

**Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 28 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.**

Gehoord wordt: de heer Meerstadt (president-directeur NS), die wordt bijgestaan door de heer Smid.

Aanvang: 12.01 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 Meerstadt de eed af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Meerstadt. U was vanaf oktober 2001 ongeveer twaalf jaar lid van de NS-directie. Toen op 1 januari 2002 de raad van commissarissen en een deel van de NS-directie opstapten, bleef u aan. U was nog niet zolang in dienst. In januari 2009 werd u de nieuwe president-directeur van NS als opvolger van Veenman, met wie wij eerder hebben gesproken.

In dit verhoor stelt de commissie een aantal vragen aan u over de financiële positie van HSA, High Speed Alliance, het speciale bedrijf dat was ingericht om uiteindelijk het hogesnelheidsvervoer over de HSL-Zuid, de rails naar het zuiden, tot stand te brengen. Op verschillende momenten was die financiële positie problematisch. Daar komen we over te spreken. Wij verhoren u ook over de oplossingen die waren bereikt, bedacht, voorgenomen tussen NS en de Staat. De verhouding tussen NS en de Staat zal vanmiddag eveneens aan de orde komen. Ook zullen wij spreken over de verhouding tussen NS en AnsaldoBreda, dat uiteindelijk de trein is gaan bouwen voor NS. Het zijn belangrijke contractpartijen, de Staat en de treinenbouwer, en daarom zullen

wij daarover met u spreken. Ook hebben wij vragen over de start met de Fyra in december 2012 en de stopzetting een maand daarna.

We beginnen met de financiële positie en daarvoor geef ik het woord aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven** (SP): Mijnheer Meerstadt, vlak na de ondertekening van de concessieovereenkomst, eind 2001, wisselt de NS-directie en de raad van commissarissen. De nieuwe directie, waar u deel van uitmaakte, moest aan de slag met de concessieovereenkomst. Achtte u het begin 2002 reëel om de jaarlijkse concessiebetalingen terug te kunnen verdienen?

De heer **Meerstadt**: Mijn taxatie was dat dat uiterst moeilijk en uiterst ingewikkeld zou zijn. Zal ik u iets schetsen van de context waarin ik aantrad? Dan kan ik u aangeven waardoor ik tot die conclusie was gekomen.

De heer **Van Gerven** (SP): Ja, gaat uw gang.

De heer **Meerstadt**: Het was een tijdsgewricht waarin NS het heel moeilijk had. We hadden te maken met het "rondje rond de kerk", er was arbeidsonrust. Ook was de internetbubbel geëxplodeerd, waardoor het ook economisch tegenzat. Het was vlak na 9/11. Meerdere bedrijfsonderdelen van NS maakten verlies. Het bedrijf stond flink onder druk, omdat er te weinig materieel was, en dus stond er ook flinke druk op de directie van NS, waar ik in het staartje van 2001 binnenkwam. Dat had vooral te maken met het niet halen van de punctualiteit, waardoor er ook een getroebleerde verhouding was met het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In die context was er ook nog, samen met KLM, een zeer ambitieus bod gedaan om te mogen rijden op de HSL-Zuid. Die situatie trof ik aan. Eind 2001 heb ik ook nog het staartje van de beraadslagingen meegemaakt over het bod dat toen al door onze mensen als zeer hoog werd beschouwd.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: een zeer hoog bod. Was het een reëel bod? Was het uitvoerbaar?

De heer **Meerstadt**: Ik beschikte niet over de gegevens om dat te toetsen, maar ik heb wel altijd begrepen dat het tot het uiterste gestretcht was.

De heer **Van Gerven** (SP): Zo begon u. Het was uw directe verantwoordelijkheid? In die directie viel de HSA onder uw directe verantwoordelijkheid?

De heer **Meerstadt**: Nee, ik deed de afstemming als er bijvoorbeeld moest worden samengewerkt met NS Reizigers voor de kaartverkoop. Ik was NS-breed verantwoordelijk voor alle inkomsten, dus voor het reizigersbedrijf, de reis van de klant van deur tot deur, de stations, het vastgoed, de internationale poot en de aansluiting met die bedrijfsonderdelen voor HSA. De aandeelhoudersrol en de rol om financiële goedkeuringen te doen lagen bij mijn collega's, de financieel directeur en de president-directeur.

De heer **Van Gerven** (SP): Laten we zeggen: de financiële kant was de heer Niggebrugge. Wie was het meest verantwoordelijk in de directie? Dat was u toch, neem ik aan?

De heer **Meerstadt**: Dat was echt gedeeld. Ik gaf leiding aan de Stuurgroep HSA voor de afstemming met de andere bedrijfsonderdelen.

De heer **Van Gerven** (SP): U was voorzitter van de Stuurgroep HSA?

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): In eerdere verhoren is al aan de orde gekomen dat ten tijde van het bod ook de strategische waarde voor NS, die de hsl-concessie in zich droeg, bij de hoogte van dat bod is opgeteld. Dat is een betaling die HSA moest voldoen voor iets wat voor het NS-concern als geheel van belang was en waar voor HSA geen directe inkomsten tegenover stonden. Hoe waren de financiële consequenties hiervan verdeeld tussen HSA en NS?

De heer **Meerstadt**: Zoals u het omschrijft, herken ik het niet. Er was geen verdeling van risico's. Er was een bod gedaan door het consortium NS-KLM dat uitermate gestrekt was. Ik denk dat dat genoegzaam duidelijk was. Door de heer Timmer en anderen is gewoon gezegd dat dat ook de strategie was. Er zijn geen afspraken gemaakt over hoe dat "gehandeld" moest worden. Dat moest uiteindelijk gewoon terugverdiend worden door de opbrengsten die HSA uiteindelijk zou genereren.

De heer **Van Gerven** (SP): De strategische waarde moest dus worden opgebracht door HSA? Voor zover die in het bod ...

De heer **Meerstadt**: Vanzelfsprekend, want het vehikel waar de Staat in zijn tender om had gevraagd, was HSA. De Staat deed al die zaken omdat hij ervoor koos om het openbaar aan te besteden en streefde naar maximalisatie van de biedingen. Dat is ook gebeurd en dat heeft de Staat een hoog bod van het consortium NS-KLM opgeleverd. Er was een tweede ronde voorzien om voor de reizigers kwaliteit te gaan leveren ...

De heer **Van Gerven** (SP): Ik wil gewoon even heel to the point ... U geeft aan dat HSA de concessie, die uiteindelijk is afgetikt op 148 miljoen, moest opbrengen, waar dus ook een strategische waarde in verdisconteerd zat.

De heer **Meerstadt**: Ik heb dat bod niet gedaan. Maar het antwoord is: ja, er is maar één partij contractpartij en dat is HSA. Dat heb ik u aan het begin gezegd.

De heer **Van Gerven** (SP): Hoe kon die strategische waarde van circa 28 miljoen per jaar door HSA worden terugverdiend?

De heer **Meerstadt**: Wat is uw vraag precies?

De heer **Van Gerven** (SP): Hoe kon die strategische waarde door HSA worden terugverdiend?

De heer **Meerstadt**: Het lijkt mij opportuun om die vraag te stellen aan de mensen die het bod hebben gedaan. Waar ik mee moest dealen is dat de bieding uiteindelijk was teruggebracht naar 148 miljoen in de tweede fase, ten behoeve van de kwaliteit voor de reiziger. Een lager prijskaartje dat er eventueel aan zou kunnen hangen, is door de Staat niet ingevoerd. Dat was wel voorzien in de bieding, dus daar was bij ons al heel veel zorg over. Uiteindelijk was het gewoon HSA dat het special purpose vehicle, dat gevraagd was in de biedingsdocumenten, op moest brengen.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is duidelijk. HSA moest dat dus opbrengen. Lag het niet in de rede dat het NS-concern als geheel als het ware garant zou staan voor die strategische waarde voor dat deel in het concessiebod?

De heer **Meerstadt**: Nee, volstrekt niet. Zo was het ook niet gevraagd door de Staat. Je kon maar één bod doen.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is duidelijk, maar mijn punt is dat NS dat bod doet en verantwoordelijk is voor de startpositie van HSA. NS heeft in het bod een strategische waarde verwerkt waar eigenlijk geen businesscase achter zit. Dat is gewoon strategisch van belang voor het hele concern. Dan zou je toch kunnen concluderen dat het redelijk is dat niet HSA dat voor haar rekening neemt, maar dat het concern als geheel HSA op dit vlak steunt?

De heer **Meerstadt**: Ik denk dat er sprake is van een misverstand. Het is niet zo dat je een bieding doet en dan zegt: dat is de strategische waarde. Je moet het hele samenspel van vragen die door de Staat zijn gesteld, beoordelen. Zo is dat gegaan, ik was daar niet bij. Vervolgens kijk je voor hoeveel je treinen kunt kopen en hoeveel reizigers er gebruik van zullen maken. Er is dus geen strategisch deel van de waarde. Er is gewoon een businesscase, oorspronkelijk hoger dan de 170 miljoen en uiteindelijk teruggebracht tot 148 miljoen. Dat is wat het is.

De heer **Van Gerven** (SP): U hebt de verhoren gevolgd?

De heer **Meerstadt**: Ik heb een fulltimebaan, dus ik heb geprobeerd om zo veel mogelijk ervan te volgen. Ik heb het interview met Nol Döbken naderhand bekeken, de hoofdlijnen gezien van het interview met mijn voorganger en een stukje gezien van het interview met mevrouw Peijs. Voor de rest moet ik het uit de media vernemen.

De **voorzitter**: Ik heb de behoefte om even in te grijpen. Het zijn verhoren. Wij stellen vragen aan u. Ik wil u erop wijzen dat u onze vragen kernachtig moet beantwoorden.

De heer **Meerstadt**: Met genoegen, graag. Wat is uw vraag, mijnheer Van Gerven?

De **voorzitter**: Nee, ik ben nog niet klaar. Ik heb aangegeven dat het verhoren zijn. Ik merk dat u zegt dat het een misverstand is en dat u vertelt wat u wilt vertellen, maar wij willen graag een antwoord op de vraag. De heer Van Gerven heeft gevraagd hoe HSA de strategische waarde gaat terugverdienen, en hij krijgt daar nu van u een antwoord op.

De heer **Meerstadt**: Ik kan die vraag niet beantwoorden. Er was geen strategische waarde terug te verdienen.

De heer **Van Gerven** (SP): Het is duidelijk dat in het bod een strategische waarde is verdisconteerd van rond 28 miljoen. Dat blijkt uit de stukken en uit de verhoren. De vraag is of het dan niet reëel is dat niet HSA die 28 miljoen structureel ophoest maar dat het concern, NS, dat in zijn geheel voor zijn rekening neemt.

De heer **Meerstadt**: Dat is niet aan de orde geweest.

De heer **Van Gerven** (SP): Was het een opdracht van de NS-directie aan HSA om die tariefrestringie doorgevoerd te krijgen?

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): U hebt de heer Döbken of HSA niet gevraagd om ervoor te zorgen dat die tariefrestructie er alsnog doorheen komt, dat zij alsnog wordt gerealiseerd.

De heer **Meerstadt**: Het was een wens van HSA die wij ook heel verstandig vonden om op te volgen, omdat het recht zou doen aan de belangen van reizigers; de treinkaartjes zouden er goedkoper door worden. Tevens zou het recht doen aan de heel lastige financiële situatie van HSA.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar hebt u tegen de heer Döbken gezegd: probeer die tariefrestructie terug te onderhandelen?

De heer **Meerstadt**: Nee, dat was zijn eigen initiatief en dat hebben wij ondersteund.

De heer **Van Gerven** (SP): De heer Döbken heeft ook verklaard dat hij u benaderd heeft om extra financiële middelen ter beschikking te stellen. Hij verklaarde dat NS wel compassie had maar geen centen. Waarom heeft NS HSA financieel niet meer ondersteund?

De heer **Meerstadt**: NS heeft HSA zeer aanzienlijk ondersteund, namelijk door het startkapitaal te leveren. Er is een garantie van 240 miljoen afgegeven, die uiteindelijk ook is ingevuld. Daarnaast hebben we investeringen gedaan in faciliteiten voor het materieel. Er zijn dus tientallen miljoenen, optellend tot honderden miljoenen, geïnvesteerd.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar hoe verklaart u dan de uitspraak "wel compassie, geen centen" van de heer Döbken?

De heer **Meerstadt**: Dat moet u hem vragen. Ik heb daar geen verklaring voor.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik vraag het aan u.

De heer **Meerstadt**: Ik heb daar geen verklaring voor. Ik heb het ook niet gezegd.

De heer **Van Gerven** (SP): U begrijpt het niet.

De heer **Meerstadt**: Ik snap dat alles helpt als je staat voor het runnen van zo'n onderneming. Wij hebben ook geholpen conform de afspraken die gemaakt zijn in het contract. Ik breng in herinnering dat de Staat heeft gevraagd om een speciaal bedrijf dat speciaal voor dat doel zou worden opgericht. Dat is zoals wij het behandeld hebben. NS kon daar ook niet in ...

De heer **Van Gerven** (SP): Stel dat dat speciale bedrijf er niet geweest was ...

De heer **Meerstadt**: Dat was een totaal andere situatie geweest.

De heer **Van Gerven** (SP): ... en dat bod er ook gelegen had.

De heer **Meerstadt**: Dan hadden we het veel verstandiger gedaan. Dan waren we niet door een hele openbare aanbesteding gegaan. Dan waren we gewoon in de normale verhoudingen met elkaar doorgegaan. Dan had NS gewoon ...

De heer **Van Gerven** (SP): Ervan uitgaande dat er een aanbesteding zou zijn geweest en dat bod zou zijn gedaan en er geen aparte HSA was geweest maar gewoon NS als geheel, wat had u dan gedaan?

De heer **Meerstadt**: Dat is een theoretische vraag. Dat weet ik niet. Daar stond ik niet voor. Dat kan ik u ook niet vertellen.

De heer **Van Gerven** (SP): Had het niet in de rede gelegen dat NS dan wel de hele businesscase op haar klep had genomen?



De heer **Meerstadt**: Als NS de volledige verantwoordelijkheid had gedragen - - dat was echter niet zo, want KLM was ook nog aandeelhouder -- dan had NS dat natuurlijk ook moeten dragen.

De heer **Van Gerven** (SP): We hebben het in de verhoren van de heer Döbken en de heer Veenman ook gehad over het niet overleggen van de businesscase aan de Staat. Heeft de NS-directie ooit de opdracht gegeven om die informatie, waar Verkeer en Waterstaat om vroeg, onverkort beschikbaar te stellen?

De heer **Meerstadt**: Ja. In de gesprekken met Verkeer en Waterstaat is ons op een gegeven moment te kennen gegeven: wij willen gewoon een businesscase hebben. Ik herken dat er aarzeling was bij HSA om die te geven. Toen heeft de NS-directie in een kwartaalgesprek met Verkeer en Waterstaat gezegd: als er om die informatie wordt gevraagd, dan gaan wij die geven. Dat is de volledige businesscase, zoals die ook in de uitvraag, in het bod was gesteld. Dat zijn achttien blaadjes, helemaal vol met financiële data.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar ook met alle achterliggende aannames? Dus niet alleen wat er in het bod zat, maar ook alle achterliggende aannames op basis waarvan men tot het bod is gekomen?

De heer **Meerstadt**: Daar waren spelregels over afgesproken. Wij gaven exact hetzelfde als wat in het bod was gevraagd. Dat had de Staat immers zelf gespecificeerd. Ook was in het contract voorzien dat, als er verdere vragen waren, we de informatie daarover konden verstrekken. Het ging er met name om dat we bedrijfsvertrouwelijke informatie zouden kunnen verstrekken via een derde.

De heer **Van Gerven** (SP): Hebt u de opdracht gegeven om dan onverkort alle gegevens ter beschikking te stellen? Dus ook de achterliggende aannames?

De heer **Meerstadt**: Nee, we hebben ons precies gehouden aan het contract.

De heer **Van Gerven** (SP): Dus u hebt niet onverkort alle achterliggende gegevens verstrekt?

De heer **Meerstadt**: Volgens mij hebt u dat al eerder gevraagd, en het antwoord daarop was telkens: we hebben gegeven wat er ...

De heer **Van Gerven** (SP): Uw antwoord is dus: nee.

De heer **Meerstadt**: Het antwoord is: nee. Dat klopt.

De heer **Van Gerven** (SP): Heeft de NS-directie ooit opdracht gegeven aan HSA om juist niet bepaalde gegevens beschikbaar te stellen als Verkeer en Waterstaat om bepaalde informatie vroeg?

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is nooit gebeurd?

De heer **Meerstadt**: Nee. Niet in mijn herinnering.

De heer **Van Gerven** (SP): Er zijn verschillende interne memo's van HSA waarin staat dat de integrale businesscase niet aan Verkeer en Waterstaat gegeven kan worden, omdat Verkeer en Waterstaat daaruit de strategische waarde van het bod zou kunnen afleiden en dan de gebruikte rekentrucjes zichtbaar zouden worden. Is dat de reden dat Verkeer en Waterstaat de businesscase niet mocht inzien?

De heer **Meerstadt**: Nee, totaal niet, want er was juist toegang voor Verkeer en Waterstaat tot alle informatie, als het die had gewild. De bulk was gewoon beschikbaar via de spreadsheets die ik u heb aangegeven, met alle cijfers, met alle verbindingen van A naar B, precies met het aantal reizigers. Als ze

meer hadden willen hebben, van wat in het bedrijfsvertrouwelijke domein lag, dan was daar toegang toe. Om die toegang is niet gevraagd.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: als Verkeer en Waterstaat meer had gevraagd, had het meer gekregen.

De heer **Meerstadt**: Vanzelfsprekend.

De heer **Van Gerven** (SP): Nu blijkt dat HSA en NS zich erop baseerden ... U zegt: de informatie van die businesscase is bedrijfsvertrouwelijk, dus die kan ik niet zomaar geven. Dat is wellicht waar, maar kwam het misschien niet handig uit? Ik had het zojuist over bepaalde reketrucs die zijn gehanteerd bij het vaststellen van het bod.

De heer **Meerstadt**: Ik heb in het verhoor met mijn collega, de directeur van HSA, gehoord dat dat document zou bestaan. Ik ken dat document niet. Het is ook niet aan mij geschreven en ik sta er niet achter.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik citeer uit een interne memo van HSA: "Verkeer en Waterstaat wil onze integrale businesscase. Ik begrijp dat dat niet kan omdat er allerlei reketrucjes zijn uitgehaald ten opzichte van de base case, waardoor Verkeer en Waterstaat de strategische waarde in ons bod zou kunnen afleiden". De base case is overigens het basisbod.

De heer **Meerstadt**: Ik ken dat document niet.

De heer **Van Gerven** (SP): U was er niet van op de hoogte?

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): U was voorzitter van de stuurgroep?

De heer **Meerstadt**: Ik heb het verhoor met de heer Döbken goed bekeken. Volgens mij hebt u aan hem aangegeven dat het een memo was van zijn ondergeschikte aan hem. Ik ken dat stuk niet.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: ik ken het stuk niet, ik heb daar nooit opdracht toe gegeven ...

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): ... en als Verkeer en Waterstaat bij mij was gekomen en mij dat had gevraagd, dan had het alle stukken, ook alle achterliggende aannames, zo kunnen krijgen?

De heer **Meerstadt**: Verkeer en Waterstaat is regelmatig bij mij gekomen. Ik heb zelf actief het contact gezocht omdat er eigenlijk al vanaf het begin een groot probleem zichtbaar was. Ik heb telkens de informatie gegeven waarom zij vroegen, tot op het moment dat het méér werd dan origineel in het contract was afgesproken. Daar waren ook heel heldere spelregels over afgesproken, namelijk dat zij er dan via een derde inzage in zouden krijgen. U hebt mij die vraag ook gesteld in het vorige gesprek. Daarop heb ik u veel schriftelijke informatie gestuurd waarin staat ... Ik wist dat toen niet zeker, maar inmiddels zijn er drie stukken waarin staat, op schrift dus, dat we hun dat hebben aangegeven. Zij hebben er gewoon geen gebruik van gemaakt.

De heer **Van Gerven** (SP): Hoe kan het dan dat Verkeer en Waterstaat zegt niet tevreden te zijn over de stukken die het aangeleverd krijgt en klaagt over een gebrek aan informatie, ook via dat kanaal van die onafhankelijke derde, dat adviesbureau?

De heer **Meerstadt**: Dat weet ik niet. Dat moet u aan hen vragen.

De heer **Van Gerven** (SP): U vindt het onbegrijpelijk.

De heer **Meerstadt**: Ja. Ik heb zelf ook veelvuldig in gesprekken voorgesteld om het zo te doen. Daar hadden we al goede ervaringen mee; dat is bij eerdere stukken ook gedaan. Er waren onderhandelingen geweest over het eerste contract van NS met de Staat over het rijden op het hoofdrailnet. Daarbij heeft OC&C als derde partij gefungeerd om bedrijfsgevoelige informatie toegankelijk te maken, en ook later in de tijd, parallel met dit proces, is dat model succesvol toegepast. Zelfs in uw eigen Wet op de parlementaire enquête staat dat je bedrijfsvertrouwelijke gegevens niet hoeft te delen als je ze niet wilt delen. Zelfs daar wordt dat voorzien. Daar is dit dus gewoon een handig proces voor.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: er zijn wel bepaalde regels in het kader van de bedrijfsvertrouwelijkheid, maar de Staat had de mogelijkheid om alles van mij te krijgen waarom hij vroeg.

De heer **Meerstadt**: Ja. En u hebt vanochtend ook van mevrouw Peijs gehoord dat zij daar eigenlijk niet zo in geïnteresseerd was. Zij heeft letterlijk gezegd: al waren die gegevens er, er reed nog helemaal niets; we hebben McKinsey gevraagd om mee te rekenen.

De heer **Van Gerven** (SP): Zeker. Maar ook McKinsey zei: luister eens, wij kunnen maar een beperkt oordeel vormen, omdat wij niet de informatie krijgen die we écht nodig hebben om een volledig oordeel te kunnen vellen.

De heer **Meerstadt**: McKinsey was niet een partij die wij gezamenlijk als derde hadden aangewezen. Er was bij ons bereidwilligheid om met McKinsey mee te denken. Ik heb er zelf zes jaar gewerkt en weet precies hoe dat proces gaat. Er moeten analyses worden gemaakt. Zij hadden een benadering gedaan van onze businesscase, die behoorlijk klopte; dat hebben wij ook bevestigd. Er waren dus grote zorgen en dat heeft McKinsey ook aangegeven.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar McKinsey gaf in een analyse van 2004 in ieder geval ook aan: wij hadden beperkte toegang tot de gegevens die we nodig hadden om tot een goed finaal oordeel te komen.

De heer **Meerstadt**: Dat klopt ook, want de Staat heeft er niet om gevraagd.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: de Staat had erom moeten vragen en dan hadden wij dat geleverd.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Een stelling is ook dat NS bepaalde informatie niet heeft gegeven, omdat dan van meet af aan duidelijk zou worden dat helpen niet kon en er een faillissement aan zat te komen.

De heer **Meerstadt**: Dat herken ik niet.

De heer **Van Gerven** (SP): U kent de cijfers van McKinsey?

De heer **Meerstadt**: Nee, want dat rapport is niet met ons gedeeld, maar ze hebben wel analyses met ons gedeeld en ze zaten qua orde van grootte goed. Dat hebben wij ook bevestigd.

De heer **Van Gerven** (SP): Om welke orde van grootte ging het?

De heer **Meerstadt**: Daarmee ben ik overvraagd, maar volgens mij ging het om honderden miljoenen.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar kunt u ook een percentage noemen van de reizigersaantallen?

De heer **Meerstadt**: Nee, dat staat me uit mijn hoofd niet bij.

De heer **Van Gerven** (SP): Kent u de uitkomst van dat onderzoek helemaal niet?

De heer **Meerstadt**: Nee, dat is niet met ons gedeeld.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is niet gedeeld met NS?

De heer **Meerstadt**: Nee, er was geen bereidheid om dat met ons te delen. Verkeer en Waterstaat had zelf die adviseur ingehuurd om op eigen doft vergelijkingen te kunnen maken.

De heer **Van Gerven** (SP): Uit dat onderzoek bleek dat het een zwaar verliesgevende businesscase was.

De heer **Meerstadt**: Ja, dat herken ik.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat herkent u.

De heer **Meerstadt**: Ik herken dat dat is wat zij toen constateerden. Ik herken dat dat ook is wat ik de hele tijd heb gezegd.

De heer **Van Gerven** (SP): Eigenlijk is dan de enige conclusie dat dit vroeg of laat op een faillissement zou afstevenen. Het zou toch dodelijk zijn voor NS als dat naar buiten zou komen?

De heer **Meerstadt**: Nee. In de concessie was voorzien in wat je ging doen als er een faillissement dreigde. Sterker nog: dat was ook aan de orde. Wij konden dat op dat moment, toen McKinsey rekende, ook overzien. Wij wisten dat ergens het geld zou opraken, maar er was toen geen bereidheid om daarop te acteren.

De heer **Van Gerven** (SP): U hebt het steeds over de route via een derde. U zegt dat u dat hebt aangeboden. Maar waarom stond NS erop dat dat door

een derde zou moeten worden gedaan en niet door Verkeer en Waterstaat of de concessieverlener zelf?

De heer **Meerstadt**: Daar stond NS niet op. Dat was gewoon volgens de afspraak en de spelregels in het contract.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar Verkeer en Waterstaat wilde inzage in de gegevens.

De heer **Meerstadt**: Op een gegeven moment gaf Verkeer en Waterstaat aan dat het de businesscase wilde hebben zoals die was opgenomen in het format van de bieding. Toen is die geleverd. Daar hadden de diverse partijen eerst wat aarzeling bij, maar het is toch gebeurd.

De heer **Van Gerven** (SP): De concessieverlener wilde zelf inzage in de cijfers. U hebt zojuist gezegd: als u cijfers wilt, dan moet dat via een onafhankelijke derde. En wij kunnen constateren dat men het moest doen op basis van beperkte informatie.

De heer **Meerstadt**: Nee, alle informatie was toegankelijk. Het stuk dat bedrijfsvertrouwelijk was, was toegankelijk via een derde partij. Dat staat ook in de zelf door de Staat gedefinieerde spelregels voor het contract. We hebben vanochtend ook gehoord dat er geen interesse was om verder te gaan.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is wat u oordeelt?

De heer **Meerstadt**: Dat is wat mevrouw Peijs letterlijk heeft gezegd. Ik heb het net voorgelezen.

De heer **Van Gerven** (SP): Verkeer en Waterstaat heeft herhaaldelijk laten weten dat het meer informatie wilde. Hebt u dat nooit gemerkt?



De heer **Meerstadt**: Jazeker. Daar zijn we ook telkens op ingegaan. Het begon dus met dat ...

De heer **Van Gerven** (SP): De een vraagt iets en de ander zegt: natuurlijk wil ik dat doen. Hoe kan het dan dat de vrager uiteindelijk niet krijgt wat hij wil?

De heer **Meerstadt**: Dat moet de vrager beantwoorden, want de vrager had toegang tot alles, als hij de route van een derde had gevolgd. Ik heb u ook schriftelijk bewijs geleverd dat we dat regelmatig hebben aangeboden.

De heer **Van Gerven** (SP): Het gaat allemaal heen en weer. Vindt u het dan niet raar dat NS, die voor 100% eigendom is van de Staat, niet gewoon openheid van zaken geeft als de Staat om financiële inzichten vraagt?

De heer **Meerstadt**: We hebben openheid van zaken gegeven.

De heer **Van Gerven** (SP): Waarom is de Staat dan ontevreden?

De heer **Meerstadt**: Dat moet u aan hen vragen. U hebt het vanochtend gehoord.

De heer **Van Gerven** (SP): Dus u treft geen blaam op dit punt?

De heer **Meerstadt**: Nee. Er was heel helder geformuleerd hoe dat moest, namelijk via een derde partij.

De heer **Van Gerven** (SP): Kunt u bevestigen dat de oorspronkelijke businesscase met die onderliggende aannames, die later zoek is geraakt, heeft bestaan?

De heer **Meerstadt**: Dat weet ik niet, want ik was er niet bij toen die bieding werd gedaan. Op dat moment was dat ook geen vraag. Ik denk dat het als volgt is gegaan. Er is 172 of 178 miljoen geboden, zo zeg ik uit mijn hoofd. Daar lag precies het format onder waar de Staat om had gevraagd. Dat zijn

die achttien blaadjes Lotus of Excel, met alle verbindingen erop. Die informatie lag daaronder. Dat is echter niet waarop uiteindelijk gecontracteerd is, want uiteindelijk is er gecontracteerd op 148 miljoen. Bij mijn weten is die hele exercitie van al die cijfertjes niet meer gemaakt op de 148 miljoen. Zo is het mij altijd verteld. Toen de Staat ons op een gegeven moment vroeg hoe het precies zat en ons vroeg om de businesscase te geven, hebben wij als directie gezegd: wij geven die businesscase en maken hem weer precies zoals oorspronkelijk op basis van die cijfertjes. Die informatie is ook in uw bezit. Die is ook overhandigd, ik geloof ergens begin 2004.

De heer **Van Gerven** (SP): Begin 2004 is de volledige, oorspronkelijke businesscase, gebaseerd op die 178 miljoen, die in de tweede onderhandelingsronde tot 148 miljoen is teruggebracht, overgelegd.

De heer **Meerstadt**: Volgens mij is het format ...

De heer **Van Gerven** (SP): Het gaat niet alleen om het format en die achttien pagina's, maar ook om de achterliggende berekeningen van hoe je tot die bedragen komt.

De heer **Meerstadt**: Er was er maar één, met het bedrag hoger dan 170 miljoen, naar ik mij heb laten vertellen. Wat daar is gegeven is de toenmalige situatie met exact dezelfde gegevens ...

De heer **Van Gerven** (SP): Hoe verklaart u dan het memo waaruit ik zojuist heb geciteerd? Daarin wordt gezegd: we kunnen niet de oorspronkelijke businesscase geven, want dan worden de rekentrucjes zichtbaar.

De heer **Meerstadt**: Ik ken dat memo niet. Dat is niet aan mij geschreven en dus kan ik het ook niet verklaren.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar is dat gebeurd?

De heer **Meerstadt**: Dat weet ik dus niet. Sterker nog: ik weet wel dat ik er, terwijl ik de gesprekken voerde, in de hele periode nooit een misverstand over heb laten bestaan dat er een groot probleem was voor HSA; althans, dat probleem heb ik geërfd. Ik vond dat we moesten proberen het op te lossen. Ik was heel bezorgd over de kwaliteit voor de reizigers, omdat die tweede fase in de bieding er nooit was geweest.

De heer **Van Gerven** (SP): Zeker. Dat punt hebt u gemaakt. Maar is die oorspronkelijke businesscase kwijtgemaakt of kwijtgeraakt?

De heer **Meerstadt**: Ik heb geen enkel idee. Toen er in 2010 behoefte kwam om terug te keren naar de oorspronkelijke businesscase, is voor het eerst om de oorspronkelijke businesscase gevraagd, om een vergelijking te kunnen maken met wat er in de loop van de tijd allemaal veranderd was. Toen is de oorspronkelijke bieding, die is gedaan in termen van cijfers, logischerwijs gewoon beschikbaar geweest. Die heeft de Staat ook. Alleen, in 2010 waren stukken van de onderliggende data niet te vinden.

De heer **Van Gerven** (SP): Zeker. Dat kunnen we constateren, evenals het feit dat in 2010 wel zaken boven tafel kwamen.

Ik kijk naar de heer Elias of hij vervolgvragen heeft.

De heer **Elias** (VVD): Ja. Ik snap iets gewoon niet in de discussie over de strategische waarde en het eventueel spreken over problemen. We zitten er toch voor om dingen te snappen, dus daarom vraag ik er maar gewoon naar. U hebt gezegd: ik kende een bepaald memo niet waarin aan de baas van HSA, de heer Döbken, werd gemeld dat er allerlei rekentrucjes zouden zijn uitgehaald, die Verkeer en Waterstaat niet mocht zien. Niettemin gebeurde dat indirect onder uw verantwoordelijkheid, toch? De heer Döbken rapporteerde toch aan u?

De heer **Meerstadt**: Nee. De heer Döbken rapporteerde aan zijn aandeelhouders. Die aandeelhoudersvergadering zat ik niet voor.

De heer **Elias** (VVD): Maar u zat toch wel in de Stuurgroep HSA?

De heer **Meerstadt**: Jazeker.

De heer **Elias** (VVD): Die kwam op 16 september 2002 bijeen.

De heer **Meerstadt**: U zegt het, dus het zal zeker zo zijn.

De heer **Elias** (VVD): Dat is in dit geval zeker waar. Weet u nog of u daarbij aanwezig was?

De heer **Meerstadt**: Ik denk dat ik het merendeel van die bijeenkomsten heb meegemaakt. Van specifiek deze bijeenkomst weet ik dat niet.

De heer **Elias** (VVD): Daar was dus een strategiestuk aan de orde. Ik heb het niet over het memo waarin het woord "rekentrucjes" valt. In die stuurgroepvergadering van 16 september, waar u vrijwel zeker bij aanwezig was, is er naar aanleiding van een notitie voor die stuurgroep ook sprake van dat "de lucht uit het bod moet worden gehaald". Dat is de discussie die we hier nu al een paar keer aan de orde hebben gehad, dus die zal ik niet herhalen. Er staat verder dat "de winstgevendheid sterk moet worden verhoogd". Dat was één doel. Het tweede doel was dat "wij de maatschappelijke haalbaarheid moeten verhogen". Daarna stond er: "argument één mogen we uiteraard nooit melden". Dat stond gewoon in dat memo voor de vergadering waaraan u deelnam.

De heer **Meerstadt**: Daarvan hebben we gezegd dat ik daar misschien bij aanwezig was. Ik heb het desbetreffende stuk opgevraagd bij NS, want ik kon het niet goed plaatsen. Als u goed kijkt op dat stuk, ziet u dat daar staat: niets doen, formele brief, concreet voorstel. Dat is ook precies wat Nol Döbken daarna heeft gedaan. Hij heeft aan de vaste Kamercommissie geschreven. Ik wil ook iedere twijfel wegnemen dat ik dit pad ben ingeslagen. We hebben iets anders met elkaar afgesproken; dat staat er ook onder. Dat

heeft de directeur van HSA hier volgens mij ook gezegd. Hij heeft een brief aan de vaste Kamercommissie geschreven.

De heer **Elias** (VVD): Bij mijn weten is afwachten iets anders dan iets tegenhouden.

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

De heer **Elias** (VVD): Dat zie ik toch juist?

De heer **Meerstadt**: Ik heb gezegd: ik heb niet op deze suggesties geacteerd. Sterker nog: ik heb aan de directeur-generaal en aan de directeur Spoor telkens transparant aangegeven dat we een groot probleem hadden. Zij wisten het en wij wisten het. Er zijn twee componenten. Dit ging echter over de tariefrestrictie. Dat is goed voor reizigers, omdat de treinkaartjes goedkoper worden, en het helpt in de financiën.

De heer **Elias** (VVD): U stelde net op vragen van de heer Van Gerven over strategische notities waarin werd gesproken over de manier waarop de concessieovereenkomst aantrekkelijker moest worden gemaakt: ik kende die memo's niet. Uit uw laatste antwoord blijkt dat u die memo's er speciaal nog bij gehaald hebt.

De heer **Meerstadt**: Nee, want de heer Van Gerven had het over trucjes. Die memo's ken ik niet. Deze herkende ik ook niet. Ik heb aan NS gevraagd om aan te geven wat er precies bedoeld werd. Daarop heb ik deze bekeken en nu zeg ik hoe ik geacteerd heb.

De heer **Elias** (VVD): Is het toch niet op zijn minst merkwaardig dat er notities worden geschreven -- al zouden die dan niet zijn opgevolgd of zou er zijn afgewacht wat er ging gebeuren -- waarin eigenlijk staat: dit zijn de trucs waarmee wij de overheid om de tuin kunnen leiden om aan een beter bod te komen, om de lucht uit het bod te halen. Wat vindt u daarvan?

De heer **Meerstadt**: Ik zit hier om verantwoording af te leggen over mijn handelen. Ik heb dat niet zo opgepakt. Sterker nog: ik heb juist heel veel moeite gedaan, overigens ook heel vaak succesvol, om met Verkeer en Waterstaat in gesprek te geraken over dit vraagstuk en te doen wat verstandig was voor de reizigers en de continuïteit van HSA.

De heer **Elias** (VVD): Maar u zegt dat dit memo in die bijeenkomst niet aan de orde is geweest.

De heer **Meerstadt**: Ik weet het niet. Ik weet niet zeker of ik erbij was. Ik heb gewoon aan NS gevraagd "wat is het?" en toen heeft NS mij dit verstrekt.

De heer **Elias** (VVD): Maar als de reactie was om af te wachten, dan lijkt dat te duiden op besluitvorming en dus op het feit dat dit besproken is.

De heer **Meerstadt**: U vroeg mij of ik erbij was. Ik weet dat niet precies. Ik heb gewoon gekeken wat het stuk was en gevraagd of NS mij dat kon leveren, omdat ik onderdeel was van de Stuurgroep HSA. Dit is wat ik heb gezien. Ik heb ook gezien wat er met de hand onder stond geschreven. Dat is ook precies wat de heer Döbken heeft gedaan. Die heeft uiteindelijk een brief met een voorstel aan de vaste Kamercommissie geschreven.

De heer **Elias** (VVD): Dan is er nog een memo, dat u dan ook niet zult kennen, van 27 juni 2003. Ook daarin gaat het over deze hele materie en over de vraag hoe de overeenkomst prettiger kan worden voor NS. Daarin komt ook het lemma "algemeen" voor, het verlichten van de zorgen onder het mom van tariefrestrictie. Dat is een stuk aan de heer Döbken.

De heer **Meerstadt**: Heb ik dat geschreven?

De heer **Elias** (VVD): Nee, dat hebt u niet geschreven. In ieder geval over die tariefrestrictie en over het halen van lucht uit het bod -- veel meer dan over de maatschappelijke acceptatie in de zin van "het is zo zielig voor die

reiziger dat de kaartjes zo duur worden" -- heeft er dus wel degelijk ook besluitvorming plaatsgevonden; men is daarmee bezig geweest.

De heer **Meerstadt**: Onder mijn verantwoordelijkheid niet. Waar ik zelf richting aan heb gegeven, was om juist telkens aan de aandeelhouder transparant aan te geven dat er een groot financieel vraagstuk was. Ook waren wij er zeer beducht voor wat dit voor de reiziger zou betekenen.

De heer **Elias** (VVD): Een van de dingen die uit dat strategisch memo blijkt, is dat de Tweede Kamer, vooral het CDA, zou moeten worden beïnvloed met betrekking tot de maatschappelijke onwenselijkheid van hoge tarieven. Dat is gebeurd. Dat deel van dit memo is in ieder geval dus wel uitgevoerd. We mogen dus toch aannemen dat de rest ook is gebeurd.

De heer **Meerstadt**: Nee, dat kan ik niet bevestigen. Ik herken heel erg dat er bij ons grote bezorgdheid was over de enorme prijs van het treinkaartje. Omdat de Staat de opbrengst van het contract wilde maximaliseren, moest de reiziger worden gevraagd om meer voor de treinkaartjes te betalen. Zo is ook de hele businesscase opgebouwd. Wij hadden daar grote zorgen over. Ik zat met die erfenis. Het was niet fair tegenover reizigers. Overigens was het ook heel onvoorspelbaar hoe reizigers zouden reageren als ze 60% hogere tarieven zouden moeten gaan betalen voor dit product.

De **voorzitter**: U hebt ook het verhoor met de heer Veenman gevolgd?

De heer **Meerstadt**: Nee, ik was gisteren en eergisteren in het buitenland voor mijn werk, maar ik heb wel geprobeerd om de hoofdpunten op te pakken.

De **voorzitter**: De heer Veenman erkent dat er weinig informatie is gegeven, dat men niet erg scheutig was met het verstrekken van informatie en dat het dus een strategie was. Hebt u dat ook teruggeluisterd?

De heer **Meerstadt**: Nee, maar ik heb het ook niet zo ervaren. Zoals ik het heb ervaren, is er op een gegeven moment ... Er werd telkens door de Staat gezegd: wij willen meer informatie. Door de directeur Spoor is letterlijk tegen mij gezegd: wij gaan pas bewegen als het echt moet. Dus wat je ook gaf, er was geen wezenlijke interesse in. Dat heeft mevrouw Peijs feitelijk bevestigd. Want op dat moment zou je ook wat hebben moeten doen. Daar was op dat moment geen bereidheid toe.

De **voorzitter**: De heer Veenman zei letterlijk dat jullie niet erg scheutig waren met het verstrekken van informatie. Dat bevestigt u dus. Alleen, het werd niet gevraagd op de wijze waarop u dat wilde, zo begrijp ik.

De heer **Meerstadt**: Zoals de spelregels gewoon waren, zoals was afgesproken in het contract.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Meerstadt, ik heb een aantal vragen over het bestellen van treinen. U was voorzitter van de Stuurgroep HSA en hield zich ook daarmee bezig. Hoe keek u begin 2002 aan tegen de relatief korte tijd die er nog was om treinen te bestellen, te kopen en te laten maken?

De heer **Meerstadt**: U hebt net gehoord wat mijn portefeuille was. In principe was het bestellen van treinen helemaal gedaan met behulp van andere onderdelen van het bedrijf. Daar heb ik de facto heel weinig mee te maken gehad. Waar ik mij telkens van heb vergewist via de directeur van HSA, was de haalbaarheid van de planning die was voorzien.

Mevrouw **Vos**: U hebt het dus wel over die planning gehad. Het was belangrijk om die treinen te hebben, zodat u kon gaan rijden en die concessievergoeding kon gaan betalen. Hebt u zich zorgen gemaakt over de planning? Wat waren de gedachten in 2002?

De heer **Meerstadt**: Volgens mij heeft HSA altijd gevonden dat het een sportieve, moeilijk te halen planning was. Daarom was ...



Mevrouw **Vos**: "Sportief" is een eufemisme. Wat is het echte woord?

De heer **Meerstadt**: Nee, dat zegt wat ik bedoel. Het was haalbaar, maar je moest wel goed doorwerken.

Mevrouw **Vos**: Goed doorwerken. Dan is het dus van belang dat er geen vertraging optreedt bij het aanbesteden en vervolgens laten bouwen van die treinen, wil je die sportieve planning halen.

De heer **Meerstadt**: Ja, dat is de indruk die ik heb gekregen van de directeur.

Mevrouw **Vos**: Eind 2003 lagen er voor het materieel aanbiedingen; dat hebben we gisteren gehoord. Het waren twee aanbiedingen, van Alstom en AnsaldoBreda. Kunt u ons schetsen hoe die twee aanbiedingen zich tot elkaar verhielden qua prijs, ontwerp, levertijd? Dat was ook voor u belangrijk.

De heer **Meerstadt**: Dat is niet gedeeld in de Stuurgroep HSA. Wat in de Stuurgroep HSA is gedeeld, is een samenvattend sheetje met daarop de bieding van Alstom en de twee biedingen van AnsaldoBreda, met plusjes, minnetjes en rondjes. Naar ik meen is dat begin december geweest. Toen kwam duidelijk naar voren dat de bieding van AnsaldoBreda te prefereren was.

Mevrouw **Vos**: Dus pas begin december hebt u als voorzitter van de stuurgroep informatie gekregen over welke twee bouwers nog over waren en hoe die biedingen zich tot elkaar verhielden. Het enige wat u zich daarvan kunt herinneren is dat AnsaldoBreda er beter uit kwam. Of kunt u zich nog meer herinneren, bijvoorbeeld van het ontwerp?

De heer **Meerstadt**: Ja. Ik herinner me van dat gesprek dat er een voorkeur bestond voor de aanbidding die AnsaldoBreda had gedaan, zowel voor het 230 km/u-product als het 250 km/u-product. Uiteindelijk hebben we daar om allerlei redenen toe besloten, maar onder andere omdat het een veel betrouwbaardere trein zou zijn en omdat hij twee motoren had. Daardoor was

hij redundant en kon hij, als er een probleem was, ook met één motor doorrijden. Ook voldeed hij beter aan de vereisten van de concessieverlener, hoewel hij duurder was. Daarom is uiteindelijk deze trein besteld.

Mevrouw **Vos**: Hij was duurder maar kon harder en was redundant. Wat vond u van het ontwerp?

De heer **Meerstadt**: Er zat één plaatje bij.

Mevrouw **Vos**: Wat vond u van dat plaatje?

De heer **Meerstadt**: Het zag er goed uit. Het was eigenlijk een heel rare trein. Vanwege de nieuwe botsspecificaties had je een heel grote, lange eendenneus nodig. Ik schrok wel even toen ik de trein voor het eerst op het plaatje zag, maar voor de rest zag het er goed uit.

Mevrouw **Vos**: U vond het wel mooi? Of juist niet?

De heer **Meerstadt**: Ik vond het er een beetje gek uitzien, want ik had nog nooit een trein gezien die aan de nieuwe specificaties moest voldoen. Ik vond het een beetje op een eendenbek lijken, maar ik vond het verder een goed design.

Mevrouw **Vos**: Dus pas in december kreeg de Stuurgroep HSA die twee biedingen te zien. Op basis van de technische specificaties ging de voorkeur begin december al uit naar AnsaldoBreda.

De heer **Meerstadt**: Ja. Zo is het aan ons gepresenteerd. De directeur van HSA heeft ons over de voortgang gerapporteerd, maar dat was vooral mondeling. Wat de vergelijking van die verschillende partijen betreft: dit is het stuk waarvan ik mij herinner dat ik het heb gezien.

Mevrouw **Vos**: Weet u nog wat beide aanbieders boden ten aanzien van de sportieve planning?

De heer **Meerstadt**: Nee, ik weet niet meer of er bij beide partijen een plusje of een minnetje of een rondje stond. Die informatie is beschikbaar en als u die wilt inzien, dan kan dat. Mijn assistent heeft die bij zich.

Mevrouw **Vos**: Het was dus van belang voor u als voorzitter van de Stuurgroep HSA en hoeder van de concessie dat die treinen er op tijd zouden komen.

Die stuurgroep heeft in 2003 een strategie bepaald die voorziet in maximale druk op het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het drukmiddel was: opschorten van de materieelbestelling -- de treinen dus -- totdat het ministerie met HSA in gesprek gaat over een aantal openstaande risico's. Daarbij gaat het bijvoorbeeld over de Belgische spoorwegen, de hogere materieelkosten en de afnemende reizigersaantallen. Klopt dat?

De heer **Meerstadt**: Ja, dat klopt. Het is volgens mij ook prudent beheer van alle betrokkenen. Als je een bestelling aangaat, heb je namelijk de bulk van je geld besteed. Voordat je dat doet, moet je dus heel goed weten wat je doet. Op dat moment wisten we heel veel dingen nog niet. Er waren allerlei losse eindjes die in al de contractonderhandelingen niet geregeld waren. Er was geen vaste afspraak met de Belgen, er waren geen vaste afspraken met de Fransen, er waren allerlei problemen met ERTMS. Er waren dus grote vraagstukken. Conform het adagium van de directeur Spoor, "wij bewegen pas als het moet", was het ook echt nodig om van de Staat op een aantal openstaande dossiers commitment te krijgen.

Mevrouw **Vos**: U zegt: ondanks dat het van het grootste belang was dat die treinen er op tijd zouden komen, gebruikte u de materieelbestelling toch als drukmiddel om in gesprek te gaan over een aantal openstaande risico's.

De heer **Meerstadt**: Dat was ook in het belang van de Staat. In principe is het natuurlijk heel gek: de Staat was immers aandeelhouder van ons en concessieverlener aan ons. Het was dus ook in hun belang dat zij ervan

wisten voordat het aantal treinen definitief werd vastgelegd, en dat zijzelf bijdroegen aan de risicoreductie.

Mevrouw **Vos**: Maar veel van die risico's waren eigenlijk typische ondernemersrisico's. De verantwoordelijkheid voor de lager geraamde reizigersopbrengsten, de hoger geraamde materieelkosten en de losse eindjes lag dus bij u. Hoe u het ook wendt of keert, HSA had de verantwoordelijkheid om die concessie te betalen en die trein te laten rijden. Hoe kon de strategie van HSA er nu op uitdraaien dat ze de materieelbestelling, de corebusiness "treinen", gebruikte om een aantal andere zaken te regelen?

De heer **Meerstadt**: U stelt dat de reizigersgroei en de kosten van het materieel logischerwijs een ondernemersrisico zijn. De losse eindjes waren dat echter niet. Dat waren vraagstukken waarin de Staat een rol had te spelen. Wij wilden ook dat de Staat daar voortgang mee maakte.

Mevrouw **Vos**: De corebusiness van NS en ook HSA is het laten rijden van treinen. Dan is het toch vreemd dat je die kern gebruikt om in gesprek te gaan met de concessieverlener?

De heer **Meerstadt**: Volgens de taxatie van de directeur van HSA hadden wij de tijd om dat te doen. Het was ook zijn voorstel om ervoor te zorgen dat we meer helderheid zouden krijgen over al die risico's, vooral de risico's in de vermindering waarvan de Staat een rol kon spelen.

Mevrouw **Vos**: Dat blijft toch raar. We beschikken bijvoorbeeld over een memo aan de stuurgroep waarin staat: "Een drukmiddel op V en W is de opschorting van de materieelbestelling totdat een aantal risico's is afgedicht." Die risico's waren echter uw eigen risico's.

De heer **Meerstadt**: Nee, een deel daarvan waren onze risico's en een ander deel daarvan waren risico's van de Staat. We wilden graag dat daaraan wat gedaan zou worden. We waren bijvoorbeeld bijna tien minuten reistijd kwijt

die goedge maakt moest worden. Dat probleem zat in de specificaties die door de Staat waren gegeven. Wij wilden daar graag klaarheid over hebben en wilden niet al het geld in één keer uitgeven zonder dat de Staat daarvan goed op de hoogte was en daar feitelijk over mee besloot.

Mevrouw **Vos**: Klopt het dat een aantal van die externe risico's u wel uitkwamen, omdat u anders niet in gesprek kon komen met de Staat? We hebben net een hele discussie gehad over de tariefrestrictie. U was daarover continu aan het onderhandelen. Dan komen een aantal van die risico's toch goed uit, doordat je wat meer drukmiddelen hebt. We beschikken over een notitie waarin u volgens mij zelf de opdracht geeft om het juridisch uit te zoeken, om "deze risico's zo veel mogelijk uit te nutten om in gesprek te komen".

De heer **Meerstadt**: Gezien de houding die ik zonet heb beschreven, die ervoor zorgde dat er eigenlijk geen voortgang was te bereiken op die dossiers en alles via de juridische route moest worden opgelost, was dit dus een goed instrument om in gesprek te komen met de Staat. Ik vond het ook verstandig om het op die manier te doen.

Mevrouw **Vos**: U zei net dat het een "sportieve planning" was en dat u die trein op tijd moest hebben. Dan vind ik het raar dat u net die belangrijke pion inzet om dat gesprek aan te kunnen gaan. Dan had u het ook gewoon kunnen ...

De heer **Meerstadt**: Er kon gewoon worden doorgewerkt in de specificaties voor de treinleveranciers. Voor het aangaan van het commitment was het heel belangrijk om van de Staat te horen hoe we aan risicoreductie konden doen. Zij hadden daar ook hun rol in te spelen.

Mevrouw **Vos**: U hebt dus zelf gevraagd om een nadere uitwerking van de juridische dreiging om de Staat aan tafel te krijgen. Die route hebt u ook gedeeld met uw raad van commissarissen.

De heer **Meerstadt**: Ja. En die verantwoordelijkheid draag ik ook.

Mevrouw **Vos**: Er was nog iets anders. Er was niet alleen sprake van druk zetten, dreigen met vertraging van de materieelbestelling. Uiteindelijk hebben de raad van commissarissen en u besloten om minder treinen te bestellen. Dat hebben wij ook gehoord in het verhoor van de heer Döbken. Hij zei: op een gegeven moment kwam er een besluit dat er minder treinen moesten komen, en toen zwommen wij in sneltreinvaart in een fuik.

De heer **Meerstadt**: Ik heb dat ook gehoord. Feit is dat dit besluit in gezamenlijkheid tussen HSA, de directie, de raad van commissarissen en overigens ook de andere aandeelhouder van HSA, KLM, is genomen. Uit allerlei stukken in de dossiers blijkt dat HSA voorstelt om twee routes te bewandelen: de ene met risicoreductie en de andere met de volledige bestelling als de Staat niet akkoord zou gaan met een gereduceerde bestelling. Dus HSA heeft zelf aangegeven dat het verstandig was om risico's te reduceren.

Mevrouw **Vos**: Dat is dan uw eigen strategie, maar uiteindelijk ... U hebt een afspraak met de Staat om een x-aantal treinen te laten rijden. Vervolgens besluit u dat het er minder worden om zelf risico's af te dichten. Dat lijkt vanuit uw perspectief verstandig, maar het gevolg is dat de mensen die de materieelbestelling doen uiteindelijk maar met één aanbieder overblijven. Had u zich dat gerealiseerd?

De heer **Meerstadt**: Nee. Het is niet zo dat de mensen met dat besluit zijn geconfronteerd. Dat is in gezamenlijkheid tot stand gekomen.

Mevrouw **Vos**: In gezamenlijkheid met HSA, maar in gezamenlijkheid ook met de materieelbestellers? Uit het verhoor van vorige week bleek namelijk dat het hun overkwam.

De heer **Meerstadt**: Bedoelt u het verhoor met de heer Döbken?

Mevrouw **Vos**: Ja.

De heer **Meerstadt**: Daarin heeft hij voor eigen rekening gezegd dat het hem overkwam. Dat is niet wat er in de stukken staat. Daarin is sprake van een voorstel van HSA om aan risicoreductie te doen en om te kijken of het mogelijk is om in delen te bestellen. Het staat gewoon in de stukken, die ik u kan leveren; ik heb ze bij me.

Mevrouw **Vos**: De aanbesteding van het materieel leidde uiteindelijk tot een fuik met één aanbieder. Dat is het gevolg als je het aantal treinen dat besteld moet worden, midden in het proces vermindert. U zegt dus dat iedereen zich daarvan bewust was en iedereen ervoor gekozen had om op die manier dat risico te nemen, dwars door de aanbesteding heen, die al wat vertraagd was.

De heer **Meerstadt**: Nee, niemand was zich daarvan bewust. Deze hele afweging speelde in oktober en november. Het afhaken van Alstom is in januari gebeurd. Dat is gewoon maanden daarna.

Mevrouw **Vos**: Alstom is ongeveer in december afgehaakt, zo hebben we gisteren gehoord. Dat is precies nadat besloten werd om veel minder treinen te bestellen. Dat was dus het directe gevolg van dat besluit. Maar u zegt: het was allemaal HSA; HSA heeft besloten om minder treinen te bestellen en niet u.

De heer **Meerstadt**: Nee. Ik heb gezegd dat dat besluit in gezamenlijkheid tot stand is gekomen.

Mevrouw **Vos**: Ik probeer het voor mezelf samen te vatten. De vertraging van de materieelbestelling is als drukmiddel gebruikt om in gesprek te komen met de Staat en het besluit om het aantal treinen te verminderen, en dan maar met minder treinen te gaan rijden, is in gezamenlijkheid genomen door HSA en u, om de risico's te verminderen. Het vervelende gevolg daarvan was dat de materieelbestelling een beetje in de soep liep.

De heer **Meerstadt**: Er was geen besluit genomen om dan maar met minder treinen te gaan rijden. We besloten om in ieder geval te bestellen wat uit het oogpunt van risicoreductie minimaal nodig was. U mag ook niet anders verwachten van een directie die er voor de continuïteit en de financierbaarheid van het bedrijf is. Er zijn opties genomen om wel de hele bestelling te kunnen doen, in één stroom door gebouwd, waardoor je uiteindelijk geen problemen zou hebben als toch de behoefte zou bestaan om méér te bestellen.

De **voorzitter**: Wie nam het initiatief om minder treinen te bestellen?

De heer **Meerstadt**: Het eerste voorstel dat ik heb gekregen is het voorstel van HSA om twee routes te bewandelen. De ene om minder te bestellen en opties te nemen en de andere om de hele bestelling te doen. HSA vroeg dus twee dingen aan de aandeelhouder en de NS-directie.

De **voorzitter**: Hoe concreet was dat vanuit HSA?

De heer **Meerstadt**: Zal ik even kijken? "Beschikbaar voor informatie: ir. W.A.G. Döbken".

De **voorzitter**: De heer Döbken vraagt aan u: zullen we minder bestellen?

De heer **Meerstadt**: "Thans wordt u allereerst een investeringsvoorstel voorgelegd waarbij HSA zelf de risico's zo beperkt mogelijk houdt. Dit wordt gedaan door een ingroeiperiode van vijf jaar te nemen in plaats van de twee jaar die de concessie toestaat. De ingroeivariant is afhankelijk van de goedkeuring van de Staat van ..." Dan volgt er een hele opsomming. Dat is het stuk waaruit ik citeer. De datum is 30 oktober 2003.

De **voorzitter**: Op 30 oktober 2003 bent u met elkaar dus serieus aan het kijken om minder treinen te bestellen. Kunt u uitleggen waarom in dezelfde periode op basis van een hoger aantal een best and final offer wordt



gevraagd aan de industrie, die miljoenen aan het uitgeven is om u een goed bod te doen?

De heer **Meerstadt**: Nee. Daar heb ik geen inzage in gehad. Dat weet ik ook niet.

De **voorzitter**: Wat vindt u daarvan?

De heer **Meerstadt**: Achteraf kan ik dat niet goed beoordelen. Ik denk dat iedereen met de beste inzet bezig is geweest. Ik kan dat niet goed taxeren. Daarvoor zat ik er te ver van af.

De **voorzitter**: Maar begrijpt u mijn vraag dat op een bepaald moment ...

De heer **Meerstadt**: Natuurlijk!

De **voorzitter**: De industrie wordt op een gegeven moment om een best and final offer gevraagd. Iedereen doet vreselijk zijn best om u een goed bod te doen, terwijl u al hevig zit te discussiëren met elkaar en het standpunt in ieder geval als volgt is: hoeveel minder is nog niet helemaal duidelijk, maar het is wel duidelijk dat er minder treinen worden besteld dan er op dat moment aan de industrie in de bieding worden gevraagd.

De heer **Meerstadt**: Dat is één van de voorstellen, maar er zijn twee voorstellen gedaan: een om gereduceerd te bestellen en een ander om, als de Staat dat niet zou toestaan, de volledige bestelling te doen. Volgens mij waren beide opties nog mogelijk. Het is heel vervelend dat ...

De **voorzitter**: Is het zuiver?

De heer **Meerstadt**: Ik denk dat er geen enkele kwade opzet in het spel was. Ik denk dat het volstrekt zuiver is. Ik weet niet precies hoe het proces is gelopen tussen het nemen van deze besluiten en het doorvertalen in het best

and final offer. Dat moet u aan de mensen vragen die daar dichterbij stonden.

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

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik heb daarover toch nog een vraag. U zegt: de heer Döbken kwam met twee alternatieven. Deed hij dat vanuit eigen inzicht of was het een opdracht vanuit NS?

De heer **Meerstadt**: Nee. Ik heb het u net voorgelezen. Ik denk ook niet dat ik daar iets aan kan toevoegen. Dat is gewoon wat er staat. "Thans wordt u allereerst een investeringsvoorstel voorgelegd waarbij HSA zelf de risico's zo beperkt mogelijk houdt." Ik kan er ook niet meer van maken. Dat is wat het is.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Het initiatief kwam dus van de heer Döbken, vanuit HSA, zelf. Zelf hadden ze dus dat inzicht om minder treinen te gaan bestellen?

De heer **Meerstadt**: Ik weet niet van wie het precies kwam, maar zo is het voorstel bij ons gekomen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar u weet niet van wie het kwam? In ieder geval niet vanuit NS?

De heer **Meerstadt**: Ik heb het u net gezegd. Wij waren er heel erg voor, omdat je op dat moment al je middelen, die al schaars waren, committeert. Dus is het heel verstandig om te bekijken of je zo'n heel groot commitment wel moet aangaan. Wij waren daar, evenals KLM, zeker ook voorstander van. Ik heb hier ook nog een brief van KLM, waarin staat: wij willen absoluut een prudente aanpak, want ...

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U was dus voor, maar u weet niet of er vanuit NS een verzoek aan HSA is gedaan om het aantal treinen te reduceren?

De heer **Meerstadt**: Nee, zo herinner ik het me niet. Ik herinner me dat het bij ons is gekomen zoals het hier staat.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Zijn beide opties ook nog voorgelegd aan de Staat? U zei: afhankelijk van wat de Staat ervan vindt.

De heer **Meerstadt**: Volgens mij is begin december aan de Staat een brief gestuurd waarin dat staat.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik ga even naar een ander onderwerp. Op een gegeven moment gaat NS toch treinen bestellen. Dat gebeurt in het voorjaar van 2004. De concessievergoeding blijft gehandhaafd, maar in juli 2005 geeft de Italiaanse fabrikant AnsaldoBreda aan dat er vertraging is. De treinen worden twaalf tot achttien maanden te laat geleverd vanwege veranderende botseisen. De technische inzichten staan niet stil. Er worden andere eisen gesteld aan de treinen qua sterkte van de trein bij botsingen. Vervolgens gebeurt er iets bijzonders. Op een gegeven moment stuurt u een interne mail over de communicatiestrategie: "Er dient een duidelijke oorzaak aangegeven te worden en het lijkt mij wijs om daarbij het gebrek aan klaarheid over ERTMS-standaarden een grotere rol te laten spelen, waardoor het niet mogelijk is voor de Staat om gemakkelijk afstand te nemen". Hebt u het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS als vertragingsoorzaak aangedragen?

De heer **Meerstadt**: Het was ook door AnsaldoBreda ... Het was voor ons natuurlijk een enorme teleurstelling dat AnsaldoBreda, dat met veel zorgvuldigheid was geselecteerd, onze verwachtingen niet waar ging maken. Het was niet de eerste teleurstelling over hun onvermogen om op te leveren conform de afspraken.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik doel op het volgende. AnsaldoBreda geeft "veranderende botseisen" als reden aan en u schrijft een interne memo over de communicatiestrategie waarin staat: laten we het gooien op ERTMS.

De heer **Meerstadt**: Zo herinner ik het me niet. Ik herinner me dat AnsaldoBreda een hele waaier aan problemen opgaf. Wij zaten maar te wachten op stabiele specificaties voor ERTMS, omdat AnsaldoBreda daarom vroeg. En ja, wij wilden dat de Staat een beetje vaart ging maken. Dat klopt absoluut. Ook daar neem ik verantwoordelijkheid voor.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Het zijn twee verschillende dingen. Het klopt dat AnsaldoBreda en daarmee dus ook NS om nieuwe ERTMS-specificaties vraagt. Alleen, op het moment dat AnsaldoBreda die vertraging aangeeft, in juli 2005, hebben ze het nog niet over ERTMS. Het is nog onduidelijk of dat vertraging geeft. Ze zijn nog bezig om dat op te lossen. Ze geven de botseisen als reden aan.

De heer **Meerstadt**: Zo herinner ik het mij niet. Ik herinner me dat al vanaf het begin er telkens werd gevraagd om ERTMS-informatie en om nadere specificaties daarover. AnsaldoBreda had ook het idee dat ze daar erg goed in waren. Ze hadden een onderdeel dat daarin bedreven was. Ze vroegen er in hun contacten telkens om. Ik denk dat ik dat heb laten meespelen in deze afweging, maar u weet het zeker.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar in de mail staat niets over de botseisen. Dat is zo raar. Want op dat moment geeft AnsaldoBreda de botseisen als reden van de vertraging aan. U stuurt vervolgens een interne mail waarin u schrijft: "ERTMS-standaarden een grotere rol te laten spelen, waardoor het niet mogelijk is voor de Staat om gemakkelijk afstand te nemen".

De heer **Meerstadt**: We hadden op dat moment te maken met het issue dat we heel graag wilden dat de Staat daar klaarheid over gaf. Ik herken het dus precies en daar neem ik de verantwoordelijkheid voor.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Waarom gaf u dan niet de botseisen als reden aan?

De heer **Meerstadt**: Ik weet het niet. Ik kan het niet goed voor u beantwoorden. Ik denk dat het een kwestie van nuance was. Ik denk dat er bij AnsaldoBreda meerdere vraagstukken speelden en dat dit er een was waarvan wij vonden dat er zo langzamerhand helderheid over moest komen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik kan me voorstellen dat u op dat moment met de Staat in gesprek gaat in de zin van: laten we die oorspronkelijke versie invoeren om het wat makkelijker te maken in plaats van dat we om nieuwe specificaties en een nieuwe versie vragen. Heeft dat gesprek plaatsgevonden?

De heer **Meerstadt**: Ja. Door mijn voorganger is regelmatig gevraagd om back-ups aan te leggen in de lijn. Wij waren namelijk heel beducht dat, als die lijn klaar zou zijn, er geen treinen zouden zijn die van het systeem gebruik konden maken. Dus door mijn voorganger is gevraagd om alsjeblieft zowel Belgische als Franse systemen als back-up in de lijn aan te leggen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik heb het over uw rol op dat moment. U stuurt een mail waarin u zegt: de Staat moet daar niet gemakkelijk afstand van nemen. Ik kan me voorstellen dat u dan tegen diezelfde Staat zegt: laten we het oplossen en misschien bespreken of we de oude versie kunnen invoeren.

De heer **Meerstadt**: Wij hebben gezegd: doe iets, maak niet uit wat, maar maak het stabiel.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Dus u hebt ook een gesprek met de Staat gehad waarin werd gezegd: laten we niet de nieuwste versie invoeren maar beginnen met de bestaande versie?

De heer **Meerstadt**: Ik heb die gesprekken niet gehad. Ik heb alleen gezegd: maak een keuze, want onze mensen wachten erop.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Wanneer was dat gesprek daarover ongeveer?

De heer **Meerstadt**: Dat kan ik niet goed reproduceren, maar dat kan ik wel voor u opzoeken. Als u dat naderhand nog wilt weten, kan ik kijken of ik dat kan vinden.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar u snapt dat zo'n mail niet de indruk wekt dat u er samen met de Staat uit zou gaan komen. Hij wekt de indruk dat u ERTMS als vertragingsreden opgeeft.

De heer **Meerstadt**: Zo was het volgens mij niet bedoeld. De bedoeling was om stabiliteit in de specificaties te krijgen. De Staat was er verantwoordelijk voor om aan te geven welke versie er moest komen. Er zweefden namelijk heel veel versies van ERTMS door het zwerk. De Staat was bij uitstek in de positie en er ook verantwoordelijk voor om die klaarheid te geven. Daar wilden wij de Staat aan houden.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Dat snap ik. Alleen, het rare blijft dat AnsaldoBreda op dat moment een andere reden aangaf voor vertraging, namelijk de botseisen.

De heer **Meerstadt**: En daarvan heb ik u gezegd: ik meen mij te herinneren dat er een veel bredere baaierd aan redenen was en dat deze voor ons op dat moment ook heel belangrijk was.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Die waaier van redenen staat niet in uw mail.

De heer **Meerstadt**: Dat kan goed zijn.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U geeft alleen aan: ERTMS als ...

De heer **Meerstadt**: Ik heb geschreven: "het lijkt mij wijs om ERTMS ...". Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Kwam het u in de communicatie richting de Staat beter uit om in gesprek te gaan met de Staat over het omlaag krijgen van de

concessievergoeding? In de concessieovereenkomst stond immers dat er omstandigheden, onvoorziene omstandigheden kunnen zijn die buiten de invloedssfeer van HSA liggen.

De heer **Meerstadt**: Nee, die koppeling is niet te maken, want ook botseisen gaan totaal buiten onze verantwoordelijkheid om. Die had ik dus net zo goed als reden kunnen gebruiken. Ik denk dat het veelmeer bezorgdheid van mijn kant was: laten wij die alsjeblieft ook noemen, omdat de Staat daarover eindelijk klaarheid moet geven.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Dus voor u was er geen relatie tussen het aanvoeren van ERTMS om richting de Staat een argument te hebben met betrekking tot onvoorziene omstandigheden, en het hebben van een gesprek over het verlagen van de concessievergoeding?

De heer **Meerstadt**: Dat zou ook best een rol kunnen hebben gespeeld, maar daar had ik ook heel goed de botseisen voor kunnen gebruiken.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar u weet niet meer of dat een rol heeft gespeeld?

De heer **Meerstadt**: Ik kan me niet precies in die timing herinneren dat dat specifiek de bedoeling was.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U zegt dus dat het meer te maken had met uw zorgen en niet zozeer met de concessievergoeding ...

De heer **Meerstadt**: ERTMS was duidelijk iets waarbij we dringend zaten te wachten op een stabiele specificatie. Dat duurde eeuwen, echt veel te lang.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Realiseerde u zich op dat moment dat het misschien ook AnsaldoBreda goed uitkwam om ERTMS als argument te gebruiken? In de koopovereenkomst stond dat de ERTMS-apparatuur toegelaten, gecertificeerd moest zijn. In de nieuwe versie was dat niet zo.

De heer **Meerstadt**: In mijn herinnering hebben ze dat ook altijd als argument gebruikt. Daarom ben ik ook een beetje op het verkeerde been gezet door die specifieke botseisen, omdat ik het dan weer aan ERTMS koppel. Dat kan ik niet helemaal plaatsen. Ja, het is permanent hun strategie geweest om het zo te doen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar het is wel opvallend dat NS het als eerste aangaf als vertragingsoorzaak en dat daarna pas AnsaldoBreda het als een van de redenen meenam.

De heer **Meerstadt**: Nee, zo is het volgens mij niet geweest. We hebben vanaf het begin gezegd: wij willen alsjeblieft ...

Mevrouw **Bergkamp** (D66): De specificaties weten. Maar u koppelde daar dus niet al een concrete vertraging aan? Het startte met de botseisen. Toen kwam NS met ERTMS en vervolgens heeft AnsaldoBreda ook daar natuurlijk een vertraging aan gekoppeld.

De heer **Meerstadt**: Zo heb ik het niet beleefd, maar u hebt het goed bestudeerd. Ik neem aan dat u die conclusie kunt trekken. Ik kan het op dit moment gewoon niet onderbouwen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar u realiseerde zich wel dat ERTMS voor AnsaldoBreda ook een argument was om een vertraging aan te koppelen?

De heer **Meerstadt**: Ja, dat argument hebben ze permanent gebruikt.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Vond u dat ook terecht? U gebruikte dat argument immers zelf ook.

De heer **Meerstadt**: Eerlijk gezegd heeft dit veel te lang geduurd. Ik kan mij wel voorstellen dat ze daarom hebben gevraagd en dat ook bij ons benadrukt



hebben. Ik denk dat de Staat eerder een knoop had moeten doorhakken over de stabiliteit van die versies.

Mevrouw **Vos**: Ik heb hier een e-mail over de communicatiestrategie met betrekking tot de vertraging. U overlegt hoe u gaat vertellen dat u vertraagd bent: "Er dient een duidelijke oorzaak aangegeven te worden en het lijkt mij wijs om daarbij het gebrek aan klaarheid over ERTMS-standaarden een grotere rol te laten spelen". U constateert met zijn allen dat er vertraging is en u zoekt naar een goede reden. Een duidelijke reden is, zoals u net hebt gezegd, ERTMS. Dat was allemaal onderdeel van een communicatiestrategie over de vertraging.

De heer **Meerstadt**: Nee. Ik vond het een wazig verhaal. Ik herinner me dat aan de eerste versie van het voorstel dat er lag -- het waren ongeveer zeven regels -- kop noch staart zat. Ik zei: het is wijs om op dat punt een heldere communicatieboodschap te hebben.

Mevrouw **Vos**: U kreeg misschien van de technici op de werkvloer een wazige mail over vertraging en de reden daarvoor, en u zei toen als directeur met ervaring in communicatie: dat doen we scherper, we zeggen gewoon dat het aan ERTMS ligt.

De heer **Meerstadt**: Nee, ik vond dat een herkenbare reden. Als ik die botseisen goed had gelezen -- kennelijk zaten die er ook in -- had ik dat een even goed argument gevonden.

Mevrouw **Vos**: Helder. Dat zijn allemaal argumenten die richting de Staat zijn gebruikt om uit te leggen dat er vertraging was. U kreeg daar uiteindelijk een vergoeding voor. Heeft NS bewust de afweging gemaakt dat bij de Staat meer te halen viel dan bij AnsaldoBreda in verband met de vertragingen?

De heer **Meerstadt**: Nee. Er waren ook penalties voor AnsaldoBreda. Daar zat dus ook druk op, want dat bedrag zouden ze gewoon kwijtraken als ze niet op tijd zouden leveren.

Mevrouw **Vos**: Wat was het maximale bedrag van die penalties?

De heer **Meerstadt**: Dat weet ik niet uit mijn hoofd.

Mevrouw **Vos**: Wij denken: ongeveer 60 miljoen. Hoeveel kreeg u uiteindelijk van de Staat als compensatie voor de ERTMS-standaarden?

De heer **Meerstadt**: Dat weet ik ook niet uit mijn hoofd.

Mevrouw **Vos**: Na de verdragingsmelding van 2005 heeft NS overwogen om het contract met AnsaldoBreda op te zeggen. Daar hebt u uiteindelijk echter niet voor gekozen. Waarom niet?

De heer **Meerstadt**: Uiteindelijk bleek ieder alternatief langer te duren en duurder te zijn. Onze drive was natuurlijk altijd om zo snel mogelijk te kunnen rijden voor onze reizigers; wij waren immers een treinbedrijf. Die afweging is meerdere keren gemaakt, maar was altijd slechter dan het alternatief.

Mevrouw **Vos**: In 2009, 2010 is ook weer overwogen om het contract op te zeggen. Was dat toen om precies dezelfde reden?

De heer **Meerstadt**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Voelde u zich toen een beetje als een kikker in steeds warmer wordend water?

De heer **Meerstadt**: We waren natuurlijk enorm teleurgesteld in de wanperformance van AnsaldoBreda.

Mevrouw **Vos**: Toch kun je dan niet opzeggen?

De heer **Meerstadt**: De manier waarop het contract was opgesteld, bood zo'n uitweg, maar de taxatie was dat we dat op dat moment niet konden

doen. Dat was de juridische mogelijkheid. Bovendien was het alternatief slechter. Het leek altijd de snellere weg om met AnsaldoBreda door te gaan. Uiteindelijk weten we wat ervan is terechtgekomen, maar op dat moment was het nog altijd verstandiger, wijzer om met AnsaldoBreda verder te gaan dan om het alternatief op te zetten, want dan hadden de reizigers nog veel langer moeten wachten.

Mevrouw **Vos**: Waarom kon u het contract in 2013 dan wel opzeggen?

De heer **Meerstadt**: Toen reden de treinen en werd middels inspecties bewezen dat er op allerlei verkeerde plekken leidingen waren aangelegd, en er een grote noodzaak tot herbouw van stukken van de constructie was. Toen was er een duidelijkere casus voor te maken dan op eerdere momenten. Op eerdere momenten was er natuurlijk nog geen tastbaar eindproduct.

Mevrouw **Vos**: Pas toen ontdekte u hoe slecht die trein eigenlijk in elkaar zat en kon u het contract opzeggen. Had dat er ook niet mee te maken dat inmiddels twee concessies in elkaar geschoven waren? Kon u na het onderhandelakkoord het contract met AnsaldoBreda wel opzeggen?

De heer **Meerstadt**: Die correlatie kan ik niet ... Wilt u het iets scherper maken? Ik snap niet helemaal wat u bedoelt.

Mevrouw **Vos**: Al die tijd kon het contract met AnsaldoBreda niet worden opgezegd, omdat het anders zo ontzettend lang zou duren. In 2013 kon het ineens wel worden opgezegd en moest u helemaal opnieuw ... Die treinen zijn er nog steeds niet. Die komen volgens mij pas in 2021. Waarom kon het toen wel? Waarom kon u het contract met de treinenbouwer toen wel opzeggen?

De heer **Meerstadt**: U legt een verband met het feit dat het wel kon omdat het één concessie was geworden. Dat kan ik niet meemaken. Nu was er tastbaar bewijs dat de treinen niet voldeden. Bovendien was er een

veiligheidsincident geweest, en dan kun je zo'n besluit nemen. Op dat moment had het misschien in theorie wel gekund, maar daar zaten juridische haken en ogen aan én het alternatief was trager en duurder.

Mevrouw **Vos**: Nu hebben we ook een heel traag alternatief.

De heer **Meerstadt**: Ja, maar dat is met de kennis van nu. Dat ben ik helemaal met u eens. Daarin zijn we vreselijk teleurgesteld. We hebben niet het product gekregen dat we hadden willen hebben.

De heer **Elias** (VVD): We gaan naar een volgende fase. Begin 2008 dreigt er een acute liquiditeitscrisis bij High Speed Alliance, waarvan NS 95% eigenaar is, zo zeg ik er nog maar even bij. HSA kan simpelweg de rekeningen bijna niet meer betalen. In principe zijn er maar twee mogelijkheden: of de aandeelhouder, NS, stort extra kapitaal in de onderneming of de onderneming gaat failliet. Die twee mogelijkheden worden besproken op 9 juni 2008 in de raad van commissarissen; met uw raad van commissarissen zat u daar dus bij. Bij die gelegenheid zegt u iets heel interessants: het is zuiver om de concessie terug te geven. Waarom zei u dat?

De heer **Meerstadt**: Als je er alles aan doet, als je je best doet om het voor elkaar te krijgen -- dat heeft HSA uiteindelijk gedaan -- en de bodem van de schatkist komt in zicht, dan moet je natuurlijk beide zijden van het spectrum verkennen: ga je door met een volgende injectie of stop je ermee? Als je er niet in bent geslaagd om dit project tot een succes te maken, dan kun je ook de consequentie trekken om de concessie terug te geven.

De heer **Elias** (VVD): Als u dat zuiver noemt, was het dan dus onzuiver om door te gaan?

De heer **Meerstadt**: Nee. Ik vond dat je eerst de stap moest zetten om netjes de extremen te verkennen. Ik herinner me die discussie nog wel. Zo zit ik ook in elkaar: je moet niet, hop, doorgaan met het volgende onderwerp, maar

even afstand nemen. Dit was een majeur evenement. We hadden bedacht dat het op dat moment zou rijden maar het reed niet; ook kwam de bodem van de schatkist in zicht. Dan moet je wel bekijken wat er gebeurt als je zou stoppen. Wat betekent het voor de reiziger, wat betekent het voor onze stakeholders, de aandeelhouder en de concessieverlener?

De heer **Elias** (VVD): Was het een losse flodder of is die mogelijkheid ook daadwerkelijk uitgewerkt?

De heer **Meerstadt**: Ik weet niet of zij is uitgewerkt, maar zij was zeker niet bedoeld als losse flodder maar als een aansporing in de zin van: denk eraan, we moeten echt even afstand nemen en bekijken wat we op dit moment moeten doen.

De heer **Elias** (VVD): Maar goed, die optie is het in ieder geval niet geworden, en diezelfde dag nog niet geworden.

De heer **Meerstadt**: Nee. Ik denk dat de strategische analyse die te allen tijde in dit proces is gemaakt toen ook bleef gelden, namelijk dat NS de logische exploitant van deze concessie is omdat er heel veel samenloop is met het hoofdrailnet, omdat er reizigersbehoeften zijn die over beide sporen gaan. Wij vonden zelf ook dat wij de juiste partij waren om ...

De heer **Elias** (VVD): Allemaal op zich ook betwistbaar, maar vanuit uw visie ... Zo keek u ertegen aan.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Elias** (VVD): Heeft NS minister Eurlings en/of diens ambtenaren de optie van een faillissement voorgespiegeld?

De heer **Meerstadt**: Ja, volgens mij wel.

De heer **Elias** (VVD): Wanneer en jegens wie?

De heer **Meerstadt**: Dat weet ik niet precies, maar ik weet wel dat op het moment dat ik van HSA hoorde dat dit dreigde, ik een afspraak heb gemaakt met de toenmalige minister. Ik heb gevraagd om ergens af te spreken. Ik vond het onze plicht om die situatie direct aan te geven. Ik heb toen ook gezegd: als wij samen niets doen, dan gaat dit gebeuren, dus we moeten wat.

De heer **Elias** (VVD): Sorry, ik bedoel niet dat het gebruikt werd als argument om bij de Staat inschikkelijkheid te bewerkstelligen.

De heer **Meerstadt**: Dat bedoel ik ook niet.

De heer **Elias** (VVD): Mijn vraag is er echt op gericht om te achterhalen of u toen het volgende hebt aangegeven of hebt laten aangeven: wij zijn serieus bereid, wij zijn serieus in overleg of wij denken er serieus over na om te stoppen, want het lukt niet.

De heer **Meerstadt**: Ik heb de minister, zoals ik ook in de raad van commissarissen deed, de smaken aangegeven: er staan een paar mogelijkheden open, wat doen we? Ook zijn taxatie was dat het verstandig zou zijn om door te gaan op dit pad en een faillissement af te wenden.

De heer **Elias** (VVD): Weet u nog wanneer u dat tegen de minister zei en onder welke omstandigheden?

De heer **Meerstadt**: Ik heb hem ontmoet, terwijl hij een bedrijfsbezoek in Amsterdam-Zuidoost aflegde. Ik kan de datum nazoeken als u daar prijs op stelt.

De heer **Elias** (VVD): Ja, dat stellen wij op prijs. Ik zal even wachten tot u klaar bent met het maken van die notitie. We zullen u er nog wel aan herinneren.

Is deze optie ook besproken met de aandeelhouder, het ministerie van Financiën, eventueel bij de opening van een ander bedrijfspand?

De heer **Meerstadt**: Sorry, kunt u even wachten? Ik moet echt even opschrijven dat ik de datum van het gesprek met Camiel nazoek.

De heer **Elias** (VVD): Is deze optie ook besproken met de aandeelhouder van dat moment? Dat was eerst het ministerie van Verkeer en Waterstaat, maar sinds 2005 de minister van Financiën. Is de optie om te stoppen en de boel failliet te laten gaan -- het is niet gelukt, dat is vervelend -- ook besproken met het ministerie van Financiën en/of minister Zalm?

De heer **Meerstadt**: Dat antwoord moet ik u schuldig blijven, want de dagelijkse relatie werd door de CFO onderhouden. Dat zou u dus aan hem moeten vragen.

De heer **Elias** (VVD): Vindt u dat dat had gemoeten?

De heer **Meerstadt**: Ik ben hierover niet geopinieerd. Het is niet aan de orde geweest. Ik weet het gewoon niet.

De heer **Elias** (VVD): In ieder geval gaat het verhaal verder. Bij de HSA was het geld bijna op. Er was sprake van grote politieke druk op de minister van V en W -- niet alleen vanuit NS maar ook vanuit de samenleving -- om tot vervoer op de HSL-Zuid te komen. Zat de NS, HSA, daarmee niet in een heel prettige onderhandelingspositie ten opzichte van minister Eurlings? Er moesten een paar problemen worden opgelost. Daarover gaan we zo praten. Zat u niet gewoon comfortabel in de stoel? De druk van de maatschappij werd steeds maar groter. Iedereen vroeg zich af waar die treinen bleven.

De heer **Meerstadt**: Zo heb ik het helemaal niet ervaren. Het was echt een noodsituatie en we moesten met zijn allen aan de slag om het probleem op te lossen. Er was ook bereidheid bij de minister om dat te doen.

De heer **Elias** (VVD): Er is toen gewerkt aan een, zoals dat officieel heet "memorandum of understanding", een memorandum van overeenstemming. Dat was een soort totaaldeal, waarin allerlei problemen in één klap heetten te worden opgelost. Dat hebben we al met anderen besproken, maar ik heb er nog een paar vragen over aan u. Er kwam in ieder geval maximaal vier jaar uitstel van betaling voor de concessievergoeding. Ook zou de aanvangsdatum, waarop de boel moest gaan lopen en er voor het eerst treinen zouden gaan rijden en er wat verdiend kon worden, worden verschoven. Was bij beide partijen de indruk dat uitstel van betaling voldoende soelaas zou bieden om op korte termijn een faillissement te voorkomen?

De heer **Meerstadt**: Ja. Op dat moment, met de toen beschikbare informatie, was de cash die we niet hoefden te betalen... Het was totaal geen reductie in de concessievergoeding; er was alleen een fasering in betaling afgesproken. We hebben geprobeerd om tot een structurele verlaging te komen. Daartoe was de minister niet bereid, maar er was wel bereidheid om de concessiebetalingen later in de tijd te krijgen, waardoor het cashprobleem dat leidde tot een dreigend faillissement, werd opgelost.

De heer **Elias** (VVD): Daarmee kwam er dus een oplossing voor de korte termijn?

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Elias** (VVD): De commissie stelt zich de vraag of er op die manier niet ook voor de langere termijn een oplossing werd gekozen. Voordat ik dat toelicht, stel ik u eerst de volgende vraag. Was er, volgens uw inschatting destijds, op langere termijn ook steun van de Staat nodig? Op de korte termijn was het probleem van de cashflow opgelost, was de ergste nood gelenigd, maar het structurele probleem was natuurlijk niet opgelost.

De heer **Meerstadt**: Het was nog steeds een heel moeilijke businesscase, maar het zorgde er wel voor dat we niet te maken zouden krijgen met een



faillissementsprobleem. Als zich dat al zou voordoen, zou NS extra geld in de kas storten om die periode te overbruggen; vervolgens zouden we het opnieuw bekijken. Op dat moment, met de toen beschikbare informatie, leek dit uitstel echter ook afstel te betekenen.

De heer **Elias** (VVD): Ik kom zo nog op de techniek, maar is er in dat MoU eigenlijk afgesproken dat de Staat de neerwaartse bijstelling van dat bod op een later tijdstip zou accepteren?

De heer **Meerstadt**: Ik heb het stuk bij de hand. Er staat een artikel in waarin onze vraag ...

De heer **Elias** (VVD): Daar kom ik zo op. Maar is het antwoord op mijn vraag: ja?

De heer **Meerstadt**: Volgens mij is dat zo. Als wij alle gegevens die de Staat maar wilde hebben, zouden verstrekken, ook zonder tussenkomst van een derde -- dus hupsakee, alles -- dan zou dat volgens mij gebeuren.

De heer **Elias** (VVD): Wij beschikken over interne memo's waarin dus ook wordt vastgesteld dat er bij een faillissement op een veel later tijdstip alsnog een lagere gebruiksvergoeding of tariefreductie zou komen.

De heer **Meerstadt**: Ja. Volgens mij is dat gewoon voorzien in een van de artikelen.

De heer **Elias** (VVD): In dat memorandum of understanding is een bepaling opgenomen, artikel 14, waarin vermeld staat dat bij dreiging van "discontinuïteit van de diensten", als het dus niet zou werken, de concessievergoeding wel degelijk zou worden aangepast. In die context staat er ook dat de Staat maatregelen zal nemen -- ik benadruk: zal nemen -- om dat te verzorgen. Dat betekent dat er een soort glasharde afspraak voor de langere termijn, voor de verdere toekomst, is gecreëerd. Klopt dat?

De heer **Meerstadt**: Er staat wat er staat.

De heer **Elias** (VVD): Wij hebben de indruk dat niet alle betrokkenen dat op dat moment zo hebben ervaren.

De heer **Meerstadt**: De stemming was er natuurlijk een van grote dreiging en druk. Je bent dus met z'n allen bezig om dat probleem op te lossen. Wij hadden heel graag een structurele verlaging van de concessiebetaling gezien. Uiteindelijk, in een later stadium, is dat ook gebeurd. De minister was bereid om een faillissement te voorkomen, gewoon puur in cash. Dit artikel maakte dat twee problemen werden opgelost. Eén: het eindeloze gedoe van wat er wel en niet aan informatie beschikbaar was, zou geen issue meer zijn, want alles wat er was, zou worden gegeven. Twee: als er een probleem was, zou er ook geacteerd worden. Onze ervaring was namelijk dat er, wat je ook gaf, niets gebeurde.

De heer **Elias** (VVD): In ieder geval is duidelijk dat de NS/HSA-kant van de tafel drommels goed doorhad dat er met het tekenen van dat memorandum ook voor de langere termijn een garantie van de kant van de Staat lag.

De heer **Meerstadt**: Zo is het door ons toen niet ervaren. U schetst het nu als: hoera, het is allemaal geregeld. Dat was helemaal niet onze ervaring.

De heer **Elias** (VVD): Ik stel vragen. Ik vroeg aan u of uw kant van de tafel zich realiseerde dat het ook voor de langere termijn goed geregeld was.

De heer **Meerstadt**: Nee, ik heb niet het idee dat dat de stemming was.

De heer **Elias** (VVD): Was de stemming, het gevoel, dat HSA niet failliet mocht gaan?

De heer **Meerstadt**: Nee. Het was meer: er wordt een oplossing gezocht voor het acute cashprobleem. That's it. Wij wilden eigenlijk meer. Wij waren eigenlijk ook niet superblij.

De heer **Elias** (VVD): De Staat had natuurlijk ook kunnen zeggen: NS, het is jullie dochter, zoek het uit, los het op. Dat is niet gebeurd.

De heer **Meerstadt**: Dat hebben ze niet gedaan, nee.

De heer **Elias** (VVD): U stond er natuurlijk niet op te wachten, maar had u dat niet logischer gevonden?

De heer **Meerstadt**: In dit geval eigenlijk niet, want toen speelde ook de hele discussie over ... Toen hadden we inmiddels al onze bedrijfsonderdelen in de positieve cijfers gekregen. We hadden dus meer geld verdiend. We hadden ook de punctualiteit verbeterd en de klanttevredenheid ongeveer verdubbeld. Er was dus heel veel gebeurd in die tijd. Toen begon de aandeelhouder te zeggen: wij willen eigenlijk ook een superdividend krijgen. Boven op wat er per jaar werd uitbetaald, wilde hij extra geld hebben. Die route is uiteindelijk gekozen en niet de route om NS te vragen om hier nu geld in te stoppen. Overigens zou je als directie van NS altijd hebben moeten kiezen voor de continuïteit en de financierbaarheid van het bedrijf. Dat is onze taak.

De heer **Elias** (VVD): Wat bedoelt u met dat laatste? Wanneer had u dat dan gedaan?

De heer **Meerstadt**: Altijd.

De heer **Elias** (VVD): Waarom had u dat dan niet eerder gedaan?

De heer **Meerstadt**: Dat doen we altijd. De eerste doelstelling voor iedere ondernemingsleider is: de continuïteit van het bedrijf, in het belang van alle stakeholders. Dat is ook precies waarop ik duidde. We hadden als stakeholder de reiziger. Die staat bovenaan. We hadden als stakeholder de Staat, als concessieverlener. We hadden als stakeholder Financiën, als dividendontvanger en uiteindelijk baas van het bedrijf.

De heer **Elias** (VVD): Maar het is toch wel een heel bijzondere ondernemingsfilosofie om dan te zeggen: we gaan zorgen voor de gezondheid van onze dochter HSA door het geld en de voorwaarden bij de Staat te halen?

De heer **Meerstadt**: Zo is het niet gegaan.

De heer **Elias** (VVD): Zo is het hier wél gegaan.

De heer **Meerstadt**: Nee. We hebben toen alleen maar met elkaar afgesproken om een cashtekort te voorkomen.

De heer **Elias** (VVD): Hoe dan ook, op enig moment verplicht NS zich ook om gelden beschikbaar te stellen voor HSA.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Elias** (VVD): Maar dat gebeurt -- dat wil ik nog even vaststellen -- niet dan nadat de Staat toezeggingen heeft gedaan om ook HSA te redden en beter in positie te brengen met de afspraken zoals die zijn gemaakt in dat fameuze memorandum.

De heer **Meerstadt**: We hebben allebei daar inbreng in geleverd: de Staat en NS als aandeelhouder.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb nog een paar vragen over de buitenlandplannen. Misschien is het echter verstandig om op dit punt eerst nog even naar collega Van Gerven te gaan.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik wil nog even naar het punt "de toekomst" in het memorandum van overeenstemming. In het memorandum zien we niet de harde toezegging staan dat HSA coûte que coûte gered zal worden. Tenminste, er zijn verschillende interpretaties van artikel 14. Laat ik het zo

zeggen. Heeft het ministerie niet een mondelinge toezegging gedaan in de trant van: luister eens, wij gaan in de toekomst een faillissement voorkomen, mocht dat aan de orde zijn?

De heer **Meerstadt**: Nee. Wat op papier staat, is wat er is afgesproken. Er was ook niet de bereidheid om iets te doen aan de hoogte van de concessiebetaling. Men wilde alleen iets doen aan de timing. Dat is pas later gekomen, toen de volgende minister kwam. Zij heeft direct aan het begin gezegd: ik weet dat dit een probleem is en ik weet dat ik daar mijn tanden in moet zetten, ik ga dit oppakken.

De heer **Van Gerven** (SP): Hoe kan het dan dat in een verslag van NS het volgende staat? Er zijn handtekeningen gezet onder het memorandum van overeenstemming. Een harde toezegging van de Staat om HSA te redden, kon niet vanwege regels van staatssteun en het aanbestedingsrecht. Dat konden we niet in het memorandum opnemen. Maar mondeling is door de Staat wel toegezegd dat men HSA niet failliet zal laten gaan, want daar heeft de Staat geen belang bij.

De heer **Meerstadt**: Ik ken het betreffende stuk niet. Misschien kunt u mij iets helpen. Wie heeft dat geschreven? En waar is dat ...

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is in de aandeelhoudersvergadering aan de orde geweest. NS constateert zelf het volgende. Een aantal dingen is opgeschreven, maar achter de schermen is ook gezegd: luister, het is niet in het belang van de Staat dat HSA failliet gaat. Dat is ook gecommuniceerd aan NS. NS heeft dat ook zelf genoteerd.

De heer **Meerstadt**: Welke aandeelhoudersvergadering was dat?

De heer **Van Gerven** (SP): Dat was in het voorjaar van 2009.

De heer **Meerstadt**: Van wie, van welk bedrijf?

De heer **Van Gerven** (SP): Het was een algemene aandeelhoudersvergadering van HSA.

De heer **Meerstadt**: Dat zou u aan de financieel directeur moeten vragen, want dat weet ik niet precies.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik vraag het u, omdat u bij het memorandum betrokken bent geweest. Toch?

De heer **Meerstadt**: Ik was zeker zo nu en dan bij de gesprekken betrokken, maar ik kan me dit specifieke punt niet herinneren.

De heer **Van Gerven** (SP): U kunt zich dat specifieke punt niet herinneren. Maar het was kennelijk wel bekend bij anderen.

De heer **Meerstadt**: Dat zou kunnen. Ja, kennelijk. U zegt het. U citeert ergens uit, maar ik ken dat stuk niet. De aandeelhoudersvergaderingen werden geleid door mijn collega, de directeur Financiën.

De heer **Van Gerven** (SP): We mogen dus constateren dat het wel bekend was bij de directeur Financiën ...

De heer **Meerstadt**: Dat lijkt me wel.

De heer **Van Gerven** (SP): ... maar niet bij u. Het was dus wel bij NS bekend dat de Staat ook in de toekomst een faillissement niet zou laten gebeuren.

De heer **Meerstadt**: Ik heb het zelf nooit zo beleefd. Ik heb het zelf zo beleefd: we vonden dat we niet hadden gekregen wat we wilden, namelijk een structurele aanpassing van ...

De heer **Van Gerven** (SP): U hebt gezegd dat u het zelf niet wist, maar dat de heer Niggebrugge, uw compagnon, de financiële man, het wel wist.

De heer **Meerstadt**: Ik heb gesuggereerd om het aan hem te vragen, want ik weet niet precies de context van die vergadering. Normaal gesproken zit hij dergelijke vergaderingen voor.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar het is zo'n majeure kwestie: het faillissement van HSA, dat als een molensteen om uw nek hangt, al jarenlang. Dan moet toch ook het langetermijnperspectief zijn gespiegeld?

De heer **Meerstadt**: Ik weet niet meer en niet minder dan wat er in de tekst van die overeenkomst staat.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik constateer dat u zich dat niet kunt herinneren.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De **voorzitter**: U zegt dat u het niet weet. Ik wil u toch nog even die zinsnede voorhouden: "Een harde toezegging van de Staat om HSA te redden, kon om redenen van staatssteun en aanbiedingsrecht niet in het MoU worden opgenomen. Mondeling is echter door de Staat wel toegezegd dat men HSA niet failliet zal laten gaan. De Staat heeft daar geen belang bij." Als u dat nu zo hoort, wat vindt u daar dan van?

De heer **Meerstadt**: Ik kan die redenering wel volgen. Ik heb zojuist ook al geprobeerd om u dat uit te leggen: er zijn verschillende stakeholders van NS en in the end wordt óf Financiën ergens beter van, óf de concessieverlener. Ik snap dus dat je als Staat die integrale afweging maakt. Ik vind dat logisch. Alleen die specifieke zinsnede herken ik niet zo goed.

De **voorzitter**: Snapt u ook dat de commissie, deze zinnen van de financiële man lezende, het idee kan krijgen dat HSA, NS comfort had?

De heer **Meerstadt**: Zo heb ik het niet ervaren. Het was een behoorlijk ingewikkelde onderhandeling.

De **voorzitter**: Ik vraag niet of u het zo ervaren hebt. Als ik het u nu zo voorhoud, snapt u de indruk bij de commissie dat hierdoor bij de financiële mensen en de andere mensen die daarbij aanwezig waren, comfort ontstond?

De heer **Meerstadt**: Ik kan me dat voorstellen op basis van die zinsnede. Ik kan het alleen niet bevestigen. Dat is echt aan hen.

De **voorzitter**: Dat zou een vraag zijn die u niet kunt beantwoorden op basis van feiten. Dat willen we ook niet van u. Ik wilde dit alleen even bevestigd zien.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb nog een paar vragen over de buitenlandplannen. De tijd schrijdt voort. Op 1 maart 2010 hebt u een gesprek met minister Eurlings, dan inmiddels demissionair minister Eurlings. In dat gesprek meldt u dat de businesscase, het ondernemingsplan, de positie van HSA nog weer veel slechter is dan voorzien. Dat is natuurlijk slecht nieuws. Daar kan ik me iets bij voorstellen. Eind september 2010 wordt duidelijk dat Abellio, het bedrijfsonderdeel van NS dat de buitenlandse activiteiten uitvoert, wellicht Arriva Duitsland wil overnemen. Daarover verschijnen berichten in de Duitse Financial Times. Ik kan me voorstellen dat dat politiek een beetje moeilijk lag: naar aanleiding van de problemen bij HSA doet u een beroep op de Staat, maar tegelijkertijd heeft het Nederlandse bedrijf NS grote buitenlandse investeringsplannen, met kennelijk een krachtige portemonnee daarvoor. Hoe keek u daar destijds tegen aan?

De heer **Meerstadt**: Uiteindelijk doe je wat het beste is voor de reizigers en handel je volgens je strategie. We hadden daar een heel beeld over, dat we overigens ook gedeeld hebben met de Staat als aandeelhouder. Ook de concessieverlener hebben we netjes op de hoogte gehouden. Ik zie het dus als een logische stap, die paste in de buitenlandse activiteiten van NS, die overigens niet in mijn portefeuille zaten.



De heer **Elias** (VVD): Nee, maar het gaat even over die, op zijn zachtst gezegd, problematische samenhang tussen die twee op zichzelf staande feiten.

De heer **Meerstadt**: Nogmaals, je bent er uiteindelijk voor om het bedrijf continuïteit te geven. NS had, zoals blijkt uit dit heel schrijnende voorbeeld, heel weinig ervaring in het bieden in concurrentie. Die ervaring is langzamerhand opgebouwd. Dat was een van de doelen om te bieden op buitenlandse, en overigens ook op binnenlandse, concessies. Die strategie stond als een paal boven water. Bovendien kon er ook geld mee worden verdiend. Ook dat was goed voor de aandeelhouders en stakeholders. Het was ook goed voor de reizigers, want dan konden we blijven investeren. Die twee dingen gaan dus hand in hand. Ze gaan ook niet ten koste van elkaar.

De heer **Elias** (VVD): In oktober 2010 neemt het ministerie van Verkeer en Waterstaat contact met u op over deze kwestie. Weet u nog wie dat was?

De heer **Meerstadt**: Was dat op het moment van overgang van het ene kabinet naar het andere?

De heer **Elias** (VVD): Nee, het gaat specifiek over deze zaak: de ambities van NS in Duitsland versus de wens om een beroep op de Staat te doen vanwege de problemen bij HSA.

De heer **Meerstadt**: Dat kan ik niet zo zeggen. Kunt u me iets helpen?

De heer **Elias** (VVD): Minister Eurlings wilde op dat moment alsnog garanties van NS voor HSA, nu NS kennelijk dergelijke grootse plannen in Duitsland had. Vond u dat een gerechtvaardigd verzoek?

De heer **Meerstadt**: Nee. Maar het ging wel degelijk over die overgang van het ene kabinet naar het andere kabinet. Het was op 13 oktober dat jaar. Ik weet het nog precies. Toen kreeg ik een telefoontje van de directeur Spoor, die zei: de minister wil eigenlijk de erfenis die hij heeft, niet overdragen aan

de volgende minister; wij willen vandaag de toezegging dat NS een ongelimiteerde garantie geeft voor alle toekomstige problemen die er nog kunnen zijn in het HSA-dossier. Ik heb daarin de koppeling met buitenlandactiviteiten niet gehoord. Misschien is die genoemd. Ik weet echter wel wat de vraag was. Ik heb geantwoord dat het dwars door alle governance voor het leiden van een gewoon bedrijf heen gaat en ook dwars door onze onderlinge relaties. Als ik het al zou willen, zo zei ik ook, dan kan ik dat niet in één dag regelen, want dat vraagt goedkeuring van de hele directie en van de raad van commissarissen. Het is allemaal ook weer even snel verdwenen als het is opgekomen.

De heer **Elias** (VVD): Weet u wat de minister van Financiën, de aandeelhouder, van dit idee vond?

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Elias** (VVD): Was het juridisch mogelijk dat de aandeelhouder, de concessieverlener of het beleidsdepartement een dergelijke voorwaarde zou stellen?

De heer **Meerstadt**: Ik weet het niet. Dat moet u echt aan hen vragen.

De heer **Elias** (VVD): Nee. Als NS bent u de baas van HSA. U zit in de directie van NS.

De heer **Meerstadt**: Wij waren een van de aandeelhouders.

De heer **Elias** (VVD): Vanuit uw perspectief hebt u moeten kunnen beoordelen of die vraag misschien wel buiten de orde was.

De heer **Meerstadt**: Ik snap niet precies waar u naartoe wilt.

De heer **Elias** (VVD): Naar een antwoord.

De heer **Meerstadt**: Volgens mij is dit iets wat tussen Financiën en Verkeer en Waterstaat, of I en M, speelde. Toch niet met ons?

De heer **Elias** (VVD): De vraag is: was de aandeelhouder of was het ministerie van V en W -- dat zijn twee verschillende -- überhaupt gerechtigd om u de vraag te stellen: als u in Duitsland zo flink wilt gaan uitpakken, zou u dan eerst zelf ook wat meer uw best willen doen om HSA te redden?

De heer **Meerstadt**: Zij zijn de aandeelhouder. Zij kunnen iedere vraag aan ons stellen. Zij hebben die vraag niet gesteld.

De heer **Elias** (VVD): Welke afspraken hebt u uiteindelijk met de Staat gemaakt over deze buitenlandplannen?

De heer **Meerstadt**: Het was een investering van een zodanig niveau dat wij daarvoor geen goedkeuring hoefden te vragen. Wij hielden echter het ministerie van Financiën, via onze directeur Financiën, op de hoogte van iedere stap die we zetten. Wij hebben overigens uiteindelijk niet geboden, omdat wij het veel te duur vonden.

De heer **Elias** (VVD): Het is weggeleden.

De heer **Meerstadt**: Het is actief niet vervolgd door ons, omdat wij het gewoon geen goede, attractieve transactie vonden.

Het verhoor wordt van 13.39 uur tot 13.53 uur geschorst.

De heer **Van Gerven** (SP): Een vraag die mij, gehoord dit verhoor tot nu toe, bezighoudt, is: waarom heeft NS HSA eigenlijk niet gered?

De heer **Meerstadt**: Als zoiets al zou spelen, dan doe je dat in goed overleg met de concessieverlener. Het is echter gewoon niet aan de orde geweest, omdat er heldere afspraken lagen over wat er zou gebeuren als het bedrijf in

problemen zou komen. Het was de wens van de Staat om een apart bedrijf te maken. Zo is het ook telkens behandeld.

De heer **Van Gerven** (SP): Mijn vraag was: waarom heeft NS HSA niet gered?

De heer **Meerstadt**: Omdat het niet aan de orde was.

De heer **Van Gerven** (SP): HSA verkeerde in acute liquiditeitsproblemen. Er was de dreiging van per direct een faillissement. Dus nogmaals de vraag: waarom heeft NS HSA niet gered?

De heer **Meerstadt**: Omdat het niet aan de orde was.

De heer **Van Gerven** (SP): Het was wel aan de orde, die vraag.

De heer **Meerstadt**: Nee, want er waren heldere afspraken gemaakt over wat er moest gebeuren als het bedrijf in de problemen zou komen. Daarin hadden meerdere partijen een rol te spelen, dus ook NS. NS heeft logischerwijze ook bijgedragen, voor de continuïteit.

De heer **Van Gerven** (SP): Zou u zelf bijdragen in een bedrijf waarvan u de vooruitzichten niet kent? Waarom zou de Staat dat dan wel moeten doen?

De heer **Meerstadt**: Omdat bij dreigende discontinuïteit er reden is voor een gesprek en dan wordt bekeken hoe die kan worden afgewend.

De heer **Van Gerven** (SP): Had het er dan mee te maken dat het niet kon, in uw optiek? U zegt: de reden was dat we dan zouden investeren in een bedrijf dat niet levensvatbaar was.

De heer **Meerstadt**: Als statutaire directie van het moederbedrijf moet je altijd kijken of je geen goed geld naar kwaad geld gooit. Dat was hier zeker aan de

orde. Daar moet je dus voorzichtig mee zijn. In een overleg kan echter alles tot stand komen, en dat is ook gebeurd.

De heer **Van Gerven** (SP): Dus u zegt: in het kader van good governance, om het maar met een duur woord te zeggen, was het voor ons als aandeelhouder niet verantwoord om op dat moment nog verder te investeren in HSA.

De heer **Meerstadt**: Nee. We hebben wel verder geïnvesteerd en we hebben ook gegarandeerd dat we het bedrijf in leven zouden houden als een nieuw probleem zich zou voordoen. Er is dus wel degelijk geïnvesteerd. Er is ook geïnvesteerd gebleven in bijvoorbeeld de materieelwerkplaats, die op dat moment werd gebouwd. In samenspraak met de concessieverlener is echter wel bekeken wie welk vraagstuk voor zijn rekening zou nemen. De Staat deed eigenlijk niets anders dan zeggen: wij willen precies dezelfde concessiebetaling hebben, maar later. Er is dus ook niet heel veel geld gevloeid.

De heer **Van Gerven** (SP): Het acute liquiditeitsprobleem was opgelost ...

De heer **Meerstadt**: Afgewend.

De heer **Van Gerven** (SP): ... en de betalingen waren naar achteren geschoven, met rente.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik wil met u door naar het onderhandelakkoord. Dan zijn we in een latere fase: 2010, 2011. Ik ga met u een aantal technische punten langs die voor ons als commissie van groot belang zijn, omdat we willen weten in hoeverre er een samenhang was tussen de financiële problemen van NS-dochter HSA enerzijds en de uiteindelijke concessie die moederbedrijf NS later, aan het eind van het traject, kreeg voor het gewone spoor in Nederland, het hoofdrailnet. Het is een hele serie vragen. Ik verzoek

u om zo kort, bondig en feitelijk mogelijk op deze reeks van vragen te antwoorden.

De heer **Meerstadt**: Ik zal het proberen.

De heer **Van Gerven** (SP): Ruim een jaar na ondertekening van het memorandum -- dat was in januari 2009, als ik het mij goed herinner -- zijn voor HSA de financiële vooruitzichten nog verder verslechterd. Tot welk bedrag was het verwachte verlies inmiddels opgelopen?

De heer **Meerstadt**: Dat weet ik niet uit mijn hoofd.

De heer **Van Gerven** (SP): U weet daar niets van?

De heer **Meerstadt**: Niet uit mijn hoofd.

De heer **Van Gerven** (SP): In welke orde van grootte was het? Het was substantieel hoger. Ik heb u zojuist de cijfers van McKinsey genoemd. Het was in de orde van grootte van maximaal bijna 1 miljard, in het negatiefste scenario. Werd dat scenario bewerkstelligd?

De heer **Meerstadt**: Het tekende zich af zoals verwacht. Dat klopt. Maar ik weet niet de precieze getallen uit mijn hoofd, zoals ik al zei.

De heer **Van Gerven** (SP): Mogen we toch concluderen dat het in de orde van grootte van ruim 1 miljard was?

De heer **Meerstadt**: Volgens mij weet u het. Ik weet het echt niet. Dan is het beter dat u mij zegt hoeveel het was.

De heer **Van Gerven** (SP): U gaat dan weer praten. U bent daar nadrukkelijk bij betrokken. Ik neem aan dat die bedragen toen over tafel zijn gegaan.

De heer **Meerstadt**: Ik weet ze niet exact.

De heer **Van Gerven** (SP): Hebt u ze wel geweten?

De heer **Meerstadt**: Ik was op dat moment geen portefeuillehouder. Ik was toen president-directeur. Ik stond dus iets meer op afstand. U zou me dus echt even helpen als u zegt hoe groot het ongeveer was.

De heer **Van Gerven** (SP): Toen werd gezegd: minimaal 100 miljoen tot maximaal 1.100 miljoen. Dat waren toen de vooruitzichten van de businesscase. Tussen het memorandum en die nieuwste cijfers zat eigenlijk maar één jaar. We zien dus een enorme duik in de financiële perspectieven, in negatieve zin. Was die duik in 2008, eind 2008 niet te voorzien geweest?

De heer **Meerstadt**: Nee. In 2008 hebben we gewerkt met de laatst beschikbare cijfers die HSA had. De nieuwe situatie ontstond op basis van een nieuwe ronde van verificatie van de businesscase die HSA had uitgevoerd.

De heer **Van Gerven** (SP): Wat waren de nieuwe feiten? Op basis waarvan is die businesscase zo verslechterd?

De heer **Meerstadt**: Ik heb het idee dat OC&C is gevraagd door de directie van HSA en dat die een businesscase hebben gemaakt, waarin het interne probleem van minder dan verwachte reizigersgroei en het probleem met het aantal mensen dat zou overgaan van de auto naar de trein stonden. Volgens mij waren dat de majeure componenten daarin. Verder waren er nog allerlei andere kosten die uit de hand liepen, althans die hoger waren dan gedacht in de opstelling van 2008.

De heer **Van Gerven** (SP): Dus de prognoses van de reizigersaantallen verslechterden en de kosten voor het materieel en andere zaken stegen.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar waardoor kwam dat? Waardoor kwam die acute verslechtering? In 2008 was er ook naar gekeken.

De heer **Meerstadt**: Ja, maar in 2008 -- ik zei dat zonet al -- vroegen we ook al om vermindering van de concessiebetaling. Het was voor ons duidelijk ...

De heer **Van Gerven** (SP): Het gaat me niet om waar u om vroeg. Mijn vraag was ... U hoorde mijn inleiding, met de vraag om kort en bondig te antwoorden. Mijn vraag was: wat waren de factoren waardoor die businesscase in één jaar zo verslechterde?

De heer **Meerstadt**: Die heb ik u net geschetst.

De heer **Van Gerven** (SP): Waarom daalden die reizigersprognoses ineens zo? Was dat al niet veel eerder voorzien?

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): Men ziet dat in 2010 wel, maar daarvoor had men nog niet in de gaten dat het zo dramatisch was.

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): Zo moet ik dan constateren dat u het meldt. Heeft NS in de aanloop naar het onderhandelakkoord opnieuw het faillissement aan de orde gesteld?

De heer **Meerstadt**: De berekeningen waren helder, dus: ja. Het zou uitlopen op een faillissement; dat kon niet anders. Dat moest je proberen te vermijden.

De heer **Van Gerven** (SP): Toen was al zonneklaar: als we niets doen, gaat de zaak failliet.



De heer **Meerstadt**: Daarvoor ook al. In 2008 ook al.

De heer **Van Gerven** (SP): Toen zou de zaak ook failliet gaan als er niet ...

De heer **Meerstadt**: Toen was er ook een dreigende discontinuïteit. Dus gingen we met elkaar spreken.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is dus gebeurd. Zat HSA wat betreft de onderhandelingen toch in een soort zetel? Er was dat memorandum van overeenstemming en daarin stond: bij een dreigend faillissement zal de Staat helpen.

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): Waarom niet?

De heer **Meerstadt**: U vroeg: zaten ze in een zetel? Ik weet niet waarom. Ze zaten er niet in.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar waarom zaten ze niet in die zetel?

De heer **Meerstadt**: Omdat ze er niet in zaten. Ik kan daar geen reden voor geven.

De heer **Van Gerven** (SP): Ze hadden toch een voorkeurspositie, een comfortpositie?

De heer **Meerstadt**: Zo is het niet gegaan. De toen aantredende minister heeft meteen haar tanden in dit dossier gezet en gezegd: ik ga dit oplossen. Daarvoor was er sprake van uitstel.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat was minister Schultz.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Zij zei: ik ga dit oplossen. Dus zat HSA in een zetel.

De heer **Meerstadt**: Nee. Oplossen betekent dat je met beide partijen bekijkt hoe je uit het vraagstuk komt. U weet het eindplaatje ervan: NS investeert in totaal 7 miljard in deze hele onderneming. Het gaat dus over heel veel geld. Ook de Staat investeert er heel veel in. Dus beide partijen hebben hun verantwoordelijkheid genomen. Het was voor het eerst dat er kon worden gesproken over de hoogte van de concessiebetalingen.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat was op dat moment voor het eerst weer mogelijk, constateert u. Stelde de wijzigingsprocedure nog bepaalde beperkingen aan de mate waarin de overheid zou kunnen helpen?

De heer **Meerstadt**: Jazeker. Er moet permanent worden getoetst of het voldoet aan de regels voor staatssteun, aan die van normaal zakelijk verkeer en dat soort zaken.

De heer **Van Gerven** (SP): Dus die staatssteun was een belangrijke toetssteen. Waren er nog andere?

De heer **Meerstadt**: De regels van normaal economisch verkeer.

De heer **Van Gerven** (SP): De marktregels, zeg maar, dus aan de andere kant.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Bood de wijzigingsprocedure betreffende de concessieovereenkomst voldoende mogelijkheden om de zaak op te lossen?

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Hoe is het probleem dan opgelost?

De heer **Meerstadt**: Uiteindelijk is ervoor gekozen om de vraagstukken van het hogesnelheidsvervoer en het binnenlandse reizigersvervoer, dus de hoofdrailnetconcessie, samen te bekijken en daarover gezamenlijke nieuwe afspraken te maken.

De heer **Van Gerven** (SP): Daar gaan we zo nog op door. Kun je constateren dat de oplossing waar u zojuist over begon, niet binnen het raam van die concessieovereenkomst was?

De heer **Meerstadt**: Nee, dat kun je niet constateren.

De heer **Van Gerven** (SP): Waarom niet?

De heer **Meerstadt**: Er is netjes een ontvlechting gemaakt tot de afloop, in 2015, van het hoofdrailnetcontract en voor daarna zijn er nieuwe afspraken gemaakt. Datzelfde geldt voor het HSA-vraagstuk. Dus het kan ...

De heer **Van Gerven** (SP): Maar de concessieovereenkomst voor de hsl liep toch veel langer dan tot 2015?

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Is niet gewoon de concessieovereenkomst afgeschaft en vervangen door iets nieuws?

De heer **Meerstadt**: Er is precies recht gedaan aan alle stappen die nodig waren om die oplossing met elkaar te verkennen.

De heer **Van Gerven** (SP): Mijn vraag daarvoor was: had het binnen het kader van de concessieovereenkomst, namelijk via de wijzigingsprocedure, kunnen worden opgelost?

De heer **Meerstadt**: Je kunt tot iedere afspraak komen zolang je recht doet aan de vragen van mededinging, staatssteun en normaal zakelijk verkeer.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: er was een concessieovereenkomst, maar er zijn nog algemenere regels van staatssteun en mededingingsrecht, en vooral die zijn als toetssteen gebruikt om tot oplossingen te komen.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): En daarmee is de concessieovereenkomst uiteindelijk toch verdwenen.

De heer **Meerstadt**: Ja, die is opgegaan in een groter geheel.

De heer **Van Gerven** (SP): Van wie kwam eigenlijk dat idee om de concessieovereenkomst uit 2001 helemaal te veranderen of terzijde te schuiven en de concessie voor het hoofdrailnet en die voor de hogesnelheidslijn in elkaar te schuiven?

De heer **Meerstadt**: Ik kan me dat niet precies herinneren. Het is in gezamenlijkheid tot stand gekomen. Er waren werkgroepen aan de slag. Ik heb er zo nu en dan, als mijn collega op vakantie was, ook zelf weleens in gezeten. Het was echt een kwestie van samen optrekken. Eigenlijk werd wat we altijd al hadden gewild, hier heel productief ...

De heer **Van Gerven** (SP): Wie was de eerste onderhandelaar, gesprekspartner vanuit NS? U was dat niet.

De heer **Meerstadt**: Nee. Mijn collega die op dat moment verantwoordelijk was voor HSA.

De heer **Van Gerven** (SP): Wie was dat?

De heer **Meerstadt**: Mevrouw Van Vroonhoven.

De heer **Van Gerven** (SP): In dat hele traject van het onderhandelakkoord was zij de eerstverantwoordelijke.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): En u was er, als primus inter pares, ...

De heer **Meerstadt**: ... zo nu en dan bij. Ik nam dan voor haar waar.

De heer **Van Gerven** (SP): Wat betreft dat onderhandelakkoord: klopt het dat NS aanvankelijk niet zo'n voorstander was van dat integreren, omdat NS dan weer verantwoordelijk zou worden voor de verliezen van HSA, voor de toekomstige verliezen op de hsl?

De heer **Meerstadt**: Ja. De eerste reflex bij ons was: oei, dat kan weleens een heel open einde worden. Dat herinner ik me nog wel.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar later is dat veranderd.

De heer **Meerstadt**: Ja. Misschien hebt u gezien dat in de aanloop naar 2008 eigenlijk precies dezelfde afweging speelde: moeten we alleen dit vraagstuk oplossen of moeten we het combineren met meerdere problemen? Toen was dat ingebracht door de Staat, omdat de Staat ertegen opzag om zuiver en alleen het HSA-vraagstuk op te lossen. Ook nu was dit aan de orde.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik citeer even mevrouw Van Vroonhoven, op 21 januari 2011: "De overheid lijkt de voorkeur te geven aan integreren in het hoofd railnet, omdat NS dan zelf verantwoordelijk is voor toekomstige verliezen en dit dus in de optiek van de Staat een finale oplossing is. Om dezelfde reden is dit voor NS geen nastrevenswaardig alternatief." Herkent u dit? U hebt zojuist ...

De heer **Meerstadt**: Jazeker, want dit is aan de raad van commissarissen gestuurd en wij lezen alles wat aan de raad van commissarissen wordt gestuurd.

De heer **Van Gerven** (SP): Kijk, dat herinnert u zich heel goed.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat is mooi.

De heer **Meerstadt**: Het is ook dichterbij. Het is wat korter geleden. Dan is herinneren dus wat makkelijker.

De heer **Van Gerven** (SP): Als u zich dingen herinnert, is dat heel goed.

De heer **Meerstadt**: Ik heb een vrij goed geheugen.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik herinner mij ook dat u zojuist zei: we waren in eerste instantie niet zo blij, want dan zouden alle risico's, de potentiële verliezen naar ons toe komen. U zei destijds: we gaan dat verknopen met een aantal andere zaken. Kunt u schetsen waarmee u het hebt verknoopt?

De heer **Meerstadt**: Nee, ik schetste het juist andersom: ook, of juist, de Staat had de behoefte om het aan andere dossiers te koppelen, omdat er meerdere dingen lagen die dan tegelijkertijd konden worden opgelost. Ook voor de reiziger was het beter, want uiteindelijk ...

De heer **Van Gerven** (SP): Kunt u een paar van de opmerkelijkste zaken noemen die er ook bij betrokken werden, afgezien van het oplossen van de hogesnelheidslijnproblematiek? Waar moeten we aan denken?

De heer **Meerstadt**: Bijvoorbeeld de continuïteit van de hoofdrailnetconcessie, dat andere grote item. Maar ook: wat is in het belang van de reizigers? Er lag bijvoorbeeld schaarse, heel dure infrastructuur. Als

je dit zou doen, dan zou je die ook kunnen gebruiken, wat de facto nu ook gebeurt. Kunstwerken die je anders had moeten aanleggen -- ProRail moet dat doen -- hoef je nu niet aan te leggen, omdat je voldoende capaciteit op de hogesnelheidslijn hebt om er treinen overheen te laten rijden. Dat is ook onderdeel van de uiteindelijke oplossing geworden.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: het kwam NS wel goed uit als we de hsl ook voor gewone intercity's zouden kunnen benutten.

De heer **Meerstadt**: Ja. En de Staat ook. Daardoor waren er geen investeringen nodig die anders wel nodig waren geweest. Die doen zij normaal.

De heer **Van Gerven** (SP): We kunnen zeggen dat u aanvankelijk wat gereserveerd was vanwege de mogelijke financiële consequenties.

De heer **Meerstadt**: Ik snap niet goed wat uw vraag is.

De heer **Van Gerven** (SP): Ik heb zojuist het standpunt van Van Vroonhoven, van 21 januari, geciteerd.

De heer **Meerstadt**: Zou u het nog een keer willen zeggen? Ik snap namelijk niet precies wat u vraagt.

De heer **Van Gerven** (SP): U hebt toch net dat citaat gehoord?

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): U herinnert zich van de laatste jaren alles heel goed.

De heer **Meerstadt**: Wat is uw vraag?

De heer **Van Gerven** (SP): Ik heb zojuist mevrouw Van Vroonhoven geciteerd. Zij zei: dat voorstel om tot integratie over te gaan, is niet nastrevenswaardig, omdat dat financieel slecht is voor NS.

De heer **Meerstadt**: En wat is uw vraag?

De heer **Van Gerven** (SP): Mijn vraag was: waarom neemt u niet toch dat verlies voor lief? Dat hebt u in 2001 wel gedaan.

De heer **Meerstadt**: Ik begrijp absoluut uw vraag niet.

De heer **Van Gerven** (SP): In 2001 hebt u dat verlies voor lief genomen en een hoog strategisch bod gedaan.

De heer **Meerstadt**: Ik heb dat verlies niet genomen. Ik was er niet bij in 2001.

De heer **Van Gerven** (SP): In 1999 heeft NS het IC Max-bod gedaan. Kunt u zich dat herinneren?

De heer **Meerstadt**: Ik weet dat dat bod is gedaan, maar ik was er niet bij.

De heer **Van Gerven** (SP): En u weet ook dat dat ging om integratie?

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): Dat weet u. Weet u ook dat dat verlieslatend was voor het hsl-stuk?

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): Mijn vraag was de volgende. Toen, in 1999, was de hsl verlieslatend, maar dat was toen voor NS geen probleem. Kennelijk



was het op 21 januari 2011 voor mevrouw Van Vroonhoven wel een probleem.

De heer **Meerstadt**: Ik kan uw redenering niet meemaken. Ik heb er ook geen mening over.

De heer **Van Gerven** (SP): Begrijpt u de redenering?

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): U begrijpt het niet? In 1999 neemt NS wel dat verlies. U zegt eigenlijk: dan hebben we het geïntegreerd en helemaal. In 2011 zegt u aanvankelijk: dat gaan we niet doen. En dat terwijl je eigenlijk zou kunnen zeggen: dat is binnen, we hebben het hoofdrailnet en de hsl allebei!

De heer **Meerstadt**: U vraagt mij te speculeren over iets wat ik gewoon niet weet.

De heer **Van Gerven** (SP): Nee, ik vraag u niet om te speculeren. Ik geef alleen aan: zo dacht NS er in 1999 over. Dan is het toch vreemd als NS begin 2011 een ander standpunt inneemt?

De heer **Meerstadt**: Ik vind dat niet vreemd. De situatie was totaal anders. U hebt zelf geschetst hoeveel jaar ertussen zit. Ik kan er niet meer van maken dan dat.

De heer **Van Gerven** (SP): U kunt dat niet volgen.

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): U kunt ook niet volgen waarom NS eerst het ene standpunt had en begin 2011 een ander standpunt.

De heer **Meerstadt**: U vraagt mij over iets te oordelen wat ik niet voldoende begrijp, dus kan ik überhaupt geen antwoord geven. Het gaat ook over een tijd dat ik daar niet was. Ik kan er dus echt niet meer over zeggen.

De heer **Van Gerven** (SP): We hebben dat in ieder geval geconstateerd. U zou kunnen zeggen: NS wil wel beide concessies, maar niet de verliezen.

De heer **Meerstadt**: U weet hoe het uiteindelijk is gelopen. Er is een geïntegreerde concessie gekomen. U hebt gelezen dat mijn collega, terecht, zegt: we moeten oppassen, want het kan weleens een opneindeverhaal worden. We zijn er met ons volle verstand in gestapt. In de loop van de onderhandelingen is gebleken dat dit een begaanbaar pad was.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: het is een begaanbaar pad. Kunt u de juridische risico's schetsen? Je stopt met een concessieovereenkomst. Van een aanbestedingstraject ga je als het ware weer naar een soort gunning. Kunt u de juridische risico's schetsen die toen speelden?

De heer **Meerstadt**: Die zijn dezelfde als die welke ik u zojuist aangaf: risico's op het gebied van mededinging, op het gebied van staatssteun en op het gebied van het normale zakelijke verkeer met elkaar. Die zaken moet je goed voor elkaar hebben, want anders houdt zo'n overeenkomst geen stand.

De heer **Van Gerven** (SP): Is het op die twee elementen getoetst?

De heer **Meerstadt**: Ja, permanent.

De heer **Van Gerven** (SP): Permanent. U zegt: dat is haalbaar. U hebt dat ook met uw eigen juridische afdeling getoetst?

De heer **Meerstadt**: Ja. Logischerwijze werkte die op dit punt samen met de landsadvocaat.

De heer **Van Gerven** (SP): De landsadvocaat heeft getoetst op de elementen van staatssteun en mededingingsrecht ...

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): ... en geoordeeld dat het kon.

De heer **Meerstadt**: Ja.

De heer **Van Gerven** (SP): U zegt: dat was in ieder geval een haalbare zaak.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Vanuit Europa is de integratie van de concessies kritisch gevolgd. De Europese Commissie keek met argusogen naar een concessie die lang was, die breed was en waar ook nog het internationale vervoer in zat, omdat daarmee concurrentie werd uitgesloten. Hebt u er ooit zorgen over gehad dat de Europese Commissie zou zeggen: die integratie kan helemaal niet?

De heer **Meerstadt**: Het was een vraagpunt. Maar kijk wat Frankrijk doet, kijk wat Duitsland doet. Deze veel grotere landen deden dat al vanaf het begin. Zij hebben nooit zo'n idiote toestand met een aanbesteding gedaan. Zij hebben al direct deze oplossing gekozen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Het was voor u dus geen zorgpunt, kijkend naar de ontwikkelingen in andere landen?

De heer **Meerstadt**: Je moest er rekening mee houden. En de ontwikkelingen in de andere landen zijn heel helder. Nederland loopt voorop in zijn pogingen om in concurrentie zaken aan te besteden en om zijn infrastructuur helemaal te scheiden. De Duitsers doen het heel anders, en de Fransen ook. Zij hebben een integraal treinbedrijf.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Hebt u daarover ook juridisch advies gevraagd, specifiek ook wat betreft het Europese aspect?

De heer **Meerstadt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Wat waren voor NS de doorslaggevende inhoudelijke gronden om te zeggen: het kan wel? Er zijn vanuit Europa namelijk ook gronden op basis waarvan je een concurrentiedeel kunt uitsluiten. Wat gaf de doorslag, wat waren de argumenten voor u om te zeggen: we hebben er vertrouwen in?

De heer **Meerstadt**: Precies hetzelfde als wat speelde aan het eind van de jaren negentig, zoals mij is verteld: ook toen kon de Staat gewoon kiezen om onderhands te gunnen of het via een aanbesteding te doen. In het kader van het marktdenken is toen gekozen voor een openbare aanbesteding, met alle resultaten die we hier goed hebben besproken. Nu werd gekozen voor een onderhandse gunning.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik hoor nog niet van u wat de concrete argumenten waren op basis waarvan, waarschijnlijk ook uit juridische hoek, het advies kwam dat het kon. Wat waren de argumenten op basis waarvan u zei: ik heb er vertrouwen in?

De heer **Meerstadt**: Er is geen sprake van staatssteun en NS rekent normale bedragen voor zakelijk verkeer.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Waarom zou er geen sprake zijn van staatssteun?

De heer **Meerstadt**: Dat is mij iets te juridisch. Dat weet ik niet precies. Dat moet u aan een aanbestedingsspecialist vragen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Het advies, in algemene zin, was dat er geen sprake zou zijn van staatssteun. Dat was een van de belangrijkste argumenten.

De heer **Meerstadt**: Dat was een permanente toetssteen. Ik ben ingenieur, dus ik ben niet helemaal top in juridische zaken.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): We gaan het straks nog hebben over de treinen, dus dat komt dan goed uit!

De heer **Meerstadt**: Goed.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U gaf ook nog een tweede argument. Welk argument was dat? U zei: het is geen staatssteun. Het tweede argument ...

De heer **Meerstadt**: Daar is permanent op getoetst, zei ik.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): En het tweede argument betrof het financiële gedeelte, zei u net.

De heer **Meerstadt**: Nee, het betrof het normale zakelijke verkeer. Je kunt niet opeens voor een totaal niet-reële prijs iets aanbieden. Je moet altijd toetsen of een ander bedrijf dat net zo zou hebben gedaan.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Dat waren dus de twee argumenten op basis waarvan u, als NS-directie, zei: we hebben er vertrouwen in dat de Europese Commissie niet moeilijk gaat doen.

De heer **Meerstadt**: Dat is permanent getoetst. Het wordt nu een heel groot punt. Zoals ik u al zei: ik weet niet anders dan dat dit de hoofdpunten waren.

De heer **Van Gerven** (SP): Minister Schultz van Hagen informeert op 18 november 2011 de Tweede Kamer. Ze stelt dan dat NS gemiddeld 101 miljoen per jaar voor de hogesnelheidslijn gaat betalen, maar ook dat HSA maar circa 60 miljoen per jaar voor de concessie kan betalen. Dat zijn de gegevens van toen. Waarom kan NS zoveel meer betalen dan HSA?

De heer **Meerstadt**: Omdat er sprake is van een geïntegreerde concessie en er geld wordt verdiend met "het totaal", wordt er ook naar "het totaal" gekeken. Dat is de reden waarom NS die bijdrage kon leveren, dus ook in termen van betaling voor het gebruik van het hoofdrailnet.

De heer **Van Gerven** (SP): Zegt u: er wordt dan bespaard op het hoofdrailnet?

De heer **Meerstadt**: Nee. Er is een mogelijkheid vanuit de opbrengsten van het hoofdrailnet om extra bij te dragen voor het totale vervoer dat wordt geleverd.

De heer **Van Gerven** (SP): Dus wat wordt verdiend op het hoofdrailnet, wordt eigenlijk ook gebruikt om te investeren in de hsl. Mag ik het zo samenvatten?

De heer **Meerstadt**: Nee. Je kunt niet naar de deeltjes kijken. Het totaal heeft een bepaald verdienvermogen en dat wordt betaald om gebruik te maken van beide concessies, die één totaalconcessie zijn geworden.

De heer **Van Gerven** (SP): Ja, er is er één. Maar goed, er wordt 101 miljoen betaald voor de hsl en naar ik meen 80 miljoen voor het hoofdrailnet. Kunnen we concluderen dat, terwijl de werkelijke verdien capaciteit 60 miljoen is -- dat was toen de analyse -- er 40 miljoen wordt opgebracht vanuit de opbrengsten van het hoofdrailnet?

De heer **Meerstadt**: Nee, want het is één integrale concessie. Ik kan die onderverdeling niet meemaken.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar die onderverdeling is in de betaling wel gemaakt.

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): Ja.

De heer **Meerstadt**: De betaling wordt door NS gedaan. Zo betalen wij niet. Wij betalen gewoon voor één groot geheel.

De heer **Van Gerven** (SP): U hebt één totaal, en dat is onderverdeeld in de twee elementen die ik u zojuist heb geschetst. Mijn vraag was ...

De heer **Meerstadt**: Volgens mij citeert u uit een brief van de minister. Dat is niet onze brief.

De heer **Van Gerven** (SP): De verdeling van de betaling was glashelder afgesproken en is ook bekend bij NS. Mijn vraag was de volgende. Op de hsl is er een tekort van 40 miljoen. Kennelijk is het op de grote hoop gebracht en op die manier verrekend. Mogen we dat zo concluderen?

De heer **Meerstadt**: Die vraag moet u echt aan de minister stellen, want die heeft die brief gestuurd.

De heer **Van Gerven** (SP): U was verantwoordelijk. U was toch voorzitter van de raad van bestuur?

De heer **Meerstadt**: Jazeker, ik was president-directeur. Dat klopt.

De heer **Van Gerven** (SP): President-directeur. Dan mag ik toch aannemen dat u ook op de hoogte bent van de financiële kant van de zaak?

De heer **Meerstadt**: Ik ben precies op de hoogte daarvan.

De heer **Van Gerven** (SP): U was daarvan niet precies op de hoogte.

De heer **Meerstadt**: Jawel, ik weet wat u zegt. Alleen, ik zeg: u citeert uit een brief van de minister. Ik kan geen vragen beantwoorden over een brief van de minister. Ik kan vragen beantwoorden over de wijze waarop de concessie uiteindelijk is vormgegeven.

De heer **Van Gerven** (SP): De minister stelt in haar brief het volgende. Die brief is openbaar; daar is niks geheims aan.

De heer **Meerstadt**: Nee.

De heer **Van Gerven** (SP): Ze heeft het over 101 miljoen, terwijl de hsl feitelijk maar 60 miljoen kan opbrengen. Dan is de constatering dat die 40 miljoen ... Of eigenlijk is dat onze vraag: waar komt die 40 miljoen dan vandaan?

De heer **Meerstadt**: Die compartimentering komt voor rekening van de minister. Ik schets u dat wij een totaalbedrag konden opbrengen voor het geheel. Die concessie bestaat namelijk gewoon niet uit twee concessies. Het is gewoon één concessie. Die onderverdeling is een correlatie die is gemaakt op basis van de oude situatie. De nieuwe situatie is echter dat je in zijn geheel een bepaald bedrag kunt betalen.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar je moest in die nieuwe situatie wel boven de 100 miljoen voor de hsl blijven, toch, in het kader van het oude contract uit 2001?

De heer **Meerstadt**: De interpretatie die wordt gegeven, staat verwoord in de brief van de minister. Ik heb daar niets aan toe te voegen.

De heer **Van Gerven** (SP): Dus de ondergrens was 100 miljoen. U hebt in de verdeelsleutel gezegd: wij betalen 101 miljoen voor de hogesnelheidslijn. Dat is afgesproken in het onderhandelakkoord. We kunnen dus constateren dat u kennelijk wel 40 miljoen overhad voor de hsl, een bedrag dat werd opgebracht uit andere delen van de gehele concessie.

De heer **Meerstadt**: U kunt die conclusie trekken op basis van wat u van de minister hebt gelezen. Verder investeert NS natuurlijk veel meer: uiteindelijk 7 miljard.



De heer **Van Gerven** (SP): Klopt het dat NS nu veel meer wilde betalen voor de hogesnelheidslijn dan toen men nog uitging van het voortbestaan van HSA?

De heer **Meerstadt**: Nee, want de bereidheid om te betalen is er gekomen doordat er sprake was van één, geïntegreerde concessie. Er was onzekerheid over of het hoofdrailnet opnieuw aan NS zou worden gegund. En omdat het opnieuw werd gegund, ...

De heer **Van Gerven** (SP): Maar, nogmaals: die hogesnelheidslijn is verlieslatend, die brengt maar 60 miljoen op.

De heer **Meerstadt**: Dan is die toch niet verlieslatend?

De heer **Van Gerven** (SP): Die brengt maar 60 miljoen op. Je moet het vergelijken met wat u bereid bent om te betalen, namelijk de 101 miljoen die was afgesproken in het onderhandelakkoord. Onze conclusie is dat NS bereid was om die 40 miljoen jaarlijks te betalen. Als we dan kijken naar het resultaat van dit alles, dan kunnen we zien dat NS niet de prestatie heeft geleverd die geleverd had moeten worden, namelijk het volwaardig laten functioneren van HSA, die het volwaardig vervoer moest realiseren op de hogesnelheidslijn. Dat is niet gebeurd. En wat komt daarvoor terug? Men krijgt wel de hogesnelheidslijn -- die mag men exploiteren -- en krijgt er ook nog eens een gunning voor het hoofdrailnet bij voor de komende tien jaar, vanaf 2015. Wordt dan slecht werk eigenlijk niet maximaal beloond?

De heer **Meerstadt**: Nee. Ik deel uw analyse hélemaal niet. Er is een goede, gebalanceerde oplossing gevonden, waaraan de Staat een bijdrage levert en waaraan NS een bijdrage levert. En 7 miljard is niet een bedrag waarvan je zegt: dat is even op een achternamiddag gedaan. Dat is de totale waarde.

De heer **Van Gerven** (SP): Hoe komt u aan die 7 miljard?

De heer **Meerstadt**: Dat is de totale waarde. Dat staat ook in alle persberichten die toen, bij de introductie van dit akkoord, verschenen.

De heer **Van Gerven** (SP): De totale waarde van wat?

De heer **Meerstadt**: De totale bijdrage die NS levert in investeringen, in treinen en weet ik wat allemaal, en in de voorzieningen voor reizigers en dat soort zaken. U kunt dat nalezen in het persbericht.

De heer **Van Gerven** (SP): Maar dat gaat niet over de hogesnelheidslijn an sich.

De heer **Meerstadt**: Het gaat over allebei. Het gaat over het geïntegreerde product.

De heer **Van Gerven** (SP): Het uitgangspunt was natuurlijk de hogesnelheidslijn. Maar goed, u vindt dus niet dat slecht presteren -- in dit geval: u levert niet wat u beloofde te leveren -- maximaal beloond is.

De heer **Meerstadt**: U houdt van korte antwoorden. Twee woorden: helemaal niet!

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Zoals net aangekondigd maken we nu het bruggetje naar de treinen. In maart 2012 besluit de NS-directie dat in december 2012 zal worden gereden van Amsterdam naar Brussel. Op dat moment, dus maart 2012, is er nog geen proefbedrijf, een generale repetitie zonder reizigers, geweest. Er zijn dan ook nog geen treinen toegelaten. Op dat moment is de trein ook nog niet overgenomen; er zijn dan twee leentreinen. Toch wordt op dat moment het besluit genomen om in december van start te gaan. Welk beeld had u vlak voor de start van de dienst, in december, over de risico's van de dienst?

De heer **Meerstadt**: U bedoelt: december 2012?

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ja. Vlak voor de Fyra-dienst van Amsterdam naar Brussel.

De heer **Meerstadt**: Er reden toen treinen. Er was een binnenlandse treindienst gestart per september van dat jaar. Iedereen was met alle krachtsinspanning bezig om dat goed te laten verlopen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Was het beeld: op hoop van zegen? Of was het beeld: dit gaat makkelijk lukken? Probeert u voor ons eens een duiding te geven van de periode net voor aanvang van die Fyra-dienst in december.

De heer **Meerstadt**: Het was zwaar. Er was veel werk nodig om de treinen aan het rijden te houden, maar het risico werd beheersbaar geacht en er waren telkens fallbacks voor als er iets zou misgaan. Er waren dus altijd mitigerende maatregelen voorzien voor de risico's. Wat in die periode veel meer speelde, was dat er nog steeds geen klaarheid was met de Belgen; er speelde op dat moment nog een discussie tussen de Staat en onze Belgische collega's. Wij wilden eigenlijk groter bij de reizigers aankondigen wat er zou gaan gebeuren, maar moesten in die discussie tussen de Staat en de Belgen wachten totdat de laatste vouwen uit het kleed waren weggestreken.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Uw beeld was dus: er waren nog geen goede afspraken met de Belgen. Het gevoel bij de dienst en bij de trein was: hard werken en risico's proberen te voorkomen door allerlei mitigerende maatregelen.

De heer **Meerstadt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Hoe hebt u zichzelf, als NS-directie, daarvan een beeld gevormd?

De heer **Meerstadt**: Er was een heel heldere voortgangsrapportage. Die behelsde ongeveer tien punten: het proefbedrijf, mensen, stabiliteit van de

dienstverlening en dat soort zaken. Daarin stonden dan van die poppetjes die ook op de bretels van mijnheer Timmer stonden, die gingen lachen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Wat voor poppetjes waren dat?

De heer **Meerstadt**: U hebt gezien dat mevrouw Netelenbos dacht dat het doodshoofdjes waren, maar het waren van die smiley-faces, die óf lachten, óf streng keken, óf boos keken. Dus: groen, oranje, rood.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar, mijnheer Meerstadt, even serieus. We staan aan de vooravond van een heel complex traject: een nieuwe trein, een hogesnelheidstrein met nieuwe beveiliging tussen twee landen. U wilt toch niet in ieder geval deze commissie het beeld meegeven dat u dat aanstuurt op basis van een aantal poppetjes, een aantal smileys?

De heer **Meerstadt**: Dat betreft de grove status van een onderwerp. Per onderwerp wordt er iedere maand of eens in de drie weken een onderbouwing aan de directie gegeven: dit doen we, hier staan we en de eventuele vraagstukken lossen we zo en zo op.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U zegt dus dat uw informatiebron de kwartaalrapportage was. Die had smileys, maar -- de commissie heeft die kwartaalrapportages natuurlijk doorgenomen -- ook nog wel wat anders. Het beeld dat daaruit naar voren komt, is dat het wel een heel lastige situatie was.

De heer **Meerstadt**: Het was heel hard werken voor iedereen. Dat klopt.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Er waren behoorlijk wat problemen met het materieel. Er speelden allerlei issues. Ook speelde de vraag of de treinen wel op tijd zouden komen. Ik noem ook de samenwerkingsrelatie met AnsaldoBreda.

De heer **Meerstadt**: Die was heel moeilijk.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): En toch had u, op basis van de indruk vanuit de kwartaalrapportages, het idee dat het zou lukken.

De heer **Meerstadt**: Ik moet u even aanvullen. Die kwartaalrapportages kwamen per kwartaal. Dat is de aard van die rapportage. De rapportage met de samenvattende smiley-faces kwam om de drie weken of om de maand.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Mijn vraag was of dat u voldoende zekerheid gaf om over die trein met reizigers en uw eigen mensen, machinisten en conducteurs, aan boord te zeggen: we hebben er vertrouwen in dat de dienst van Amsterdam naar Brussel in december 2012 van start zal gaan.

De heer **Meerstadt**: Dan bouw je op je mensen, en die hadden dat vertrouwen. Zij hadden voldoende mitigerende maatregelen genomen om zelf dat besluit te nemen. Er was voor ons ook geen reden om in te grijpen. En er reden al vanaf september treinen, precies dezelfde treinen, tussen Amsterdam en Rotterdam. Er was dus ervaring.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): In die periode reden de treinen tussen Amsterdam en Rotterdam nog 160 km/u. Men was nog niet bezig met een hoge snelheid. Het waren ook treinen die één keer in de drie uur reden, omdat het materieel tegenviel. Ik kan me niet voorstellen dat dat het gevoel of de feiten gaf om te zeggen: we hebben er heel veel vertrouwen in om in december van start te gaan. Mijn vraag aan u is: had u op dat moment ook nog iets anders kunnen doen?

De heer **Meerstadt**: Ja, want er waren telkens mitigerende maatregelen voorzien. We hadden kunnen beslissen om een uitgedunde dienstregeling te rijden. De voorbereidende mensen hadden plannen gemaakt om de treindienst eventueel te versoberen en andere noodmaatregelen te nemen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Had u de Fyra-dienst ook kunnen uitstellen?

De heer **Meerstadt**: Dat had in theorie gekund. Het probleem was wel dat je dan geen werkende dienstregeling meer zou hebben. Deze beslissing is eigenlijk al in maart genomen, omdat maart het moment is waarop je bij ProRail moet aangeven welke dienst je wilt rijden.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Sorry dat ik u even onderbreek. Ik gaf net aan dat dat in maart is gebeurd. Maar in maart waren er nog geeneens treinen toegelaten. Er was ook nog geen proefbedrijf geweest. Mijn vraag gaat over het volgende. Misschien mag ik een privévergelijking maken. Als ik met mijn gezin op vakantie ga naar het buitenland, dan wil ik in ieder geval over één ding geen zorgen hebben en dat is over de betrouwbaarheid van de auto. U begint aan een veel complexer iets, met reizigers, dan die trip van mij naar het buitenland. Kijkend naar de kwartaalrapportages en terugkijkend naar het besluit dat toen is genomen, toen er nog helemaal geen treinen waren, vindt u dan niet dat u behoorlijk wat risico's hebt genomen gelet op de vereiste betrouwbaarheid van zo'n dienst?

De heer **Meerstadt**: Met de kennis van nu kun je vaststellen dat het enorm tegenviel. We waren ook enorm teleurgesteld, ook in het probleemoplossend vermogen van AnsaldoBreda toen zich problemen voordeden. Op dat moment was het een afweging die je moest maken, omdat je maar eens per jaar je dienstregelingswijziging kunt ingeven. Je kunt er ook maar eentje vragen aan ProRail. Dat hebben we in goed overleg tussen alle onderdelen van het bedrijf gedaan. Dat moet je namelijk gezamenlijk doen. Er was ook nog een andere grote dienstregelingswijziging, met de Hanzelijn, die beschikbaar kwam. Dus daar hadden we ervaring in, ook vanaf 2007. Daar moest dus goed over nagedacht worden. De mensen die het voorstelden, hadden voldoende mitigerende maatregelen getroffen om, als er problemen zouden zijn, bijvoorbeeld niet eerst binnenlands te gaan rijden maar per december met de internationale lijn te beginnen en daarna binnenlands te gaan rijden.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik snap dat alles op alles is gezet om dat mogelijk te maken.

De heer **Meerstadt**: Ja, dat was het besluit.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Hebt u zelf ook de ingebruiknameadviezen gelezen? Dat zijn adviezen gemaakt door ProRail en HSA, die een soort voorspelling doen over hoe het zal gaan met de dienst en met de trein. Hebt u die ingebruiknameadviezen van tevoren gelezen?

De heer **Meerstadt**: Nee, die zijn niet aan ons ter beschikking gesteld. In mijn rol als president-directeur, primair verantwoordelijk voor het binnenlands reizigersbedrijf, stond ik een stap op afstand.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U hebt die adviezen dus niet gelezen?

De heer **Meerstadt**: Nee, ik heb ze niet gelezen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Hebt u ze achteraf gelezen?

De heer **Meerstadt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Was misschien toen niet uw eerste indruk: had ik dat maar eerder geweten, want ... Misschien kan ik het nog even toelichten. In al die ingebruiknameadviezen wordt eigenlijk gezegd: een nauwkeurige en realistische voorspelling over de vervoersprestatie kan niet worden gegeven, want er zijn te weinig testritten geweest en er zijn zorgen over het materieel. Wat was, toen u achteraf die ingebruiknameadviezen las, uw eerste indruk?

De heer **Meerstadt**: Er is hard gewerkt. Ik heb absoluut niet de pretentie dat ik de beslissing die daar is genomen om op basis van die rapporten uiteindelijk door te gaan, ...

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U dacht niet: had HSA of ProRail mij maar wat eerder geïnformeerd over de zorgen over de betrouwbaarheid van de dienst?

De heer **Meerstadt**: Ze hebben ons daarover geïnformeerd. Zoals u ook hebt kunnen lezen in die ingebruiknameadviezen, waren er telkens mitigerende maatregelen. Dus als het risico zich voordeed, wisten ze wat ze gingen doen. Ik snap ...

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U schrok dus niet van de ingebruiknameadviezen, toen u die achteraf las?

De heer **Meerstadt**: Ik vond het pittig toen ik het las. Ik dacht: nou, daar is hard gewerkt. Ik las telkens ook dat er een oplossing was voorzien. Ik heb dus niet de pretentie dat ik het beter zou hebben geweten dan onze mensen, die er van nabij aan hebben gewerkt. Dat zou ik ook veel te makkelijk vinden, zeker na het feit. Ik heb ze gewoon niet gekregen. Ik heb ze pas achteraf gezien.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U zegt dat, toen u de adviezen las, het enige wat u dacht, was: goh, wat is er hard gewerkt.

De heer **Meerstadt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U dacht niet: tjongetjongetjonge, wat zijn er grote twijfels over een betrouwbare dienst? En: wat hebben we onze reizigers, of onze eigen mensen, aangedaan terwijl er van tevoren al zo veel onzekerheid was over een betrouwbare dienst?

De heer **Meerstadt**: Ik vind het veel te gemakkelijk om dat na het feit te constateren. Op dat moment is het niet aan mij voorgelegd, en u vraagt mij wat ... Toen ik het las, dacht ik: zo! Er waren behoorlijke vraagstukken. Ik las ook dat er voor ieder vraagstuk een oplossing was bedacht.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Had u achteraf graag gewild dat deze adviezen u ter ore waren gekomen, dat u ze misschien zelfs had gekregen?



De heer **Meerstadt**: We hadden er een goed beeld van dat het heel ingewikkeld was. De taxatie was echter telkens: het is ingewikkeld, maar we gaan het voor elkaar krijgen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): We gaan het hebben over dat goede beeld van u. Op een gegeven moment blijkt dat er grote problemen zijn en dat de trein ook uitvalt.

De heer **Meerstadt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Wanneer kreeg u voor het eerst de indruk dat het niet goed ging met de trein?

De heer **Meerstadt**: Eigenlijk was er al vanaf het moment dat we de internationale treinen gingen rijden, twijfel over de performance. We hadden gerekend op een AnsaldoBreda die stand-by zou zijn zoals we gewend waren bij andere leveranciers, die op dat moment alles op alles zouden zetten om ieder vraagstuk direct op te pakken. Normaal gesproken is het zo dat dan ook de performance verbetert en dat een geïdentificeerd probleem niet terugkomt. Wat bij ons de alarmbellen deed afgaan, en overigens al eerder bij onze mensen die er dagelijks mee werkten, was dat een probleem dat opgelost leek, later weer terugkwam. Dat is heel atypisch. Dat speelde al voor kerst. Toen is er crisissoverleg ingesteld, ook als directie.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U signaleerde dat er sprake was van meer dan alleen kinderziektes. Zegt u: er waren repeterende problemen, problemen die terugkwamen, en dus zagen we eigenlijk structurele problemen die nog niet eerder waren gesignaleerd?

De heer **Meerstadt**: Nee, dat juist niet. Het erge was dat AnsaldoBreda een probleem dat gesignaleerd, onderkend en verholpen was, niet definitief verhielp en dat dat terugkwam.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Dan heb je toch een structureel probleem? Of zegt u: AnsaldoBreda loste het niet snel genoeg op?

De heer **Meerstadt**: Ja. Het ging niet snel genoeg. En je behoort eigenlijk geen repeterende problemen te krijgen. Als het is opgelost, is het opgelost. Dan behoort je zo'n werkwijze te hebben dat je voorkomt dat het daarna nog een keer gebeurt. Dat waren de alarmbellen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U hebt toen een crisisteam opgericht.

De heer **Meerstadt**: Daarvoor hebben we een vast proces. Zodra er een groot vraagstuk als dit speelt, schalen we op en wordt ook de directie betrokken bij het managen van de crisis.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U zei net dat u ingenieur bent. We hadden een trein die was gecertificeerd. Het was een trein die was toegelaten. Het was ook een trein die voortijdig was overgenomen door NSFSC, de leasemaatschappij, zo moet ik formeel zeggen. Het is toch raar. Bij al die stappen waren NS en HSA erbij. Ze zeiden zelfs: we nemen die treinen voortijdig over. Die treinen gaan van start en dan wordt gesignaleerd: hé, dit is wel heel raar. Wat is uw reflectie daarop?

De heer **Meerstadt**: Dat ik teleurgesteld ben in het "scherp" analyseren door al die verschillende instanties die ernaar hebben gekeken.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Kunt u dit even voor ons concretiseren? Over welke instanties hebt u het?

De heer **Meerstadt**: Volgens mij hebben er meer dan tien verschillende instanties naar gekeken. Onze eigen mensen hebben ernaar gekeken, maar ook de inspectie, de ILT, en allerlei certificerende bedrijven, zoals Lloyd's.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): U zegt dus eigenlijk: de analyse die van tevoren is gemaakt door alle partijen die bij het voortraject betrokken zijn geweest --

we hebben het dan over de instantie die het certificaat heeft afgegeven, Lloyd's Nederland, over de ILT en over uw eigen mensen die ernaar hebben gekeken -- is onvoldoende geweest. Dat is uw reflectie hierop.

De heer **Meerstadt**: U vroeg wat mijn analyse was. Met de kennis van nu kun je dat vaststellen. Op dat moment wist je dat natuurlijk niet. We hebben er ook nog wel een les uit getrokken. Kennelijk werkt het certificeringsproces zo dat er één trein wordt opgeleverd waarmee wordt getest en waarop wordt geanalyseerd. Later, toen we de treinen van de rails haalden omdat er een veiligheidsincident was geweest, vonden we uit dat die treinen er verschillend uitzagen: de leidingen voor persdruk zaten bij de ene trein aan de ene kant en bij de andere trein aan de andere kant. Dat waren we totaal niet gewend. Dat was ook een onderhoudbaarheidsprobleem.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Eén vraag daarover, tot slot. U zegt: er zijn verschillen in afwerkqualiteit gesignaleerd. Maar bent u niet verbaasd dat dat niet eerder is vastgesteld?

De heer **Meerstadt**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Welke partij had dat nu moeten zien? Of zegt u: het zijn verschillende partijen geweest? We hebben het er net over gehad dat er ook een proefbedrijf is geweest, een soort generale repetitie zonder reizigers. Er is echter te weinig tijd geweest om dat proefbedrijf goed uit te voeren. Had daarin ook niet meer geconstateerd moeten worden?

De heer **Meerstadt**: Dat denk ik eigenlijk niet. Ik denk dat de les van dit proces is ... En waar het precies ligt, weet ik echt niet.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Waarom denkt u van niet? Tijdsdruk speelde namelijk een rol. Als gevolg van tijdgebrek is dat proefbedrijf niet helemaal uitgerold.

De heer **Meerstadt**: We hadden graag veel meer willen testen. We zijn ook teleurgesteld over het moment waarop de treinen ons uiteindelijk zijn aangeleverd. Daar hebben we ook een oplossing voor gevonden, namelijk: de treinen voorlopig afnemen met behoud van alle rechten en met een hele afwerklijst.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Sorry dat ik u onderbreek, maar komt het ook niet door de deadline die u zelf hebt vastgesteld: in december moeten die treinen rijden?

De heer **Meerstadt**: Nee, zo heb ik het niet ervaren. Als dat zo was geweest, waren we nooit begonnen met het rijden in het binnenland. Dat was namelijk de eerste mitigerende maatregel. Er was dus eigenlijk een relatief positieve blik over hoe het liep. Er waren grote problemen, maar de taxatie was dat het wel haalbaar was.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Maar u zegt ook: we hadden eigenlijk meer tijd moeten hebben om te testen.

De heer **Meerstadt**: Dat was gewoon afgesproken, maar die tijd hebben we niet gekregen. Dus ja, er was voorzien dat we meer zouden kunnen testen, maar je kunt geen ijzer met handen breken. Als het een echt probleem was geweest, dan waren we niet begonnen met het laten rijden van treinen in het binnenland. Het was in die zin een vraagstuk waar een oplossing voor was.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ook op het traject Amsterdam-Rotterdam waren er al behoorlijk wat signalen dat er problemen waren met het materieel. We hebben het met elkaar gehad over het proefbedrijf. Uw analyse, tot slot, is dat alle partijen die er van tevoren naar hebben gekeken -- dat is inclusief uw eigen mensen, de ILT en de instantie die de certificaten heeft afgegeven -- eigenlijk een betere analyse hadden moeten maken. Dat is achteraf uw analyse van het proces.

De heer **Meerstadt**: Ja. Ik zou het op prijs stellen om het zelf even af te maken. Ik denk dat de les is dat we niet een papieren exercitie met elkaar moeten doorlopen, maar veel meer dat er -- zoals je mag verwachten, en ik als ingenieur verwacht dat in ieder geval -- echt een visuele inspectie wordt gedaan op alle treinen die worden afgeleverd. Kennelijk ligt dat niet vast in de processen. Dat is mijn waarneming, vanuit mijn rol als eindverantwoordelijke. Dat is zoals ik het kan overzien en zoals ik het zou doen.

Mevrouw **Bergkamp** (D66): Ik hoor u er niet bij zeggen als een van de lessons learned: laten we, voordat we een deadline met elkaar afspreken, eerst veel meer zekerheid hebben over de nieuwe trein. Er was ook een vertraging van vijf jaar en er waren allerlei problemen. Dat zou je natuurlijk ook kunnen meenemen in die reflectie.

De heer **Meerstadt**: Natuurlijk. Achteraf kun je vaststellen dat het niet is gelukt. Alleen, we moesten een besluit nemen. Dat kan maar één keer per jaar, omdat je moet aansluiten met die trein; die kun je niet laten stilstaan bij de grens. Het moet dus allemaal netjes met de Belgen worden afgestemd. Eens per jaar kun je dat dus doen. In maart hadden we de informatie ter beschikking om dat besluit te nemen. Toen was het een verstandig besluit. En er waren voldoende mitigerende maatregelen. Die zijn niet ingeroepen. De grootste mitigerende maatregel, namelijk de maatregel om het binnenlands vervoer uit te stellen, is niet uitgevoerd. Eigenlijk vonden onze mensen, vonden wij met zijn allen dat het heel ingewikkeld was maar wel doenlijk.

De **voorzitter**: Een van de echt belangrijke aspecten van een parlementaire enquête is dat aan waarheidsvinding wordt gedaan en dat dat ook voor het publiek te volgen is. Daarom pak ik toch even zo'n ingebruiknameadvies erbij. Daarmee kan ik de mensen laten zien waarover we het hebben. Ik pak het ingebruiknameadvies van 8 augustus 2012 erbij. Daarin wordt geanalyseerd hoe de treinen erbij staan. Kunnen we daar straks mee gaan rijden? Dan lezen wij: "Op dit moment is een V250-treinstel gemiddeld tussen

de 20% en 30% van de tijd inzetbaar. Dat is een te gering percentage om een commercieel acceptabele prestatie te leveren." Dan wordt beschreven dat het hele voorbereidingsprogramma en het opleidingsprogramma voor het rijdend personeel in gevaar komen en dat er grote risico's zijn, zelfs bij de uitvoering van een gewenst proefbedrijf. Dan gaat het door over de impact en over de materieelproblemen en wordt gesteld dat verbetering niet wordt verwacht. Dan pak ik nu even het ingebruiknameadvies van november erbij. We hikken dan tegen die deadline van december aan. In dit advies staan vergelijkbare stukken. Voortgang wat betreft het structureel oplossen van materieelissues wordt sinds het ingebruiknameadvies van 8 augustus helemaal niet gezien. Als ik dat lees, denk ik: hoe kunnen we alle ballen op de Fyra zetten om in december te gaan rijden als dit voorligt?

De heer **Meerstadt**: Die vraag zult u moeten stellen aan de mensen die op dat moment die ingebruiknameadviezen lazen en daar ook maatregelen op namen. Het is voor mij niet fair om daar nu commentaar op te geven. Ik ken ze namelijk niet.

De **voorzitter**: Maar ik houd u deze adviezen nu voor. We lezen: 20% tot 30% van de tijd inzetbaar, grote risico's, ook voor het proefbedrijf, en het rijdend personeel is er niet klaar voor. U geeft een waardevolle analyse over hoe je moet kijken naar treinen. Daar komen we allemaal nog op. Maar kijk naar dit stukje. Is het dan niet tricky business om alle ballen op de Fyra te zetten en te denken: we gaan in december rijden?

De heer **Meerstadt**: Nogmaals, dat is echt een vraag die de mensen die het toen hebben afgewogen, moeten beantwoorden.

De **voorzitter**: Ik vraag het aan u. U had een verantwoordelijkheid bij de Nederlandse Spoorwegen. U had de verantwoordelijkheid om een trein in de dienst te zetten en u besloot: op een bepaald moment gaan we dat doen. Is er dus niet reden om te bedenken: als we met elkaar afspreken dat we een dienstregeling gaan doen, dan moeten we weten dat de treinen rijden? RandstadRail rings a bell, zou ik denken. Daarbij hebben we eerder toch

gezien dat je risico's loopt als je te snel gaat rijden, het proefbedrijf bijna overslaat en er nog niet helemaal mee klaar bent?

De heer **Meerstadt**: Ik begrijp heel goed dat u dat vindt. Ik zeg u: ik had die informatie op dat moment niet. Ik heb de ingebruiknameadviezen achteraf kunnen lezen, toen we de evaluatie deden. U las er maar een stuk van voor. Onze mensen schrijven bij diezelfde problemen ook hoe ze die gaan oplossen. Het is unfair om, terwijl ik die dingen niet kende, aan mij te vragen om hier een uitleg voor te geven. Ik vind echt dat dat is aan de mensen die die adviezen hebben ontvangen en de afweging hebben gemaakt. Als ik die adviezen zo lees, dan zie ik dat ze voor al die vragen ook een oplossing hebben gevonden. Dus hebben ze gedaan wat ze hebben gedaan. Ik kan hun dat ook niet kwalijk nemen.

De **voorzitter**: Ik lees alleen dat in augustus geen verbetering wordt gezien. Later lees ik dat de definitieve ingebruiknameadviezen nog net zo zorgelijk zijn als in het begin. Dit wekt bij de commissie verbazing op: hoe kan het dat je zo'n analyse van je materiaal hebt en er uiteindelijk voor kiest om dat materiaal toch op de rails te zetten? En dan krijgen we later allerlei problemen. Het ziet er een beetje uit als: we wisten het wel, maar we keken er alleen naar.

De heer **Meerstadt**: Ik blijf u zeggen dat onze mensen analyses maakten en oplossingen aandroegen en dat het niet aan mij, die die stukken niet kende, is om daar een waardeoordeel over te hebben.

De **voorzitter**: Vindt u het dan verantwoord om tegelijkertijd de Benelux-trein er helemaal uit te schrappen als terugvaloptie?

De heer **Meerstadt**: Dat is natuurlijk één grote les voor ons. Wij hadden ervoor moeten zorgen dat de treinen klaarstonden op dat moment. We hebben eigenlijk nooit met het "black swan"-scenario rekening gehouden dat die treinen echt zouden moeten stoppen.

De **voorzitter**: Heeft HSA nooit tegen u gezegd: we moeten een terugvaloptie hebben?

De heer **Meerstadt**: Jazeker, dat hebben ze zeker gezegd, maar toen ging het erover dat we moesten bekijken of het in de dienstregeling kon worden ingepland. Dat kon niet, want je kunt maar één aanvraag doen.

De **voorzitter**: Kon het niet of wilde u niet de analyse maken, omdat u vond dat het te veel tijd kostte om daarnaar te kijken?

De heer **Meerstadt**: Nee. Het was precies dat wat u zegt. Het was op dat moment niet mogelijk, want je kon maar één aanvraag doen. Ik bedoel met "kon niet": je kunt bij ProRail niet twee aanvragen doen, het is of het een of het ander. Toen werd gevraagd om te rekenen aan het alternatief, hebben wij inderdaad gezamenlijk besloten, overigens inclusief HSA, om de rekencapaciteit volop te wijden aan het indienen van een zeer goede dienstregeling, die recht zou doen aan alle reizigers in Nederland. Het ging helemaal niet alleen over HSA. Het ging over de totale dienstregeling. Er kwam een nieuwe lijn bij, die een derde van de treinen raakte. Dus op dat moment was alle capaciteit nodig om die aanvraag goed te doen. We hebben in onze evaluatie zelf al aangegeven dat we zeker de treinen werkend achter de hand hadden moeten houden. Dat is gewoon een grote les. Ik trek me die ook zeer aan. Verder hadden ook alle andere faciliteiten -- de mensen, de uniformen, alles -- warm klaar moeten staan. Dit zal NS niet een tweede keer overkomen.

De **voorzitter**: Een derde keer, eigenlijk.

De heer **Meerstadt**: Wat is de tweede keer?

De **voorzitter**: RandstadRail. Het testbedrijf was nog niet klaar.

De heer **Meerstadt**: Maar mevrouw, dat was niet van NS!



De **voorzitter**: Nee, oké. Dat is waar. In het vervoer, precies.

Mevrouw **Vos**: Mijnheer Meerstadt, u bent nu al een tijdje weg bij NS. U werkt voor een wijnbedrijf. Waarschijnlijk hebt u op deze periode teruggekeken. Hoe kijkt u, terugkijkend, naar de relatie tussen NS en de Staat in uw periode als directeur?

De heer **Meerstadt**: Misschien moet ik eerst even het volgende aangeven. Het is voor mij een heel rare gewaarwording. Ik heb in mei 2012 in onze raad van commissarissen, dus dik anderhalf jaar voordat ik wegging, aangegeven dat ik graag mijn loopbaan elders zou vervolgen. Ze hebben mij toen gevraagd om voor continuïteit te zorgen. Uiteindelijk is dit dus in mijn reservetijd gebeurd. Er is in die tijd ook gezocht naar een opvolger. Terugkijkend naar mijn betrokkenheid bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, daarvoor het ministerie van Verkeer en Waterstaat, kan ik zeggen dat ik heb er altijd aan heb gewerkt om gezamenlijk vraagstukken op te lossen. Dat is uiteindelijk op heel veel punten ook gelukt. Alle problemen die we hadden met het materieeltekort hebben we kunnen oplossen. De vraagstukken rond de contractsectorlijnen, die al in 2002, onder toenmalig directeur-generaal Van Eeghen, aan het hoofdrailnet werden toegevoegd, zijn allemaal goed in gezamenlijkheid opgelost. Het was ook voor mij persoonlijk een enorme tegenvaller dat het lang duurde voordat we uiteindelijk ook die modus vonden in het HSA-vraagstuk. Ik denk dat het te maken had met het rotsvaste geloof in marktwerking en met het feit dat de erbij betrokken mensen de keuze daarvoor hadden gemaakt. Het is mij opgevallen dat, toen uiteindelijk eigenlijk bijna iedereen op nieuwe posities kwam, er een veel constructievere houding kwam van eigenlijk alle partijen. Zo zie ik ook de relatie met de Staat. Ik vond het ook nodig. De relatie was verstoord toen ik kwam, omdat bij NS de hele raad van commissarissen en twee directeuren waren weggegaan. Mijn collega Niggebrugge en ik waren met z'n tweetjes over. We hebben even een interim-president-directeur gehad. Toen is Aad gekomen. We hebben in die periode eigenlijk alle vraagstukken samen kunnen oplossen. We hebben toen ook succes gehad. De klanttevredenheid is bijna verdubbeld.

Mevrouw **Vos**: U zegt: het was een verstoorde relatie toen ik kwam, maar in mijn tijd zijn er wel allerlei oplossingen gevonden en is de relatie genormaliseerd. Klopt dat?

De heer **Meerstadt**: Ja, eigenlijk voor alle vraagstukken, behalve voor het HSA-vraagstuk, dat veel langer heeft geduurd. Ik ben er meteen mee begonnen om deze problemen aan de orde te stellen, maar er was duidelijk geen vruchtbare bodem om op dat moment met elkaar tot oplossingen te komen.

Mevrouw **Vos**: Nee, want we hebben in de afgelopen dagen NS vaak de bal bij de Staat zien leggen, om het zo maar te zeggen. Bijvoorbeeld het probleem van de tariefrestrictie werd bij de Staat gelegd. Verder noem ik het idee van opschorting van de materieelbestelling, waarover we het net hadden, en de terughoudendheid met betrekking tot het geven van de achterliggende cijfers van de businesscase. NS wilde het superdividend pas uitkeren als er een oplossing voor HSA zou zijn. Heel vaak legde NS als staatsbedrijf de bal bij de Staat. Vindt u dat een logische opstelling, geredeneerd vanuit het bedrijfsbelang van NS?

De heer **Meerstadt**: Ik kan uw conclusie niet delen. U zegt dat de tariefrestrictie goed is voor NS. Dat was een half stuk van het verhaal. Het was ook goed voor de reizigers. Het was ook in het belang van de reizigers dat ze een minder duur prijskaartje kregen. Ik heb u ook aangegeven dat de bestemming van de trein niet in het kritieke pad van de aflevering kwam, dat HSA de taxatie had gemaakt dat het kon en dat het verstandig was om risico's te reduceren. Ik kan uw conclusie dus gewoon niet delen.

Mevrouw **Vos**: Ik zie dat in die relatie NS blijkbaar een totaal andere visie heeft op wat goed is voor het bedrijf en de reiziger dan de Staat. Daar hebt u constant verschil van mening over. Ik weet niet of u de scène "The Argument" uit Monty Python kent. Continu is er een "I'm not. - Yes, you are." De hele tijd zijn mensen het niet met elkaar eens. Daar moet ik dan de hele

tijd aan denken als ik de verhalen van de afgelopen tijd hoor. Moeten we de relatie tussen NS en de Staat als zo'n discussie zien? Of hebt u daar toch een ander beeld bij?

De heer **Meerstadt**: Ik ken het betreffende fragment niet, hoewel ik wel een liefhebber ben. Ik heb het zo samengevat: eigenlijk op alle fronten ging het goed en ging het ook echt goed voorwaarts voor de reiziger, maar hier duurde het heel lang voordat we echt wezenlijk met elkaar in gesprek kwamen.

Mevrouw **Vos**: Hoe kwam dat, volgens u? Op alle terreinen gaat het goed, maar niet als het gaat om het beoogde hogesnelheidsvervoer op de hsl. Waarom daar niet?

De heer **Meerstadt**: Ik denk dat de hele compartimentering, waarbij ook nog eens alles nieuw moest, ons geweldig in de weg heeft gezeten: nieuwe trein, nieuw beveiligingssysteem, nieuwe botseisen en een nieuwe manier van samenwerken. Er was ook een rotsvast geloof in marktdenken. Ik denk dat dat gewoon niet verstandig is bij een spoorbedrijf. Het was volgens mij een laatste vraagstuk en daarvoor was het nodig, zoals ik net al aangaf, dat er een nieuwe generatie aantrad, een generatie die zei: ja, wij willen dit vraagstuk met elkaar oplossen.

Mevrouw **Vos**: Uw verklaring voor de heel stroeve verstandhouding tussen de Staat en NS is dat bij de Staat tot een bepaalde tijd mensen zaten die heel erg geloofden in marktwerking, terwijl NS daar niet in geloofde. Moet ik het zo begrijpen?

De heer **Meerstadt**: Ja, en door die heel aparte aanbesteding kreeg je ook heel nieuwe contractvormen, met allerlei ingewikkelde regels daarin, met allemaal onderlinge afspraken en allemaal juridificering, en dat voor iets wat artificieel uit elkaar was getrokken maar bij elkaar hoorde. Je kunt infrastructuur niet goed testen als je geen treinen hebt. Je kunt niet goed hand in hand samenwerken als de Staat uiteindelijk de specificaties moet

aanleveren maar dan afhankelijk is van vier of vijf partijen met wie ze allemaal een aparte relatie heeft. Zo hebben we het nooit gedaan en zo gaat het ook nooit lukken.

Mevrouw **Vos**: NS is een staatsbedrijf, 100% in eigendom van de Staat. Het blijft ons wel verbazen dat als je allemaal hetzelfde belang hebt, namelijk goed, snel en betaalbaar vervoer, toch zo veel tijd en energie kwijt bent met dit soort gedoe.

De heer **Meerstadt**: Ja. Ook ik heb dat als zeer frustrerend ervaren. Ik ben er ook zelf onderdeel van.

Mevrouw **Vos**: U bent er onderdeel van. U wijt het aan het marktwerkingsdenken en aan alle ingewikkelde constructies die daarop zijn bedacht om maar een markt te creëren. Dat is uw verklaring.

De heer **Meerstadt**: Ja. Geen enkel ander land heeft dat gedaan. Het is op dit punt een erg grote alleingang van Nederland geweest. Ik zou onze reizigers en Nederland toewensen dat we dit verstandiger doen in de toekomst. Het is ook een grote les voor ons. Ook wij hebben daarin onze rol. Althans, NS heeft haar rol daarin, want ik werk er niet meer.

Mevrouw **Vos**: Moeten NS en de Staat dan nog dichter op elkaar zitten? Ik heb de heer Zalm ooit ergens in de kantlijn zien schrijven: NS moet stoppen met bedrijfje spelen. Wat moet er anders?

De heer **Meerstadt**: Ik heb de heer Zalm horen spreken over de ivoren toren, maar hier is hij wel heel inconsistent. Vindt u ook niet? Hij was toch de grote gelover in bedrijf spelen?

Mevrouw **Vos**: Hij bedoelde daarmee volgens mij: NS moest een bedrijf zijn. Hij vond het niet zakelijk wat NS deed.

De heer **Meerstadt**: Dat zou u aan hem moeten vragen. Maar "bedrijfje spelen" is precies wat er werd gevraagd.

Mevrouw **Vos**: Bedrijf-je spelen.

De heer **Meerstadt**: Je bedrijfsmatig gedragen. Overigens is het voor NS heel goed om als bedrijf te worden aangestuurd, maar dit soort uit elkaar trekken van dingen die inherent bij elkaar horen, in een nieuw systeem, met een nieuwe trein ...

Mevrouw **Vos**: Dan zijn er dus twee verschillende belangen. U zegt: het is goed als NS zich als een bedrijf gedraagt en zich zo ook opstelt in alle onderhandelingen, die we in de afgelopen weken hebben gezien. Dat klopt dus. U zegt: als we bedrijf moeten spelen, dan moeten we er ook zo hard ingaan, zoals bepaalde cijfers niet geven, en op die manier met de Staat omgaan.

De heer **Meerstadt**: Ik bestrijd uw conclusie dat we bepaalde cijfers niet hebben gegeven. De cijfers waren beschikbaar voor de Staat, maar de Staat heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om via een derde te toetsen. Dat is één. Dit antwoord geeft ook precies aan wat er gebeurt als je alles in subcontractjes probeert vast te leggen. Dan wordt het gewoon niet productief.

Mevrouw **Vos**: U zegt: de marktwerking is het begin van alle ellende, en vervolgens krijg je inderdaad die heel ingewikkelde zaken, waardoor je hoge transactiekosten krijgt. Maar in het buitenland wilt u wel marktwerking. In Nederland niet.

De heer **Meerstadt**: Nee. Ik heb u aangegeven dat dit een project was met heel veel nieuwe gegevens. Er was nog helemaal nergens een werkend ERTMS. Dat was er niet. De verwachting was dat het werkend zou worden. Dat is uiteindelijk gespecificeerd. Er was nergens de verplichting om dit aan te besteden. Er is voor gekozen om dat te gaan doen. Dat is naar mijn idee

niet verstandig geweest. Ook voor ons, in ieder geval voor NS, geldt dat wij hiervan een grote les hebben geleerd: we moeten alles doen wat we kunnen om zo integraal mogelijk aan te besteden. Daar hoort bij dat je ook het gesprek voert over hoe je omgaat met schaarse infrastructuur en hoe je ervoor zorgt dat je voor reizigers met zo min mogelijk investeringen een zo groot mogelijke klanttevredenheid bereikt. Overigens lukte dat goed op het hoofdrailnet.

Mevrouw **Vos**: Had NS zich ook anders kunnen opstellen?

De heer **Meerstadt**: Zoals ik al zei: de contractvorm maakte het juridisch niet te doen om op een andere manier hiermee om te gaan.

Mevrouw **Vos**: U werd dus eigenlijk juridisch gedwongen om zich zo hard op te stellen als u zich hebt opgesteld, omdat het nu eenmaal in het contract stond? Wat toegeeflijker zijn of wat meer geld pompen in HSA kon dus juridisch niet, zegt u.

De heer **Meerstadt**: Nee. Je moest daarmee enorm oppassen omdat de Staat altijd aangaf: er staan nog twee partijen in de wachtkamer en die kijken met argusogen mee, dus moeten enorm oppassen met wat we doen. Dat is telkens ook de reden geweest waarom is gezegd: wij bewegen niet totdat we moeten.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus: NS had zich niet anders kunnen opstellen.

De heer **Meerstadt**: De randvoorwaarden van het contract waren zoals ze waren. Wij hebben ons daar precies aan gehouden. Dat is eigenlijk al het antwoord op uw vraag. Ik had dat liever niet zo gehad. Ik heb ook telkens aangegeven in de gesprekken die we hadden met de directeur Spoor, met de directeur-generaal en met de minister: kunnen we niet met elkaar een weg vinden om dit productiever met elkaar te doen? Daar is ook bewijs voor. Daar zijn tien keer pogingen toe gedaan. Telkens is ook gezegd: kunt u ons dan deze informatie geven? En dan gaven we die ook. Ik noem maar de

elasticiteitscijfers en een totaal nieuw opgebouwde businesscase op basis van de cijfers die in het originele bod waren gedaan. Al die dingen zijn gegeven. Er was uiteindelijk gewoon geen mogelijkheid en kennelijk aan beide kanten ook onvoldoende wil om dat gezamenlijke bruggetje te vinden. Daar zijn heel veel pogingen toe gedaan.

Mevrouw **Vos**: U zegt dus: NS had zich niet anders kunnen gedragen dan ze zich heeft gedragen.

De heer **Meerstadt**: Jawel. En dat heeft NS ook gedaan. We hebben namelijk telkens geprobeerd om met elkaar iets te vinden waarop dit mogelijk was. Dat is uiteindelijk niet gebeurd.

Mevrouw **Vos**: U zegt: wij hebben het wel geprobeerd maar het is niet gelukt, en dat ligt aan de opstelling van de Staat.

De heer **Meerstadt**: Nee. Je kunt het nooit eenduidig bij één partij neerleggen. Natuurlijk niet. Zoals ik zei: we hebben gezamenlijk die brug niet gevonden. Je hebt namelijk twee mensen nodig om een brug tussen twee walletjes te slaan. Dat is ons gezamenlijk niet gelukt. Ik snap het ook, want het was zo gejuridificeerd dat het ook heel ingewikkeld was om het te doen zonder dat die twee partijen die in de wachtkamer stonden, weer tekort zou worden gedaan. Er was voor gekozen om het in concurrentie aan te besteden en dit was de consequentie daarvan. Je wordt enorm op de vingers gekeken. Daarom zei de directeur Spoor ook wat hij zei.

Mevrouw **Vos**: De directeur Spoor ...

De heer **Meerstadt**: ... zei: ik ga niet bewegen totdat het moet.

Mevrouw **Vos**: Dat lag dus aan hen. De heer Veenman zei gisteren hier dat hij er niet in was geslaagd om de relatie te normaliseren. Vindt u dat u daarin wel bent geslaagd?

De heer **Meerstadt**: Op alle dossiers werkte dat en was het ook heel productief. Op dit punt ben ik het helemaal met mijn voorganger eens: hier is het ons niet gelukt. Waar er twee vechten, hebben er twee schuld. Wij dus ook.

De **voorzitter**: Dat zouden mooie slotwoorden zijn, maar ik heb toch nog twee vragen. We zoomden al even in op de positie van de Staat, die aan de ene kant de concessieverlener is en aan de andere kant de aandeelhouder. Kunt u uw licht ook over die rollen laten schijnen? Maakte dat het voor NS moeilijk of makkelijk om op zo'n manier bedrijf te zijn én de publieke nutsfunctie uit te voeren?

De heer **Meerstadt**: Ik heb meegemaakt dat het wisselde. Eerst lag het allebei bij het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat. Wij vonden het zuiver dat die rollen uit elkaar werden gehaald. Wij vonden ook dat het ministerie van Financiën een goede aandeelhouder was. Die keek echt als een aandeelhouder: wat is het rendement dat ik krijg en welke investeringen doet het bedrijf? Het keurde ook grote zaken goed. Wij gingen dus bij de minister van Financiën langs als we grote bestellingen deden. Er was zo'n enorm commitment dat je dat ook aan de aandeelhouder wilde laten weten, want het ging uiteindelijk om geld waarop de aandeelhouder recht had. De concessieverlening lag, heel zuiver, bij het huidige ministerie van I en M. Die rollen zijn dus eigenlijk minder met elkaar vermengd geraakt. Wij hebben dat ervaren als een professionalisering.

De **voorzitter**: Kan daar het risico in sluipen van "verdeel en heers"? Want als voor de concessie meer moet worden betaald, is misschien het dividend wat minder en dan heeft de ander daar weer last van. Het kan ook een spel worden.

De heer **Meerstadt**: Wij hebben het niet zo ervaren, en als we het al ervaren zouden hebben, dan zou dat daarvoor zijn. Toen kon het ministerie van Verkeer en Waterstaat namelijk de hoed van de concessieverlener opzetten. Als het dan niet lukte, zette het een ander hoedje op en zei: als



aandeelhouder willen we dit. Eigenlijk vind ik de rolverdeling zoals die nu is, zuiverder.

De **voorzitter**: Mij rest nog één vraag. U hebt in dit dossier lange tijd een belangrijke rol vervuld. Zijn u berichten geworden of hebt u signalen gekregen van onregelmatigheden?

De heer **Meerstadt**: Nee, helemaal niet.

De **voorzitter**: Helemaal niet. Dat is een kernachtig antwoord. Daarmee kunnen we dit verhoor afsluiten. Dank u wel.

Sluiting: 15.04 uur