

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 29 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Meijer (voorzitter raad van commissarissen NS), die wordt bijgestaan door mevrouw Schumacher.

Aanvang: 11.00 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

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

De **voorzitter**: Mijnheer Meijer, u was vanaf 2002 elf jaar president-commissaris van de Nederlandse Spoorwegen en bent als zodanig bij een belangrijk deel van het totale Fyra-dossier betrokken geweest. U hebt maar liefst zes bewindspersonen meegemaakt op Verkeer en Waterstaat, later Infrastructuur en Milieu (I en M). In dit verhoor heeft de commissie diverse vragen aan u over de rol in en de bemoeienis van de raad van commissarissen in het HSL-Zuiddossier, dus het dossier over de hogesnelheidstrein en -lijn naar het zuiden, de verhouding tussen de Nederlandse Spoorwegen en de Nederlandse Staat en over de verhouding tussen de Nederlandse Spoorwegen en HSA, het speciale bedrijf dat was ingericht om het vervoer over de hogesnelheidslijn tot stand te brengen. Ik geef in dit verhoor als eerste het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Meijer, ik wil het graag met u hebben over uw begintijd als president-commissaris en over uw rol. In 2002 vroeg minister

Netelenbos u om het roer over te nemen van de heer Timmer als president-commissaris. Welke opdracht kreeg u mee bij uw benoeming?

De heer **Meijer**: De opdracht was eigenlijk om, gegeven de crisissituatie in het bedrijf en ook in de verhouding tussen het bedrijf en de Staat, het departement, de goede verhoudingen te herstellen en ervoor te zorgen dat er op korte termijn een nieuwe raad van commissarissen zou komen -- die was vertrokken -- alsmede een nieuwe president-directeur en in feite een aanvulling op de directie.

Mevrouw **Vos**: Kunt u iets meer zeggen over die verstoorde verhoudingen?

De heer **Meijer**: Daar zitten eigenlijk twee kanten aan. Aan de ene kant -- dat hebben we de afgelopen weken kunnen horen en zien -- waren de verhoudingen tussen het bedrijf en het departement in een moeilijk vaarwater terechtgekomen. Aan de andere kant verkeerde het bedrijf zelf ook in grote moeilijkheden. De splitsing van 1995, vijf jaar ervoor, had toch een heel aantal gevolgen voor de prestaties van de NS. Die uitten zich in een minder goede punctualiteit, in minder goede prestaties van onderdelen van het bedrijf en ook in verslechterde onderlinge verhoudingen. De sfeer tussen de leiding en de ondernemingsraad was niet goed meer op dat moment. Kortom, het was een bedrijf dat door allerlei omstandigheden in moeilijkheden was gekomen en dat daar duidelijk doorheen moest worden geholpen.

Mevrouw **Vos**: Dat is nogal een pittige klus, want het was een bedrijf waarin men intern met elkaar overhoop lag en dat vervolgens ook overhoop lag met de Staat.

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Uw taak was het normaliseren van het bedrijf en de verhoudingen met de Staat. Een andere taak was het vinden van een andere raad van commissarissen. Uw eerste raad van commissarissen bestond

alleen uit topambtenaren. Dat was misschien wat vreemd, want nog twee jaar daarvoor werd gesproken over de privatisering van de NS. Hoe kwam dat? Hoe kwamen er allemaal topambtenaren in die raad van commissarissen?

De heer **Meijer**: Van de ene dag op de andere moest er een voorziening komen. Eind 2001 ontstond de situatie dat de raad van commissarissen vertrok en in de governance-opbouw moet er natuurlijk een toezichthoudend orgaan zijn, ook om allerlei beslissingen voor te kunnen bereiden voor onder andere de benoeming van een nieuwe raad van commissarissen en van nieuwe directieleden. Daar is toen de oplossing voor gekozen -- die trof ik aan toen ik kwam, ik ben verder niet bij betrokken geweest bij het uitdenken van die formule -- om de beide departementen die het meest bij de NS betrokken waren die raad van commissarissen te laten dragen in de vorm van de secretarissen-generaal en twee directeuren-generaal.

Mevrouw **Vos**: Dat waren de secretaris-generaal van het ministerie van V en W de heer Pans, de heer Van Maanen van Financiën en de heer Van Eeghen, de directeur-generaal.

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Vos**: De verzelfstandiging was in 1995 en er waren privatiseringsplannen, maar het was dus heel logisch dat er uiteindelijk topambtenaren in die tijdelijke raad van commissarissen kwamen?

De heer **Meijer**: Nee, logisch was het niet. Het was kennelijk de enige voor de hand liggende oplossing op dat moment in de opvatting van de minister. Het heeft kort geduurd en die raad heeft zich eigenlijk vooral beziggehouden met lopende zaken en de voorbereiding van de komst van de nieuwe raad.

Mevrouw **Vos**: U had het net over die twee grote problemen bij de NS. Als u erop terugkijkt, was die beroering bij NS dan een interne kwestie? In hoeverre had die te maken met die moeizame verhouding met het kabinet?

Het kabinet heeft immers in 1995 behoorlijk veel gevraagd, met die verzelfstandiging en die splitsing.

De heer **Meijer**: U moet zich voorstellen dat de NS tot 1995 eigenlijk een tak van de rijksdienst was. De risico's lagen ook niet bij de NS. Als er exploitatieverliezen waren, schoot het ministerie van Verkeer en Waterstaat uiteindelijk te hulp.

Mevrouw **Vos**: Het was niet eens vestzak-broekzak, maar gewoon één broekzak?

De heer **Meijer**: Het was één broekzak. Vanaf 1995 is de verzelfstandiging ingeleid. Dat was één, op zichzelf al ingewikkeld, proces. Alle risico's sloegen vanaf dat moment neer in het bedrijf NS. Er gebeurde echter ook iets anders. Er vond ook een afsplitsing plaats. De belangrijkste afsplitsing was die van ProRail. Dat bedrijf moest dus op een heel andere manier leren opereren, op concessievoorwaarden. Daarbij moest NS zodanige concessievoorwaarden bedingen dat zij daarmee ook een lopende exploitatie kon maken. Dat is een heel grote oefening geweest die niet altijd even gemakkelijk is verlopen. Datzelfde moest ook aan de kant van het departement plaatsvinden, dat leren omgaan met concessies, met een andere vorm van afspraken en een andere manier van communicatie. De conclusie is ons allemaal bekend en die is hier ook voldoende toegelicht de afgelopen weken: dat is die eerste paar jaar moeizaam verlopen.

Mevrouw **Vos**: Tot en met discussies over wat er op hun bretels stond. Alles is dus behoorlijk in beweging en dan speelt ook die concessie voor de hsl. Wat kreeg u toen u aantrad in 2002 mee over die vervoersconcessie voor de HSL-Zuid? Die was een paar weken daarvoor, op 5 december, ondertekend in Madurodam. Wat kreeg u daar toen precies over mee?

De heer **Meijer**: Ik denk dat ik in dat eerste gesprek, dat ik met de toenmalige minister Netelenbos had, niet zozeer over dit onderwerp heb gesproken. De aandacht was op dat moment veel meer gericht op de vraag hoe de acute

situatie bij de spoorwegen moest worden aangepakt. Dat had betrekking op de prestaties, op de interne verhoudingen en op de verhouding tussen het departement en het bedrijf. Ik denk dat dat gesprek vooral daarover ging. Ik weet zeker dat het ook betrekking had op een procedure voor het vinden van een nieuwe president-directeur. We hebben toen een halfjaar lang een president-directeur ad interim gehad, de heer Noordzij. Het staat mij niet meer bij dat wij veel aandacht hebben gegeven aan de concessie voor de hogesnelheidslijn die net was afgesloten. In elk geval zijn daar geen specifieke dingen over meegedeeld.

Mevrouw **Vos**: Op dat moment niet, want u was aan het crisismanagen op die andere kwesties.

De heer **Meijer**: Juist.

Mevrouw **Vos**: Uiteindelijk kwam dat natuurlijk wel op uw bordje en op uw agenda als president-commissaris. Wanneer was dat ongeveer? Toen men treinen moest gaan kopen? Wat weet u daar nog van?

De heer **Meijer**: Ik denk dat de eerste discussie die we gehad hebben over de uitwerking van de concessie plaatsvond in juni/juli 2002. Toen werden we geïnformeerd over de concessievoorwaarden, over de wijze waarop daaraan vorm werd gegeven met de oprichting van HSA en over de voorbereiding van de bestelling van het materieel. Intussen kwam er ook nader inzicht in een aantal open einden dat aan de concessie verbonden was.

Mevrouw **Vos**: Wat waren die open einden?

De heer **Meijer**: Ik zal er een paar noemen. Er bleken toch niet-sluitende afspraken met de Belgen te zijn, onder andere ten aanzien van de vraag of het traject Den Haag-Brussel en het traject Breda-Brussel gereden zouden moeten worden. De NMBS had daar een andere visie op dan de veronderstelling op grond waarvan door NS bij het afsluiten van de concessie werd gehandeld. Dat is een heel belangrijk aspect. Er kwam ook meer inzicht

in het materieel dat nodig was om de diensten te rijden. Waar aanvankelijk werd gedacht dat te kunnen doen met wat minder materieel, kwam naar voren dat het keren van de treinen de noodzaak met zich meebracht om extra materieel in te zetten. Er kwam ook naar boven -- ik weet niet of dat in juni/juli was of iets later -- dat de opgegeven rijtijd in België langer zou zijn dan waarmee was gerekend. Kortom, een aantal factoren die bij het afsluiten van de concessie niet bekend of niet zo bekend waren, kwamen toen in beeld.

Mevrouw **Vos**: Daar moest u als raad van commissarissen over besluiten. U hebt het over de kwestie van de aantallen treinen. Er was nog wel meer aan de hand, zoals met het concessiebedrag. Waar ging de discussie in de raad van commissarissen toen over?

De heer **Meijer**: U kunt het zo zien dat we tussen eind 2002, de herfst van 2002, en de herfst van 2003, dus in dat jaar, in verschillende stadia de uitwerking, het omzetten, van die concessievoorwaarden in een aanbestedingsprocedure voor de bouw van de trein hebben doorgemaakt. Naast de factoren die ik zojuist noemde, dus de losse einden van de concessie, speelde intussen nog een paar andere dingen. De prognose voor het aantal reizigers moest naar beneden worden bijgesteld, door een aantal oorzaken. De kosten van de treinen vielen toch hoger uit. Ik gaf daar net al een voorbeeld van. Aan het eind van 2003 maakten wij de balans op, voordat we tot de bestelling van een aantal treinen overgingen, en kwamen wij tot de conclusie dat de oorspronkelijke businesscase, het oorspronkelijke ondernemingsplan dat verbonden was aan de concessieverlening, op deze manier niet houdbaar was en dat we daar dus linksom of rechtsom een oplossing voor moesten zoeken.

Mevrouw **Vos**: Dat leidde uiteindelijk tot het bestellen van minder treinen, hebben we afgelopen week gehoord. Er was ook enige druk om later te bestellen. Dat klopt, hè? De raad van commissarissen heeft toch uiteindelijk besloten om minder treinen te bestellen?

De heer **Meijer**: Ja, dat is met ons overlegd. Dat voorstel is ons gedaan en daar hebben we mee ingestemd.

Mevrouw **Vos**: Nog even voor ons begrip. We hebben net even gememoreerd dat de heer Pans, die die concessie had ondertekend, in de raad van commissarissen zat. Was hij erbij toen de raad van commissarissen uiteindelijk besloot om de concessievoorwaarden toch anders te interpreteren?

De heer **Meijer**: Nee, toen had hij alweer afscheid genomen.

Mevrouw **Vos**: Is dat niet een beetje raar?

De heer **Meijer**: Hoe bedoelt u?

Mevrouw **Vos**: Eerst zit dus de ambtenaar die de concessie heeft afgesproken van de andere kant in de raad van commissarissen en diezelfde raad van commissarissen besluit dan uiteindelijk om die concessie anders in te vullen.

De heer **Meijer**: Ja, maar toen was hij alweer vertrokken. Hij heeft maar heel kort, ik meen tot 1 juni of 1 juli, deel uitgemaakt van de raad van commissarissen. Dit speelt eind 2002 en 2003.

Mevrouw **Vos**: Die scheiding van rollen, die zelfgekozen oogkleppen, was dus heel scherp?

De heer **Meijer**: Dat zijn uw woorden.

Mevrouw **Vos**: De uitvoering van de concessie was een zware opgave. Zag u die opgave als een opdracht aan de NS zelf of primair als een verantwoordelijkheid van HSA, dat special purpose vehicle?

De heer **Meijer**: Het was in het bijzonder natuurlijk een opdracht aan HSA. Die moest in die formule, in die vorm, inhoud geven aan het ondernemingsplan.

Mevrouw **Vos**: U was wel grootaandeelhouder, voor 95%.

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Vos**: U zegt vanuit uw rol als president-commissaris dat u dat echt zag als de verantwoordelijkheid van HSA?

De heer **Meijer**: Ja, die had de verantwoordelijkheid om het ondernemingsplan voor te bereiden en de aanbesteding voor te bereiden.

Mevrouw **Vos**: Hoe woog u nu de belangen waar u als president-commissaris mee te maken had? U moest de publieke functie, de nutsfunctie, van goed openbaar vervoer invullen, dus de belangen van de reiziger. U moest echter ook een bedrijf zijn, u moest de bedrijfseconomische belangen van de NS als bedrijf behartigen. Hoe weeg je zoiets?

De heer **Meijer**: Dat is een heel lastige in deze situatie. De primaire opdracht, de missie, van de NS is zorgen voor goed openbaar vervoer tegen een redelijke prijs en van een goede kwaliteit. De uitkomsten van onze studies, in de vorm van de uitwerking van het ondernemingsplan, gingen toch steeds meer in de richting van het beperken van de kosten, wat weer tot een lager aantal treinen leidde, en van het berekenen, toepassen, van prijzen die aan de hoge kant waren. Dat wrong dus. We konden daar ook weinig ruimte in vinden, want het was per saldo een concessie die over een periode van vijftien jaar zou lopen, en de opbrengsten moesten in elk geval de kosten dekken.

Mevrouw **Vos**: U hebt het hier nu toch over de hsl-concessie, over de moeilijkheid met de prijzen voor de klant enerzijds en het aantal treinen anderzijds?

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Begrijp ik goed dat u zegt dat u uiteindelijk voor de bedrijfsbelangen moest kiezen?

De heer **Meijer**: Niet uiteindelijk, want je moet voor beide belangen kiezen. We konden ons -- laat ik het negatief formuleren -- ook geen keuze permitteren waarbij het bedrijfsbelang uit het zicht zou raken.

Mevrouw **Vos**: Een lastige afweging in dit geval lijkt me ook die tussen het in stand houden van de Benelux-trein, geliefd bij de reizigers, aan de ene kant en de belangen van HSA aan de andere kant. Was dat ook zo'n moeilijk moment?

De heer **Meijer**: Ja, maar dan zijn we dus jaren verder.

Mevrouw **Vos**: Daar komen we straks nog op.

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Vos**: We hoorden mevrouw Netelenbos zeggen dat ze direct in 2002 een batterij juristen van NS langs kreeg. Ging dat toen over die open eindjes in de concessieovereenkomst of over iets anders?

De heer **Meijer**: Dat zal ongetwijfeld ook daarmee te maken hebben gehad. De situatie was eigenlijk deze: in de afspraken met de Belgische staat, en via de Belgische staat ook met de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS, waren geen regelingen getroffen voor de trajecten Den Haag-Brussel en Breda-Brussel. In de concessie die de NS had gekregen, waren die echter wel opgenomen. We stonden eigenlijk al aan het begin voor de vraag wat er was geregeld en wat onze positie hierin was. Dat heeft dus ongetwijfeld vrijwel vanaf het begin dit type overleg opgeleverd.

Mevrouw **Vos**: NS is uiteindelijk een grote paddenstoel geworden van allerlei bedrijven, allerlei bv's. Er zijn dan verschillende deelbelangen, van NS Reizigers, van NSFSC (NS Financial Services Company), het bedrijf in Ierland dat de treinen koopt, en van de NS Groep. Dat zijn allemaal deelbelangen die niet noodzakelijkerwijs congruent zijn, dezelfde richting op gaan. Hoe woog u die?

De heer **Meijer**: Uiteindelijk had ieder onderdeel van het bedrijf de opdracht om zo te presteren dat de reiziger, de klant van de NS, het beste product, de beste dienstverlening, kreeg. Of het nu ging om het materieelonderhoud, om de stations of om het onroerendgoedbedrijf dat de zorg had voor de bouw van nieuwe stations of de vernieuwing van de stations, allemaal hadden ze een bijdrage te leveren aan die centrale missie.

Mevrouw **Vos**: Dan klinkt volgens mij makkelijker dan het is. HSA heeft bijvoorbeeld belang bij heel snelle levering van treinen en NSFSC bij wat langer wachten om goede treinen te krijgen. Hoe ga je om met dat soort belangentegenstellingen?

De heer **Meijer**: Ik denk dat NS Financial Services ook gehouden was aan de contractuele verplichting om, aanvankelijk, in april 2007 die treinen gereed te hebben. Er kan geen sprake van geweest zijn dat die daar een eigen lijn, een eigen koers, in ging varen.

Mevrouw **Vos**: In hoeverre voelde u zich als president-commissaris verantwoordelijk voor HSA?

De heer **Meijer**: Zoals je als president-commissaris van zo'n groep van bedrijven verantwoordelijk bent voor het geheel, dus ook voor alle onderdelen.

Mevrouw **Vos**: Als er dan toch een conflict was tussen bijvoorbeeld NSFSC en HSA, wie hakte dan de knoop door?

De heer **Meijer**: De directie.

Mevrouw **Vos**: De directie?

De heer **Meijer**: De directie van de groep.

Mevrouw **Vos**: Van de NS Groep?

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Dus niet u als president-commissaris?

De heer **Meijer**: Nee.

Mevrouw **Vos**: Oké. Dank u wel.

De **voorzitter**: Mijnheer Meijer, u geeft zelf al aan dat er vrij snel na het tekenen van de concessie toch wat donkere wolken aankwamen. Er zat niet alleen een nieuw team, maar er werd ook echt heel kritisch gekeken naar HSA voor stond en de vooruitzichten waren vrij snel heel somber. Ik wil even naar de governance, naar de manier waarop daarop is geacteerd. Wat hebben HSA en NS bijvoorbeeld zelf ondernomen om die problematiek het hoofd te kunnen bieden?

De heer **Meijer**: Ik sluit even aan bij het antwoord dat ik zojuist heb gegeven. In de tweede helft van 2002, doorlopend in 2003, krijgen we een steeds helderder beeld van wat wel en wat niet kan op basis van de concessie-uitgangspunten. We zien dan dat de inkomsten lager uitvallen dan waarvan aanvankelijk werd uitgegaan. Dat had vooral te maken met een lagere prognose van het aantal reizigers. Het rekeningrijden ging niet door en Schiphol zat toch even in een dal, waardoor ook de reizigersaanvoer daarvandaan terugliep. We praten dan echt over een behoorlijke omvang. Op dat moment werd geschat dat 20% tot 30% minder reizigers gebruik zouden maken van deze lijn.

Dan doen we, terugkomend op uw vraag, eigenlijk twee dingen. We proberen daarover in gesprek te komen met de concessieverlener. Dat is hier de afgelopen dagen uitvoerig aan de orde geweest. Daarnaast werken we intern aan een uitkomst die zich aanpast aan de nieuwe omstandigheden. In die nieuwe omstandigheden -- ik heb ze net al geschetst -- zien we lagere inkomsten en hogere kosten. Dat vindt uiteindelijk zijn uitwerking, eind 2003, in het voorstel om met minder treinen met een minder hoge frequentie te gaan rijden.

De **voorzitter**: Wat we tot nu toe in de verhoren vooral hebben gehoord, is dat de NS naar de Staat gaat. U zegt dat er ook een interne lijn is geweest om dit probleem het hoofd te bieden en dat er is gekeken of u minder treinen kon kopen of ze wellicht later kon bestellen, zodat u dat aan zou kunnen.

De heer **Meijer**: Ja.

De **voorzitter**: In hoeverre was bij u voldoende scherp dat die hoge reizigersprognoses met een zekere bewustheid zijn gemaakt ten tijde van de concessie? We hebben verschillende mensen gesproken. Ook uit onze stukken blijkt dat er toch wel met een heel zonnige invalshoek is gekeken naar de vraag hoeveel mensen men in de trein zou krijgen. Het woord "lucht" is genoemd, en de term "gestretcht". Dat had ook te maken met de prognose van het aantal reizigers. In hoeverre voelde u zich daar zelf verantwoordelijk voor?

De heer **Meijer**: Ik kan me moeilijk verantwoordelijk voelen voor prognoses waar ik niet bij betrokken ben geweest en die van voor mijn tijd zijn. Ik ga er toch vanuit dat ook toen met een zakelijk oog naar de inzet is gekeken en ook naar de prognose van het aantal reizigers. Ik heb geen reden om aan te nemen dat dat anders is geweest.

De **voorzitter**: Het zou ook een erezaak kunnen zijn. U komt daar als commissaris binnen, als president-commissaris. U hebt gezien wat er is gebeurd. U weet op dat moment dat het allemaal erg opgepompt is.

Vervolgens valt het tegen. Yeah right. Natuurlijk valt het tegen, maar dat wisten ze al. In hoeverre is dat nu iets waarvan u wellicht in uw rol als commissaris, als toezichthouder, hebt gezegd: jongens, we gaan echt eerst intern kijken?

De heer **Meijer**: Maar dat deden we. Vanaf 2002 zijn al die nieuwe inzichten en die nieuwe informatie verwerkt in de uitwerking van de plannen. Daar waren we volop mee bezig.

De **voorzitter**: Ja, maar de vraag is even in hoeverre dat nieuwe inzichten waren of inzichten die men al kende, maar die werden versterkt doordat de situatie wellicht wat wijzigde.

De heer **Meijer**: Ik heb niet de indruk dat wat wij aantreffen al bekend kon zijn in 2000 of 2001. Ik noem nog eens de bijstelling van de prognose van het aantal reizigers. Dat is toch vooral een inzicht dat in de jaren daarna kwam, om redenen die daar sterk mee verbonden waren. Ik noemde ze zojuist: Schiphol en rekeningrijden. De gevolgen van de opkomende crisis leidden ook tot minder reizigers. Wat ook niet bekend was bij de ondertekening van de concessie, was het feit dat er toch wat meer materieel nodig was dan waarover men toen dacht te hoeven beschikken. Kortom, ik denk dat we hier echt te maken hebben met gewijzigde omstandigheden en nieuwe inzichten.

De **voorzitter**: Ik hoor het u zeggen. U hebt mij ook horen zeggen dat de commissie in elk geval een beeld heeft gekregen uit de stukken en uit de eerdere verhoren dat het niet allemaal nieuw was, maar dat een deel daarvan is gelegen in het feit dat de prognoses heel rooskleurig werden gebracht en echt zijn opgepompt bij de aanbidding die de NS indertijd heeft gedaan voor de concessie.

De heer **Meijer**: Dat is de conclusie van de commissie, begrijp ik.

De **voorzitter**: Het is in ieder geval wat wij hebben horen zeggen de afgelopen week. Ik zei al even dat we naar de governance moeten kijken.

Hoe vond u dat NS zich moest opstellen richting HSA, als moederbedrijf of als aandeelhouder?

De heer **Meijer**: Wij waren primair aandeelhouder in de formele vennootschappelijke verhoudingen, maar wel van een zodanige omvang, 95% uiteindelijk, dat wij wel een bijzondere zorgplicht hadden. Als u dat zou willen kenschetsen als een moederbedrijfverhouding, kan ik dat niet ontkennen.

De **voorzitter**: Dus aandeelhouder-moederbedrijf en het zwaartepunt lag bij het aandeelhouderschap?

De heer **Meijer**: Formeel, ja.

De **voorzitter**: Welke mogelijkheden had de NS in uw beleving om het faillissement van HSA te voorkomen toen het moeilijk werd?

De heer **Meijer**: Nou ja uiteindelijk en ultiem door te gaan rijden, reizigers te vervoeren en inkomsten te genereren. Maar ja, hoe kom je daar? Dat was de grote opgave. Dat was de oefening. Daarmee moest uiteindelijk het faillissement, zo dat al dreigde, worden afgewend. Daar was de hele operatie ook op gericht.

De **voorzitter**: Uw eerste insteek was dus: we moeten ervoor zorgen dat we de inkomsten gaan binnenhalen. De nog niet bereikte inkomsten zouden echter ook kunnen worden bijgeplust door het moederbedrijf, financieel.

De heer **Meijer**: Dat gebeurde ook. Van stond af aan, door aandelenkapitaal te storten en door een garantiekapitaal beschikbaar stellen. Verderop in de procedure -- daar komen we misschien nog op -- zijn er nog een paar momenten geweest waarop het moederbedrijf heeft bijgeplust.

De **voorzitter**: Dan komen we nog even terug op iets waar we eerder aan het verhoor al even aandacht hebben besteed, namelijk dat beginbod. Uw

voorganger heeft hier in deze zaal onder ede gezegd dat het een slag in de lucht was en dat er een enorme strategische waarde op is gezet. Feitelijk is dat de lucht. Is dat niet typisch een waarde die zou moeten worden opgebracht door NS als moederbedrijf en niet zozeer door HSA, omdat daar al helemaal geen inkomsten tegenover konden staan?

De heer **Meijer**: Met dat begrip "strategische waarde" kom ik niet ver vooruit.

De **voorzitter**: Daar is uw voorganger ver mee vooruitgekomen.

De heer **Meijer**: Oké, dat was de getuigenis van mijn voorganger. Ik zou u willen vertellen hoe ik erin zit. Naar mijn gevoel gaat het in zo'n procedure om het volgende: je brengt een bod uit, waar dat ook uit bestaat -- in dit geval was het 148 miljoen -- het eerste en het laatste miljoen moeten worden terugverdiend en je ziet met je bod een kans om dat te doen. Hoe dat verder is samengesteld, is volgens mij irrelevant. De NS was kennelijk in de positie om dat bod te doen, zag dat als een mogelijkheid en heeft dat gedaan. Het moest inderdaad terugverdiend worden uit de opbrengsten van HSA.

De **voorzitter**: Vond u dat realistisch, als nieuwe president-commissaris? Uw voorganger heeft het -- ik herhaal het -- als "een slag in de lucht" neergezet. Er was heel duidelijk een strategische waarde, waarvoor onderbouwingen zijn geweest, al heeft niemand ze nog gevonden. Hoe kan dat dan worden terugverdiend door een bedrijf dat gewoon treinen moet gaan rijden en mensen moet gaan vervoeren? Hoe kan zo'n bedrijf nou de strategische waarde, die de NS zo belangrijk vond, terugverdienen?

De heer **Meijer**: Dat was natuurlijk wat ik u net probeerde uit te leggen. Bij het opbouwen van het ondernemingsplan op basis van de voorwaarden uit de concessie werd ons gaandeweg duidelijk dat dat niet kon. Daar kwam intussen ook een aantal nieuwe ontwikkelingen bij. Dat maakt het zo lastig om een zuiver oordeel te geven over wat er precies is gebeurd. Je kunt een betoog houden dat het bod te hoog was. Je kunt een betoog houden dat allerlei omstandigheden zich gingen wijzigen, wat toen ook verwerkt moest

worden in het ondernemingsplan. Laten we het er maar op houden dat het uiteindelijk een combinatie was van beide. Het bod -- dat is hier toegelicht door een aantal mensen die erbij betrokken waren -- was gestretcht, dat wil zeggen dat men tot het uiterste ging. Ik voeg eraan toe dat toen wij het moesten gaan uitvoeren eigenlijk alle dingen tegenvielen, zowel aan de inkomsten- als aan de kostenkant.

De **voorzitter**: Had u op dat moment de concessie terug kunnen geven en kunnen zeggen: jongens, dit wordt hem gewoon niet? Dat is hoe mevrouw Netelenbos dat zo mooi omschreef. Of nee, het was mevrouw Peijs die die terminologie gebruikte: dit wordt 'm niet.

De heer **Meijer**: Ik weet niet of wij die concessie terug konden geven. Je kunt alles teruggeven natuurlijk, dus ook een concessie.

De **voorzitter**: Had dat moeten gebeuren, eigenlijk?

De heer **Meijer**: We hebben daarover gesproken met elkaar. Het was immers een van de alternatieven, daar hebt u volkomen gelijk in. De kans was toch heel groot -- althans, dat bleek uit de juridische adviezen die wij kregen op dat moment -- ... Om het verhaal kort te maken: het was niet onze intentie. We zaten daar niet om iets wat we verworven hadden weer terug te geven. De opzet was: we willen door. In dat raamwerk is echter wel bekeken wat het zou betekenen als we de concessie zouden inleveren. Het risico was toch groot dat ons een onrechtmatige daad, een wanprestatie of wat de juridische termen ook precies zijn, zou worden voorgehouden, met alle gevolgen van dien.

De **voorzitter**: Als ik het goed begrijp, was uw zorg niet alleen dat het teleurstellend is om iets wat je net met een hoop moeite hebt binnengehaald weer terug te geven, dat hele idee, maar daarnaast ook het idee dat het misschien wel veel erger zou worden, omdat u aansprakelijk zou zijn voor gevolgschade op enige manier. Dat heeft bij u een rol gespeeld?

De heer **Meijer**: Ja, correct. Maar beide factoren, dus ook de eerste.

De **voorzitter**: Juist. Ik snap het. Dan hebben we dat helder.

Er is lange tijd -- u hebt dat ongetwijfeld gevolgd -- veel gesproken over inzicht in businesscase. Wij noemen het voor de duidelijkheid businesscase, maar het ging natuurlijk met name over de onderliggende stukken: de aannames die daarbij hoorden. Men wilde daar zicht op krijgen. Zowel vanuit het vakdepartement -- V en W, later I en M -- als vanuit Financiën waren heel veel vragen over die onderliggende cijfers. Wat was in uw beleving nou hét probleem waardoor die cijfers niet op tafel kwamen, in elk geval in de perceptie van de ministeries?

De heer **Meijer**: Zal ik u eens wat vertellen?

De **voorzitter**: Ja!

De heer **Meijer**: Ik hoorde pas dat het een probleem was in de afgelopen veertien dagen in de hoorzitting.

De **voorzitter**: Kijk aan!

De heer **Meijer**: Ik heb natuurlijk wel kennis gehad van het overleg dat tussen de departementen en de leiding van NS en HSA speelde, maar ik heb nooit meegekregen dat het zo'n moeilijk onderwerp was in de onderlinge verhoudingen. Er is ook nooit, door wie dan ook, bij de raad van commissarissen melding gemaakt van het feit dat het overleg stagneerde of de medewerking van de departementen stagneerde omdat de informatie onvoldoende was.

De **voorzitter**: Het klinkt een beetje alsof u zegt: was nou bij ons langsgesproken! Mag ik dat zo duiden?

De heer **Meijer**: Nou nee, dat bedoel ik niet. Ik bedoel het anders: was nou de voorwaarden van de concessieovereenkomst nagekomen. Die luiden

eigenlijk als volgt: als de omstandigheden wijzigen -- ik heb u zojuist al gezegd dat die in dit geval wijzigden, stevig -- is er een procedure waarmee de concessieverlener ...

De **voorzitter**: Ja, de wijzigingsprocedure in artikel 14 of 15.

De heer **Meijer**: Ja. Had die toegepast. Daar was die voor. Het probleem was nu juist dat dat niet van de grond kwam, omdat men -- minister Peijs heeft dat hier gisteren nog eens gezegd en vorige week heeft de oud-minister van Financiën dat ook gezegd -- er helemaal niets voor voelde: het is klaar.

De **voorzitter**: Ja. De bewindspersonen hebben hier verklaard dat zij in elk geval ook hebben gezegd: ga eerst maar eens rijden en dan praten we verder; het probleem kan nooit zo groot zijn, want u bent nog niet begonnen; waar zijn de kosten dan? U hebt echter de afgelopen veertien dagen ook heel duidelijk kunnen horen dat er herhaaldelijk is gevraagd om informatie. Bevreemdt het u ook dat u dat nu pas hoort?

De heer **Meijer**: Ja. Mag ik op een van uw opmerkingen kort reageren: ga eerst maar eens rijden. Ja, maar zo was de werkelijkheid niet. Wij konden vooruitkijken met de nieuwe gegevens, die we ook beschikbaar hebben gesteld. We hebben ook met het departement gesproken over de vraag wat de gevolgen daarvan zouden zijn voor het ondernemingsplan van HSA. Het argument "ga eerst maar eens rijden" was naar mijn gevoel niet ter zake, omdat we het toen al wisten en het ook onze verantwoordelijkheid was om de departementen in die discussie te betrekken. Ik denk dat het op dat moment, in 2004/2005, zeer aangelegen was om de situatie te herbezien en tot nieuwe afspraken te komen.

De **voorzitter**: Dat werd niet gehonoreerd. Dat is iets wat u dan waarschijnlijk betreurd hebt. U hebt uw argumenten gegeven waarom u vond dat die wijzigingsprocedure wel zou moeten worden ingeroepen. U kreeg geen gehoor bij de ministeries op basis van het feit dat zij zeiden: ga eerst maar rijden. Dan kom ik toch nog even terug op die toch vrij duidelijke uitspraken

die wij hebben gehoord van de verschillende bewindspersonen. Ik zei al dat u er zes langs hebt gehad. Zij gaven toch wel heel duidelijk aan -- dat blijkt ook uit de stukken -- dat ze die stukken niet kregen. Zij kregen gewoon de informatie niet, de onderliggende stukken. We hebben de NS horen zeggen dat ze er dan maar goed om hadden moeten vragen, dat ze maar de juiste vraag hadden moeten stellen. We hebben hier ook de toenmalige minister Eurlings langs gehad. Hij zei dat hij op een bepaald moment zelfs zijn afspraken met de NS heeft afgezegd -- dat hebben wij ook in stukken gelezen -- omdat die stukken gewoon niet kwamen. Neemt u nu hier vandaag echt afstand van dat beeld?

De heer **Meijer**: Vooropgesteld: ik ben het eens met het uitgangspunt dat als je gewijzigde omstandigheden aanvoert, je daarvoor alle informatie moet leveren die nodig is. Daarover kan geen twijfel zijn. Dan heb je alle transparantie te leveren om de partij waarvan je medewerking vraagt te overtuigen. Dan komt vervolgens de vraag hoe je dat doet.

De **voorzitter**: Via een derde, wellicht.

De heer **Meijer**: Ja. Dat had dus in ieder stadium gekund.

De **voorzitter**: Dat is ook gedaan. In verschillende stadia kwamen zelfs deze deskundigen, gerenommeerde bureaus, terug bij de opdrachtgevers en zeiden dat zij de stukken niet kregen. Zij zeiden dat zij een beetje een beeld hadden -- dat is in verschillende fases gebeurd -- en dat zij inmiddels wel voldoende in de gaten hadden dat HSA een groot probleem had, maar dat zij de stukken niet hadden en dat zij daardoor onvoldoende beeld hadden. Hebt u dat soort stukken nooit gekregen?

De heer **Meijer**: U zegt dat zij dat hebben gedaan via derden.

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Meijer**: Dat was geen derde die was overeengekomen.

De **voorzitter**: Het was niet uw derde?

De heer **Meijer**: Nee. In de concessievoorwaarden staat duidelijk dat je dat dus samen doet. Wat er gebeurde, was dat het departement een adviseur inhuurde die naar beste weten trachtte een advies uit te brengen. Dat was echter niet de procedure van de concessieovereenkomst. Ik denk dat we hier zuiver in moeten opereren, om daar geen misverstand over te krijgen.

De **voorzitter**: Het klinkt een beetje -- ik zeg het gewoon zoals het overkomt op de commissie -- als: het is allemaal prima, we hebben een groot probleem, een deel komt door onszelf en een deel komt door de gewijzigde omstandigheden, help ons, help ons ... maar wel op onze voorwaarden, en als onze voorwaarden niet worden nageleefd, nou ja, dan niet. Zo klinkt het een beetje. Geen informatie geven, de derde is niet mijn derde, dat spelletje ...

De heer **Meijer**: Als dat het beeld is, betreur ik dat zeer. Dat is natuurlijk absoluut niet effectief in zo'n omstandigheid.

De **voorzitter**: Nee, maar misschien is dat ook wat wij hebben gezien de afgelopen twee weken.

De heer **Meijer**: Dat zou kunnen. Ik weet niet wat u precies hebt gezien, maar ik accepteer dat. Wat ik er wel nog aan toe wil voegen, betreft wat u vaststelde over die eerste periode. Dat wordt natuurlijk heel anders in 2008/2009. Wat ik een beetje een raadsel vind, is dat wat toen dus wel werd gedeeld en waar gezamenlijk aan werd gewerkt, op de een of andere manier niet te bereiken was in die eerste fase.

De **voorzitter**: Dus dat herkent u wel, dat het eigenlijk toen, in 2008/2009, pas echt allemaal helder was?

De heer **Meijer**: Ik zei u al eerder vanmorgen dat mij in de verhoren die ik heb gevolgd, opviel dat dit zo'n groot probleem is geweest, die informatie-uitwisseling in de eerste fase. Dat had ik zo nooit gezien. Als ik kijk naar die twee periodes, 2002-2007 en daarna, zie ik dat daar wel een grote verandering in zit, die in die laatste periode wel weer iets gemeenschappelijks brengt.

De **voorzitter**: Daar komen we nog op. U zegt dat u nooit benaderd bent om te bekijken of er meer informatie kon komen. Is er vanuit uw contacten met het ministerie weleens gesproken over het ontbinden van de concessie omdat het allemaal te complex werd? Is dat ooit gedaan in het begin, door met name Peijs en Zalm?

De heer **Meijer**: U bedoelt?

De **voorzitter**: Aan u.

De heer **Meijer**: Persoonlijk? Nee. Ik herinner me niet dat we dat ooit zo hebben besproken.

De **voorzitter**: Is in de raad van commissarissen zelf weleens de vraag besproken of het moment om de concessieovereenkomst terug te geven misschien daar was?

De heer **Meijer**: Ik zei u zojuist dat eind 2003, toen we voor die bestelling van die treinen stonden en dus grote verplichtingen aangingen, dat punt is gepasseerd. Verderop is het, geloof ik, ook nog weleens ter sprake gekomen, maar meer als vraag of die weg te bewandelen zou zijn, als dat nodig was, dan dat het onze intentie was om het te doen.

De **voorzitter**: Had u er een idee van hoe de Staat eraan gehecht was dat HSA overeind bleef? Of had u misschien het idee -- ik leg het u voor -- dat de Staat er ook veel aan gelegen was om HSA overeind te houden? Wat was uw beeld?

De heer **Meijer**: Dat denk ik wel. Ik denk dat de Staat deze operatie niet begon met als uiteindelijke insteek: hoe komen we er weer vanaf. Integendeel. Ik heb de indruk dat dit voor de Staat heel belangrijk was. Dat zal ook blijken in latere jaren, waar we nog wel op komen. Dat was echter ook het geval in die eerste fase. Het was heel moeilijk om het schip van wal te krijgen. Ieder zat er met zijn eigen belangen en met zijn eigen inzicht in. Ik denk dat we hier te maken hebben met die nieuwe concessieverhoudingen, die gewijzigde verhoudingen tussen partijen. Wat vroeger in een soort gemeenschappelijke aanpak werd opgelost, was nu allemaal opgedeeld. Ieder moest zijn aandeel leveren en bewaakte ook zijn eigen belangen.

De **voorzitter**: Wat u nu zegt, herkennen we uit het verhoor van voormalig minister Eurlings.

De heer **Meijer**: Ja.

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

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Meijer, ik wil met u dit verhoor voortzetten. We zitten in de periode 2007/2008. Dat is eigenlijk de aanloop naar het memorandum van overeenstemming dat eind 2008 is gesloten. We beginnen met 2007. Dan blijven de vooruitzichten voor HSA slecht. In de zomer van 2008 voeren de NS en de Staat gesprekken over een oplossing. Er is dan discussie. HSA wil geen inzicht geven in de oorspronkelijke businesscase, het oorspronkelijke ondernemingsplan, en de achterliggende cijfers. Wat was eigenlijk de reden om die achterliggende cijfers niet te verschaffen?

De heer **Meijer**: Ik kan u geen antwoord geven op de vraag wat daar gebeurde op dat moment.

De heer **Van Gerven**: U bent dan al een jaar of vijf voorzitter van de raad van commissarissen, maar u hebt die hele discussie, ook toen, niet meegekregen?

De heer **Meijer**: Jazeker.

De heer **Van Gerven**: Ik bedoel de discussie over het openbaar aanleveren van gegevens, van het feitenmateriaal, waarover de voorzitter u zojuist ook bevraagd heeft.

De heer **Meijer**: Ja, maar daar zegt u nogal wat: het openbaar aanleveren van gegevens. Vrij veel daarvan betrof bedrijfsinformatie, die bij uitstek niet geschikt was om daar openbaar ...

De heer **Van Gerven**: Ik bedoel het verstrekken van alle gegevens aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dat is iets anders dan volledig openbaar, maar u begrijpt wel wat ik bedoel.

De heer **Meijer**: Ik hoop dat inderdaad gezien wordt dat dat iets anders is. In de aanloop naar het memorandum of understanding dat in 2008/2009 tot stand komt, zou er een moment geweest kunnen zijn waarop er behoefte aan meer informatie was dan de gegevens die er waren. Dat sluit ik niet uit. Uiteindelijk is alle informatie echter op tafel gekomen, want er is ook een memorandum tot stand gekomen.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar niet in 2008. Mijn vraag was of u die discussie hebt meegekregen. Hebt u de twist, het dispuut, meegekregen tussen Verkeer en Waterstaat, dat vraagt om een aantal gegevens, ook achterliggende gegevens met betrekking tot de oorspronkelijke businesscase, en NS/HSA, dat die gegevens niet wil leveren?

De heer **Meijer**: Nee, dat heb ik zo niet meegekregen.

De heer **Van Gerven**: Dus we mogen concluderen dat in die discussie de raad van commissarissen ook in 2007 nog op afstand stond?

De heer **Meijer**: Ja. Wij waren betrokken bij de discussie over de vraag hoe wij met het departement tot een andere koers zouden kunnen komen, maar niet specifiek op dit punt.

De heer **Van Gerven**: Hebt u als voorzitter van de raad van commissarissen eigenlijk de oorspronkelijke businesscase ooit gezien?

De heer **Meijer**: En dan bedoelt u de businesscase ...

De heer **Van Gerven**: Van 2001, plus de achterliggende aannames.

De heer **Meijer**: Wij hebben daar informatie over gehad in 2002. Wij hebben in algemene zin gehoord wat er was afgesproken en waar het ondernemingsplan op gebaseerd moest worden. Ik ben niet in onderliggende stukken gedoken, de vraag daargelaten of je die gemakkelijk kunt doorzien. Dat is het werk van deskundigen, dat uiteindelijk uitmondt in een bepaald uitgangspunt.

De heer **Van Gerven**: Inmiddels is in eerdere verhoren aan de orde geweest dat de oorspronkelijke businesscase er niet meer is. Wat vindt u daarvan, vanuit uw hoedanigheid als hoogste interne toezichthouder bij NS?

De heer **Meijer**: Dat is curieus, maar ook buitengewoon jammer. Zo'n document hoort er natuurlijk te zijn. Ik begrijp het ook niet.

De heer **Van Gerven**: Hoe komt het dat die er niet meer is?

De heer **Meijer**: Ik zou het niet weten. Ik heb hem in elk geval niet, kan ik u zeggen.

De heer **Van Gerven**: Is er ooit een cijfermatige onderbouwing geweest van het met de strategische waarde opgepluste bod dat NS en KLM in 2001 hebben gedaan?

De heer **Meijer**: Nee. Die kan er geweest zijn, maar is niet met mij gedeeld.

De heer **Van Gerven**: U weet het niet, of die er überhaupt geweest is?

De heer **Meijer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Ik ga weer terug naar de discussie rond het memorandum van overeenstemming. Tegelijkertijd loopt de discussie over de uitkering van een superdividend door NS aan de overheid. Uiteindelijk is die bepaald op 1,4 miljard, in oktober 2009. Welke rol speelde die discussie over het superdividend bij het redden van HSA?

De heer **Meijer**: Het zijn twee gescheiden circuits, maar ze komen uiteindelijk wel bij elkaar. Laat me het heel kort toelichten. De toenmalige minister van Financiën, de heer Bos, zette op een gegeven moment een beleidsontwikkeling in bij alle staatsdeelnemingen, waarbij hij ging kijken naar de vermogenspositie. Hij ging het overtollige vermogen -- zoals hij dat zag, dus het vermogen dat je ter beschikking hebt en eigenlijk niet nodig hebt¹ -- afromen, onder het motto: als jullie er geen bestemming voor hebben, weet ik er wel een. Die discussie hebben we vrij fundamenteel met hem gevoerd. Ik geloof dat er aanvankelijk 2 miljard werd gevraagd. We zijn uiteindelijk tot de conclusie gekomen dat het verantwoord zou zijn -- ik zal u de uitgangspunten verder besparen, ten aanzien van het in stand houden van een gezonde onderneming en het behouden van een bepaalde kapitaalsbasis -- om 1,4 miljard uit te keren plus de opbrengsten van de verkoop van Strukton.

Door dat te doen, was de NS echter tegelijkertijd een flinke buffer kwijt. Die buffer, die 1,4 miljard, was niet uit de opbrengsten van het reizigersvervoer ontstaan, maar vooral door het afstoten van activiteiten. Het waren middelen waar geen nieuwe bestemming aan gegeven was. We moesten dus wel rekening houden, ook met het oog op de toekomst, met de smalle marges die een bedrijf als NS maakt op haar exploitatie en met de verplichtingen die

¹ Precisering van de heer Meijer: "vermogen waarvoor je geen bestemming hebt".

zij heeft richting de aandeelhouder. Bovendien moest ruimte worden gemaakt voor nieuwe investeringen in materieel.

We moesten er dus wel rekening mee houden dat we daar dan niet weer bovenop extra risico's zouden krijgen. Een van de potentiële risico's was de uitkomst van HSA. We hebben op een gegeven moment in het overleg met minister Bos gezegd: akkoord, dit zijn we bereid te doen, maar we moeten dan wel de zekerheid hebben dat we de HSA-problematiek tot een oplossing brengen. Dat heeft hij geaccepteerd. Dat heeft de heer Eurlings bij mijn weten ook geaccepteerd, als minister van Verkeer en Waterstaat. Zo is het gelopen.

De heer **Van Gerven**: Ik kom daar zo dadelijk verder op terug. Aan de ene kant vinden er dus discussies plaats over het afromen van overtollig vermogen of overtollige middelen van NS en aan de andere kant dreigt HSA failliet te gaan. Dat vindt eigenlijk tegelijkertijd plaats in 2008. HSA heeft acuut behoefte aan middelen. Lag het nu niet voor de hand om een deel van dat kapitaaloverschot aan te wenden om de acute problematiek bij HSA op te lossen?

De heer **Meijer**: Nou, dat vond de minister van Financiën van die dagen dus niet.

De heer **Van Gerven**: De vraag is wat u ervan vond.

De heer **Meijer**: Ik denk dat ik de lijn van de minister van Financiën wel begreep. Hij wilde niet de lijn volgen van het bestemmen van vermogensbestanddelen van de NS voor duurzame verliesgevende activiteiten. Ik kon zijn lijn wel volgen en ik heb ook nooit een pleidooi gehouden of ondersteund dat op dit punt tot een andere uitkomst zou leiden.

De heer **Van Gerven**: U hebt daar ongetwijfeld ook zelf over gesproken met de directie in de raad van commissarissen, over de vraag of u als moederbedrijf HSA niet zelf de helpende hand moest bieden in de wetenschap dat u ruim in de middelen zat.

De heer **Meijer**: Ja, maar dus niet meer na 2008.

De heer **Van Gerven**: We krijgen nu de discussie in 2008. Er is nog geen dividend uitgekeerd. De discussie daarover loopt nog. Die liep tot ver in 2009. In 2008 is er een acuut liquiditeitsprobleem bij HSA. Daar is over gesproken in de raad van commissarissen, neem ik aan.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: En wat hebt u toen besloten?

De heer **Meijer**: We hebben de route gevolgd die uiteindelijk bewandeld is en die tot het memorandum of understanding heeft geleid, namelijk om met de minister van Verkeer en Waterstaat naar een oplossing te zoeken.

De heer **Van Gerven**: Maar u hebt niet zelf die liquiditeitsproblemen, die behoefte aan liquiditeit, aangezuiverd vanuit het moederbedrijf?

De heer **Meijer**: Een van de afspraken die we in 2008 met de heer Eurlings hebben gemaakt, is dat we 50 miljoen kredietrisico's voor onze rekening zouden nemen. In die zin dus wel. In de uitkomst is dat wel gebeurd. Het overleg met de minister van Financiën als aandeelhouder en het overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat als concessieverlener liepen langs de eigen agenda. Die liepen niet door elkaar heen. Wij waren ook niet in de positie om tegen de minister van Financiën te zeggen: je moet met minder genoeg nemen, want we gaan kapitaal aanwenden voor HSA. Tot die discussie was hij niet bereid. Dat heb ik u net uitgelegd.

De heer **Van Gerven**: U had betrekkelijk eenvoudig de acute liquiditeitsproblemen bij HSA kunnen oplossen.

De heer **Meijer**: Ja, maar die zijn dus opgelost.

De heer **Van Gerven**: Het ging om enkele tientallen miljoenen, op dat moment.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Meijer**: Die zijn dus ook opgelost, in diezelfde fase.

De heer **Van Gerven**: Die zijn niet opgelost door u, maar door het Rijk.

De heer **Meijer**: Ook door de NS.

De heer **Van Gerven**: De heer Eurlings, de overheid, heeft die acute liquiditeitsproblemen toen opgelost. U zegt dat u ook uw deel daarin hebt gehad.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Waarom hebt u ze niet volledig zelf opgelost, maar toch een beroep gedaan op de Staat, in de wetenschap dat u op dat moment ruim bij kas zat?

De heer **Meijer**: Voor dat moment -- we komen later, in 2010 en 2011, voor een heel nieuwe situatie te staan -- heeft ook de NS, NS Reizigers, 50 miljoen beschikbaar gesteld voor eventuele risico's die zouden kunnen ontstaan en waarvoor de kredietverlening beschikbaar was. De heer Eurlings heeft een bijdrage geleverd in de vorm van uitstel van betaling, uitstel van concessiebetalingen. Je zou dus kunnen zeggen dat we daar hebben gedeald.

Ik begrijp echter de achtergrond van uw vraag. Die is ook op andere momenten aan de orde gekomen. Had de NS meer kapitaal beschikbaar kunnen stellen voor HSA? Ja, op basis van een ondernemingsplan dat zichtbaar zou hebben gemaakt dat je een sluitende exploitatie kreeg, zou dat misschien best te overwegen zijn geweest, zou dat bespreekbaar zijn geweest. Zo'n ondernemingsplan hebben wij echter niet gezien. Dus moest

je iedere keer weer praten over de uitgangspunten van dat ondernemingsplan. Daarin vormde de concessievergoeding -- ik kan niet nalaten dat te benadrukken -- een heel belangrijk punt. Die was zo hoog: die was 45% en misschien wel 50% van het totale jaarlijkse budget. Je kunt op allerlei dingen bezuinigen en allerlei dingen aanpassen, maar dit dus niet. Om het ondernemingsplan rond te krijgen, kon je dat niet buiten beschouwing laten.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat die concessievergoeding zo idioot hoog was, 45% van de totale kosten, en dat die omlaag zou moeten om een sluitend ondernemingsplan te krijgen.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat was voor u ook de reden om te zeggen, als voorzitter van de raad van commissarissen: daar gaan we geen extra geld in stoppen, omdat het gewoon geen sluitend plan is, er geen sluitende businesscase ligt.

De heer **Meijer**: Ja, dat is correct.

De heer **Van Gerven**: U bent betrokken geweest bij de totstandkoming van het memorandum van overeenstemming eind 2008, tussen NS en minister Eurlings. Hoe bent u daarbij betrokken geweest?

De heer **Meijer**: Via rapportages van de directie. Die heeft ons periodiek over dat overleg geïnformeerd en uiteindelijk natuurlijk over de uitkomsten ervan.

De heer **Van Gerven**: U hebt gesproken met minister Eurlings daarover?

De heer **Meijer**: Persoonlijk niet, nee.

De heer **Van Gerven**: U hebt niet gesproken met de heer Eurlings over het memorandum van overeenstemming?

De heer **Meijer**: Niet als persoon, nee.

De heer **Van Gerven**: Als minister?

De heer **Meijer**: Pardon?

De heer **Van Gerven**: U zegt: niet als persoon.

De heer **Meijer**: Nee, dus niet als president-commissaris. Het overleg over het memorandum of understanding, en eigenlijk al het overleg dat met de overheid werd gevoerd, werd geleid door de directie. Die rapporteerde ons. Als het nodig was dat wij met iets instemden, werden ons daartoe voorstellen voorgelegd. Het was niet zo dat er nog een aparte lijn liep vanuit de raad van commissarissen richting de ministeries.

De heer **Van Gerven**: U hebt dus niet gesproken met minister Eurlings en met minister Bos over dat memorandum van overeenstemming?

De heer **Meijer**: Het zou kunnen zijn we het daarover hebben gehad in een overleg dat we, meen ik, eind 2008 hebben gevoerd. Toen hebben we op het ministerie van Financiën gesproken over dat superdividend. Daarin zal ongetwijfeld iets zijn gezegd over het stadium waarin dat overleg over het memorandum verkeerde, want dat speelde in diezelfde tijd. Dat is dan meer informatief geweest. Bij dat overleg was ik wel betrokken, bij hoge uitzondering.

De heer **Van Gerven**: Daar was u zelf bij aanwezig?

De heer **Meijer**: Ja, ik was daar met de president-directeur. Bij hoge uitzondering.

De heer **Van Gerven**: Was ook minister Eurlings aanwezig bij dat overleg?

De heer **Meijer**: Ja. In mijn herinnering was ook minister Eurlings daarbij aanwezig. Dit ging over, om het vriendelijk te zeggen, een ernstige aantasting van de vermogenspositie van het bedrijf. Daar was ik dus bij betrokken, omdat de raad van commissarissen daarbij natuurlijk ook een grote verantwoordelijkheid droeg om te beoordelen of dat met het oog op de continuïteit van de onderneming een aanvaardbare oplossing zou bieden.

De heer **Van Gerven**: Daar is gesproken over enerzijds het superdividend en anderzijds de oplossing van de HSA-problematiek?

De heer **Meijer**: Daar is gesproken over het superdividend. Er is vastgesteld, van onze kant, dat we om eruit te komen ook een oplossing zouden moeten vinden voor de HSA-problematiek. Daar is op dat moment niet inhoudelijk gesproken over de HSA-problematiek.

De heer **Van Gerven**: Er moet een oplossing komen. Hoe is daarop gereageerd door minister Eurlings?

De heer **Meijer**: Die was daar volop mee bezig op dat moment. Ik denk dat hij daar de houding heeft aangenomen van: dat gaan we doen, daar zijn we mee bezig en dat moeten we afronden. Dat vormde daar geen bijzonder aandachtspunt.

De heer **Van Gerven**: En wat was de reactie van minister Bos?

De heer **Meijer**: Die bleef daarbuiten. Die nam daar kennis van. Hij heeft uiteindelijk ook onze brief geaccepteerd in een stadium waarop volgens mij de oplossing compleet was en hij de 1,4 miljard kon incasseren.

De heer **Van Gerven**: Wat voor oplossing is er afgesproken met betrekking tot de HSA-problematiek?

De heer **Meijer**: In dát gesprek, bedoelt u? Dat de beschikbaarheid van die extra middelen van onze kant voor de aandeelhouder zou kunnen worden

afgerond als de procedure met betrekking tot HSA ook was afgerond. Dat is het enige dat daar van onze kant is ingebracht.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat de discussie over het superdividend kon worden afgewikkeld als er ook een oplossing was voor de HSA-problematiek.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Welke oplossing is er gekomen voor de HSA-problematiek?

De heer **Meijer**: Het memorandum.

De heer **Van Gerven**: Dat memorandum?

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Hoe duidt u de oplossing die in het memorandum is opgeschreven?

De heer **Meijer**: Ja, ik denk dat je op zijn best zou kunnen zeggen dat die het bedrijf stabiliseerde en dat het memorandum een oplossing bood voor de liquiditeitsproblemen die op dat moment en beeld waren, maar dat het nog geen oplossing gaf voor de meer structurele oorzaken en problemen. Die komen een paar jaar later aan de orde.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het alleen maar een oplossing is voor the time being, geen structurele oplossing.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: In artikel 14 van het memorandum staat een heel duidelijke bepaling, namelijk dat de Staat bij faillissementsproblemen gegeven een aantal omstandigheden het faillissement zal proberen te

voorkomen, dat het daaraan zal werken. Had u het idee dat er met dat artikel 14 weliswaar niet op het moment zelf, maar in de toekomst wel een voldoende vangnet zou zijn voor HSA?

De heer **Meijer**: Kijk, we waren met man en macht bezig om dat bedrijf overeind te houden en op gang te krijgen. Het was, geloof ik, niemands bedoeling dat dat zou vastlopen of mislukken. Ik heb dat memorandum en ook dit bewuste onderdeel ervan gezien als een intentie van de Staat om te helpen als dat nodig zou zijn, als er onverwachts weer grote problemen zouden komen. Ik heb het niet geïnterpreteerd als een concrete toezegging, dat dan dit of dat beschikbaar zou worden gesteld, maar als een begin van openheid waarin op een reële basis over en weer gesproken kon worden over wat kon en wat moest. Zoals ik al zei, was het memorandum niet de oplossing voor alle problemen. Het gaf echter wel lucht. We konden verder. Soms moet je het daarmee doen. Zo complex was die situatie.

De heer **Van Gerven**: Had u de indruk dat als er in de toekomst weer een faillissement zou dreigen, de Staat -- Verkeer en Waterstaat, uiteindelijk gesteund door het ministerie van Financiën -- zou werken aan een oplossing om het faillissement te voorkomen?

De heer **Meijer**: Dat laatste heb ik er niet zo definitief uit begrepen, dat de Staat het zou voorkomen. Ik heb het altijd gezien als een intentie, als de bereidheid om, mocht die situatie weer verslechteren, beschikbaar te zijn om daar weer met ons naar te kijken. Daar hadden ze natuurlijk ook wel een goede reden voor. Zo langzamerhand werd de situatie urgenter voor de Staat, de twee betrokken ministeries, omdat in de oorspronkelijke opzet er rond die tijd, 2008/2009, gereden had moeten worden en er concessie-inkomsten hadden moeten worden gerealiseerd, die al weer onderdeel gingen uitmaken van de meerjarenbegroting van de departementen. Het was zo langzamerhand niet meer alleen een probleem van HSA. Het werd ook gaandeweg een probleem van de betrokken departementen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat het wel enig comfort bood, maar dat je eigenlijk niet helemaal kon concluderen dat de Staat sowieso in de toekomst HSA zou redden. Dat zegt u?

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Ik lees in de stukken van NS zelf dat het weliswaar niet keihard in dat memorandum van overeenstemming staat, maar dat zij wel de mondelinge toezegging heeft dat men HSA niet failliet zal laten gaan.

De heer **Meijer**: Die heb ik niet gehoord.

De heer **Van Gerven**: "We hebben de mondelinge toezegging dat ze HSA niet failliet zullen laten gaan."

De heer **Meijer**: Dat is mooi.

De heer **Van Gerven**: Dat is een prachtige zin.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat nooit gehoord?

De heer **Meijer**: Ik herinner me dat niet.

De heer **Van Gerven**: De gedachte die dus kennelijk leeft binnen uw organisatie -- binnen de NS, binnen HSA -- is u dus nooit geworden?

De heer **Meijer**: Ik heb het nooit zo begrepen dat onder alle omstandigheden het departement faillissement zou voorkomen. Ik kan me ook niet voorstellen dat zo'n uitspraak is gedaan, want je moet wel zo ongeveer een waarzegger zijn om dat te kunnen doen.

De heer **Van Gerven**: Er zijn natuurlijk wetten en regels en die pas je toe. In het toepassen daarvan is natuurlijk toch een zekere ruimte.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: En als het doel is het voorkomen van het faillissement van HSA, kun je heel ver komen.

De heer **Meijer**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat hebben we later gezien.

De heer **Meijer**: Zeker.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat u dat niet zo hebt begrepen?

De heer **Meijer**: Ik heb deze fase beleefd -- zo kijk ik er ook op terug -- dat we voor het eerst op basis van gemeenschappelijke termen naar een probleem keken waarin we allebei een aandeel hadden, zowel in de oorzaak als in de oplossing. Ik heb de opmerking of het betrokken artikel in het memorandum waarin de toezegging wordt gedaan dat wij, mochten er in de toekomst ernstige problemen komen, daarover konden komen praten, zoals ik al eerder zei, beschouwd als een intentie, maar niet als een blanco cheque.

De heer **Van Gerven**: U stuurt een brief naar minister Bos, naar de aandeelhouder, naar aanleiding van het gesprek dat u zojuist hebt geschetst, tussen minister Eurlings, minister Bos, de heer Veenman en u. In die brief stelt u een aantal voorwaarden. U zegt dat u wilt overgaan tot uitkering van een dividend. Er wordt gesproken over 1,4 miljard, maar daar wordt een knip in aangebracht. U bent bereid om 700 miljoen uit te keren en u parkeert 700 miljoen. U zegt dat die 700 miljoen wordt uitgekeerd als de HSA-problematiek wordt opgelost. Klopt dat?

De heer **Meijer**: Zo hadden wij het gedacht, ja.

De heer **Van Gerven**: En zo is het ook geworden.

De heer **Meijer**: Nou, het is iets anders gegaan. Na die brief -- december 2008 was dat, geloof ik -- startte er een overleg tussen het departement van Financiën, dan ook de aandeelhouder, het departement van Verkeer en Waterstaat en de NS. Dat leidde een aantal maanden later tot een overeenstemming. In de tussentijd was dat memorandum of understanding gereedgekomen, dus dat probleem was opgelost. Het departement van Financiën stelde het op prijs om niet in twee gedeelten te worden uitbetaald, maar in één keer. Ik geloof dat dat ook zo gegaan is. Maar er was toen ook geen enkele belemmering meer voor ons om dat bedrag te betalen.

De heer **Van Gerven**: Ik snap het niet helemaal.

De heer **Meijer**: Nee?

De heer **Van Gerven**: U zei: wij keren pas uit als de HSA-problematiek is opgelost. En u zei zojuist: de HSA-problematiek is niet opgelost met het memorandum of understanding, maar geparkeerd. Of tijdelijk opgelost.

De heer **Meijer**: Oké. Dan moet ik even preciezer zijn; ik begrijp uw punt. "De HSA-problematiek moet worden opgelost" had in die fase betrekking op het overleg dat we toen met minister Eurlings voerden. De inzet daarvan was: voorkom nu, op dit moment, een dreigende liquiditeitscrisis. Daar ging dat overleg over. Het ging nog niet over de veel dieper liggende oorzaken van de problemen bij de HSA.

Wat er na onze brief gebeurt, is dat we die overeenstemming bereiken met minister Eurlings. Hij schuift betalingsverplichtingen op, wij doen wat; afijn, het schip kan drijven en kan voorlopig voort. Dan worden al die zaken afgerond in een akkoord tussen de ministeries en de NS en hebben wij het geld overgemaakt.

De heer **Van Gerven**: Toch begrijp ik het nog steeds niet, want de problemen zijn helemaal niet opgelost.

De heer **Meijer**: Nee, dat ben ik met u eens.

De heer **Van Gerven**: Hoe kunt u in een brief schrijven "wij keren 700 miljoen extra aan dividend uit" als u niet de relatieve zekerheid hebt dat mochten er in de toekomst weer faillissementsproblemen zijn bij HSA, die financieel zijn afgedekt en opgelost?

De heer **Meijer**: Nee, daar hebt u gelijk in, die zekerheid was er niet.

De heer **Van Gerven**: Of was die zekerheid er toch?

De heer **Meijer**: Pardon?

De heer **Van Gerven**: Of was die zekerheid er toch? Ik memoreer aan het gevoel dat er was in de boezem van uw bedrijf: linksom of rechtsom, in de toekomst gaat de Staat ons helpen om het probleem op te lossen.

De heer **Meijer**: Dat is dan kennelijk een mededeling geweest die in bepaalde kring is gewisseld. Maar dat was niet ...

De heer **Van Gerven**: Dat was in de top van het bedrijf.

De heer **Meijer**: Dat zou kunnen. Het stond niet in de contracten. Het stond niet in de formele afspraken en die geven wel een richting aan. Ik heb u zojuist uitgelegd hoe ik dat zag. We stonden er niet meer alleen voor. In geval van onvoorziene omstandigheden en moeilijkheden konden we daar met de minister verder over spreken. In die zin denk ik dus dat we het memorandum moeten zien als een overbrugging en nog niet als een definitieve oplossing van de HSA-problematiek.

De heer **Van Gerven**: Maar dan begrijp ik nog steeds niet waarom u in 2009 toch het volledige dividend hebt uitgekeerd.

De heer **Meijer**: Omdat, zoals ik u zojuist zei, het overleg dat we hadden met de minister van Verkeer en Waterstaat tot een oplossing had geleid.

De heer **Van Gerven**: En dat leidde tot een memorandum van overeenstemming, maar niet tot een definitieve oplossing voor HSA.

De heer **Meijer**: Nee, daar hebt u gelijk in. Echter, in onze voorwaarden ten aanzien van de betaling in de brief aan de minister van Financiën hadden we ook niet opgenomen dat alle problemen opgelost moesten worden op dat moment, maar wel dat de agenda die aan de orde was voor het memorandum of understanding moest zijn afgewikkeld. Zo konden we op dat moment overzien welke risico's de NS liep in dit hoofdstuk.

De heer **Van Gerven**: Goed. Ik kijk even naar de voorzitter.

De **voorzitter**: Ja, want ook ik snap het nog niet helemaal. En ik heb één stelregel: als ik het niet snap, vraag ik net zolang door totdat ik het wel snap. Dus we gaan er toch nog even op door. Wat ik wil weten, is het volgende. Op een bepaald moment wordt vanuit de NS een koppeling gemaakt: wij maken ons grote zorgen over de overdracht van het superdividend, want we hebben nog een probleem; wij willen dat superdividend pas volledig afstaan als wij weten dat het financieel ook in orde komt met HSA. Ik zeg het even in algemene termen. Dat was vanuit uw verantwoordelijkheid de stelling. Wat wist minister Eurlings toen van die koppeling? Was hij bij dat gesprek? Wat was de datum van dat gesprek? Hoe is dat afgehecht?

De heer **Meijer**: U bedoelt het gesprek met de minister van Financiën over ...

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Meijer**: De datum weet ik niet precies, maar de brief van onze kant, van de heer Veenman en mij, aan de minister van Financiën is begin december 2008 verschenen. Het overleg zal een of twee maanden daarvoor hebben plaatsgevonden, dus in oktober of november. Dat was een overleg -- ik put nu uit mijn herinnering -- waarbij de minister van Financiën aanwezig was. De inzet was dat hij met ons een extra dividenduitkering wilde afspreken. We hadden daar een jaar lang over onderhandeld. Naar mijn beste herinnering was ook de minister van Verkeer en Waterstaat erbij.

De **voorzitter**: Dat is mij toch echt iets te vaag, uw "beste herinnering". Was die minister erbij of was hij er niet bij? Dit is een belangrijk, aangelegen punt.

De heer **Meijer**: "In mijn beste herinnering": dan is hij er dus bij.

De **voorzitter**: Oké. Hij was erbij.

De heer **Meijer**: Ja.

De **voorzitter**: En wat is daar toen besproken?

De heer **Meijer**: Het superdividend.

De **voorzitter**: Ik maak het heel scherp. Is daar expliciet aan de orde geweest: wij gaan pas akkoord met 1,4 miljard afdracht als wij, kijkend naar de minister van Verkeer en Waterstaat, van u de garantie hebben dat HSA niet omkukelt?

De heer **Meijer**: Ik denk dat we het niet helemaal gedaan hebben zoals u dat nu stelt.

De **voorzitter**: Oké. Dat was ook niet de herinnering van de minister van Verkeer en Waterstaat die wij van de week hebben gesproken. Daarom wil ik precies weten wat in uw beleving bekend is geweest bij de minister van

Verkeer en Waterstaat over de koppeling tussen het redden van HSA en het dan pas betalen van die 1,4 miljard.

De heer **Meijer**: In mijn beleving was het zo dat we al heel ver waren met de minister van Verkeer en Waterstaat. Het moest nog gefinaliseerd worden en tijdens dat gesprek heeft hij het beeld overgebracht: we komen er wel uit; het is nog niet rond, maar we komen hier uit. Wij hebben dit met twee andere voorwaarden, want dit was niet het enige punt, in een brief samengevat aan ...

De **voorzitter**: De minister van Financiën?

De heer **Meijer**: Ja.

De **voorzitter**: Dus als de toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat hier onder ede verklaard dat in zijn herinnering er niet een directe koppeling was, is dat mogelijk?

De heer **Meijer**: Dat is mogelijk, ja. Het was onze koppeling. Het was onze inzet in het bereiken van een akkoord; het was niet de koppeling van de minister van Verkeer en Waterstaat en al helemaal niet van de minister van Financiën.

De **voorzitter**: Maar de heer Raab heeft hier vanochtend gezegd dat de koppeling is besproken, maar dat Financiën daar niet op is ingegaan.

De heer **Meijer**: Nee, dat kan ik mij voorstellen.

De **voorzitter**: Dat herkent u?

De heer **Meijer**: Dat herken ik wel. Die hadden helemaal geen behoefte aan die koppeling. Nee, dat is duidelijk.

De **voorzitter**: Dit zijn belangrijke verklaringen, die onder ede worden gedaan, over nogal wat bedragen. 1,4 miljard is niet iets waarvan we zeggen: nou, we denken dat we het ongeveer scherp hebben. Ik wil het écht scherp hebben. Er is een discussie. Het gaat slecht met HSA. Op dat moment komt Financiën bij u met de gedachte: we willen 1,4 miljard van u. Vanuit uw verantwoordelijkheid geeft u aan: ja, maar dat bedrag gaan we niet zomaar geven, want we willen HSA op orde hebben. Er komt een gesprek. Daar zijn beide bewindspersonen bij aanwezig. Dat gesprek gaat over het superdividend, niet zozeer over een keiharde koppeling, maar u bent wel in gesprek met Verkeer en Waterstaat. Daarna scheiden de wegen zich. U komt er bij V en W uit en u komt er bij Financiën ook uit. Uiteindelijk hebt u, in uw beleving, de betaling kunnen doen, omdat u voldoende zekerheid had op het HSA-dossier.

De heer **Meijer**: Dat is correct.

De **voorzitter**: En in die beleving is het mogelijk dat de minister van Verkeer en Waterstaat dat niet herkend heeft als een echte koppeling. Ik zeg dit omdat wij Veenman hier hebben gehad, die het toch een beetje heeft neergezet -- dat is misschien mijn herinnering -- als een soort "voor wat, hoort wat": we doen nu 700; dan eerst HSA en vervolgens doen we de andere 700. Maar aan dat traject heeft Financiën niet meegedaan.

De heer **Meijer**: Nee, die dachten er anders over.

De **voorzitter**: Oké. Dan hebben we het helder.

Ik stel voor dat we tien minuten pauzeren.

Het verhoor wordt van 12.18 tot 12.32 uur geschorst.

De **voorzitter**: Mijnheer Meijer, we gaan zo door naar de volgende vraagsteller, maar er zoekt nog één vraag door mijn hoofd. Als de oplossing voor HSA, het memorandum van overeenstemming, niet zou zijn gesloten, was de NS dan niet akkoord gegaan met de afdracht van het superdividend?

De heer **Meijer**: Dat hadden we dan misschien wel gewild, maar uiteindelijk, als de aandeelhouder doorzet in zo'n 100%-verhouding, wordt het uitgekeerd. Dus we hadden geen keuze. Wij hebben van onze kant die drie voorwaarden gesteld, omdat die op dat moment de risico's reflecteerden waarin we inzicht zouden moeten hebben om het verantwoord te maken om het te doen. Als die deal niet tot stand was gekomen voor wat betreft het memorandum, zouden we ongetwijfeld hebben vastgehouden aan die uitgangspunten, maar ik denk dat we dat niet tot het einde toe hadden kunnen volhouden.

De **voorzitter**: Helder. Dank u wel.

De heer **Van Gerven**: We zijn nu in een verdere fase, ruim een jaar na het ondertekenen van het memorandum van overeenstemming. Dan, in 2010, zijn de vooruitzichten voor HSA nog verder verslechterd en komt de continuïteit wederom in gevaar. Zeker voor een deel van de raad van commissarissen lijkt dit als een verrassing te komen, zo lezen we in de vergadernotulen van 6 oktober 2010. Was het voor u ook een verrassing?

De heer **Meijer**: Misschien op dat moment en dat tijdstip. Hoe kan het dat zo kort na die liquiditeitshulp en -ondersteuning de bodem alweer in zicht komt? Maar ik moet erbij zeggen dat we wisten dat we het echte probleem, het krijgen van een sluitend ondernemingsplan, nog niet hadden opgelost.

De heer **Van Gerven**: Was dit aanleiding voor de raad van commissarissen om zich intensiever met de problematiek van het HSA-dossier te bemoeien?

De heer **Meijer**: Naar wat ik mij herinner, hebben we ons vanaf 2008-2009 vrij intensief met deze situatie bemoeid. Zeker in 2010-2011, als mevrouw Schultz komt, wordt dat nog opgevoerd.

De heer **Van Gerven**: Binnen de raad van commissarissen wordt erover gesproken om de zogenaamde discontinuïteitsbrief te sturen naar het

ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarmee zou HSA formeel aangeven op korte termijn failliet te gaan. Als gevolg van artikel 14 van het memorandum van overeenstemming zou de Staat, na verificatie van de cijfers, binnen zes maanden maatregelen moeten treffen. Wat waren de voors en tegens van het versturen van een dergelijke brief?

De heer **Meijer**: Zoals u aangeeft, waren daar procedureafspraken over, omdat de concessieverlener tijdig op de hoogte moest zijn van zo'n situatie, opdat hij maatregelen kon nemen. Van onze kant -- zo is er toen ook over gesproken -- moesten wij goed in de gaten houden wat het uiterste moment was waarop we moesten vaststellen dat het niet meer ging. Van daaruit moesten we dan terugrekenen hoeveel maanden daarvoor wij de concessieverlener moesten hebben ingelicht.

Ik weet niet of het moment waarop zichtbaar werd dat HSA in de loop van 2012 door haar reserves heen zou raken in 2010 was of iets later. Bij die gelegenheid hebben wij een verkenning gedaan: stel dat er voor die tijd geen oplossing is en die situatie doet zich voor, wat is dan het moment waarop wij de concessieverlener, de Staat, moeten informeren? Toen hebben we ook vastgesteld dat we in dat geval niet de uiterste termijn moesten nemen, maar ruim van tevoren moesten aankondigen dat die situatie aanstaande was.

De heer **Van Gerven**: Is de brief ook verzonden?

De heer **Meijer**: Bij mijn weten niet, nee.²

De heer **Van Gerven**: Waarom niet?

De heer **Meijer**: Omdat wij, aansluitend op dat moment, eind 2010 en in de loop van 2011 in een heel intensief gesprek terechtkwamen met de dan

² Opmerking van de heer Meijer: "Op bladzijde 43 is vermeld dat de zogenaamde discontinuïteitsbrief bij mijn weten niet verzonden is. Ik heb dit voor de zekerheid nagevraagd bij NS en gebleken is dat deze brief wel verzonden is. NS heeft deze brief aan u (de enquêtecommissie) verstrekt."

aangetreden minister van Verkeer en Waterstaat. Nee, "van Infrastructuur en Milieu", moet ik zeggen.

De heer **Van Gerven**: U zegt dat Verkeer en Waterstaat en NS opnieuw met elkaar om tafel gingen zitten. Dat resulteerde uiteindelijk in het zogeheten onderhandelakkoord. Dit is uiteindelijk in 2012 getekend. Hoe bent u betrokken geweest bij dat onderhandelakkoord?

De heer **Meijer**: Over een vrij lange periode heeft de directie met ons haar zienswijze besproken, evenals de initiatieven die zij wilde ondernemen richting het ministerie en zijn wij op de hoogte gehouden van de verschillende stadia van het overleg. Uiteindelijk moesten wij onze goedkeuring geven aan het definitieve akkoord.

De heer **Van Gerven**: Hebt u daar ook zelf daarover gesproken met minister Schultz?

De heer **Meijer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Dat niet?

De heer **Meijer**: Pardon?

De heer **Van Gerven**: Dat niet?

De heer **Meijer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Goed.

De oplossing in het onderhandelakkoord werd gevonden in het integreren van de hsl-concessie en de hoofdrailnetconcessie. Van wie was dat idee afkomstig?

De heer **Meijer**: Ik heb geen kennis van de bedenker van deze oplossing. Maar het zou best denkbaar zijn dat dit als de meest aangelegen oplossing

naar voren kwam uit de werkgroepen die de verkenningen deden en de scenario's doornamen.

De heer **Van Gerven**: Ja, dat is het resultaat geworden. Maar u weet niet van wie het idee was?

De heer **Meijer**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Klopt het dat NS meer kon en wilde betalen om HSA te redden, als ook de hoofdrailnetconcessie na 2015 aan NS gegund zou worden?

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

De heer **Van Gerven**: Kunt u dat toelichten?

De heer **Meijer**: Het klopt in de context dat er in de verkenning die we dan doen, plannen op tafel komen die uitzicht bieden op een rendabele operatie. Dat is wanneer HSA en het hoofdrailnet in samenhang worden gebracht. Het waren tot dan toe twee gescheiden concessies en twee gescheiden operaties. Uit het beeld dat dan ontstaat, zien we ook een exploitatievorm komen die het rechtvaardigt om voor de nieuw te bedenken en te ontwikkelen concessie vanuit de HSA-NS-combinatie een extra bijdrage te leveren aan de oplossing van het probleem.

De heer **Van Gerven**: We kunnen concluderen dat door de integratie NS in staat was om zelfstandig als bedrijf bij te dragen aan de oplossing van de hsl-problematiek.

De heer **Meijer**: Een deel. Een deel van de oplossing te bieden. Het ministerie bood ook een deel.

De heer **Van Gerven**: En dat deel werd opgebracht vanuit de opbrengsten van de hoofdrailnetconcessie?

De heer **Meijer**: De gezamenlijke concessie.

De heer **Van Gerven**: Maar ook die was natuurlijk deels uit ... De hsl had natuurlijk opbrengsten, maar er waren ook opbrengsten uit de hoofdrailnetconcessie. Die combinatie loste uiteindelijk het probleem op.

De heer **Meijer**: Ja. We hebben dan één ondernemingsplan over tien jaar. Aan de ene kant staan daarin de te verwachten opbrengsten en aan de andere kant de te verwachten kosten. Daarvan maakt de concessieprijs onderdeel uit.

De heer **Van Gerven**: Kreeg NS door dat onderhandelakkoord wat ze al jaren wilde? NS wilde de hogesnelheidslijnconcessie en de concessie van het hoofdrailnet. NS wilde bovendien geen concurrentie en een korting van tientallen miljoenen per jaar op de concessie. Bent u er tevreden over dat NS dat allemaal gekregen heeft, alles wat ze wilde?

De heer **Meijer**: Kijk, de NS wilde uiteindelijk zicht op een goede kwaliteit van de treindienstverlening aan de klanten. Daar ben ik mijn bijdrage ook mee begonnen. Die wens werd helder in beeld gebracht met de constructie die u net schetste. Zowel het hoofdrailnet als het internationale vervoer werd er het meest optimaal mee gediend. Dus ja, hoewel we ook zelf een forse bijdrage moesten leveren aan de oplossing van de ontstane problemen, waren we er in die zin mee akkoord om het zo te doen.

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

De **voorzitter**: Kunt u voorbeelden geven van wat de voordelen zouden kunnen zijn van de integratie van de concessies?

De heer **Meijer**: Eén van de voordelen was als volgt. Waar de concessie op de hsl over één lijn ging, van Amsterdam naar Brussel, kwam er in de gecombineerde scenario's een veel betere aansluitingsmogelijkheid op

bijvoorbeeld Zuid-Nederland. Ik noem de verbinding Eindhoven-Den Haag. Je zag dus dat het internationale vervoer en het binnenlandse vervoer op het hoofdrailnet veel beter op elkaar werden aangesloten. Dat vond ik zelf een heel creatieve oplossing. Die werd mogelijk door die ene concessie en dat ene ondernemingsplan; in de voorgaande situaties werden die zaken apart gehouden.

De **voorzitter**: Hebt u het verhoor met mevrouw Netelenbos gehoord?

De heer **Meijer**: Ja.

De **voorzitter**: Zij had daar wel een oordeel over. Zij zei: straks gaan we boemelen over de hogesnelheidslijn. Haar visie was juist: vooral gescheiden houden, want dit is iets waarbij we een ander prestige hebben: hogesnelheidslijn, snel naar het zuiden. Ze zei dat ze zelfs al geconstateerd had dat er wordt geboemeld over de hogesnelheidslijn. Hoe oordeelt u daarover?

De heer **Meijer**: Ik heb daar ook naar geluisterd en me bedacht dat ik het anders zie. Naar mijn gevoel heeft het vervoer over de hogesnelheidslijn, voor zover we dat nu kennen, helemaal niet het karakter van een boemeltrein. Het gaat in een behoorlijk tempo. In de toekomst zullen we daar, denk ik, alleen maar meer initiatieven krijgen. Ik kon het dus niet plaatsen.

De **voorzitter**: Oké. Ik geef het woord aan mevrouw Bergkamp.

Mevrouw **Bergkamp**: Mijnheer Meijer, ik ga u een aantal vragen stellen over de trein zelf, over de Fyra-dienst. In maart 2012 besluit de NS-directie om in december 2012 van start te gaan met de dienst Amsterdam-Brussel. Op dat moment waren de treinen nog niet toegelaten en was er ook nog geen proefbedrijf geweest. Er waren twee leentreinen, dus er was nog niet veel bekend over de treinen in Nederland. Bent u als raad van commissarissen

gekend in het besluit om in december van start te gaan met de dienst naar Brussel?

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was de reactie van de raad van commissarissen daarop?

De heer **Meijer**: "Als we zo ver zijn, heel graag, want het heeft wel erg lang geduurd." Er was vanuit de raad van commissarissen ook wel aandrang om die operaties snel op gang te krijgen.

Mevrouw **Bergkamp**: U was blij dat duidelijk werd wanneer de Fyra van start zou gaan.

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Tegelijkertijd besloot de directie dat er geen alternatief was voor de Fyra. Op het moment dat de Fyra het niet zou doen, was er geen alternatief. De Benelux-trein was er niet meer, de treinpaden waren er niet meer en er was ook geen vervangend materieel voor de Fyra. Alle kaarten stonden dus op de Fyra. Is vanuit de raad van commissarissen nog meegegeven dat er gezorgd moest worden voor een terugvaloptie?

De heer **Meijer**: Ik herinner ik mij niet dat wij zo'n indringend advies hebben gegeven, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: En achteraf? In januari? Op een gegeven moment wordt de trein uit de roulatie gehaald. Is er toen vanuit de raad van commissarissen nog de vraag gesteld waarom er geen alternatief was, een back-up?

De heer **Meijer**: Ja, maar toen waren we te laat. De situatie die zich voordeed in de loop van 2012, was dat er een nieuw dienstrooster werd

voorbereid. U kent die geschiedenis ongetwijfeld. In dat verband moest kennelijk de Benelux-trein verdwijnen, ook vanwege het in gebruik nemen van de Hanzelijn. Afijn, dat was een hele complicatie. Men neemt dat risico. Ik denk dat wij als raad van commissarissen dat gehoord en gezien hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Op welk moment dacht u: hier is een risico genomen?

De heer **Meijer**: Ik weet niet of het ons als "risico" gepresenteerd is, maar ze zullen ons ongetwijfeld geïnformeerd hebben hoe zou worden omgegaan met dat nieuwe rooster. Ik kan niet precies terughalen hoe dat in detail verlopen is.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar het is dus niet ook aan u voorgelegd als een risico? In maart 2012 wordt het besluit genomen om in december van start te gaan en om geen back-up te hebben. Daar is in de raad van commissarissen niet over gesproken?

De heer **Meijer**: Nee. Nou ... Nee. Kijk, dit behoorde niet tot de verantwoordelijkheden die aan de agenda van de raad van commissarissen onderworpen worden. We kregen het wel te horen in de sfeer van mededelingen.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is wel aan u medegedeeld dat er geen back-up was?

De heer **Meijer**: Ik weet niet meer of ons dat van tevoren is medegedeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat het even samen. "Is er een back-up?" is niet een vraag die de raad van commissarissen zelf heeft gesteld aan de NS-directie. De NS-directie heeft het op dat moment ook niet als risico aangedragen bij de raad van commissarissen.

De heer **Meijer**: Nee, dat denk ik niet, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: En achteraf, toen de trein uitviel, is er toen nog over gesproken binnen de raad van commissarissen?

De heer **Meijer**: Toen de trein uitviel, in januari 2012 ...

Mevrouw **Bergkamp**: 17 januari 2012.

De heer **Meijer**: Voor zover ik daar nog bij betrokken ben geweest ...

Mevrouw **Bergkamp**: 2013, moet ik trouwens zeggen.

De heer **Meijer**: Ja. Vrij snel daarna was het einde van mijn termijn. Ik heb dus eigenlijk alleen maar de discussie meegemaakt over het beëindigen van de treinloop in januari vanwege dat veiligheidsprobleem. Daarna zijn er tal van discussies geweest over de vraag "hoe nu verder?". Daarbij is ongetwijfeld ook een keer de vraag aan de orde geweest waarom we die Benelux-trein eigenlijk niet toch ook ...

Mevrouw **Bergkamp**: Even feitelijk. U zegt dat dat onderwerp waarschijnlijk ook besproken is. Maar weet u dat nog vanuit uw herinnering?

De heer **Meijer**: Nee. Ik was er niet meer bij.

Mevrouw **Bergkamp**: U was er niet meer bij. De vraag "goh, waarom is er geen back-up?", is in uw tijd niet als zodanig besproken.

De heer **Meijer**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Op een gegeven moment worden de treinen voortijdig overgenomen. We hebben het dan over mei 2012. Men wil namelijk gaan rijden en het materieel uitproberen. Daarvoor worden de treinen voortijdig overgenomen. We noemen dat een APTO-constructie. Dat is een technisch begrip dat eigenlijk wil zeggen dat de treinen voortijdig worden overgenomen, dat ze nog niet voldoen aan de koopovereenkomst, dat ze nog niet zijn

toegelaten en dat er ook nog een behoorlijke lijst met openstaande punten is. Bent u als raad van commissarissen gekend in dat besluit om de treinen voortijdig over te nemen, treinen die dus nog niet voldeden aan de koopovereenkomst?

De heer **Meijer**: Ja. Zeker. Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat was uw reactie daarop, als raad van commissarissen? Vond u het verstandig?

De heer **Meijer**: We hebben dat eigenlijk beschouwd in de context van de oplevering van andere treinen, namelijk dat dit aanloopproblemen waren die zouden worden opgelost terwijl de testen begonnen. Zo hebben wij dat gezien. Zo hebben wij dat begrepen. Zo werd het ook vertaald. Wij hebben als raad van commissarissen daar geen bijzondere betekenis aan toegekend.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus het is aan u medegedeeld, maar het is niet zo dat de raad van commissarissen het als een besluit voorgelegd heeft gekregen?

De heer **Meijer**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is medegedeeld en de raad van commissarissen heeft op dat moment geen verdere vragen daarover gesteld?

De heer **Meijer**: Het kan zijn dat er vragen over zijn gesteld, maar, nogmaals, de raad van commissarissen van de NS gaat niet over de dienstregeling en gaat ook niet over de vraag of een trein ingezet wordt of niet. Die afweging is aan de directie. Die kan dat beoordelen met de medewerkers die ze om zich heen heeft. Het werd in mededelende zin aan de raad van commissarissen meegedeeld.

Mevrouw **Bergkamp**: Meegedeeld en niet voorgelegd.

De heer **Meijer**: Het was geen beslissing van ons, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is gebeurd. Er zijn treinen overgenomen van een fabrikant waarmee de samenwerkingsrelatie al moeilijk lag. Er waren nog behoorlijk wat openstaande punten. Vond u het verantwoord dat er treinen voortijdig zijn overgenomen? U zei dat u er zich in het licht van de tijd iets bij kon voorstellen. Maar vond u het verantwoord?

De heer **Meijer**: Ja. In de testen, de certificering, was het veiligheidsvraagstuk in positieve zin afgehandeld. De conclusie was dat de treinen veilig waren. Dat bleek later niet zo te zijn, maar dat was wel de kennis die wij uit die procedure kregen. We wisten dat er bij de bedrijfszekerheid een aantal problemen waren die moesten worden opgelost. Die zaten voor een deel in de trein, maar voor een deel ook in de infrastructuur en met name in de communicatie tussen de treinen en de infrastructuur. U herinnert zich dat. Er kwamen bijvoorbeeld treinen voor de grens stil te staan omdat er nog een softwareprobleem was; afijn, allemaal van dat soort zaken. Maar wij hebben steeds begrepen, en zo zijn we ook voorgelicht, dat die problemen er wel waren, maar dat ze die gingen oplossen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus voordat de trein van start ging, was uw indruk dat de treinen veilig waren, maar u was als raad van commissarissen er wel van op de hoogte dat er betrouwbaarheidsproblemen speelden.

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er werd in ieder geval aan u gecommuniceerd dat die op te lossen waren.

De heer **Meijer**: Ja. En ik kan u verzekeren dat er bij iedere nieuwe trein die je in gebruik neemt, in het begin een fase ontstaat waarin dit zich voordoet. Ik ben geen specialist op dat gebied, maar kennelijk is het zo dat je een trein

heel ver kunt brengen in zijn ontwikkeling, maar dat de laatste fase van de afwerking toch moet gebeuren terwijl de trein al rijdt.

Mevrouw **Bergkamp**: Is er te vroeg gestart met de Fyra? We hebben gisteren met de heer Meerstadt gesproken over het proefbedrijf. Het proefbedrijf is de generale repetitie van de trein, zonder dat er reizigers in zitten. Dat proefbedrijf is niet volledig uitgevoerd. Kun je achteraf zeggen dat er te snel van start is gegaan? Ervoer u als raad van commissarissen druk om van start te gaan in december?

De heer **Meijer**: We waren vijf jaar te laat, hè. Dat had allerlei oorzaken, die niet allemaal toe te schrijven zijn aan HSA of aan de treinenbouwer. Meerdere partijen hebben een bijdrage aan die vertraging geleverd. Maar het was zo langzamerhand wel zo dat ook in de zittingen van de raad van commissarissen van alle kanten de druk gevoeld werd.

Mevrouw **Bergkamp**: Kunt u dat wat meer concretiseren? Waar kwam die druk vandaan?

De heer **Meijer**: Het zou me niet verbazen dat die bijvoorbeeld ook uit discussies in de Tweede Kamer en uit de media kwam. Ik zou de documentatie moeten nakijken om te weten waar het precies plaatsvond, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: Dus uit de media en de Tweede Kamer. U had ook uw eigen sense of urgency, want u zei al: we waren feitelijk te laat. Maar was er ook druk vanuit het ministerie?

De heer **Meijer**: Ja, ik denk wel dat ook het ministerie vond dat er opgeschoten moest worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Hoe kwamen die berichten bij u, als raad van commissarissen?

De heer **Meijer**: Dat weet ik zo niet meer, hoe dat aangeleverd werd.

Mevrouw **Bergkamp**: U weet dat er druk kwam vanuit het ministerie, maar niet hoe die druk bij u kwam.

De heer **Meijer**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Kwam de druk ook vanuit de NS-directie?

De heer **Meijer**: Zeker. Die wilde de operatie op gang hebben.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vat het even samen. Vijf jaar te laat van start, dus zelf ook een sense of urgency om van start te gaan. Druk vanuit de Tweede Kamer en de media, maar ook vanuit het departement. Denkt u ...

De heer **Meijer**: Misschien, als dat mag, nog het volgende. We waren intussen natuurlijk al wel bezig op het traject Amsterdam-Rotterdam. Weliswaar was dat met ander materieel, maar dat werd gaandeweg toch een succesvolle operatie, wat betreft de opbrengsten en de waardering van de reizigers.

Mevrouw **Bergkamp**: Over welke periode hebt u het dan?

De heer **Meijer**: Dan heb ik het over de periode 2009-2012, als het V160-materiaal daar rijdt. Er was dus vanuit het bedrijf, ook vanuit HSA zelf, de behoefte om een vervolg tot stand te brengen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar denkt u dat de druk ertoe heeft geleid dat er misschien toch te snel van start is gegaan? Er was ook geen back-up. Er was geen alternatief.

De heer **Meijer**: Met de inzichten van dat moment, denk ik dat niet, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Op 17 januari 2013 wordt besloten om tijdelijk te stoppen met de Fyra. Er was ontdekt dat er een afdekrooster van een Fyra-trein was gevallen. Bent u gekend in dat besluit? Hoe ging dat dan?

De heer **Meijer**: Ja. We hebben daar zelfs een speciale bijeenkomst van de raad van commissarissen over gehad. Althans, een speciaal overleg waarin dat besluit is toegelicht. De aanleiding en de voorgestelde maatregelen zijn uiteengezet. Daar zijn we dus zeer uitvoerig in gekend. Het was natuurlijk ook een heel ernstige beslissing met een heel ernstige aanleiding, want de trein bleek onder die omstandigheden dus niet veilig.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog even over de communicatie naar de raad van commissarissen toe. Werd er een extra vergadering belegd? Hoe gaat zoiets? Het was immers een crisissituatie.

De heer **Meijer**: Ja. Regelmatig hadden we daarvoor de formules van de telefonische vergadering. Maar ik denk dat we dit keer toch bij elkaar zijn gekomen, want iedereen wist natuurlijk wel dat dit besluit ingrijpende gevolgen had.

Mevrouw **Bergkamp**: Weet u nog wanneer dat was, in de tijd? 17 januari was het moment van de tijdelijke stopzetting.

De heer **Meijer**: Ik dacht twee of drie dagen later. Zoiets.

Mevrouw **Bergkamp**: Toen bent u bij elkaar gekomen?

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: U was daar zelf ook bij, als voorzitter?

De heer **Meijer**: Jazeker. Het was mijn laatste vergadering als voorzitter van de raad van commissarissen, dus ik heb er een herinnering aan. Ik denk dat

we vrij direct, of op de zeventiende of direct daarna, ook telefonisch geïnformeerd zijn, maar dat laat ik even in het midden.

Mevrouw **Bergkamp**: Kan het zijn dat die vergadering op 22 januari was?

De heer **Meijer**: Dat zou best kunnen, ja.

Mevrouw **Bergkamp**: In ieder geval zo rond die tijd is er dus een extra vergadering belegd door de raad van commissarissen. Wat was uw indruk van dat gesprek? U zei zelf al dat wat er gebeurd was, een enorme teleurstelling was. Hoe werd daarop gereageerd? Welke analyse werd er meegegeven?

De heer **Meijer**: U vat het terecht samen als een "enorme teleurstelling". Dat is natuurlijk eerst gedeeld. Het was ook niet verwacht, want ons was meegedeeld dat de trein onder winterse omstandigheden was getest. Het was dus niet verwacht. Het uit dienst nemen van een trein die vier weken gereden had, was natuurlijk een enorme teleurstelling.

Mevrouw **Bergkamp**: Welke stappen hebt u zelf ondernomen als raad van commissarissen?

De heer **Meijer**: Wij hebben de beslissing van de directie met elkaar besproken en uiteindelijk ingestemd met wat ze voorstelden.

Mevrouw **Bergkamp**: Gaf u ook adviezen mee?

De heer **Meijer**: Waarschijnlijk is er in die vergadering ook een procedure uitgezet, in twee richtingen. Wat kunnen we inbrengen aan vervanging voor deze lijn en deze trein? Ik denk dat er ook al een begin is gemaakt met de vraag hoe we een vervolgonderzoek konden instellen naar de kwaliteit van de treinen.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben het gisteren met de heer Meerstadt ook nog gehad over het proefbedrijf, over dat er toch te kort getest is in die periode. Er is natuurlijk wel heel veel op andere momenten getest, maar de generale repetitie, het integrale proefbedrijf, is niet volledig uitgevoerd. Op dat moment lagen er ook adviezen waarin stond dat er moeilijk een voorspelling gedaan kon worden over de betrouwbaarheid van de dienst. Hebt u het verhoor van gisteren met de heer Meerstadt gezien?

De heer **Meijer**: Een stuk. Dit gedeelte heb ik niet gezien.

Mevrouw **Bergkamp**: Als ik u voorhoud dat er op dat moment adviezen lagen, bijvoorbeeld van ProRail en HSA, waarin stond dat ze op dat moment geen voorspelling konden doen over de betrouwbaarheid van de dienst, en dat men toch van start is gegaan, wat vindt u daar dan van?

De heer **Meijer**: Ik ken de adviezen niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar als ik u voorhoud dat de uitkomst van al die adviezen was: we kunnen geen voorspelling doen over een betrouwbare exploitatie en de start van de dienstregeling, want er zijn te weinig testritten gereden en er zijn bovendien onzekerheden met het materieel?

De heer **Meijer**: Ja, maar toch: ik ken de adviezen niet en ik ken ook de overwegingen niet die geleid hebben tot een andere conclusie.

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap dat u ze niet kent en daarom vat ik ze heel kort voor u samen. Als u hoort dat er op dat moment signalen en adviezen waren gegeven door mensen die er dichtbij waren en die zeiden "als we de dienstregeling bekijken, kunnen we niet met veel zekerheid zeggen of deze betrouwbaar is", wat is dan uw reactie?

De heer **Meijer**: Het wemelt natuurlijk van adviezen bij dit soort zaken. Mijn reactie in algemene zin is dat het niet zozeer gaat over het signaleren van het probleem. Ik ben meer geïnteresseerd in de vraag hoe je het probleem

kunt oplossen, in wat op dat punt de conclusie is. Als die conclusie is dat het niet oplosbaar is of dat degene die het moet oplossen, dat niet doet of niet goed doet, zou ik zeggen: neem je verantwoordelijkheid. Maar als het adviezen zijn waarin iets gesignaleerd wordt dat nog mankeert aan de trein ...

Mevrouw **Bergkamp**: Ik snap wat u zegt. Maar denkt u niet de druk ervoor zorgde dat er geen alternatief was dan om van start te gaan, dus ondanks de adviezen die wezen op een aantal risico's? We hebben net aangegeven dat er druk was vanuit de media, het ministerie en de Tweede Kamer en dat er geen alternatief was voor de Fyra.

De heer **Meijer**: Ja, maar wat ik u eerder in dit gesprek al zei: er was geen veiligheidsprobleem gesignaleerd. Het deed zich wel voor, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: Maar een betrouwbare dienstregeling is natuurlijk ook belangrijk. Sorry dat ik u onderbreek.

De heer **Meijer**: Die is ook belangrijk. Maar juist voor dat hoofdstuk ... Voor het eerste hoofdstuk gold de regel: de NS of de HSA rijdt veilig of rijdt niet. Daar waren dus geen dubbele antwoorden mogelijk. We rijden niet als de veiligheidssituatie niet zeker is. Het tweede onderdeel ...

Mevrouw **Bergkamp**: Even tussendoor. Sorry, maakt u uw punt af.

De heer **Meijer**: Voor het tweede onderdeel gold dat de gesignaleerde problemen oplosbaar werden geacht. Het zal ongetwijfeld zo zijn dat de rapporten die u citeerde, er waren, maar het kan niet anders dan dat daar ook altijd iemand op gereageerd heeft in de trant van: ik neem hier kennis van en we gaan dat en dat doen.

Mevrouw **Bergkamp**: Dus u was als raad van commissarissen eigenlijk verrast door wat er gebeurde?

De heer **Meijer**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Want u had geen signalen of informatie ontvangen, behalve dan over een aantal betrouwbaarheidsproblemen, maar die zouden opgelost kunnen worden.

De heer **Meijer**: Bij de introductie kregen we wel van week tot week een overzicht van het soort problemen dat zich had voorgedaan en wat men daaraan deed. Dus we zagen natuurlijk wel dat het met horten en stoten verliep.

Mevrouw **Bergkamp**: U werd op detailniveau geïnformeerd.

De heer **Meijer**: Ja, dat klopt. Dat hing samen met het belang dat wij hieraan hechtten. We wilden het heel goed volgen.

Mevrouw **Bergkamp**: U zat er dus dichtbij wat betreft informatie.

De heer **Meijer**: Zeker.

Mevrouw **Bergkamp**: De ingebruiknameadviezen kreeg u waarschijnlijk wel? Of niet?

De heer **Meijer**: Niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Die niet?

De heer **Meijer**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Want daar stonden risico's in betreffende een betrouwbare dienst.

We hebben het gehad over 17 januari 2013, het moment van de tijdelijke stopzetting. Hebt u in die periode nog contact gehad met het ministerie van I en M of het ministerie van Financiën?

De heer **Meijer**: Over deze zaak, bedoelt u?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja.

De heer **Meijer**: Niet persoonlijk, nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Niet persoonlijk.

De heer **Meijer**: Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Niet met ambtenaren maar ook niet met de bewindspersonen.

De heer **Meijer**: Nee, niet over deze zaak.

Mevrouw **Bergkamp**: En collega's van u in de raad van commissarissen? Ik neem aan dat u dat met elkaar bespreekt.

De heer **Meijer**: Ik denk het niet. Niet gemeld. Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: Oké. Dus die contacten verliepen via de NS.

De heer **Meijer**: Ja. Via de directie.

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben in de stukken gelezen dat de NS in die periode actief gelobbyd heeft in Den Haag om een parlementaire enquête te voorkomen. Dat zou ook medegedeeld zijn in de raad van commissarissen, waar u ook bij was. Wat was uw reactie toen de heer Meerstadt aangaf dat er een actieve lobby was in Den Haag om een parlementaire enquête te voorkomen?

De heer **Meijer**: Achteraf zou ik zeggen dat dat niet is gelukt. Maar op dat moment ... De mededeling zal ongetwijfeld gedaan zijn, als u daar kennis

van hebt, maar er staat mij verder niets bij over hoe we daarop gereageerd hebben en wat we daarvan vonden. We hebben er, denk ik, kennis van genomen.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt niet gezegd: goh, is het wel verstandig dat een staatsbedrijf een hoog parlementair instrument probeert te voorkomen? Dat was niet de reactie van de raad van commissarissen op dat moment?

De heer **Meijer**: Als u die opmerking niet hebt aangetroffen in de verslaggeving, is die niet gedaan.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt er geen herinneringen aan?

De heer **Meijer**: Nee. Eigenlijk niet. Nee.

Mevrouw **Bergkamp**: En als ik het u zo voorleg? Wat vindt u daar dan naderhand van? Op 17 januari is er een crisissituatie; we hebben het er net over gehad. Wat vindt u ervan dat de NS op dat moment tijd en energie stopt in een lobby om een parlementaire enquête te voorkomen? Als u dat nu zo van mij hoort, wat is dan uw reactie?

De heer **Meijer**: Ik zou heel precies willen weten wat er toen gebeurd is en gezegd is voordat ik daar commentaar op geef.

Mevrouw **Bergkamp**: Is het dan handig dat ik dit document via de bode aan u doe toekomen?

De heer **Meijer**: Ja.

(De bode overhandigt het document aan de heer Meijer.)

Mevrouw **Bergkamp**: Ik heb het voor u gearceerd in lichtgevende pen. U kunt het eventueel voorlezen, als u dat wilt.

De heer **Meijer**: Ja. Ik zie het hier. Ik ben ook bij die vergadering aanwezig geweest. Ik herinner mij dat niet meer. Maar het is in de sfeer van de mededelingen gedaan. dus dat klopt.

(De bode geeft het document terug aan de commissie.)

Mevrouw **Bergkamp**: Mijn vraag aan u was wat u ervan vindt. U hebt er geen herinnering aan, daarom vroeg u om het document te lezen. Als u dat nu leest, wat vindt u er dan van?

De heer **Meijer**: Ik kan mij voorstellen dat je in de fase waarin wij toen verkeerden, waarin kennelijk dat punt al aan de orde was gesteld, je probeerde om je positie te verdedigen. Dat kan ik mij voorstellen. Maar het kan natuurlijk nooit zo zijn dat een bedrijf zich actief bemoeit met de vraag of u een enquête instelt of niet. Dat is mijn mening. Uiteindelijk gaat u daarover.

Mevrouw **Bergkamp**: Dank u wel. Ik geef het woord weer aan de voorzitter..

De **voorzitter**: Ik kom nog terug op één klein onderdeel van het verhoor. U gaf aan dat u niet ging over de trein zelf en over de dienstregeling. Ik denk dat dat te begrijpen is; u bent toezichthouder op het totale bedrijf. Maar u gaat wel over het resultaat, over de vraag: kunnen we ons houden aan een concessie? Het is al een beetje aan de orde geweest, maar ik stel het nu iets scherper. Ik roep in herinnering dat de volledige vorige raad van commissarissen uiteindelijk is weggegaan op een afwijking van punctualiteitseis van 0,1%. Het is dus nogal een ding binnen de NS als je je niet aan de afspraken gehouden hebt. Ik kan mij dan voorstellen dat het voor een raad van commissarissen interessant is om te weten: kunnen we straks voldoen aan de concessieverplichtingen, met treinen die met zo'n risicoprofiel in de dienst worden gezet? Sterker nog, er wordt besloten om ze in de dienst te zetten terwijl er nog niet eens een proefbedrijf is en er nog geen trein is toegelaten. Kunt u vanuit uw toezichthoudende rol daar nog op reflecteren?

De heer **Meijer**: Ja. Wij hebben in 2012, eigenlijk het hele jaar door, de informatie die kwam uit de testen die gedaan werden op binnenkomende treinen gewogen met het oog op de vraag: kunnen we met deze trein datgene doen wat van ons wordt gevraagd in het kader van de concessieverlening? Eigenlijk tot het einde van dat jaar, begin 2013, stelden we vast: ja, dit kan. Dus inderdaad, wij hebben die afweging gemaakt.

De **voorzitter**: Maar ook met de ingebruiknameadviezen die mevrouw Bergkamp aan u voorhield, waaruit echt zorgen spraken? In een eerder verhoor heb ik aangegeven dat er een betrouwbaarheid van zo'n 20% tot 30% was. En in november was er nog geen verbetering zichtbaar. Dat zijn behoorlijk ingrijpende signalen. En dan toch de verwachting hebben dat de trein in de dienst kan worden gezet en dat daarmee aan de concessieverplichtingen kan worden voldaan ... Hoe duidt u dat nu?

De heer **Meijer**: Ik heb zojuist op eerdere vragen geantwoord dat die adviezen en documenten niet in de raad van commissarissen kwamen en naar ik gisteren begreep ook niet in de directie. Wat wel doorkwam -- ik verval ik herhaling -- was dat er problemen waren bij de introductie, maar dat die werden opgelost. Het zou een aantal maanden vergen voordat het goed verliep. Dat week ook niet af van de introductie van andere treinen, bijvoorbeeld de sprinter, die één of twee jaar eerder met soortgelijke problemen begon en die na een paar maanden gestabiliseerd was. U moet het, denk ik, zo zien dat wij wel begrepen dat er veel viel op te lossen, maar niet dat ons gezegd werd: je moet er niet aan beginnen.

De **voorzitter**: Hebt u het gezien als een probleem van de treinen en de dienstregelingen waarvan u op de hoogte was? Of kijkt u naar zo'n dossier vanuit de vraag: kunnen wij straks de concessieverplichting nakomen? Hoe wordt zoiets opgepakt in een raad van commissarissen?

De heer **Meijer**: Vanuit de afweging van het eerste punt dat u maakte, beantwoordt je in feite de vraag in het tweede punt. Gaan wij na ommekomst van een aantal maanden voldoen aan de concessieverplichting, zowel wat

betreft de punctualiteit als de bedrijfszekerheid als het klantencomfort?

Misschien moet ik er het volgende aan toevoegen. Gedurende 2012 hadden wij natuurlijk de verwachting dat AnsaldoBreda de nodige capaciteit zou inzetten om de aanloopproblemen snel en effectief op te lossen.

De **voorzitter**: Ja, maar dat was daarna pas. Dit zijn nog vooral problemen van de ingebruiknameadviezen, waarvan u zegt: ik snap het. U kende ze niet, maar dat waren de signalen. Dat ademt voor ons het dossier uit. Daarom stellen wij u de vraag: als u dat ziet, hoe kijkt u daar dan naar, als toezichthouder?

Ik heb nog één vraag daarover. Als ik u, net zo indringend als mevrouw Bergkamp dat zojuist heeft gedaan, vraag of u eigenlijk niet vindt dat ... Nee, ik moet de vraag open stellen. Vindt u dat u volledig en voldoende geïnformeerd bent? Hebt u een afweging kunnen maken op basis van de juiste informatie op dat moment, als ik u zeg wat de informatie is die de commissie tot zich heeft kunnen nemen?

De heer **Meijer**: Ja. Ja, ik denk het wel. Ik denk dat wij er als raad van commissarissen op konden en mochten vertrouwen dat als degenen die in de testfase de kennis hebben om te beoordelen of een trein veilig en bedrijfszeker is, uiteindelijk niet tot een negatieve conclusie kwamen, wij die moesten volgen.

De **voorzitter**: We gaan naar het laatste onderdeel. Dat is wat meer beschouwend. Als ik u heel concreet de vraag stel wat er volgens u is misgegaan bij het realiseren van het vervoer over de HSL-Zuid, wat is dan uw antwoord?

De heer **Meijer**: "Veel". Als je uiteindelijk en over zo veel jaren niet slaagt in je doel om een werkende trein te krijgen, is er veel misgegaan waar je je ook voor moet schamen dat het zo is gebeurd. Het is natuurlijk een ongelofelijk negatieve uitkomst van een proces waar ontzettend veel mensen zich voor hebben ingespannen, allemaal met goede bedoelingen, maar met een

negatieve uitkomst. Ik voel mij daarvoor verantwoordelijk. In die zin, als algemeen gevoel, mijn antwoord op uw vraag wat er is misgegaan.

Ik denk dat een paar dingen heel belangrijk zijn, ook voor de toekomst. Eén. Als je aan zoiets begint, maak dan aan de voorkant heel heldere, duidelijke afspraken. Begin niet aan iets waar je gaandeweg nog onderdelen van moet regelen. Dat was wat er in 2001 gebeurde. We zijn jaren bezig geweest om dat soort vraagstukken op te lossen. Dat is één ding: maak goede afspraken. Twee. Kijk hoe de belangen van de verschillende deelnemers aan het geheel zich verhouden. Een van de problemen in de samenwerking tussen de NMBS, de Belgische spoorwegen, en de NS was dat ze er met verschillende belangen in zaten. Dat wreekt zich op enig moment.

De **voorzitter**: En intern, waar mevrouw Vos u naar vroeg? U hebt het nu over de verschillende belangen van de Nederlandse Spoorwegen en de Belgische Spoorwegen. Mevrouw Vos vroeg u eerder naar de interne belangen: HSA, NSFSC, de Ierse dochter en de andere bedrijfsonderdelen.

De heer **Meijer**: Ik denk dat je kunt vaststellen dat intern binnen NS ook nog wel wat meer samenwerking geboden is. Maar dat vind ik eigenlijk van ondergeschikt belang ten opzichte van die samenwerking over de grens, met de Belgen. Want die was gewoon van meet af aan niet goed geregeld. Drie. Het geheel overziend, denk ik dat er in dat omvangrijke project -- een nieuwe baan, een nieuwe trein, nieuwe concessieverhoudingen, nieuwe veiligheidsspecificaties die nog nergens uitgeprobeerd waren -- geen regisseur was. Dan zie je in de aanloop dat ieder van de partijen in feite bezig is om zijn eigen rol in te vullen en zijn eigen belang te dienen. Dat kan ook niet anders, denk ik. Er is geen alles overkoepelende partij, een regisseur die uiteindelijk al die belangen aan elkaar knoopt.

De **voorzitter**: Waar zou die rol hebben moeten liggen, denkt u?

De heer **Meijer**: In de publieke sfeer, denk ik. Dit is alleen maar in te vullen vanuit een publieke verantwoordelijkheid. Ik zie het althans niet bij een van de commerciële partijen liggen.

Dan een vierde punt. Ik denk dat de conclusie achteraf moet zijn -- we hebben het er net uitvoerig over gehad -- dat je bij de introductie van nieuwe zaken, of dat nou ERTMS is of een nieuwe trein, iets achter de hand moet hebben voor een situatie waarin je niet bereikt wat je eigenlijk nodig hebt en verwacht hebt. Dat is een les die je uit dit uitvoerige traject moet trekken.

De **voorzitter**: Dat laatste zou dan de NS-les moeten zijn.

De heer **Meijer**: Dat zou de NS-les moeten zijn, maar misschien toch ook wel een les voor de politiek. Door de procedure van aanbesteding zijn we in heel andere verhoudingen met elkaar gekomen; we hebben daar eerder over gesproken. Daarbij is als het ware die regisseur uit beeld geraakt. In de verhoudingen zoals we die oorspronkelijk kenden tussen de Staat en de NS, was het heel duidelijk dat voor dit soort situaties de leiding en het initiatief bij de minister van Verkeer en Waterstaat lag. Maar in deze procedure ging die in een andere rol de concessievoorwaarden en -uitgangspunten beschermen. Ik begrijp dat volkomen, maar zeker tot 2008 werd er geen gemeenschappelijk probleem gevoeld tussen de Staat en de NS en de HSA. Dat veranderde pas toen minister Schultz kwam, die zei: "we hebben samen een probleem". Het was intussen in haar begroting ook volstrekt duidelijk geworden dat als de HSA niet op gang kwam, zij voor een heel groot probleem zou komen te staan. Toen zijn we stapsgewijs gaan werken aan een gemeenschappelijke invulling van de oplossing.

De **voorzitter**: En was dat misschien ook omdat deze minister voor het eerst de stukken van de NS kreeg en doorhad wat het echte probleem was?

De heer **Meijer**: Dat heeft ongetwijfeld een rol gespeeld, maar ook dat is weer verbonden met wat ik zojuist concludeerde. Op het moment dat je uit de fase treedt waarin iedereen opkomt voor zijn eigen belang en je bereid bent om een gemeenschappelijk probleem gemeenschappelijk op te lossen, krijg je heel andere processen in beweging.

De **voorzitter**: Dan toch een misschien flauwe vraag. Wat vindt u ervan dat er na zo veel jaren geen hogesnelheidslijnbenutting is op de manier die ons voor ogen stond, maar dat de vervoersrechten nog steeds bij de NS liggen en dat er wel over de lijn gereden wordt, hoewel niet door materiaal van de NS zelf? Er zijn allerlei samenwerkingsverbanden om toch iets te doen met die waardevolle lijn. Wat vindt u ervan dat de NS in die zin niet haar deel heeft gekregen van het nadeel dat het niet is uitgekomen zoals het was bedacht?

De heer **Meijer**: Pardon?

De **voorzitter**: Het nadeel heeft de NS nu niet gevoeld. U zegt dat ze een deelverantwoordelijkheid had, maar ze heeft wel alles binnen.

De heer **Meijer**: Ja, maar daar wordt ook een prijs voor betaald.

De **voorzitter**: Die is?

De heer **Meijer**: De huidige concessieprijs. De NS moet de komende tien jaar 2,4 miljard opbrengen voor de gecombineerde concessie. Dat vraagt om een heel forse inspanning. De NS heeft zich gecommitteerd aan een groot bedrag aan investeringen, zo rond de 7 miljard, voor allerlei nieuwe activiteiten: beter rijden, meer comfort, verbetering van stations, vult u maar in. Het is juist dat er een probleem voor de NS is opgelost. Er is ook een probleem voor de Staat opgelost, want er zou een groot tekort ontstaan zijn als deze oplossing niet was bereikt. Dat tekort gaat in de richting van bijna 2,5 miljard. Dat zou het de Staat gekost hebben als we deze oplossing niet hadden bereikt. Ik denk dus dat er ergens de middenweg gevonden is tussen zowel de voordelen als de nadelen.

De **voorzitter**: Als Verkeer en Waterstaat eerder bij u als raad van commissarissen op de deur had geklopt voor informatie, had u die informatie dan gegeven, waardoor misschien eerder een oplossing was gevonden?

De heer **Meijer**: Ja, want ik zou wel tegen ze gezegd hebben: dan moeten we ook samen praten; niet alleen over wat in de boeken van de NS staat, maar ook over wat de oplossingen zijn die we moeten bereiken.

De **voorzitter**: Dus toch weer dat "maar op onze voorwaarden". Dat hoor ik u eigenlijk gewoon zeggen. Die zin komt er meteen na, bijna een reflex.

De heer **Meijer**: Nee, dat is niet "op onze voorwaarden", want de oplossingen zouden niet op onze voorwaarden zijn.

De **voorzitter**: Maar zo klinkt het toch? Als de overheid, ofwel in de figuur van de minister van Verkeer en Waterstaat dan wel I en M, ofwel in de figuur van de minister van Financiën op de deur van de raad van commissarissen had geklopt en gevraagd "geef ons de informatie, want we zien een groot probleem, jullie vragen ons om probleem dat op te lossen, maar geef ons dan informatie", had u die deur dan opengedaan en een pakket gegeven of niet?

De heer **Meijer**: Mevrouw, ik heb u aan het begin van de zitting gezegd dat ik vind dat in dit soort verhoudingen volkomen transparantie geldt. Dus: ja.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **Meijer**: Maar mag ik daar misschien toch een bijzin aan toevoegen? Maar niet om allerlei bedrijfsgevoelige informatie te laten circuleren en passeren, dus wel binnen een afspraak dat we dan ook over de consequenties van het verstrekken van die informatie met elkaar een gesprek krijgen.

De **voorzitter**: Ik ben zo opgevoed dat als ik "ja maar" tegen mijn moeder zei, mijn moeder zei: dat is nee. Ja maar is nee.

De heer **Meijer**: Nee, nee, nee. Niet in dit geval.

De **voorzitter**: Oh, in dit geval is het anders.

De heer **Meijer**: Als je de geschiedenis goed bekijkt, zie je dat het is gekanteld in 2010. We hebben dat zojuist vastgesteld. Toen bleek er een situatie bereikt dat de Staat en HSA over alle informatie konden beschikken. Maar dat was binnen een agenda waarin we naar oplossingen zochten.

De **voorzitter**: We hebben nog even teruggekeken naar de notulen van de raad van commissarissen. We zien in ieder geval in 2010 wat citaten waarin u zich afvraagt wat uw voorgangers toch bewogen heeft, omdat de gegevens niet helemaal juist waren en de biedingen niet helemaal klopten. Over de informatie hebt u ook het een en ander gezegd. Dat zag u dus op dat moment wel. En u zegt nu: op zo'n moment is volledige transparantie nodig, dan kom je tot een oplossing. En dat werd heel helder in 2010.

De heer **Meijer**: Ja.

De **voorzitter**: U zei net het een en ander over de financiën. Wat de commissie af en toe gevoeld heeft in de verhoren de afgelopen dagen, is dat het soms bijna een verdelingskwestie werd. Of de concessie gaat naar beneden, en wat betekent dat dan voor het dividend, of de andere kant op. Eigenlijk is het iedere keer een soort verdeling geweest van het geld. In de kern is het bijna een verdelingsissue. Mevrouw Vos gaf een heel mooi voorbeeld: het ging van broekzak naar vestzak-broekzak. Die opmerking gaan we onthouden. Maar is het in de kern niet gewoon één grote verdelingssessie geweest?

De heer **Meijer**: Ja, uiteindelijk wel. Wat aan de een werd toegekend, kon niet naar de ander gaan. Dat is juist. De druk voor de HSA en de NS is in die situatie dat we zowel naar de aandeelhouder als naar de concessieverlener een faire verhouding hebben. En we kunnen maar één keer uit opbrengsten betalen. Wat we aan concessiemiddelen betalen, kunnen we dus niet als dividend uitkeren.

De **voorzitter**: En wie is daar uiteindelijk de dupe van? Zou ik mogen zeggen dat de reiziger de dupe is van deze verdelingskwestie?

De heer **Meijer**: Nee, dat geloof ik niet. Dat zou het geval zijn geweest als er een onmatig groot bedrag op de concessie of voor het dividend werd uitgekeerd. Maar dat is niet zo. De NS is een scherp gepositioneerd bedrijf, dat na de afdrachten die ze moet doen voor concessie en de gebruiksvergoeding nog net een marge overhoudt waaruit dividend kan worden betaald en waarmee nieuwe investeringen kunnen worden gedaan. Het is een heel transparant proces. Ik geloof dat de reiziger recht heeft op goed georganiseerd en veilig openbaar vervoer tegen een betaalbare prijs. Daar is de hele operatie op gericht.

De **voorzitter**: Maar de reiziger is op dat punt wel echt tekortgekomen, gelet op de vertragingen en op het beoogde vervoer dat niet tot stand is gekomen. Kunt u daar een slotwoord aan wijden?

De heer **Meijer**: Wat betreft het deel van de internationale verbindingen is de reiziger tekortgekomen. We zijn er, denk ik, wel redelijk in geslaagd om het binnenlandse deel van de hsl op gang te krijgen. Er zijn allerlei initiatieven in voorbereiding om dat uit te breiden.

Mijn slotwoord op dit punt zou zijn dat we met elkaar ernstig tekortgeschoten zijn -- dit heb ik al eerder gezegd -- om datgene te realiseren wat in het vooruitzicht was gesteld. Ik kan daar maar één ding op zeggen: er passen verontschuldigungen voor dat dit gebeurd is. Dat was niet goed. Daar moeten we van leren.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Sluiting: 13.25 uur