

**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: mevrouw Peijs (minister van Verkeer en Waterstaat), die wordt bijgestaan door de heer Strelczyk.

Aanvang: 9.30 uur

**Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg**

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

In handen van de voorzitter legt mevrouw Peijs de eed af.

De **voorzitter**: Welkom, mevrouw Peijs. U was vier jaar minister van Verkeer en Waterstaat, van mei 2003 tot februari 2007, in de kabinetten-Balkenende II en III. Dat waren kabinetten van VVD, CDA en later, in het tweede kabinet, ook D66. De HSL-Zuid was een van de dossiers in uw portefeuille. U werd geconfronteerd met een aantal problemen. Daar zullen wij vandaag in het verhoor aandacht aan besteden. Er was vertraging ten aanzien van de infrastructuur, de hogesnelheidslijn zelf, en er waren discussies over de financiële vooruitzichten van de vervoerder, HSA. Er waren problemen met de bouw en de levering van de treinen en u zag zich gesteld voor uitdagingen om overeenstemming te bereiken met de Belgische partners, de Belgische Staat en de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS over diverse onderwerpen, waaronder de verbindingen Den Haag/Breda-Brussel. In dit verhoor zullen we u over deze zaken bevragen. Gelet op het onderwerp zal dit verhoor met name worden gevoerd door de heer Elias en de heer Van Gerven. Zo hebben wij het namelijk ingedeeld. We hebben ons gefocust op

verschillende onderwerpen en wat dit onderwerp betreft hebben zij met name de leiding in het verhoor. Ik geef eerst het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: Op 27 mei 2003 nam u de portefeuille Verkeer en Waterstaat over van LPF-minister De Boer. Hoe ging dat gesprek? Was er meteen aandacht voor de NS? Of gaat het dan over koetjes en kalfjes?

Mevrouw **Peijs**: Koetjes en kalfjes, absoluut. Het woord "NS" is niet gevallen.

De heer **Elias**: Oké. Welk woord viel er dan wel?

Mevrouw **Peijs**: Koetjes en kalfjes.

De heer **Elias**: In dat allereerste gesprek kreeg u dus nog geen signalen dat er problemen waren?

Mevrouw **Peijs**: Nee, helemaal niet, geen enkel signaal.

De heer **Elias**: Wanneer wel? Wanneer voor het eerst?

Mevrouw **Peijs**: Eind 2003. Toen kwam er een brief van de HSA, van de heer Döbken; dus niet van de heer Veenman maar van de heer Döbken. Daarin stond dat er goed gekeken moest worden naar de HSA.

De heer **Elias**: Daar kom ik straks op. Hoe keek u aan tegen de concessieovereenkomst uit 2001? Laten we daar maar even mee beginnen. Hoe keek u aan tegen dat hoge bod?

Mevrouw **Peijs**: Als een onmogelijkheid.

De heer **Elias**: Maar het was wel een bestaande overeenkomst.

Mevrouw **Peijs**: Ja. Er zijn vóór mijn termijn een heleboel afspraken gemaakt -- ik weet niet of u daarop nog terugkomt, maar dan onderbreekt u mij maar --

die alsmaar hebben doorgelopen en ook heel veel pijn hebben gedaan na 2003. Een daarvan is de hoge bieding van NS, waardoor NS zich voortdurend verplicht heeft gevoeld om terug te gaan onderhandelen. Maar er zijn ook andere dingen, zoals twee aannemers voor het traject, een in Nederland en een in België. Zo waren er een aantal onderwerpen die voortdurend hebben meegespeeld in die vier jaar en waaraan ongelooflijk veel managementtijd en ministeriële aandacht besteed moesten worden.

De heer **Elias**: U zegt: een hoog bod. Vond u dat de Staat het destijds niet zo had moeten doen?

Mevrouw **Peijs**: Ik zou het zelf niet openbaar hebben aanbesteed, nee. Maar ik kan me wel voorstellen -- ik heb de verhoren tot nog toe gezien -- dat een vrije markt, marktwerking en concurrentie toen hoogtij vierden. Dat is iets wat je nu snel over het hoofd ziet. Het is niet gemakkelijk geweest.<sup>1</sup>

De heer **Elias**: Ook binnen de keuze die het kabinet maakte om openbaar te gaan aanbesteden, kon je zeggen: er komt nu een bod binnen dat zo merkwaardig is -- laat ik het neutraal formuleren -- dat we er überhaupt niet mee in zee willen, want dat levert later allerlei ellende op.

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat hadden ze dan toen moeten doen; ik kon dat natuurlijk niet meer doen. Als je eenmaal hebt aanbesteed ...

De heer **Elias**: Vond u destijds dat ze dat niet hadden moeten doen?

Mevrouw **Peijs**: Ik vond dat je, als je eenmaal hebt aanbesteed -- NS heeft dat in volle bewustzijn gedaan; het waren volwassen mannen met veel bedrijfservaring -- vastzit aan de regels van het spel. De regels van het spel zeggen dat je niet zonder juridische consequenties plotseling iets anders kunt gaan doen. Dat hebben we gemerkt. Dat kan dus ook niet.

De heer **Elias**: Daardoor begonnen meteen de juridische knokpartijen. Mevrouw Netelenbos zei: kort nadat we die afspraken en die concessie hadden ondertekend, zat ik ineens in een zaal met reeksen juristen.

Mevrouw **Peijs**: Ik kwam pas in 2003 en de concessie is getekend in 2001; die juristen waren dus al naar huis.

De heer **Elias**: Nee, dat liep door, ook in uw periode.

Mevrouw **Peijs**: Als ik iets had gedaan, als ik iets had veranderd -- we hebben hand in hand gelopen met de landsadvocaat -- hadden we grote juridische problemen gehad. De andere bidders van de aanbesteding destijds waren ook zeker komen klagen en hadden een claim ingediend.

De heer **Elias**: Dus de moeizame verhouding tussen uw departement en de NS en de High Speed Alliance, waarvan NS grootaandeelhouder was, ging gewoon door.

Mevrouw **Peijs**: Die ging gewoon door.

De heer **Elias**: Of de spelers nou veranderden of niet. Of het nou Timmer/Netelenbos of Peijs/Veenman was, het bleef problematisch.

Mevrouw **Peijs**: Aan mijn persoonlijke verhouding met de heer Veenman mankeerde niets; hij had alleen een heel moeilijke boodschap, waar we gewoon niet aan konden voldoen.

De heer **Elias**: De verhoudingen waren misschien persoonlijk wat beter -- ik geloof ook niet dat de heer Veenman bretels droeg, het liep allemaal wat beter -- maar het kernprobleem bleef bestaan.

Mevrouw **Peijs**: Ja, het kernprobleem bleef bestaan.

De heer **Elias**: Eind 2003 kreeg u een brief van de baas van HSA, waarin gesteld werd dat HSA failliet zou gaan als de Staat geen risico's en verantwoordelijkheden zou overnemen en de concessievergoeding niet zou verlagen. Er werd dus eigenlijk aan u gevraagd om dat te gaan doen. Wat vond u van dat verzoek?

Mevrouw **Peijs**: Dat is eigenlijk een illustratie van wat ik zojuist zei. We vroegen de heer Döbken: "Een interessante brief; kunt u wat cijfers overleggen om te laten zien dat u nu al in een heel moeilijke situatie zit?" Dat wilden ze niet. Ik kon helemaal niks doen. Ik kon toch moeilijk naar de heer Zalm gaan en zeggen: de heer Döbken heeft ons een brief geschreven waarin hij zegt dat wij nu iets moeten doen; laten we dat maar doen? Zo werkt dat natuurlijk niet.

De heer **Elias**: Toch was dat wat de heer Döbken eigenlijk van u verwachtte.

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat had hij het liefste gehad, denk ik. Maar dat gaat natuurlijk niet. Als je al iets wilt doen, moet dat goed en met feiten onderbouwd zijn. De trein was ook nog in geen velden of wegen te bekennen. Toen NS en HSA geen cijfers wilden geven over hun businesscase, hebben we McKinsey gevraagd om een onderzoek te doen. McKinsey bevestigde overigens dat er allerlei zaken veranderd waren. Maar ja, wat er vooral veranderd was, was wat ze zelf hadden opgeblazen. Dat was nou niet direct een aanbeveling om door te gaan. En we konden ook niet door, want dan lag er meteen weer een serieus advies van de landsadvocaat: denk erom, dit was wel een aanbesteding met allerlei juridische bedingen.

De heer **Elias**: Ja. En voordat je daaraan tegemoet gaat komen, moet je je wel drie keer achter de oren krabben, want voordat je het weet, verleen je eigenlijk ongerechtvaardigde staatssteun.

Mevrouw **Peijs**: Ja, precies. En bovendien reed er geen trein. Er was geen kijk op een trein. Ze waren niet eens besteld. Dus waar kan het verlies op dat ogenblik in zitten? Het was een kantoortje met een paar mensen.

De heer **Elias**: Het enige wat u wist, was dat er in ieder geval geen winst kon worden gemaakt en dat er geen inkomsten konden zijn.

Mevrouw **Peijs**: Precies.

De heer **Elias**: Dat wist u wel.

Mevrouw **Peijs**: Ja.<sup>2</sup>

De heer **Elias**: Wat vond u ervan dat ze de cijfers niet wilden geven?

Mevrouw **Peijs**: Dat is natuurlijk heel raar als je hulp komt vragen. Als ik u vraag "kunt u mij even helpen?", vraagt u ook "ja, maar waar bestaat uw probleem dan uit?" Dat is toch de normaalste vraag die je dan kunt stellen? Dat ze daar op zich niet op gerekend hadden en er niet aan gedacht hadden dat die vraag zou komen, vind ik wel kortzichtig.

De heer **Elias**: Maar hoe raar u dat ook vond, u ging er wel mee akkoord, want de cijfers kwamen niet op tafel.

Mevrouw **Peijs**: Nee. We hebben dat aan McKinsey gevraagd. NS was natuurlijk een verzelfstandigd bedrijf; er werd dus geschermd met bedrijfsgeheimen en weet ik veel wat. We hebben toen McKinsey gevraagd om er eens naar te kijken. Die kreeg ook geen cijfers.

De heer **Elias**: Maar je kunt toch niet aan de ene kant zelfstandig bedrijf spelen en zeggen "je krijgt mijn cijfers niet" en aan de andere kant zeggen: "geef mij een zak met geld, want het gaat zo moeilijk"?

Mevrouw **Peijs**: Tja, ze dachten: wij hebben een rijke moeder,<sup>3</sup> met onbegrensde mogelijkheden. Maar dat dachten wij ook van NS: HSA heeft ook een rijke moeder met heel veel mogelijkheden; laat die de eerste stap maar zetten.

De heer **Elias**: Dus u vond dat het een probleem was van HSA en eigenlijk dus ook van NS: laat NS het daarom zelf maar doen; laat NS maar bijspringen.

Mevrouw **Peijs**: Ja.<sup>4</sup>

De heer **Elias**: Wanneer hebt u dat dan laten weten aan NS? Dat hebben wij namelijk niet kunnen vinden.

Mevrouw **Peijs**: Nou, dat is niet zo gedeeld. Wij hebben gezegd: "Als je een probleem hebt, kom je daarmee voor de dag. Je schetst het probleem; je laat het zien. De cijfers en de feiten: wat is er veranderd in de markt, welke economische omstandigheden zijn er veranderd, bedrijfsomstandigheden en niet-bedrijfsomstandigheden?" Maar al waren die er, er reed nog niks. Er was helemaal niks. Dus er viel gewoon niets te doen. Op zo'n manier kun je niet naar de minister van Financiën met de mededeling dat er heel dringend iets moet gebeuren. Nee, er moest misschien wel ooit iets gebeuren, maar niet dringend.

De heer **Elias**: Nog even over de cijfers die niet op tafel kwamen: er is één punt dat ik niet begrijp. U was op dat moment nog aandeelhouder van de NS. Later werd het ministerie van Financiën dat, maar toen was u het nog. U kon toch als aandeelhouder zeggen: en nu wil ik die stukken zien?

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat het aandeelhouderschap bij het Rijk op dat ogenblik toch een ander aandeelhouderschap was dan het actieve aandeelhouderschap dat we op dit ogenblik hebben. Het was een heel passief aandeelhouderschap.

De heer **Elias**: Maar u had toch zelf kunnen kiezen voor een actiever aandeelhouderschap?

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat had misschien gekund, maar dat is niet gebeurd.<sup>5</sup>

De heer **Elias**: Waarom niet?

Mevrouw **Peijs**: Dat is gewoon nooit besproken.

De heer **Elias**: Maar als u die cijfers op tafel wilde ...

Mevrouw **Peijs**: We hebben gewoon McKinsey gevraagd om erin te kijken. Ook McKinsey heeft de cijfers niet gekregen, maar heeft wel een onderzoek gedaan en heeft inschattingen en prognoses gemaakt. McKinsey zag natuurlijk wel dat er een gigantisch gat zat tussen wat de NS in de aanbestedingen had verteld en wat de werkelijkheid was.

De heer **Elias**: Ja. Daar komen wij nog op. McKinsey stelde vast dat er in het zonnigste scenario 200 miljoen door het putje zou gaan en in het slechtste scenario 800 miljoen.

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat scheelde volgens mij 45% met de oorspronkelijke businesscase.

De heer **Elias**: Het was dus duidelijk dat als McKinsey gelijk had, er op z'n zachtst gezegd een grote kans aanwezig was dat HSA failliet zou gaan.

Mevrouw **Peijs**: Ja, veel later; jaren later. Zolang er niets rijdt, gaat HSA niet failliet. Die gaat failliet aan een opgeblazen businesscase met heel veel passagiers en een werkelijkheid met veel minder passagiers. Daar ga je aan failliet. Daar was geen sprake van.<sup>6</sup>



De heer **Elias**: Zeker. Maar mijn vraag is of toen op Verkeer en Waterstaat al duidelijk was dat als McKinsey gelijk had, HSA failliet zou gaan; weliswaar op termijn, maar het zou zo niet lukken.

Mevrouw **Peijs**: Als NS niet zou bijspringen.

De heer **Elias**: Duidelijk. Hadden de NS en de HSA bijvoorbeeld kunnen overwegen om de concessie terug te geven, wat u betreft?

Mevrouw **Peijs**: Dat zou wel heel erg merkwaardig zijn. Als je nou toch ...

De heer **Elias**: Had het gekund?

Mevrouw **Peijs**: Ja, ik denk dat alles kan. Maar het zou toch wel heel gek zijn. In 2001 zet je alles op alles om een concessie te krijgen. Daar blaas je cijfers voor op en daarvoor ga je met je hele bedrijf in een soort "luchtbusiness". En dan kom je in 2003 vertellen, bij de allereerste moeilijkheid, terwijl er nog nergens een trein te bekennen is, dat je de concessie terug gaat geven. Nou, dat zou toch wel een klap zijn geweest in Nederland.

De heer **Elias**: Ik verifieer even of ik het goed heb gehoord. U zei net in een bijzin: wij vonden dat eerst de NS maar moest bijspringen bij HSA, maar dat hebben we niet met de NS gecommuniceerd. Waarom eigenlijk niet?

Mevrouw **Peijs**: In eerste instantie kwam de brief van de heer Döbken. Die ging over de HSA. De NS is de moeder. Er is een garantievermogen en er is een werkkapitaal. Er was nog geen kijk op dat daaroverheen zou worden gegaan. Wij voelden ons dus helemaal niet aangesproken, als de NS zich al niet aangesproken voelde.<sup>7</sup>

De heer **Elias**: Maar mijn vraag was waarom u niet tegen de NS zei: "Ik krijg een rare brief van HSA. Daar ga ik niets mee doen. Die wil ik helemaal niet

hebben; ga het zelf maar regelen." We hebben in dit dossier vaker gezien dat men brieven niet wilde ontvangen.

Mevrouw **Peijs**: Maar we zijn nooit zover gekomen. HSA is immers in mijn periode nooit in de positie gekomen dat ze failliet zou gaan. Al die tijd hebben er geen treinen gereden.

De heer **Elias**: Verbaasde het u dat dat garantievermogen van 200 miljoen euro kennelijk niet voldoende zou zijn?

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat dat garantievermogen wel goed was op basis van wat ze zelf hadden opgegeven bij de concessie. Ze liepen voortdurend in hun eigen val en vielen in hun eigen zwaard. Dat is wat hun voortdurend is overkomen. Dat kwamen ze dan bij ons met terugwerkende kracht goedmaken, maar vanwege het feit dat we in een openbare, Europese aanbesteding zaten, konden we gewoon niets anders doen dan zeggen: heren, ga uw gang en zorg ervoor dat er treinen komen.

De heer **Elias**: Nog heel even over de cijfers die u niet kreeg, wat u dan verbaasde enzovoort: kan het zijn dat daar de angst achter zat dat de Staat zou zien dat het bod uit 2001 een onrealistisch bod was?

Mevrouw **Peijs**: Sinds deze week denk ik dat ook, maar dat wist ik toen niet.

De heer **Elias**: Ik vraag naar toen.

Mevrouw **Peijs**: Precies, toen wist ik dat niet.

De heer **Elias**: U kreeg die cijfers niet. U moet zich hebben afgevraagd: wat zou daar toch achter zitten, wat kan dat zijn? U vond dat bod toen al belachelijk hoog. Vroeg u zich niet af: zou er een relatie zijn, zouden ze iets te verbergen hebben?

Mevrouw **Peijs**: Nee. Je zit daar als minister. Ik moet er misschien eerst even iets bij vertellen. Ik kwam uit het Europees Parlement. Ik zag heel veel mensen naar Brussel rijden. Wat hsl, snelle treinen, betreft, lagen wij echt in een uithoek. Brussel was via een snelle trein verbonden met Parijs, met Londen, met Keulen maar niet met Nederland. Ja, er was een trein die bij iedere lantaarnpaal stopte. Al als Europarlementariër vond ik dat ontzettend nodig. Ik ben er dus echt met enthousiasme aan begonnen, omdat ik er echt in geloofde dat die treinen zo snel mogelijk moesten rijden en dat die infrastructuur op stoom moest komen. Dat niet iedereen daar zo in zat, is niet in mij opgekomen. En nota bene de nationale spoorwegen ... Nee, daar ben ik niet op gekomen.

De heer **Elias**: Dan zitten we in april 2004. Het standpunt is eerst: contract is contract. U hebt dat uitgelegd. De NS moest zich daar maar aan houden. In een van de adviezen aan u staat dat de Staat die koers nog lang kon volhouden. Herinnert u zich dat? Een beetje armdrukken en "NS, regel het zelf"; dat houden we nog wel even vol.

Mevrouw **Peijs**: De Staat kon dat nog lang volhouden? Nee, dat kan ik me niet herinneren. Waar staat dat in?

De heer **Elias**: Dat staat in een advies aan u.

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat kan ik me niet herinneren. Maar het is wel zo. Ik kan het mij niet herinneren dat dat ergens in heeft gestaan.

De heer **Elias**: Het interessante is dat u eind mei, dus een maandje later, een advies kreeg waarin stond dat de analyse van uw departement was dat de kans zeer klein was dat deze exploitant de zaak onder deze voorwaarden kon gaan realiseren. Hoe moeten we die verschuiving duiden? Dat hebben we niet uit de stukken kunnen opmaken. Eerst was er sprake van een vrij hard spel en toen kreeg u een advies in de zin van: het gaat wel heel slecht; we moeten ze misschien toch maar tegemoetkomen.

Mevrouw **Peijs**: Ik kan me die omslag, zoals u die aangeeft, niet zo goed herinneren, maar als ik daarover nadenk, denk ik: wij waren natuurlijk het ministerie dat die zaak graag wilde realiseren. Wij wilden de moderne reiziger die dat wil, de mogelijkheden geven om zich in Europa op een heel snelle manier te verplaatsen. Als op mijn ministerie het besef is doorgedrongen van "Dit gaat 'm niet worden; er moet misschien toch iets gebeuren", zou ik mij zo'n advies best kunnen voorstellen. Daar waren wij natuurlijk van: wij wilden graag dat die trein er zou komen.

De heer **Elias**: Precies in die periode was er ook de zogeheten quickscan, het rapportje van McKinsey, waaruit dus bleek dat het er slecht uitzag.

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat er een probleem was.

De heer **Elias**: In die analyse werd ook gesteld dat de kans heel klein was dat de doelen uit de veel eerder -- door het kabinet-Kok I -- genomen planologische kernbeslissing om een deel terug te verdienen op de infrastructuur door een exploitant de boel te laten rijden en om daar als Staat geld voor te vragen, niet gehaald zouden worden. Die ambtenaren gaan niet ineens zomaar anders denken. Mijn concrete vraag aan u is daarom of u toen zelf hebt bedacht of gezegd: wacht eens even, we kunnen dat op zich wel lang volhouden, maar we moeten ze toch tegemoet gaan komen.

Mevrouw **Peijs**: Het is niet zo geweest dat ik de NS nooit zou willen helpen. Ik heb dat hele voortraject niet meegemaakt. Ik zat op een gegeven moment op het ministerie, er kwam een probleem en McKinsey zei dat de NS het niet zou gaan halen. Ik was wel bezorgd. Ook al kun je op een bepaald moment niet concreet iets doen, ik maakte me er wel zorgen over dat er op een zeker moment een zodanige kink in de kabel zou kunnen komen dat we het uiteindelijke doel, het rijden van snelle treinen voor Nederlanders, niet zouden halen.

De heer **Elias**: Dat doel was: in 2007 rijden.

Mevrouw **Peijs**: In 2007 rijden over veilige infrastructuur.

De heer **Elias**: Dan smokkelen we nog, want het doel was eigenlijk 2005, zoals het kabinet-Kok I het bedoelde. Uw voorganger, minister De Boer, stelde in overleg met de NS vast dat dat niet zou worden gehaald en dat er 2007 van werd gemaakt.

Mevrouw **Peijs**: 2007. Dat was heel goed van de heer De Boer; daar is hij nog hartelijk voor bedankt, want dat was wel goed: 2005 was gewoon onhaalbaar.

De heer **Elias**: Ik weet niet of de reiziger hem daar zo dankbaar voor was, want die moest weer twee jaar langer wachten.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar de reiziger wil wel veilig in de trein zitten en wil niet voor verrassingen komen te staan. Op een zeker moment zag je dat dus. Op een zeker moment, na nog een noodkreet van de NS, zijn wij gezamenlijk naar Zalm gegaan. Je gaat niet naar de minister van Financiën als je niet denkt dat er iets aan de hand is en als je ook niet iets wilt doen.

De heer **Elias**: We komen straks bij dat gesprek. Daar zat nog iets voor. U sprak eind april met minister Veenman -- hij kon zich dat gisteren niet herinneren; daarom vraag ik het u ook nog even -- over de problemen bij de NS. Herinnert u zich dat? Dat ging vooraf aan dat eerste bezoek aan de heer Zalm.

Mevrouw **Peijs**: Bedoelt u president-directeur Veenman of bedoelt u minister Zalm? U zei "minister Veenman".

De heer **Elias**: Sorry, dan zei ik het verkeerd. U sprak eind april met de baas van de NS, mijnheer Veenman. Daar kwam uiteindelijk op 8 juli een gesprek van de heer Veenman, niet zijnde minister, u en minister Zalm uit voort. Herinnert u zich dat gesprek met de heer Veenman van eind april?

Mevrouw **Peijs**: Nou, dat kan ook een brief zijn geweest.

De heer **Elias**: Het was een gesprek.

Mevrouw **Peijs**: O, een gesprek.<sup>8</sup> Dan zullen we hem ongetwijfeld uiteen hebben gezet dat ... Ik hoorde hem gisteren zeggen dat wij bij minister Zalm over perrons gingen praten; nou, echt niet! Je gaat met de minister van Financiën nooit over perrons praten; dat doe je hooguit met de ambtenaren van Verkeer en Waterstaat. Wat we daar gingen doen, was bekijken hoe de situatie was; wij zaten in problemen.

De heer **Elias**: Waarom ging u dat doen? Dat is mijn vraag. Uit dat gesprek met de heer Veenman moet voor u een conclusie zijn voortgekomen.

Mevrouw **Peijs**: Uit bezorgdheid. Zoals ik zojuist al zei, ben ik nooit ongenegen geweest om de NS te helpen als er een echt probleem zou zijn en als het nodig was, niet wetend van de manier waarop zij daar altijd in gezeten had. Ik wilde immers niet op een zeker moment tot de ontdekking komen dat ik niets had gedaan op een moment waarop ik nog iets had kunnen doen en dat er daardoor geen treinen zouden komen. Treinen en reizigers zijn voor Verkeer en Waterstaat echt sleutelpunten.

De heer **Elias**: Er waren dus zorgen, maar het aandeelhouderschap was passief.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar dit heeft op zich niets met het aandeelhouderschap te maken. Ik vind dat je die rollen uit elkaar moet houden.

De heer **Elias**: Waarom eigenlijk? U had een machtsmiddel. U was aandeelhouder.

Mevrouw **Peijs**: Maar dat werd bij de rijksoverheid helemaal niet zo beleefd.

De heer **Elias**: Maar u ging daarover! U was de baas op dat departement.

Mevrouw **Peijs**: Wij zaten bijna iedere week met de NS aan tafel over allerlei zaken. Eerst kwam de heer Döbken in december 2003 met die brief. Dat werd uitgezocht, er werd actie ondernomen en er kwam het rapport van McKinsey. Het einde van het verhaal was vervolgens dat wij op 8 juli met zorgen naar minister Zalm gingen.

De heer **Elias**: Mag ik het zo zeggen dat u samen met de heer Veenman naar de minister van Financiën ging met de bedoeling om in ieder geval iets te regelen voor NS, omdat het anders fout zou gaan met HSA?

Mevrouw **Peijs**: Niet "iets". Wat ik had willen regelen en wat ik graag geregeld zou willen hebben, was een langere ingroeiperiode voor de NS; neem me niet kwalijk: voor de HSA.

De heer **Elias**: In wat voor soort hulp moest dat dan tot uitdrukking komen?

Mevrouw **Peijs**: Dat de HSA langzamer kon ingroeien. Dat zij het aantal treinen langzamerhand kon vermeerderen, al naargelang van het enthousiasme van de reizigers. Als er heel veel reizigers waren, kon dat sneller. Als er weinig reizigers waren, moest dat langzamer. Reizigers stappen niet van het ene ogenblik op het andere over. Zij moeten wennen aan een bepaalde situatie.

De heer **Elias**: Maar dat had consequenties gehad voor het verdienmodel van de NS: dan had zij minder verdiend.

Mevrouw **Peijs**: Ja.<sup>9</sup>

De heer **Elias**: En dat had weer consequenties voor de opbrengsten uit die concessie.

Mevrouw **Peijs**: Ja, tijdelijk. Aan het einde van de concessie zou dat terugkomen.

De heer **Elias**: Daar zou je politieke bezwaren tegen kunnen hebben; die kwamen er bij minister Zalm dan ook. Maar ik noem ook weer het probleem dat er indirect sprake zou zijn van staatssteun.

Mevrouw **Peijs**: Ja, precies. Tot die conclusie zijn we in dat gesprek ook heel duidelijk gekomen. De heer Veenman zei daarbij zelfs dat ook zijn eigen adviseurs dat al hadden gezegd. Onze adviseurs hadden dat ook gezegd en de landsadvocaat had gewaarschuwd. Dat was dus een heel valide punt. Daar hebben we ons dus allemaal aan geconformeerd en ieder is zijns weegs gegaan in de overtuiging dat datgene wat wij wilden, op dat ogenblik absoluut niet kon.

De heer **Elias**: Toch wil ik even vaststellen dat u dus eigenlijk -- hand in hand is misschien overdreven -- tamelijk eensgezind met president-directeur Veenman naar de heer Zalm ging en dat u daarvandaan kwam met de conclusie: we kunnen op dit moment eigenlijk niets doen.

Mevrouw **Peijs**: We konden niets doen. Ja, precies.

De heer **Elias**: Het argument was immers: zolang het alleen maar prognoses zijn -- er wordt nog niet gereden, er is geen enkele materie en er is niets gerealiseerd -- zoeken ze het maar uit bij die NS.

Mevrouw **Peijs**: Ja. De minister van Financiën was een van de gelovers in de aanbesteding. Het was dus eigenlijk ook niet te verwachten, maar ik vond het heel belangrijk dat hij wel heel helder wist dat er zorgen waren op termijn en dat er, als we met z'n allen treinen wilden hebben, op een zeker moment wel iets moest gebeuren. Dat was niet het moment; daar zijn we met z'n allen van overtuigd geraakt in dat gesprek en we zijn naar huis gegaan.

De heer **Elias**: Voelde u zich overruled door minister Zalm?



Mevrouw **Peijs**: Nee. Ik had het advies van de landsadvocaat in mijn zak. Ik wist waar Abraham de mosterd haalt, maar het vooruitzicht van een grotere ingroeiperiode zou niet meteen heel grote gevolgen hoeven te hebben, omdat er nog niets in te groeien viel.

De heer **Elias**: In dat gesprek met minister Zalm en de heer Veenman werd uiteindelijk vastgesteld dat, zoals dat dan heet, in gezamenlijkheid moest worden gekeken naar de juridische mogelijkheden en beperkingen. Wat verstond u daar precies onder?

Mevrouw **Peijs**: Nou, dat het heel gevaarlijk was om iets anders te doen dan wat je in de aanbesteding had afgesproken, want dan zou er onmiddellijk een claim van de aanbidders komen.

De heer **Elias**: Wat moest de NS onder die prachtige volzin verstaan?

Mevrouw **Peijs**: Dat moet u aan de NS vragen.

De heer **Elias**: Wat u betreft?

Mevrouw **Peijs**: Dat het op dat ogenblik niet nodig was; simpel. Maar de heer Veenman begreep dat zelf ook, zonder hard feelings achteraf, want hij had van zijn adviseurs precies hetzelfde advies gekregen. Zijn adviseurs hadden gezegd: dit kan niet binnen de aanbestedingsregels.

De heer **Elias**: Wat is er vervolgens, in de jaren daarna, gebeurd met die volzin, met samen kijken naar wat er juridisch wel en niet kon?

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat de ambtenaren bij elkaar hebben gezeten om na te gaan wat er mogelijk was. Het staat mij even niet bij hoever zij daarmee zijn gekomen, maar we hebben natuurlijk op verschillende momenten nog heel veel contact gehad met de NS.

De heer **Elias**: Om maar eens een term te gebruiken die ook bij een voorgaande parlementaire enquête is gebruikt: waren HSA, de High Speed Alliance, NS en het hele probleem eigenlijk niet "too big to fail"?

Mevrouw **Peijs**: Als u de hele hsl bedoelt, is het antwoord dat die niet mocht mislukken. Die mocht niet mislukken, maar ik vind HSA niet onoverkomelijk groot. Wat is 200 miljoen op het bedrag dat we hebben uitgegeven?

De heer **Elias**: De keuze had kunnen worden gemaakt om te zeggen: nou, dan gaat ze maar failliet en dan gaan we met een ander in zee. Dan geef je de randvoorwaarden uit 2001 mee: je moet 100 miljoen verdienen, je moet tussen die en die stations rijden en dat moet je binnen 93 minuten regelen; als je dat voor elkaar krijgt, is het prima.

Mevrouw **Peijs**: Maar mijnheer Elias, het was toen nog lang niet zover. U praat nu over een periode die op dat ogenblik nog bijna acht of negen jaar in de toekomst lag. Er was op dat ogenblik dus geen sprake van een faillissement. Ik denk dus dat de NS er vooral op gebrand was om terug te onderhandelen, maar vanwege de situatie van de aanbesteding waren er gewoon duidelijke en heldere regels. Daar kon je op dat ogenblik gewoon niets aan doen. Ik ben nog een heleboel zaken voor de NS gaan regelen, met het buitenland, met de Belgen, met de Fransen, vervangende treinen en noem maar op. Naar allerlei mogelijkheden voor de NS en naar alles waar zij mee kwam, hebben wij serieus onderzoek gedaan. Als zij zei "bouw het Franse veiligheidssysteem in", keken wij of dat kon. Als zij zei "bouw het Belgische veiligheidssysteem in", onderzochten wij serieus of dat kon: wat zeiden onze specialisten, hoe duur is het, wat moet er gebeuren en hoelang duurt dat? We hebben alles gedaan wat wij konden.

De heer **Elias**: Het project moest slagen.

Mevrouw **Peijs**: Het project moest slagen.

De heer **Elias**: Ik zou bijna zeggen: koste wat kost.

Mevrouw **Peijs**: Nou, het koste al heel wat. Ik denk dus dat het daarom niet mocht mislukken.

De heer **Elias**: Maakte u zich er ook zorgen over dat u als verantwoordelijk bewindspersoon de politieke rekening van omvallen, problemen en niet doorgaan gepresenteerd zou kunnen krijgen?

Mevrouw **Peijs**: U bedoelt van het hele project?

De heer **Elias**: Ja. Als het failliet was gegaan, was er toch echt wel wat misgelopen.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar het ging niet failliet. Waaraan hadden zij dan hun geld moeten uitgeven? Aan nota's aan het ministerie?

De heer **Elias**: Op dat moment, maar men zag het aankomen. De heer Van Krieken, adviseur van het departement, had het al in 2001 berekend.

Mevrouw **Peijs**: Ik zat er in 2004. Dit ging gebeuren in 2009 of zo, in de tweede helft van 2010. Het zou in ieder geval nog in geen jaren gebeuren.

De heer **Elias**: Ik geloof dat het spreekwoord luidt: regeren is vooruitzien.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar met zo'n faillissement had natuurlijk nog van alles kunnen gebeuren. Er had nog zoveel tussen kunnen komen. Het was echt onzin om dat op dat ogenblik te doen, met zulke risico's voor de Staat. Als je aanbestedingsregels doorbreekt, staat de buitenwereld daar natuurlijk met ogen op steeltjes naar te kijken.

De heer **Elias**: De buitenwereld?

Mevrouw **Peijs**: De buitenwereld.<sup>10</sup>

De heer **Elias**: In hoeverre voelde NS feilloos aan dat geen minister van Verkeer en Waterstaat, van welke partij dan ook, ooit het politieke risico zou durven nemen om de NS op die hogesnelheidslijn te laten omvallen of te laten falen? Voelde NS dat aan? Is dat waarom er toch zoveel door NS werd bereikt?

Mevrouw **Peijs**: Wacht even, ik bedoelde niet dat de HSA van mij niet zou mogen omvallen. Het project moest slagen. Als de HSA onverhoopt eerder was omgevallen, was er eerst de voorziening dat er een jaar doorgereden moest worden. Als er dan een nieuwe aanbesteding was geweest, denk ik dat er een andere vervoerder was gekomen. Die hadden we ook in 2001; waarom toen dan niet? Het project moest slagen en de treinen moesten er komen. Zonder hogesnelheidslijnen ligt Nederland in een perifere hoek. Met de grootste haven van Europa en een hub zoals Schiphol moeten wij gewoon snelle treinen hebben; klaar.<sup>11</sup>

De heer **Elias**: Maar door de situatie vanaf het moment waarop u op dat departement zat -- die situatie was zeker ook door uw voorgangers gecreëerd -- was het vrijwel onbestaanbaar dat een ander dan de NS of de HSA dat zou gaan doen. Wist de NS dat iedere politicus die de eindverantwoordelijkheid had op dat departement, die situatie niet zou laten ontstaan en dat er dus iets te poken viel?

Mevrouw **Peijs**: Dat weet ik niet. Dat moet u aan de NS vragen.

De heer **Elias**: Maar als ik het u nu vraag?

Mevrouw **Peijs**: Ik kan heel moeilijk de dingen van ... Ik weet het niet van toen. Als ik nu kijk naar alles wat ik nu weet, denk ik: er zijn wel meer merkwaardige dingen gebeurd. Waarom maximaliseerde men de winst? Waarom bedonderde men als staatsbedrijf de Staat, waarom maximaliseerde men de winst die vervolgens weer naar de Staat zou gaan? Ik kan daar niets bij bedenken. Er moet daar een soort machocultuur geweest zijn of wat dan ook. Er moet daar iets geweest zijn. Het is heel raar wat daar gebeurd is. Ik

heb daar dus niets mee. Ik heb de eerlijke opzet gehad om een snelle trein te maken met goede en veilige infrastructuur. Ik stond daarbij niet de hele dag te kijken of iemand bezig was met een raar spelletje. Nee, sorry.

De heer **Elias**: In een bijzin zei u net: "de Staat bedonderen". Dat is dus wat er is gebeurd in 2001, met dat hoge bod. Dat zegt u.

Mevrouw **Peijs**: Ook met het opblazen van allerlei cijfers. Ik vind echt dat dat niet kan. We stonden allemaal op het verkeerde been. Als dat niet was gebeurd, had je ook niet zulke rare treinen hoeven te bestellen. Daarmee viel de NS natuurlijk ook in het eigen zwaard.

De heer **Elias**: Daar gaan we het nog uitgebreid over hebben.

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Peijs, had de hogesnelheidslijn volgens u aanbesteed moeten worden?

Mevrouw **Peijs**: Ik zou dat zelf niet gedaan hebben.

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

Mevrouw **Peijs**: Ik beseft dat het achteraf makkelijk praten is, maar de aanbesteding heeft rare gevolgen gehad. Maar ik moet na deze weken van verhoren toegeven dat we ook met een vreemd staatsbedrijf te maken hadden.

De heer **Van Gerven**: Ik wil naar uw positie toe en naar de situatie van toen. U zegt dat de hsl niet aanbesteed had moeten worden.

Mevrouw **Peijs**: Nou, laat ik het anders zeggen: er had een normaal bod op tafel moeten liggen. Het feit dat het bod zo hoog was, heeft ervoor gezorgd dat de NS voortdurend op de stoep stond om terug te onderhandelen.

De heer **Van Gerven**: Dat snap ik, maar er waren grosso modo twee smaken. De ene mogelijkheid was: je besteedt niet aan en je gunt het dus aan NS. De tweede mogelijkheid was: je besteedt het ordentelijk aan. Dat waren twee opties. Over de aanbesteding is heel veel te zeggen; daarom spreken wij daar ook over, maar als u het voor het zeggen had gehad, wat had u dan gedaan?

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat ik onder ede geen antwoord wil geven op alsdanvragen en dergelijke.

De heer **Van Gerven**: Ik vraag u om een politieke mening. U was toen minister. U kwam daar in die tijd. U zei zojuist: wat hier is gebeurd, is onmogelijk.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Ik wil eerst weten wat u had gedaan als u destijds minister Netelenbos was geweest of in een bepaalde positie was geweest. Wat was uw uitgangspunt geweest?

Mevrouw **Peijs**: Daar wil ik eigenlijk geen antwoord op geven. Ik had te maken met het resultaat van die aanbesteding.

De heer **Van Gerven**: U wilt niet uw mening geven door aan te geven of u voor of tegen aanbesteden bent?

Mevrouw **Peijs**: Nee. Ik zat niet in dat kabinet. Ik weet niet hoe de sfeer in dat kabinet was. De tijdgeest was enorm voor vrije markten en voor concurrentie. Ik kan mij daar achteraf moeilijk in indenken. Ik was minister in een andere tijd en werd geconfronteerd met het resultaat van de aanbesteding, vier jaar lang. Allerlei contracten zijn ook in 2001 gesloten, met de onderbouw, de bovenbouw, de aannemers en ERTMS. Alles was bepaald. Dat waren allemaal contracten waarmee we in de jaren daarna ontzettend veel problemen hebben gehad.<sup>12</sup>

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Peijs, als ik u mag onderbreken: toen u daar kwam, had u hier toch wel een standpunt over? U zei dat het eigenlijk onmogelijk was of dat u met iets onmogelijks te maken had, dat er iets moest gebeuren en dat u zich veel zorgen maakte. Dan had u toch een gedachte in de zin van: "hadden we dat nou maar niet gedaan" of "het had niet zo maar zus moeten"? Wat was toen uw gedachte?

Mevrouw **Peijs**: Had ik maar een ander resultaat. Dat was mijn gedachte; 148 miljoen was echt te hoog.

De heer **Van Gerven**: Dat was te hoog.

Mevrouw **Peijs**: Je kon zien dat die lijn dat niet zou opbrengen.

De heer **Van Gerven**: Samengevat: u constateert dat het resultaat van die aanbidding een onmogelijke uitkomst opleverde. U zei zojuist dat Döbken bij u kwam en dat Veenman bij u kwam. Het beeld zet zich neer dat u toch meer wilde dan Zalm wilde. Daar hebben we zojuist al over gesproken. U zegt dat u eigenlijk wel meteen een langere ingroeiperiode had gewild.

Mevrouw **Peijs**: Niet meteen, want er viel nog niets in te groeien.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar dat was uw uitgangspunt. U hebt dat zojuist ...

Mevrouw **Peijs**: Ik had de NS wel het uitzicht willen geven -- dus het uitzicht willen geven -- op een langere ingroeiperiode. Er viel op dat ogenblik nog niets in te groeien. In 2004, toen we het daarover hadden, waren de treinen nog niet eens besteld.

De heer **Van Gerven**: Mogen we dan constateren dat u dat wel had willen doen?

Mevrouw **Peijs**: Dat had ik wel willen doen.

De heer **Van Gerven**: Dat is er niet van gekomen. Wij constateren dat vier jaar later, in een andere tijd, iets dergelijks is gebeurd met het memorandum van overeenstemming, maar dat had u willen doen. U hebt met Veenman over allerlei opties gesproken voordat u met Zalm ging spreken. Wat hebt u met Veenman besproken?

Mevrouw **Peijs**: Kunt u me even ...

De heer **Van Gerven**: Op 8 juli 2004 ging u praten met Zalm. Daarvoor had u met Veenman een gesprek. Wat hebt u toen met Veenman besproken? U had zorgen. Welke opties hebt u met hem besproken?

Mevrouw **Peijs**: Waarschijnlijk ... Ik heb daar even geen beeld bij.<sup>13</sup>

De heer **Van Gerven**: Ik neem aan dat Veenman niet voor niets bij u kwam.

Mevrouw **Peijs**: Vergis u niet: ik zag de heer Veenman over heel veel onderwerpen, niet alleen over ...

De heer **Van Gerven**: U hebt zojuist gezegd dat het niet over de perrons ging.

Mevrouw **Peijs**: Nee, bij Zalm niet.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar ook bij u.

Mevrouw **Peijs**: Nee, ik ga ook niet over perrons praten. Weet ik veel? Dat zijn zijn zaken.

De heer **Van Gerven**: Waar hebt u dan met Veenman over gesproken?

Mevrouw **Peijs**: Dan moet ik heel even kijken, als u dat goedvindt.



De heer **Van Gerven**: Ja hoor, ga uw gang.

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat we hebben bekeken wat we ... Ik probeer om logisch te bedenken wat er in dat gesprek moet zijn gebeurd. We probeerden natuurlijk naar Zalm te gaan. Ik denk dat we dat gesprek hebben voorbereid, dat we het daar samen over hebben gehad en dat we hebben bekeken wat de meest logische route was om te volgen. Ik was geïnteresseerd in een lijn en in treinen rijden op een veilige lijn.

De heer **Van Gerven**: Dat hebt u gezegd.

Mevrouw **Peijs**: Daar hebben we het dus vast en zeker over gehad: is er iets aan de hand wat dat echt bedreigt en is er dan iets wat we kunnen doen? Ik denk dat in diezelfde tijd, in mei 2004, de treinen zijn besteld.

De heer **Van Gerven**: Zeker.

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat dat vast en zeker aan de orde is gekomen. Ik denk dat er vast en zeker ook is gesproken over onze waarschuwing in de zin van "waarom heb je zolang gewacht?" Wij waren heel bezorgd dat de treinen te laat besteld zouden worden en er niet op tijd zouden zijn.

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

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: De heer Veenman heeft gezegd dat zijn verwachting was dat, wanneer u met minister Zalm zou gaan spreken, de minister van Financiën de minister van Verkeer en Waterstaat -- dat was u -- de ruimte zou geven om een wijzigingsprocedure in te gaan. Wat houdt een wijzigingsprocedure in? Dat de concessieovereenkomst zou worden gewijzigd?

Mevrouw **Peijs**: Daar heb ik dus geen ... Het enige wat ...

De heer **Van Gerven**: Maar is dat logisch?

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat is heel logisch.

De heer **Van Gerven**: U zei zelf dat het eigenlijk een onmogelijke opdracht was, dat u bezorgd was en dat u wilde dat die treinen gingen rijden en dat het een goede zaak zou worden.

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat we het gehad hebben over de vraag wat je dan zou kunnen wijzigen. "Een wijzigingsprocedure" is op zich heel breed, want er staan heel veel dingen in die concessie. Wat zou je dan kunnen wijzigen? Wij waren ons er op het ministerie heel goed van bewust dat je niet te veel kon wijzigen -- want dan zou je alle aanbieders over je heen krijgen -- maar een ingroeiperiode op termijn zou wel een mogelijkheid zijn. Dat was ongeveer de enige mogelijkheid die je kon bedenken.

De heer **Van Gerven**: De ingroeioptie die we zojuist hebben besproken, was een mogelijkheid, maar is er ook gesproken over het beperken van de tarieven van de kaartjes, dus over de tariefrestrictie? Hebt u daar met Veenman over gesproken?

Mevrouw **Peijs**: Nee.

De heer **Van Gerven**: U weet zeker dat u niet met Veenman over de tariefrestrictie hebt gesproken, voorafgaand aan het gesprek met Zalm?

Mevrouw **Peijs**: Nee, volgens mij is de tariefrestrictie in mijn periode geen groot punt geweest.

De heer **Van Gerven**: Dat was natuurlijk een wens van NS. Als er was ingegaan op wat de NS wilde, was er natuurlijk een veel lagere concessievergoeding gekomen.

Mevrouw **Peijs**: Nee.

De heer **Van Gerven**: U zegt "nee". Dat was in die tijd ook niet uw plan.

Mevrouw **Peijs**: Absoluut niet.

De heer **Van Gerven**: U wilde een ingroeperiode.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Die had u op dat moment eigenlijk wel willen realiseren, maar dat is er niet van gekomen.

Mevrouw **Peijs**: Het uitzicht daarop, hè? We konden op dat moment niet een ingroeperiode realiseren, want er reed niets. Tegen het einde van diezelfde maand werden de treinen pas besteld.

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Peijs, in 2008 reden er ook geen treinen.

Mevrouw **Peijs**: Nee, maar dat wisten we toen nog niet.

De heer **Van Gerven**: Nee, luister: in 2008 reden er geen treinen, maar is een memorandum van overeenstemming afgesproken waarin die ingroeperiode is vastgelegd. Je kunt toch voor de toekomst iets vastleggen?

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar in 2008 hadden ze er wel zicht op dat er treinen gingen rijden. In 2009 is de eerste trein gaan rijden. De treinen van Angel Trains, de locomotieven, zijn in 2009 gaan rijden. Dat is dus wel een iets andere tijd dan de tijd waarin zij nog niet eens besteld waren. Daar waren

toen nog zoveel zeeën van tijd voor. Dat ga je toch niet doen als daar nog helemaal geen kijk op is?<sup>14</sup>

De heer **Van Gerven**: Kunnen we concluderen dat die langzamere ingroei wel had gekund, maar dat dat in 2004 niet is gerealiseerd maar pas in 2008?

Mevrouw **Peijs**: Precies. We hebben ook gezegd dat we hen op alle mogelijke manieren wilden helpen, met de Belgen, met de Fransen en echt met alles wat zij maar konden bedenken. Dat hebben we ook altijd gedaan. We hebben, als de NS met een idee of met andere dingen kwam, daar altijd serieus naar gekeken. We hebben altijd bekeken of het kon en of het zou helpen.

De heer **Van Gerven**: Nog even afrondend op dat punt van die ingroei: was dat een suggestie van NS of was dat uw eigen idee?

Mevrouw **Peijs**: Dat weet ik niet meer.

De heer **Van Gerven**: Dat weet u niet.

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat dat niet zoveel uitmaakt, want ik vond dat wel redelijk.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Peijs, er is een onderwerp waar ik nog iets dieper op wil ingaan, namelijk het aandeelhouderschap. U hebt daar een aantal vragen over gekregen, maar is het uiteindelijk niet een keuze geweest om voort te gaan met het passieve aandeelhouderschap?

Mevrouw **Peijs**: Nou ja, "voortgaan" ... In 2005 is het ministerie van Financiën aandeelhouder geworden. Kijk, wij hadden natuurlijk altijd een dubbele rol. Dat is raar. Ik was er een groot voorstander van dat dat aandeelhouderschap naar het ministerie van Financiën zou gaan. Dat is een

veel zuiverder verdeling dan wanneer het ministerie dat het beleidsministerie is, ook de aandeelhouder is.

De **voorzitter**: Ja, maar die situatie was er nog niet. Op dat moment was u aandeelhouder. De NS kwam bij u. U had zicht op het feit dat het problematisch zou worden, maar men wilde geen openheid van zaken geven. Dan rijst de vraag waarom er dan niet door werd gebeten en waarom er niet werd gezegd: jongens, ik wil die stukken hebben; wij zijn ook aandeelhouder; hier met dat document. Dat zeg ik juist omdat u hebt gezegd dat u grote zorgen en een ideaal had. Dan zou u toch ook gewoon hebben kunnen zeggen: ik zet nu mijn aandeelhouderschap in; het is klaar met dat passieve gedoe?

Mevrouw **Peijs**: Wij zijn geen aandeelhouder van HSA maar van NS. NS had geen stukken en riep gewoon bedrijfsgeheimen in. We hebben daar geen groot punt van gemaakt als aandeelhouder, maar wel als departement.

De **voorzitter**: Hoe kijkt u daar nu op terug? Is dat niet toch mogelijk een gemiste kans geweest om af te dwingen dat u de stukken kreeg om, zoals we weleens roepen, het monster in de bek te kijken en om te zien wat er aan de hand was?

Mevrouw **Peijs**: Op dat ogenblik hadden we dat soort vermoedens natuurlijk allemaal niet. Wij hadden gewoon te maken met een staatsbedrijf waar we aan vroegen: geef ons de cijfers als je iets van ons wilt en anders ...

De **voorzitter**: En toen kwamen er bureaus tussen; die zette u in. McKinsey kwam erbij. De conclusie was: we krijgen de stukken niet.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De **voorzitter**: Dan blijft de commissie met deze vraag zitten: is het dan een keuze van u geweest om het passief aandeelhouderschap zo in te blijven vullen en is het dus ook een keuze geweest om niet door te bijten?

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat is gewoon niet besproken.

De **voorzitter**: Oké. We gaan door.

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Peijs, ik ga met u verder met de kwesties met de Belgische Staat en de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS. Waren in uw beleving voorafgaand aan het sluiten van de concessieovereenkomst voldoende harde afspraken gemaakt met de Belgische Staat en de Belgische spoorwegen om zonder problemen uitvoering te kunnen geven aan de concessie van de HSL-Zuid?

Mevrouw **Peijs**: Met de Belgische Staat is afgesproken: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Brussel. Ik denk dat er af en toe een groot misverstand is, namelijk dat ook Breda en Den Haag daarbij waren. Dat was niet zo.

De heer **Van Gerven**: Nee, dat was niet afgesproken.

Mevrouw **Peijs**: Dat stond niet in het verdrag tussen die twee landen.

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

Mevrouw **Peijs**: Tja, ik had een verdrag. Dat verdrag is voor mijn tijd gesloten. Dat is een van die dingen die je gewoon aantreft. Daar moest ik mee door het leven.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar wat stond er in de concessieovereenkomst?

Mevrouw **Peijs**: In de concessieovereenkomst stond dat HSA verplicht was om afspraken te maken met de NMBS, de Belgische spoorwegmaatschappij, om te bekijken of die bereid was om Den Haag en Breda te gaan bedienen.

De heer **Van Gerven**: Ja, en het bedienen van Den Haag en Breda -- zeg maar: de route Den Haag-Breda-Brussel -- was niet afgesproken met de Belgische Staat en NMBS?

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat was niet afgesproken.

De heer **Van Gerven**: Had dat wel moeten? Was dat beter geweest?

Mevrouw **Peijs**: Nou, ik denk dat zij dat niet afgesproken zouden hebben. Voor een overeenkomst heb je natuurlijk altijd twee partijen nodig. De Belgen waren ervan overtuigd dat dat verlieslatende lijnen zouden zijn. Zij zouden dit nooit afgesproken hebben.

De heer **Van Gerven**: Later, in 2012, zijn wel afspraken gemaakt. Hadden niet vóór het verlenen van de concessie afspraken gemaakt moeten worden? Die trein gaat immers ook over Belgisch grondgebied. Dan lijkt het mij logisch dat je ook met België afspraken maakt voordat je de concessie verleent.

Mevrouw **Peijs**: Mijnheer Van Gerven, ik kan wel van alles gewild en gewenst hebben. Dat zou een stuk makkelijker zijn geweest, maar het was er gewoon niet; klaar.

De heer **Van Gerven**: U constateert dat het er niet was. Dat weten we, maar ik vraag naar uw mening daarover.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar ik weet toch niet wat er destijds heeft gespeeld, of het ter sprake is geweest en wat de argumenten aan de twee kanten waren?

De heer **Van Gerven**: U constateerde iets. U constateerde dat ...

Mevrouw **Peijs**: Ik constateerde dat er gewoon een verdrag was. Met dat verdrag moest ik als minister aan de slag. Wensdromen helpen daar niet bij.

De heer **Van Gerven**: U geeft geen antwoord op mijn vraag. Nogmaals: vond u het onverstandig dat er geen keiharde afspraken met de Belgen waren gemaakt, bijvoorbeeld over het traject Den Haag-Breda-Brussel?

Mevrouw **Peijs**: Mijn antwoord was: ik denk dat je de Belgen nooit zover zou hebben gekregen.

De heer **Van Gerven**: Als je de Belgen niet zover krijgt ...

Mevrouw **Peijs**: Dat we dat in het verdrag zetten.

De heer **Van Gerven**: Nee, als je de Belgen niet zover krijgt, kun je dan wel zo'n concessieovereenkomst sluiten?

Mevrouw **Peijs**: Dat moet u aan mevrouw Netelenbos vragen.

De heer **Van Gerven**: Ik vraag het aan u, want u werd enkele jaren later met dat resultaat opgezadeld.

Mevrouw **Peijs**: Ja, en ik heb geprobeerd om daar het beste van te maken.

De heer **Van Gerven**: Maar wat vond u daarvan?

Mevrouw **Peijs**: Ik heb mij helemaal niet afgevraagd wat ik daarvan vond. Er was een verdrag. Wij wilden graag ook Den Haag en Breda en ik ben aan de slag gegaan. Ik kan een heleboel dingen wensen, maar ik kan het niet terugdraaien.

De heer **Van Gerven**: Goed, maar had u toen de wens: hadden zij dat maar anders geregeld?

Mevrouw **Peijs**: Ja, natuurlijk. Had ik maar op iets kunnen terugvallen.



De heer **Van Gerven**: U zegt dus wel: als we wel een verdrag hadden gehad, was het een stuk makkelijker geweest. Mag ik dat dan zo concluderen?

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U zei dat u hiermee werd geconfronteerd. U ondernam verschillende pogingen om met de Belgische Staat en de Belgische spoorwegen tot overeenstemming te komen. Het contact met de Belgen verliep op dit punt nogal stroef. Waarom eigenlijk?

Mevrouw **Peijs**: De Belgische minister had zojuist tegen zijn spoorbedrijf, dat zwaar verlies maakte, gezegd dat het niets meer mocht ondernemen wat verlieslatend zou zijn. Ze hebben altijd volgehouden dat "Den Haag" en "Breda" verlieslatende lijnen zouden zijn. Vandaar dat het een heel moeilijke boodschap was, ook voor de Belgische minister. Dat was niet de minister van Verkeer en Waterstaat, maar de minister van Begroting. Die heeft niet een lijn met de NMBS zoals wij die hebben met de NS. Voor de minister van Begroting, die zojuist had gezegd "denk erom dat je niet meer verlies maakt", was het natuurlijk heel moeilijk om dan te zeggen dat hij wel graag wilde dat "Breda" en "Den Haag" erbij werden gedaan, terwijl zij ervan overtuigd waren dat dat verlies zou meebrengen. In die positie zat hij. Dat was aan die kant ook niet makkelijk.

De heer **Van Gerven**: Vond u dat reëel?

Mevrouw **Peijs**: Nou, vanuit zijn gezichtspunt wel, ja. Ik denk dat de minister van Financiën van Nederland in zo'n zelfde situatie ook niet zou staan te springen om iets nieuws te beginnen waarover hij van zijn specialisten hoort dat dat verlies gaat opleveren. Dat zou ook hij niet fijn vinden.

De heer **Van Gerven**: Wist u waarom het verlieslatend was voor de Belgen? Zij vertelden dat tegen u, maar als veel mensen daar gebruik van zouden maken, zou het toch een goede zaak zijn dat er zo veel mogelijk mensen naar Brussel zouden reizen? Waarom was dat voor de Belgen verlieslatend?

Mevrouw **Peijs**: Dat weet ik niet. Daar hebben we nooit een technische discussie over gehad. Ik weet wel dat de NMBS een bindende adviesprocedure heeft gevoerd over de opbrengsten van de binnenlandse lijnen in Nederland. De NMBS vond dat de opbrengst daarvan gedeeld moest worden. Het zou voor de NMBS dus alleen gaan over het stukje vanaf de grens tot aan Brussel of tot aan Antwerpen. Misschien zou dat niet veel opbrengen; dat kan ik mij wel voorstellen.<sup>15</sup>

De heer **Van Gerven**: Daarover is arbitrage geweest.

Mevrouw **Peijs**: Ja, daarbij zijn wij, is Nederland, in het gelijk gesteld.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u zegt dat het voor de Belgen eigenlijk een verlieslatende zaak was en dat dit daarom maar heeft geduurd en geduurd. Toch lukte het u om op 6 maart 2005 met de Belgische minister Vande Lanotte tot gezamenlijke conclusies te komen. Waarom gezamenlijke conclusies?

Mevrouw **Peijs**: U bedoelt: waarom geen vaste afspraak met een handtekening eronder?

De heer **Van Gerven**: Ik geloof dat onder de conclusies wel een handtekening staat, maar kunt u aangeven wat die conclusies behelsden en wat de status daarvan was?

Mevrouw **Peijs**: Het waren eigenlijk "agreed minutes". Dat is de Engelse term.

De heer **Van Gerven**: Wat zegt u?

Mevrouw **Peijs**: "Agreed minutes". Eigenlijk waren het gewoon notulen, waar we het over eens waren. Het waren verslagen van vergaderingen, waar we het over eens waren. Daarin hebben we een aantal afspraken gemaakt. Een

keer is Vande Lanotte met een voorstel gekomen. Dat hebben wij afgewezen. Daarna kwam hij met het voorstel om per dag acht treinen vanuit Den Haag via Breda en Antwerpen naar Brussel en acht treinen terug te rijden. Daarmee zijn wij akkoord gaan, maar er waren een paar vervelende dingen. Tussen Breda en Antwerpen moest die trein bijna bij iedere lantaarnpaal stoppen. Dat was wel vervelend. De trein zou er dus iets langer over doen, maar we zijn daar toch mee akkoord gegaan, omdat de verbinding wel goed werd gelegd en omdat het toch een snelle trein zou zijn. Daar zijn wij op zich mee akkoord gegaan.

De heer **Van Gerven**: Dat was de belangrijkste conclusie, waar u het beiden mee eens was.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U hebt zelf al gezegd dat de inschatting van de Belgische spoorwegen was dat beide verbindingen verlieslatend zouden zijn. Ik moet hieraan toevoegen dat in de concessieovereenkomst eigenlijk stond: Breda-Brussel en Den Haag-Brussel; dat waren twee aparte afspraken.

Mevrouw **Peijs**: Ja, die namen wij toen samen.

De heer **Van Gerven**: Ja, in een soort afspraak dat er acht keer van Den Haag naar Brussel zou worden gereden. Was die afspraak, die gezamenlijke conclusie om het zo te doen, wel of niet verlieslatend voor de Belgen?

Mevrouw **Peijs**: Dat weet ik niet. Dat was ook mijn zorg niet. Mijn zorg was dat er gereden zou worden.

De heer **Van Gerven**: Zeker, maar als je afspraken maakt, wil je ook weten wat de andere partij daarvan vindt en of ook hij daar volledig achter kan staan. U zegt dat die afspraak is gemaakt, maar dat u er geen zicht op had wat dat betekende voor de Belgische spoorwegen.

Mevrouw **Peijs**: Nee, daar had ik geen zicht op. Dat hebben ze ook nooit verteld.

De heer **Van Gerven**: U ging ervan uit dat datgene wat u had afgesproken met minister Vande Lanotte, ook zou gaan gebeuren.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Een soort agreement tussen ministers, gezamenlijke notulen of conclusies.

Mevrouw **Peijs**: Ja. Je kunt het geen agreement tussen heren noemen, maar het was wel zoiets.

De heer **Van Gerven**: Vervolgens zeiden u en uw Belgische collega tegen de vervoerders: ga aan tafel om overeenstemming te bereiken. Had u de verwachting dat beide vervoerders er toen wel uit zouden komen?

Mevrouw **Peijs**: Ja, die verwachting had ik. Een jaar later, in 2006, ben ik nog terug geweest bij de Belgische staatssecretaris. Die meldde mij toen dat hij een voorstel had voor de Belgische begroting, dat inhield dat hij een extra treinstel zou gaan bestellen.

De heer **Van Gerven**: Ja, want dat was ermee verbonden: de NMBS, de Belgische spoorwegen, zou een extra trein bestellen.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U zag dat dat opgenomen zou worden in de Belgische begroting.

Mevrouw **Peijs**: Ja. Daar had ik dus vertrouwen in. Toen was de heer Vande Lanotte al weg. Hij is daarna voorzitter geworden van zijn partij, de

socialistische partij in België. Ik had toen het vertrouwen dat dit werd overgenomen door zijn opvolgers.

De heer **Van Gerven**: Vond u het logisch dat u die afspraken maakte maar dat die voor de Belgische zijde, dus voor de NMBS, kennelijk toch verlieslatend waren?

Mevrouw **Peijs**: Ik weet niet of dat in die constellatie ... Dit was een heel andere afspraak dan de afspraak die aanvankelijk was gemaakt. Dit is eigenlijk nooit ter sprake gekomen. Ik denk eigenlijk dat zij verwachtten dat dit niet zo zou zijn, want ik denk dat zij dit anders niet zouden hebben afgesproken.

De heer **Van Gerven**: Heeft Vande Lanotte dat niet met u gedeeld?

Mevrouw **Peijs**: Nee, terwijl hij dat in het begin, aanvankelijk, wel deed. Hij zei dat van Breda-Antwerpen, Breda-Brussel en de bediening van Den Haag "Breda" nog de minst verlieslatende zou zijn, maar dat "Den Haag" echt verlieslatend was. Ik geloof dat dat ongeveer 2,1 miljoen per jaar zou kosten.

De heer **Van Gerven**: Voor de Belgen?

Mevrouw **Peijs**: Ja, negatief.

De heer **Van Gerven**: Dat was dus toch wel verlieslatend?

Mevrouw **Peijs**: Ja, de aanvankelijke opties. Over deze heeft hij dat nooit gezegd.

De heer **Van Gerven**: Kunt u zich het televisieoptreden van de heer Vande Lanotte herinneren? Daarin maakte hij ervan gewag dat hij nog met minister Peijs moest gaan praten over de problemen met betrekking tot het vervoer.

Mevrouw **Peijs**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Daarin kwam ook het element van verlieslatendheid wel degelijk aan de orde. Hij schetste dat element. Dat zegt u niets?

Mevrouw **Peijs**: Nee.

De heer **Van Gerven**: Goed. U zegt dat dat was afgesproken en dat het daarna aan de Belgen was om dat te regelen.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: U had dus de verwachting dat de Belgische spoorwegen daar uitvoering aan zouden geven?

Mevrouw **Peijs**: Ja, vooral toen ik zag dat zijn opvolgers ... Wij werden natuurlijk best wel ongerust toen hij na 2005<sup>16</sup> wegging. Toen ben ik dus bij de staatssecretaris geweest. Na dat gesprek had ik dat vertrouwen. Dat was op dat ogenblik natuurlijk belangrijk: gaat ook die opvolger die "agreed minutes" of gezamenlijke conclusies delen en in werkelijkheid omzetten? Bij mijn bezoek vertelde hij over zijn voorstel, dat hij bij de begrotingsbehandeling zou inbrengen. Toen had ik dat vertrouwen.

De heer **Van Gerven**: Wie was dat trouwens, die staatssecretaris? Was dat een man of een vrouw?

Mevrouw **Peijs**: Een man.

De heer **Van Gerven**: Een man; dat weet u nog wel.

Mevrouw **Peijs**: Ja, ik kan ze goed uit elkaar houden.

De heer **Van Gerven**: Maar ik begrijp dat u er toch niet helemaal zeker van was dat ...

Mevrouw **Peijs**: Nou, natuurlijk niet na de wisseling van de wacht. Dan wil je toch nog wel een signaal hebben van "het gaat door zoals is afgesproken".

De heer **Van Gerven**: U had dus wel enige zorgen.

Mevrouw **Peijs**: Ja. Het zou kunnen dat het in die tijd Bert Anciaux was, maar dat weet ik niet zeker.

De heer **Van Gerven**: Met enige zorg verwachtte u toch dat het zou gebeuren. Kan ik het zo samenvatten?

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: De werkelijkheid is anders gelopen. Wat vindt u ervan dat er uiteindelijk pas een paar dagen voordat de Fyra in 2012 ging rijden, definitieve afspraken zijn gemaakt? Dat was dus zeven jaar na de gezamenlijke conclusies.

Mevrouw **Peijs**: Ik vind het zorgelijk dat burens op die manier met elkaar omgaan. Wij hebben zelf een dossier gehad waarin wij dat ten opzichte van de Belgen deden en de Belgen deden dat op dit punt dus ten opzichte van ons. Het zou niet moeten. Ik vind het jammer.

De heer **Van Gerven**: Wat u betreft, had het in 2005 opgelost moeten zijn. Dat mogen we concluderen.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar wij hebben zelf ook slechte records met betrekking tot afspraken ten opzichte van de Belgen.

De heer **Van Gerven**: Hoezo?

Mevrouw **Peijs**: Nou, de Hedwigepolder.

De heer **Van Gerven**: Die had toch niets te maken met ...

Mevrouw **Peijs**: Nee, die had daar niets mee te maken, maar we verwijten de Belgen wel iets. Chinese muren bestaan niet in de politiek.

De heer **Van Gerven**: Speelde de kwestie van de Hedwigepolder dan nog een rol met betrekking tot dit vraagstuk?

Mevrouw **Peijs**: Nee, die speelde geen rol, maar ik bedoel: wat wij toen ondervonden, hebben de Belgen ook ondervonden. De manier waarop wij met elkaar omgaan in verschillende dossiers, vormt ons wel.

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

De heer **Elias**: Heel kort nog even meer in het algemeen over de omgang met Belgische collega's en politici. Bij ons eerste verhoor zat hier de heer Kruyt van de reizigersvereniging Rover. Hij zei dat we het gewoon helemaal verkeerd doen: met die Belgen moet je lunchen; je moet het een beetje ruimhartig aanpakken en je moet niet met karnemelk en een broodje kaas komen aanzetten. Daar zat een serieuze ondertoon onder: we doen dat niet goed. Wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Peijs**: Ik wou dat de heer Kruyt erbij was geweest, want we hebben dat totaal anders aangepakt. We hebben daar echt over nagedacht: hoe moeten we dat nou doen? We hebben gezegd: laten we ons conformeren aan de Belgische cultuur. Toen zijn we in de bouwketen van de hsl gaan zitten, langs de lijn, zodat we goed zicht hadden op waar we het over hadden en waar het om ging: daar moest het gebeuren en daar moesten treinen komen rijden. Toen hebben we een cateraar uitgelegd wat we precies wilden. Die heeft dat tot in de puntjes verzorgd. De heer Vande Lanotte had nog nooit zo lekker gegeten, zei hij.

De heer **Elias**: Dat is dus echt ...

Mevrouw **Peijs**: Dat kan het punt niet geweest zijn.



De heer **Elias**: Meer inhoudelijk zei de heer Van Krieken op de tweede verhoordag: het is één groot misverstand geweest met die Belgen; er is langs elkaar heen gepraat en het is de Belgen nooit duidelijk geworden wat wij als Nederlanders nou eigenlijk wilden.

Mevrouw **Peijs**: Nou, dat lijkt me ijzersterk.

De heer **Elias**: In de zin van: onjuist.

Mevrouw **Peijs**: Ja, natuurlijk. Maar de heer Vande Lanotte is een van de beste onderhandelaars die ik ooit ben tegengekomen. Hij had een heel duidelijk beeld van waar hij uit wilde komen. Dat is niet waar we uitgekomen zijn. We hebben dus wel degelijk over onderwerpen gesproken die ertoe deden, zowel voor België als voor Nederland. Ik begrijp niet zo goed wat de heer Van Krieken daarmee heeft bedoeld. Misschien kunt u dat ...

De **voorzitter**: We gaan door naar het materieel, de treinen. Bent u er tijdens de aanbesteding van de treinen formeel of informeel van op de hoogte gesteld met welke treinen HSA van plan was te gaan rijden?

Mevrouw **Peijs**: Nee. Onder minister Netelenbos is in 2001 in de concessie of in het contract -- daar mag ik even vanaf zijn -- afgesproken dat het ministerie geen contact zou hebben, ook niet met een treinenbouwer. Wij mochten ons met niets bemoeien.

De **voorzitter**: Maar u hebt van HSA ook niet formeel of informeel een beeld gekregen van waar zij op enig moment mee wilde gaan rijden?

Mevrouw **Peijs**: Nou, ten slotte wel met welke treinenbouwer. Dat hebben we ook gedeeld met de Kamer.

De **voorzitter**: Ten slotte wel, maar aanvankelijk?

Mevrouw **Peijs**: Aanvankelijk niet, nee.

De **voorzitter**: HSA informeerde u op 24 juli 2003 dat zij in november 2003 treinen zou gaan bestellen met een maximumsnelheid van 220 km/u. Dat wordt de V220 genoemd. Daarop reageerde u met een brief. Die brief verstuurde u op 10 oktober. Daarin benadrukte u dat u HSA aan de concessieovereenkomst zou houden. Waarom schreef u die brief?

Mevrouw **Peijs**: Het ministerie had twijfel of je met een trein die 220 km/u zou kunnen rijden, de gecontracteerde reistijden zou kunnen halen. Wij moesten ons niet met treinen bemoeien, maar met treindiensten. Zolang de NS met die treindiensten de afgesproken tijden zou halen, was er niets aan de hand, maar het ministerie had twijfel of je met een trein van 220 km/u die treindiensten op tijd zou kunnen rijden.

De **voorzitter**: Dus u had toen twijfel, maar in november 2003 stelde u in de dertiende voortgangsrapportage dat de Staat van mening was dat HSA de gecontracteerde rijtijden niet zou waarmaken. Dat is feitelijk een stap verder. Waarom meldde u de Kamer op dat moment dat u er eigenlijk van uitging dat die rijtijden niet waargemaakt zouden worden?

Mevrouw **Peijs**: Daar waren wij op het ministerie van overtuigd. Wij dachten echt: met 220 km/u kun je dat niet klaar krijgen.

De **voorzitter**: Waarom hebt u dat dan niet in eerdere rapportages gemeld?

Mevrouw **Peijs**: Wat was de datum van die ...

De **voorzitter**: Het was de dertiende voortgangsrapportage, van 26 november 2003.

Mevrouw **Peijs**: Een maand daarvoor hadden we het gehoord. Dan kon ik het toch niet eerder aan de Kamer melden?

De **voorzitter**: Daarom vroeg ik zojuist wanneer u formeel of informeel had gehoord waarmee zij gingen rijden. U zei: later. Dus u wist voor de dertiende voortgangsrapportage waarmee HSA voornemens was te gaan rijden.

Mevrouw **Peijs**: Ja, ik denk dat dat klopt met de data die u noemt.

De **voorzitter**: De heer Van Krieken was door het ministerie ingehuurd vanwege zijn expertise; laten we dat even in herinnering roepen. Hij heeft in 2001 aangegeven ernstige twijfels te hebben over de haalbaarheid van die rijtijden naar Brussel met treinen van 220 km/u. Wanneer was bij u voldoende bekend dat 220 km/u-materieel zou worden ingezet? En wanneer ging de alarmbel dat daarmee de rijtijd helemaal niet gehaald zou worden?

Mevrouw **Peijs**: Dat is in 2003 geweest. Daarvoor was ik er niet. Als ik de Kamer in november heb gemeld dat het 220 km/u-treinen zouden worden en dat wij ernstige twijfels hadden of het haalbaar zou zijn met die treinen, zal het niet heel veel eerder zijn geweest.

De **voorzitter**: Maar wist uw ministerie, dat onder uw verantwoordelijkheid viel, al dat men had ingeschreven met materieel waarmee men de rijtijden niet zou halen?

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat staat mij niet bij.

De **voorzitter**: Ik houd u voor dat Van Krieken, ingehuurd vanwege zijn expertise, in 2001 eigenlijk al zei dat -- in uw termen -- "dit 'm niet wordt". Uw ministerie wist dus eigenlijk al eerder dan bij die dertiende voortgangsrapportage dat hier een knelpunt lag.

Mevrouw **Peijs**: Ik heb daar niets bij. Ik ben eind mei 2003 gekomen en dit was niet het eerste wat op mijn bureau lag.

De **voorzitter**: Hebt u dat NS op enig moment duidelijk gemaakt: het kan allemaal wel zo zijn, jongens, maar die 220 km/u gaat niet volstaan?

Mevrouw **Peijs**: Ja, daar is wel over gesproken.

De **voorzitter**: Wanneer?

Mevrouw **Peijs**: We hebben echt talrijke gesprekken met de NS gehad over dit soort zaken, natuurlijk ook ambtelijk. Er waren gewoon echt twijfels op het ministerie: kan dat nou wel? Eigenlijk dachten we: het kan niet.

De **voorzitter**: Ik vind het belangrijk om erachter te komen wanneer ...

Mevrouw **Peijs**: In de aanbesteding met Ansaldo is dat ook veranderd. In die aanbesteding is daar op een bepaald moment door Ansaldo 250 km/u van gemaakt.

De **voorzitter**: Precies, dat is waar ik naartoe wil. Houd u dat in gedachte; dan kom ik terug bij de vraag wanneer bij u echt serieus bekend was dat dit bij 220 km/u een probleem zou worden en wanneer u dat aan NS hebt medegedeeld.

Mevrouw **Peijs**: Als ik op uw datum afga, moet dat dus voor november of oktober 2003 zijn geweest. Dat heeft misschien te maken met de conversatie met de heer Döbken. Ik weet dat niet. Ik kan daarnaar kijken. Ik weet niet wanneer dat precies is geweest, maar een ding staat vast: kennelijk hebben ze hier zelf ook twijfels over gehad en hebben ze 250 km/u gecontracteerd.

De **voorzitter**: Kijkt u even of u daarvan iets kunt terughalen.

Mevrouw **Peijs**: Ik kan het hier niet vinden. Het is een heel verhaal. Tussen al die bladzijden kan ik dat er niet zo gauw uit vissen.

De **voorzitter**: Hebt u NS op enig moment laten weten dat u er eigenlijk van uit was gegaan dat het materieel van 300 km/u zou worden?

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat was natuurlijk wel de bedoeling geweest. Daar wordt de baan op gedimensioneerd en daar is een veiligheidssysteem op gemaakt. Dat was natuurlijk toch echt de bedoeling. Er ligt straks een infrastructuur die gereed is voor 300 km/u.

De **voorzitter**: Uw focus was dus: er gaat met 300 km/u gereden worden.

Mevrouw **Peijs**: Ja, we gaan met 300 km/u rijden.

De **voorzitter**: Op enig moment kwam u erachter dat NS 220 km/u wilde inzetten.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De **voorzitter**: Dat wordt op een bepaald moment een issue.

Mevrouw **Peijs**: Dat werd 250 km/u. Daarvan hebben ze aangetoond dat het dan kon. We zijn natuurlijk ook nog geconfronteerd met de acht minuten die verloren gingen in België. Die 220 km/u en die 250 km/u hebben ze gedaan omdat een trein van 300 km/u op het Nederlandse traject zo vaak zou moeten stoppen dat de topsnelheid eigenlijk nooit gehaald zou worden. Dan is een trein van 300 km/u natuurlijk ook overbodig. Alleen op het Belgische deel van het traject kun je 300 km/u rijden; de Thalys rijdt dat ook.

De **voorzitter**: Ja, maar op een bepaald moment wist u dat er voor de lijn waarop meer wordt gestopt, gedacht werd aan 220 km/u. HSA is anderhalf jaar bezig geweest met een aanbestedingsprocedure voor een V220, terwijl ook op het ministerie dus het beeld was ontstaan dat het met die snelheid niet zou worden gehaald en dat de concessie daarmee niet zou worden nagekomen.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De **voorzitter**: Is dat niet bijzonder?

Mevrouw **Peijs**: Hoe bedoelt u? Waar wilt u heen?

De **voorzitter**: Uw ministerie wist: met een V220 gaat de gecontracteerde reistijd niet gehaald worden. Daar wordt anderhalf jaar lang wel op geacteerd. Dat is de uitvraag. Het is toch bijzonder dat u op dat moment dus eigenlijk zou hebben kunnen weten dat de concessie niet zou worden nagekomen.

Mevrouw **Peijs**: Ik weet niet precies welke anderhalf jaar u bedoelt, want in 2003, eind 2003, hoorden we dat en ging er een bericht naar de Kamer.<sup>17</sup>

De **voorzitter**: Nee, want op 29 mei 2002 startte de officiële aanbesteding van de V220. In december 2002 werd het bestek ingestuurd, met als deadline voor de biedingen april 2003. In al die tijd -- dat ging dus door tot het veel latere moment van ondertekenen -- ging het traject met een V220 door. Alles ging over die V220, terwijl u op het ministerie eigenlijk wist dat we met die V220 niet op tijd in Brussel zouden zijn en dat daarmee dus niet zou worden voldaan aan de concessie.

Mevrouw **Peijs**: Het beeld dat u schetst, van dat doorlopende traject, al ver voordat ik er was, heb ik niet. Ik werd op een gegeven moment, in 2003, geconfronteerd met het feit dat er sprake was van 220 km/u. De verklaring was dat men door het traject in Nederland te vaak moest stoppen. Het is eigenlijk net de HSL-Oost, waar een hogesnelheidstrein ook nooit op snelheid zou komen. Ik kan mij er dus wel iets bij voorstellen dat je voor dat traject geen 300 km/u-treinen inzet, want je kunt daar nooit 300 km/u rijden.

De **voorzitter**: Maar in het bod van NS stond al dat zij 220 km/u zou gaan inzetten.

Mevrouw **Peijs**: Dat heb ik niet ... Ik weet wel dat in 2004 ...

De **voorzitter**: Nee, mevrouw Peijs, even terug: uw ministerie wist het wel. U zegt dat u het niet had. U had misschien niets met die treinen, maar het is een feit dat uw ministerie in 2001 al wist dat het met 220 km/u niet zou worden gehaald. Op een bepaald moment werd er een bod gedaan voor een V220. Iedereen wist: dat gaat het niet worden. Op een bepaald moment zien we in de aanbestedingsprocedure iets bijzonders gebeuren: ineens werd die V220 de V230 en ineens werd het de V250. De vraag is: waar kwam de druk vandaan om dat te laten gebeuren? Kwam die vanuit het ministerie?

Mevrouw **Peijs**: In ieder geval is er druk geweest vanuit het ministerie. Ik kan er natuurlijk niet inkijken of dat tijdens die onderhandelingen was, maar ik weet dat Ansaldo heeft gezegd dat het eigenlijk helemaal niet zoveel duurder zou zijn en dat die trein ook best harder zou kunnen rijden. De NS heeft toen gelukkig eieren voor haar geld gekozen en heeft 250 km/u gecontracteerd.

De **voorzitter**: Hebt u daar zelf niets aan gedaan?

Mevrouw **Peijs**: Wij hebben onze zorg uitgesproken, maar treinen zijn echt een zaak van de vervoerder. Wij hebben niets met treinen. Wij hebben geen verstand van treinen en wij hebben niets met treinen. Die treinen moeten rijden. NS en HSA zijn verantwoordelijk voor het feit dat zij hard genoeg rijden om te kunnen doen wat zij hebben beloofd. Dat is eigenlijk het hele verhaal. Ze zijn wel gewaarschuwd door het ministerie: wij denken dat jullie het niet gaan halen. Wij hebben met de Kamer gedeeld dat wij daar bezorgd over waren. De NS heeft natuurlijk wel oren. Toen Ansaldo zei dat het niet heel veel méér zou kosten om 250 km/u te rijden, is de NS daar gelukkig onmiddellijk mee akkoord gegaan.

De **voorzitter**: U weet dus niet of er druk is uitgeoefend, maar u weet dat uw ministerie zorgen had.

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat zij door de brief aan de Kamer en het feit dat wij in die brief gewaarschuwd hebben -- wij denken dat je het niet gaat halen -- natuurlijk wel zijn gaan nadenken.

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

Mevrouw **Bergkamp**: Mevrouw Peijs, ik ga nog even door op dit onderwerp. U gaf volgens mij zojuist aan dat er wel druk vanuit het ministerie is geweest op NS om de snelheid te verhogen. Mag ik dat bevestigen?

Mevrouw **Peijs**: Ja.

Mevrouw **Bergkamp**: Weet u ook hoe die communicatie is verlopen? Is er ook nog overleg geweest van uw departement met de top van de NS?

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat weet ik niet.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar er is vanuit uw ministerie wel druk uitgeoefend?

Mevrouw **Peijs**: Er is officieel de zorg uitgesproken dat het ministerie bang was dat 220 km/u niet genoeg was om de afspraken na te komen en dat de NS zich daarvan bewust moest zijn. Tegelijkertijd contracteren wij geen treinen. Wij hebben niet gezegd: je moet Ansaldo nemen of je moet met Pietje Puk in overleg of in consultatie gaan. Zij moesten gewoon de afspraken uit de concessie nakomen. Daar was dus wel twijfel over. Dat is ook gedeeld met de Kamer. Ik denk dat dat op zich al een grote druk was voor de NS.

Mevrouw **Bergkamp**: U zegt dat de boodschap in ieder geval is ontvangen door de NS. U maakte zelf een heel mooi bruggetje naar mijn onderwerp, namelijk de fabrikant AnsaldoBreda. U zegt dat dat iets is waarmee het ministerie zich eigenlijk niet bemoeit. Toch meldde u de Tweede Kamer op 13 oktober 2005 dat AnsaldoBreda de opdracht had gekregen om de treinen te bouwen, maar dat het probleem met die fabrikant was dat die geen ervaring zou hebben met hogesnelheidstreinen. Waar baseerde u dat op?



Mevrouw **Peijs**: Nou, op wat AnsaldoBreda altijd gemaakt had. Het is geen stiekeme treinenbouwer. Er was natuurlijk allerlei informatie over AnsaldoBreda, dat van alles heeft gemaakt, maar geen hogesnelheidstrein; wel een tram en allerlei andere zaken.

Mevrouw **Bergkamp**: En als ik u voorleg dat ze betrokken zijn geweest bij een consortium? Toen waren het nog twee aparte bedrijven, Ansaldo en Breda. Ze hebben gewerkt aan de hogesnelheidstrein in Italië, de ETR 500.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar met alles wat de grens van Italië over is gegaan, is het niet goed gegaan.<sup>18</sup>

Mevrouw **Bergkamp**: Maar dat stond niet in uw toelichting. U zei tegen de Kamer dat AnsaldoBreda geen ervaring had met hogesnelheidstreinen. Daar staat niet bij: met uitzondering van Italië.<sup>19</sup>

Mevrouw **Peijs**: Ik denk dat Italië een ander klimaat heeft dan bijvoorbeeld Denemarken en Nederland.

Mevrouw **Bergkamp**: Het is er wat warmer, denk ik.

Mevrouw **Peijs**: Dat denk ik ook.

Mevrouw **Bergkamp**: Los van dat feit hebben ze daar wel in een consortium gewerkt aan een hogesnelheidstrein.

Mevrouw **Peijs**: Ik ga de Kamer niet voorjokken. Dat was dus ongetwijfeld de informatie die ik op dat ogenblik had.

Mevrouw **Bergkamp**: Als u van mij hoort dat zij in Italië, in een consortium, wel hebben gewerkt aan een hogesnelheidstrein, zegt u dan dat dat op dat moment niet bij u bekend was?

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat was bij mij niet bekend.

Mevrouw **Bergkamp**: Want als u dat had geweten, had u dat ook in de communicatie richting de Kamer laten weten?

Mevrouw **Peijs**: Ja, dan had ik dat natuurlijk gezegd. Ik ga de Kamer niet bewust iets anders vertellen dan wat ik weet.

Mevrouw **Bergkamp**: U gaf zojuist iets interessants aan over het materieel. U zei: ze maken rare treinen. Dat zei u helemaal aan het begin van de dialoog in het verhoor, volgens mij met collega Van Gerven of met collega Elias. Wat bedoelde u met die opmerking dat AnsaldoBreda rare treinen maakt?

Mevrouw **Peijs**: Dat ze rare treinen maken?

Mevrouw **Bergkamp**: Ja, dat zei u tussen neus en lippen door. Laat ik de vraag anders stellen: had u zorgen over het materieel van AnsaldoBreda?

Mevrouw **Peijs**: Ik word nu wat onzeker, omdat u zei dat AnsaldoBreda dat wel heeft gedaan, maar bij mijn weten van toen -- daar hebben we het over -- was het geen bouwer van hogesnelheidstreinen. AnsaldoBreda maakte trams en allerlei andere soorten dingen, maar geen hogesnelheidstreinen. En we hebben er heel slechte ervaringen mee, net als de Denen. Er waren veel klachten.

Mevrouw **Bergkamp**: Wat weet u daarover? U zei zojuist dat AnsaldoBreda rare treinen maakt. Kunt u toelichten wat u daaronder verstaat?

Mevrouw **Peijs**: Het spijt me dat ik dat heb gezegd. Ik kom er ook even niet bij wat ik daar precies mee heb bedoeld.<sup>20</sup>

Mevrouw **Bergkamp**: Volgens mij bedoelde u daarmee in ieder geval dat u zorgen had over de fabrikant AnsaldoBreda, omdat u ...

---

Mevrouw **Peijs**: Precies, ik had echt zorgen over de fabrikant en ook over de manier waarop het ging. De NS had een bepaalde prognose gemaakt van de aantallen reizigers. Er zijn allerlei eisen gesteld aan de treinen. Eigenlijk waren de series heel klein. Bijvoorbeeld Alstom heeft daartegen aangehikt: een kleine trein waaraan heel veel gewijzigd moest worden. Het was niet iets wat je zo van de plank kocht. Door die enorm hoge prognose van het aantal treinreizigers heeft de NS zichzelf in die situatie gebracht. Want waarom niet gewoon een Thalys? Die Thalys doet het al jaren prima. Waarom niet gewoon een Thalys? Maar een Thalys heeft een heel smal deurtje. Met de aantallen reizigers die de NS in haar prognose had staan, moest je heel snel kunnen optrekken en heel snel kunnen remmen. En er moesten heel veel reizigers in een heel korte tijd in en uit de trein. Dat kon niet met die kleine deurtjes. Eigenlijk viel NS daarmee dus in haar eigen zwaard.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt dus eigenlijk nooit begrepen waarom AnsaldoBreda gekozen is als fabrikant, maar ook niet waarom gekozen is voor de treinen die uiteindelijk gebouwd zijn. Daar hebt u eigenlijk altijd vraagtekens bij gehad.

Mevrouw **Peijs**: Ja, het moesten dus heel nieuwe -- laat ik maar zeggen: "non proven" -- treinen worden.

Mevrouw **Bergkamp**: Nog even over het algemeen overleg waarin u zei dat AnsaldoBreda geen ervaring had met hogesnelheidstreinen: dat was natuurlijk ook een sneer naar de NS, die referenties heeft gecheckt en die uiteindelijk heeft gekozen voor AnsaldoBreda. Wij zijn er deze week achter gekomen dat er niet expliciet is gekeken naar ervaring met hogesnelheidstreinen, maar we kijken in dit verhoor ook naar de rol van de Staat en de NS. Door dit soort uitspraken bemoeide de overheid zich toch wel met de fabrikant en met de treinen. Vindt u het een rol van de Staat om daar zulke stellige uitspraken over te doen?

Mevrouw **Peijs**: Wij hebben ons nooit bemoeid met de keuze. Dit was een opmerking achteraf; toen was die keuze al gemaakt. Wij hebben ons nooit

bemoeid met de keuze. Toen het zolang duurde en toen allerlei vertragingen optraden, hebben we weleens gedacht dat we in een vermomming wilden gaan kijken, maar dat hebben we niet gedaan. We mochten niks; we mochten ook niet gaan kijken en we mochten ook geen contact opnemen met Ansaldo.<sup>21</sup>

Mevrouw **Bergkamp**: We hebben in dit verhoor gesproken over de zorgen over de financiële positie van HSA, de zorgen over de afspraken met de Belgen -- het duurde daarna nog zeven jaar voordat die afspraken er kwamen -- en ook de zorgen over de rijtijd, over de fabrikant en over het materiaal. Eigenlijk was er dus een stapeling van zorgen. Wij vragen ons als commissie af wat de overheid, ook als aandeelhouder, op basis van die zorgen zelf heeft gedaan om in te grijpen. Mevrouw Van Toorenburg heeft die vraag al eens gesteld.

Mevrouw **Peijs**: Nou, ik denk dat wij heel veel gedaan hebben. Ik ben voor de NS met de Fransen gaan praten. Ik ben met de Belgen gaan praten. Toen de NS zei dat het Franse veiligheidssysteem in de baan moest worden geschroefd, hebben we daar een serieus onderzoek naar gedaan. Behalve de hsl hadden we vanzelfsprekend ook de Betuweroute. Dit was dus niet het enige grote project. Bij de Betuweroute hadden we een probleem met treinen die over ERTMS konden rijden. Toen heb ik treinenmakers gevonden die dat op een redelijk korte termijn zouden kunnen.

Mevrouw **Bergkamp**: Maar heel veel problemen zijn blijven bestaan. Het heeft zeven jaar geduurd voordat er afspraken kwamen met de Belgen. Ik noem ook de problemen met de fabrikant en met de financiële positie van HSA. Het lijkt wel alsof dat allemaal doorsudderde en alsof het lastig was om de problemen op dat moment vanuit uw verantwoordelijkheid op te lossen.

Mevrouw **Peijs**: Je kunt geen overeenkomst maken met één partij. Bij iedere overeenkomst die je maakt, heb je twee partijen nodig. Als de Belgen daar absoluut geen zin in hebben, is het echt heel moeilijk om hen daartoe te dwingen als er niet van tevoren een stevige afspraak is gemaakt. We hebben

al geconstateerd dat die er niet was. De Fransen hebben hun ombouwperiode destijds op mijn verzoek van maart 2008 naar oktober 2007 gebracht. Dus op allerlei punten hebben we in mijn periode wel degelijk iets bereikt. Dat dat niet beklijft, zie je pas later.

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt dus wel een aantal dingen bereikt, maar niet opgelost. Kan ik dat zo concluderen?

Mevrouw **Peijs**: Nou, op dat ogenblik leken ze opgelost, maar het beklifde niet. Of er werd niet achteraan gegaan, of de Belgen veranderden van plan. Dat zijn allemaal dingen die je niet altijd in de hand hebt. Er speelden allerlei zaken, ook bij de NS. Het Belgische systeem moest in de banen geschroefd worden en het Franse systeem moest in de banen geschroefd worden. Als we dat hadden gedaan, hadden we tot op de dag van vandaag geen ERTMS gehad, want de Franse staat zou de Thalys natuurlijk nooit meer hebben omgebouwd naar ERTMS als de Fransen eenmaal een Frans systeem in de baan hadden geschroefd. Bovendien was dat niet veilig en er moeten wel treinen van 300 km/u kunnen rijden.<sup>22</sup>

Mevrouw **Bergkamp**: Het lijkt erop dat de overheid een aantal dingen zag -- we hebben het gehad over de fabrikant, over de rijtijden en uw twijfels over het materiaal -- maar dat er niet werd ingegrepen. Ook de financiële positie van HSA sukkelde maar door.

Mevrouw **Peijs**: Die was gewoon nog niet aan de orde. Die was gewoon niet aan de orde. Dat was toen nog zover vooruit. Je moet echt een trein hebben voordat je ziet dat dit echt een probleem wordt. In onze tijd was er nog in geen velden of wegen een trein te bekennen. Waarom zouden we dan een probleem oplossen waarvan je helemaal nog niet eens zeker wist dat dat er zou komen? Je zag het wel aankomen, helemaal in de verte, maar niet zolang er geen treinen reden. Je kunt je toch ook voorstellen dat een overheid denkt: ik los de problemen op als zij er zijn. Als het gaat om iets wat je van tevoren pertinent moet doen, moet je dat ook doen, maar ...

Mevrouw **Bergkamp**: U had bijvoorbeeld toch als concessiehouder kunnen ingrijpen ten aanzien van HSA?

Mevrouw **Peijs**: Waarin?

Mevrouw **Bergkamp**: De financiële positie. We hebben het zojuist gehad over passief aandeelhouderschap. U zei dat het aandeelhouderschap eigenlijk op afstand stond, maar u had natuurlijk ook als concessieverlener meer dingen kunnen doen.

Mevrouw **Peijs**: Ik wilde net zeggen: wij zijn niet de houder, maar de verlener. Zij zijn de houder.

Mevrouw **Bergkamp**: Sorry, de verlener. Ook vanuit die rol had u natuurlijk iets kunnen doen.

Mevrouw **Peijs**: Wat dan?

Mevrouw **Bergkamp**: Ik vraag het aan u, maar blijkbaar wist u op dat moment niet welke dingen u verder nog kon doen.

Mevrouw **Peijs**: Nou, er was natuurlijk wel een concessie. Er was toch geen urgent probleem?

Mevrouw **Bergkamp**: U hebt zelf een aantal keren gezegd dat er bezorgdheid was, kijkend naar de positie van Nederland in de periferie en naar het feit dat de reizigers een hogesnelheidstrein verdienden. In de loop van de periode ontstaan een aantal problemen en die blijven maar voortsukkelen.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar dat waren niet de problemen die later voor de vertraging zorgden. De echte vertraging kwam door het feit dat Ansaldo voortdurend zei dat men zou leveren. Dat geloofde NS ook. Wij konden ook niet controleren of dat wel of niet zo was. Ansaldo zei dat die treinen zouden

komen, maar ten slotte kwamen ze niet. En dan hadden wij zelf het probleem met de infrastructuur. Dat probleem popte in 2006 op. De door u genoemde problemen waren niet de uiteindelijke oorzaak van de vertraging. Ze waren wel heel vervelend en zorgelijk.

Mevrouw **Bergkamp**: Ziet u bijvoorbeeld geen relatie met de complexe eis vanuit de concessie, met het feit dat we er met elkaar misschien een complex project van hebben gemaakt?

Mevrouw **Peijs**: Ja, het was natuurlijk al die tijd een heel complex project. Ook technisch was het een complex project, maar ze hebben het probleem van HSA en van de toekomst -- ook de financiële toekomst -- van HSA wel buitengewoon vroeg op tafel gelegd, toen dat probleem nog in geen velden of wegen te bekennen was.<sup>23</sup>

Mevrouw **Bergkamp**: Je zag in uw periode al een stapeling van problemen. Die stapeling van problemen ging door.

Mevrouw **Peijs**: Nee, we hebben ze geregistreerd. Eigenlijk hebben we tegen elkaar gezegd: als die problemen echt gaan optreden, gaan we handelen. Dat moet natuurlijk ook, maar zover van tevoren is natuurlijk wel een beetje vroeg.<sup>24</sup>

Mevrouw **Bergkamp**: Ik geef het woord weer aan de heer Van Gerven.

De heer **Van Gerven**: Mevrouw Peijs, ik wil nog even stilstaan bij de rijtijden, die 93 minuten. Het ministerie wist van meet af aan dat HSA 220 km/u-treinen ging bestellen. U werd daarmee geconfronteerd in oktober of november 2003, ruim een jaar later. We mogen constateren dat het ministerie toen actie ondernam richting NS om te zeggen dat 220 km/u eigenlijk niet kon.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Was dat niet te laat?

Mevrouw **Peijs**: Nee, er was nog geen trein besteld.

De heer **Van Gerven**: NS was al meer dan een jaar bezig met een aanbestedingsprocedure. Had het dan niet in de rede gelegen dat het ministerie in 2002 aan de bel had getrokken en had gezegd dat het met 220 km/u niet kon?

Mevrouw **Peijs**: Dat moet u aan mijnheer De Boer vragen.

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

Mevrouw **Peijs**: Ik weet niet of dat niet gebeurd is. Ik kan daar niets over zeggen. Ik wist het in 2003, maar wat er in het ministerie gebeurd was ... Ik was daar niet in 2002. Minister De Boer was ...<sup>25</sup>

De heer **Van Gerven**: U was er vanaf mei 2003.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Wij begrijpen uit uw woorden dat aan het eind van dat jaar actie is ondernomen richting NS, in de zin van: 220 km/u kan eigenlijk niet.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Mijn vraag is: had dat niet in 2002 moeten gebeuren?

Mevrouw **Peijs**: Mijn antwoord is dat ik niet weet of dat niet is gebeurd. Ik weet niet of dat gebeurd is.

De heer **Van Gerven**: U weet niet of dat gebeurd is, maar als die druk eerder was toegepast, had HSA die aanbestedingsprocedure dan opgestart met



treinen met een hogere snelheid, bijvoorbeeld de V250? En waren er dan bijvoorbeeld meer aanbieders geweest of een eerlijkere procedure?

Mevrouw **Peijs**: Dat zou kunnen. Omdat er niet een echte hogesnelheidstrein werd aanbesteed, heeft bijvoorbeeld Bombardier ervan afgezien om aan te bieden. Dat zou kunnen, ja.

De heer **Van Gerven**: Samenvattend op dit punt: u weet niet of er in 2002 of voor uw tijd druk is uitgeoefend. In uw periode, aan het eind van 2003, is dat zeker gebeurd.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De heer **Van Gerven**: En wellicht was het toch beter geweest om dat eerder te doen, zodat er meteen een duidelijke aanbesteding was geweest, bijvoorbeeld voor een V250 of sneller.

Mevrouw **Peijs**: Ja, maar om ook ten opzichte van de NS eerlijk te blijven: ik weet niet of de V250 wordt gezien als een hogesnelheidstrein. Ik denk dat 300 km/u echt een hogesnelheidstrein is. Ik mag er hier ter plekke vanaf wezen of 250 km/u genoeg was geweest om andere aanbieders binnen te brengen.

De heer **Van Gerven**: Had er in de aanbesteding dan niet gewoon 300 km/u moeten staan als harde voorwaarde in plaats van 93 minuten rijtijd?

Mevrouw **Peijs**: Niet voor het traject waarvoor ze die trein wilden gaan gebruiken. Het argument van de NS is geweest dat zij de trein op de binnenlandse trajecten zou inzetten en dat de trein daar zo vaak moet stoppen dat die nooit 300 km/u zou rijden.

De heer **Van Gerven**: Dat punt hebt u gemaakt, maar met die 220 km/u haal je Amsterdam-Brussel niet in 93 minuten. Daar heb je eigenlijk die 300 km/u-treinen voor nodig. Was het niet beter geweest als dat gewoon hard in de

concessieovereenkomst had gestaan, in de zin van: degene die het krijgt, moet gewoon treinen van 300 km/u bestellen?

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat was duidelijker geweest, maar de NS wist dat zij dat moest gaan doen, heeft daaruit conclusies getrokken en is treinen gaan bestellen.

De heer **Van Gerven**: Maar er was kennelijk een escapemogelijkheid. De vraag is dus of treinen van 300 km/u naar uw mening toch spijkerhard in het contract hadden moeten staan.

Mevrouw **Peijs**: Ja, misschien wel. Dat was wel helderder geweest, maar nogmaals: waar de NS de treinen voor wilde inzetten ...

De heer **Van Gerven**: Dat punt hebt u gemaakt. Dat is helder. Ik geef het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias**: We gaan naar het einde van het verhoor. Er is één onderwerp overgebleven. Een paar keer is al de afkorting ERTMS langskomen, die staat voor European rail traffic management system. Dat was een ingenieus systeem waarin, zeg maar, de wal en de trein met elkaar communiceren over de veiligheid. Het is de standaard voor heel Europa. ERTMS leverde vertraging op, maar dat is een probleem van de infrastructuur, zoals dat heet. Door die vertraging in de oplevering van de infrastructuur zal de aanvangsdatum waarop met de treinen kan worden gereden, er uiteindelijk een keer wat verdiend kan gaan worden en uiteindelijk de reiziger kan instappen, moeten worden verschoven. De datum waarop het vervoer zou beginnen, was al een keer verschoven en stond op dat moment, in de zomer van 2006, nog op 1 april 2007. We hebben zojuist geconstateerd dat ook de treinen vertraagd waren. Met die datum werd op een gegeven moment geschoven, maar daar kom ik straks over te spreken. Eerst stel ik de vraag of op dat moment, in de zomer van 2006, op het departement al duidelijk was dat als vastgehouden zou worden aan die datum, 1 april 2007, die verschoven zou gaan worden als gevolg van de infrastructuurproblemen, samenhangend met

dat Europese standaardveiligheidssysteem, HSA helemaal niet op de tijd de treinen zou hebben om te gaan rijden.

Mevrouw **Peijs**: Als u met "het departement" bedoelt "een gedeelte ergens in de organisatie", moet ik zeggen dat dit toen wel duidelijk begon te worden. Als u "het hele ministerie inclusief top en minister" bedoelt, is het antwoord dat we dat niet wisten. Dat werd pas duidelijk ...

De heer **Elias**: Voor de informatievoorziening binnen uw departement aan uzelf bent u ook verantwoordelijk, toch?

Mevrouw **Peijs**: Nou ja, niet ieder probleem komt meteen naar de minister. Men probeert eerst een probleem op te lossen.<sup>26</sup>

De heer **Elias**: Het oplossen van dat probleem was nog niet gelukt.

Mevrouw **Peijs**: Nee, dat was niet gelukt en dat was een heel vervelend probleem. Overigens was het probleem met ERTMS -- ik beantwoord uw vraag wel, hoor -- niet alleen een probleem van de infrastructuur, maar ook van de treinen. ERTMS is voortdurend gebruikt bij het uitstellen van de bouw van de treinen, terwijl dit gewoon het probleem niet was.

De heer **Elias**: Zeker, maar ik probeerde het nu even te beperken tot de infrastructuur zelf.

Mevrouw **Peijs**: Ik zal even vertellen wat er aan de hand was. De projectorganisatie van het ministerie heeft de overgang van versie 2.2.2 naar versie 2.3.0 gezien als een financieel punt. De organisatie heeft almaar gedacht dat zij in het ootje werd genomen door de bouwer, dat de bouwer veel te duur was, dat de prijs naar beneden kon. Over de prijs heeft men onderhandeld, maar men heeft niet in de gaten gehad dat er ook een planningsrisico aan zat. Dat heeft eigenlijk heel lang geduurd. Op een zeker moment hebben ze met HSA contact opgenomen en gezegd: dit is ons probleem, vinden jullie het erg om op bepaalde gedeelten van de baan te

testen omdat nog niet de hele baan kan worden gebruikt? Daar is HSA heel lang in meegegaan. Tot eind september ...

De heer **Elias**: Mijn vraag was een andere. U beschrijft nu de problemen die zich daar voordeden. Mijn vraag was: zouden die problemen er niet zijn geweest, dan zou er op 1 april 2007 gewoon over die baan gereden kunnen worden. Wist het departement op dat moment, in de zomer van 2006, dat als per 1 april 2007 gewoon over die baan gereden zou kunnen worden, HSA helemaal geen treinen zou hebben?

Mevrouw **Peijs**: Ja, dat wisten ze.

De heer **Elias**: Had dat niet een extra aansporing voor u moeten zijn om daar nog veel harder achteraan te zitten bij HSA door te zeggen: "Zorg ervoor dat die treinen er komen. Toevallig hebben we nu vertraging met de infrastructuur, maar zouden we die niet hebben, dan zou de exploitatie niet kunnen beginnen omdat u uw spullen niet op orde hebt"?

Mevrouw **Peijs**: Dat hebben we bij voortduring gedaan. HSA zei bij voortduring: het ligt aan jullie, want jullie hebben de specificaties van ERTMS niet met ons gedeeld. Dat is echt onzin! Immers, je bouwt de trein niet om het kastje, maar je bouwt het kastje in de trein. In het allerlaatste gedeelte van het productieproces komt dat kastje in de trein.

De heer **Elias**: De infrastructuur moest worden begeleid, geregeld en beoordeeld vanuit uw departement. Begin 2006 kreeg u een brief van uw collega Zalm en op 18 december 2006 kreeg u nog een brief. In beide gevallen schreef hij in redelijk stevige bewoordingen voor zo'n brief tussen ministers: "We zijn onaangenaam verrast. De projectorganisatie en de interne organisatie en aansturing binnen het departement van Verkeer en Waterstaat zijn niet op orde. De informatie komt slecht naar boven. Het is allemaal niet goed. Wil je dat -- zoals dat dan heet -- optimaliseren?" Hoe reageerde u op die brief van Zalm?

Mevrouw **Peijs**: Ik kan me die brief helemaal niet herinneren.

De heer **Elias**: Die brief bestaat, en de tweede ook.

Mevrouw **Peijs**: Wij hebben ons daar natuurlijk enorm in verdiept -- daar had ik niet eens een brief van minister Zalm voor nodig -- en hebben gedaan wat we konden om dat probleem op te lossen. ERTMS in de baan was echter een moeilijk probleem, een ingewikkelde aangelegenheid.

De heer **Elias**: Dat geloof ik. We hebben het nu over de manier waarop volgens de minister van Financiën in uw departement niet professioneel genoeg werd omgegaan met het begeleiden van dat proces. Hoe reageerde u daarop?

Mevrouw **Peijs**: Ik heb eind 2006 de auditdienst van het ministerie de opdracht gegeven om heel minutieus te bekijken wat er aan de hand was. Ik heb het organisatieprobleem opgelost. Er waren twee bijna autistische delen van het ministerie die elkaar iedere veertien dagen spraken in het veertiendaagse reguliere spooroverleg, maar zij spraken elkaar dáár niet over.

De heer **Elias**: Waarom greep u pas eind 2006 in bij dat autisme, terwijl u in 2003 begon? Dat autisme kwam toch niet ineens halverwege dat jaar opzetten?

Mevrouw **Peijs**: Dat kwam het dus wel. In de projectorganisatie had dat een hele tijd doorgezielt zonder dat dit naar boven kwam. Daarom vroeg ik u net of u "binnen een gedeelte van het ministerie" of "binnen het hele ministerie" bedoelde. Ik wist er niet van.

De heer **Elias**: Nou, het ministerie waarvoor u verantwoordelijk was.<sup>27</sup>

Mevrouw **Peijs**: In juli 2006 heb ik dat probleem vernomen en heb ik alles op alles gezet om dat op te lossen. Ik heb ten slotte ook een

organisatieverandering tot stand gebracht, ik heb de auditcommissie dat onderzoek laten doen en ik heb bijna de laatste dag dat ik op het ministerie was, aan de Kamer gevraagd om hierover een AO te houden, omdat ik niet wilde dat de heer Eurlings hiermee opgezadeld werd. Zo kon ik aan de Kamer vertellen wat er onder mij was gedaan.

De heer **Elias**: U hebt maatregelen genomen, maar mijn vraag was of u daarmee niet rijkelijk laat was.

Mevrouw **Peijs**: Ik kan die maatregelen niet nemen voordat ik ervan weet.

De heer **Elias**: Hebt u kennisgenomen van de aantekeningen van de heer Zalm op de notities die hij van zijn ambtenaren kreeg over de wijze waarop het op uw departement geregeld was? Hij vertelde ons dat daar in zijn grote hanenpoten -- die waren er 's avonds laat erbij geschreven -- op geschreven stond: "amateurisme", "dramatisch", "wat is dit nu weer?".

Mevrouw **Peijs**: De woorden van de heer Zalm zijn voor de heer Zalm, maar ik denk niet dat hij ooit iets te maken heeft gehad met ERTMS. Het was geen amateurisme. Het was gewoon een heel moeilijke zaak. Er kwam een specificatie voor een nieuwe versie van ERTMS. De adviesboard van onze projectorganisatie, waarin echte specialisten op dat terrein zaten, heeft gezegd: eerst 2.2.2 afmaken voordat je naar de nieuwe versie gaat. Als ze dat mij gevraagd hadden, had ik gezegd: ga als de donder naar 2.3.0; niks afmaken! Daar is het verkeerd gegaan. Dat is niet naar boven gekomen. Dat is heel jammer, want anders hadden we er iets aan kunnen doen.

De heer **Elias**: Dat is heel erg jammer.

Mevrouw **Peijs**: Specialisten lijken in hun denken wel autisten, heb ik wel gezegd; niet amateuristisch maar autistisch.

De heer **Elias**: U stond aan het hoofd van het departement op dat moment.

Mevrouw **Peijs**: Daarvan ben ik me diep bewust.

De heer **Elias**: Tussen juli en december 2006 is er discussie met HSA over de nieuwe aanvangsdatum. Op 15 december 2006 sprak u hierover met de president-directeur van NS, de heer Veenman. Weet u nog wat er afgesproken werd over die datum?

Mevrouw **Peijs**: Wat was uw vraag?

De heer **Elias**: Er is steeds discussie met HSA over een latere datum om echt te beginnen. Op 15 december 2006 sprak u hierover met de president-directeur van NS, de heer Veenman. Weet u nog wat er toen werd afgesproken over die nieuwe datum?

Mevrouw **Peijs**: De vervoerder stond erop om zes maanden lang te kunnen testen. Er moest gecertificeerd worden en de inspectie moest op de baan. Alles bij elkaar zou dat van zes tot tien maanden kunnen variëren. Dat is een heel grote ramp, echt een grote ramp.

De heer **Elias**: Voor wie?

Mevrouw **Peijs**: Voor de treinreiziger.

De heer **Elias**: Had u het in dat gesprek met de heer Veenman ook nog over de financiële vooruitzichten van High Speed Alliance?

Mevrouw **Peijs**: Ik vond het heel jammer dat er destijds niet in een van de afspraken van voor mijn tijd stond dat als twee partijen faalden, zowel het ministerie als de vervoerder, niemand iets zou hoeven betalen. Je kunt heel pragmatisch zijn en zeggen dat het feit dat voor de infrastructuur betaald moest worden aan HSA, het leven van HSA heeft verlengd, maar dat is mij wel iets te praktisch. Ik vond het jammer dat er maar een de schuld kreeg waar er twee schuld hadden.

De heer **Elias**: Was dat niet ook het moment om te zeggen: "Als jullie later moeten gaan rijden, wil ik in ieder geval de precieze cijfers -- de al dan niet geactualiseerde businesscase en het ondernemingsplan van waar jullie nu staan -- nog steeds op tafel hebben, aangezien we nog steeds geen cijfers van jullie hebben"?

Mevrouw **Peijs**: Nee, ik denk niet dat dat mijn grootste zorg was op dat ogenblik. Op dat moment was de infrastructuur mijn grootste zorg. Ik wilde naar de Kamer om dat te vertellen. In februari was mijn laatste maand op het ministerie. Ik wilde Eurlings er absoluut niet mee opzadelen.

De heer **Elias**: Het lijkt een prachtig moment te zijn om te zeggen: "We hebben nu een paar jaar lopen koekhappen over de cijfers, die we iedere keer niet krijgen. Als we samen een datum vaststellen tot wanneer jullie uitstel krijgen omdat wij de infrastructuur niet op orde hebben en jullie die treinen niet op tijd geleverd krijgen, wil ik ook een keer die cijfers op tafel hebben."

Mevrouw **Peijs**: Mijnheer Elias, eind september ... Ik kan het niet aantonen, maar HSA is altijd coöperatief geweest met het proberen om het probleem van de infrastructuur op te lossen.<sup>28</sup>

De heer **Elias**: Maar zonder dat u de cijfers kreeg.

Mevrouw **Peijs**: Dat is van het ene op het andere ogenblik omgeslagen. Het kan niet anders zijn dan dat NS heeft gezegd: "Mijnheer Döbken, bent u nu helemaal ...? U weet toch dat als we op 1 april vanwege de infrastructuur niet rijden, het ministerie moet betalen?" We hebben altijd tegen de vervoerder gezegd: contract is contract. Dat was ook nu zo. De heer Veenman en achter hem de heer Meerstadt waren helemaal niet van plan om iets te geven of iets te doen om het ons makkelijker te maken. Hij zei nu ook: contract is contract. Kijk naar de hele voorgeschiedenis. Eerlijk is eerlijk, we hadden voortdurend tegen de vervoerder gezegd: contract is contract. HSA had echter mee willen denken.



De heer **Elias**: Ik probeer het nog een laatste keer. U had toch met de vuist op tafel kunnen slaan en kunnen zeggen: wij gaan hier niet de deur uit met een nieuwe datum waarbij wij ons allebei happy voelen als wij niet die cijfers van u krijgen waar we al jaren naar vragen?

Mevrouw **Peijs**: Ik was op dat ogenblik absoluut niet benieuwd naar zijn cijfers. Ik was meer geïnteresseerd in mijn cijfers. Ik maakte mij echt buitengewoon grote zorgen over wat dat zou betekenen voor de aanvangstijd voor het vervoer, het testen en dergelijke. Op dat ogenblik dacht ik: dat moeten ze maar even zelf doen.

De heer **Elias**: Er waren grote zorgen. Mijn slotvraag is wat u meegaf over dit dossier aan uw opvolger, de heer Eurlings, op het moment dat u wegging. Wat waren de zaken waarover u zei: let daar en daar op, want anders gaat het nog fouter?

Mevrouw **Peijs**: Er is geen officieel overdrachtsmoment geweest. Ik heb wel een keer in een persoonlijk telefoongesprek gezegd: Camiel, ik probeer het van tafel te krijgen,<sup>29</sup> zodat jij daar niet mee zit. De Rekenkamer was echter bezig met een onderzoek, dus Eurlings kreeg het in juni toch nog voor de kiezen. Uit het onderzoek van de Rekenkamer kwam voor 70%, 80% hetzelfde als uit het onderzoek van de auditdienst. Ik vond het ongelooflijk vervelend voor Eurlings dat dit net gebeurde voordat hij kwam.

De heer **Elias**: U had liever een betere erfenis nagelaten.

Mevrouw **Peijs**: Ja.

De **voorzitter**: Mevrouw Peijs, hiermee hebben wij in dit verhoor de vragen gesteld die wij wilden stellen. Daarmee sluit ik dit verhoor.

Sluiting: 11.21 uur

---

Naar aanleiding van het verslag van het verhoor heeft mevrouw Peijs een aantal opmerkingen gemaakt die in het verslag zijn verwerkt als eindnoten.

---

<sup>1</sup> "De uitkomst was desastreus."

<sup>2</sup> "Natuurlijk. Voor inkomsten moest de HSA treinen rijden."

<sup>3</sup> "Namelijk de Staat."

<sup>4</sup> "De wortel van de problemen lag bij de NS, niet bij HSA."

<sup>5</sup> "Dat was op dat moment niet gebruikelijk."

<sup>6</sup> "Dat is niet gebeurd onder verantwoordelijkheid van de NS."

<sup>7</sup> "Het was echt niet aan de orde; praktisch en juridisch onmogelijk."

<sup>8</sup> "Dit gesprek heeft volgens mij nooit plaatsgevonden. Wellicht was het een gesprek met ambtenaren, niet met mij."

<sup>9</sup> "En minder snel geïnvesteerd."

<sup>10</sup> "De andere bidders, de Europese Commissie."

<sup>11</sup> "Er was geen sprake van dat de NS om zou kunnen vallen."

<sup>12</sup> "Ook met zaken waar géén contracten over waren. De Belgen bijvoorbeeld."

<sup>13</sup> "Dat gesprek heeft nooit plaatsgehad, niet met mij."

<sup>14</sup> "De treinen van Angel Trains zijn de treinen waarop ik de NS gewezen had. Het zijn de eerste treinen die zijn gaan rijden."

<sup>15</sup> "Wellicht hadden de Belgen realistischer prognoses over reizigersaantallen dan de NS."

<sup>16</sup> "In 2006."

<sup>17</sup> "Wij waren niet op de hoogte van het onderhandelen. Wij contracteerden de treindiensten."

<sup>18</sup> "Die (de ETR 500) ging pas later rijden. Opdat moment reed er geen snelle trein van Ansaldo."

<sup>19</sup> "Mijn info is dat Italië pas later is gaan rijden; niet op dat moment al!"

<sup>20</sup> "Alles teruglezend weet ik het wel. De opgeblazen cijfers van de NS dwongen de NS andere treinen dan de Thalys in te kopen. De Thalys had namelijk te smalle deuren voor de duizenden passagiers die de NS berekend had. Zonder dat was alles anders gelopen."

<sup>21</sup> "Dat was contractueel vastgelegd in 2001."

<sup>22</sup> "In treinen kunnen meerdere veiligheidssystemen ingebouwd worden, niet in de banen. Ze storen elkaar."

<sup>23</sup> "Door de hoogte van het bod in de aanbesteding."

<sup>24</sup> "De omvang van het probleem was ook niet in te schatten. Had de commissie echt gewild dat al in mijn periode een grote som geld aan HSA was verstrekt? Waarvoor dan?"

<sup>25</sup> "Minister De Boer was in charge. U overschat de informatie die een minister krijgt over voorbije periodes."

<sup>26</sup> "Je weet niet wat je niet weet."

<sup>27</sup> "Nogmaals, je weet niet wat je niet weet."

<sup>28</sup> "Pas eind september veranderde dat, ongetwijfeld door toedoen van de NS."

---

<sup>29</sup> "Politiek op te lossen."