

Stenografisch verslag van een openbaar verhoor in het kader van de parlementaire enquêtecommissie Fyra op 20 mei 2015 in de Enquêtezaal van het Logement te Den Haag.

Gehoord wordt: de heer Van Krieken (extern adviseur ministerie van Verkeer en Waterstaat).

Aanvang: 9.31 uur

Voorzitter: mevrouw Van Toorenborg

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

In handen van de voorzitter legt de heer Van Krieken de belofte af.

De **voorzitter**: Welkom, mijnheer Van Krieken. U hebt vanuit uw achtergrond als werktuigbouwkundige en bestuurskundige in uw werkzame leven ruim 25 jaar voor NS gewerkt. U hebt zich onder andere beziggehouden met beginproblemen van treinen, de kinderziektes waaraan treinen soms lijden bij nieuw materieel. U hebt gewerkt als hoofd op een bedrijfsplanning en operationele planning. U hebt werkzaamheden verricht als projectleider bij de dienstregelingen en de verkeersleiding. Sinds 1998 bent u zelfstandig en onafhankelijk consultant en werkt u zelfs wereldwijd aan spoorprojecten. De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat heeft u van 1999 tot en met mei 2001 langere perioden ingehuurd vanwege uw expertise en uw kwaliteiten om mee te werken aan de aanbesteding van de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid. Daarbij was u betrokken bij de voorbereidende werkzaamheden voor de dienstregeling en de capaciteit en de infrastructuur. Ook was u betrokken bij de beoordeling van de biedingen. Dat maakt dat wij vandaag met u willen spreken. We hebben een aantal vragen over de aanbesteding van de vervoersconcessie, met name in het

licht van uw expertise. Het verhoor vandaag zal met name worden gevoerd door mevrouw Vos en de heer Van Gerven.

Mevrouw **Vos**: Fijn dat u er bent, mijnheer Van Krieken. U hield zich in 2001 onder andere bezig met de berekening van de rijtijden. De rijtijd is de tijd die de trein nodig heeft tussen twee stations. Die tijd wordt dan ook opgenomen in de dienstregeling. De rijtijden zijn onder meer afhankelijk van de snelheid van de trein en het acceleratievermogen van een trein, dus de snelheid waarmee die kan optrekken. In de uitvraag voor de aanbesteding van de concessie zijn de maximumrijtijden opgenomen. Hoe kwamen die rijtijden toen tot stand?

De heer **Van Krieken**: In 1999 en 2000 hebben we een capaciteitsstudie gedaan voor de hogesnelheidslijn, voor de infraprovidentender overigens. Bij die gelegenheid hebben we naar allerlei informatie gekeken die beschikbaar is over de wijze waarop met name de internationale treinen ingepast moesten worden in het Europese hogesnelheidsnetwerk. Uit dat werk is de opstelling voorgekomen die in de tenderdocumentatie te vinden is.

Mevrouw **Vos**: Kunt u daar iets meer over uitleggen? Hoe komen die rijtijden tot stand? Hoe berekent u die?

De heer **Van Krieken**: Bij rijtijdberekening wordt eerst gekeken naar de karakteristiek van de trein. Hoe hard kan de trein aanzetten, hoe sportief kan hij rijden? Je moet naar de condities van de baan kijken. Waar zijn snelheidsbeperkingen, waar moet je beginnen met remmen? Als je dat allemaal doet, krijg je een soort kale, technische minimumtijd. Dat is niet genoeg om een betrouwbare dienstregeling te maken. Het spoorwegsysteem is een complex systeem. Je kunt niet iedereen precies een kale tijd geven, want dan hebben alle treinen vertraging aan het eind. Daar hoort speling in te zitten. Daar zijn regels voor. De Nederlandse infrabeheerder, nu ProRail, indertijd Rained, en de Belgische infrabeheerder hebben regels voor hoe je dat moet doen. Die zijn toegepast. Dit betekent dat je aan een betrouwbare dienstregelingstijd komt.

Mevrouw **Vos**: Maar dan komt u bijvoorbeeld op een x-aantal minuten dat je maximaal nodig hebt tussen bijvoorbeeld Amsterdam en Rotterdam of Amsterdam en Brussel. Hoe zat het in dit geval?

De heer **Van Krieken**: Ik probeer even te begrijpen waar u heen wilt.

Mevrouw **Vos**: Er is een baan aangelegd. Die heeft bepaalde bochten. Een bepaalde snelheid is dan bijvoorbeeld te laag, of juist te hoog. Hoe zat het op dit stuk?

De heer **Van Krieken**: Dat is een heel complex verhaal. Je kijkt naar het ontwerp van de eigen hogesnelheidslijn en naar de bestaande lijnstukken waar je doorheen moet. Amsterdam-Schiphol is bestaand net en door Rotterdam heen maak je ook gebruik van infrastructuur waarop andere treinen rijden. In België spelen weer andere dingen: waar zitten wissels, waar zitten snelheidsbeperkingen, waar moet je beginnen met remmen om aan de volgende snelheidstrap te voldoen? Dat is een vrij complex rekensysteem.

Mevrouw **Vos**: Van welke maximumsnelheden die een trein kan halen is uitgegaan bij het berekenen van de rijtijden tussen bijvoorbeeld Amsterdam en Brussel?

De heer **Van Krieken**: Bij Amsterdam-Brussel zijn dat de snelheden die afgesproken zijn in de PBKA-tijd (Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam). De afspraak is dat de standaardsnelheid in het Europese hogesnelheidsnet 300 km/u is.

Mevrouw **Vos**: Dat is de hogesnelheidslijn, dus daar moest en kon 300 km/u gereden worden. Daarbij ga je uit van materieel dat 300 km/u kan rijden.

De heer **Van Krieken**: Ja. In de tender is duidelijk aangegeven dat de tijden gebaseerd zijn op het gebruik van dat materieel.

Mevrouw **Vos**: Wij hebben begrepen dat de vervoerder voor het binnenlandse vervoer, bijvoorbeeld tussen Amsterdam en Rotterdam, treinen kon inzetten met een maximumsnelheid van 220 km/u. Dat klopt toch?

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Maar voor de verbindingen tussen Parijs en Brussel, dus de PKBA-steden, werd uitgegaan van 300 km/u voor dat soort treinen?

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Als ik het goed begrijp, waren de rijtijden in de concessieovereenkomst daarop gebaseerd: een maximum van 220 km/u voor het binnenland en een maximum van 300 km/u voor als je de grens overging.

De heer **Van Krieken**: Ja. De tijden in de bijlagen bij de concessies zijn dezelfde als in de tenderdocumentatie. Daar heeft de concessionair op geboden. Die moet hij dus ook aanhouden.

Mevrouw **Vos**: Staan er in de concessieovereenkomst voorgeschreven maximumsnelheden?

De heer **Van Krieken**: Nee, in de concessieovereenkomst staat hoe de dienstregeling eruit moet zien, want daar gaat het om. Er staat wat aangeboden moet worden: elk halfuur een snelle trein naar Brussel. Voor de andere lijnen gelden andere aantallen. In de bijlage staat op welke basis de tijden die daarbij horen berekend zijn.

Mevrouw **Vos**: Er stond dus niet in dat men met 300 km/u naar Brussel moet rijden?

De heer **Van Krieken**: Er staat in: u hebt een reistijd van 93 minuten beloofd -- het is dus geen rijtijd, maar een reistijd -- en daar houden we u aan. Die

reistijd van 93 minuten is gebaseerd op de inzet van materieel dat 300 km/u kan rijden.

Mevrouw **Vos**: Waarom werd voor de binnenlandse ritten 300 km/u gehanteerd als maximumsnelheid?

De heer **Van Krieken**: Dat is bij het hele ontwerp van onze hogesnelheidslijn uitgangspunt geweest. Voor binnenlands verkeer moet je proberen minder dure treinen in te zetten. In het algemeen wordt voor medegebruik van hogesnelheidslijnen in het buitenland 200, 220, 230 km/u aangehouden. Dit betekent wel dat de boogstralen ruim genoeg moeten zijn om ervoor te zorgen dat zowel de 300 km/u-trein als de 220 km/u-trein comfortabel daar doorheen kan.

Mevrouw **Vos**: Wat gebeurt er met de reiziger als de trein te langzaam of te snel door die bogen gaat?

De heer **Van Krieken**: Die bogen liggen een klein beetje in de bocht. Die zijn zo gemaakt dat die optimaal zijn voor de 300 km/u-trein. Als je daar te ver onder gaat zitten door zo'n bocht, dan wordt het minder comfortabel voor de reizigers, en dat wil je niet. In Nederland doet zich dat denk ik maar op één plek voor. Op het Belgische stuk, dus van Breda naar het zuiden, geldt 200 km/u. Daar is bijna alles rechttoe, rechtaan. Dan is het helemaal geen probleem.

Mevrouw **Vos**: Dus als je met een lagere snelheid door die bogen heen gaat, is dat oncomfortabel voor jou als reiziger. Je moet dan minimaal 220 km/u rijden.

De heer **Van Krieken**: Dat was de eis.

Mevrouw **Vos**: Waarom is er niet gewoon een maximumsnelheid voorgeschreven in de tender?

De heer **Van Krieken**: Je tendert vervoer, geen snelheid van treinen. Je tendert wat je wilt bereiken. Je wilt een bepaalde dienstregeling, een bepaalde reistijd, capaciteit, comfort en kwaliteit bereiken. De tijdsberekening en de betrouwbaarheid van de dienstregeling maken daarvan deel uit.

Mevrouw **Vos**: Dat hoeft je niet voor te schrijven als je maar gewoon een eis neerlegt. Is dat ongeveer de redenering?

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: In hoeverre was rond de eeuwwisseling -- daarover spreken we -- de rijtijd op basis van 220 km/u gebruikelijk?

De heer **Van Krieken**: In Nederland hadden we dat materieel helemaal niet, maar in België heeft men altijd al materieel gehad dat 200 km/u kan rijden. In Duitsland kwam het op vrij grote schaal voor.

Mevrouw **Vos**: 200 of 220 km/u?

De heer **Van Krieken**: 200 km/u in het algemeen.

Mevrouw **Vos**: 200 km/u was rond die tijd gebruikelijk.

De heer **Van Krieken**: Volop beschikbaar.

Mevrouw **Vos**: Hoeveel treinenbouwers boden materieel aan dat 220 km/u kon?

De heer **Van Krieken**: De overheid heeft zelf een proeftender gedaan om na te gaan wat er beschikbaar was en hoelang het zou duren om het te bouwen. We hebben daarbij van drie firma's diverse aanbiedingen gehad. In totaal waren er vijf of zes mogelijkheden voor dat type trein.

Mevrouw **Vos**: Er waren in die tijd vijf of zes treinenbouwers in Europa die zeiden 220-materieel te kunnen leveren?

De heer **Van Krieken**: Nee, we hebben van twee of drie treinenbouwers een aanbidding gekregen. Eentje heeft één aanbidding gedaan en de andere hebben twee of zelfs drie verschillende opties laten zien.

Mevrouw **Vos**: Hoe is dat nu? Hoeveel treinenbouwers bieden die snelheden nu aan?

De heer **Van Krieken**: U kunt bijvoorbeeld kijken naar Oostenrijk. Dat is vanaf 2002 of 2003 begonnen met hoog niveau intercitytreinen die 230 km/u rijden. Diezelfde treinen worden inmiddels ook tussen Tsjechië en Oostenrijk gebruikt.

Mevrouw **Vos**: Dus dat is redelijk standaard.

De heer **Van Krieken**: Ja, het is een aardig voorbeeld.

Mevrouw **Vos**: U was ook betrokken bij het beoordelen van de biedingen. In 2001 beoordeelde u met uw team de biedingen die waren binnengekomen onder andere op de technische gegevens daarvan, dus ook het realiseren van de rijtijden. NS en KLM gaven in hun bieding aan dat ze niet alleen het binnenlandse vervoer met 220 km/u-materieel zouden gaan rijden, maar ook het vervoer naar Brussel. NS en KLM stelden dat ze daarmee de gevraagde rijtijd van 93 minuten tussen Amsterdam en Brussel -- daarom was gevraagd -- konden halen. Hoe beoordeelde u destijds die bewering?

De heer **Van Krieken**: We hebben daarnaar gekeken. Er waren twee assessmentteams, die los van elkaar naar die aanbiddingen keken. Als je vragen had, moest je die via het bovenliggende team stellen aan een deskundige die daar het antwoord op had. Beide teams hebben vragen gesteld of we dat soort materieel konden vinden en of het realistisch was.

Mevrouw **Vos**: Wat was het verschil tussen die twee teams?

De heer **Van Krieken**: Beide teams hebben onafhankelijk van elkaar naar die aanbiedingen gekeken. Beide teams hebben vragen gesteld aan deskundigen: kennen wij materieel dat dat kan? Deskundigen hebben teruggeschreven dat zij dat niet kenden. Zij vroegen of de bieder met een grafiekje of een polygoon kon laten zien hoe dat werkt.

Mevrouw **Vos**: Wat is een polygoon?

De heer **Van Krieken**: Dat is het snelheidswegdiagram. Daarin zie je hoe de trein naar de maximumsnelheid gaat en weer terug. Daaruit kun je afleiden hoe de rijtijd berekend is. Er is dus gevraagd om zo'n diagram. Dat is geleverd. De deskundige heeft daarnaar gekeken. Hij heeft vastgesteld dat daar niet een echte dienstregelingsrijtijd in zat.

Mevrouw **Vos**: U bedoelt dat ze die 93 minuten niet konden halen met het 220-materieel?

De heer **Van Krieken**: Technisch wel. Als er verder geen andere treinen zijn, er geen tegenwind is en dergelijke, kan het misschien net. Er zaten wat fouten in de aannames. Er zat zeker geen speling in om een fatsoenlijke dienstregeling te kunnen rijden.

Mevrouw **Vos**: Wat is het gebruikelijke aantal minuten dat je erbij moet optellen voor speling?

De heer **Van Krieken**: In Nederland was het destijds 7% van de kale tijd en in België gelden twee andere regels voor hoe je dat moet doen.

Mevrouw **Vos**: In hoeveel minuten kon volgens die berekening de rijtijd gehaald worden van Amsterdam naar Brussel?

De heer **Van Krieken**: 100 of 101 minuten.

Mevrouw **Vos**: Hoe hebben NS en KLM dat proberen aan te tonen?

De heer **Van Krieken**: Met dat diagram.

Mevrouw **Vos**: Was dat op basis van een bestaande trein? Ik probeer een beetje te begrijpen hoe ze dat kunnen bewijzen.

De heer **Van Krieken**: Ze lieten een diagram zien van een van de leveranciers waar wij ook de gegevens van hadden. De deskundige die voor ons de vragen beantwoordde, heeft die gegevens gebruikt.

Mevrouw **Vos**: U schreef daarover een aantal memo's. Uw opdracht als zpp'er was om memo's te schrijven. Weet u nog wat u daarover schreef?

De heer **Van Krieken**: Van die eerste periode kunt u dat terugvinden in het verslag van de assessmentteams. Het gaat niet alleen om de tijden. Het gaat erom dat er gevraagd was om twee hogesnelheidstreinen naar Brussel. In de tekst van de aanbidding staat dus ook netjes dat ze allebei hetzelfde comfort en niveau hebben. Dan kom je bij het materieel, en dan ontdek je ineens dat ze niet hetzelfde zijn en niet hetzelfde comfort hebben. Er waren allerlei vraagtekens bij het hele verhaal hoe het precies moest werken en gaan. Dat werd allemaal netjes gerapporteerd. Op dat moment is het daar even bij gebleven.

Mevrouw **Vos**: Met uw rapportage is niks gedaan?

De heer **Van Krieken**: Jawel.

Mevrouw **Vos**: Wat dan?

De heer **Van Krieken**: Dat gaat om de totale rapportage: hoe is de tenderuitslag en hoe gaan we verder?

Mevrouw **Vos**: Weet u hoe men reageerde op uw opmerkingen dat je met die trein niet 93 minuten kon halen?

De heer **Van Krieken**: Dat is geconstateerd. Er waren wel meer vragen waarop geen compleet antwoord beschikbaar was.

Mevrouw **Vos**: Er is alleen geconstateerd dat dit niet kon.

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Het bod ging dus nadrukkelijk uit van materieel dat 300 km/u kon rijden, gezien de rijtijd naar Brussel? U had berekend dat dit klopte omdat dit met 220-materieel niet kan.

De heer **Van Krieken**: De tender ging ervan uit dat er twee gelijkwaardige treinen naar Brussel rijden. Het bod ging uit van iets anders, waarbij Amsterdam-Brussel geen deel uitmaakt van het Europese hogesnelheidsnet, maar van het Groot-Nederlands Benelux-net. Daarop had men ander materieel geprojecteerd, maar tussen de tekst en de cijfertjes was dat niet altijd goed zichtbaar. Het probleem van de correcte rijtijdberekening is gecorrigeerd in 2002. Toen is de echte berekening boven tafel gekomen.

Mevrouw **Vos**: Wat werd het toen?

De heer **Van Krieken**: 101 minuten.

Mevrouw **Vos**: 101. Ondanks dat in de uitvraag "93 minuten" stond?

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Verschilden het ministerie en de NS nog van mening over de te behalen tijden?

De heer **Van Krieken**: Nee, het ministerie wist precies wat het wilde. Dat staat ook in de concessieovereenkomst en in de tenderdocumentatie. NS wilde die trein naar Brussel niet geïntegreerd hebben in het Frans-Belgisch-Duits-Nederlandse systeem, niet in de Thalys-groep.

Mevrouw **Vos**: Waarom niet?

De heer **Van Krieken**: Daar had ze een heleboel redenen voor.

Mevrouw **Vos**: Welke waren dat?

De heer **Van Krieken**: Omdat ze de Fransen geen invloed wilde gunnen op dat mooie product Amsterdam-Brussel omdat ze vond dat het daarmee meer rendabel zou zijn en het waarschijnlijk een betere samenwerkingsovereenkomst met de Belgen zou opleveren. De Belgische experts hebben ergens tijdens de tenderbeoordeling even mogen kijken naar de aanbiedingen en zeiden meteen: "Wat is dit, die 220 naar Brussel? Dat past niet in onze verwachtingen." Zij hadden nog wat opmerkingen in die trant. Als je kiest voor dit model, anders dan wat de Fransen en de Belgen verwachtten, betekent dit dat na het aanwijzen van de tender de onderhandelingsfase volgt, waarin er dus ook met de Belgen gepraat moet worden over dit idee.

Mevrouw **Vos**: Als ik het samenvat, voldeed het bod niet aan de vraag, aangezien de rijtijd 101 minuten was in plaats van 93 minuten. De Nederlanders wilden geen bieding doen in het TGV-concept omdat ze om allerlei redenen niet wilden samenwerken met de Fransen. U zegt ook dat de Belgen verbaasd waren toen zij dat aanbod zagen omdat het TGV-concept eruit was en omdat er een compleet nieuw concept werd aangeboden. Dat is wat u zegt.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Mijnheer Van Krieken, ik heb uw betoog even goed op mij laten inwerken. Het valt mij op dat er een hogesnelheidslijn wordt aangelegd met de uitdrukkelijke bedoeling om 300 km/u te rijden. Had het dan niet in de rede gelegen dat in de tender en de biedingen was opgenomen dat er een trein overheen moet rijden die 300 km/u kan rijden?

De heer **Van Krieken**: Het gaat natuurlijk om een totaal vervoerssysteem dat je aanlegt. In het spoorstelsel hangt alles met alles samen, dus je moet een heel complex van keuzes maken die bij elkaar passen. In de PKB-nota's (planologische kernbeslissing) is altijd ervan uitgegaan dat we die lijn aanleggen in het Europese hogesnelheidsnet -- daar komt die 300 km/u vandaan -- en dat voor het binnenlands verkeer 200, 220 km/u mooi genoeg is. Die een of twee minuten die je daarop wint op Schiphol-Rotterdam -- het zijn maar heel kleine stukjes -- zijn de extra hoge kosten van het materieel niet waard. Dat is altijd de achterliggende gedachte geweest.

De heer **Van Gerven**: Het punt is dat in de tender "93 minuten" staat. Die tijd is alleen haalbaar met materieel dat 300 km/u kan rijden, zoals u zelf hebt gezegd. Dan is het toch logisch om in de tender op te nemen dat NS of andere bidders voor vervoer moeten zorgen met een trein die 300 km/u kan?

De heer **Van Krieken**: Ja. De Staat wilde een internationale tender doen. Er waren op dat moment maar twee leveranciers van 300 km/u-treinen: de Duitse industrie en de Franse industrie. Je kunt de specificaties niet zo dichtschriven dat alleen de Thalys erin past.

De heer **Van Gerven**: Het gaat mij niet om de Thalys. Laten we even focussen. U hebt zelf aangegeven dat als je in 93 minuten van Amsterdam naar Brussel wilt, dat alleen maar kan met materieel dat 300 km/u kan. Als je langzamer gaat, dus 220 km/u, overschrijd je dat met ten minste een minuut of acht. Daarmee zit je boven de 100 minuten. Dat heeft NS gedaan. Kun je dan toch niet de conclusie trekken dat als je wilt dat het 93 minuten is, er een trein gevraagd had moeten worden die 300 km/u kan? Dat is niet gebeurd. Dan moeten we toch concluderen dat wat is neergelegd aan een bieding, die

niet voldoet aan 93 minuten, niet-ontvankelijk is? In vaktermen heet dat non-compliant.

De heer **Van Krieken**: Ja. Als je naar zo'n totale aanbieding kijkt, zijn er een heleboel aspecten waar het verhaal dat je hebben wilt net niet of net wel klopt.

De heer **Van Gerven**: Ik wil het toch even scherp krijgen. U zegt zelf dat 300 km/u nodig is voor 93 minuten.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dat klopt. Als je dan een trein aanbiedt die 220 km/u kan, haal je dat niet in 93 minuten. Dat klopt ook.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Dan moeten we toch concluderen dat wat NS geboden heeft, conform de voorwaarden van de tender als non-compliant, als niet-ontvankelijk had moeten worden beschouwd?

De heer **Van Krieken**: Op dat aspect wel, maar de redenering was de volgende. We hebben daarnaar gevraagd en hebben het zogenaamde bewijs gekregen. Op dat moment kun je niet ...

De heer **Van Gerven**: U zegt "zogenaamd". Dat wil zeggen dat het dus eigenlijk niet helemaal deugde.

De heer **Van Krieken**: Nee. De opvatting is geweest dat het risico bidder was. Er zaten veel meer risico's in het bod, dus er werd gezegd: we kunnen erover gaan steggelen, maar in principe zou het in de tweede ronde, de onderhandelingsronde, weer aan de orde hebben moeten komen. Het initiële bod is toegeschreven op een soort standaardtender waarin je een standaardmodel moet invullen om ervoor te zorgen dat alle bidders dezelfde

informatie gebruiken en dezelfde kansen hebben. Daarna was voorzien dat dit in de tweede ronde verder werd verfijnd en uitgebreid. Daarin kun je dat soort problemen aan de orde stellen.

De heer **Van Gerven**: Ik leg u een citaat voor uit de stukken van uzelf, uit die tijd: "hun bod -- NS -- was niet-compliant ..." Dat voldeed dus niet.

De heer **Van Krieken**: Op dat punt.

De heer **Van Gerven**: Ik vervolg: "... net als in 1999. Maar door de leugen over 93 kon het nu net. Nu ja, we konden niet zeggen dat ze niet-compliant waren, want anders hadden we geenieder meer overgehouden." Kunnen we uit dat citaat, dat u zelf toentertijd hebt opgeschreven, niet concluderen dat men het maar door de vingers moest zien omdat er anders niemand een volwaardig bod had gedaan, of in ieder geval NS niet? Dat zijn toch uw woorden.

De heer **Van Krieken**: Ja, dat zijn mijn woorden, een jaar later. Op dat moment, aan het eind van de tenderbeoordeling, was de opvatting dat er op allerlei punten allerlei non-compliances waren, maar dat er aan de basisvoorwaarden, de harde voorwaarden, waaronder het minimumbod etc., voldoende voldaan was om door te gaan naar de onderhandelingsfase.

De heer **Van Gerven**: Maar goed, u zegt: op dit punt was het niet-ontvankelijk. Ze hebben dat maar geaccepteerd om toch door te kunnen gaan van rijkswege.

De heer **Van Krieken**: Mijn verwachting was dat we daar in de onderhandelingsfase op terug zouden komen.

De heer **Van Gerven**: Ja, maar u zegt ook: men is zo doorgegaan omdat het financieel aan de maat was. De ondergrens van 100 miljoen werd immers gehaald met de bieding. Dat was de reden om toch met NS verder te spreken.

De heer **Van Krieken**: Alle punten die in de aanbiedingen moesten staan, de verplichte onderdelen, zijn in de onderhandelingsronde aan de orde geweest, bijvoorbeeld als er vragen over waren, zoals de vraag of iets net wel of net niet klopte. Het resultaat hiervan vindt u terug in de concessieovereenkomst. Vandaar dat in de concessieovereenkomst nog steeds de tijden staan die gehaald moeten worden.

De heer **Van Gerven**: Nogmaals, u toont in uw eigen berekeningen glashard aan dat het niet haalbaar is in 93 minuten. Dan had toch het bod van NS niet-ontvankelijk moeten worden verklaard? Daarover is gesproken. U hebt om nadere informatie gevraagd: "Hoe zit het precies? NS, kom nu eens met nadere bewijzen?" U zag precies hoe het zat. NS had gewoon de kale rijtijd gerekend en de tussenstops er als het ware uit gehaald. Zij had een loopje genomen met de werkelijkheid omdat je in de praktijk 93 minuten niet kunt halen met 220 km/u. Dat wetende had men toch moeten zeggen dat het bod niet-ontvankelijk is? Dat was toch een harde voorwaarde in de concessieovereenkomst of in het bod?

De heer **Van Krieken**: Even terug. De tender was erop gericht om voor een volledig vervoerssysteem -- dienstregeling, kwaliteit, comfort -- een aanbieding te krijgen, op een vooraf gedefinieerd dienstregelingspatroon. De bedoeling was dat in de tweede ronde, de onderhandelingsronde, een en ander verder verfijnd zou worden, dat fouten eruit gehaald zouden worden etc. Aan het eind van de beoordeling hadden we een hele lijst met dingen waarover we nog eens wilden praten om te achterhalen of die wel klopten. Dat is ook voor het grootste deel gebeurd. Bij de reis naar Brussel moest afgewacht worden hoe het overleg met de Belgen van de grond zou komen. Er is gezegd: als NS denkt dat te kunnen doen, is dat haar risico; wij zien het wel en blijven bij onze eisen.

De heer **Van Gerven**: Uiteindelijk heeft de Staat gezegd dat het het risico van NS was. De Staat hield NS aan 93 minuten. Mocht niet hardop gezegd

worden dat niet aan de rijtijden werd voldaan omdat anders zou blijken dat de tender mislukt zou zijn omdat het bod van NS niet valide zou zijn?

De heer **Van Krieken**: Ik denk het niet. In de rapportage aan de tenderboard en aan de projectdirecteur is gemeld dat het probleem er lag van de 220-treinen naar Brussel en dat maar moest worden afgewacht hoe dat zou aflopen. Als ik het mij goed herinner was de reactie van de tenderboard dat de projectorganisatie werd verzocht om alle risico's zo veel mogelijk op het bord van de bidder te leggen en die niet over te nemen als Staat.

De heer **Van Gerven**: Dit prikkelt mij toch. Het is evident dat aan één voorwaarde niet wordt voldaan: de reistijden. Men ging echter door. Zat daar de gedachte achter dat deze tender niet mocht mislukken?

De heer **Van Krieken**: Op dit punt niet, denk ik. Op dit punt waren er meer zorgen over hoe het met de Belgen moest en of we onze vervoersdoelen wel zouden halen op deze manier. Als de bidder denkt dat hij het kan halen, kun je op dat moment niet zeggen: u mag dat niet denken. De redenering was: laten we maar eens kijken hoever ze komen; wij blijven bij onze eisen en de rest is risico bidder. Dat het aan het eind niet zo werkt, is een ander verhaal, maar dat was op dat moment de redenering.

De heer **Van Gerven**: Kijkend naar de tender, hebben naar uw gevoel alle partijen een eerlijke kans gehad om de concessie in de wacht te slepen?

De heer **Van Krieken**: In principe wel. De tender was zo vormgegeven dat iedereen dezelfde informatie kon hebben. Natuurlijk had de NS voordelen omdat ze van haar eigen vervoer op het bestaande net veel meer wist dan de andere bidders, maar die informatie was zo goed en zo kwaad als het kon beschikbaar gesteld aan alle bidders.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog een vraag over de reistijden. U zei dat die blijkbaar niet het springende punt waren. Maar is in de onderhandelingen met NS nog teruggekomen op de reistijden?

De heer **Van Krieken**: Nee. In de onderhandelingen niet.

Mevrouw **Vos**: In de onderhandelingen helemaal niet, terwijl dat best een eis was.

De heer **Van Krieken**: Nee, er is besloten om met één bieder door te gaan in de onderhandelingen. Er zijn al heel snel een invitation to negotiate voor gemaakt en een memorandum of understanding. De planning was heel strak: alle onderhandelingen en alle discussies moesten 12 oktober afgerond zijn. Een aantal risico's leidden tot verlaging van het biedbedrag, maar een aantal risico's die wij als tendergroepen genoemd hadden, zijn daar niet bij genomen. Deze ook niet.

Mevrouw **Vos**: Als ik het goed begrijp, zijn die risico's op het bordje van NS gelegd.

De heer **Van Krieken**: Ja. Dat was ook de bedoeling.

Mevrouw **Vos**: Dat moest NS zelf oplossen.

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Daar was zij zich ook bewust van.

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Iedereen was zich er bewust van dat die risico's geparkeerd werden bij de bieder?

De heer **Van Krieken**: Ja.

De **voorzitter**: Ik merk dat u het heel zorgvuldig aan ons wilt vertellen. Wij vatten af en toe samen omdat we het belangrijk vinden dat we u goed

begrijpen. Daarom vat ik het nog één keer goed samen omdat ik het helder wil hebben voor het verdere gesprek. Er zijn een aantal dingen waarbij ik merk dat u er niet over gaat. U zegt bijvoorbeeld dat u niet direct erover gaat of een bod compliant is. Mag ik toch het volgende concluderen? U zegt dat er een verzoek is gedaan om een bod te doen. U zegt dat er voor 300 km/u en voor 220 km/u een aanbieding is gedaan. U constateert met elkaar dat met die 220 km/u de reistijd niet zal worden gehaald. U concludeert dat vrij scherp; de heer Van Gerven heeft uw memo even in herinnering geroepen. U concludeert dus eigenlijk ook dat het serieus niet klopt, in stevige bewoordingen. U schreef het toen op als: een leugen van 93 minuten. Vervolgens zegt u dat het de bedoeling was om in de tweede ronde nog even goed met elkaar te kijken naar de 93 minuten, maar dat dit niet meer gebeurd is.

De heer **Van Krieken**: Inderdaad, dat is niet meer gebeurd.

De **voorzitter**: En toen ging men verder met het bod. U gaf aan, en daar komen we nog op terug, dat er nog wel andere losse eindjes waren die echt een zorgpunt waren. Ik denk dat we met elkaar hebben kunnen adresseren dat in ieder geval de conclusie was dat de 93 minuten met 220 km/u niet gehaald wordt. Iedereen wist dat. Dat was een probleem voor de vervoerder.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Ik wil nu met u stilstaan bij de bieding zelf: het financiële gedeelte, de hoogte van het bod. U wordt op dat moment ingehuurd door Verkeer en Waterstaat om dat mede te beoordelen. De verwachting was dat de concessie per jaar een bedrag in de orde van grootte van 100 miljoen zou moeten opbrengen. NS en KLM deden een bod van 178 miljoen, wat veel hoger was dan verwacht. Werden naar aanleiding daarvan de champagneflessen ontkurkt?

De heer **Van Krieken**: Op dat moment konden wij ons dat niet voorstellen. Wij zaten als assessmentteams in afgesloten werkruimtes en wisten niet wat elders gebeurde.

De heer **Van Gerven**: Assessmentteams? Beoordelingsteams.

De heer **Van Krieken**: Ja, beoordelingsteams. Het bod voor de basisvariant was 151 of 152 miljoen. Voor variant zes, die uiteindelijk is toegevoegd aan het totaal, met extra treinen naar Breda, werd het naar 178 miljoen gebracht. Als je het bod analyseert, kijk je eerst naar een aantal andere zaken. Je kijkt dan naar de verwachtingen van het aantal reizigers.

De heer **Van Gerven**: Voordat u naar de techniek gaat en uitlegt hoe het bod is samengesteld, vraag ik u wat uw eerste reactie was. Wat hebt u gehoord van anderen toen dat bod bekend werd?

De heer **Van Krieken**: Ik kan mij niet herinneren wat ik van anderen gehoord heb.

De heer **Van Gerven**: Wat was uw eigen gevoel?

De heer **Van Krieken**: Ik heb het bedrag pas gezien nadat ik eerst de rest van het bod gelezen had. Ik dacht: zij hebben zich een aantal risico's op de hals gehaald.

De heer **Van Gerven**: U dacht: tjongetjonge!

De heer **Van Krieken**: Ik vond het zorgelijk.

De heer **Van Gerven**: "Zorgelijk, hoe gaan ze dat halen" was uw gevoel. Daarmee geeft u aan dat het volgens u geen reëel bod was. U zei dat het zorgelijk was. Wat was volgens u naar eigen onderzoek en waarneming wel reëel geweest?

De heer **Van Krieken**: Met mijn sommetjes in die tijd van hoever het zou kunnen zakken als je risico's eruit haalde of de kosten meer correct berekende, kwam ik ergens tussen de 100 en 110 miljoen uit.

De heer **Van Gerven**: Kunt u aangeven welke risico's u zag in het bod van NS?

De heer **Van Krieken**: Ja, dat kan ik doen. Met name voor binnenlands vervoer was er een zeer hoge inschatting van het aantal te verwachten reizigers. Dat was mede gebaseerd op het overheidsbeleid, zoals rekening rijden en de Schipholtarget. Dat waren zaken waar een commerciële partij niet zo gauw op zou bieden omdat je het nooit weet met de overheid wat er gebeurt met dat soort plannen. Er zaten dus gewoon heel veel reizigers in.

De heer **Van Gerven**: Kunnen we dat ook kwantificeren? Het bod van NS was in de orde van grootte van 28, 29 miljoen.

De heer **Van Krieken**: Eerst kwam er een opsomming van hoeveel potentiële reizigers er waren. Daarna hebben ze via het yield-systeem, het prijssysteem, er weer een heleboel uit gegooid die niet genoeg wilden betalen. Dan blijven de aantallen over die u net noemde. Dat is het resultaat van marktinschatting plus prijsmechanisme.

De heer **Van Gerven**: Men kwam toen uit op een bedrag in de orde van grootte van 28 miljoen. In de stukken zie ik dat met het getal van 27,7 miljoen is gerekend door NS.

De heer **Van Krieken**: Die getallen ken ik niet uit mijn hoofd.

De heer **Van Gerven**: Ik vermeld het om het toch even neer te zetten. U zegt wel dat dit eigenlijk te optimistisch was. Kunt u aangeven hoeveel procent het te hoog was?

De heer **Van Krieken**: In het laatste hoofdstuk van het bod, de risico-inschatting, gaf de bieder aan dat er 5% kans was dat de opbrengsten 30% lager zouden worden.

De heer **Van Gerven**: 5% kans dat de opbrengst 30% lager zou worden?

De heer **Van Krieken**: Ja. Ik dacht toen eerst dat ze een nul waren vergeten. Mijn inschatting was dat er 50% kans was dat het 30% lager zou worden.

De heer **Van Gerven**: U vond het dus een erg optimistische inschatting. Wat waren naast het punt van de reizigers nog meer risico's in het bod?

De heer **Van Krieken**: Er zaten heel krappe materieelaantallen in. Krap in die zin dat ze een zitplaatsgarantie moesten geven. Als je het aantal reizigers projecteerde op het aantal zitplaatsen, moesten er toch echt bijna elke morgen reizigers staan. Dat klopte niet met de tekst van de aanbidding. Er zat ook te weinig reservematerieel in om een betrouwbare dienstuitvoering te krijgen. Dat was gedaan om de kosten laag te houden.

De heer **Van Gerven**: Men wilde de kosten van het materieel drukken.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Ging het om veel treinen? Aan welk aantal moeten we dan denken?

De heer **Van Krieken**: Daar had ik al een vraag over verwacht.

De heer **Van Gerven**: Daar twijfelen wij niet aan.

De heer **Van Krieken**: In de aanbidding zaten zestien stuks. Dat was inclusief de treinen die naar Brussel moesten rijden. Mijn inschatting was dat dit er minstens negentien moesten zijn. Die zijn er later gekomen. In 2002 of 2003 kwam die analyse op tafel.

De heer **Van Gerven**: U noemt nu overschatting van het aantal reizigers en onderschatting van de hoeveelheid benodigd materieel om de reizigers te vervoeren. Zag u nog meer risico's?

De heer **Van Krieken**: In de vijftien jaar van de concessieperiode groeit het aantal reizigers. In de tekst van de aanbidding staat: we zullen investeren in meer materieel om de groei op te vangen. In de cijfertjes kom je die extra treinen echter niet tegen. Dat is weer een manier om de kosten te drukken.

De heer **Van Gerven**: Het stond dus wel in de tekst, maar niet in de financiële paragraaf.

De heer **Van Krieken**: Zo kon het saldo dat aan de Staat zou worden overgedragen, gemaximaliseerd worden.

De heer **Van Gerven**: Viel u nog meer op aan de financiële kant van het bod? Waren er ook nog risico's met betrekking tot het buitenland, onder meer met de Belgen?

De heer **Van Krieken**: Nee, op dit moment kon je dat niet zien, want dat werd zeer schematisch afgehandeld in de tender. Daar waren voorgeschreven percentages voor, dus daar kon je verder niks aan zien.

De heer **Van Gerven**: U had dus wel zorgen over dat bod. Vervolgens worden de onderhandelingen gestart met NS. Een belangrijk element in de tweede fase is de discussie over de beperking van de prijzen van de kaartjes, in vaktermen "tariefrestrictie" genoemd. Lag het besloten in de tender dat dit element in de tweede fase aan de orde zou komen?

De heer **Van Krieken**: Nee. Er is een treindienst aan het begin van de onderhandelingen, dus bij het opstellen van het MoU, de overeenkomst hoe de onderhandelingen zouden gaan lopen. Daar zijn niet de algemene risico's als onderhandelingspunt in gezet, maar NS heeft erop aangedrongen dat er

gesproken zou kunnen worden over de beperking van de tarieven. Dat is haar instrument geweest om een deel van de risico's weer uit het bod te halen.

De heer **Van Gerven**: U zegt: zij bracht die discussie in om daarmee het bod omlaag te krijgen omdat zij kennelijk zelf ook risico's zag.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: Er is overeengekomen dat als de tariefrestring zou worden ingevoerd, het bod met 47 miljoen zou worden verlaagd. Wat vindt u van die berekening van NS?

De heer **Van Krieken**: Die berekening was nogal technisch uitgevoerd. We hebben daarom een aantal vragen gesteld toen we voor de eerste keer informatie kregen. We hebben twee gesprekken gevoerd om uitleg te krijgen over hoe dat dan zou moeten werken. Het had weinig met vervoersbeleid te maken, hoewel het wel onder die vlag zou vallen: een betere, meer maatschappelijke rol van de hogesnelheidslijn dan alleen een geldmachine. De manier waarop de sommetjes in elkaar werden gezet en de beloften die werden gedaan over het aantal automobilisten dat dan meer of minder naar de trein zou komen, hebben ons niet erg overtuigd. Het kwam er gewoon op neer dat meer mensen uit bestaande treinen naar de hogesnelheidslijn gehaald zouden worden. Dat was niet voldoende voor de overheid als investeerder in de nieuwe capaciteit.

De heer **Van Gerven**: Uw conclusie was dat de rekensom van NS niet klopte.

De heer **Van Krieken**: De Excelsheet klopt wel.

De heer **Van Gerven**: Papier is geduldig.

De heer **Van Krieken**: Papier is geduldig, ja, maar de argumenten hebben ons niet overtuigd. We hebben bekeken of het goedkoper kon met een locomotief minder en zo. We hebben gezegd: die 47 miljoen is correct. Als je het doet, is het goed om dat te accepteren als overheid. Wij zouden het op dit moment echter niet doen, omdat het beleidsmatig gezien geen aantrekkelijk voorstel is."

De heer **Van Gerven**: Puur feitelijk naar de cijfers kijkend, zegt u dat jullie de berekening van 47 miljoen begrepen en konden volgen, maar dachten dat het toch anders zat. De gemiddelde prijs van het kaartje was 60% hoger bij de concessie, met soms zelfs uitschieters naar 100% in het bod van NS. Als je tariefbeperking zou toepassen, zou dat dalen naar gemiddeld tussen de 20% en 30%. Dat zou 47 miljoen kosten voor NS, was haar berekening. U zegt dat jullie daar anders over dachten. Hoeveel zou het volgens u zijn?

De heer **Van Krieken**: Die 47 miljoen ontstaat als volgt. Er komen veel meer reizigers in de treinen, maar omdat de prijzen veel lager liggen, dalen de inkomsten. Daarnaast heb je veel meer materieel nodig, grotere treinen, om al die reizigers een plaats te geven. 19 miljoen betreft de daling van inkomsten en 28 miljoen betreft extra kosten voor locomotieven en rijtuigen.

De heer **Van Gerven**: 19 miljoen en 28 miljoen is samen 47 miljoen. Laten we even dat materieel nemen, die 28 miljoen extra kosten. Wij kunnen constateren dat het aantal reizigers dat NS geprognoseerd had, in werkelijkheid beduidend lager was. Als we de actuele cijfers bekijken, maar ook de cijfers uit 2010, zien we dat het aantal werkelijke reizigers zelfs beneden de 50% ligt. Minder dan 50% is uiteindelijk gerealiseerd.

De heer **Van Krieken**: Op de hogesnelheidslijn bedoelt u?

De heer **Van Gerven**: Ja, even vergelijkend met de voorstellen die NS heeft gedaan. In werkelijkheid zat het aantal ver onder die bijna 28 miljoen.

De heer **Van Krieken**: Omdat er ook geen treinen zijn.

De heer **Van Gerven**: Precies. Kun je dan de conclusie trekken dat die 28 miljoen zich in de praktijk niet heeft voorgedaan, zoals we kunnen constateren, maar zich ook niet zou hebben voorgedaan gezien de veel te optimistische cijfers?

De heer **Van Krieken**: Als er echt vier treinen per uur Amsterdam-Rotterdam zouden hebben gereden, waarvan twee door naar Breda, dan had u nog weleens verrast kunnen worden door de aantallen reizigers. Met één trein per uur komt er natuurlijk niemand.

De heer **Van Gerven**: Nee, maar als je veel te optimistisch prognosticeert, terwijl het in werkelijkheid bijvoorbeeld 30% lager is, en je dat als NS zelf weet, hoef je toch geen extra treinen te bestellen? De treinen die je hebt, zitten niet vol. Als je de tarieven verlaagt, worden de treinen wel voller, maar hoef je niet meer treinen te bestellen.

De heer **Van Krieken**: In dit geval heeft de overheid een dienstregeling besteld: vier treinen per uur. Het is het commerciële risico of die vol zijn of niet, maar je moet wel die treinen leveren. Tot nu toe zijn die vier treinen per uur er niet, dus u kunt niet beoordelen of die reizigers erop af zouden komen of niet.

De heer **Van Gerven**: Het gaat even over de vraag of de materieelkosten, die 28 miljoen om treinen te laten rijden, een reëel verhaal is. De aantallen reizigers waren veel te hoog ingeschat. In de praktijk waren die treinen dus niet nodig. NS wist dat ook. Mijn conclusie is dat het bedrag van 47 miljoen veel te hoog is in relatie tot de werkelijkheid.

De heer **Van Krieken**: Op dat moment hebben we NS gevraagd wat haar verwachting was wat er zou gebeuren als de tarieven verlaagd zouden worden. Waar komen die reizigers vandaan? Zij komen voor het grootste deel uit bestaande treinen, die dan kleiner gereden kunnen worden. Op de hogesnelheidslijn worden die natuurlijk groter als mensen een andere route

kiezen. Op dat moment zaten in het bod een locomotief en vijf rijtuigen. Daar moesten twee rijtuigen en een locomotief bij om de rijtijden weer te kunnen halen. Daar komt die 28 miljoen. Dat konden we controleren. Dat was op dat moment een correcte schatting.

De heer **Van Gerven**: U hebt de berekening van NS gecontroleerd, maar hebt u nog een eigen berekening gemaakt?

De heer **Van Krieken**: Nee, nee. Dit speelde zich allemaal af in een paar weken tijd. Dat hebben we op dat moment niet gedaan. De discussie is natuurlijk doorgelopen tot eind 2002, dus er zijn later wel opnieuw sommen gemaakt, maar op dat moment niet.

De heer **Van Gerven**: Ik vat het even samen: de minderopbrengsten zouden 19 miljoen zijn en de materieelkosten 28 miljoen, samen 47 miljoen. Hebt u van de week de heer Spaargaren gehoord?

De heer **Van Krieken**: Nee.

De heer **Van Gerven**: In dat gesprek werd ook gesproken over het bod. De heer Spaargaren heeft uitgelegd hoe dat bod tot stand is gekomen en dat het tot het uiterste gestretcht was. Laat ik het zo zeggen: het zou kunnen, maar het was alsof het een zomer was waarin 90 dagen lang de zon schijnt, het 25 graden is en het niet regent. Dat kan, maar het is heel moeilijk om dat te realiseren. U hebt zelf al gezegd dat het zorgelijk was. We hebben zitten rekenen. Het bod is 148 miljoen geworden. Als je daar 47 miljoen van aftrekt, kom je op 101 miljoen. Dat is 1 miljoen boven het basisbedrag dat gevraagd werd. Wat roept dat bij u op?

De heer **Van Krieken**: NS wilde per se geen concurrentie op het eigen net, dus er moest gewonnen worden. Daar is het opgeblazen verhaal vandaan gekomen. Op het moment dat je ontdekt dat je te hoog hebt ingezet, kun je proberen om dat te repareren. De insteek van het tariefrestrictieverhaal was

om een correctie aan te brengen op het bod. Dat had ook op andere manieren gekund, maar NS heeft deze manier gekozen. Zo is het gelopen.

De heer **Van Gerven**: Dat was in ieder geval de inzet. We kunnen dus concluderen dat NS daarmee het risicoprofiel van haar bod omlaag probeerde te brengen. Kunnen we dat zo concluderen?

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: Ik heb nog twee puntjes. U zei dat u de hoogte van het bod zorgelijk vond. Was u de enige binnen Verkeer en Waterstaat die zo reageerde op de hoogte van dat bod?

De heer **Van Krieken**: Dat weet ik niet. Ik kan het mij niet goed herinneren. We hadden op dat moment geen contact met andere groepen. Dat was de procedure. Ik weet niet hoe er gereageerd is.

De heer **Elias**: Maar u werkte voor Verkeer en Waterstaat. Het bod kwam binnen en u dacht: nou nou! Dan neem ik toch aan dat u ook de telefoon pakte of met een collega praatte.

De heer **Van Krieken**: Nee, nee. Wij werkten strikt volgens de afgesproken procedure.

De heer **Elias**: Hebt u uw zorgen wel geuit?

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: Tegen wie?

De heer **Van Krieken**: We hebben tijdens de onderhandelingsfase ook gerekend aan wat er zou gebeuren als die 30% zich voordeed. We hebben geconstateerd dat, vanaf dat moment gerekend, het faillissement ergens in 2011 toch wel heel waarschijnlijk zou worden.

De heer **Elias**: Dus u maakte toen al berekeningen: als dat bod zo hoog zou zijn, en dat het werd ook later, dan gaan ze dan en dan failliet.

De heer **Van Krieken**: Als die tegenvallers in het vervoer zich voordoen, dan gaat het mis.

De heer **Elias**: Aan wie meldde u dit soort dingen?

De heer **Van Krieken**: Het is gemeld aan de projectleiding, aan de teamleiders op dat moment en later aan het DGP (Directoraat-Generaal Personenvervoer).

De heer **Elias**: Dus die feiten en zorgen waren bij de projectleiding, dus ook bij Verkeer en Waterstaat, wel degelijk en goed bekend.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: Hoe was de reactie daarop? Men had u niet voor niks ingehuurd.

De heer **Van Krieken**: Ik weet niet precies -- ik ben er natuurlijk niet bij geweest -- hoe de eindbeslissingen genomen zijn. In het algemeen zal het denk ik zo geweest zijn dat men heeft gezegd: "Oké, ze willen per se, ze hebben heel veel geboden en ze willen eigenlijk niet echt praten over de achtergrond. Ze houden de kaarten tegen de borst. Dan is het eigen risico." Als je zo'n soort bieding krijgt, moet je alle risico's aan hun kant leggen en vooral ervoor zorgen dat de Staat geen risico's loopt. Dat was de opvatting.

De heer **Elias**: Tegelijk vond u dat er in de volgende fase juist zou moeten worden onderhandeld.

De heer **Van Krieken**: Ja, dus als de hoogte van het bod bijvoorbeeld gebaseerd is op overheidsbeleid zoals rekeningrijden, kun je erop wachten

dat dit enige tijd later terugkomt, waarbij men zegt: ja, maar u hebt het rekeningrijden niet ingevoerd en daarom is er een probleem.

De heer **Elias**: Ik heb nog één heel kort vraagje. Over het bod van NS zei u net in een bijzin in antwoord op vragen van collega Van Gerven: als je de kosten meer correct berekende. Betekent dit dat u vindt dat NS die incorrect had berekend?

De heer **Van Krieken**: Het is het risico van de bieder om alles kantje boord te doen.

De heer **Elias**: Dat was niet mijn vraag.

De heer **Van Krieken**: Als je een heel hoge zitplaatskans belooft in de tekst terwijl dat in de sommetjes niet zichtbaar is, is dat in principe niet correct. Elke bieder had wel dat soort verschillen tussen sommetjes en teksten.

De heer **Elias**: Het verschil tussen wat er diep weggestoken in de sommen zat en wat er in de tekst stond, vond u incorrect.

De heer **Van Krieken**: Ja. Je kunt het ook biedtactiek noemen, maar het is in ieder geval opgeschreven, gesignaleerd en gerapporteerd. Daarom is er in de onderhandelingsfase opnieuw gepraat over de formulering van de zitplaatskans, zodat we ze konden houden aan hun beloften. Daarmee leg je het risico weer bij de concessiehouder.

Mevrouw **Vos**: Ik wil het nog met u hebben over een aantal andere dingen die ook in de concessie stonden, namelijk de technische eisen aan het materieel. In de uitvraag voor de treinen voor de HSL-Zuid is opgenomen dat ze bij oplevering zouden moeten voldoen aan de Europese richtlijnen voor interoperabiliteit, in het Engels afgekort tot TSI (technical specifications for interoperability). In 2001 was er alleen nog geen definitieve invulling van de Europese regels. Het was dus ook nog niet duidelijk om wat voor specificaties het toen zou gaan. In de concessie was al wel alvast verplicht

dat het materieel daaraan zou voldoen. Waarom is er toen voor gekozen om die technische specificaties voor de treinen voor te schrijven terwijl de details nog niet bekend waren?

De heer **Van Krieken**: Er waren wel conceptvoorschriften voor het Europese hogesnelheidsnet. We waren een Europees project, dus je moet wel de Europese regels toepassen, omdat ook de hele procedure voor acceptatie van materieel en testen van materieel volgens die nieuwe regels zou gaan. Dat kan dus niet als je niet bij het ontwerp al rekening houdt met die regels.

Mevrouw **Vos**: Het was op dat moment logisch dat het op die manier erin stond?

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Er stond bijvoorbeeld in dat het moest voldoen aan de eisen die er dan zouden zijn voor het beveiligingssysteem ERTMS?

De heer **Van Krieken**: Nee, ERTMS is een apart geval. Je hebt TSI's voor een heleboel verschillende technische bereiken, zoals de botssterkte-eisen en de loopveiligheidseisen. Voor ERTMS was er nog niet zo veel. Dat was nog in het begin van de ontwikkeling. In de tenderdocumenten stond daarover dat er vermoedelijk die en die versie zou komen. Er stond niet bij wanneer. In het najaar van 2001 moest HSA een implementatieplan maken. Dat implementatieplan is vooral belangrijk voor de planning wanneer het materieel besteld wordt, wanneer het ontwerp klaar moet zijn en wanneer het ontwerp van de beveiliging en de baan klaar is. De Staat moet immers aan het eind het totale systeem opleveren en infrastructuur tegen materieel testen. De Staat wilde weten: wat gaan jullie doen, hoe gaat het werken? In de planning kun je al die elementen terugzien. Dan komt er ook een moment waarop je de internationale eisen moet bevroren en waarop je moet zeggen welke die zijn, want anders kan de leverancier niet aan de slag. Dat is de versie van 2002 geworden.

Mevrouw **Vos**: Wie beviest die dan? De Europese regelgever?

De heer **Van Krieken**: Nee, in dit geval de Staat.

Mevrouw **Vos**: De Nederlandse Staat.

De heer **Van Krieken**: De Staat stelt de eisen aan veiligheid en techniek en moet die ergens in een AMvB (Algemene Maatregel van Bestuur) of een andere oekaze zetten. Voor de hogesnelheidslijn geldt deze versie. Toen de Europese Unie de richtlijnen ging vervangen, heeft zij een speciaal wetje gemaakt om met terugwerkende kracht voor lijnen die al in aanbouw waren, de bevroren versies overeind te houden.

Mevrouw **Vos**: Naar ons idee -- wij zijn natuurlijk geen techneuten -- waren het wel veel eisen voor de nieuwe treinen. Heeft de Staat NS overvraagd in dezen?

De heer **Van Krieken**: Er waren niet zo veel eisen. Een trein is een zeer complex product. De trein en de infrastructuur samen zijn nog complexer. Al die eisen zijn helemaal afgestemd op wat er kan misgaan.

Mevrouw **Vos**: Even voor ons begrip: kun je bestaand materieel kopen als er eisen worden gesteld die later kunnen veranderen?

De heer **Van Krieken**: Op dat moment waren voor conventionele treinen de eisen nog ontwikkeling. Voor de hogesnelheidslijn waren we wat verder. Op dit moment zie je in advertenties van de materieelbouwers dat zij zeggen: ik heb dit en dit materieel en dat is helemaal compliant met de TSI's. Dat is een verkoopconditie.

Mevrouw **Vos**: Dat is nu zo, maar toen nog niet.

De heer **Van Krieken**: Ja, want anders koopt niemand het van je. Ze worden niet alleen binnen Europa, maar ook buiten Europa graag toegepast, omdat

je dan meer zekerheid hebt dat je een samenhangend systeem van eisen hebt.

Mevrouw **Vos**: Ze zijn bedoeld om in Europa met elkaars treinen te kunnen rijden.

De heer **Van Krieken**: Ja, maar het is ook heel praktisch in allerlei andere landen.

Mevrouw **Vos**: U zegt: het was logisch in die tijd dat die TSI's werden gesteld; de Staat heeft niet overvraagd. We kunnen wel vaststellen dat NS op dat moment wel een nieuw proces moest ingaan. Tot die tijd was het niet gebruikelijk om met de TSI's te werken. Of hadden die alleen betrekking op hogesnelheidstreinen?

De heer **Van Krieken**: Deze waren alleen voor hogesnelheidstreinen. Daar zitten ook een heleboel elementen in die ook in de oude technische eisen voorkwamen.

Mevrouw **Vos**: Voldeed de TGV, die toen al reed, ook al aan de TSI's?

De heer **Van Krieken**: Nee, de TGV was al zeker sinds 1993 in bedrijf. Die voldeed niet helemaal aan die eisen.

Mevrouw **Vos**: Het was dus de bedoeling dat de TGV en de ICE uit Duitsland later ook zouden gaan voldoen aan de TSI's.

De heer **Van Krieken**: Ja, de ICE was al een heel eind verder, want die was wat jonger. De Thalys moest beoordeeld worden op de vraag of die mee kon doen.

Mevrouw **Vos**: Ongeacht of het om een V220 ging of om een hogesnelheidstrein, kon je zo'n trein niet van de plank kopen op dat moment. Er was op dat moment geen bestaande trein die aan die eisen voldeed.

De heer **Van Krieken**: Nooit 100%. Een groot deel wel, maar op een aantal facetten waarschijnlijk niet.

Mevrouw **Vos**: De bestelling van de treinen heeft later behoorlijk veel vertraging opgelopen. Ik heb het dan over het daadwerkelijk bestellen en nog niet eens over het moment van levering. We zijn benieuwd wat uw inschatting indertijd was toen u bezig was met de tender. Wanneer hadden de treinen uiterlijk besteld moeten zijn om op tijd klaar te zijn voor de oplevering van de hsl voor de infrastructuur?

De heer **Van Krieken**: In het najaar van 2001 hebben we het implementatieplan gemaakt met tien mijlpalen erin. De eerste mijlpaal was het starten van de bestelprocedure, ergens in de tweede helft van 2002. Daarna kon je zien wanneer het ERTMS-deel aan de beurt zou zijn om ontworpen te worden en wanneer de tests op de nieuwe infrastructuur zouden komen, zodat je samen met het infraprovidergedeelte kon beoordelen wanneer alles klaar zou zijn.

Mevrouw **Vos**: Bedoelt u met "starten met de bestelprocedure" dat het contract met de eventuele treinenbouwer getekend zou moeten zijn in 2002?

De heer **Van Krieken**: Ja, het plaatsen van de order, als je op tijd klaar wilde zijn zodat je in 2005 kon gaan testen.

Mevrouw **Vos**: Dat was bij iedereen bekend: als we de treinen op tijd, volgens de concessie, willen laten rijden, moeten we in 2002 de treinen besteld hebben.

De heer **Van Krieken**: Ja. Dat is al gebeurd in 1999/2000. Een van mijn bijdragen ging over de vraag hoelang al die dingen duren. Ik heb een planning gemaakt waarin staat: als je dit wilt doen, dan moet eerst dit, dit en dit.

Mevrouw **Vos**: Hoelang duurt het dan voordat je zo'n trein gekocht hebt en hem bestelt? Hoelang duurt het gemiddeld voordat zo'n trein dan klaar is?

De heer **Van Krieken**: Dat hangt erg van het type trein af. Als je een bestaand type neemt, moet die toch in drie jaar up-and-running kunnen zijn.

Mevrouw **Vos**: We hebben net vastgesteld dat er vanwege allerlei zeer moverende redenen nieuwe eisen werden gesteld. Dan was drie jaar waarschijnlijk te kort geweest.

De heer **Van Krieken**: Voor een bestaande trein niet.

Mevrouw **Vos**: Voor een bestaande trein niet.

De heer **Van Krieken**: Nee, want aan het basisontwerp verandert niet zo veel.

Mevrouw **Vos**: Dus een basisontwerp plus de TSI's had ook in drie jaar gekund?

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Hoelang zou je bezig zijn als je een nieuwe trein zou bestellen?

De heer **Van Krieken**: Dan moet je eerst iets ontwikkelen. Moderne treinen worden net als auto's op een soort platformstelsel gebaseerd. Neem het Oostenrijkse voorbeeld dat ik al eerder noemde. Zij zijn in 2002 of 2003 begonnen met het bestellen van die locomotief en de rijtuigen voor 230 km/u. In 2005 reden de eerste voor testdoeleinden.

De **voorzitter**: Twee onderwerpen wil ik met u verder bekijken, juist omdat u daarin zo deskundig bent. Er waren dus een aantal eisen. Volgens u zijn dat reële eisen, TSI's voor een hogesnelheidslijn. Strikt genomen klopt het toch

dat die TSI's pas zouden gelden voor treinen die harder zouden gaan dan 250 km/u?

De heer **Van Krieken**: Ja, maar vanwege de samenhang met het infrastructuurontwerp hebben we gezegd dat het veiliger is wanneer alle treinen voldoen aan de TSI. Voor treinen die langzamer gaan dan 250 km/u zijn er een aantal verzachtingen en uitzonderingen in de TSI. Bijvoorbeeld de aslast mag hoger zijn wanneer je langzamer rijdt. Dat kunt u allemaal in de TSI's terugvinden.

De **voorzitter**: Klopt het dat de Thalys op dit moment nog niet voldoet aan alle eisen en dat er allerlei uitzonderingen voor bedacht zijn?

De heer **Van Krieken**: Dat kan ik mij niet in detail herinneren. We zijn gewoon het toelatingstraject voor de Thalys gestart. Op het gebied van TSI's kan ik mij geen enkel probleem herinneren. Wel zijn er veel discussies geweest met de brandweer over de vraag wat te doen bij evacuatie in tunnels.

De **voorzitter**: Brandveiligheid is toch onderdeel van de TSI's?

De heer **Van Krieken**: De tunnel-TSI was indertijd nog in ontwikkeling, naar aanleiding van een aantal grote branden. Dat is een overgangsgebied.

De **voorzitter**: U zegt dat er op zich veel eisen waren. Is het niet bijzonder dat een treinenbouwer aan de slag moet gaan met een trein waarvan de eisen eigenlijk nog niet bekend zijn? We hebben in eerdere verhoren iemand horen zeggen dat het toch wel bijzonder is om bijvoorbeeld tegen de software-industrie te zeggen dat zij iets moet maken voor Windows 13, terwijl we nog met Windows 8 bezig zijn. Herkent u dat?

De heer **Van Krieken**: Ik denk in dit geval niet. Als het gaat om de draaistellen, de wielen, het rijtuigframe, de verwarming, de ventilatie, de

drukdichte deuren zit er weinig nieuws in. Dat moet gewoon kunnen.

Waarschijnlijk wilt u naar ERTMS toe.

De **voorzitter**: Ik wil het gewoon goed snappen.

De heer **Van Krieken**: Je weet heel goed hoe groot ongeveer de kast moet zijn die je moet vrijhouden voor de elektronica en waarin je kabels moet maken om verbindingen met de besturingsapparatuur te maken. Je weet alleen nog niet precies hoe de programmering van die elektronica eruit gaat zien. Daarover is begin 2002 discussie geweest: weten we al wat de infraprovider gaat maken en kunnen we dat overdragen aan NS, zodat zij weet welke kant dat opgaat? In principe heb je dat niet nodig op het moment dat je de eerste delen aan elkaar last. Het duurt nog een jaar voordat je daaraan toe bent.

Mevrouw **Vos**: Ik heb nog twee vragen over het materieel. U zei net dat de treinen in 2002 besteld hadden moeten worden. Maar is dat reëel als je het hele bestek nog moet opstellen? Het contract werd op 5 december 2001 getekend. Is het reëel om binnen een halfjaar de hele industrie geraadpleegd te hebben en de tenderprocedure doorlopen te hebben? Kun je op zo'n korte termijn wel een hele aanbestedingsprocedure voor het materieel doorlopen?

De heer **Van Krieken**: Dat weet ik even niet.

Mevrouw **Vos**: Dan nog een vraag over iets waar u waarschijnlijk wel veel verstand van hebt. De vraag houdt mij nog steeds bezig of een 220-trein een hogesnelheidstrein is.

De heer **Van Krieken**: Er zijn verschillende definities in omloop. Een echte hogesnelheidstrein gaat harder dan 250 km/u, maar harder dan 200 km/u is een hoge snelheid, hoor.

Mevrouw **Vos**: U zegt dat de V250, die de Fyra is geworden, een echte hogesnelheidstrein is.

De heer **Van Krieken**: Dat is zeker een hogesnelheidstrein.

Mevrouw **Vos**: Of een 220-trein een hogesnelheidstrein is, is afhankelijk van allerlei definities. Je kunt niet zeker zeggen dat die een hogesnelheidstrein is.

De heer **Van Krieken**: Dat hangt ervan af vanuit welk gezichtspunt je het bekijkt. Qua technologie en qua veiligheidseisen is dat gewoon een hogesnelheidstrein.

Mevrouw **Vos**: Vanuit welk gezichtspunt is het geen hogesnelheidstrein?

De heer **Van Krieken**: Je hebt stroomlijneisen en de geluidsproductie van de pantograaf. Dat soort zaken zijn wat gematigder. Ook de drukeisen kunnen wat gematigder zijn voor een trein.

Mevrouw **Vos**: En hij rijdt ook minder snel dan een trein die 300 km/u kan.

De heer **Van Krieken**: Ja.

Mevrouw **Vos**: Toen u bezig was met het bod en nadacht over de materieelbestelling, ging u ervan uit dat men met 300 km-treinen zou komen en dat men dat type zou gaan aanpassen aan de eisen.

De heer **Van Krieken**: Dat is een probleem. Als een andere bidder gewonnen had met een Duitse trein, de ICE, was de vraag geweest hoe we Frankrijk binnen hadden gekregen. Dat speelde op dat moment en heeft een hele tijd geduurd. Nu er iemand uit de Thalys-groep gewonnen had, die samen moest werken met de Belgen, die een heel groot stuk van de Thalys-cake beheren, lag het voor de hand om te verwachten dat het in het Thalys-systeem geïntegreerd zou worden.

Mevrouw **Vos**: Dat is niet gebeurd.

De heer **Van Krieken**: NS wilde per se de Brusselse dienst niet daarin geïntegreerd hebben. Toen is alleen de Thalys overgebleven. Van de Franse kant leidde dat tot de reactie "als jullie dat per se erbuiten willen houden, doen wij ook niet mee aan het Thalys-deel". Dat was een beetje een emotionele discussie.

De heer **Elias**: U hebt niet alleen heel veel verstand van de techniek, maar ook van de ambtelijke en politieke omgang met de spoorwereld. Dat bleek ook al toen u net een beetje glimlachte toen u het had over hoe je eventueel een Duitse trein Frankrijk binnen zou krijgen. Een van de kwesties die rondom de aanbesteding van de concessie speelde, was de samenwerking met de Belgische spoorwegen. Daarin hebt u zich verdiept, of daarvan hebt u in ieder geval veel meegekregen. Wat waren de bezwaren van de Belgen?

De heer **Van Krieken**: Waartegen bedoelt u?

De heer **Elias**: Tegen de manier waarop geregeld zou worden dat de concessie zou gaan lopen.

De heer **Van Krieken**: De Belgische spoorwegen hebben in 1999 en 2000 een heleboel overleggen gevoerd met het Nederlandse ministerie. Die gingen enerzijds over de infrastructuur en het traktaat dat daarbij hoort en anderzijds over het vervoersmodel en de wijze waarop de internationale samenwerking vormgegeven moest worden. Er is een contract ontstaan vooraf tussen de Belgische spoorwegen en de Nederlandse Staat over hoe dat zou gaan lopen. Dat was ook onderdeel van de tenderdocumentatie. De Belgen zijn niet altijd gelukkig geweest met de discussie en de voorzichtsichten, maar hebben uiteindelijk gezegd loyaal te zijn en mee te doen, omdat het ook in hun belang was. Het grootste deel van de kosten en de inkomsten van de treinen die door België heen gingen, was voor de Belgen. Daar wilden zij wel bij zijn.

Toen de tender afgelopen was en de onderhandelingen begonnen, zijn ze enigszins geschrokken, want toen moest er ineens in heel korte tijd iets anders gebeuren dan zij hadden verwacht. De oorspronkelijke procedure

werd verlaten. Dat is niet de Belgische stijl, dus daardoor werden zij enigszins zenuwachtig. Verder ging er in de haast wat mis. Zij krijgen documentatie niet op het afgesproken tijdstip. Zij moesten dan gaan praten met NS als aanbieder, al dan niet onder begeleiding van het projectteam, dat meeding. Daarin kwamen ook weer allerlei problemen aan de orde. Tegen de tijd dat de concessieovereenkomst bevroren werd, begin oktober, waren de Belgen nog niet uitgediscussieerd, denk ik. Zij hebben dus ook een flink aantal bezwaren tegen de concessieovereenkomst ingediend die op dat moment niet allemaal verwerkt waren. De losse punten die overgebleven zijn, kom je dan nog jaren later tegen.

De heer **Elias**: Daar kom ik straks nog even op. Vond u die bezwaren door de bank genomen reëel?

De heer **Van Krieken**: Van de Belgen?

De heer **Elias**: Ja.

De heer **Van Krieken**: Ik denk het wel.

De heer **Elias**: Gingen de Nederlanders, NS en Verkeer en Waterstaat wel verstandig om met die bezwaren?

De heer **Van Krieken**: Ik denk het niet.

De heer **Elias**: Kunt u dat toelichten?

De heer **Van Krieken**: Men was zo druk bezig om te zeggen "we hebben een bod, we houden dat vast, alle risico's nemen we, het moet af en het moet getekend worden" dat er onvoldoende tijd is geweest om het goed met de Belgen door te nemen. De Belgen hebben vooral bezwaar gemaakt tegen het toevoegen aan de concessie van de Breda-Brussel-treinen en de Haagse treinen. Zij zeiden: "Die zaten niet in de afspraken. Die gaan ons een hoop geld kosten. Kunnen we nog even praten daarover?" Dat was de

standaardzin. Het gevolg daarvan was dat HSA ze moest rijden. De Belgen zeiden: en dan moeten wij ze betalen? Zo ongeveer liep dat af.

De heer **Elias**: Dat was hun grote bezwaar.

De heer **Van Krieken**: Dat is een van grote bezwaren.

De heer **Elias**: Tegen de dienstregeling van Breda-Den Haag.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: U vond dat een reëel bezwaar. Niettemin werd er getekend. U was nog steeds adviseur van Verkeer en Waterstaat. Uit de verhoren tot nu toe is duidelijk geworden dat vlak voor de ondertekening ook gewaarschuwd was, ook vanuit NS, niet vanuit de NS-projectorganisatie ...

De heer **Van Krieken**: Zowel NS als de Belgen hebben begin december een brief geschreven waarin stond dat een aantal dingen niet af waren.

De heer **Elias**: Niettemin werd er getekend.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: Achteraf beschouwt u dat dus als een fout.

De heer **Van Krieken**: Achteraf gezien denk ik: ja, dat had al eerder ...

De heer **Elias**: Toen, vooraf, vond u het ook fout dat er getekend ging worden.

De heer **Van Krieken**: Op dat moment had ik niet alle informatie die ik nu heb.

De heer **Elias**: Maar u wist wel van de bezwaren van de Belgen.

De heer **Van Krieken**: Daar wist ik van.

De heer **Elias**: Die waren voor u hard genoeg om eventueel te adviseren om niet te tekenen.

De heer **Van Krieken**: Nee, dat heb ik op dat moment niet gedaan. Ik denk ook niet dat ik in die periode permanent aanwezig was. Ik heb pas begin december gehoord van die brieven.

De heer **Elias**: Kunt u nog heel kort precies uitleggen waarom de verbindingen naar Den Haag en Breda voor de Belgen verlieslatend waren terwijl die voor de Nederlanders winstgevend zouden zijn?

De heer **Van Krieken**: In de bieding werd er een bepaald format gehanteerd waarin stond hoeveel procent van de totale kosten in welk land viel. Hetzelfde gold voor de opbrengsten. NS heeft die twee verbindingen toegevoegd aan haar bod, ongeveer neutraal. Dat leverde geen extra bijdragen voor de Staat op, maar ook geen verlaging van de bijdrage. Op dat moment is niet gecheckt of het realistisch was om voor dat stukje, vooral dat van Breda, waar maar een heel klein stukje Nederland in zit en heel veel België, die regel zo toe te passen. Immers, in België is dat buurlandverkeer, waar dat onder viel, gesubsidieerd vervoer. In Nederland is dat nooit gesubsidieerd, alleen in België.

De heer **Elias**: Voor de precisie: door wie is dat niet gecheckt?

De heer **Van Krieken**: Door niemand niet, zou ik zeggen.

De heer **Elias**: Dat had gecheckt moeten worden door de projectorganisatie HSL, door Verkeer en Waterstaat.

De heer **Van Krieken**: Ja, maar daar is in de juridische sfeer overheen gelezen, denk ik.

De heer **Elias**: Maar van dat overheen lezen hebben we nog -- wat is het? -- tien jaar last gehad.

De heer **Van Krieken**: Acht, geloof ik.

De heer **Elias**: We hebben er acht jaar last van gehad. Hoe zijn uiteindelijk de bezwaren afgehandeld door het ministerie?

De heer **Van Krieken**: Dat durf ik op dit moment even niet te zeggen. Het heeft heel lang geduurd voordat partijen businessplannen zijn gaan maken samen. NS heeft heel lang geweigerd om een geüpdatet businessplan te leveren aan de Staat en heeft daarmee ook heel lang gewacht bij de Belgen. Met zo'n plan kon je over dingen praten. Naar ik meen zijn er in 2005 of 2006 voor het eerst sommetjes gemaakt -- ik weet waar ik ze heb, maar ik kan ze niet herhalen nu -- hoeveel het zou kosten aan NS-kant en hoeveel aan Belgische kant, wat de verliezen zouden zijn en wat de effecten zouden zijn. Wat er precies mee gebeurd is ...

De heer **Elias**: Maar de sommen zijn in ieder geval al vijf jaar later dan de ondertekening.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: Dat had voor die tijd moeten gebeuren.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: Hebben de Belgen zich naar uw mening in dit dossier heel consistent en rechtlijnig opgesteld, waardoor NS en Verkeer en Waterstaat verkeerd begrepen zijn?

De heer **Van Krieken**: Misverstanden zijn er in ieder geval geweest, maar die zijn er meestal tussen Belgische en Nederlandse spelers. Ik denk dat de

Belgen altijd wel gezegd hebben wat hen voor ogen stond. Toen ze hoorden dat er geen twee Thalys-treinen, maar een halve en een echte Thalys naar Brussel zouden komen, hebben ze even geslikt. Sommige mensen zeiden: "Hoe gaan we dat dan doen? Het is niet meer hetzelfde merk en niet meer dezelfde trein." Zij hebben zich later laten overtuigen en zijn toen wel aan de slag gegaan. Men was toen wel zoveel armer. In 2005, tien jaar later dan in Nederland, zijn de Belgische spoorwegen opgesplitst. Toen lagen de verhoudingen anders en werden beslissingen over geld ook op een andere manier genomen. Als je zegt dat het nu anders wordt gedaan dan het in 1999 of 2000 was afgesproken, komt dat ook door veranderingen in onder meer de politiek.

De heer **Van Gerven**: Het triggerde mij dat u zei dat de lijn Breda-Brussel verlieslatend was voor de Belgen en dat dit komt omdat de treinen in België gesubsidieerd worden. Betekent dit dat elke trein die rijdt ...

De heer **Van Krieken**: Nee, u draait het om. De Belgen willen die trein rijden, dus de kosten van de kilometers en de minuten over het Belgische net zijn voor de Belgische spoorwegen. Ze kunnen dan ook de opbrengsten krijgen. Je schat misschien in dat extra mensen die trein gaan gebruiken tussen Breda tot Antwerpen, maar ten zuiden van Antwerpen moet die trein ingepast worden tussen allerlei andere treinen. Dat levert niet echt wat extra's op voor hen. Zij hadden oorspronkelijk voorzien om met eigen materieel, 200 km/u-materieel, van Antwerpen naar Breda heen en weer te rijden. Dat was op dezelfde manier zoals zij op Brussel-Luik doen.

De heer **Van Gerven**: Maar door het feit dat het naar Brussel moest, werd het voor NMBS, de Belgen, te duur.

De heer **Van Krieken**: Ik denk dat naar Antwerpen toe ook dezelfde redenering gegolden zou hebben, maar dat durf ik niet hardop te zeggen.

De heer **Van Gerven**: In ieder geval heeft het heel lang geduurd voordat het opgelost was. De rekensommen werden in 2005 gemaakt, jaren later.

Uiteindelijk kunnen wij constateren dat pas in 2012, nog veel later, echt een definitieve overeenkomst met de Belgen is gesloten.

Er waren allerlei risico's gesignaleerd bij de aanbesteding: de financiën, de haalbaarheid van de rijtijden, de samenwerking met de Belgen. Over al die zaken hebben we het al gehad. Een aantal risico's is op het bordje van NS gelegd, als ik het zo mag samenvatten. Hoe verklaart u dat dit over de schutting is gegooid?

De heer **Van Krieken**: Mijn herinnering is dat de politieke kant van het tendergedoe voor infrastructuur gebaseerd was op een risicotransfer naar de private sector. De interpretatie daarvan is geweest dat alles wat je belooft, jouw eigen risico is. Iedere keer als er een briefje kwam waarin stond "we hebben hier een klacht en een reden om het bedrag te verlagen", reageerde de Staat met "dat is jouw risico; wij geven niet thuis". Dat hebben ze zeker tot eind 2004 volgehouden.

De heer **Van Gerven**: Dat gold ook voor de rijtijden en de problemen met ...

De heer **Van Krieken**: Dat gold voor alle problemen. Uiteindelijk wordt in zo'n constellatie elke tegenslag vertaald in een financiële claim: wij willen een verlaging van het bedrag, want dit en dat. Die claims hebben we allemaal trouw doorgerekend, maar het argument bleef hetzelfde, net zolang tot het niet meer ging. In 2004, 2005 was het duidelijk dat die 30% zich zeker voordeed.

De heer **Van Gerven**: Het is een soort "contract is contract"-houding, zo mag ik het toch wel samenvatten.

De heer **Van Krieken**: Ja. Het was een juridische contractopvatting.

De heer **Van Gerven**: Had de Staat zich anders kunnen opstellen?

De heer **Van Krieken**: Ten dele moest dat wel, want de Staat moest uiteindelijk de totale oplevering regelen en synchroniseren en het

testprogramma draaien. In een concessie heb je normaal gesproken een soort partnerovereenkomst waarbij je zegt: dit is mijn deel en dit is mijn risico en dat is jouw deel en jouw risico. Als het bod bijvoorbeeld gebaseerd was op overheidsbeleid, dan had er ergens een conditie moeten zijn waarin stond wat er zou gebeuren als de overheid haar beleid zou veranderen. Die conditie is ergens verborgen in de concessieovereenkomst: is er wel zo'n conditie; wat zijn de gronden voor wijziging van het contract? Maar het was beter geweest om dat van meet af aan erin te hebben, zodat duidelijk is waar het departement voor staat en waar de vervoerder voor staat.

De heer **Van Gerven**: Kunt u dat concreet maken? U zegt dat de risico's werden geparkeerd bij NS. Zij moest het maar zien te realiseren. U zegt dat we toch meer samenwerking moeten hebben en dat er gesproken moet worden als de overheid bepaalde beleidswijzigingen doorvoert. Kunt u concreet zeggen aan welke beleidswijzigingen u denkt? Wat had er bijvoorbeeld in moeten staan?

De heer **Van Krieken**: Als je in een vervoersmarkt voor vijftien jaar een contract sluit, terwijl je nog niks weet over goedkope vliegers en je nog niet weet of het rekening rijden doorgaat, is dat voor de aanbieder een zeer risicovolle zaak. Als hij dat toch meeneemt, kun je zeggen: dat is jouw keuze en jouw risico. Dat is zo gelopen. Als de vervoerder geen succes heeft, heeft de overheid ook geen succes met een project als dit. Als je zeker wilt zijn dat je succesvol bent als overheid, moet je toch bekijken hoe je elkaar kunt helpen om dat succes te bereiken. Dat staat er dus niet in.

De heer **Van Gerven**: Als ik het samenvat, zegt u dat men niet de "contract is contract"-houding had moeten hanteren, maar dat men meer het samenwerkingsmodel had moeten volgen.

De heer **Van Krieken**: Dat is vanuit de projectorganisatie geprobeerd. Het implementatieplan was erop gericht om dat te doen. Maar de minister heeft de eerste jaren een zeer ambtelijke claimkoers gevaren en geen opening van zaken gegeven. Pas na drie, vier jaar is dat wat normaler geworden.

De heer **Van Gerven**: Als ik uw werk bestudeer, constateer ik dat u een vrij voorspellende gave hebt. Dat is prettig, want u hebt net al gezegd dat bij een bepaald scenario waarin de prognoses tegenvallen HSA, de dochter van NS, failliet zou kunnen gaan in 2011. Dat hebt u redelijk goed voorspeld. Maar u hebt meer gedaan. U hebt ook allerlei gedragsscenario's gemaakt ...

De **voorzitter**: Voordat we dat onderdeel aanpakken, waarover u terecht komt te spreken, heeft de heer Elias nog een korte vraag over het vorige onderwerp.

De heer **Elias**: Ik kom nog even terug op de "contract is contract"-houding. Ik probeer heel goed te luisteren naar wat u zegt. U zei ook hier weer, bijna in een bijzinnetje, dat NS de kaarten erg tegen de borst hield. Wellicht voor de nuancering vraag ik u of het niet enigszins aan NS zelf lag dat de "contract is contract"-houding werd gehanteerd. Immers, op Verkeer en Waterstaat hoorde men ook niet zo veel over waar NS precies mee bezig was, hoe de sommen zaten enzovoorts.

De heer **Van Krieken**: In de tijd dat de tender liep, stond NS onder druk van de overheid met De derde eeuw spoor, het herstelplan en de ToerGoed-studie (Toekomst van het vervoer van Reizigers en Goederen per spoor). Alle mogelijke zaken liepen tegelijk. Dan moest je ook nog even de concurrentie buiten de deur zien te houden via de HSL-Zuid. In al die dossiers probeert de overheid allerlei input te krijgen en output te leveren, maar het spoorstelsel blijft een gesloten systeem. Je kunt niet al die dingen tegelijk willen, want als je op één punt iets eruit haalt, moet je op een heleboel andere plaatsen iets corrigeren. Dat was een ingewikkelde kluit. NS zei: "Je kunt me wat met al die verhalen. Straks neem je me nog de stadsgewestelijke netten en de lijnen in Noord-Holland nog af, dus ik ga je niet alles vertellen." Ik kan mij de houding van NS in al die discussies heel goed voorstellen.

De heer **Elias**: Maar die houding maakte ook dat er over en weer ...

De heer **Van Krieken**: Wantrouwen was ontstaan, dat bepaald niet klein was tussen beide partijen op al die dossiers.

De heer **Van Gerven**: Ik noemde net even dat u gedragsscenario's hebt gemaakt en hebt gedeeld met het ministerie. Daarin stond hoe zaken zich zouden kunnen ontwikkelen met betrekking tot de hogesnelheidslijn en het vervoer daarop. Kunt u schetsen wat gedragsscenario's zijn?

De heer **Van Krieken**: Van begin af aan heb ik scenario's gemaakt om aan de mensen met wat minder spookennis uit te leggen hoe dingen kunnen verlopen en werken. In 1999 bijvoorbeeld heb ik een lijst gemaakt van wat er allemaal kan misgaan als je met nieuwe treinen op nieuwe infrastructuur rijdt. Wat voor kinderziektes, wat voor aanloopproblemen kun je verwachten in welke sector en hoe kun je daar iets aan doen? Zo heb ik ook voor het infraproviderdeel risicoscenario's gemaakt, waarin stond hoe het fout kon aflopen met de dialoog met de brandweer, waardoor de lijn aan het eind niet open zou kunnen. Voor de vervoerstender in dit geval hebben we in het najaar van 2001 gezegd: tja, hoe moeten we met HSA omgaan vanuit het vervoersteam uit de projectorganisatie, inclusief de mensen van DGP die daarbij betrokken waren? Waarom gedraagt HSA zich zoals zij zich gedraagt? Hoe kan dat verder lopen? Daar moet je aannames over doen. Daar zijn we mee begonnen. Uiteindelijk hebben we drie verschillende aannames als "potentieel waar" meegenomen. Die hebben we elk halfjaar geëvalueerd. We bekeken hoe het zat en waarmee we bezig waren. Dat ging over het gedrag van HSA, van het departement, van onszelf en van de infraproviderkant van het project. Zo kon je zeggen: als we die kant opgaan, dan moeten we daar aan risicolijstjes gaan werken.

De heer **Van Gerven**: HSA en het departement waren de twee belangrijkste partijen in het gedragsscenario.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Van Gerven**: De derde partij was wat nu ProRail heet. Hebt u aangegeven wat het uitgangspunt was op basis waarvan u tot de gedragsscenario's kwam?

De heer **Van Krieken**: Er is samenspel vereist tussen de projectorganisatie en HSA om uiteindelijk de zaak aan het draaien te krijgen. Je moet een integraal vervoerssysteem opleveren: infrastructuur, treinen, organisatie, veiligheid. De Staat is verantwoordelijk voor de coördinatie aan het eind. Dit betekent dat je het samenspel met die partijen moet organiseren. Maar als die partijen niet willen of als zij zich op een bepaalde manier gedragen, is het lastig om te bepalen hoe je dat samenspel het beste kunt vormgeven. Om te zorgen dat wij konden bepalen wat onze tactiek, strategie moest zijn, hebben we die scenario's gemaakt.

De heer **Van Gerven**: Met "wij" bedoelt u het ministerie.

De heer **Van Krieken**: Het ministerie en de projectorganisatie.

De heer **Van Gerven**: En de projectorganisatie, die onderdeel was van het ministerie. U hebt drie scenario's gemaakt.

De heer **Van Krieken**: We hebben er verschillende gemaakt, maar we hebben er drie als "misschien realistisch" gemaakt.

De heer **Van Gerven**: Drie realistische scenario's. Kunt u die scenario's eens schetsen? Wat leverden die op aan informatie en materiaal?

De heer **Van Krieken**: De titels zijn een beetje zwart-wit, om te zorgen dat de hele club die in het hoofd kan houden. Het eerste scenario was "waarom gedraagt NS zich zoals zij zich gedraagt?" NS had te hoog geboden en zij wilde dat terugverdienen, linksom of rechtsom. Als dat haar strategie was, betekende dit dat ze voortdurend wijzigingsvoorstellen en claims zou indienen. Alles wat de markt schaadt en geld kost, zou worden geclaimd bij de Staat. Je moet er dan op bedacht zijn hoe dat zou werken.

Het tweede scenario was "NS wil de rekening vereffenen en het departement is te druk met zichzelf". NS wilde min of meer bewijzen dat het hele tendergedoe flauwekul was: een stukje van haar hoofdrailnet tenderen en dat vervolgens weer terugkrijgen. Dit betekent dat NS zou blijven bewijzen dat het niet werkte en dat het anders moest. Daar hoorden dan nog wat details bij.

Het laatste scenario klinkt niet zo geweldig: "NS is een knullig bedrijf en dat betert niet". Dat gaat uit van de situatie dat er op dat moment een herstelplan van de minister in de Tweede Kamer lag waarin uitgelegd werd wat er allemaal mis was gegaan bij NS: te weinig materieel, stakingen, veel vertragingen, eindeloze discussies over het prestatiecontract enzovoorts. Als je daarnaar keek, leek het wel alsof er geen interne coördinatie was. Op alle fronten was men aan het vechten, maar je kon er geen lijn in ontdekken. Blijkbaar liet men het sloffen. Dit betekende dat men zich steeds niet aan de planning zou houden en dat er steeds een vlucht naar voren zou worden gekozen. Wij bekeken hoe wij het beste konden reageren als men zich zo ging gedragen, zodat we toch tot goede samenwerking zouden kunnen komen en we uiteindelijk een goede trein aan het rijden zouden krijgen.

De heer **Van Gerven**: U hebt die scenario's uitgewerkt in 2001.

De heer **Van Krieken**: In november 2001 hebben we die voor de eerste keer gemaakt als een voorbereiding op wat komen zou.

De heer **Van Gerven**: En daarin keek u een aantal jaren vooruit? Hoeveel precies?

De heer **Van Krieken**: Elk scenario was een soort voorspelling van hoe het af kon lopen. Het moest ook een beetje vrolijk verhaal zijn. De eerste keer waren de scenario's erg theoretisch, maar geleidelijk aan werden ze steeds realistischer.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat steeds bijgehouden. U hebt die drie scenario's geschetst. Wat is daarvan werkelijkheid geworden?

De heer **Van Krieken**: Ik denk het te hoge bod en het terug willen verdienen. Daarbij krijg je voortdurend vertraging door procedurediscussies, door onduidelijkheid in de concessie etc. In dat geval worden dat soort dingen aangegrepen om steeds meer uit te stellen en uit te stellen om te bekijken of men langs die weg toch niet het geld kan terugkrijgen. Dat scenario heeft zich toch het meest voorgedaan.

De heer **Van Gerven**: De gebrekkige informatie, het claimen, het vooruitschuiven van de zaak, dat soort gedragingen zat ook in het scenario. Men probeerde het te hoge bod als het ware terug te onderhandelen in de loop der tijd. Dat scenario heeft zich het meest verwezenlijkt.

De heer **Van Krieken**: Ja. Dat gebeurde natuurlijk ook al op het hoofdrailnet. Iedere keer als de Staat niet duidelijk genoeg is, stopt men gelijk met de activiteiten en bestelt men geen materieel meer. Op het hoofdrailnet of hier legt men activiteiten stil. Men zegt geen materieel te kunnen bestellen omdat de Staat niet duidelijk is. Dat soort discussies krijg je dan.

De heer **Van Gerven**: U zegt ook heel concreet, even beperkt tot HSA en het vervoer op de hogesnelheidslijn, dat NS het bestellen van de treinen bewust heeft uitgesteld om het ministerie onder druk te zetten.

De heer **Van Krieken**: Ik ben niet bij NS geweest in die tijd, dus ik weet niet alles precies.

De heer **Van Gerven**: Maar het zat in uw scenario.

De heer **Van Krieken**: In mijn scenario's werkte het zo.

De heer **Van Gerven**: U hebt dat ook zo zien gebeuren.

De heer **Van Krieken**: Ja. Je moet altijd uitkijken dat je niet te veel gelooft in je eigen voorspellingen, maar we hebben elk halfjaar gediscussieerd over

waar we waren, over hoe we erin zaten, over wat onze positie was, over wat de positie van het ministerie was.

De heer **Van Gerven**: Wat is het voordeel voor NS van het uitstellen van het bestellen van de treinen? Zij moet treinen laten rijden. Hoe later zij bestelt, hoe ingewikkelder het wordt om die op tijd te laten rijden.

De heer **Van Krieken**: Ja, maar via de 220-treinen naar Brussel had zij het bestellen van het binnenlands materieel gekoppeld aan de Belgische beslissing. Dat kost tijd. Zij vond dat de onduidelijkheid over de technische zaken, met name ERTMS -- dat begon in 2002 op te komen -- opgeheven moest worden omdat zij anders niet echt kon bestellen of omdat zij anders niet wist hoe duur het zou worden. Of dat waar was, laat ik even in het midden. Het had ook anders gekund, maar op dat moment was dat het argument. NS is pas begonnen met bestellen toen zij zeker wist dat de Belgen zouden meedoen, dat de technische zaken voldoende uitgewerkt waren om een compleet dossier aan de leveranciers te geven.

De heer **Van Gerven**: U kon zich wel voorstellen dat dit zo lang geduurd heeft.

De heer **Van Krieken**: Ik weet niet of ik geprobeerd om mij dat voor te stellen. Ik vond dat niet nodig. Het had ook anders gekund.

De heer **Van Gerven**: Men had wel de treinen meteen kunnen bestellen.

De heer **Van Krieken**: Als je die combinatie met de Belgen maakt ... Als de Belgen langer wilden praten of een garantie van de Nederlandse Staat wilden ... De Belgen vroegen of de Staat hen kon garanderen, als zij een aandeel namen in de treinen, dat zij na vijftien jaar weer van die treinen af konden als de concessie afgelopen was omdat zij er verder geen emplooi voor hadden. Zij keken naar hun risico's en vroegen wie die droeg. Dat kost tijd. "Zolang de Belgen het niet eens zijn, gaan we niet bestellen" heeft de meeste vertraging opgeleverd.

De heer **Van Gerven**: U zag dat in ieder geval duidelijk aankomen. U hebt bij die gedragsanalyse ook gekeken naar het departement zelf. Hoe zat dat in uw scenario's?

De heer **Van Krieken**: Dat verliep een beetje over de tijd. Op een gegeven moment zeg je: "Waar zijn ze mee bezig? HSA is bezig met die en die claim. Dat was te verwachten. HSA probeert dat en dat te bereiken. Het ministerie zit er alleen juridisch-ambtelijk in. Wij proberen als projectteam in een soort bemiddelingsrol wat anders te bereiken." Dan schets je dat verhaal: gaat dat werken of moeten we onze strategie aanpassen, ja of nee? Zo ongeveer werkt dat. In het begin zat de contractbeheerder van het ministerie altijd bij onze besprekingen, zodat we het eens waren over aanpak en strategie. Later werd dat wat minder.

De heer **Van Gerven**: U zei dat de projectorganisatie om het proces goed te laten verlopen, een soort bemiddelende rol zou moeten spelen tussen enerzijds het ministerie en anderzijds ...

De heer **Van Krieken**: Het ministerie zit in de positie van "het is uw risico; contract is contract". Dat helpt natuurlijk niet altijd om het probleem op te lossen. Het was dan aan ons om te bekijken of we toch niet iets aan de klachten of problemen van HSA konden doen. Als HSA zei eerst geld te willen zien en daarna pas verder te willen praten, hield het op en als het wel werkte, konden we een eindje verder komen.

De heer **Van Gerven**: Daaruit spreekt toch wel enige ambivalentie, als ik kijk naar de kant van het ministerie. Er zat een groep van het ministerie die "contract is contract" zei. Dat was de meer financiële kant. Aan de andere kant was er de groep die vond dat er uiteindelijk een trein moest rijden. Die stond daar toch anders in en had daarbij wat meer toenadering tussen beide partijen wenselijk gevonden.

De heer **Van Krieken**: Het implementatieplan van HSA was het werkplan voor de projectorganisatie en HSA samen. Als daar een mijlpaal in staat als "in 2002 moet er materieel besteld worden", maar er niet wordt besteld, kun je aan het ministerie melden dat men niet heeft besteld en dat er een probleem ontstaat voor de indienststellingsdatum. Het is dan aan het ministerie om er iets aan te doen of om te zeggen: gezien de situatie is dat risico HSA. Zo loopt dat.

De heer **Van Gerven**: Ik vat het scenario als volgt samen: NS hield vanuit een bepaald wantrouwen de kaarten tegen de borst, heeft de bestelling van de treinen zo lang mogelijk uitgesteld en heeft voortdurend geprobeerd om terug te onderhandelen om haar bod minder risicovol te maken. Klopt dat?

De heer **Van Krieken**: Er zijn diverse claims geweest waarbij in de brief stond: wij kunnen geen materieel bestellen als we niet eerst dit doen. Het antwoord dat daarop kwam, was: zolang u dat niet hebt gedaan, kunnen wij niet reageren op uw brief.

De heer **Van Gerven**: U hebt een heel lange staat van dienst bij de spoorwegen. Dat hebben we kunnen zien. Niet alleen in Nederland maar ook over de hele wereld hebt u uw diensten kunnen aanbieden. Wat vindt u van het huidige vervoer over de hogesnelheidslijn?

De heer **Van Krieken**: Daar vind ik niet zo veel van. Ik ga met plezier in de Thalys naar Brussel. Dat werkt goed.

De heer **Van Gerven**: Maar die reed al.

De heer **Van Krieken**: Ja, maar hij rijdt nu sneller. Dat is heel goed.

De heer **Van Gerven**: De infrastructuur ligt er, maar dat heeft niet zo veel te maken met wat NS heeft gedaan.

De heer **Van Krieken**: Nee, ik heb begrepen dat er binnenkort meer treinen gaan rijden. Dat wordt naar mijn mening ook tijd. Ik heb verder geen duidelijke ...

De heer **Van Gerven**: U bent zelf betrokken geweest bij het bod. We kunnen constateren dat het aantal dat had moeten rijden en dat beloofd was, niet gerealiseerd is. Daar moet u toch een gevoel bij hebben.

De heer **Van Krieken**: Ja, daar word je droevig van. Ik ben een spoorliefhebber. Voor mij is het spoor een geweldig systeem. Ik weet waar de knoppen zitten. Het is dus heel triest dat als we met z'n allen zo'n mooie lijn aanleggen en veel geld erin stoppen, het aanbod niet gaat lopen zoals was voorzien. Dat maakt de mens droevig, triest.

De heer **Van Gerven**: U zegt toch dat het beter was geweest als er meer treinen hadden gereden, omdat we niet voor niets die structuur hebben aangelegd. Had het anders kunnen lopen, als u nu terugkijkt?

De heer **Van Krieken**: Ja, ongetwijfeld.

De heer **Van Gerven**: Hoe?

De heer **Van Krieken**: Er had iets gedaan moeten worden aan een gezamenlijke doelstelling. Als je iets wil bereiken op het spoor, kun je niet zeggen: ik wil alleen maar dat zien. Je moet altijd naar het hele verhaal kijken. Het is een complex, samenhangend systeem. Je kunt niet ongestraft iets willen, want op een andere plaats krijg je dan rare effecten. Na de biedfase, waarin het onder meer over geld gaat, moet je echt samen aan de slag. Die situatie is niet bereikt. Dat had wel moeten gebeuren. Ook hadden we gewoon wat prettiger aan tafel moeten gaan zitten met de Belgen. Zeggen dat het het risico van HSA was om te onderhandelen met de Belgen, is geen goede aanpak om een projectstelsel succesvol te implementeren. Als daar wel wat aan gedaan was eind 2001, dan had het beter kunnen

aflopen. Misschien was het niet 2005, 2006 of 2007 geworden, maar ik denk dat we een heel eind waren gekomen.

De heer **Elias**: Eerder tijdens het verhoor zei u: we hadden sommetjes gemaakt waaruit kwam dat je het faillissement van High Speed Alliance in 2011 wel kon voorspellen. Even voor de precisie en voor mijn inzicht: zat dat dus ook in de gedragsscenario's? Daarin kwamen die sommetjes voor.

De heer **Van Krieken**: Nee. De sommetjes zijn gemaakt tijdens de onderhandelingen.

De heer **Elias**: Door?

De heer **Van Krieken**: Door een aantal experts die in die onderhandelingsondersteuningsteams werkten.

De heer **Elias**: In die scenario's stond ook wat er mis zou kunnen gaan, zoals u net met de heer Van Gerven besprak.

De heer **Van Krieken**: Ja.

De heer **Elias**: Tot op welk niveau op het departement precies waren die scenario's bekend? Zeker bij de projectdirectie HSL, maar ook hoger?

De heer **Van Krieken**: Ik weet dat zo niet. Die sommetjes van september 2001 zijn, neem ik aan, gerapporteerd aan de projectdirecteur, want die deed de onderhandelingen uiteindelijk. Ik ben in september begonnen om het businessplan van HSA dynamisch te maken. Dat heb ik tot in 2007 gebruikt om steeds de claims na te rekenen en om, als zij weer iets aandroegen, te bepalen hoe iets zou aflopen. Daar komen steeds dezelfde scenario's in voor. Dat is gewoon vijftien jaar aan spreadsheets -- dat zijn er een heleboel -- waarin alle veranderingen van aantallen treinen, van aantallen personeelsleden en van kosten in opgenomen zijn.

De heer **Elias**: Kwamen die scenario's ook op het bureau van de directeur Spoor terecht?

De heer **Van Krieken**: Een aantal wel, een aantal niet. De claimafhandelingsscenario's kwamen op het departement terecht, waar besloten moest worden hoe geantwoord moest worden op de claims.

De heer **Elias**: Hebt u er weet van of de scenario's, of in ieder geval de inhoud daarvan, en dan met name de risico's die daarin beschreven waren, ook op hoger niveau terechtkomen? Op politiek niveau misschien?

De heer **Van Krieken**: Dat weet ik niet. Ik ken alleen de varianten uit het McKinsey-verhaal uit 2004. McKinsey maakte hetzelfde soort scenarioanalyse en kwam op dezelfde conclusies uit als ik destijds.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Krieken, we komen aan het eind van ons gesprek. U hebt de commissie veel kunnen vertellen, maar misschien zijn er nog zaken waarnaar wij u niet hebben gevraagd die u toch aan ons wilt meegeven.

De heer **Van Krieken**: Nee, dank u wel.

De **voorzitter**: Dan heb ik toch nog één algemene slotvraag. Zijn bij u onregelmatigheden bekend of hebt u aanleiding om te veronderstellen dat zich onregelmatigheden in de procedure hebben voorgedaan in de periode waar u bij betrokken was?

De heer **Van Krieken**: Bedoelt u de tenderprocedure?

De **voorzitter**: Ik bedoel het iets breder. Het gaat mij om uw betrokkenheid bij het proces zoals wij dat vandaag aan de orde hebben gesteld. Dat betreft een periode. Hebt u in die periode weet gehad van onregelmatigheden, dingen die echt niet goed zijn gegaan?

De heer **Van Krieken**: Dit is een verwarrende vraag. Op welk niveau bedoelt u dat?

De **voorzitter**: Op het niveau van fraude.

De heer **Van Krieken**: O, fraude.

De **voorzitter**: Dus in licht juridische zin onregelmatigheden. Dat is mijn slotvraag.

De heer **Van Krieken**: In die zin heb ik geen kennis van onregelmatigheden.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik sluit hierbij ons verhoor.

Sluiting: 11.23 uur