van Gerven**: Dat geldt in zijn algemeenheid en dat gold ook voor de hsl of het spoor?

De heer **Zalm**: Ja. Het geldt zelfs bij het vernieuwen van een rijksgebouw door de Rijksgebouwendienst. Dat is nu niet aan de orde, maar ik noem het om u een analogie te geven. Ik heb zelf meerdere keren voor een

aanbesteding gekozen. Bij het ministerie van Financiën is er een tender gedaan: wie wil het ministerie van Financiën opknappen? Dat bleek uiteindelijk veel voordeliger te zijn voor het ministerie dan de klassieke manier om het maar te laten renoveren door de Rijksgebouwendienst. Je draagt daarmee risico's over en je benut de creativiteit van de particuliere sector. Op die manier krijg je ook wat meer spanning, en dat noopt tot creativiteit en tot goed op de centen letten.

De heer **Van Gerven**: U zegt: dat geldt ook voor het spoor. Ook daarvoor gelden de mechanismen die dat bewerkstelligen?

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoe lagen de meningen op dit punt binnen het kabinet?

De heer **Zalm**: Ik denk dat er in het kabinet overwegend ...

De heer **Van Gerven**: Voor de duidelijkheid: we hebben het over de kabinetten-Kok I en II.

De heer **Zalm**: Ik denk dat er overwegend sympathie was voor een openbare aanbesteding. Bij de Tweede Kamer lag het anders en daarmee ook bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Dat geldt in ieder geval voor minister Netelenbos, want in haar tijd speelde het. Zij wilde in ieder geval eerst de NS de kans gunnen om een bod te doen, zonder openbare aanbesteding.

De heer **Van Gerven**: Was zij de enige minister in het kabinet die tegen aanbesteding was?

De heer **Zalm**: Dat zou ik niet durven zeggen.

De heer **Van Gerven**: Vormde zij een kleine minderheid in het kabinet?

De heer **Zalm**: Als de minister van Verkeer en Waterstaat iets wil in zijn of haar portefeuille, dan krijgt hij of zij wel het voordeel van de twijfel. Zo is het ook gegaan. Ik was van meet af aan voorstander van openbaar aanbesteden, maar uiteindelijk heeft het kabinet bewilligd in het eerst ondershands proberen aan te besteden aan NS.

De heer **Van Gerven**: Daar komen we nog op terug. Uw gedachte zal niet verbazen, vanuit uw politieke gezindheid. Hoe liepen de lijnen qua politieke kleuring door het kabinet heen? Je zou immers verwachten dat de Partij van de Arbeid tegen aanbesteding zou zijn en dat D66 weer een andere positie zou innemen.

De heer **Zalm**: Ik heb daar geen bijzondere herinnering aan, maar het lijkt mij aannemelijk dat PvdA'ers wat eerder denken aan een ondershandse aanbesteding dan D66'ers en VVD'ers.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich dat niet compleet herinneren.

De heer **Zalm**: Nee. Ik heb de notulen van de ministerraad niet meer ingezien. Ik geloof ook niet dat ik dat nog mag doen, al weet ik het eigenlijk niet. Mijn ambtelijke notities en mijn geheugen geven geen enkele indicatie hoe die politieke verdeling toen lag.

De heer **Van Gerven**: U zei: de minister van Verkeer en Waterstaat wilde ondershands aanbesteden. Dat betrof het binnenlands vervoer.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Is er in de discussie verschil gemaakt tussen binnenlands en buitenlands vervoer?

De heer **Zalm**: Nee. Er stond al eerder in een brief van de minister van Verkeer en Waterstaat dat het internationale vervoer in ieder geval openbaar zou worden aanbesteed.

De heer **Van Gerven**: Dat stond in de nota De derde eeuw spoor, die door het kabinet was geaccordeerd. U zegt: ik was het daar op zich niet mee eens, maar als een minister van Verkeer en Waterstaat dat wil, moet de vakminister die ruimte hebben. Mag ik het zo samenvatten?

De heer **Zalm**: Ja. Ik heb het in ieder geval niet gewonnen toen.

De heer **Van Gerven**: U bent wel de discussie aangegaan?

De heer **Zalm**: Waarschijnlijk wel, ja. Mezelf kennende waarschijnlijk wel, maar uiteindelijk heeft minister Netelenbos haar zin gekregen en is toen ook het proces met de NS gestart.

De heer **Van Gerven**: Is er dan eigenlijk een soort compromis uitgerold dat we binnenlands ondershands gunnen en buitenlands aanbesteden?

De heer **Zalm**: Ja. Dat stond al vast. Het was geen compromis.

De heer **Van Gerven**: Nou, er was ook een mogelijkheid om het buitenlandse deel na Brussel, zoals NS later gedaan heeft in haar voorstellen ...

De heer **Zalm**: Dat zou in strijd geweest zijn met de nota De derde eeuw spoor die de minister zelf heeft uitgebracht. Dus dat lag niet voor de hand.

De heer **Van Gerven**: U kunt zich niet herinneren of dat nog een punt van discussie is geweest bij totstandkoming van die nota, die in de ministerraad is vastgesteld?

De heer **Zalm**: Nee, dat kan ik mij niet herinneren.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk hebt u zich op dat moment neergelegd bij de wens van minister Netelenbos, de vakminister.

Ik wil naar het IC Max-bod, het eerste bod dat NS mocht doen, nadat het binnenlands vervoer ondershands werd gegund. Dat bod werd afgewezen. Vond u dat terecht?

De heer **Zalm**: Ja. Ik heb zitten nadenken hoe je dat kunt uitleggen. Het was bij wijze van spreken alsof je een offerte vraagt voor het aan de buitenkant laten schilderen van je huis en je vervolgens een offerte krijgt voor niet alleen het schilderen van de buitenkant van je huis, maar ook het verbouwen van je keuken, wat nieuwe meubels en ook nog het schilderen van de binnenkant. Men bracht een heel ander bod uit dan waar om gevraagd was. Daarom is het ook afgewezen. Het voldeed niet aan wat wij gevraagd hadden als kabinet.

De heer **Van Gerven**: Het was niet gevraagd, maar als het nu een fantastisch bod was?

De heer **Zalm**: Het was ook geen fantastisch bod, als u het wilt analyseren. Maar het belangrijkste was dat je, als er een uitvraag wordt gedaan voor een ondershandse aanbesteding, niet komt met een bod op iets wat helemaal niet gevraagd is.

De heer **Van Gerven**: Kunt u toelichten dat het niet aan de maat was?

De heer **Zalm**: Er zaten allerlei andere ideeën in, maar u weet dat inmiddels beter dan ik. Er zat ook nog een lijn naar het oosten in, van alles en nog wat. Het ging bepaald niet over het mogen exploiteren van de hsl voor het binnenlands vervoer.

De heer **Van Gerven**: Dus ze boden iets anders aan dan gevraagd was. Hoe beoordeelde u het bod financieel?

De heer **Zalm**: Financieel ... Dat was lastig te overzien, omdat het een allegaartje was van allerlei dingen. Ik kom nog even terug op de analogie van het buiten en binnen schilderen en de keuken verbouwen en de meubeltjes

erbij. Er stond niet apart bij: als we alleen het buitenschilderwerk doen, vragen we daarvoor zoveel. Men had het kunnen splitsen: voor de hsl bieden we dit, maar we menen dat het ook nuttig zou zijn om dit en dat te doen, en dan wordt het plaatje als volgt. Maar dat was dus niet zo. Het was een integraal bod. Zo noemden ze het geloof ik ook. En daarop was het ja of nee en het werd nee.

De heer **Van Gerven**: Hebt u het verhoor van de heer Timmer gisteren gevolgd?

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Hij was namelijk heel enthousiast over het bod dat ze hebben gedaan. Begrijpt u dat?

De heer **Zalm**: Hij wilde misschien minister van Verkeer en Waterstaat spelen, maar die hadden we al en die had een uitvraag gedaan aan de NS, van: dit verlangen we van jullie, vertel ons wat je daarvoor over hebt. Daar werd niet aan voldaan. Dus men ging eigenlijk op de stoel van de minister zitten.

De heer **Van Gerven**: En dat hadden ze niet moeten doen, zie ik aan u gelaatsuitdrukking.

De heer **Zalm**: Nee, want we hadden al een minister.

De heer **Van Gerven**: Het IC Max-bod wordt afgewezen in november 1999 en toen kreeg NS een tweede kans en moest NS reageren op drie mogelijkheden die voorlagen, dat wil zeggen: ingaan op het voorstel van het kabinet en daarvoor tekenen. Een tweede optie was dat er zou worden aanbesteed en dat NS niet mee zou doen, maar wel met de winnaar tot 50% zou mogen deelnemen. En de derde mogelijkheid was de openbare aanbesteding. Vond u het terecht dat NS een tweede kans kreeg?

De heer **Zalm**: Ja. In ieder geval is NS die kans gegund.

De heer **Van Gerven**: U hebt NS die kans gegund, maar vond u dat terecht?  
Wat was uw mening daarover?

De heer **Zalm**: Het had van mij niet gehoeven, maar ik heb geen bezwaar aangetekend toen dit voorstel ter tafel kwam. Het was ook snel weer over, want de NS wist binnen enkele dagen al te melden dat ze alleen maar het oorspronkelijke plan wilde uitvoeren en verder niets.

De heer **Van Gerven**: Is dat nog een flink discussiepunt geweest in het kabinet?

De heer **Zalm**: Het is bediscussieerd, maar het was geen moeizaam ... We hebben er niet twee maanden over gedaan zoals later bij de Oranjecombinatie.

De heer **Van Gerven**: Het ging heel snel toen de analyse eenmaal was gemaakt. Dit is geen goed bod, we geven ze nog een tweede kans en die hebben ze ...

De heer **Zalm**: Ja, onder het motto dat ze het misschien niet goed begrepen hadden.

De heer **Van Gerven**: Speelde de druk vanuit de Tweede Kamer nog een rol in het besluit om de NS een tweede kans te geven?

De heer **Zalm**: Ja, op de achtergrond wellicht wel. Het is altijd moeilijk na te gaan in hoeverre dat speelt. Het was wel zo dat de NS altijd heel goede contacten had met de Tweede Kamer en dat de Tweede Kamer ook in overgrote meerderheid sympathie had voor de NS en voor het gunnen aan de NS van de hogesnelheidslijn.



De heer **Van Gerven**: Dus u denkt dat dit op de achtergrond vermoedelijk wel meespeelde?

De heer **Zalm**: In ieder geval hebben we laten zien dat we tot het uiterste zijn gegaan door ze zelfs nog een tweede kans te geven.

De heer **Van Gerven**: Duidelijk. U hebt de handelwijze van NS al geschetst met betrekking tot dit bod. NS ging eigenlijk op de stoel van de minister zitten en dat moet je niet doen.

De heer **Zalm**: Nee, dat is onverstandig.

De heer **Van Gerven**: Kunt u daar nog meer kleuring aan geven?

De heer **Zalm**: Ik vind het ook wel verbazingwekkend. Als je zo'n ondershandse procedure instapt, sondeer je toch iets beter? Als je van plan bent om een grootser plan neer te leggen dan waar de minister om vroeg, dan zou je toch denken dat je eerst nog even met de minister gaat praten, zo van: wij denken dat we nog iets mooiers kunnen maken, hoe zou u daar tegenover staan? Dit kwam echt uit de lucht vallen. Men had het helemaal uitgewerkt zonder enig contact, in mijn waarneming, met de vakminister.

De heer **Van Gerven**: Maar het voorstel is wel besproken met de minister-president.

De heer **Zalm**: Dat zou kunnen.

De heer **Van Gerven**: Daar hebt u geen kennis van?

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat ze dat wel hadden moeten doen. Als ze dat van plan waren, hadden ze dat moeten doen.

De heer **Zalm**: Veel eerder, in plaats van het eerst helemaal uit te werken en dan een bijeenkomst te organiseren waarin een plan wordt gepresenteerd, waarvan iedereen denkt: hé, dat is toch iets heel anders dan waar wij om gevraagd hebben.

De heer **Van Gerven**: Was dat in het ministerie van Verkeer en Waterstaat op hoog ambtelijk niveau niet bekend? Er zijn wel contacten geweest tussen NS en het ministerie, maar die acht u niet voldoende? Voor u kwam het voorstel als een duveltje uit een doosje?

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U zegt: ze hebben onverstandig geopereerd en zijn op de stoel van de minister gaan zitten. De heer Timmer, die we hier gisteren hebben gehoord, heeft verklaard dat NS zich geschoffeerd voelde door het optreden van het kabinet. Hoe kijkt u daar tegenaan?

De heer **Zalm**: Ja ... Als ik probeer me in hem te verplaatsen, kan ik mij dat nog wel voorstellen. Aan de andere kant moet je ook wel de staatsrechtelijke verhoudingen een beetje in het oog houden. De regering is er om te regeren, en niet de NS. Als de regering iets aan je vraagt, dan kom je niet met antwoorden op vragen die helemaal niet gesteld zijn, of in ieder geval beantwoordt je eerst de vraag die wel gesteld is.

De heer **Van Gerven**: Maar waarom voelde men zich geschoffeerd bij NS? Zij zeiden: wij doen een bod, een offer you can't refuse, en dan maar hoppa?

De heer **Zalm**: Die quote is van Al Capone. Wat dat betreft is dat ook staatsrechtelijk niet de ideale quote.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar hij zit bij iedereen in het geheugen. Het is een collectief begrip.

De heer **Zalm**: Dat had de NS dus wel mis.

De heer **Van Gerven**: Dat was de perceptie van de NS.

De heer **Zalm**: Daaruit blijkt dat ze toch een beetje in een ivoren toren hebben gezeten in Utrecht.

De heer **Van Gerven**: U zegt: ze hadden beter om zich heen moeten kijken. Was het ook een bepaalde arrogantie van NS?

De heer **Zalm**: Nou, in ieder geval onervarenheid met hoe dit soort besluitvorming gaat in de Haagse politiek.

De heer **Van Gerven**: Dat is uw mening. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Aansluitend bij het laatste wat u zei: vond u het onprofessioneel? Dat meen ik te proeven.

De heer **Zalm**: Politiek gesproken was het onprofessioneel, maar het waren natuurlijk ook geen politici die in die raad van commissarissen zaten. Dat waren toentertijd bij mijn weten allemaal mensen die allerlei ervaringen uit het bedrijfsleven hadden, maar die nooit in de regering hadden gezeten of in een ambtelijke organisatie hadden gefunctioneerd.

De heer **Elias**: Terugkijkend stijgt zelfs uit de dossiers een geur op van wederzijds wantrouwen. Dat is misschien te hard geformuleerd, maar de verhoudingen lijken behoorlijk verstoord. Kunt u dat bevestigen?

De heer **Zalm**: Ja. De raad van commissarissen was echt onthutst en wij waren ook onthutst dat we, als we een uitvraag doen, vervolgens een aanbod krijgen dat niets met de uitvraag te maken heeft.

De heer **Elias**: U vond ze arrogant?

De heer **Zalm**: Arrogant? Ik weet het niet. Ik weet niet of dat per se de goede uitdrukking is. Je zou kunnen zeggen: wereldvreemd, althans de Haagse wereld vreemd.

De heer **Elias**: Vonden ze u arrogant en de echte wereld vreemd?

De heer **Zalm**: Dat zou best kunnen. Dat weet ik niet.

De heer **Elias**: Hebt u ze weleens gesproken?

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Elias**: We komen nu bij de situatie waarin het bod is afgewezen, omdat het in uw visie niet voldeed aan wat er gevraagd was, dat ze nog een laatste kans hadden gekregen, die ze in uw ogen niet hebben benut, maar die in hun eigen ogen geen echte kans was. Daar gaan de beelden al sterk uit elkaar lopen. Dan neemt het kabinet eind november 1999 het besluit om te gaan aanbesteden.

De heer **Zalm**: Openbaar aanbesteden.

De heer **Elias**: Daar werden de formele stappen voor gezet. De eerste invitation gaat de deur uit aan degenen die zich al geregistreerd hadden. En dan ineens, in het voorjaar, wordt er bij Verkeer en Waterstaat, in samenwerking met NS en de partners, koortsachtig gewerkt aan het plan met de Oranjecombinatie, dus NS, KLM en Schiphol. Wanneer hoorde u daarvan?

De heer **Zalm**: Dat weet ik precies, dat is op 4 of 5 april geweest, want ik heb een notitie in mijn geheugen van 4 april, die zegt dat minister Netelenbos wil opbellen, want op 7 april zou de aanbesteding in het kabinet komen en zij wilde mij daarvoor nog bellen. Er werden mij twee mogelijkheden geschetst, namelijk dat ze mij zou voorstellen dat we openbaar gaan aanbesteden. Ik kreeg nog het advies dat ik daar van harte mee zou kunnen instemmen. Of

wellicht dat ze de NS nog een keer een kans zou willen geven. Van die Oranjecombinatie waren mijn ambtenaren volstrekt niet op de hoogte en ik ook niet. Ik kreeg in dat telefoontje, dat op 4 of 5 april is geweest, voor het eerst te horen dat er sprake was van die Oranjecombinatie.

De heer **Elias**: Hoe reageerde u? Wat zei u daarop?

De heer **Zalm**: Ik vond het verbazingwekkend, niet zozeer dat die combinatie er was, want die kan natuurlijk gewoon meebieden in het openbare aanbestedingstraject dat we in gang hadden gezet. Je wekt ook verwachtingen richting de markt. Als overheid moet je een betrouwbare partner zijn, dus als wij zeggen "we gaan openbaar aanbesteden en er zijn allerlei bedrijven die zich daarop aan het oriënteren zijn", dan ga je dat niet zonder enige aanleiding terugdraaien. Het was volstrekt onduidelijk waarom er nu plotseling niet meer openbaar aanbesteed zou moeten worden, terwijl we eerder het besluit hadden genomen om wel openbaar te gaan aanbesteden. Deze combinatie kon immers gewoon meedingen.

De heer **Elias**: En wat zei u tegen minister Netelenbos over het feit dat u dat zo kort voor de ministerraad te horen kreeg, terwijl er al maanden aan gewerkt was?

De heer **Zalm**: Dat wist ik niet.

De heer **Elias**: Wanneer hoorde u dat er een heel serieus ondernemingsplan was gemaakt, met de handtekeningen van Schiphol, KLM en de NS eronder?

De heer **Zalm**: De gang van zaken rond die Oranjecombinatie en de voorbereidingen daarvan heb ik vooral vernomen uit het boek De ontsporing. Hoe precies die voorbereiding van het bod van de Oranjecombinatie was geweest en of er ook contacten waren geweest met het ministerie of met de projectgroep, was mij allemaal onbekend.

De heer **Elias**: Wij gaan dat straks nog bijna op datum nalopen. In dit stadium toch nog even de volgende vraag. Op enig moment kwam u er wel achter dat daar al maanden, vanaf januari, aan was gewerkt, en dat dit ook in nauwe samenspraak tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de NS gebeurde. Wat vond u daarvan?

De heer **Zalm**: Het is op z'n minst onhandig om de minister van Financiën niet mee te nemen in zo'n proces.

De heer **Elias**: Op z'n minst onhandig. En op z'n meest?

De heer **Zalm**: Ik vond het niet verstandig.

De heer **Elias**: En dat hebt u ook duidelijk gemaakt.

De heer **Zalm**: Op een gegeven moment heeft het kabinet besloten: we gaan openbaar aanbesteden. Om dan na enkele maanden te zeggen "we gaan toch maar niet openbaar aanbesteden, we gaan, nadat de NS al twee keer een kans had gekregen, toch weer ondershands aan de slag", daar zie ik de ratio niet van in. Die combinatie had immers, zoals ik al zei, gewoon kunnen meebieden in het openbare aanbestedingsproces. Dat hadden we in gang gezet, dus dat was de voor de hand liggende weg geweest.

De heer **Elias**: Vond u de gang van zaken politiek niet deugdelijk of aanbestedingsrechtelijk niet deugdelijk of Europeesmededingingsrechtelijk niet deugdelijk of allemaal?

De heer **Zalm**: Vooral bestuurlijk niet. Als je het weer met één partij moet doen, dan ontbreekt het element van de competitie. Het werd eigenlijk een herhaling van zetten. Ik heb nooit begrepen waarom plotseling het openbare-aanbestedingstraject moest worden gestaakt ten gunste van een ondershandse gunning, want daar kwam het dan op neer, aan de Oranjecombinatie. Nog even los van de juridische kwetsbaarheid vond ik het inhoudelijk ook een slechte zaak.

De heer **Elias**: Dat is ook de reden waarom u enigszins in verweer kwam -- laat ik het objectief vragen -- toen minister Netelenbos in de ministerraad van 7 april voor het eerst zei: we gaan wat mij betreft stoppen met die openbare aanbesteding en wij gaan het gunnen aan de Oranjecombinatie?

De heer **Zalm**: Daar was ik fel op tegen, ja.

De heer **Elias**: Hoe liep dat?

De heer **Zalm**: Stevig, als ik tenminste afga op alle onderstrepingen in mijn ambtelijke notitie voor de vergadering van 7 april.

De heer **Elias**: Die zijn heel interessant. Die hoop ik nog even met u aan te kunnen stippen.

De heer **Zalm**: Ik was daar wel redelijk upset over, ja.

De heer **Elias**: U hebt toen ook bijval gekregen van andere ministers.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: Te weten?

De heer **Zalm**: In ieder geval van minister Brinkhorst, maar ook van minister Jorritsma en minister Borst, herinner ik mij nog. Zij weidde iets minder uit. Ze was vicepremier en had natuurlijk geen echte dossierbelangstelling, maar uitte zich meer vanuit algemeen politieke invalshoek. Er waren dus nogal wat bezwaren tegen dit voorstel. Dat blijkt ook uit het verslag van de vergadering, die er op ministersniveau is geweest.

De heer **Elias**: Van minister Vermeend ook, op enig moment?

De heer **Zalm**: Was hij toen al minister?

De heer **Elias**: Ja.

De heer **Zalm**: Oké. Dat durf ik niet te zeggen.

De heer **Elias**: Overigens, een tussenvraag. Ons blijkt uit strikt vertrouwelijke interne stukken van de NS dat die meticuleus op de hoogte was van wat er in de ministerraad is besproken. Wat vindt u daar eigenlijk van?

De heer **Zalm**: Ja, bijzonder.

De heer **Elias**: Hoe kwamen ze aan die informatie?

De heer **Zalm**: Na de ministerraad heeft een gemiddelde minister stafoverleg met zijn ambtenaren en dan doe je verslag van wat er gebeurd is, zeker als het over een onderwerp gaat dat het ministerie betreft. Dan worden dus vrij veel ambtenaren bijgepraat, zij het niet met het doel om dat ook buiten het ministerie te verspreiden.

De heer **Elias**: Nee, we hebben het nu over een intern NS-stuk, waarin dingen staan als: Jorritsma trekt fel van leer tegen Netelenbos en dat soort dingen.

De heer **Zalm**: Zulke slechte contacten hadden ze dus niet met het ministerie.

De heer **Elias**: Vermoed u dat het van Verkeer en Waterstaat moet zijn gekomen?

De heer **Zalm**: Nou ja, zeker niet van Financiën.

De heer **Elias**: Verkeer en Waterstaat ligt het meest voor de hand.

De heer **Zalm**: Ja. Dat lijkt mij wel.



De heer **Elias**: Op 7 april zegt het kabinet, althans zeggen velen in het kabinet: dat moeten we maar niet doen. Dan wordt de besluitvorming vooruitgeschoven, zeg ik maar even huiselijk. Hebt u toen nog geprobeerd om invloed uit te oefenen via de minister-president? Of zei u: joh, geachte collega, u ziet toch hoe de vlag erbij hangt, laten we daar niet te veel tijd aan verdoen en gewoon kijken wat de meerderheid in de ministerraad wil?

De heer **Zalm**: Ik zal mijn zegje in de ministerraad gedaan hebben. Ik had daar heel duidelijke, helder omlinjende opvattingen over. Wat ik weet is dat dit een aantal keren is teruggekomen en dat uiteindelijk op 9 juni is besloten tot openbare aanbesteding, tot mijn genoegen.

De heer **Elias**: U hebt ook een aantal keren in de besprekingen gewezen op de juridische bezwaren die daartegen zouden bestaan.

De heer **Zalm**: Ja, er zaten ook juridische risico's aan. De landsadvocaat heeft er ook naar gekeken. Ik herinner mij dat onze permanente vertegenwoordiger in Brussel er ook nog naar gekeken heeft, de latere minister Bot. Hij was toen permanente vertegenwoordiger.

De heer **Elias**: En waar leidde dat toe?

De heer **Zalm**: Anderen tilden er wellicht zwaarder aan dan ik. Mijn hoofdpunt is steeds geweest: het is vanuit de overheidsfinanciën niet goed en het is ook vanuit de bestuurlijke betrouwbaarheid niet goed, nog even los van de vraag of je juridisch in staat bent om plotseling het proces weer te stoppen. Het is ook een honorering van slecht gedrag. Men moet gewoon meegaan in de procedure. Je gaat niet plotseling een procedure die het kabinet heeft opgestart, afbreken om één partij te begunstigen.

De heer **Elias**: Daar wordt verschillend over gedacht.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: De heer Pans, secretaris-generaal op Verkeer en Waterstaat, verklaarde afgelopen maandag hier bij ons -- en dat was indertijd ook zijn opvatting, zo blijkt uit de stukken -- dat de landsadvocaat eigenlijk helemaal geen bezwaren of problemen zag. Je moest een bepaalde juridische hobbel nemen, maar het kon wel. Hoe keek u daartegen aan?

De heer **Zalm**: Er is verschil tussen ... Als je van meet af aan zegt dat er twee keuzemogelijkheden zijn, namelijk we gaan openbaar aanbesteden of we gaan ondershands aanbesteden, dan is de positie dat je ook ondershands kunt aanbesteden zeer verdedigbaar. Iets anders is het als je al een besluit hebt genomen tot openbare aanbesteding en daar ook allerlei verwachtingen mee hebt gewekt op de markt. Dan wordt het voornemen om in dat stadium de boel nog weer terug te draaien een stuk kwetsbaarder. Je mag als partij die kosten maakt ervan uitgaan dat uitspraken van de overheid betrouwbaar zijn en dat verwachtingen die gewekt worden, ook worden nagekomen. Dat maakt het dus wel kwetsbaar. Nogmaals, mijn hoofdpunt was dat ik inhoudelijk een voorstander was van openbaar aanbesteden en dat er ook geen enkel nieuw feit was, althans in mijn ogen, dat zou kunnen verantwoorden dat we na drie, vier maanden het reeds ingezette proces plotseling gingen stoppen.

De heer **Elias**: Weet u nog concreet wat de landsadvocaat adviseerde?

De heer **Zalm**: Ja, ik heb dat ergens in mijn dossier zitten, maar hij deed wat landsadvocaten doen. Die adviseren niet echt, zij schetsen een aantal voors en tegens en juridische argumenten.

De heer **Elias**: Maar in ieder geval staat vast dat de interpretaties van uw departement en van Economische Zaken afweken van hoe men op Verkeer en Waterstaat met hetzelfde advies in de hand opereerde.

De heer **Zalm**: Ja. Wij achtten het juridisch kwetsbaar en als er dan ook geen inhoudelijke argumentatie is om de openbare aanbestedingsprocedure te stoppen, dan is dat een extra argument.

De heer **Elias**: De voorzitter heeft een tussenvraag.

De **voorzitter**: Ik heb goed zitten luisteren naar u. Wij weten dat de discussie veel over juridische argumenten ging. Dat hebben we de afgelopen dagen ook gehoord. U voegt daar vandaag nog een aan toe, door te zeggen dat het ook ging over een betrouwbare overheid.

De heer **Zalm**: Ja.

De **voorzitter**: Wat was voor u het belangrijkste? Was dat de juridische argumentatie, wat de heer Elias in een ander gesprek een soort geitenpaadje noemde dat je zou kunnen bewandelen? Of hechtte u juist aan het idee van een betrouwbare overheid die men te volgen heeft als die een stap heeft gezet?

De heer **Zalm**: Financieel-bestuurlijk was voor mij het belangrijkste.

De **voorzitter**: Oké. Dank u wel.

De heer **Elias**: Wij gaan naar de ministerraad van 14 april. Het is altijd aardig om de stukken uit die tijd te zien, met in uw handschrift soms prachtige uitlatingen erop. U werd geadviseerd, want zo gaat dat op zo'n departement. U kreeg een notitie of een memo of een nota mee in uw tas. Die las u 's avonds en u zette in de kantlijn wat u ervan vond. Het voorstel aan de ministerraad was om op 14 april opnieuw te gaan zeggen: we gaan stoppen met de aanbesteding en we gaan door met de Oranjecombinatie. Weet u nog wat u in vrij grote hanenpoten in de kantlijn hebt geschreven?

De heer **Zalm**: Helpt u me even?

De heer **Elias**: "Terugfluiten!" Herinnert u zich dat, nu ik het u weer vertel?

De heer **Zalm**: Dat zou best kunnen. Dat soort opmerkingen maakte ik weleens, ja.

De heer **Elias**: Is het ook gebeurd?

De heer **Zalm**: Ja, het is niet doorgegaan. Ik weet niet wat ik precies ermee bedoeld heb. Het kan ook zijn dat de minister zelf het kabinet aan het terugfluiten was. Maar in ieder geval ...

De heer **Elias**: Nee, het is volstrekt helder uit de context dat u vindt dat in feite de minister moet worden teruggefloten op deze gang van zaken.

De heer **Zalm**: Ja. Dat is gebeurd.

De heer **Elias**: Dan komt het nog een keer terug in het kabinet, op 28 april. Dan is nog steeds ... Misschien kunt u dat zelf vertellen, want dat was een vrij cruciale fase.

De heer **Zalm**: Het was een vrij moeizaam proces. De minister zat er ook wel geharnast in en ze had, naar ik nu begrijp, ook wel verwachtingen gewekt bij de Oranjecombinatie, al is het maar door de medewerking van haar ambtenaren aan dit plan. Dus het was voor haar ook lastig. Aan de andere kant werd de argumentatie door de meerderheid van het kabinet dusdanig zwak gevonden dat wij er geen aanleiding toe zagen om het proces van de openbare aanbesteding te staken, temeer daar deze combinatie daar gewoon rustig aan mee kon doen.

De heer **Elias**: Vond u ook dat minister Netelenbos het fait accompli van die Oranjecombinatie dan maar niet had moeten creëren, achter uw rug om?

De heer **Zalm**: Ik denk niet dat zij dit achteraf als een van haar verstandigste acties zal kwalificeren, al was het maar omdat het uiteindelijk mislukt is. Dat is mijn vermoeden, maar u spreekt haar nog.

De heer **Elias**: Anderzijds vond de heer Timmer het een ingenieuze oplossing, waarbij iedereen zonder al te veel gezichtsverlies weer door één deur zou kunnen.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: Dat zag u duidelijk niet zo.

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Elias**: Want?

De heer **Zalm**: Als je besloten hebt om openbaar aan te besteden, ga je zo'n proces van openbare aanbesteding niet zomaar stopzetten. Bovendien had het voorstel van de Oranjecombinatie gewoon mee kunnen dingen. Er was dus ook geen noodzaak tot stopzetting, in de zin dat als we dat nu niet doen, de NS niet meer kan meedoen of de combinatie met de NS niet meer kan meedoen. Dat is later ook gebleken.

De heer **Elias**: Voor ons goed begrip: hoe hoog speelde dit op in het kabinet, in vergelijking met andere dingen? Dit was immers niet het enige wat speelde in die ministerraad.

De heer **Zalm**: Het heeft lang geduurd, in ieder geval. Als ik mijn dossier raadpleeg, is er pas op 9 juni besloten om openbaar aan te besteden. Het finale besluit daartoe is op 9 juni gevallen, dus daar hebben we toch twee maanden over gedaan, wat wel redelijk lang is. Het is een aantal keren in de ministerraad terug geweest.

De heer **Elias**: Was u in beginsel bereid om eventueel af te zien van die openbare aanbesteding, als er maar een deugdelijke motivering voor zou zijn? Dat vroeg ik mij nog even af.

De heer **Zalm**: Ja, als er een heel bijzondere argumentatie was geweest dat openbaar aanbesteden echt niet zou kunnen of dat openbaar aanbesteden juridisch juist heel kwetsbaar zou zijn geweest, dan uiteraard wel. Ik luister altijd naar goede argumenten, maar ik kan mij geen goede argumenten herinneren.

De heer **Elias**: U bent politicus. U wist natuurlijk ook dat de Tweede Kamer vrijwel in een rechte lijn met mevrouw Netelenbos was opgesteld, qua Oranjevoel en de NS, die van ons allemaal is.

De heer **Zalm**: Ik had ook wel enig begrip en empathie voor de positie van minister Netelenbos. De Kamer was altijd -- althans in die periode, er zijn ook weleens andere periodes geweest, dat de Kamer juist vond dat we veel harder moesten optreden tegen de NS, maar dat was later -- zeer op de hand van de NS. De NS had ook heel goede contacten met de Tweede Kamer en met de woordvoerders. Dat maakte het wel moeilijk. Aan de andere kant is uiteindelijk ook de Kamer akkoord gegaan met het besluit van het kabinet. De minister is niet heengezonden, nadat medegedeeld werd dat er openbaar zou worden aanbesteed.

De heer **Elias**: Nog even het feit van de samenwerking tussen Verkeer en Waterstaat en die Oranjecombinatie. U zegt: ik hoorde daar pas begin april van, terwijl die samenwerking al een paar maanden liep.

De heer **Zalm**: Nee, even ter correctie: ik hoorde niet over die samenwerking. Ik hoorde dat een zekere Oranjecombinatie een bod ging doen. Ik wist niet hoe Verkeer en Waterstaat daar zelf bij betrokken was. Dat heb ik eigenlijk pas gelezen in het boek De ontsparing.

De heer **Elias**: Maar in uw aantekeningen schrijft u iets op een notitie van 6 april. Toen u op de hoogte werd gesteld, kreeg u van uw ambtenaren aangereikt dat er door ambtelijk Verkeer en Waterstaat contact was geweest over het beginnen met die combinatie. Dat streept u dan door en in uw handschrift zet u daar bij: "nee, door de minister zelf". Dat had u inmiddels ontdekt. Dat blijkt uit die stukken.

De heer **Zalm**: Uit welke ...

De heer **Elias**: De minister zelf heeft contact gehad.

De heer **Zalm**: Die heeft mij gebeld.

De heer **Elias**: Ja, maar minister Netelenbos had, zo wist u, contact gehad met Schiphol en de KLM over het beginnen met die Oranjecombinatie. En u schrijft dat op. U kreeg namelijk een nota waarin staat: er is ambtelijk samengewerkt bij het bouwen van die Oranjecombinatie en u zet in de kantlijn: niet door ambtelijk V en W, nee, door de minister van V en W is er contact opgenomen.

De heer **Zalm**: Dan wist ik dat blijkbaar toen al.

De heer **Elias**: Bij dat alles komt het er uiteindelijk op aan dat op 28 april de boel weer vooruitgeschoven wordt. Weet u nog hoe dat ging? Minister Kok vatte samen. Hoe ging dat?

De heer **Zalm**: Nee, dat weet ik niet. Daar heb ik geen herinnering aan. We spreken over 28 april 2000, hè? Ik geloof niet dat ik daar iets over kan zeggen.

De heer **Elias**: Duidelijk werd in ieder geval dat minister Kok zei: we zien het punt van mevrouw Netelenbos, maar anderzijds moet er ook een besluit worden genomen dat politiek gedragen kan worden in de ministerraad. Toen is het nog een keer naar voren gehaald.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: Ons is gebleken dat minister Netelenbos in de tussentijd nog een stevige poging heeft gedaan om bij minister-president Kok voor elkaar te krijgen dat uiteindelijk toch haar lijn gevolgd zou worden. Wist u daarvan?

De heer **Zalm**: Nee, maar ik vind het ook niet abnormaal dat je nog eens probeert om bij de voorzitter van de ministerraad je positie te accentueren, maar ik wist het niet. Tenminste, ik heb er geen aanwijzingen voor dat ik het wist. Ik hoefde het ook niet te weten.

De heer **Elias**: Op enig moment is duidelijk geworden dat het toch anders ging lopen. Wanneer was dat?

De heer **Zalm**: Uiteindelijk op 9 juni.

De heer **Elias**: Bij de ministerraad? U hoorde daar niet vooraf van?

De heer **Zalm**: Staat mij niets van bij.

De heer **Elias**: U weet ook niet dat mevrouw Netelenbos op 7 juni contact met de fractievoorzitters van de coalitiepartijen had?

De heer **Zalm**: Dat heb ik wel ergens in mijn stukken gevonden, ja.

De heer **Elias**: Vroeg u zich niet af hoe het toch zou komen dat ineens dat verzet weg was?

De heer **Zalm**: Nee. Er is een formeel besluit op 9 juni gevallen. Dat is dan het formele besluit in de ministerraad. Waarschijnlijk is voordien al door minister Netelenbos geconcludeerd dat het een openbare aanbesteding zou moeten zijn.



De heer **Elias**: Maar u weet niet waarom zij ineens tot die conclusie is gekomen?

De heer **Zalm**: Nou, ze zag aankomen, vermoed ik, dat het stopzetten van de openbare aanbesteding het niet zou halen in de ministerraad.

De heer **Elias**: Heeft zij in de ministerraad rechtstreeks of besmuikt met aftreden gedreigd?

De heer **Zalm**: Staat mij niets van bij.

De heer **Elias**: U hebt ook niet van minister-president Kok gehoord: het gaat de goede kant op?

De heer **Zalm**: Hoe dat precies is gelopen in de tussenliggende dagen, dat zou fantaseren zijn.

De heer **Elias**: Dat moeten we zeker niet doen. Wij proberen het te achterhalen, maar voor zover dat niet lukt, lukt het niet.

De heer **Zalm**: Jaja.

De heer **Elias**: Voor ons staat uit onderzoek feitelijk vast dat er een gesprek heeft plaatsgevonden tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister-president en dat heel kort daarop een gesprek plaatsgevonden heeft tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de coalitiefracties, dat dit goed verlopen is, vanuit het perspectief dat die aanbesteding zou moeten doorgaan, en dat dan op 9 juni in de ministerraad de uiteindelijke besluitvorming was.

De heer **Zalm**: Er staat ook in de notitie die ik op 6 juni, of 8 juni, gekregen heb van mijn ambtenaren, dat aangekondigd wordt dat minister Netelenbos haar besluit gaat uitdelen in de ministerraad en dat ze inmiddels goed

contact heeft gehad met de fractievoorzitters. Ik vermoed dat dit de coalitiefractievoorzitters zijn.

De heer **Elias**: We zijn bij 7 juni. Collega Van Gerven heeft nog een paar vragen aan u.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Zalm, ik wil het nog even hebben over het voorstel van de Oranjecombinatie. Hebt u dat onder ogen gekregen? Was u bekend met de concrete inhoud van dat voorstel?

De heer **Zalm**: Ik geloof dat daar dat bod van 100 miljoen in zat en dat het verder wel voldeed aan de specificaties, maar dat is op zich geen aanleiding om te zeggen: we gaan niet meer openbaar aanbesteden.

De heer **Van Gerven**: Bij de bespreking in de ministerraad lag er eigenlijk een concreet voorstel van 100 miljoen. Nog meer?

De heer **Zalm**: Nee. Ik neem aan dat het voorstel zal hebben voldaan aan de eisen die gesteld waren. Die waren immers bekend. Dat is iets anders. Het is niet zo dat het bod afgewezen werd. Wat afgewezen werd, is het stopzetten van de aangekondigde openbare aanbesteding.

De heer **Van Gerven**: Dat was uw punt, maar mijn concrete vraag was of die 100 miljoen u bekend was van het bod van de Oranjecombinatie.

De heer **Zalm**: Ja, en die 100 miljoen is later ook als bedrag gezet voor degenen die aan de openbare procedure meededen.

De heer **Van Gerven**: In de openbare aanbesteding is dat teruggekomen.

De heer **Zalm**: Voor mij was die 100 miljoen op zich geen breukpunt geweest.

De heer **Van Gerven**: Nee, want dat voldeed aan ...

De heer **Zalm**: Ja, wij waren er steeds van uitgegaan dat dat ongeveer het bedrag zou moeten zijn.

De heer **Van Gerven**: U zegt: we hebben de resultaten van dat concrete bod in de ministerraad onder ogen gehad.

De heer **Zalm**: Ja, maar dat was dus niet de vraag die voorlag. De vraag die voorlag, was of we stoppen met de openbare aanbestedingsprocedure, ja of nee. Daar was mijn antwoord op: wij stoppen er niet mee.

De heer **Van Gerven**: Nog even over het proces. Op het ministerie van Verkeer en Waterstaat werd koortsachtig gewerkt, op een bepaald niveau, aan die Oranjecombinatie. Er werd veelvuldig advies ingewonnen en overlegd tussen de betrokken departementen, dus Verkeer en Waterstaat, Financiën, Algemene Zaken en Economische Zaken. Die hebben er allemaal mee van doen. Had u het gevoel dat u en uw collega-ministers steeds alle informatie kregen van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Zalm**: Zeker niet in de voorbereidende periode. Voor mij kwam die Oranjecombinatie echt uit de lucht vallen op 4 of 5 april. Ik was niet op de hoogte van al die voorbereidingen.

De heer **Van Gerven**: U was niet op de hoogte. Was ook het ministerie van Financiën niet op de hoogte?

De heer **Zalm**: Nee, uit de notitie bleek dat ze eigenlijk helemaal niet wisten wat de minister met mij ging bespreken. Tijdens dat telefoontje bleek dat er een Oranjecombinatie was.

De heer **Van Gerven**: Dus in ieder geval tot 4 of 5 april 2000 had het ministerie van Financiën daar geen enkele weet van?

De heer **Zalm**: Klopt.

De heer **Van Gerven**: In dit dossier trok u samen op met collega Jorritsma.

De heer **Zalm**: We hadden gelijklopende standpunten. U bent niet gewend om in een liberale fractie of in een liberale groep te opereren. Er wordt daar weleens wat uitgewisseld, maar er wordt bijna nooit iets afgesproken of afgestemd. Eenieder gaat gewoon zijn eigen gang en je hoopt maar dat het goed afloopt. Dus zij had gewoon haar eigen standpunt en ik had mijn eigen standpunt. Dat convergeerde aardig, maar er was geen afspraak in de trant van: jij gaat dit zeggen of jij gaat dat doen. Dat soort afspraken maakten wij nooit.

De heer **Van Gerven**: Er zijn wel stukken waaruit blijkt dat er een zekere afstemming was.

De heer **Zalm**: Er zal in een bewindslidenoverleg natuurlijk wel over gesproken zijn.

De heer **Van Gerven**: Ik doel op de voorbereiding.

De heer **Zalm**: Die ging ook vaak via het bewindslidenoverleg. Iedere week vergaderden de bewindsliden voorafgaand aan de ministerraad, dus dan weet je wel van elkaar wat men zo ongeveer vindt en wat je kunt verwachten van je collega's qua opstelling.

De heer **Van Gerven**: Dus u zegt: dan is dat op die wijze gebeurd, in dat bewindslidenoverleg.

De heer **Zalm**: Dat is mijn vermoeden. Ik ging ook weleens in de slag met VVD-collega's. Ik herinner mij een van de eerste ministerraden uit mijn carrière dat ik nogal fors in aanvaring kwam met de minister van Landbouw. Die was van de VVD. Toen zeiden ze bij de PvdA: hebben die iets tegen elkaar of zo? Dat was gewoon mijn functionele rol als minister van Financiën. Daarin maak ik geen onderscheid naar de politieke kleur van de collega's.

De heer **Van Gerven**: Het is al even aan de orde geweest: in mei 2000 gaan de secretarissen-generaal van V en W, Financiën, Economische Zaken en Algemene Zaken advies inwinnen in Brussel over de mening van de Europese Commissie, bij de heren Bot en Post. We zien dat er verschil van interpretatie is tussen Verkeer en Waterstaat enerzijds en Financiën anderzijds. Volgens Verkeer en Waterstaat zou Brussel gezegd hebben: het kan; Brussel zou niet zo veel problemen maken. De andere departementen dachten daar anders over. Kunt u dat toelichten?

De heer **Zalm**: Nou ja, voor mij was de juridische kant niet de meest relevante overweging, zoals ik al eerder zei.

De heer **Van Gerven**: Dat punt hebt u duidelijk gemaakt, maar het gaat ons om de juridische weging, om hoe u dat beoordeelt. Het was voor u niet het bepalende. Dat hebt u gezegd. U zei dat het u meer om een betrouwbare overheid ging, om het feit dat een openbare aanbesteding het meest effectieve middel is en dat we niet halverwege iets anders moeten doen. Het gaat mij om de juridische kansen. Hoe was de balans?

De heer **Zalm**: Dat was nog weer een bijkomend risico, wat mij alleen versterkte, even los van de vraag wie nu precies gelijk had, want die verschillende interpretaties zijn er blijkbaar geweest. Het was niet zo clear-cut dat iedereen daar precies hetzelfde over dacht. Dat was dus op z'n minst een bijkomend risico, terwijl het voortzetten van de aanbestedingsprocedure geen juridische risico's met zich bracht.

De heer **Van Gerven**: Was er nu sprake van wensdenken bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Zalm**: Ik zou het niet durven zeggen. Juristen kunnen, net als economen trouwens, vaak over eenzelfde onderwerp heel verschillende opvattingen en interpretaties hebben. Voor mij was dat alleen maar een

bijkomend argument en een extra risico. Het bevestigde mijn standpunt eerder, om het zo maar te zeggen.

De heer **Van Gerven**: Ik wil het nog even hebben over de motieven van minister Netelenbos om de Oranjecombinatie weer op de agenda van de ministerraad te zetten en om daarvoor te gaan, voor de ondershandse gunning. Wat was haar motivatie om dat voor de derde maal te doen?

De heer **Zalm**: Dat is uiteraard een vraag die alleen minister Netelenbos goed kan beantwoorden. Wat wellicht meegespeeld heeft, maar daarmee stap ik al een beetje in haar schoenen, is natuurlijk wel de opstelling van de Tweede Kamer. Die had dat toch mooi gevonden, zeker als je het ook nog "Oranjecombinatie" ging noemen. Dat doet alle harten sneller kloppen. Dat zou wellicht ook een rol gespeeld hebben.

De heer **Van Gerven**: Is de Tweede Kamer ook bij u langs geweest? Men had immers wel een vermoeden wat uw standpunt was in dat dossier.

De heer **Zalm**: Nee, daar kan ik mij niets van herinneren. Het is ook niet te doen gebruikelijk dat Tweede Kamerleden mij aanspreken op een portefeuille die primair bij iemand anders ligt. Als minister van Financiën heb je natuurlijk met alle departementen te maken, van gezondheidszorg tot en met de aanschaf van Apaches en de invoering van de euro, in die tijd, maar ze hebben mij daar niet over benaderd.

De heer **Van Gerven**: U bent daar niet over lastiggevallen, om het zo maar te zeggen.

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Speelde er nog Europeesrechtelijke motieven bij minister Netelenbos?

De heer **Zalm**: Misschien dat er Europeesrechtelijke verhinderingen waren. Er waren in ieder geval geen Europeesrechtelijke verhinderingen voor die openbare aanbesteding.

De heer **Van Gerven**: Dat begrijp ik, maar er waren natuurlijk ook andere landen die dat niet deden. Frankrijk en Duitsland zaten daar toch anders in.

De heer **Zalm**: Ja, maar die hadden ook niets aan te besteden op dat moment.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar je zag ook dat zij in Europese wetgeving minder hard gingen dan Nederland wilde. Heeft dat nog een rol gespeeld?

De heer **Zalm**: Wellicht.

De heer **Van Gerven**: Wellicht. Oké. Vond u de motieven van Verkeer en Waterstaat deugdelijk?

De heer **Zalm**: Nee, niet gelet op de besluitvorming die we eerder hadden gedaan. Nee.

De heer **Van Gerven**: U zegt: dat hadden ze niet moeten doen.

De heer **Zalm**: Klopt.

De heer **Van Gerven**: Vond u het handelen van Verkeer en Waterstaat en minister Netelenbos rechtmatig?

De heer **Zalm**: Rechtmatig? Ik vond het kwetsbaar, bestuurlijk kwetsbaar. Het woord "onrechtmatig" heeft een juridische klank. Ik vond het onverstandig en bestuurlijk moeilijk te rechtvaardigen. Dat vind ik een kwalificatie die ik graag voor mijn rekening wil nemen. Of het rechtmatig was of dat het onrechtmatig zou zijn, durf ik niet te zeggen.

De heer **Van Gerven**: Samenvattend op dit punt: bestuurlijk onverstandig, maar niet per se onrechtmatig.

De heer **Zalm**: Dat oordeel komt mij als eenvoudig econoom niet zo makkelijk toe.

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

De heer **Elias**: Eerst nog even dit. Als u het mij niet kwalijk neemt, formuleer ik het een beetje huiselijk. U hebt geen een-tweetje gehad met uw VVD-collega Jorritsma van Economische Zaken op dit punt, ik zou bijna zeggen: op dit front. We hebben een nota aan de minister van Economische Zaken, waarin het gaat over de bezwaren die de landsadvocaat ziet tegen de door Netelenbos gewenste route om te stoppen met de aanbesteding. In het advies aan haar staat: vooral riskant als er in één keer wordt besloten om de aanbesteding te stoppen en de onderhandelingen met het NS-consortium te beginnen, en zo nog een paar dingen. Daar stond in handschrift ook weer iets bij, namelijk van die ambtenaar aan minister Jorritsma: "wij worden geacht dit niet te hebben, via mvF; dus gewoon vragen: wat zegt de landsadvocaat". Waar staat "mvF" voor?

De heer **Zalm**: Het ministerie van Financiën.

De heer **Elias**: O, ik dacht de minister van Financiën.

De heer **Zalm**: Nee, maar de ambtenaren hebben wel een goed contact met elkaar, ja.

De heer **Elias**: Oké. Maar het is dus wel zo dat Financiën hier Economische Zaken, lees: de minister van Financiën ...

De heer **Zalm**: Ik heb geen aanleiding om aan die aantekening te twijfelen. Dat is ook niet ongebruikelijk.



De heer **Elias**: Er werd wel samen opgetrokken?

De heer **Zalm**: Ja, die ministeries zitten natuurlijk vrij dicht bij elkaar, in termen van hun missie, dus het is in iedere combinatie en in ieder kabinet zo dat Financiën en Economische Zaken veel samen overleggen en samen optrekken. Immers, Nederlandse economie, financiële degelijkheid en marktwerking zijn allemaal thema's die bij beide departementen spelen.

De heer **Elias**: Er werd in ieder geval samen opgetrokken.

De heer **Zalm**: Ja. Dat verbaast mij niet.

De heer **Elias**: Dan is dus op 9 juni 2000 het kabinetsbesluit genomen om die aanbestedingen door te zetten, maar er is ook nog besloten om daar geen ruchtbaarheid aan te geven. Voorafgaand aan de ministerraad waarin definitief zou worden besloten, op 16 juni 2000, vindt er eerst nog Torentjesoverleg plaats. Ten eerste: wat is dat precies voor fenomeen? En, ten tweede: was u daarbij aanwezig?

De heer **Zalm**: Er zijn twee soorten Torentjesoverleg. Die worden nog weleens door elkaar gehaald. De locatie is het Torentje. Daar kan iedereen vergaderen, bij wijze van spreken. Er is ook een uitdrukking "Torentjesoverleg" die doelt op het overleg tussen de premier, de vicepremiers en de fractievoorzitters van de ondersteunende partijen.

De heer **Elias**: Dat laatste heeft plaatsgevonden op 14 juni.

De heer **Zalm**: Dat was met fractievoorzitters. Daar zal ik ongetwijfeld niet bij zijn geweest.

De heer **Elias**: Nee, maar u herinnert zich wel dat het er was, om voor te masseren dat ...

De heer **Zalm**: Nee. Daar staat niets over in mijn dossiers, maar dat is niet ongewoon.

De heer **Elias**: Het is niet ongewoon?

De heer **Zalm**: Nee. Ik kan mij heel goed voorstellen dat het zo gegaan is.

De heer **Elias**: Dat was namelijk ook de reden waarom er op 9 juni nog geen ruchtbaarheid aan zou worden gegeven. Eerst moesten de coalitiefracties nog worden gemasseerd.

De heer **Zalm**: Ja, maar daarvoor had minister Netelenbos -- zo begreep ik uit een weer andere notitie en ook uit uw gegevens -- al een sonderingsronde langs de fractievoorzitters gehouden.

De heer **Elias**: Ja, een eerste sondering.

De heer **Zalm**: Soms is er dan nog een tweede ronde, en waarschijnlijk hebben ze het ook in de fractie nog even besproken.

De heer **Elias**: Op 8 juni is mevrouw Netelenbos gaan spreken met de fractievoorzitters. Daarna is er op 14 juni nog een, hoe moet ik dat noemen, formeel Torentjesoverleg ...

De heer **Zalm**: Formeel informeel overleg. Wellicht dat op dat moment ook ... Bij zo'n eerste contact spreek je namens jezelf. Daarna sondeer je nog eens bij je fractie. Dan voel je je gesteund of niet door je fractieleden. Ik denk dat dit de procedure is geweest.

De heer **Elias**: Het wordt allemaal wel samengevat als achterkamertjesoverleg.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: Er waren natuurlijk coalitiefracties die het helemaal niet zo'n goed idee vonden om toch door te gaan met die aanbesteding, maar die zijn er toch mee akkoord gegaan. Weet u waarom?

De heer **Zalm**: Omdat er misschien enig begrip was voor het kabinetsbesluit? Of ter continuering van een eerder kabinetsbesluit, want daar had men natuurlijk als Kamer ook niet tegen geopponeerd.

De heer **Elias**: U zegt dus dat de coalitiefracties het naar uw mening op inhoudelijke gronden accordeerden.

De heer **Zalm**: Dat weet ik niet. Ik vind het al moeilijk om in het hoofd van een collega te kijken. In het hoofd van politieke partijen in de Tweede Kamer kijken, is nog lastiger.

De heer **Elias**: Nou ja, u bent zelf fractievoorzitter geweest, dus ...

De heer **Zalm**: Ja, maar dit vind ik lastig.

De heer **Elias**: Wisten de fractievoorzitters dat er aanbestedingstechnisch een heel heikel pad genomen dreigde te worden als de aanbesteding stopgezet zou worden?

De heer **Zalm**: Ik vermoed dat dit hun wel uitgelegd was.

De heer **Elias**: Was dat de reden waarom ze akkoord gingen? Dat weet u niet, hè?

De heer **Zalm**: Nee, dat weet ik echt niet.

De heer **Elias**: U was in ieder geval niet aanwezig.

De heer **Zalm**: Nee. Het blijkt nergens uit mijn aantekeningen of uit de stukken dat ik daar bij was.

De heer **Elias**: Kon u zich vinden in de marsroute die vanuit Algemene Zaken was voorgesteld -- althans dat is hoe de commissie denkt dat het gegaan is, maar dat leg ik u nu dus voor -- namelijk een actualisatie van de openbare aanbesteding en een aanscherping van de voorwaarden, zodat NS ook een goede uitgangspositie zou krijgen om die aanbesteding te winnen, want dat zat er ook in?

De heer **Zalm**: Nou ja, NS had sowieso een heel goede positie, al was het maar omdat NS al reed in Nederland en er dus ook een link is met de andere activiteiten van NS in Nederland. Dat NS een uitstekende uitgangspositie had, leek mij evident.

De heer **Elias**: Maar was het u duidelijk dat in de aanbesteding die dan door zou gaan, de randvoorwaarden -- zoals dat in politieke termen heet -- zouden worden geactualiseerd, zodat de NS er gunstig voor zou staan als ze in die aanbesteding zou meedoen?

De heer **Zalm**: Dat zegt mij niets. Wat we in ieder geval niet hebben gedaan, is een eis opnemen die het de NS moeilijk zou hebben gemaakt. Ik bedoel ervaring met het rijden van hogesnelheidstreinen of met het bestellen van hogesnelheidstreinen. Een dergelijke voorwaarde is niet opgenomen.

De heer **Elias**: U bent niet bekend met adviezen aan premier Kok, waarin is gezegd: de zaak wordt zodanig geactualiseerd dat de NS in een goede positie wordt gebracht?

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Elias**: En het moet de Tweede Kamer uit te leggen zijn dat, als NS het dan nog niet kan, zij het ook niet verdient om die kans te krijgen.

De heer **Zalm**: U zegt het.

De heer **Elias**: Daar bent u niet mee bekend?

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Elias**: Dat is niet een argument geweest dat in de ministerraad heeft gespeeld?

De heer **Zalm**: Nee, in ieder geval niet bij mijn weten.

De heer **Elias**: Dat is niet langsgekomen. Ik denk dat ik daarmee de vragen over de ministerraden heb gesteld. Collega Van Gerven heeft nog vragen.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nog even stilstaan bij het laatste punt en de vraag of NS op enigerlei wijze comfort is geboden bij het vaststellen van de voorwaarden van de tender. Is in de ministerraad de conclusie getrokken: als we het zo zouden doen, zou NS een uitstekende kans hebben om te winnen?

De heer **Zalm**: In algemene zin wel, maar er is niet over alle tendervoorwaarden in de ministerraad gesproken. Daar hadden we een aparte projectorganisatie voor. We hadden ook een tenderboard. Dat was niet iets waar ministers zich mee bezighielden. Ik heb mij nooit in dat soort zaken gemengd. Het ging in de ministerraad veel meer om de hoofdlijnen.

De heer **Van Gerven**: Was er wel een soort algemeen gevoel in de trant van: het moet wel gek lopen als NS dit niet gaat winnen?

De heer **Zalm**: Ja, ik denk dat NS de uitgesproken kanshebber was, ja.

De heer **Van Gerven**: Daar ging u zelf ook van uit?

De heer **Zalm**: Ja, ja.

De heer **Van Gerven**: De verhoren zijn gestart, zoals u hebt gemerkt. Er is hier de afgelopen dagen door een aantal personen gezegd dat die openbare aanbestedingen een idioot idee waren. Dat hebt u gehoord?

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U was juist een groot voorstander van die aanbesteding. Wat is uw reactie op die eerdere uitlatingen?

De heer **Zalm**: Ik hoop dat betrokkenen, als ze hun huis laten schilderen, niet volstaan met één prijsopgave van één schilder die van tevoren al weet dat hij de opdracht krijgt. Dat is mijn reactie.

De heer **Van Gerven**: De heer Timmer zei, om nog één persoon te noemen, dat het eigenlijk niet kon, gezien het feit dat Nederland een klein land is, het spoor te klein is ...

De heer **Zalm**: Het kon natuurlijk heel goed. Er ligt een hele aparte lijn voor, dus is het redelijk goed af te zonderen. Het is niet zo dat het over allerlei bestaande lijnen moet. Er is aparte infrastructuur aangelegd om die hogesnelheidslijn te rijden. Dan kun je ook heel gemakkelijk een bieding vragen, van: wie wil daar de exploitatie van doen? Het was vrij overzichtelijk.

De heer **Van Gerven**: U zegt: de heer Timmer heeft daar geen punt.

De heer **Zalm**: Nee. Ik ben dat niet met hem eens.

De heer **Van Gerven**: Dan gaan we naar het bod van NS. In juni is besloten: we gaan openbaar aanbesteden. Dat start, en het resulteert in mei 2001 in een drietal biedingen, waaronder het bod van NS. Wat dacht u toen u de hoogte van dat bod vernam? Ik vraag dat ook in relatie tot de andere biedingen en eerdere biedingen die er zijn geweest.

De heer **Zalm**: Ik kreeg eerst in abstracto te horen dat er drie biedingen waren, waarvan er één met kop en schouders boven uitstak, zonder dat mij genoemd werd van wie dat was en wat dat bod precies inhield. Ik denk dat mijn ambtenaren toen ook niet wisten wie de verschillende biedingen had gedaan. Er werd toen wel gezegd: we hebben een eerdere ervaring gehad met iemand die een wel heel mooi bod deed en vervolgens exclusieve onderhandelingen begon, waarin alles zodanig naar beneden werd gepraat dat er van het bod niets meer overbleef. Dat kom ik in mijn huidige activiteit ook weleens tegen. Dan moet je er in ieder geval voor zorgen dat er ook nog een tweede partij in de wacht zit, zodat je je niet helemaal overlevert aan de gesprekken met die ene partij.

De heer **Van Gerven**: Met die tweede partij die in de wacht ging zitten, zijn we alweer een stapje verder. We komen daar zo dadelijk op terug. Het ging mij eerst even over het bod van NS.

De heer **Zalm**: Toen ik hoorde "178 miljoen", dacht ik: tjonge, jonge, jonge, ze moeten wel erg goed zijn. Het is wel veel geld. Er was bij het uitbrengen van de gegevens aan de bedrijven gezegd: we gaan ervan uit dat er ten minste 100 miljoen per jaar aan gebruiksvergoeding wordt betaald.

De heer **Van Gerven**: Dat was de range waaraan u dacht.

De heer **Zalm**: Ja. Zo'n 100, misschien 110 miljoen. Maar 178 vond ik wel heel erg veel.

De heer **Van Gerven**: Vond u het idioot?

De heer **Zalm**: Nee, want ik weet niet wat NS weet. Daar hebben ze natuurlijk veel meer verstand van het runnen van een spoorlijn dan bij consultants die een som opmaken. Wij hadden vanuit allerlei hoeken en gaten gehoord dat 100 miljoen alleszins haalbaar zou moeten zijn. Blijkbaar achtte de NS een aanzienlijk hoger bedrag mogelijk. Uiteindelijk is dat bedrag, zoals u weet, in twee stappen omlaag gegaan naar 148.

De heer **Van Gerven**: Het is lager geworden, maar u zei: tjonge, jonge, jonge, wat een hoog bod.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Maar u moet wel een champagnefles ontkurkt hebben, als minister van Financiën.

De heer **Zalm**: Als minister van Verkeer en Waterstaat natuurlijk ook, want de middelen komen binnen bij Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Gerven**: Ik vraag het u als minister van Financiën.

De heer **Zalm**: Ik vond het mooi, ja.

De heer **Van Gerven**: U dacht: dat is een mooie meevaller?

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat is goed voor de schatkist, zo beleefde u dat in eerste aanleg. Ontstond er op enig moment ook enige twijfel over de hoogte van het bod? Of is dat een beetje langs u heengegaan?

De heer **Zalm**: Nee, men kwam al vrij snel -- ik weet niet wanneer dat precies was -- vertellen dat men ... Maar dan loop ik vooruit op de pogingen om via de tariefrestrictie nog naar 101 miljoen te komen.

De heer **Van Gerven**: Wie was "men"?

De heer **Zalm**: De NS.

De heer **Van Gerven**: Ik hoor al vrij snel dat men toch wilde terugonderhandelen.



De heer **Zalm**: Die tariefrestructie kwam vrij snel op tafel vanuit NS. Men had in het contract bedongen dat men, als er een tariefrestructie zou worden toegepast ter hoogte van 125% van de gewone NS-tarieven, 47 miljoen kon afboeken op de bijdrage. Dat duidde er natuurlijk op dat men inmiddels zelf ook wel twijfels had over de omvang van het bod dat men had gedaan.

De heer **Van Gerven**: Dan zitten we in de tweede fase om te komen tot een concessieovereenkomst. Daar bent u of daar is het ministerie wel intensief bij betrokken geweest.

De heer **Zalm**: Bij de discussie rond de tariefrestructie zeker, ja.

De heer **Van Gerven**: Van meet af aan?

De heer **Zalm**: Nee, want dat kwam op een vrij laat moment in het contract. Wij waren daar tegen. Ik wil geen tariefrestructie. Je moet als ondernemer de vrijheid hebben om, als je een bedrag geboden hebt, ook je eigen prijs ...

De heer **Van Gerven**: We parkeren dit punt even. We komen er nog op terug. U zegt dat de tariefrestructie pas aan het eind weer op uw bord kwam. Er is op 5 december 2001 getekend, maar in de voorafgaande maanden is er natuurlijk onderhandeld over de definitieve vormgeving van de concessieovereenkomst. Daar was het ministerie van Financiën ...

De heer **Zalm**: Daar waren wij bij betrokken. Er is toen 18 miljoen afgegaan vanwege het overnemen van een risico door de NS rond gesprekken die moesten worden gevoerd met de NMBS en de SNCF. Daarna is er nog 12 miljoen afgegaan, met name vanwege het feit dat er een groter achtergesteld vermogen door NS/KLM zou worden ingebracht, zodat het garantievermogen niet 140, maar 240 miljoen zou zijn. Er is ook nog eens 12 miljoen korting op de vervoersbijdrage gerealiseerd.

De heer **Van Gerven**: U zegt: dat soort elementen is in de maanden augustus tot november afgestemd met het ministerie en met uw ministerie.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U had het net over het in de wachtkamer zetten. Er was eigenlijk maar één volwaardig bod, en toch werd een tweede partij, CGEA/Connexxion, in de wachtkamer gezet. Was u bij die beslissing betrokken?

De heer **Zalm**: Ja, ik was daar voorstander van. Anders ben je overgeleverd aan de onderhandelingen met één partij, die denkt: ik kom terug op mijn bod, ik stel allerlei correcties voor. Dan eindig je met niets.

De heer **Van Gerven**: Was dit gedeeld of besproken in de ministerraad?

De heer **Zalm**: Ik weet dat mijn ambtenaren -- dat weet ik uit het boekje -- daar contact over hebben gehad met Verkeer en Waterstaat. Zij zeiden dat je, gelet op de ervaringen die ze hadden met eerdere biedingen, van Getronics en van een onderdeel van de toenmalige Defensiereorganisatie, in de situatie kunt komen dat je een aantal bieders hebt. Eentje biedt heel hoog, vervolgens geef je die exclusiviteit, en dan onderhandelen ze alles terug. Dat is onprettig. Dan kom je in een soort dwangpositie, terwijl je de anderen al hebt afgeschreven. Het is dus altijd prettig om een tweede partij te hebben, in ieder geval als middel in de onderhandelingen. Als de bidder het te bont maakt, als hij eerst een knock-outbid doet en vervolgens in onderhandelingen over praktische zaken allerlei onmogelijke eisen gaat stellen, dan kun je altijd nog terugvallen op de tweede partij. Ik was er een groot voorstander van om nog een tweede partij achter de hand te hebben.

De heer **Van Gerven**: Was dat uw idee?

De heer **Zalm**: Of het mijn persoonlijk idee was, weet ik niet, maar het kwam wel van het ministerie.

De heer **Van Gerven**: Van het ministerie van Financiën. Ik vroeg van wie het idee was.

De heer **Zalm**: Ik steunde het van harte. Staatsrechtelijk vermoed ik dat het mijn idee was.

De heer **Van Gerven**: Staatsrechtelijk vermoed u ... Het was een idee van u of van uw ministerie om een tweede partij in de wachtkamer te zetten.

De heer **Zalm**: Ja. Ik geloof ook niet dat de projectorganisatie daar anders over dacht. Er stond onmiddellijk in een van de notities die ik van mijn ambtenaren kreeg dat we er voorzichtig mee moesten zijn nu weer exclusief met die ene partij door te gaan en dat het verstandig was om ...

De heer **Van Gerven**: Het primaire idee kwam van het ministerie van Financiën.

De heer **Zalm**: Dat is mijn vermoeden, voor zover ik dat kan nagaan.

De heer **Van Gerven**: De projectorganisatie van Verkeer en Waterstaat die dat moest uitwerken ...

De heer **Zalm**: Die begreep dat en die was er ook voor.

De heer **Van Gerven**: Is dat ook in de ministerraad zo besproken?

De heer **Zalm**: Durf ik niet te zeggen.

De heer **Van Gerven**: U weet niet of dat traject nog in de ministerraad is besproken.

De heer **Zalm**: Nee. Ik denk het eigenlijk niet. Dit was meer de praktische uitvoering, die behoeft geen ministerraad.

De heer **Van Gerven**: Ik ga even een stukje verder. In december 2005 heeft een van uw ambtenaren een analyse gemaakt van het dossier van de hogesnelheidslijn en de HSA. Daarin wordt opgemerkt dat alle betrokkenen, inclusief het ministerie van Financiën, het bod toch wel erg hoog vonden -- u hebt daar ook kleuring aan gegeven -- en dat het op dat moment maar de vraag was of dat bod reëel was. Afwijzen omdat het bod te hoog was, zou echter lastig zijn geweest. Kunt u uitleggen waarom dat lastig zou zijn geweest?

De heer **Zalm**: Omdat je natuurlijk ook te maken hebt met de verantwoordelijkheidsverdeling zoals die gepast is. De NS koopt het recht om die exploitatie te mogen doen en daar heeft NS een bod voor gedaan. Dan kun je heel moeilijk zeggen dat het te hoog is. Als je je huis in de verkoop zet met een bodemprijs van twee ton en iemand biedt drie ton, dan ligt de verantwoordelijkheid voor het bieden van drie ton bij de potentiële koper van het huis.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar dan wordt er natuurlijk wel even gekeken of iemand ook drie ton kan bieden.

De heer **Zalm**: Ja. Dat was ook de reden om het gevraagde garantievermogen te verhogen. Dat was aanvankelijk 40 miljoen eigen vermogen en 100 miljoen achtergesteld. Daar kwam nog eens 100 miljoen bij, om meer zekerheid te verschaffen, gelet op de hoogte van het bod. Daar tegenover ging het bod dan ook omlaag. Dus het mes sneed aan twee kanten.

De heer **Van Gerven**: Dat vond u een goed idee?

De heer **Zalm**: Ja. Dat gaf ons meer zekerheid en voor de NS werd de exploitatiebijdrage lager.

De heer **Van Gerven**: Dat gaf de NS wat meer comfort?

De heer **Zalm**: Nou ja, ze behoefden 12 miljoen per jaar minder te betalen daardoor.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u had ook kunnen zeggen: we doen niet 12, we doen het voor 5. Laat ik het zo vragen: stond die 12 miljoen in verhouding tot de 100 miljoen extra kapitaal?

De heer **Zalm**: Ik acht 12 miljoen als kosten eigen vermogen niet onredelijk.

De heer **Van Gerven**: Goed. Er is ook nog een tweede stap geweest, die 18 miljoen om de risico's af te dekken omdat er nog geen duidelijke afspraken lagen met België en Frankrijk.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Wat vond u daarvan?

De heer **Zalm**: Dat vond ik redelijk.

De heer **Van Gerven**: Had dat ook te maken met het gevoel dat dat bod toch wel heel erg hoog was? We helpen het een beetje?

De heer **Zalm**: Nu maakt u mijn redelijkheidsgevoel misschien iets groter. Ik vond op zich beide te beargumenteren.

De heer **Van Gerven**: Daar was weinig discussie over.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Mag ik zeggen dat u gaandeweg, in de loop van de maanden zei: het is een prachtig bod, maar we bieden NS enig comfort en toen is het uitgekomen op 148,4 miljoen?

De heer **Zalm**: Ja. 148,4.

De heer **Van Gerven**: Nog even over die 200 miljoen. Eerst was het 100 miljoen. Dat was dan een performance bond, een nakomensgarantie. Later is het 200 miljoen geworden en is het gewoon garantievermogen. Kunt u dat verschil uitleggen? Dat is immers uw vakgebied.

De heer **Zalm**: In de performance bond heb ik me nooit zo verdiept, maar die had ook wel het karakter van achtergesteld vermogen. Dit was wat simpeler, gewoon een garantie vanuit de twee moederbedrijven voor 200 miljoen. Dat maakt het allemaal iets eenvoudiger. Dan hoeft je ook niet na te gaan zitten rekenen hoe het met de performance is.

De heer **Van Gerven**: Een nakomensgarantie houdt in dat je die 100 miljoen kunt opeisen als ze het niet nakomen. Uiteindelijk is gezegd: jullie moeten 200 miljoen opvoeren, maar daar heb je dan als overheid geen grip meer op.

De heer **Zalm**: Nee, maar dat vond ik niet zo erg. Ik wilde gewoon een behoorlijk garantievermogen hebben, zodat ze verliezen die ze eventueel zouden draaien, daar voorlopig op konden afwentelen.

De heer **Van Gerven**: Afrondend op dit punt: had dat bod vanwege de mogelijke financiële onhaalbaarheid niet afgewezen moeten worden?

De heer **Zalm**: Nee. Je kunt misschien zeggen dat NS het niet had moeten doen, maar dat is weer wat anders dan op grond daarvan een bod afwijzen.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u moet natuurlijk wel beoordelen of een bod reëel is, of het uitvoerbaar is.

De heer **Zalm**: Blijkbaar had NS optimistischer ideeën over de exploitatie dan de rekenaars tot op dat moment hadden. Zij kennen die business, dus dan mag je ervan uitgaan dat ze een verantwoord bod uitbrengen. Als ze een miljard hadden geboden, hadden we natuurlijk kunnen zeggen: dat kan niet.

Maar dit ligt nog wel in een haalbare range. Het is een hoog bod, maar je kunt niet zeggen dat het volstrekt onmogelijk is. Dan krijg je toch te maken met een zware bewijslast.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik ga nog even in op de analyse van 2005. Er werden, kijkend naar de onderhandelingen, opmerkingen gemaakt over wat de mensen van de heer Korf in de projectorganisatie hebben gedaan. Er wordt gerept van een black box. Er zouden onder tijdsdruk allerlei wijzigingen zijn aangebracht, waarover niet goed is nagedacht en die niet goed waren afgestemd. Zegt u dat iets?

De heer **Zalm**: Nee, er gaat bij mij nog geen licht branden. Ik weet niet of u een bepaalde notitie voor ogen hebt? In 2005 speelde volgens mij vooral het verzoek ...

De heer **Van Gerven**: Ik stel voor dat we daar zo dadelijk nog even op terugkomen. Het ging mij om de periode 2005. Dat was even een terugkijkje naar wat er in 2001 gebeurd is, zeg maar op dat vlak. Ik geef het woord even aan de heer Elias.

De heer **Elias**: U zei: ik vond het een mooi bod, die 178 miljoen van de NS. Er waren veertien partijen uitgenodigd. Eentje viel af, want die voldeed niet aan de voorwaarden. Eentje bood 61 miljoen, en dan had je nog de vaste huisklant, die 178 miljoen bood. Er zijn mensen die zeggen: die hele aanbesteding is mislukt en dat bod stelde niets voor. Waarom hadden die mensen in uw mening ongelijk?

De heer **Zalm**: Omdat we uiteindelijk het bod hebben uitonderhandeld op 148 miljoen na de correcties die we eerder besproken hebben. Die mensen hebben praktisch ongelijk gekregen.

De heer **Elias**: En een bieding waarbij iemand in de wachtkamer wordt gezet om met het nodige kunst- en vliegwerk nog een beetje marktspanning te creëren, dat vindt u dan toch een goede procedure?

De heer **Zalm**: Ja, dat werkt.

De heer **Elias**: Dus u kijkt daar totaal anders tegen aan.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: Prima gelukt, mooie aanbesteding.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: Een andere vraag is of de garantie en de continuïteit van het bedrijf dat er zou komen, voldoende zouden zijn. Er waren al sommen. We hebben de heer Van Krieken hier afgelopen maandag horen vertellen dat hij gewoon uitrekende dat ze in 2011 failliet zouden gaan met zo'n geringe garantie. Wist u daarvan?

De heer **Zalm**: Op een later moment -- maar toen had er nog geen trein gereden -- kwam HSA met andere berekeningen en zei: dit is toch wel erg moeilijk allemaal. Dat is natuurlijk lastig.

De heer **Elias**: Ik vroeg het volgende. Er waren bij Verkeer en Waterstaat al ingehuurde consultants bezig. Een van hen hebben we hier langs gehad. Hij verklaarde: ik maakte sommen en daaruit bleek het een reëel scenario te zijn dat de boel met zo'n garanti kapitaal al eerder failliet kon gaan.

De heer **Zalm**: Ja, dat zou kunnen, misschien. Je kunt allerlei sommen maken, die allemaal gebaseerd zijn op allerlei veronderstellingen. Het enige wat echt telt, is wat er gebeurt als er treinen rijden en er opbrengsten komen. Dan kun je pas echt zien wat er gebeurt.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we tien minuten schorsen. Daarna gaan we weer verder.



Het verhoor wordt geschorst van 12.53 tot 13.06 uur

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Zalm, we gaan verder met de tariefrestrictiebepaling die in de concessieovereenkomst is opgenomen. In die tariefrestrictiebepaling over het beperken van de tarieven voor de treinkaartjes is opgenomen dat NS, als de tarieven worden gemaximeerd tot maximaal 125%, 47 miljoen minder concessievergoeding hoeft te betalen. Uw reactie op die kan-bepaling, zoals die zo mooi heet, was op zijn zachtst gezegd weinig enthousiast. Toch?

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Is die bepaling tegen uw zin in dat contract terechtgekomen?

De heer **Zalm**: Nou, die bepaling kwam er in een heel laat stadium van de onderhandelingen in. Ik was daar geen voorstander van. Aan de andere kant zag ik er ook wel de voordelen van. Los van het feit dat men bij de NS ongetwijfeld dacht "als het op die manier gaat, scheelt ons dat weer in de afdracht", kon ik mij vanuit de NS ook wel voorstellen dat ze dachten: nu hebben wij een contract zonder tariefrestrictie en vervolgens krijgen we de Tweede Kamer, die dan toch een tariefrestrictie gaat opleggen; dat gaat ons geld kosten en dan kunnen we het ook niet meer betalen. Dan is het ook niet onverstandig om van tevoren te zeggen: als dit of dat gebeurt, dan heeft dat het volgende effect op de afdracht. Anders moet je alle onderhandelingen weer opnieuw beginnen. Dus ik kon er uiteindelijk wel mee leven, zij het dat zowel minister Netelenbos als ook ik van mening was dat het ongewenst is om een tariefrestrictie toe te passen. Er is immers zo veel concurrentie met het bestaande spoor, met de auto, met het vliegtuig, dat hiervoor gewoon een marktprijs tot stand zou komen die niet sterk zou afwijken van de kosten van andere vervoersmogelijkheden, tenzij de kwaliteit echt aanzienlijk beter zou zijn. Dus ik heb die tariefrestrictiebepaling geaccepteerd, maar die kon alleen door de Staat worden ingeroepen.

De heer **Van Gerven**: U was daar geen voorstander van, toch?

De heer **Zalm**: Nee, integendeel. Ik was tegen het toepassen van een tariefrestrictie, maar ik ben er wel mee akkoord gegaan om op te nemen dat, als het toch zou gebeuren, ook duidelijk moest zijn wat de financiële gevolgen zouden zijn.

De heer **Van Gerven**: De heer Korf, de baas van de projectorganisatie, heeft dat uitonderhandeld. Heeft hij buiten zijn mandaat gehandeld?

De heer **Zalm**: Nee, want uiteindelijk hebben wij het geaccordeerd. Het is teruggekomen bij de ministers. Je moet natuurlijk ook wel wat kunnen. Het was wel duidelijk dat dit niet op initiatief van de Staat of van Verkeer en Waterstaat kwam, maar vanuit de NS. Die wilde zo'n bepaling opnemen, met als argument, waarvoor ik wel enig begrip had: als dat straks over ons heen komt, dan willen we wel weten waar we aan toe zijn. Dat is weer iets anders dan dat je er actief voor gaat lobbyen dat het toegepast wordt. Dat vond ik wel weer vreemd.

De heer **Van Gerven**: Het was opgenomen in het contract. We hebben gisteren de heer Timmer gehoord. Van hem hebben wij vernomen dat het eigenlijk altijd de bedoeling is geweest van NS om wel tot een tariefrestrictie te komen en om natuurlijk ook die 47 miljoen reductie van de vergoeding te verkrijgen. Heeft Korf zich dan in de luren laten leggen?

De heer **Zalm**: Nee, je kunt misschien zelfs zeggen dat NS op het verkeerde paard heeft gegokt, want uiteindelijk is die tariefrestrictie er niet gekomen, althans niet in de periode dat ik nog actief was in het Haagse. Men heeft daarvoor extreem gelobbyd. Er is nog een brief geschreven door HSA aan de Tweede Kamer, buiten het ministerie om, wat ook wel een beetje bijzonder is. Er zijn weinig bedrijven die zeggen: doe ons alsjeblieft een tariefrestrictie. Dat is toch wel bijzonder. Ik vond dat ook eigenlijk niet erg loyaal. Het was een soort vangnet. Mocht de Tweede Kamer dat per se willen, dan weten

jullie van tevoren waar je financieel aan toe bent. Dat is toch weer wat anders dan dat je als organisatie daarvoor actief gaat lobbyen.

De heer **Van Gerven**: U was van dat lobbyen niet gediend?

De heer **Zalm**: Nee, nee. Toen ik dat hoorde, schreef ik mijn ambtenaren: deel ze maar eens mee dat ik niet houd van dit soort deloyaal gelobby.

De heer **Van Gerven**: Daar zat u scherp in.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hebt u over de tariefrestricatiebepaling nog met minister Netelenbos gesproken?

De heer **Zalm**: Ja. Wij zaten beiden op dezelfde lijn, namelijk dat het niet nodig en ook ongewenst was om die in te roepen.

De heer **Van Gerven**: Er zijn altijd twee fases. Er wordt onderhandeld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de heer Korf en de zijnen. Eerst is er met minister Netelenbos overlegd over die kan-bepaling. Toen is het conceptcontract opgesteld en daarna kwam men pas bij u terecht.

De heer **Zalm**: Dat zou kunnen. Ik vind dat ook niet bezwaarlijk, zolang het maar wel bij mij komt.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u weet niet ...

De heer **Zalm**: Ik weet niet hoe het tijdsverloop precies is geweest, of het tegelijkertijd bij ons terecht is gekomen. Uiteindelijk heb ik ermee ingestemd en had ik ook wel enig begrip voor de redenering die erachter zat.

De heer **Van Gerven**: Het signaal was: geen tariefrestricatie.

De heer **Zalm**: Nee, dat was de inhoudelijke kant, maar mocht die restrictie er toch komen -- want ook als ministers zijn wij ons wel bewust van de macht van de Kamer -- dan is het ook vanuit de Staat prettig om van tevoren te weten wat het betekent voor de inkomstenkant van de begroting, en voor de NS is het prettig om te weten wat het voor de afdracht betekent.

De heer **Van Gerven**: U zegt: minister Netelenbos en ik zaten op één lijn. Hoe kan het dan dat zij toch instemt met zo'n kan-bepaling?

De heer **Zalm**: Dat is niet omdat je iets wilt. Het is een soort calamiteitenbepaling. Mocht de Tweede Kamer ons dwingen, om het maar even zo te zeggen, tot zo'n tariefrestrictie, dan moet op voorhand duidelijk zijn wat daar de financiële effecten van zijn. Dat wil echter niet zeggen dat ... Wij waren beiden tegen die tariefrestrictie.

De heer **Van Gerven**: Er was geen enkel licht tussen de standpunten daarover van het ministerie van Verkeer en Waterstaat enerzijds en Financiën anderzijds?

De heer **Zalm**: Bij mijn weten niet, nee.

De heer **Van Gerven**: U zat op één lijn. U kent het fenomeen blauwe brieven. Hebt u op dit vlak nog een blauwe brief besteed aan die tariefrestrictie?

De heer **Zalm**: Ik dacht het niet. Het was geen geschilpunt, ook niet volgens mijn dossier.

De heer **Van Gerven**: Wij hebben hem in onze dossiers niet aangetroffen, maar dat wil niet altijd zeggen dat zo'n brief er niet is, hebben we gemerkt.

De heer **Zalm**: Blauwe brieven zitten ook niet in mijn dossier, moet ik bekennen.

De heer **Van Gerven**: Hebt u minister Netelenbos überhaupt weleens een blauwe brief gestuurd? Voor de duidelijkheid: een blauwe brief is een persoonlijke brief van de ene minister aan de andere.

De heer **Zalm**: Die je ook kunt verscheuren, waarschijnlijk. Het kan ook een roze flap zijn. Ik had van die roze flappen die ik weleens schreef aan ministers. Daar staat dan op: van de minister van Financiën aan ... Het is een soort memo. Je hebt allerlei vormen van communicatie. Een blauwe brief gebruik je niet formeel. Als je formeel actie wilt ondernemen, schrijf je een gewone brief. Het schrijven van blauwe brieven was ook niet mijn favoriete communicatiemethode.

De heer **Van Gerven**: Als u blauwe brieven schrijft, dan zit het u wel heel erg hoog en gaat het om majeure kwesties?

De heer **Zalm**: Ja ... Ik kan me niet herinneren dat ik een blauwe brief aan haar schreef. Ik heb geen blauwe brieven in mijn dossier, in ieder geval.

De heer **Van Gerven**: Goed. De concessieovereenkomst is getekend. Daar zit die bepaling in. U spreekt met minister Netelenbos af dat er na de ondertekening een brief gestuurd gaat worden aan NS, waarin staat: we gaan niet gebruikmaken van die tariefrestrictiebepaling.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Het is ambtelijk tussen de beide ministeries afgesproken dat het zo zou gaan. Die brief is eind april 2002 verstuurd. Waarom is die pas zo laat verstuurd?

De heer **Zalm**: Dat zou ik niet weten, maar zolang je niet het omgekeerde meedeelt, is die tariefrestrictie er niet. Voor NS was van meet af aan duidelijk dat wij, als het aan ons lag, die tariefrestrictie niet zouden toepassen.

De heer **Van Gerven**: Het lijkt mij een drieregelig briefje, dat op 6 of 7 december 2001 had kunnen worden verstuurd.

De heer **Zalm**: Misschien is een overweging geweest om even te bezien hoe het Kamerdebat zou verlopen. Dat zou kunnen. Ik kan niet achterhalen waarom die brief op dat moment is verstuurd.

De heer **Van Gerven**: Het zou kunnen zijn dat men toch nog even heeft afgewacht of er in de Kamer nog iets ging gebeuren.

De heer **Zalm**: Dat kan ik mij zo voorstellen, maar dat is een soort reconstructie achteraf.

De heer **Van Gerven**: U weet dat zelf. Ik heb daar geen kennis van.

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk is het pas de opvolger van minister Netelenbos, minister De Boer, die op 17 december 2002 aan HSA of NS laat weten dat die tariefrestrictiebepaling definitief niet wordt ingeroepen. Weet u waarom dat toen pas is gebeurd?

De heer **Zalm**: Ondanks het feit dat bij NS bekend was dat wij niet de tariefrestrictie wilden toepassen, bleek men toch daarvoor te lobbyen in allerlei vormen, in de hoop dat de Kamer zou ingrijpen, om het maar even zo te zeggen, en alsnog de vervoersbijdrage voor NS zou verlagen. Toen zijn er ook Kamerdebatten geweest en is er een motie verworpen, als ik het mij goed herinner, waarin stond: het kabinet dient te besluiten tot een tariefrestrictie. Toen was het spel eigenlijk over, althans in de ogen van NS. Men had zich natuurlijk ook van meet af aan kunnen neerleggen bij het standpunt van de ministers, namelijk dat de regering geen tariefrestrictie wilde toepassen, maar men heeft tot het uiterste gepoogd om alsnog via de Tweede Kamer de tariefrestrictie effectief te laten worden.

De heer **Van Gerven**: Maar er lag toch juist een motie, waarin een grote meerderheid van de Kamer pleitte voor een tariefrestringtie?

De heer **Zalm**: Ja, maar die was niet zodanig geformuleerd. Uiteindelijk is een andere motie van de Kamer, zo maak ik uit mijn dossiers op, gewoon verworpen. Er waren in die overeenkomst geloof ik twee artikelen. Een betrof die 125% en in de tweede werd algemener geformuleerd dat als er andersoortige tariefrestringties zouden komen, er opnieuw onderhandeld zou moeten worden. Uiteindelijk is de motie waarin werd bepleit om die 125% van toepassing te verklaren, verworpen.

De heer **Van Gerven**: Die heeft het niet gehaald.

De heer **Zalm**: Dus bij implicatie steunde een meerderheid van de Kamer de regering op dit punt.

De heer **Van Gerven**: En u zegt dat die discussie in 2002 toch nog een hele tijd heeft geduurd. Toen die discussie in het voordeel van het kabinet was beslecht, heeft minister De Boer min of meer definitief gezegd: we gaan die tariefrestringtiebepaling niet doen.

De heer **Zalm**: Daar heeft de Kamer zich bij neergelegd, laat ik het zo zeggen.

De heer **Van Gerven**: U was er geen voorstander van, maar stel dat de tariefrestringtie toch was doorgevoerd. Was de kans van slagen van het hogesnelheidslijnproject en van HSA dan hoger geweest?

De heer **Zalm**: Nee, dat denk ik eerlijk gezegd niet. Er waren ook al wat becijferingen en studies gemaakt. Waar zou het op uitkomen als men het bedrijfseconomisch optimaliseert? Dan kwam je niet eens zo ver van die 125 uit. De tariefrestringtie was toch meer een financieel issue vanuit NS dan dat die bijdroeg aan het slagen van projecten.

De heer **Van Gerven**: Dan kom ik toch nog even inhoudelijk terug op de tariefrestructie. Als de tarieven heel erg omhoog gaan, leidt dat altijd tot commotie in de Kamer en tot vragen. Had NS niet toch een punt als het gaat om het draagvlak voor het omhoog brengen van de tarieven?

De heer **Zalm**: Het is altijd leuk om met heel lage tarieven te werken. Waar het hier ook om gaat, is dat we er vanuit de rijksoverheid niet op uit zijn om wat voor vervoer dan ook te stimuleren, of dat nu per vliegtuig, auto of trein is. We proberen natuurlijk wel om bepaalde vormen van vervoer, die minder milieubelastend zijn, te stimuleren. Door de aanleg van de hsl, die zo'n 11 miljard euro heeft gekost, was er natuurlijk sprake van een aanzienlijke subsidiëring van dit type vervoer. Daarnaast gaat het er ook om welke effecten een tariefrestructie heeft, ook op andere vervoersvormen zoals het gewone railvervoer. De conclusie van destijds was dat het vooral zou betekenen dat mensen van het gewone spoor overstappen op de hsl en niet zozeer dat mensen uit de auto zouden worden gejaagd. Ik herinner me nog dat minister Netelenbos, maar misschien ...

De heer **Van Gerven**: Maar dat was toch niet de bedoeling? De bedoeling was om mensen uit de auto en uit het vliegtuig te lokken.

De heer **Zalm**: Ja, dat klopt.

De heer **Van Gerven**: Ik beluister u zo en u zegt: het doel was niet om zo veel mogelijk reizigers te vervoeren over de hsl.

De heer **Zalm**: Nee, ik heb het nu over de vraag wat het effect zou zijn geweest van een tariefrestructie. Het effect van een tariefrestructie zou het grootst zijn geweest op de substitutie van het bestaande spoorreizigers, die op de hsl waren overgegaan. Dan ben je wel bezig, het bestaande spoor een beetje te kannibaliseren.

De heer **Van Gerven**: U zegt: ze komen niet uit de auto en het vliegtuig.



De heer **Zalm**: Het zou betrekkelijk weinig hebben geholpen om mensen uit de auto te halen en in de hsl te krijgen. Dat was de conclusie uit de analyses die Verkeer en Waterstaat destijds maakte. De maatschappelijke meerwaarde van de tariefrestringie was beperkt, nog los van de gedachte dat ook bij vrije prijsvorming je wel ongeveer in die buurt zou uitkomen.

De heer **Van Gerven**: Het verlagen van de tarieven, zo werd op ministerieel niveau geconcludeerd, zou niet leiden tot zoveel meer reizigers, maar alleen tot een verschuiving van het gewone spoor naar de hsl.

De heer **Zalm**: Ja.

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

De heer **Elias**: We zijn aangekomen bij het kabinet-Balkenende II. U wordt opnieuw beëdigd als minister van Financiën, na een kortstondig fractievoorzitterschap onder Balkenende I van de VVD-fractie. Dat bent u dan een jaar. We zitten in de zomer van 2004 en NS president-directeur Veenman klopt in gezelschap van minister Peijs bij u aan. Zij uiten bij u hun zorgen over de continuïteit van de HSA, het samenwerkingsverband van NS en KLM. Schiphol zit er op dat moment al niet meer in: KLM 10% en NS 90%. Het gaat niet goed. HSA dreigt om te vallen. Kwam die boodschap als een verrassing voor u?

De heer **Zalm**: Nou, ik vond het in ieder geval een raar moment. Er had nog geen trein gereden. Men had nieuwe sommen gemaakt. De nieuwe sommen waren somberder dan de oude sommen. Ik vond het niet het moment om te gaan heronderhandelen over het tarief. Het contract biedt die mogelijkheid wel, ingeval zich calamiteiten voordoen. Ik weet niet precies hoe de bepaling luidde, maar als zich onverwachte ontwikkelingen voordoen, kan er heronderhandeld worden.

De heer **Elias**: Kwam die boodschap dat ze in de problemen waren, als een verrassing voor u?

De heer **Zalm**: Ja. Echt verrassend. Men had natuurlijk wel een heel hoog bod gedaan.

De heer **Elias**: Maar dat bod was prachtig, dat hebt u net zelf gezegd.

De heer **Zalm**: Zeker, daarom vond ik ook dat ze dat bod gewoon gestand moesten doen. Ik had geen behoefte om via de achterdeur een bod te verlagen dat in concurrentie was gedaan.

De heer **Elias**: Als blijkt dat een bod leidt tot het in financiële problemen komen van de dochter, nog voordat er iets gebeurd is ...

De heer **Zalm**: Dat bleek op dat moment niet. Het waren becijferingen van hun kant die ook niet allemaal overlegd werden. Er was ook geen sprake van volledig open informatieverstopping. Er was geen acute betalingsproblematiek bij de HSA.

De heer **Elias**: Ik proef irritatie over de gang van zaken, nu u die weer terughandelt. U was dus verrast?

De heer **Zalm**: Ik vond het bestuurlijk geen goed moment om terug te komen op het contract, terwijl er verder niets gebeurd is, behalve de nieuwe becijfering.

De heer **Elias**: Want die tariefrestrictie werd uitgebreid besproken. Het kaartje mag niet te duur worden en dan moet de Staat maar een beetje helpen. Daar komt het toch op neer. Dat kwam weer op tafel.

De heer **Zalm**: Nou, het is niet eens op tafel geweest. Ik was het snel met minister Peijs eens, in mijn herinnering. Wij zeiden: je kunt nu wel weer met allerlei nieuwe becijferingen komen, maar zorg er nu eerst voor dat die treinen rijden; dan kijken we daarna wel hoe het feitelijk loopt. Hoeveel mensen gaan er met die trein mee? Wat voor opbrengsten genereert het?

Kom je dan in de problemen, dan kunnen wij vanuit de Staat besluiten dat we gaan heronderhandelen, want zo'n clause stond wel in het contract. Maar je kunt het ook tegenover de andere bidders van destijds niet maken om eerst officieel een contract te sluiten voor 148 miljoen afdracht en vervolgens, terwijl er nog helemaal niets gebeurd is, eenzijdig dat bedrag te gaan verlagen.

De heer **Elias**: Kort en goed, uw oordeel luidde?

De heer **Zalm**: Prematuur.

De heer **Elias**: U had minister Peijs aan uw zijde. Je kunt nu niet gaan ingrijpen op basis van prognoses.

De heer **Zalm**: Zoals u weet, ben ik directeur geweest van het Centraal Planbureau, dus ik ken alle beperkingen van prognoses en ik ga zeker niet een contract op grond van louter prognoses wijzigen.

De heer **Elias**: Dat is een goede nuancering. U stoelde dat ook op het advies van de landsadvocaat?

De heer **Zalm**: Ja. Ik had daar geen twijfel over.

De heer **Elias**: Maar toen was toch al duidelijk dat die concessievergoeding veel te hoog was om tot een sluitende businesscase te komen? Zo schijnen we dat tegenwoordig te moeten noemen. Ik noem het maar gewoon ondernemingsplan.

De heer **Zalm**: Er was geen wezenlijk andere informatie dan toen het bod gedaan werd.

De heer **Elias**: Was het toch niet veel beter geweest om toen, op dat moment, die concessieovereenkomst maar gewoon aan te passen?

De heer **Zalm**: Nee, dat lijkt mij niet, juridisch niet en bestuurlijk ook niet. Juridisch is dat kwetsbaar, ook ten opzichte van de andere bidders. Die hadden dan misschien gezegd: als we hadden geweten dat het bod van 178 miljoen uiteindelijk 100 zou worden, dan hadden wij ook wel interesse gehad; had het dan aan ons gegund. Dat maakt je kwetsbaar. En je kunt, zoals ik zei, wel op grond van force majeure of calamiteiten zeggen: oké, nu moeten we toch dat contract opnieuw bekijken en opnieuw onderhandelen, maar dat kan niet op grond van weer een nieuwe becijfering.

De heer **Elias**: Er waren McKinsey-becijferingen waaruit bleek dat de HSA in het zonnigste scenario 200 miljoen tekortkwam, en in het zwartste scenario 800 miljoen. U bent een man van de cijfers. Dan gaat u toch niet zitten wachten?

De heer **Zalm**: Ja, maar ik ben veeleer een man van realisatiecijfers. Daar geloof ik meer in dan in prognoses. Bovendien, laat die trein eerst eens gaan rijden! Er was geen acuut liquiditeitsprobleem bij de HSA, dat ze niet meer aan haar verplichtingen kon voldoen. Er was nog niet sprake van een situatie die noopte tot heronderhandelingen. Mocht het op grond van de feiten zijn gebleken, dan waren er nog twee scenario's geweest. Je kon zeggen: laat HSA failliet gaan, dan zoeken we een andere exploitant en gaan we opnieuw beginnen. En het andere scenario was: we heronderhandelen over de voorwaarden. Naar ik heb begrepen heeft minister Schultz uiteindelijk gekozen voor de route van het heronderhandelen over de voorwaarden. Ik geloof dat toen toch de tariefrestructie er in een of andere vorm is gekomen, en ook de verlaging naar 101 miljoen. Dat maak ik op, maar het is allemaal van na mijn tijd.

De heer **Elias**: We gaan het hebben over uw tijd.

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: U zei: niet doen, die prognoses, laat ze eerst maar eens wat laten zien. Deed u dat niet ook om een prikkel aanwezig te houden dat ze zo snel mogelijk zouden gaan rijden en dat er in ieder geval wat verdiend werd?

De heer **Zalm**: Ook dat. Mensen aan hun contract houden, is altijd stimulerend.

De heer **Elias**: Wat ik steeds niet goed begrepen heb, en daarom vraag ik het u, is het volgende. Er is hier een paar keer verklaard dat die hele HSA eigenlijk de NS was, met een vleugje KLM. Had NS zelf er niet met een flinke portemonnee wat aan moeten doen? Had NS zelf niet kapitaal moeten stoppen in die High Speed Alliance, die dochter?

De heer **Zalm**: Ja, dat was zeker denkbaar.

De heer **Elias**: Het is niet gebeurd.

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Elias**: Hebt u daarop aangedrongen?

De heer **Zalm**: Nee, want ik zag ook nog geen probleem. Er was geen acuut financieel probleem dat ze hun verplichtingen niet konden nakomen. Faillissement wordt nooit aangevraagd bij een rechter op grond van prognoses, maar op grond van realisaties.

De heer **Elias**: U moest dus consequent zijn. Als u aan de ene kant zei "er is niets aan de hand, het zijn slechts prognoses, we zien wel", dan kon u aan de andere kant ook niet van de NS verlangen dat ze er geld in ging stoppen.

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Elias**: Zo keek u daartegen aan?

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: Had de NS andere mogelijkheden om de continuïteit van HSA te waarborgen?

De heer **Zalm**: In het boek De ontsparing, waaruit ik al eerder citeerde -- het was overigens voor mij wel buitengewoon interessant, omdat je daarin het verhaal vanaf de andere kant geschetst ziet -- staat dat het misschien wel had gekund als "Zalm dat had gedaan en ze 700 miljoen hadden afgegeven om af te komen van die top op de exploitatiebijdrage". Ze zijn in ieder geval nooit bij me geweest. Ik heb nooit een bod van NS gehad om op wat voor manier dan ook via een bijdrage van de NS het probleem te verkleinen.

De heer **Elias**: Had u het wenselijk gevonden dat NS zelf een oplossing had gezocht voor de dreigende problemen bij de dochter HSA, ook zonder druk van uw kant?

De heer **Zalm**: Daar werden ze als grootaandeelhouder wel min of meer toe gestimuleerd, doordat wij zeiden: wij gaan nu niet heronderhandelen over de voorwaarden, zolang er niet gereden wordt.

De heer **Elias**: Ik blijf het maar vragen: had niet ook HSA de concessie terug kunnen of moeten geven, omdat men vanwege dat hoge bod niet aan de verplichtingen zou kunnen gaan voldoen?

De heer **Zalm**: Nou, dat zou wel een heel rare figuur zijn geweest. Je biedt ergens op, je krijgt de verblijdende boodschap dat je het bod gewonnen hebt en vervolgens zeg je: ik wil het niet. Dat kan ook niet.

De heer **Elias**: En om die reden ook ... Nee, laat ik het anders vragen. Technisch gezien had minister Peijs de concessieovereenkomst kunnen ontbinden, gelet op de dreigende donderwolken die er volgens het bedrijf zelf aankwamen.

De heer **Zalm**: Dat denk ik niet.

De heer **Elias**: U vond dat dus ook geen realistische mogelijkheid.

De heer **Zalm**: Nee.

De heer **Elias**: En mevrouw Peijs was dat volstrekt met u eens?

De heer **Zalm**: Het gaat hier vooral om het punt van de timing. Als je ziet dat ze echt in de problemen komen, dan heb je een opening om te gaan heronderhandelen. Dat is uiteindelijk ook gebeurd. Maar op grond van feiten die nog helemaal niet bekend zijn, louter op grond van weer een nieuwe prognose van weer een nieuwe instantie ga je niet een contract ontbinden of veranderen.

De heer **Elias**: Hoor ik u nu zeggen: Peijs en ik konden daar misschien net iets anders over denken, maar in ieder geval op dat moment vonden wij het beiden niet het moment om die concessie aan te pakken?

De heer **Zalm**: Klopt. Bovendien zat je ook nog met het probleem dat de gegevens die zij hadden als bedrijfsvertrouwelijk kwalificeerden, zodat je je daarover moeilijk een oordeel kon vellen.

De heer **Elias**: Werd het probleem van HSA op die manier niet eigenlijk gewoon een beetje vooruitgeschoven? In de trant van: we zien later wel?

De heer **Zalm**: Ja. Dat was helemaal niet erg. Als een probleem nog niet opgelost hoeft te worden, dan kun je het ook vooruitschuiven. Daardoor is geen schade aangericht.

De heer **Elias**: Je kunt ook zeggen: als je die ellende ziet aankomen ... Regeren is immers vooruitzien.

De heer **Zalm**: Nee, nee. Je hebt ook de eigen verantwoordelijkheden van partners die biedingen doen. Die moeten hun eigen verantwoordelijkheid ook nakomen.

De heer **Elias**: Kon president-directeur Veenman van de NS leven met dat uitstel en dat vooruitschuiven?

De heer **Zalm**: Ik denk het wel. In ieder geval heeft hij dit keer geen beroep op de Kamer gedaan of wat dan ook, als ik het mij goed herinner. In mijn herinnering hebben we in goed overleg de conclusie getrokken dat het toen niet het moment was om een heronderhandeling te plegen. Mochten die prognoses waar worden, dan zou er een ander moment komen. Dan heb je feiten om je op te baseren en kun je eventueel wel gaan heronderhandelen.

De heer **Elias**: Is dat niet toch een beetje de houding: wie dan leeft, die dan zorgt?

De heer **Zalm**: Ja, maar hoe zou ik dat nu zeggen? Het heeft ook geen zin om je paraplu op te zetten als de zon schijnt. Je moet wel je paraplu bij je hebben, zodat je hem kunt opzetten als het gaat regenen. Hier was natuurlijk nog helemaal niets gebeurd. En dan is er dus geen enkele reden om plotseling biedingen die men eerder geheel vrijwillig heeft gedaan en waar ook nog wat aftrekjes op zijn gepleegd, van 178 naar 148 ... Dat is het bod dat men heeft gedaan, met open ogen en bewust, en daar hou je je aan, tenzij blijkt dat dit onmogelijk is, maar dat blijken kan alleen maar zijn door het feitelijke gebruik van de treinen, door de feitelijke opbrengsten van de trein en niet op grond van weer een nieuwe berekening.

De heer **Elias**: En het feit dat daarna niet via de Kamer is gelobbyd om toch over de brug te komen als overheid?

De heer **Zalm**: In dit geval steunde de Kamer het kabinet, in mijn herinnering, zo van: die NS moet nu ...



De heer **Elias**: Er werd in ieder geval niet meer door de NS gelobbyd. Had dat iets te maken met uw strenge instructie aan uw ambtenaren, dat u van dat soort deloyaal gelobby van de NS wel genoeg had en dat ze dat NS maar moesten laten weten?

De heer **Zalm**: Zover reikt mijn macht ook niet, hoor. In ieder geval was dit vrij goed en geruisloos opgelost, in mijn herinnering.

De heer **Elias**: Ik zie dat collega Van Gerven een vraag heeft.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nog even stilstaan bij minister Peijs. Als vakminister sta je er vaak toch anders in. Was het niet zo dat zij NS toch de helpende hand wilde bieden?

De heer **Zalm**: Dat was ook de reden waarom ze mij erop aansprak dat ze een telefoontje had gehad van Veenman, die zich zorgen maakte over de HSA en over de financiële problemen waar de HSA in dreigde te geraken. Uit mijn dossiers maak ik op dat we daarover ook nog een gesprek met z'n drieën hebben gehad. Toen zijn we uiteindelijk tot de conclusie gekomen dat er bepalingen zijn in het contract die een heronderhandeling mogelijk maken, als de HSA daadwerkelijk in de problemen zou komen.

De heer **Van Gerven**: Maar wat wilde minister Peijs? Wat had ze willen doen?

De heer **Zalm**: Zij wilde dat Veenman ook tegenover mij zijn zorgen kenbaar kon maken en ik begreep die zorgen ook wel, alleen was dit niet het moment om louter op grond van zijn zorgen en van nieuwe berekeningen heronderhandelingen te starten over de bijdrage van de HSA aan de exploitatie van de lijn.

De heer **Van Gerven**: Was het zo dat minister Peijs wel wat wilde doen en dat u dat niet wilde?

De heer **Zalm**: Laat ik zeggen wat ik wilde. Dat weet ik namelijk zeker. Ik wilde niet op dat moment heronderhandelen.

De heer **Van Gerven**: Uw standpunt is duidelijk. Ik vraag u naar het standpunt van minister Peijs.

De heer **Zalm**: Dat kan ik niet eenvoudig reproduceren. Zij maakte zich zorgen, dat weet ik wel. Uiteindelijk hebben we geconcludeerd dat we op dat moment niet gingen heronderhandelen. Dat weet ik ook. Dat is wat ik u kan bieden.

De heer **Van Gerven**: Het is vaker aan de orde geweest dat NS nogal wat kaarten tegen de borst hield. Stel dat NS open kaart had gespeeld en een volledig ondernemingsplan of businesscase had neergelegd, met hoe het ervoor stond.

De heer **Zalm**: Ik denk dat ik dan nog steeds grote aarzelingen had gehad, ook vanuit bestuurlijk en juridisch oogpunt, om louter op grond van weer een nieuwe businesscase -- die hebben ze ook gemaakt toen ze 178 boden -- de prijsonderhandelingen open te breken. Je probeert een voorspelling te doen van je eigen gedrag. Ik ben altijd bereid om te luisteren naar problemen. Laat ik het zo formuleren: het had zeker hun kans vergroot als men open kaart had gespeeld en alles op tafel had gelegd, maar ik weet niet of dat uiteindelijk tot een andere conclusie had geleid dan de conclusie om eerst maar eens te gaan kijken wat er gebeurt als de boel rijdt, want dan heb je echte feiten.

De heer **Van Gerven**: U zegt: het had mogelijk geholpen.

De heer **Zalm**: Ja, maar het was geen 100%-garantie. U hoort mij dus niet zeggen: als zij alles op tafel hadden gelegd, was ik onmiddellijk aan die heronderhandelingen begonnen.

De heer **Van Gerven**: Had het hun zaak geholpen als ze dat gedaan hadden?

De heer **Zalm**: Dan was hun kans groter geweest, denk ik.

De heer **Van Gerven**: Dat is uw conclusie, maar wat de uitkomsten waren geweest, weten we niet.

De heer **Zalm**: Dat durf ik niet te zeggen.

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

De heer **Elias**: We gaan naar een afronding. We zitten in juli 2006. Inmiddels hadden we het minderheidskabinet-Balkenende III. D66 is weg uit Balkenende II, maar zowel mevrouw Peijs als u blijft op uw post. Dan wordt duidelijk dat de oplevering van de infrastructuur weer verder vertraagd is. Als u op die periode terugkijkt -- ik heb er zo meteen nog wat specifiekere vragen over -- wat gaat er dan in uw ogen verkeerd bij Verkeer en Waterstaat?

De heer **Zalm**: Het projectmanagement. Men is toch te laat begonnen met de introductie van die ERTMS-beveiliging, ook in de infrastructuur.

De heer **Elias**: "Men" ken ik niet. Wie is "men"?

De heer **Zalm**: Het ministerie, de projectorganisatie. Ik was daar zeer onthutst over toen ik dat bericht kreeg. Men wist al jaren dat ERTMS eraan zat te komen, maar is te laat begonnen. Ik vond dat een heel slechte zaak. Mijn aantekeningen op de notitie van mijn ambtenaren waren pittiger dan de beschaafde brief die ik geschreven heb.

De heer **Elias**: Vertel eens, wat stond er in die kantlijn dan?

De heer **Zalm**: Ik heb daar opgeschreven, dat zult u ook hebben: "wat een schandelijk amateurisme". "Hoe kan dit nu weer?" "Dramatisch." Nou ja, zelfs mensen van Financiën kunnen weleens emotioneel zijn.

De heer **Elias**: Dat moge blijken. Er stond echter ook, en dat zet ons weer met beide benen op de ambtelijke grond: "nu dg Rbg aan zet". Wat betekent dat?

De heer **Zalm**: Ze hadden mij aanbevolen om minister Peijs te bellen. Ik ga niet bellen. Ik ben niet zo'n beller.

De heer **Elias**: Wie of wat is dg Rgg?

De heer **Zalm**: Dat is de directeur-generaal van de rijksbegroting. Laat die zijn collega op Verkeer en Waterstaat bellen.

De heer **Elias**: De schatkistbewaarder?

De heer **Zalm**: Misschien materieel wel. Je hebt de thesaurier-generaal, die is meer van het macro-economisch monetaire, en de directeur-generaal rijksbegroting is van alles wat budgettair is.

De heer **Elias**: En toen hebt u, heeft Financiën gezegd: dat gaat niet goed daar, dat moet anders?

De heer **Zalm**: Ja. Ik heb naar aanleiding daarvan nog een brief geschreven aan mevrouw Peijs dat dit echt beter moest, maar we konden die vertraging niet meer keren. Er waren ook nog wat andere probleempjes geweest rond de aanleg van de infrastructuur. Dit kwam er dan nog eens bovenop.

De heer **Elias**: Vond u dat ze zich bij Verkeer en Waterstaat veel te weinig bekommerden om de financiële consequenties van de dingen die er gebeurden?

De heer **Zalm**: Nee. Dit was meer dat men gewoon de planning en de projectorganisatie niet goed op orde had. Het had ook financiële gevolgen, want het betekende dat er ook pas later een afdracht voor het gebruik van de lijn zou komen. Het was een rare situatie. Aan de ene kant waren er de nodige problemen bij het bestellen van treinen en dergelijke. En aan de andere kant hoefde de NS of de HSA pas te betalen als de infrastructuur er echt was, en vertraging in de aanleg van de infrastructuur betekende ook voor de schatkist een nadeel, want dan zouden er ook geen inkomsten zijn.

De heer **Elias**: Stond dat in de interne adviezen aan u, dat Verkeer en Waterstaat niet goed genoeg op het geld lette?

De heer **Zalm**: Ja.

De heer **Elias**: En dat nam u over, die zorg?

De heer **Zalm**: Op het geld ... Het ontbrak aan een centrale projectverantwoordelijkheid. Het ging niet eens zo zeer over het geld. Het ging erom dat de planning en de projectorganisatie beter op orde hadden moeten zijn. Daar heb ik toen een witte brief over geschreven. Geen blauwe, maar een witte.

De heer **Elias**: Was dat het moment waarop u zei: wij gaan er nu als Financiën veel meer bovenop zitten?

De heer **Zalm**: Nou, nee. Dat is toch primair een verantwoordelijkheid van het betreffende ministerie, maar zeker als het ook financiële gevolgen heeft, kan ik dat niet zomaar laten lopen. Dan schrijf ik toch een brief om de aandacht van de departementale leiding erop te vestigen dat dit prioritair zou moeten zijn.

De heer **Elias**: We zitten inmiddels halverwege 2006. Had dat niet allemaal een beetje eerder gemoeten? Had uw departement en had uzelf er niet eerder bovenop moeten springen?

De heer **Zalm**: Nee. Ik denk dat Financiën er is om op hoofdlijnen de rijksuitgaven en financiële aspecten te bewaken. Het is ook niet zo dat er tientallen mensen bij de inspectie rijksfinanciën zitten die Verkeer en Waterstaat doen. Dat zijn er maar enkele en die houden zich daar in hoofdlijnen mee bezig. Zij kunnen niet tot in de haarvaten van de organisatie van Verkeer en Waterstaat doordringen. En projectorganisatie is echt een vak apart.

De heer **Elias**: Heeft Financiën niet te lang vastgehouden aan die onrealistisch hoge opbrengst van de vervoersconcessie, door met slechts het contract in de hand te zeggen: hier is het contract en je regelt het maar? Heeft Financiën niet ook gewoon de ogen gesloten voor de verslechterende omstandigheden die zich voordeden?

De heer **Zalm**: Nee, daar hebben we niet de ogen voor gesloten, maar er wordt onderhandeld op een moment dat ons goed uitkomt, en niet op een moment dat de NS goed uitkomt. Er is een bod gedaan door een organisatie die professioneel geacht wordt te zijn. Die heeft meer kennis van zaken over alle ins en outs van het treinvervoer dan het ministerie van Financiën of Verkeer en Waterstaat. Dat nemen wij serieus en daar houden wij ons aan, totdat de onmogelijkheid daarvan blijkt.

De heer **Elias**: Bijna onmogelijk om te vragen, maar ik doe het toch, omdat we ook uw antwoord expressis verbis willen horen. Hoe vindt u dat de NS en de High Speed Alliance invulling hebben gegeven aan de uitvoering van de vervoersconcessie?

De heer **Zalm**: Dat is allemaal niet zo geweldig gelopen, naar ik heb begrepen, met name wat het treinmaterieel betreft.

De heer **Elias**: Als u daar nu op terugkijkt, in hoeverre acht u dan de overheid verantwoordelijk voor het HSA-debacle? Dat is een algemene

vraag, maar we zijn ook aan het einde van mijn vragenronde. Jan Timmer zei: we hebben er met z'n alleen een potje van gemaakt.

De heer **Zalm**: Je kunt hieruit niet afleiden dat het -- dat is mijn mening en daar vraagt u naar -- als het nu maar gelijk ondershands gegund was aan de NS, allemaal prima was gelopen. Want NS heeft het uiteindelijk gekregen en het is niet prima gelopen. Dat was niet alleen een kwestie van de bijdrage die men moest betalen, en die men trouwens zelf had bedacht. A contrario kun je redeneren dat het misschien beter was geweest als iemand had gewonnen die gewend was om hogesnelheidstreinen te exploiteren en die zelf ook aan te schaffen.

De heer **Elias**: Dus achteraf, maar het is allemaal achteraf, had u veel liever gehad dat de Fransen meegedaan hadden.

De heer **Zalm**: Ja, maar die zouden het, denk ik, ook niet gewonnen hebben en dan waren we toch in hetzelfde scenario terechtgekomen. Je kunt ook niet de NS uitsluiten of discrimineren, louter vanwege het feit dat ze geen hogesnelheidslijnering hadden.

De heer **Elias**: Mijn laatste vraag. De heer Timmer zei hier: wij hadden eigenlijk helemaal niet mee moeten doen met die aanbesteding.

De heer **Zalm**: Dan had hij dat maar moeten zeggen.

De heer **Elias**: Maar dan had de Nederlandse Staat toch behoorlijk met de handen in het haar gezeten, met iemand die 61 miljoen had geboden en iemand anders die al niet meer mee mocht doen?

De heer **Zalm**: Dan had je je opnieuw moeten beraden over de vraag wat je dan te doen staat, of je had genoeg moeten nemen met 61 miljoen. Die bidder wilde eventueel ook nog onderhandelen over een verhoging van dat bod, zo bleek.

De heer **Van Gerven**: Ik heb nog een vraag over wat u zojuist zei. U stuurde een brief naar het ministerie van Verkeer en Waterstaat over de projectorganisatie en de voortgang. Valt uw eigen ministerie nog iets te verwijten of valt er nog iets te zeggen over de rol daarvan in dat proces?

De heer **Zalm**: Nee. De rol van Financiën moet je niet overdrijven, maar op het punt van de openbare aanbesteding hebben wij ons van meet af aan consistent en consequent opgesteld.

De heer **Van Gerven**: Ik bedoel het functioneren van het ministerie.

De heer **Zalm**: Nee. Ik ben, denk ik, steeds goed geïnformeerd door mijn ambtenaren, op de momenten dat dit nuttig en nodig was. Ik heb in de loop der tijd zo'n 40 notities gekregen over dit onderwerp. Als ik de stapel stukken nu doorkijk, voel ik mij goed geïnformeerd door mijn ambtenaren. Ik vind ook dat ik de rol van minister van Financiën vervuld heb zoals dat van een minister van Financiën mag worden verwacht.

De **voorzitter**: We komen langzaam maar zeker tot een afronding, maar één zaak houdt mij nog bezig. U zegt dat de rol van Financiën betrekkelijk is op het totale dossier. Toch heeft de heer Timmer daar het volgende over gezegd: linksom of rechtsom is het financiële gevolg toch uiteindelijk voor de Staat; als ze die concessie niet met ons naar beneden willen krijgen, dan krijgen ze at the end of the day minder dividend. Hoe kijkt u daarnaar?

De heer **Zalm**: Ik vind dat je die verantwoordelijkheden zo goed mogelijk moet scheiden. NS is verantwoordelijk voor het bod dat NS zelf doet. Het feit dat je in concurrentie iets aanbesteedt en biedingen laat plegen, betekent ook dat er van iedereen het uiterste wordt gevraagd om zo kostenefficiënt en zo creatief mogelijk te zijn om tot een goede verhouding te komen tussen baten en lasten. Dat vind ik stimulerend en dat is goed. Uiteindelijk weet je dat er verbanden zijn tussen de Staat als aandeelhouder en de NS, maar je moet die rollen wel gescheiden proberen te houden. Het is een stimulans om in concurrentie iets te doen, ook voor een staatsbedrijf. Dat kan ik u ook



op basis van mijn huidige ervaring verzekeren. Het werkt stimulerend als niet alles vanzelf naar je toekomt.

De **voorzitter**: Ik begrijp de effecten wel, maar had hij niet gewoon gelijk, at the end of the day?

De heer **Zalm**: Dat is het verschil tussen boekhouden en economische prikkels. Boekhoudkundig is het natuurlijk een en al hetzelfde, maar ook een staatsorganisatie, een ambtelijke organisatie of een staatsbedrijf dat in concurrentie iets moet doen, wordt daardoor extra geprikkeld en gescherpt en dat leidt uiteindelijk tot lagere kosten en tot een hogere opbrengst.

De **voorzitter**: Toch nog één keer. Ik begrijp heel goed wat u zegt en het lijkt mij ook belangrijk dat u vanuit uw positie dat aan ons meegeeft, maar kijkend naar de rekensommen wil ik toch van u horen of Timmer in uw beleving gelijk of geen gelijk had toen hij zei: het is zo, wij zijn in een verbintenis met de Staat, het is ofwel via dividend ofwel via de concessievergoeding, maar uiteindelijk is toch de Staat degene die financieel -- want in andere opzichten zou je kunnen zeggen dat de reiziger de rekening betaalt -- de rekening betaalt. Dat was zijn stelling, en ik ben benieuwd wat u daarvan vindt.

De heer **Zalm**: Die stelling is in redelijke mate juist, behalve dat ik ook weet dat je, als je ondershands dingen gunt, een minder uitdagende oplossing en een minder efficiënte oplossing krijgt, omdat men zich dan alles kan permitteren. Men krijgt het immers toch. Dat is niet zo wanneer je geprikkeld wordt om een bod te doen dat sterker is dan dat van andere partijen, waarmee je aantoont dat je beter in je business bent en efficiënter werkt dan andere partijen. Dat is wat bij boekhouden verloren gaat.

De **voorzitter**: Dus technisch heeft hij gelijk, maar hij onderschat de effecten.

De heer **Zalm**: Ja.

De **voorzitter**: Oké. Dank u wel. Hiermee zijn we aan het einde gekomen van dit verhoor.

Sluiting: 13.54 uur