

Verdieping: Met de kennis van nu... het Fyra-debacle

Korte omschrijving werkvorm:

Met de kennis van nu snapt ineens niemand meer waarom de Nederlandse overheid de NS de hogesnelheidslijn (hsl) heeft gegund. Eind jaren '90 leek dat echter helemaal niet zo'n gek idee. Waarom niet? Welke kennis hadden we toen niet en nu wel? De leerlingen lezen een artikel uit *de Volkskrant* met daarin een tijdlijn. Vervolgens beantwoorden ze vragen over dit artikel.

Leerdoel:

- Leerlingen kunnen een reconstructie maken van de gebeurtenissen rond de hogesnelheidslijn vanaf de jaren '90.

Bron:

Artikel uit *de Volkskrant*, 4 juni 2013

Titel: Hoe een prachtig plan volkomen uit de rails liep

Auteurs: Sander Heijne, Ron Meerhof

[Klik hier](#) voor een deel van het artikel op de website van de Volkskrant.

Duur:

30 minuten

Handleiding:

1. Deel het artikel uit. Iedere leerling leest individueel de tekst en beantwoordt de vragen. Hiervoor krijgen zij 20 minuten de tijd.
2. Na 20 minuten bespreekt u de antwoorden klassikaal. De antwoorden op de vragen kunnen de leerlingen deels uit de tekst halen.

Leestekst

Lees de tekst en beantwoord de vragen.

Artikel uit de Volkskrant, 4 juni 2013: Hoe een prachtig plan volkomen uit de rails liep

Eind vorige eeuw zag iedereen het nog zitten: een echte hogesnelheidstrein voor Nederland. Een reconstructie van de hogesnelheidslijn.

'Een goede deal voor de belastingbetaler', vindt Verkeersminister Netelenbos de afspraak die ze in 2001 sluit met de NS om de nieuwe hogesnelheidslijn uit te baten. Liefst 148 miljoen euro zal NS jaarlijks aan de staat overmaken.

Om dat te kunnen terugverdienen, moet de nieuwe flitstrein heel veel mensen kunnen vervoeren én mag hij niet veel kosten. De Italiaanse tramstellenmaker AnsaldoBreda hapt. In 2007 zullen de splinternieuwe flitstreinen met 250 kilometer per uur door Nederland razen.

In 2011 zijn ze er nog niet. De NS kan de gebruiksvergoeding niet betalen en de belastingbetaler moet bijspringen. Begin dit jaar arriveren de treinen eindelijk, maar blijken ze niet te rijden. Daarvan zijn de kosten nog niet te overzien. Maar van 'een goede deal voor de belastingbetaler' is zeker geen sprake.

1993 Het spoorwegnetwerk klaarstomen voor de 21ste eeuw...

...dat is wat de NS-directie voor ogen heeft als het in 1993 voor het eerst een bedrijfsplan laat opstellen om hoge snelheidslijnen van Amsterdam naar Brussel en Keulen aan te leggen. De zogenaamde HSL-Zuid en HSL-Oost. De NS is nog niet zelfstandig, de spoormarkt moet nog worden uitgevonden. Het plan rept nadrukkelijk over de aanschaf van bestaand materieel. De NS wil het Franse hogesnelheidsnetwerk doortrekken tot aan Amsterdam.

1996 Het kabinet-Kok is razend enthousiast over snelle treinen...

...evenals de Tweede Kamer. Het kabinet kiest voor een traject door het Groene Hart, met een tunnel om de natuur te sparen. Door tegenvallers tijdens de bouw lopen de totale kosten voor de aanleg van de hogesnelheidslijn uiteindelijk op tot 7 miljard euro.

1999 Verkeersminister Netelenbos wil de NS de hsl-concessie nog onderhands gunnen...

...als de vraag aan de orde komt welk bedrijf het snelle spoor mag gaan berijden. De NS brengt op uitnodiging van Netelenbos een bod uit op de concessie, maar de minister vindt dat 'zowel kwalitatief als financieel beneden de maat.'

2001 De NS is als de dood voor een buitenlandse concurrent op de hsl...

...het spoorbedrijf vreest dat de Duitse of Franse spoorwegen de hsl willen gebruiken als bruggenhoofd om de macht over het Nederlandse spoor over te nemen. NS-topman Hans Huisinga biedt tegen de adviezen van zijn eigen rekenmeesters in een concessievergoeding van bijna 150 miljoen euro per jaar voor het gebruik van de lijn. Experts schatten de waarde van de concessie op hooguit 100 miljoen euro.

2001-2011 Het parlement kan niet zeggen dat het niet gewaarschuwd is...

...de NS probeert zich in te dekken tegen bemoeizucht van de Tweede Kamer. Moet de prijs zakken onder 125 procent van een normaal kaartje, dan moet het concessiebedrag ook omlaag, tot 101 miljoen euro per jaar. De NS lobbyt hier nadrukkelijk voor, maar de Kamer

weigert. Op het verkeersministerie wijzen ambtenaren zowel in 2001 als 2003 op de onmogelijkheid van het bod. En omstreeks 2007 concluderen zowel adviesclub McKinsey als de Rekenkamer en de Landsadvocaat dat er met de hsl een financieel gedrocht is geschapen dat gedoemd is te mislukken.

Toch grijpen de achtereenvolgende verkeersministers Netelenbos, De Boer, Peijs en Eurlings niet in. Pas als de trein gaat rijden en de NS de vergoeding inderdaad niet kan betalen, heeft minister Schultz geen andere keuze dan de NS te helpen. De concessievergoeding wordt alsnog verlaagd tot 101 miljoen euro per jaar. De maatregel kost het ministerie zeker 590 miljoen euro.

2004 Of de Fyra wel had gereden als het ministerie eerder had ingegrepen...

... is nooit met zekerheid te zeggen. Maar vooraanstaande NS'ers herinneren zich hoe ze bij de aanschaf van de treinen in 2004 alles op alles hebben gezet om een onhaalbare business-case toch haalbaar te maken. Om de lijn rendabel te maken, wil de NS een trein met tenminste 500 zitplaatsen aanschaffen. Zo'n hogesnelheidstrein bestaat niet.

Veelzeggend is dat de fabrikanten van de Franse TGV en de Duitse ICE besluiten niet mee te dingen. Ze vinden de order te klein. Het is niet rendabel om daarvoor een speciale hogesnelheidstrein te ontwikkelen. De NS doet water bij de wijn. Het bedrijf schrijft een openbare aanbesteding uit voor een trein die nog maar 200 kilometer per uur hoeft te kunnen. De noodlijdende Italiaanse fabrikant van trams, metro's en stoptreinen AnsaldoBreda hapt toe.

NS-topman Bert Meerstadt heeft altijd volgehouden dat de NS destijds niet kon voorzien dat AnsaldoBreda niet zou kunnen leveren. Feit is dat er op het moment van de order nog geen flitstrein van de Italianen reed. De enige ervaring die ze hadden was een Deense order voor dieseltreinen die 200 kilometer per uur moesten kunnen rijden. De zouden in 2003 geleverd worden. Tot de NS de order plaatste, zaten de Denen nog op hun eerste trein te wachten. NS-technici die intern waarschuwden, werden genegeerd.

Volgens Meerstadt had NS geen keuze gehad; de Italianen hadden nu eenmaal de Europese aanbesteding gewonnen. Critici noemen dit onzin. Je plaatst alleen een order als je vertrouwen hebt in de goede afloop. Niet lang daarvoor had Deutsche Bahn voor een duurdere offerte van Siemens gekozen. De flitstreinen van Siemens zoeven nu al jaren over het Duitse spoor.

2013 De NS én het ministerie van Infrastructuur verliezen de regie over de Fyra...

... zolang de nieuwe flitstreinen niet rijden is er nog hoop dat alles mee zal vallen. Maar begin dit jaar wordt die de bodem in geslagen. Na een maand van problemen worden ze stil gezet. Uiteindelijk zijn het de Belgische spoorwegen die openbaren hoe krakkemikkig de Italiaanse flitstreinen in elkaar zijn geschroefd. Voor de NS is er dan ook geen weg meer terug: maandagavond maakt ook het Nederlandse spoorbedrijf bekend van de flitstreinen af te willen. De Nederlandse Spoorwegen kunnen alleen nog maar hopen dat de Tweede Kamer de Nederlandse hogesnelheidslijn nu niet alsnog aan een buitenlandse vervoerder gunt.

Sander Heijne, Ron Meerhof

Leesvragen

1. Het artikel heeft als titel: "Hoe een prachtig plan volkomen uit de rails liep". Wat betekent deze titel?
2. In de jaren '90 was de hele Tweede Kamer heel enthousiast over snelle treinen. De verwachting was dat heel veel mensen met een snelle trein wilden gaan reizen. Noem een reden waarom men dat dacht.
3. Welke minister sloot in 2001 een deal met de NS om de hogesnelheidslijn (hsl) uit te baten?
4. Deze minister noemde dit "een goede deal voor de belastingbetaler". Waarom vond ze dit een goede deal?
5. Waar was de NS in 2001 bang voor?
6. Volgens dit artikel kan het parlement niet zeggen "dat het niet gewaarschuwd is". Waarom niet?
7. De NS kon de oorspronkelijk afgesproken vergoeding van 148 miljoen euro per jaar niet betalen. Welke minister verlaagde daarom dit bedrag?
8. Noem een reden uit het artikel waarom het niet verstandig lijkt dat de NS aan AnsaldoBreda de opdracht heeft gegeven om de treinen voor de hsl te bouwen.
9. Waarom zegt NS-topman Bert Meerstadt dat de NS wel moest kiezen voor AnsaldoBreda?
10. Waarom wil de NS nu toch van de Fyra-treinen van AnsaldoBreda af?

Antwoordmodel

1. **Het artikel heeft als titel: “Hoe een prachtig plan volkomen uit de rails liep”. Wat betekent deze titel?**

Als een plan ‘uit de rails loopt’, dan betekent dit dat het plan mislukt. In dit geval is het een leuke beeldspraak, omdat een trein die letterlijk ontspoord ook uit de rails loopt.

2. **In de jaren '90 was de hele Tweede Kamer heel enthousiast over snelle treinen. De verwachting was dat heel veel mensen met een snelle trein wilden gaan reizen. Noem een reden waarom men dat dacht.**

Twee mogelijke antwoorden:

- a. *In de jaren '90 was het nog heel duur om met het vliegtuig te reizen. Met de trein van het ene naar het andere land was daarom een goedkoop alternatief.*
- b. *Ook was de verwachting dat in Nederland het rekeningrijden ingevoerd zou worden. Dit zou reizen met de auto duurder maken, waardoor meer mensen ervoor zouden kiezen om met de trein te gaan reizen.*

3. **Welke minister sloot in 2001 een deal met de NS om de hogesnelheidslijn (hsl) uit te baten?**

Minister Netelenbos.

4. **Deze minister noemde dit “een goede deal voor de belastingbetaler”. Waarom vond ze dit een goede deal?**

De deal was dat de NS elk jaar 148 miljoen euro aan de Nederlandse overheid zou betalen.

5. **Waar was de NS in 2001 bang voor?**

Dat buitenlandse spoorbedrijven de hogesnelheidslijn in handen zouden krijgen. De NS was bang voor concurrentie van deze spoorbedrijven.

6. **Volgens dit artikel kan het parlement niet zeggen “dat het niet gewaarschuwd is”. Waarom niet?**

Versillende ambtenaren en adviesclubs wezen erop dat de hogesnelheidslijn geen 148 miljoen euro waard is. De kans was dus groot dat de NS dit bedrag niet kon betalen.

7. **De NS kon de oorspronkelijk afgesproken vergoeding van 148 miljoen euro per jaar niet betalen. Welke minister verlaagde daarom dit bedrag?**

Minister Schultz.

8. **Noem een reden uit het artikel waarom het niet verstandig lijkt dat de NS aan AnsaldoBreda de opdracht heeft gegeven om de treinen voor de hsl te bouwen.**

Drie redenen die in het artikel aan bod komen:

- a. *AnsaldoBreda heeft geen ervaring in het maken van flitstreinen.*
- b. *Het gaat financieel gezien niet zo goed met AnsaldoBreda.*
- c. *De treinen die ze voor Denemarken moeten maken zijn te laat klaar.*

9. **Waarom zegt NS-topman Bert Meerstadt dat de NS wel moest kiezen voor AnsaldoBreda?**

AnsaldoBreda heeft de Europese aanbesteding nu eenmaal gewonnen. Volgens critici is dit overigens geen geldige reden.

10. **Waarom wil de NS nu toch van de Fyra-treinen van AnsaldoBreda af?**

De Italiaanse flietreinen zitten krakkemikkig in elkaar. In de korte tijd dat de treinen gereden hebben waren er voortdurend problemen mee.