

BELGEN DUWDEN NEDERLANDERS DIEPER IN FYRA-MOERAS

Vlaamse kiezel geeft nekschot floptrein

03 DECEMBER 2014 | Van onze redacteur Tom Ysebaert

De Nederlanders hebben het Fyra-fiasco vooral aan zichzelf te danken. Maar de harde houding van de Belgen duwde hen nog dieper de put in, zo staat in het boek 'De Ontsporing' dat het dossier van de floptrein uitspit.



Fyra-treinstellen op een rangeerterrein in het Nederlandse Watergraafsmeer. De laatste afgedankte trein is vorige maand terug naar Italië vertrokken. belgaimage

Belgen zijn op hun hoede als ze te maken krijgen met Hollanders, die mooipratens met hun zakelijk instinct. Maar in het dossier van de floptrein Fyra blijkt dat de Belgen het hard en slim gespeeld hebben. Daardoor is het fiasco volledig op het conto van onze noorderburen gekomen.

Dat besluit je na het lezen van het boek 'De Ontsporing', dat vandaag in Utrecht

voorgesteld wordt. De auteurs zijn onderzoeksjournalist Marcel van Silfhout en Andries van den Berg, die van 2000 tot 2005 vakbondsbestuurder voor de FNV was bij de Nederlandse Spoorwegen (NS). De FNV, Nederlands grootste vakbond, steunde de totstandkoming van het boek financieel.

De twee auteurs hebben zich dik een jaar in het dossier vastgebeten en gepraat met een vijftigtal betrokkenen, onder wie prominente *decision makers*. Hun stelling is dat de Nederlandse paarse regering er zo'n potje van gemaakt heeft dat het dossier niet anders kon dan desastreus aflopen.

De Nederlandse beleidsmakers wilden koste wat het kost de hogesnelheidslijn Zuid tussen Amsterdam en de Belgische grens privatiseren en boden de exploitatie van de lijn aan de markt aan. Dat zou meer geld opbrengen, was het idee. De aanleg van de hsl-Zuid kostte 7,3 miljard euro.

Toenmalig minister van Verkeer Annemarie Jorritsma (van de liberale VVD) beweerde eind jaren negentig dat de exploitatie van de hogesnelheidslijn niet automatisch aan de NS gegund mocht worden. Ook buitenlandse spoorbedrijven moesten volgens nieuwe EU-regels openbaar meedingen. Ook haar opvolgster Tineke Netelenbos (PvdA), hanteerde dat argument.

Alleen blijkt dat onterecht. 'Europa verplicht dat helemaal niet', zegt Van Silfhout. 'De politici waren toen zo in de ban van de vrijmaking van de Europese spoormarkt dat ze het doorgedrukt hebben.'

De privatiseringsdrift stond haaks op de wens om de exploitatie niet in handen van buitenlandse spelers te laten vallen want dan kwam het voortbestaan van de NS in gevaar. Dus kregen de NS en haar dochter HSA (een samenwerking met de KLM) de kans mee te bieden, en meteen het signaal hoog genoeg te gaan.

Ze haalden de concessie binnen. Maar tegen een torenhoge prijs van 148 miljoen euro. Zeker 50 miljoen te veel, zegden insiders. Vandaag wordt de intrinsieke waarde van de lijn zelfs maar op 50 tot 60 miljoen geschat.

Als gevolg van het hoge bod, en het bedrijfsplan dat eruit voortvloeide, bleef er onvoldoende geld om een deugdelijke trein te bestellen die op de lijn moest gaan rijden. *De Standaard* berichtte in januari 2013 dat geldgebrek ten grondslag lag van de flop. Dat wordt door Van Silfhout en Van den Berg deels bevestigd, maar zij ontdekten nog andere redenen. Voor de ontsporing van het dossier dichten zij de hoofdrol toe aan de opeenvolgende ministers en ambtenaren, veeleer dan aan de NS. 'We zijn besodemieterd door het ministerie', laten de spoorwegmensen optekenen. En

dat wisten ze al begin 2002, elf jaar voor de Fyra op het spoor kwam.

Horzel

Maar dan komen de Belgen in beeld. Door het simpele feit dat de spoorlijn doorloopt op Belgisch grondgebied, hadden de Nederlanders hun zuiderburen nodig voor de snelle verbinding naar Brussel. De Nederlanders hadden zich echter zodanig klem gereden dat de Belgen het hard konden spelen.

Kenmerkend is hoe de beslissing over het grensoverschrijdende tracé verloopt. De Nederlanders willen een traject langs de autoweg E19, de Belgen een korter tracé vanaf de Antwerpse haven. Door het Nederlandse ongeduld geven de Belgen toe voor het E19-traject, op voorwaarde dat de Nederlanders de meerkosten betalen.

Prijskaartje: 375 miljoen euro. Een listige meesterzet, oordeelt Van Silfhout.

‘Bovendien geeft de Nederlandse overheid de toekomstige inkomsten op het zelf betaalde stuk spoor in België weg. De aderlating zit erin gebakken.’

Op een bepaald moment komen in de onderhandelingen andere politiek heikele kwesties als de uitdieping van de Westerschelde en de IJzeren Rijn, een goederenspoorlijn van Antwerpen naar het Duitse Roergebied, in de weegschaal.

Die IJzeren Rijn was ‘niet meer dan een slimme onderhandelingstruc’, zegt een NS-directeur in het boek, want ‘we hebben er nadien nooit meer iets van vernomen’. ‘De Belgen hebben dat oud zeer gewiekt uitgespeeld.’

Er werden kennelijk geen sluitende afspraken gemaakt. ‘Alle afspraken met de Belgen zijn vloeibaar als water’, constateert een NS-directeur in het boek.

De NMBS vindt het hele idee van de hogesnelheidstrein zoals de Nederlanders die voor ogen hebben, maar niks. Verbindingen met Den Haag en Breda kunnen hen gestolen worden. Daar is geen markt voor, redeneren ze.

Marc Descheemaeker, ceo van de NMBS vanaf 2003, wordt de ‘Vlaamse horzel’ genoemd. ‘Niemand heeft een goed woord voor hem over’ en hij heeft ‘flink wat boter op zijn hoofd’.

Maar terwijl de Nederlanders de miljoenenverliezen opstapelen, kan Descheemaeker er prat op gaan dat de NMBS amper geld verliest aan het debacle wegens bankgaranties voor de 37 miljoen die het betaalde voor de drie stellen.

Omdat de Belgen minder treinstellen bestelden dan aanvankelijk afgesproken (drie in plaats van zeven), wordt de situatie er voor de Nederlanders nog penibeler door en

worden ze 'recht in de armen van AnsaldoBreda gedreven'.

Daarmee is de naam van de Italiaanse constructeur gevallen. Omdat er weinig treinstellen besteld worden, is de interesse van de markt lauw. Er worden eisen opgelegd die niet alle fabrikanten zinnen. Dus haken gereputeerde constructeurs als Siemens en Bombardier af. Uiteindelijk wordt het Italiaanse bedrijf gekozen.

In 2006 en in 2009 brengt een NS-delegatie een bezoek aan de fabriek in Pistoia. De delegatie waarschuwt: 'Hier komt nooit een goede trein vandaan'. Maar door de contractuele beperkingen mocht de NS zich niet met de bouw van de trein bemoeien.

Kiezel

De Fyra kwam op 9 december 2012 op het spoor, op 17 januari 2013 werd hij al door aanhoudende technische problemen van de rails gehaald. Na een rijverbod van de Belgische overheid.

De mankementen die de trein vanaf dag één de trein parten spelen, zijn volgens de auteurs voor Marc Descheemaeker 'een gebraden haantje dat hem in de mond vliegt', Lees: het gedroomde argument om een kruis te maken over het project. 'Wordt het niet tijd te stoppen met deze trein uit de hel', laat de ceo van de NMBS weten aan Merel van Vroonhoven van de NS.

Het heeft het boek net niet gehaald, maar Van Silfhout ontdekte nog iets opmerkelijks. De Belgen hebben hun hogesnelheidslijn tot aan de Nederlandse grens goedkoop gelegd. Ze gooiden kiezel tussen de sporen. In Nederland moest het beter en duurder materiaal zijn. En waarom is de trein in januari 2013 van de sporen gehaald? Omdat er een bodemplaat loskwam waarop ijs, sneeuw en kiezel samengeklonterd waren. 'Jawel, die goedkope Belgische kiezel is de floptrein fataal geworden', aldus de auteur.

Koppen rollen

In 2015 zal een parlementaire onderzoekscommissie zich in Nederland over het onfrisse verhaal buigen. Behalve Jorritsma en Netelenbos zullen ook kopstukken als ex-premier Wim Kok en Gerrit Zalm zich moeten verantwoorden voor hun rol in de affaire.

Van Silfhout denkt niet dat er politieke koppen zullen rollen. 'Wellicht wordt de NS weer de zondebok. Vijftien jaar later kun je nog moeilijk zeggen wie schuld draagt. Daar was het ons met het boek ook niet om te doen. Als ons speurwerk helpt om te begrijpen hoe en waarom het mis ging en er daaruit lessen worden getrokken, zijn we

al blij.'

Ondertussen zijn de laatste rommeltreinen teruggebracht naar Italië.

De Ontsporing, Marcel van Silfhout en Andries van den Berg, uitgeverij
Zilverstermedia, 208 pagina's, 16,95 euro.

'Alle afspraken met de Belgen zijn vloeibaar als water'