

Vergaderjaar 2015–2016

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 634

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 oktober 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 10 september 2015 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 juni 2015 inzake het onderzoeksrapport naar de aanbesteding van spooronderhoudscontracten bij ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 607);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 augustus 2015 inzake de beantwoording van de vragen van de commissie over het onderzoeksrapport naar de aanbesteding van spooronderhoudscontracten bij ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 612);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 september 2015 met een reactie op het verzoek van het lid Van Helvert, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden d.d. 9 september 2015, over het bericht «ProRail-topman waarschuwt voor nieuwe tegenvallers» (Kamerstuk 29 984, nr. 613);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 juni 2015 inzake het besluit van de ACM over de verhoging van de gebruiksvergoeding en de benchmark gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 33 965, nr. 23).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Van Dekken, Van Helvert, Hoogland, Madlener, Van Veldhoven,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 16.00 uur.

De **voorzitter**: Goedemiddag. Welkom bij dit algemeen overleg over ProRail. Dit was in eerste instantie het algemeen overleg Spoor, maar dit overleg is omgezet in een algemeen overleg over ProRail. Voor het algemeen overleg Spoor wordt een andere datum gezocht. Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom, evenals haar ambtelijke staf, de woordvoerders, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat elders, veelal via de sociale media of het internet, volgen. Ik spreek met de woordvoerders een spreektijd af van maximaal – let wel: maximaal – zeven minuten in eerste termijn. Dat is al ruimhartig. Ik sta twee interrupties toe. Ik geef het woord aan de heer Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Vorige week woensdag vernamen wij van de zijde van de Partij van de Arbeid dat zij voornemens was om een plenair debat over de zaken van ProRail in te trekken. De CDA-fractie heeft vervolgens nagedacht over de vraag hoe we er wel over konden debatteren. We hadden namelijk wel de behoefte om met de Staatssecretaris te debatteren over een aantal aanbestedingen. Toen hebben we voorgesteld om dit te doen via een extra algemeen overleg ProRail, op een nog nader te plannen tijdstip. Daarna kwam er een interview in Het Financieele Dagblad met de directeur van ProRail. In de regeling van werkzaamheden deze week bleek dat men er behoefte aan had om sneller te spreken over de situatie rond het ministerie en ProRail. Daarom hebben we het AO op deze manier ingericht; mijn dank voor deze mogelijkheid. Ik noem zowel het ministerie als ProRail, omdat ik het hierover wil hebben met de Staatssecretaris. We hebben een aantal vragen, omdat er toch wel wat onduidelijkheden zijn.

Ik begin met het interview in Het Financieele Dagblad met de directeur, die door de Staatssecretaris is aangesteld. Hij maakt hierin een buitengewoon oprechte indruk. Hij is heel kritisch over ProRail. Bij een aantal projecten zijn overschrijdingen. Utrecht staat niet op zichzelf; de directeur kan nog meer projecten noemen. Verder mist ProRail vakkennis en is de risicobeheersing zwak. Er mist scherpheid in de tent. ProRail is afhankelijk van vier grote aannemers. Er is te weinig deskundigheid in huis. Het schort aan technische kennis. Er zijn weinig vakspecialisten. Er is sprake van een gesloten bedrijfscultuur. Men is slecht in de werkrelaties. Intern wordt er niet goed gecommuniceerd. Tegenvallers moeten eerder benoemd worden. Er zijn veel topmensen vertrokken. ProRail is te lief en wil te vaak pleasen. ProRail is te zachtvaardig. Veel projecten kosten te veel tijd. Vaak wordt er iets verzwegen tot het te laat is. Zo gaat het interview een heel stuk door over ProRail zelf. De nieuwe directeur komt heel eerlijk over. Hij zegt dat er vast veel goede mensen bij ProRail zitten, maar dat er veel moet gebeuren. De term «stenen tijdperk» wordt ook nog gebruikt. Er wordt ook een heel duidelijke opmerking gemaakt over het ministerie, namelijk dat ProRail niet meer zal meebuigen met het ministerie als dit vraagt om slecht nieuws vertraagd te melden of onder de pet te houden. Dat is natuurlijk heel apart. De Kamer wil graag goed en snel geïnformeerd worden. Een volksvertegenwoordiger moet aan de bel kunnen trekken en kunnen zeggen dat er iets misgaat. Dat doen we bij dezen dus

ook. De dag na het interview hebben we gevraagd om een reactie, liefst nog op die middag. Die hebben we ook gekregen. Het was een relatief korte reactie, die mij wat tegenviel. De Staatssecretaris schrijft dat zij de opmerkingen van de heer Eringa in Het Financieele Dagblad over het stoppen met meebuigen kwalificeert als onhandig en dat hij er ook afstand van heeft genomen. Verder schrijft zij dat ProRail fatsoenlijk en adequaat moet informeren. Zij legt de bal dus weer bij ProRail. Ik heb hierover een aantal vragen, te beginnen met een vraag over het intrekken door de heer Eringa.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Helvert, ik onderbreek u even. Het is niet de gewoonte om in een debat namen te noemen. U kunt wel de functie noemen. U hebt het over de directeur van ProRail.

De heer **Van Helvert** (CDA): U hebt helemaal gelijk. Mijn excuus, ook aan de betrokken directeur. Dat is de onervarenheid van een nieuw Kamerlid, zullen we maar zeggen. Het is lastig omdat in de brief ook de naam genoemd wordt en ik daaruit citeerde.

Heeft de directeur van ProRail een en ander inderdaad ingetrokken? Ik heb ergens gelezen dat hij er spijt van heeft dat hij het zo gezegd heeft, maar heeft hij zijn uitspraken ook echt ingetrokken? Wil dat dan zeggen dat het niet klopt wat hij heeft gezegd? Ik heb net allemaal uitspraken over ProRail geciteerd uit het interview in Het Financieele Dagblad. De Staatssecretaris schrijft alleen dat zij het stukje dat over het ministerie gaat, onhandig vindt, dat dit niet klopt en dat de directeur er ook afstand van heeft genomen. Hoe zit het dan met al die andere zaken? Als hetgeen in Het Financieele Dagblad staat, klopt, is het heel erg dat het instituut dat voor het spoor in Nederland moet zorgen in zo'n deplorabele toestand verkeert. De CDA-fractie vindt het ook heel erg dat de Staatssecretaris dat blijkbaar niet weet. We vinden het ook heel opmerkelijk dat de raad van commissarissen hierover nooit aan de bel heeft getrokken. In het interview staat ook dat het ministerie af en toe vraagt om slecht nieuws onder de pet te houden. Als dat zo is, is dat niet juist.

Het kan niet allebei waar zijn. Heeft de directeur van ProRail een punt als hij zegt dat ProRail in het verleden vaak meeboog als het ministerie dat vroeg, maar dat dit nu niet meer gebeurt? Of heeft de Staatssecretaris gelijk als zij zegt dat dit niet waar is en dat deze uitspraak onhandig was? Een van de twee heeft gelijk. Er moet wel boven tafel komen wie gelijk heeft. De Staatssecretaris heeft in haar brief de uitspraak van de directeur al uitgebreid ontkend. Dat kan zo zijn, maar de directeur van ProRail, die door de Staatssecretaris zelf is uitgekozen om dit te doen, met enige aandring mogen we zelfs zeggen, is iemand met een staat van dienst. Die drie volzinnen in Het Financieele Dagblad zijn niet zomaar een verspreking. Er moet dus iets van waar zijn.

De **voorzitter**: Ik wijs u erop dat uw spreektijd voorbij is.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ben ik al zeven minuten bezig?

De **voorzitter**: Eigenlijk al langer.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik ben nog niet klaar.

De **voorzitter**: Dat is de consequentie. Ik kan er niks aan doen. Als u afsluitend iets wilt zeggen, geef ik u die ruimte.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dan kan ik het nu alleen maar over dit deel hebben. Ik vond het belangrijk om een stuk storytelling mee te geven en om te vertellen wat de beweegredenen waren om het hierover te hebben. Wat is er sinds het interview met Het Financieele Dagblad gebeurd? Is er

contact geweest tussen de Staatssecretaris en de directeur van ProRail? Heeft hij er afstand van genomen of niet?

Ik zal in tweede instantie en via interrupties terugkomen op de aanbestedingen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Wat een rampzalige start van de samenwerking met de nieuwe directeur van ProRail. Ik denk dat alle partijen hier zeer ongelukkig mee moeten zijn; ik ben het in ieder geval. De Staatssecretaris heeft eerder gezegd dat zij ProRail strakker gaat aansturen. We zouden nu helderheid en transparantie hebben. We zouden alle feiten meteen boven tafel krijgen. Het eerste wat we horen, is echter dat de Staatssecretaris en de directeur van ProRail via de media met elkaar communiceren. Daaruit komen echt schokkende dingen naar boven. Het ministerie zou bijvoorbeeld aan ProRail hebben gevraagd om slecht nieuws uit te stellen. Er zou druk zijn uitgeoefend om tegenvallers niet meteen te melden. De Staatssecretaris heeft hierop gereageerd met de opmerking dat er geen doofpot is.

Als je als nieuwe directeur bij een organisatie binnenkomt, heb je vaak een heel frisse blik. Dat moeten we ontzettend waarderen. Misschien is er een discussie mogelijk over de bewoordingen, maar ik kan me niet voorstellen dat de kern van de uitspraken van de directeur van ProRail niet is gebaseerd op zijn waarnemingen binnen de organisatie. Daar maak ik me dan ernstige zorgen over. Kan de Staatssecretaris garanderen dat er nooit, noch door haarzelf, noch door iemand anders van haar ministerie, druk is uitgeoefend op ProRail om bepaalde informatie nog maar niet naar buiten te brengen?

Het rijtje tegenvallers schept ook verwarring. Gaat het dan om eerder aan de Kamer gemelde tegenvallers, zoals die in het MIRT-Projectenboek? Als wij op maandag antwoorden krijgen op Kamervragen waarin staat dat Rotterdam CS binnen de scope zal worden opgeleverd en twee dagen later opeens een brief krijgen over overschrijdingen, vind ik dat erg verwarrend. In Breda zouden nieuwe overschrijdingen zijn, maar volgens de bouwers zelf is dat niet het geval. Dan komt bij mij de vraag op of het ministerie een helder overzicht heeft van de overschrijdingen. Waarom is er geen sprake van betere informatie? Waarom komt men niet eerder naar de Kamer? Kan de Staatssecretaris garanderen dat alle tegenvallers zijn gemeld? Vindt de Staatssecretaris dat zij die overschrijdingen expliciet genoeg heeft gemeld? Waarom worden die bijvoorbeeld niet opgenomen in het jaarverslag van ProRail?

Een van de tegenvallers die ons allen zeer heeft verbaasd, is het bedrag van 107 miljoen bij Utrecht Centraal, dat vervolgens op wonderbaarlijke wijze nog maar 30 miljoen bleek te zijn. Dat is echt een flink verschil. Het is mooi dat de overschrijding een stuk minder is, maar waar komt dat gat van 70 miljoen vandaan? Wat is er dan bijvoorbeeld niet meer gedaan? Dan kom ik op de pilotcontracten, de tienjaarscontracten. De verlenging van de contracten is gemeld aan het ministerie, maar dat is niet expliciet genoeg gebeurd, aldus de Staatssecretaris. Ik heb het eens even nagekeken. In het PwC-rapport staat dat er een kwartaalrapportage is geweest. In de bijlage hierbij zouden deze tienjaarscontracten zijn genoemd. De Kamer heeft die kwartaalrapportage nooit ontvangen, maar ik wil die wel graag krijgen. Dan kunnen wij ook bekijken of die informatie inderdaad verstopt is of dat je in alle redelijkheid kunt zeggen dat men het op basis van die rapportage had kunnen weten.

Ik zeg dit niet voor niets, want niet elke kwartaalrapportage is even urgent, maar de Staatssecretaris heeft zelf in de Lange Termijn Spooragenda het PGO-verbeterprogramma genoemd als voorbeeld van een programma waarbij ze met een strakkere aansturing wilde werken. Uit die Lange Termijn Spooragenda komt de volgende passage: «Voordat belangrijke stappen worden genomen, moet ProRail instemming van I en M vragen, zodat tijdige afwegingen kunnen worden gemaakt. Een voorbeeld is het

PGO-verbeterprogramma voor de gecontroleerde overgang naar prestatiegerichte onderhoudscontracten.» Er wordt dus gesproken over instemming van het ministerie. Dan vind ik het toch heel moeilijk om te geloven dat ProRail in een bijlage van een kwartaalrapportage even naar tien jaar zou gaan. Ik blijf met heel veel vragen zitten op dit punt. Ik vraag me af of het ministerie al voor maart wist dat er vrijwaringen waren op het punt van de pilotcontracten. Gingen er geen alarmbellen af?

De Staatssecretaris schrijft dat ze de Kamer niet toen al heeft geïnformeerd, omdat ze het onderzoek van PricewaterhouseCoopers afwachtte. Zat de Staatssecretaris maanden op haar handen? Wanneer wist zij of het ministerie precies hoe het zat?

Dit alles culmineert tot de vraag op welke manier de Staatssecretaris de informatievoorziening binnen haar eigen departement en de informatierelatie met ProRail georganiseerd heeft. De Minister schrijft dat het achteraf gezien wenselijk was geweest als het ministerie de langere looptijd uit de documenten van ProRail had afgeleid. Hiermee had alerter kunnen worden omgegaan. Hoe gaat de Staatssecretaris dit nu beter organiseren? Bij de NS, een ander staatsbedrijf waar het met de communicatie niet altijd goed liep – daar zijn ook weleens wat dingetjes tussen wal en schip gevallen – had de raad van commissarissen uiteindelijk een belangrijke rol. Dat bleek toen we er later naar keken. Ik vraag me af wat in dezen de rol van de raad van commissarissen van ProRail precies is geweest. Is de Staatssecretaris door deze raad voldoende geïnformeerd? Kortom, ik heb de indruk dat de Staatssecretaris onvoldoende zicht heeft op ProRail en daarmee niet voldoende in control is van wat er gebeurt. Bij communicatie heb je het altijd over een zender en een ontvanger. Bij beide kan de storing zitten. Misschien zit de storing ook wel bij allebei. Daarom leg ik zo de nadruk op wat er binnen het ministerie speelt en wat er verbeterd kan worden. Hoe gaat de Staatssecretaris mijn indruk wegnemen en de eindeloze stroom van dit soort berichten indammen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik wil graag twee onderwerpen bespreken: de PGO-contracten en de verhouding tussen ProRail en het ministerie.

ProRail is afhankelijk van de markt. Er zijn vier bedrijven – het waren er drie – die zich bezighouden met onderhoud. Het roept bij ons veel vragen op dat de pilots verlengd zijn van drieënhalve naar tien jaar. De doelstelling was om in 2017 in overeenstemming met vigerende wetgeving te werken. Het besluit van de ProRail-directie om pilotcontracten tien jaar te laten lopen, is wat ons betreft verbazingwekkend, niet alleen vanwege inhoudelijke bezwaren, maar ook vanwege de manier waarop deze besluitvorming is gelopen. Ondanks signalen uit de organisatie en ondanks de wetenschap dat het niet in overeenstemming was met geldende wetgeving, gebeurde dit. De term «gepruts», die gisteren in de krant werd gebruikt, lijkt me inderdaad typerend voor deze besluitvorming.

Er zijn vrijwaringen afgegeven aan personeelsleden van ProRail die adviezen gaven. Was het een cultuurprobleem of was het een probleem van de toenmalige directie? Het ene probleem vraagt namelijk om langer ingrijpen dan het andere.

Een lichtpunt in deze duisternis is dat de situatie verbeterd lijkt te zijn. De periode van de pilotcontracten is teruggebracht tot een aanvaardbare periode. Is de looptijd van deze contracten nu verkort? Blijft de deadline 2017? Of is de deadline opgerekt en blijven de contracten drieënhalve jaar lopen? Dan is de deadline dus verschoven. Als er sprake is van een kortere periode, is het daarbinnen dan wel mogelijk om een representatieve ervaring op te doen met die contracten?

Een van de aanbevelingen in het rapport van PricewaterhouseCoopers is de «inhousing van operationele executieve onderhoudscapaciteit». Ik zou het zelf niet zo verzinnen, maar vrij vertaald betekent dit dat ProRail zelf

onderhoud moet kunnen uitvoeren. Dit doet mij denken aan een voorstel van de PvdA van een jaar of twee geleden om ProRail zelf onderhoud te laten uitvoeren. De Staatssecretaris wees dat indertijd af. Is zij nu bereid om dit wel ter hand te nemen?

Dan kom ik op de staat van het spoor. Dit lijkt mij een van de punten die geregeld moeten worden om effectief en kwalitatief te kunnen aanbesteden. Wanneer weet ProRail hoe de staat van het spoor is? Die vraag staat al lang open.

Dan kom ik op mijn tweede onderwerp, het contact tussen het ministerie en ProRail, met name in de casus van het Doorstroom Station Utrecht (DSSU). Ik vraag de Staatssecretaris of er meer projecten zijn waarbij ProRail het ministerie niet adequaat, onvolledig, niet tijdig of incorrect heeft geïnformeerd over budgetoverschrijdingen. Is er sprake van actuele budgetaanpassingen bij Utrecht CS? Betreft dit andere budgetaanpassingen dan die bij het Doorstroom Station Utrecht? Is er enig verband tussen die twee? Zo ja, welk? De directeur van ProRail geeft aan dat de Haagse capaciteit te beperkt is. Deelt de Staatssecretaris die mening? Zo ja, is zij bereid hier iets aan te doen?

I en M geeft aan dat zij in het najaar van 2014 het initiatief voor een onderzoek heeft genomen. Het was een extern onderzoek naar besluitvorming, informatie-uitwisseling en projectbeheersing van infrastructuurprojecten. Pas in 2015 is dit gestart. Ruim een jaar later is het nog steeds niet afgerond. Wij vinden dat te langzaam. Ik krijg hierop graag een reactie.

De Staatssecretaris geeft aan dat dit onderzoek handvatten moet opleveren om de projectbeheersing en invulling van de opdrachtgeverrol van I en M te verbeteren. Dat maakt het belang van het onderzoek nog groter. Snelheid is dus wenselijk. Het eerste adviesbureau heeft naar onze informatie de opdracht teruggegeven, omdat het ook andere werkzaamheden voor ProRail verrichtte. Wist het dat al toen de opdracht startte? Waarom is dat dan niet direct gebeurd? Vervolgens heeft het tot april geduurd voordat er een nieuw onderzoek gestart is. Wat ons betreft was dat te lang. Deelt de Staatssecretaris die mening?

In Utrecht was het te laat om echt te kunnen ingrijpen. Tot dusver heb ik begrip daarvoor. Dat kan. Wel is er een reductie van het tekort gerealiseerd, waardoor de omvang van de problemen beperkt is van 100 miljoen naar 30 miljoen. In antwoord op de schriftelijke vragen schrijft de Staatssecretaris: «Uit de uitkomsten van het bij het antwoord op vraag 2 van Van Helvert genoemde onderzoek zal moeten blijken waarom de verbeteringen niet tot het gewenste resultaat hebben geleid en welke extra stappen gezet kunnen worden.» Is daar een onderzoek voor nodig of heeft de Staatssecretaris er ook zelf ideeën over? Waarom moet een extern bureau dat doen? Grote projecten lopen ondertussen wel gewoon door. Er is dus adequate aansturing nodig door de opdrachtgever. Dat blijft nodig.

Welke gezamenlijke acties hebben I en M en ProRail ingezet om de werkrelatie te verbeteren? Behoort daar ook toe het verwerven van meer kennis op het ministerie en bij ProRail? Ik hoor er graag meer over als dit een probleem is.

Een van de vragen is wat het strakke aansturen van ProRail door het ministerie precies inhoudt. Ik kan het antwoord hierop zelf ook geven, dus de vraag is enigszins retorisch. Hoe kan het dat de directeur van ProRail na vier maanden directeur te zijn, zegt dat hij er nog steeds geen idee van heeft? Is hij dat misschien vergeten?

Wij maken ons er ook zorgen over dat ProRail ERTMS dient uit te rollen. Dat staat vandaag niet op de agenda, maar het is een omvangrijk, complex en langdurig technisch project. In het licht van de situatie bij de organisatie horen wij graag een reflectie van de Staatssecretaris hierop. Hoe ziet zij dit, in het licht van hetgeen de afgelopen dagen in de krant heeft gestaan?

Tot slot wil ik een klein advies meegeven aan de directeur van ProRail, ook al is dit hier ongebruikelijk. Hij heeft een inhoudelijk scherpe analyse gemaakt van de organisatie. De heer Van Helvert heeft dat net beter benoemd dan ik nu kan. De directeur van ProRail wil zeven management-lagen wegsnijden. We adviseren hem om wel een paar mensen over te houden voor communicatieadvies, want ik vraag me af of de reiziger die van A naar B wil, verder komt met de kop in de krant dat de directeur «lol gaat trappen», hoewel ik de kop persoonlijk wel kan waarderen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik vraag me af of de heer Hoogland van mening is dat de Kamer voldoende inzicht heeft in de tegenvallers. Mocht het antwoord hierop ja zijn, dan vraag ik me af of de heer Hoogland er inzicht in heeft hoe die 100 miljoen 30 miljoen is geworden. Wat vindt hij van zo'n groot verschil tussen die twee bedragen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb daar ook een vraag over gesteld. Ik ga ervan uit dat dit bij de rapportage over grote projecten wel aan de orde komt. Het is altijd een beetje de vraag of je er direct over geïnformeerd moet worden als er nog sprake is van een bandbreedte of pas als zo'n bedrag definitief is. Ik vind het lastig om daar één harde lijn in te trekken. We krijgen natuurlijk de jaarverslagen en de projectrapportages bij de MIRT-investeringen. Er zijn criteria voor de momenten waarop er wel of niet gerapporteerd moet worden. Het lijkt me aardig om die nog eens tegen het licht te houden. Ik weet niet uit mijn hoofd bij welk bedrag een overschrijding gerapporteerd dient te worden, maar dit lijkt me een aardige aanleiding om dit eens tegen het licht te houden en te bezien of die rapportages afdoende zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Vindt de heer Hoogland een bandbreedte van 1 staat tot 3, dus 30 miljoen of over de 100 miljoen, acceptabel? Of wil je dan weten hoe het bedrag van meer dan 100 miljoen naar 30 miljoen is gegaan en hoe het mogelijk is dat het verschil zo groot is? Wil je dan wel weten welke keuzes worden gemaakt, welke problemen hiermee wel of misschien niet worden opgelost?

De heer **Hoogland** (PvdA): Het zijn natuurlijk astronomische bedragen: 30 miljoen en 100 miljoen. Daar zit 70 miljoen tussen. Ik kan me er geen voorstelling van maken. In het vastgoed wordt er echter gewerkt met miljarden. Bij ProRail gaat het om 2 miljard per jaar. Dan zijn er altijd bandbreedtes. Die kunnen fors zijn. Het kan te maken hebben met rentestanden, met leningen of met bouwproblemen. Om het heel simpel te zeggen, als je een muurtje weghaalt, weet je niet wat erachter zit. Ik wil dus niet te makkelijk zeggen dat het allemaal tot op de cent nauwkeurig van tevoren bekend moet zijn. Ik kan nu niet inschatten wat aanvaardbaar is. Daarvoor heb ik net als mevrouw Van Veldhoven te weinig informatie over het DSSU. Ik sluit me dus aan bij haar vraag hierover.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb met interesse geluisterd naar de vragen van de heer Hoogland. Wat mij opviel, is dat hij nog best veel vragen heeft aan de Staatssecretaris. Dat rijmt niet met zijn handelwijze. Hij had dit debat namelijk ingetrokken. De heer Hoogland heeft veel vragen gesteld, terwijl hij eigenlijk geen behoefte had aan dit debat. Kan hij hier meer over vertellen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dan moet me eerst iets van het hart. Ik vind het een buitengewoon oninteressante vraag, want die gaat over de procedures van de Kamer. We hebben dat debat formeel ook nog niet ingetrokken, maar dat terzijde. We hebben nu een AO en volgens mij is dit de uitgelezen plek om te praten over de problematiek. Of dit op naam

staat van de heer Van Helvert, van ondergetekende of van de heer Bashir, vind ik heel oninteressant. Daar laat ik het liever bij.

De heer **Bashir** (SP): De vragen die de heer Hoogland stelde en die andere Kamerleden hebben gesteld, zijn ontzettend interessant. De heer Hoogland heeft dit debat over het reces heen getild. Vervolgens wil hij ook nog voorstellen om het plenaire debat in te trekken. Dat roept wel vragen op, maar ik begrijp dat hij er niet op wil ingaan.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik kan maar één conclusie trekken. Volgens mij delen wij die allen, namelijk dat het goed is dat we hierover spreken. Dat staat los van de kleur van de stoelen waarin we dat doen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik zit al iets langer in deze commissie dan de heer Hoogland. Ik vind het treffend dat we al tien jaar debatten voeren over de vraag of de Staatssecretaris wel regie heeft. Zowel bij NS als bij ProRail is het telkens hetzelfde liedje. Al tien jaar wordt de Nederlandse reiziger geconfronteerd met een spoor dat niet goed gaat. Denk aan de Fyra-aanbestedingen en de aanbestedingen bij ProRail. Er is een lijst van problemen. Het gaat maar door. Op basis hiervan kunnen we nu weer een debatje voeren. Ziet de heer Hoogland dat de organisatie in Nederland wellicht verkeerd is? Is de splitsing tussen ProRail en NS misschien ook een oorzaak van het probleem? Zou dit voor de heer Hoogland de uitkomst van dit debat kunnen zijn?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik weet niet of dat de uitkomst van dit debat wordt; daarvoor is het misschien te kort. Ik overweeg om u een abonnement te geven op Socialisme & Democratie, het maandblad van de Wiardi Beckman Stichting, het wetenschappelijke bureau van de PvdA. Deze maand staat er een interessant artikel in van een bekende consultant. Ik zal zijn naam niet noemen. Die schrijft precies wat de heer Madlener zegt, namelijk dat de oorsprong van de problemen op het spoor voortkomen uit de ontwikkelingen van liberalisering in de jaren tachtig, en vervolgens van privatisering in de jaren negentig. Je moet bekijken hoe je daar fundamenteel iets aan kunt doen. Dat moet meer zijn dan alleen de links-rechts-tegenstelling in de Kamer. Dat is globaal wat hij schrijft. Misschien hebben wij daar een andere positie in dan de PVV, maar ik denk dat we dit debat zeker moeten voeren. De heer Dijsselbloem komt met een brief over de positie van NS. Die zal ook gaan over de internationale activiteiten van het bedrijf. Ik denk dat we die discussie moeten voeren en als het kan, moeten we daar knopen over doorhakken.

De heer **Madlener** (PVV): Ik kan niet anders zeggen dan dat ik blij verrast ben door het antwoord van de heer Hoogland. Ik hoop dat dit door zijn partij gedeeld wordt en dat we er binnenkort de resultaten van zullen terugzien. Ik hoop dat dit inzicht ook doorsijpelt naar de partijtop, inclusief de eigen Staatssecretaris.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik stel vast dat het kan vriezen en dooien. Gisteren was heer Madlener nog wat boos op mij, maar nu is dat weer anders. Het is goed om dat vast te stellen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik heb nog een vervolgvraag. De heer Hoogland zei net dat hij de vraag van de heer Bashir niet zo interessant vond, maar die vraag is wel interessant. Door gelukkige omstandigheden was de heer Hoogland niet in staat om toe te lichten waarom hij het debat wilde intrekken. Wat was zijn doel van het aanvragen van een plenair debat over ProRail? Wat heeft ertoe geleid dat hij zijn verzoek heeft ingetrokken? Dat kan hij nu toch wel verklaren? Tijdens de PV was hij daar namelijk niet toe in staat.

De **voorzitter**: «PV» staat voor procedurevergadering.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik ben even in verwarring. Bij mijn weten is het debat nog niet ingetrokken. Ik kan ernaast zitten, want dat gebeurt me weleens. Ik weet wel dat er een actualiteit tussendoor is gekomen, waardoor het verzoek is gedaan om snel een algemeen overleg in te plannen. Toevallig stond er een algemeen overleg op de agenda, waarvan de agenda is schoongeveegd. Volgens mij hebben we uw verzoek in de regeling van werkzaamheden om snel een brief te ontvangen ook gesteund, evenals het verzoek om indien mogelijk een debat te houden. In dat debat zitten we nu. Ik moet zeggen dat ik wel overweeg om het verzoek voor een debat hierna in te trekken, omdat we dan al een debat hebben gehad. Mocht de heer Van Helvert er prijs op stellen dat we het nog een keer plenair doen, dan zal ik dat overwegen. Ik kan het ook intrekken en dan kan de heer Van Helvert vervolgens een debat aanvragen over hetzelfde onderwerp. Er zijn zo veel mogelijkheden. Ik denk dat we dit onderwerp nog een keer in de procedurevergadering moeten bespreken. Ik weet niet of dat hier moet. Daarom zei ik ook dat ik dit niet zo interessant vond.

De **voorzitter**: Als voorzitter van deze mooie commissie kan ik bevestigen dat het debat niet is ingetrokken. Het staat nog gewoon op de lijst van te plannen debatten in de Tweede Kamer.

De heer **Van Helvert** (CDA): De heer Hoogland probeert het oninteressant te maken door in te gaan op allerlei procedurele zaken. Ik vroeg hem wat zijn redenen was om het debat over ProRail aan te vragen. Wat was vervolgens de reden om aan te kondigen dat hij het debat wilde intrekken?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb net in een minuut of zeven – ik was net niet helemaal door mijn tijd heen – een inhoudelijke inbreng geleverd. Als daarna aan mij de vraag wordt gesteld waarom ik dit debat wilde voeren, kan ik maar één ding doen, namelijk verwijzen naar die inbreng. Die ging over de wijze waarop de PGO-contracten, het onderhoud aan het spoor, in Nederland worden uitgevoerd. Dat moet hier centraal staan. Wat mij betreft gaat dit debat over de vraag hoe ProRail op een effectieve manier zijn onderhoud kan organiseren en hoe de aansturing van ProRail en vanuit het Ministerie van I en M soepel kan verlopen, zodat reizigers goed van A naar B kunnen. Volgens mij heb ik daarom het debat aangevraagd. De heer Van Helvert weet dat ook, want dat heb ik indertijd ook toegelicht.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik ben het niet met de heer Hoogland eens. Dit debat is een functioneringsgesprek met de Staatssecretaris van I en M. De vraag die volgens de SP-fractie voorligt, is of deze Staatssecretaris nog wel grip heeft op het spoordossier. Weet zij wat er speelt? Weet zij wat er aan de hand is bij ProRail en NS? Als ze weet wat er bij ProRail aan de hand is, heeft ze dan de intentie om dit met de Kamer te delen? Of houdt zij graag zaken onder de pet? Het is niet de eerste keer dat wij de Staatssecretaris om opheldering vragen. De onderwerpen stapelen zich op. Ik denk aan een belangrijk ILT-rapport dat ergens in een lade was verdwenen, het debacle van de Fyra, het gerommel met de aanbesteding in Limburg en het stiekem verlengen van spooronderhoudscontracten. Hier kom ik zo nog op. Gisteren verscheen er ineens een interview met de nieuwe veelverdiener van ProRail. De Staatssecretaris was zo vol van deze man dat hij buiten de afspraken om een hoger salaris kreeg, omdat ze niemand anders met deze kwaliteiten kon vinden. Tegen de afspraken in, afspraken die het kabinet en de Kamer zorgvuldig hebben gemaakt, gaat deze man meer verdienen dan afgesproken. Hij heeft meerdere interviews gegeven, waaronder een

interview met de kop «Ik ga een beetje lol trappen bij ProRail», en nu al gaat de Staatssecretaris rollebollend met hem over straat. In het interview wekt deze nieuwe topman namelijk de suggestie dat misstanden bij ProRail onder de pet moeten worden gehouden. Kan de Staatssecretaris uitleggen welke zaken onder de pet moeten worden gehouden? Waarom wil de Staatssecretaris zaken verdoezelen? Waarom gaan we van incident naar incident?

Ook de reactie van de Staatssecretaris op de uitspraken van de veelverdiener van ProRail verbaast ons. Uit de brief blijkt namelijk dat de Staatssecretaris vindt dat deze man maar wat uit zijn duim heeft gezogen tijdens het interview. Als dit werkelijk het geval is, zijn wij benieuwd of de Staatssecretaris nog vertrouwen heeft in deze man. Ik krijg hierop graag een reactie.

De SP-fractie wil volledig geïnformeerd worden over de mogelijke overschrijdingen die ons nog te wachten staan bij ProRail. In de brief van de Staatssecretaris vinden wij een lijstje van stations waarvan de kosten uit de klauwen lopen. Het is opvallend dat Rotterdam ook wordt genoemd, terwijl de Staatssecretaris ons een paar dagen daarvoor nog informeerde dat er geen problemen waren bij Rotterdam CS. Hoe kan dit?

Wat de kostenoverschrijdingen van Utrecht Centraal betreft willen wij weten in hoeverre zeker is dat het echt om een bedrag van 29,5 miljoen euro gaat en niet om het eerdere bedrag van 107 miljoen. Wat is de onderbouwing van die 29,5 miljoen?

Kan de Staatssecretaris ons vertellen hoe zij zicht houdt op ProRail? Welke afspraken zijn er gemaakt? Wanneer moet ProRail rapporteren? Wat is volgens de Staatssecretaris haar eigen rol? Verder wil ik alles openbaar hebben. Welke kostenoverschrijdingen zijn er? Welke lijken liggen er nog in de kasten van ProRail en het ministerie? Ik vraag de Staatssecretaris om alles per omgaande te overhandigen.

Dan kom ik op het rapport van PwC over de misstanden met betrekking tot de onderhoudscontracten van ProRail. Ik kan mij een debat herinneren van 9 juni 2015. Toen hadden we het over het geblunder van de Staatssecretaris. Zij had toen een rapport van de ACM niet met het Ministerie van Financiën gedeeld, met grote gevolgen voor het spoor. Ik vroeg de Staatssecretaris toen of ze ons niet iets moest vertellen over een PwC-rapport. De Staatssecretaris deed alsof ze nergens van af wist. Ze zou het nog uitzoeken. Naar aanleiding van mijn latere Kamervragen antwoordde de Staatssecretaris de Kamer dat zij pas in juni bekend was met het rapport. De Kamer werd echter pas geïnformeerd nadat ik de Staatssecretaris had gevraagd naar het bestaan van dit onderzoek. Was de Staatssecretaris later op de hoogte van dit rapport dan een Kamerlid? Of heeft de Staatssecretaris de boel gewoon verdoezeld? Kan de Staatssecretaris dit duiden? Wanneer wist zij of het ministerie dat er werd gewerkt aan een PwC-rapport? Wanneer wist zij van de misstanden? Wij willen graag een tijdlijn.

We willen ook weten of de contracten die nu verlengd worden, nog financiële gevolgen hebben. Hoe groot zijn die gevolgen?

De SP hoort graag van de Staatssecretaris op welke wijze zij regie gaat nemen in het spoordossier. Wij hebben al vaak voorgesteld om ProRail en NS weer samen te voegen en dichter bij het ministerie te laten staan. Volgens ons zou dat heel verstandig zijn. Ook heeft de SP keer op keer voorgesteld om te stoppen met die achterlijke aanbestedingen van het spooronderhoud en ProRail weer zelf verantwoordelijk te maken voor het onderhoud. Volgens mij wijst het rapport van PwC daar ook op. De Staatssecretaris zei dat zij niets in deze voorstellen ziet. Nu zit men dus weer op de blaren. De huidige structuur voorspelt weinig goeds. De Staatssecretaris zal naar de mening van de SP altijd tegen dergelijke incidenten blijven aanlopen, omdat ze deze spoorbedrijven te ver op afstand heeft gezet. Is het niet tijd voor verandering? Ik krijg hierop graag een reactie.

Ik sluit af met de gebruikersvergoeding voor het spoor. Deze is inmiddels zo hoog dat alle gebruikers van het spoor hierover klagen. Het spoor wordt zo steeds onaantrekkelijker, zowel voor reizigers, aan wie deze extra kosten worden doorberekend in de kosten voor de treinreis, als voor de goederenvervoerders. Is de Staatssecretaris bereid om te bekijken of dit anders kan? Ik krijg hierop graag een reactie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik wil nog iets zeggen over het laatste onderwerp dat de heer Bashir aan de orde heeft gesteld, de gebruikersvergoeding. De heer Van Helvert is daar volgens mij niet aan toegekomen. Ik had een punt van orde willen maken om dit onderwerp in een later AO opnieuw te agenderen, maar laten we dat in de procedurevergadering doen. De vragen richten zich nu vooral op ProRail. Ik zie instemmend geknik, dus dat is mooi.

De **voorzitter**: Het lijkt me inderdaad verstandig om de brief hierover op de agenda van de volgende procedurevergadering te zetten. Mijnheer Bashir, vindt u dat goed?

De heer **Bashir** (SP): Dan trek ik mijn laatste vraag weer in en houd ik die aan tot het volgende algemeen overleg.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dan zal ik ook het deel van mijn bijdrage schrappen dat over dat onderwerp gaat. Dat spaart weer tijd. In zeer korte tijd hebben we in meerdere kranten kunnen lezen over de gebrekkige samenwerking en communicatie tussen ProRail en het ministerie. Dit staat op gespannen voet met de Lange Termijn Spooragenda, die juist prioriteit geeft aan onderlinge communicatie. Volgens mij sprak mevrouw Van Veldhoven er ook al uitgebreid over. De communicatie moet transparant, tijdig en betrouwbaar zijn.

In juli kregen we het bericht over het tegen de regels in onderhands verlengen van spooronderhoudscontracten. Gisteren kwam daar het bericht bij over kostenoverschrijdingen bij een aantal spoorprojecten. ProRail heeft tegen de aanbestedingsregels in, tegen de afspraken in, tegen het convenant in en tegen de informatie die gedeeld is met de Kamer in, enkele onderhands gegunde onderhoudscontracten verleend. De Tweede Kamer heeft hierover vragen gesteld en daar antwoord op gekregen.

Er zijn nog een paar vragen blijven liggen. De Staatssecretaris geeft aan dat het ministerie niet actief en niet expliciet is geïnformeerd over de genoemde overtreding. Echter, in november 2014 belde de voorzitter van de raad van commissarissen het ministerie met de boodschap dat een onderzoek zou worden gestart naar onderhoudscontracten. De VVD vraagt zich af waar dit telefoontje binnenkwam, in de kelder van de Plesmanweg of bij de top? Betrof het alleen een mededeling of is er ook doorgevraagd? Volgens de VVD had er gevraagd moeten worden waarnaar dat onderzoek verricht werd. Diezelfde vraag kan ook gesteld worden over de e-mail die in maart 2015 binnenkwam, waarin werd vermeld dat er vrijwaringen waren verstrekt. Dat is een ernstige zaak. Waar kwam die e-mail binnen en wat is er toen mee gedaan? De VVD vraagt zich af of bij het ministerie alarmbellen zijn afgegaan op het moment dat deze zaken werden vernomen. Ik sluit me aan bij de vragen die hierover gesteld zijn.

Dan kom ik op het interview dat gisteren in de krant stond en dat eigenlijk de aanleiding is om vandaag dit debat te voeren. De VVD heeft er begrip voor dat de directeur van ProRail schoon schip maakt en aangeeft wat er niet goed gaat in zijn organisatie en op welke manier hij dat gaat aanpakken. We lazen in het interview echter ook dat de overschrijding bij Utrecht niet op zichzelf staat. Breda en Rotterdam worden ook genoemd. Er is eigenlijk sprake van een soort open einde. Het is frappant dat wij dit via de krant moeten vernemen.

De VVD wil dan ook zo snel mogelijk duidelijkheid over de volgende vragen. Om welke projecten gaat het? Wat zijn de overschrijdingen in termen van geld en planning? Wat zijn de oorzaken van deze overschrijdingen? Wanneer is de Staatssecretaris op de hoogte gebracht van deze overschrijdingen? Wat gaat ProRail zelf op korte en langere termijn doen om meer grip te krijgen op grote spoorprojecten? Hoe gaat ProRail een en ander realistischer plannen?

Deze overschrijdingen, zeg ik er maar even bij, worden uiteindelijk betaald door de belastingbetaler. Zij kunnen stevige hinder opleveren voor de treinreiziger. De lopende rapportages volstaan wat ons betreft even niet meer. De VVD wil dat de Staatssecretaris de Tweede Kamer regelmatig op de hoogte brengt van de desbetreffende projecten, dus niet alleen bij de reguliere momenten, zoals bij de begrotingsbehandeling of bij het MIRT-overleg. Als het om overschrijdingen gaat, moet dit ook tussentijds gebeuren. Dat kan maandelijks, tweemaandelijks of ieder kwartaal. De Kamer moet de vinger aan de pols kunnen houden wat de gang van zaken bij ProRail betreft. Het hoeft geen hogere wiskunde te zijn. Wat ons betreft volstaan één of twee A4'tjes. Nietje erdoorheen, snel naar de Kamer en klaar is Kees.

Voor de VVD is klip-en-klaar dat eventuele extra kosten uit het Infrastructuurfonds voor rekening komen van de post «Spoor» en niet ten koste gaan van de budgetten voor rijks- of waterwegen. De Staatssecretaris heeft zelf een onderzoek geïnitieerd aan de hand van de casus-Utrecht naar besluitvorming en projectbeheersing bij de spoorinfrastructuur. De collega's hebben hierover al heel veel vragen gesteld en gemakshalve sluit ik me daarbij aan. De centrale vraag die voorligt, is wie de regie voert. Is de Staatssecretaris bereid om de regie te nemen en toe te zeggen dat ze alles in het werk zal stellen om dit soort problemen bij de projectbeheersing te voorkomen en de teugels aan te trekken?

De heer **Bashir** (SP): Mevrouw De Boer stelt heel goede vragen. Ik ben uiteraard benieuwd naar de antwoorden. Ik vraag me echter af of we deze vragen niet al eerder aan de Staatssecretaris hebben gesteld. Volgens mij hebben we al vaker gevraagd of zij regie wil nemen en heeft ze al vaker gezegd dat ze dat zal doen. We hebben recentelijk nog een debat gehad over de fraude in Limburg. We hebben toen gesproken over het ILT-rapport dat in een la is verdwenen. Toen zou ze ook meer regie nemen. Uiteindelijk komt er echter niets van terecht. Waaruit kunnen we afleiden dat het nu anders zal lopen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik stel die vraag in feite ook. Volgens mij was mijn laatste vraag duidelijk. Ik verwijs naar de Staatssecretaris voor de antwoorden. De VVD heeft een jaar geleden al gevraagd hoe we inzicht krijgen in de staat van het onderhoud van het spoor. Daarover hebben wij afspraken gemaakt in de Lange Termijn Spooragenda. Ik meen dat we er deze maand meer informatie over krijgen. Dat zijn wezenlijke vragen. Het gaat om de veiligheid van het spoor. Het gaat erom dat treinen op tijd rijden. Het gaat erom dat de reiziger van A naar B gaat. Daar gaat het om. Het gaat er niet om dat we constant geconfronteerd worden met overschrijdingen.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben het helemaal met mevrouw De Boer eens. Het gaat om budget, het gaat om inzicht, het gaat om controle, het gaat om veiligheid. Dat krijgen we echter allemaal niet. Iedere keer moeten we uit de krant vernemen dat er sprake is van kostenoverschrijdingen. We moeten uit de krant vernemen dat we onvoldoende worden geïnformeerd. Rapporten verdwijnen in lades. Waar kan ik deze keer het vertrouwen vinden dat het nu wel goed zal gaan?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik denk dat ik helder ben geweest. Ik heb ook een aantal opvattingen. Ik heb de Staatssecretaris een aantal vragen gesteld en ik wacht het antwoord hierop heel graag af. Daarom voeren we dit debat.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik deel de vragen die mevrouw De Boer heeft gesteld. Ik hoorde de VVD gisteren zeggen dat zij maandelijks een rapportage van de Staatssecretaris wil over de stand van zaken. Dat is op zichzelf een pittige vraag. Ik kan me er wel wat bij voorstellen. Staat de VVD nog steeds op dit standpunt? Wat zegt dat over het vertrouwen dat de VVD als coalitiepartner heeft in het handelen van deze Staatssecretaris?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wij willen graag opheldering. We lezen in de krant dat er flinke overschrijdingen zijn bij een flink aantal projecten en dat dit bij een flink aantal projecten ook al bekend was. Ik wil dat de informatie hierover zo snel mogelijk met de Kamer wordt gedeeld. Ik wil ook kunnen bekijken wat de oorzaak ervan is. Wat is de hoogte van die overschrijdingen? Die vragen leg ik hier neer. Ik vind dat de Kamer die informatie moet hebben. Hier wil ik het kortheidshalve bij laten. Ik heb gisteren inderdaad gezegd dat ik me kan voorstellen dat we regelmatig worden geïnformeerd totdat er orde op zaken is gesteld. We worden nu geconfronteerd met overschrijdingen. Ik wil periodiek, maandelijks of tweemaandelijks, geïnformeerd worden. Ik leg die vraag ook bij de Staatssecretaris neer. Ik wil dat de Kamer op de hoogte wordt gehouden van de overschrijdingen. Ik wil dat we grip krijgen op die projecten, zodat de kosten naar beneden kunnen worden bijgesteld.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik ben benieuwd naar de reactie van de Staatssecretaris op de eis van de VVD om elk maand een rapportage uit te brengen over het handelen van de Staatssecretaris. Voor zover mij bekend, heeft de VVD bij geen enkele van haar Ministers of Staatssecretarissen in het kabinet de vraag neergelegd om maandelijks te rapporteren over het functioneren. Waarom kiest de VVD in dit geval voor deze uitzonderlijke maatregel? Waarom kiest de VVD ervoor om de Staatssecretaris zo strak te controleren?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb gezegd dat ik inzicht wil hebben. We zijn gisteren allen geconfronteerd met berichten in de krant. Aan deze kant van de tafel hebben we allen dezelfde vragen. Hoe zit het met de overschrijdingen? Hoe hoog zijn de overschrijdingen? Wat zijn de oorzaken ervan? Volgens mij delen we deze vragen en willen we er allen inzicht in krijgen. Ik denk dus niet dat ik iets gekks heb gezegd. Volgens mij zeg ik ook niets gekks als ik zeg dat het heel ernstig is en dat we daarom periodiek geïnformeerd willen worden over de stand van zaken van deze projecten. Dat is mijn taak als controlerend Kamerlid. Die vraag heb ik dus neergelegd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wilde in eerste instantie ook een vraag stellen over de opmerking van de VVD van gisteren, waaruit bleek dat ze de Staatssecretaris eigenlijk onder curatele wil stellen. Die vraag is echter al gesteld en daarom heb ik een andere vraag, over het interview dat we allen gelezen hebben en waaraan we allen gerefereerd hebben. We hebben het al gehad over de maximumoverschrijding van 107 miljoen. We hebben ook gezegd dat er niet meer meegebogen moet worden als het ministerie wil dat slecht nieuws wordt uitgesteld. Er stond ook nog een andere uitspraak in, namelijk dat ProRail te veel meegaat in optimistische plannings. Ik vroeg me af of die uitspraak u ook is opgevallen. Wat vindt u ervan?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dan moet ik korthedshalve verwijzen naar het antwoord van de Staatssecretaris. Ik ben daar ook benieuwd naar. Hoe zit het met die optimistische planning? Moeten we het niet heel anders doen? Ik wil graag informatie hierover en inzicht krijgen in dat soort zaken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik neem aan dat u ook wilt weten wie heeft aangedrongen op die optimistische planning en waar dit vandaan komt. Dan delen we die vraag.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Bijna tien jaar geleden ben ik hier in de Tweede Kamer terechtgekomen. Toen zat mevrouw Huizinga-Heringa op de stoel van de Staatssecretaris. Het woord dat toen het meeste viel, was «regie». We zijn nu tien jaar verder. We zijn een Fyra-debacle verder, we zijn aanbestedingsfraudes verder en we zijn er geen moer mee opgeschoten. Nog steeds stellen we de vraag of er wel regie is en hoe het op het spoor gaat. We vinden dat het nog steeds een puinhoop is op het spoor. Iedere dag hebben we opnieuw te maken met overvolle treinen, met storingen, met uitvallende treinen, met te dure treinkaartjes en straks ook weer met de vallende blaadjes en de natte sneeuw. Steeds meer mensen krijgen in de gaten dat er iets structureel mis is op het Nederlandse spoor. De problemen bij de NS houden maar niet op en nu is dat ook bij ProRail het geval. Bij deze organisatie, die de infrastructuur en het onderhoud moet regelen, lijkt het nu ook een puinhoop. Het ministerie heeft, zoals gezegd, kennelijk geen enkele regie. Dankzij het moedige optreden van de nieuwe directeur van ProRail, de heer Pier Eringa, krijgen we eindelijk een beetje inzicht in de problemen. Ik noem zijn naam toch maar even, want ik vind dat die man hulde verdient. Hij toont lef. Hij trekt de deksel van de beerput een klein beetje open. Wat we dan te zien krijgen, is treurig. We zien een Staatssecretaris die geen enkele regie heeft over het spoor. We zien een Staatssecretaris die geen enkele visie heeft op een betere toekomst voor de Nederlandse treinreizigers. We hebben te maken met een kabinet dat de burgers kapot bezuinigt, maar niet in staat blijkt om tot een efficiënte dienstverlening op het spoor te komen. Hierdoor verdampen al die bezuinigingen, al die honderden miljoenen.

De heer Eringa zegt in het beruchte interview dat hij wil stoppen met het achterhouden van slecht nieuws op verzoek van het ministerie. Dat wordt dan weer ontkend. Daar hebben we iedereen over kunnen horen. De heer Eringa zou erop teruggekomen zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Madlener, ik onderbreek u. Eén keer is genoeg. Dat moment heb ik u gegund. Maak er geen misbruik van.

De heer **Madlener** (PVV): Dat was per ongeluk. De directeur van ProRail is er schijnbaar op teruggekomen. Dat zegt de Staatssecretaris. Ik wil weten waaruit dat blijkt. Of is hij wellicht onder druk gezet om de deksel van de beerput heel snel dicht te doen? We zijn gewaarschuwd dat er nog veel meer overschrijdingen aankomen. Het gaat om Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Breda, Delft en Leiden. Het is een hele lijst. Volgens de Staatssecretaris is er niets aan de hand, op Utrecht en Breda na. Laten we ook niet alle problemen met het onderhoud vergeten. Denk aan Schiphol, waar mensen het vliegtuig moeten nemen. Je durft tegenwoordig toch de trein niet meer te nemen om naar Schiphol te gaan? De luchtvaartmaatschappijen raden inmiddels aan om drie uur van tevoren op de luchthaven aanwezig te zijn. Ik zou ook niet met de trein durven gaan als ik het vliegtuig moet nemen. Je weet niet of je wel aankomt. ProRail heeft zich al jaren niet gehouden aan de aanbestedingswetgeving. Er werden contracten afgesloten voor tien jaar, terwijl dat niet is toege-

staan. We zien hetzelfde patroon als bij de NS: een arrogante houding en lak aan de wet. Men strijkt wel topsalarissen op, maar houdt zich niet aan de wet.

In haar brief van 25 juni schrijft de Staatssecretaris dat ProRail het ministerie te weinig informeert. Ik probeer het voor me te zien: een ministerie dat alleen maar zit te wachten op informatie die maar niet komt. Ik vind het echt onbegrijpelijk, maar goed, zo gaat het hier al jaren. Vandaag werd ook bekend dat ProRail veel te duur werkt. Het Nederlandse spoor blijkt tientallen procenten duurder dan het spoor in de ons omringende landen. De reizigers betalen dus veel te veel voor dure treinkaartjes en de burgers betalen te veel belasting. Dit kabinet is goed in belasting verhogen, maar belasting efficiënt besteden, ho maar. De directeur van ProRail stelt dat van de 4.000 werknemers, slechts twee mensen verstand hebben van bovenleidingen. Het is hopelijk niet helemaal letterlijk bedoeld, of misschien ook wel, maar het is schokkend. Het is ook typerend voor organisaties die niet goed functioneren. Op een gegeven moment is iedereen elkaar aan het managen en komt er niets meer van het echte werk, namelijk het spoor in topconditie houden. Zijn boodschap is dan ook glashelder: het is goed mis met ProRail. Het is ook goed mis met NS. Ik zie daar een verband in en daarom noem ik NS ook. Zowel ProRail als NS is een falende organisatie. Dat is te wijten aan de politieke keuze om NS te splitsen in twee afzonderlijke bedrijven. Deze keuze leidt al jaren tot ellende. Treinen zijn onbetrouwbaar. Bewindslieden hebben geen regie over het spoor. Zo gaan we van debat naar debat, zonder dat de problemen structureel worden aangepakt. Gelukkig is nu ergens bij de PvdA het besef doorgedrongen dat het wellicht aan de organisatiestructuur ligt. Het wordt dan ook tijd dat de regeringspartijen VVD en PvdA eens luisteren naar hetgeen veel deskundigen al jaren adviseren, namelijk om NS en ProRail weer onder één dak te brengen en de boel te reorganiseren. Durft de Staatssecretaris net zo open, eerlijk en moedig te zijn als de directeur van ProRail, wiens naam nu al te vaak gevallen is? Durft de Staatssecretaris net zo moedig en open te zijn en toe te geven dat het echt anders moet met het spoor? Of gaan we weer over tot de orde van de dag en zitten we hier over tien jaar nog?

De **voorzitter**: Aldus de heer Madlener namens de PVV. De heer Hoogland heeft nog een vraag.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het is wel een beetje een flauwe vraag, maar met een serieuze ondertoon. De heer Madlener schetst een beeld alsof het een ramp is als je met de trein moet reizen of als je erin belandt. Hoe vaak is hij het afgelopen jaar met de trein geweest?

De heer **Madlener** (PVV): De heer Hoogland weet dat ik niet vaak met de trein ga. Ik woon in Rockanje op Voorne-Putten. Daar rijdt geen trein. Als ik met de trein hiernaartoe moet komen, doe ik er ongeveer tweeënhalf uur over. Ik heb het weleens gedaan toen mijn auto kapot was. Daarom ga ik niet vaak met de trein, maar soms doe ik het wel. Mijn fractie heeft overigens veel medewerkers die geen auto hebben en altijd met de trein gaan. Zij zijn afhankelijk van de trein. Ik ken ook veel mensen die met de trein naar Schiphol willen, maar het niet meer durven. Ik heb dagelijks contact met die mensen. Ik vraag heel vaak hoe het in de trein gaat, omdat ik er zelf niet vaak in zit. Ik hoor alleen maar ellende. «De trein is overvol; de chipkaart werkt niet; het is onveilig; de trein rijdt weer eens niet; ik ben te laat want ik heb de trein gemist.» Er is altijd ellende. Mijnheer Hoogland, de vraag is dus niet hoe vaak ik met de trein ga, de vraag is hoe u de problemen met dat spoor na tien jaar eindelijk eens gaat oplossen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mijn vraag was eigenlijk wel hoe vaak de heer Madlener met de trein gaat. Dat is natuurlijk een beetje flauw, maar de

basis erachter is dat hij een beeld schetst dat het alleen maar kommer en kwel is. Natuurlijk gebeurt het weleens dat een trein strandt, maar de punctualiteit in Nederland is hoog, net als in Zwitserland en in Japan. Nederland scoort goed. Is het voldoende? Nee, het is nog niet voldoende. Moet het beter? Ja, het moet beter. Maar daar komen wij niet, als we elke keer in debatten naar aanleiding van incidenten over iedereen die bij het spoor werkt, een beeld creëren alsof er helemaal niets goed is. Daar wil ik voor waarschuwen, omdat er ook heel veel goed gaat. Ik sprak vanochtend nog een vrolijke, PvdA-stemmende conducteur, maar dat zeggen ze altijd, als je ze tegenkomt. Hij vertelde van alles over hoe mooi zijn werk is. Zo kan het ook. Ik zou de heer Madlener bijna willen uitnodigen om een keer samen met de trein te gaan.

De heer **Madlener** (PVV): Daar schrik ik dan toch wel van. Dat is weer de oude reflex van de PvdA om het goed te praten en te zeggen: het valt wel mee. Ik krijg mailtjes van conducteurs die in elkaar geslagen worden. Daar hoor ik de heer Hoogland niet over. Nu komt hij met het verhaal van een conducteur aan, om te laten zien dat het zo fantastisch gaat met de trein. Het kan altijd erger, dat ben ik met hem eens. Laten we niet doen alsof heel Nederland stilstaat. Maar het kan ook heel wat beter, als je ziet welke prijs Nederlanders betalen voor dat treinkaartje. Die is veel te hoog; hoger dan in ons omringende landen. Als mijn vrouw met de trein reist, zegt ze dat ze liever in België in de trein zit dan in Nederland. Ze voelt zich hier onveilig, want er is geen conducteur te bekennen. Dan zeg ik toch tegen de heer Hoogland: doe die oogkleppen eens af. We zitten hier niet om de boel goed te praten. Het is natuurlijk wel zijn Staatssecretaris, maar hij toonde net enig inzicht dat er wellicht iets mis is met de organisatie rond het spoor in Nederland. Nu vervalt hij meteen weer in de oude reflex en zegt hij dat het wel goed is. Dat stelt mij erg teleur. Ik word toch weer een beetje boos op hem, net als gisteren, maar dat moet ik niet doen. Ik hoop dat hij toch zijn oogkleppen afzet als hij in de trein zit.

De **voorzitter**: De heer Hoogland nodigt u ook nog uit voor een treinreis. Dat zat nog in zijn vraag besloten.

De heer **Madlener** (PVV): Daar ga ik altijd graag op in.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we dit debat even schorsen. De Staatssecretaris heeft een kwartiertje nodig om alle vragen te inventariseren. We verwachten ook dat er om ongeveer 17.15 uur stemmingen zijn. Ik stel voor om het debat direct na de stemmingen te vervolgen. Ik constateer dat iedereen daarmee akkoord gaat.

De vergadering wordt van 17.01 uur tot 17.50 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik wil toch een punt van orde maken. Dat komt door een belangrijke vraag in mijn eerste instantie en door wat er in de schorsing is gebeurd, buiten de vergadering om. Een van mijn belangrijke vragen in eerste instantie was: heeft de directeur van ProRail nu afstand genomen van zijn woorden in het Financieel Dagblad of niet? De Staatssecretaris heeft namelijk eerder beweerd dat dit wel het geval is. Wij vernemen nu via allerlei media dat dit niet het geval is. Er is op dit moment voor ons geen enkele manier om de directeur van ProRail dat te vragen. Ook de Staatssecretaris kan dat nu niet doen, in ieder geval niet op een protocollaire manier. Dit is toch een heel rare zaak. Dit hele debat gaat over de vraag of de Staatssecretaris überhaupt nog wel grip heeft op deze zaak. Zij communiceert constant dat zij er bovenop zit, maar allerlei zaken glippen als los zand door haar vingers weg, met als

gevolg dat het een grote rotzooi is. De vraag is of het niet verstandiger is dat het ministerie eerst eens gaat bekijken wat hier allemaal gebeurd is en dat er eerst even goed gecommuniceerd wordt. Volgens mij is dat echt veel te weinig gebeurd, anders kan het niet dat er los van elkaar zulke verschillende dingen uit ProRail en uit het ministerie komen. Laten we dan over twee weken bij elkaar komen om deze vergadering voort te zetten, zodat we precies weten waar we aan toe zijn.

De **voorzitter**: U doet het voorstel om het algemeen overleg op te schorten.

De heer **Bashir** (SP): Uiteraard is dit debat de gelegenheid om hier opheldering over te krijgen, maar dat kan dus niet als wij hier een brief hebben die is gedateerd op 9 september 2015, dus een paar dagen geleden, waarin de Staatssecretaris ons schrijft dat de heer Eringa hier inmiddels afstand van heeft genomen.

De **voorzitter**: Excuus, u spreekt over de directeur van ProRail.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter, het staat gewoon in de brief.

De **voorzitter**: Als het in de brief staat, dan is dat ook niet goed, prima, maar in dit geval gebruiken we de naam niet.

De heer **Bashir** (SP): Dan zou u dat ook aan uw buurvrouw moeten uitleggen, want zij heeft de brief geschreven. Vervolgens lezen we in de media dat de directeur van ProRail nog steeds achter zijn uitspraken staat en geen enkel woord heeft teruggenomen. Voordat we dit debat kunnen voortzetten, zou ik graag een brief ontvangen van de Staatssecretaris van I en M over haar eerdere uitlatingen en alles wat nu in de pauze heeft plaatsgevonden, dan kunnen we daarna het debat voortzetten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil alvast een eerste reactie krijgen. De eerste termijn van de Staatssecretaris moet nog beginnen. Die wil ik eerst gehad hebben voordat ik überhaupt iets kan beoordelen. Anders hoeven we geen debat te voeren. Dan hadden we net zo goed een schriftelijke vragenronde kunnen doen. Het lijkt mij ook goed als wij een reactie krijgen op de actualiteit die zojuist gepasseerd is.

De **voorzitter**: U vraagt dus om een reactie van de Staatssecretaris in eerste termijn.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik voetbal op een heel laag niveau op zaterdag, maar paniekvoetbal zoals hier heb ik echt nog nooit meegemaakt. Een punt van orde wordt gebruikt om een inhoudelijke vraag te stellen, maar dat kan ook in tweede termijn. Had dan voorgesteld om het debat op te schorten, zonder dat er een inhoudelijke motivatie bij komt, waarbij er in feite een derde termijn wordt geopend. Volgens mij moeten we allemaal even de rust pakken. We hebben de eerste termijn gehad en daarin zijn vragen gesteld.

De **voorzitter**: U refereert aan het voorstel van de heer Van Helvert. Hij heeft, inderdaad na een heel verhaal, voorgesteld om het debat uit te stellen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het lijkt mij verstandig om het debat nu gewoon te voeren. Indien nodig, is het altijd mogelijk om een derde termijn toe te voegen of om het debat op een ander moment voort te zetten in een VAO.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer doet een vergelijkbaar voorstel.

De heer **Madlener** (PVV): Ik vind de crux van dit debat of de uitspraken nu wel of niet teruggenomen worden en juist zijn. Nu zijn er toch twee meningen. We hebben hier iemand aan tafel: de Staatssecretaris. De directeur van ProRail is wel aanwezig in deze zaal, maar die kunnen we niet bevragen. Ik vind dat toch heel moeilijk. Daarom neig ik ertoe om het voorstel van de heer Van Helvert te steunen, om de rust te bewaren en eerst eens te kijken hoe het zit met de beweringen van deze twee mensen.

De **voorzitter**: U stelt ook voor om het debat uit te stellen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De uitspraken van de directeur van ProRail waren de aanleiding om dit debat vandaag snel te houden. In de brief van de Staatssecretaris staat dat hij daar afstand van neemt, maar tijdens dit debat of daarna zegt hij dat hij daar geen afstand van neemt. Dat is iets wat we ook moeten kunnen toetsen. Ik vind het wel interessant om de reactie van de Staatssecretaris te betrekken bij die toetsing. Ik stel voor dat we het antwoord van de Staatssecretaris en de ruimte voor interrupties gebruiken in de tijd die we hebben voor dit debat en daarna de tweede termijn uitstellen. Er zijn ook een aantal informatieve vragen gesteld door mijzelf. De heer Van Helvert wil nog graag wat correspondentie kunnen inzien. Dat helpt ons dan om op een ordentelijke manier de tweede termijn van dit debat te voeren. Ik stel dus voor om na de eerste termijn van de Staatssecretaris de tweede termijn uit te stellen.

De **voorzitter**: Ik concludeer dat er drie voorstellen voorliggen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik vind het voorstel van mevrouw Van Veldhoven heel aardig, dus ik trek mijn voorstel in en sluit mij aan bij het voorstel van mevrouw Van Veldhoven.

De heer **Bashir** (SP): Ook ik trek mijn voorstel in. Ik ben het eens met het voorstel van mevrouw Van Veldhoven.

De heer **Madlener** (PVV): Ik steun het voorstel van mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Laten we in ieder geval de eerste termijn doen, dan kunnen we wel weer zien. Om daar nu al op vooruit te lopen vind ik echt prematuur. We kunnen ook na de beantwoording van de Staatssecretaris bezien wat we dan willen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voordat deze vergadering begon, waren de vragen die door de Kamer aan de Staatssecretaris zijn gesteld al bekend. Er zou wellicht extra informatie gevraagd worden. We hadden van tevoren kunnen weten, toen er een spoed-AO werd ingepland, dat dit zo zou zijn. Ik begrijp niet wat er nu nieuw is. Het ging over de vragen van de Kamer. Waarom wordt er nu zo paniekvoetbal gespeeld? Laten we de eerste termijn even doen en dan op basis van de antwoorden beoordelen of het nodig is om de rest van het debat uit te stellen.

De **voorzitter**: Naar mijn stellige overtuiging is daar een meerderheid voor in deze commissie, dus we beginnen gewoon met de eerste termijn van de kant van het kabinet. Daartoe geef ik het woord aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik denk dat het goed is om het hier vandaag over te hebben, want enkele zaken hebben geleid tot veel onrust en onduidelijkheid. Het gaat om ProRail, het onderhoud van het spoor en

een aantal partijen. Bij de Lange Termijn Spooragenda heb ik afgesproken dat ik strakker ga sturen op ProRail. Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om te zeggen dat de argumenten in de discussie of ProRail en de NS wel of niet samengevoegd moeten worden, uitgebreid zijn gewisseld in het debat over de Lange Termijn Spooragenda. Ik vind het heel belangrijk om hier te melden dat er goede argumenten waren om geen stelselwijziging toe te passen. Ik zal hier niet dieper op ingaan. Er waren een aantal argumenten voor, ook in verband met Europese regelgeving, zeg ik alvast richting de heren Bashir en Madlener.

Ik heb de Kamer geïnformeerd dat een aantal zaken in gang is gezet om het functioneren en de aansturing van ProRail te verbeteren. Ik zal enkele acties die relevant zijn voor dit debat, eruit lichten. Ik heb met ProRail afgesproken dat er dingen moeten verbeteren. De interviews die de heer Eringa, de president-directeur van ProRail, deze week heeft gegeven, laten ook zien dat die boodschap heel goed binnen is gekomen en dat dit wordt ingezet. Hij is ook niet terughoudend wat betreft het bespreekbaar maken van die verbeterpunten. Ik heb deze president-directeur aangesteld om orde op zaken te stellen. Een van de concrete acties die hij neemt, is het veranderen van de topstructuur van ProRail, om de interne sturing te verbeteren en om de informatielijnen te verkorten.

Ik hoorde mevrouw Van Veldhoven zeggen dat zij dit een rampzalige start vindt. Ik vind dit geen rampzalige start. In de nieuwe beheerconcessie zijn een aantal afspraken met ProRail strakker neergezet, bijvoorbeeld over de informatievoorziening naar het ministerie en de transparantie over prestaties. In mijn organisatie is de capaciteit voor de aansturing van ProRail uitgebreid, want ook ik vind dat ik er meer bovenop moet zitten. Dat geldt in mijn organisatie ook voor concessiebeheer en aandeelhouderschap. Bij de subsidieverlening worden ook de touwtjes aangetrokken, vooral bij de grote projecten.

De voorzitter: Ik zie dat de heer Van Helvert een vraag heeft. Ik had nog niet gemeld dat ook in deze eerste termijn van de kant van het kabinet twee interrupties zijn toegestaan.

De heer Van Helvert (CDA): Dan wil ik wederom een punt van orde maken, want dat vind ik erg weinig. Een meerderheid van de commissie heeft besloten dat we alleen deze termijn afmaken, dus we hebben tijd genoeg. Ik denk dat we meer moeten kunnen interrumperen dan twee keer.

De voorzitter: Dat kunt u doen, mits daar een meerderheid voor is in de commissie. Ik doe een voorstel. Dat had ik in eerste aanleg ook al gedaan. U doet een procedurevoorstel. Ik zou er niet vijf, zes, zeven of acht van maken, maar wellicht is drie dan een mogelijkheid.

Mevrouw Van Veldhoven (D66): Volgens mij is de Kamer er veel aan gelegen om dit debat goed te voeren, om er helderheid over te hebben. Een andere vraag is of de fracties een voorkeur hebben voor een AO of een plenair debat. Daarbij wordt altijd gezegd dat de zaal niet uitmaakt, maar het aantal interrupties dat je mag plaatsen wel. In die zin zou ik de ruimte willen hebben om de vragen te stellen die ik wil stellen. Ik denk dat we nu die ruimte hebben, tot 20.00 uur, als we alleen maar de eerste termijn doen. Voor de zorgvuldigheid van het debat mag altijd van de woordvoerders worden gevraagd om zich enigszins te beperken, maar drie vind ik echt te weinig. Ik kan me voorstellen dat mijn collega's vier of vijf interrupties nodig hebben. Als ik deze zelf nodig heb, wil ik ze graag kunnen plaatsen.

De heer **Bashir** (SP): Dit is voor ons een belangrijk debat. Ik weet niet bij voorbaat hoeveel interrupties ik nodig heb. Ik stel voor om gewoon het debat te voeren en dan te zien hoe ver we komen.

De heer **Madlener** (PVV): Er is een heel vreemde situatie opgetreden, namelijk dat twee mensen het totaal met elkaar oneens zijn. We hebben nog twee uur, dus ruime tijd. Het lijkt me goed als we de ruimte hebben om iedere interruptie te plaatsen die wij nodig achten. Als het uit de hand loopt, kunt u altijd nog ingrijpen.

De **voorzitter**: Daar kunt u zeker op rekenen. Het debat moet niet onbeheersbaar worden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het lijkt me wel goed om een cijfer vast te stellen. Mevrouw Van Veldhoven zei vier of vijf. Als je die achter elkaar zet, heb je er 45. Dat lijkt me wat veel. Als we gewoon met vijf interrupties beginnen, kort, puntig en een beetje gedisciplineerd, hebben we in ieder geval een richtlijn.

De **voorzitter**: Als de overige leden daarmee akkoord gaan, vind ik dat uitstekend. Ik ben wel benieuwd hoe het gaat met die korthed en puntigheid. Dat vergt enige discipline van deze woordvoerders, is mij bekend. Houdt u er rekening mee dat ik dan wel kan aftikken. Dan is er een interruptie van de heer Van Helvert. Probeer het eens kort en bondig, mijnheer van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik zal het proberen. De Staatssecretaris zegt: ook ik vind dat ik er meer bovenop moet zitten. Het is niet de eerste keer dat we de Staatssecretaris horen zeggen dat zij er meer bovenop moet zitten, dat zij strakker gaat aansturen. Laten we dat even smart formuleren. Wat bedoelt de Staatssecretaris met: ik moet er meer bovenop zitten? Of anders gevraagd: hoe kan ik volgende week zien dat de Staatssecretaris er dichterbij zit dan nu?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vervolg mijn betoog en geef direct antwoord op de vraag van de heer Van Helvert.

De **voorzitter**: Ik onderbreek u even, want de heer Van Helvert lijkt daar niet mee akkoord te zijn.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dat is dus niet smart. Dan vervolgt u met een heel betoog. Daar wil ik heel graag naar luisteren, want ik ben daar heel benieuwd naar, daar gaat het niet om. Maar dat zijn uiteindelijk kreten die gevolgd worden door enorme betogen. Mijn vraag is: wat is dichterbij er bovenop zitten? In dat kader zou de Staatssecretaris een aantal punten moeten noemen waaraan wij kunnen zien dat zij er volgende week dichterbij zit dan vandaag.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind het belangrijk dat we bij de grote projecten inzicht en overzicht krijgen. Ik heb de Kamer laten weten dat ik een extern bureau opdracht heb gegeven om naar het Doorstroom Station Utrecht (DSSU) en OV SAAL te kijken, dat te analyseren en te bekijken op welke momenten welke informatie nodig is, die ik kan delen met de Kamer. Je ziet dat de grote projecten waar we het over hebben, lang duren. Dat zijn projecten die tien tot twaalf jaar in beslag kunnen nemen. Hoe kan ik er dichterbij zitten, zodat we bij die lange trajecten een consistente lijn hebben en de Kamer goed geïnformeerd wordt? Dat project in Rotterdam is onder vele voorgangers van u en mij gestart. Het is nu zo dat de Kamer geïnformeerd wordt over de stand van zaken bij projecten. Eventuele bijstellingen worden met de Kamer gedeeld,

wanneer zich grote beslissingen en keuzes over nieuwe projecten voordoen. De ontwikkelingen bij projecten, in de zin van financiële bijstellingen, worden opgenomen in de begroting en het bijbehorende MIRT-trajectenboek. De stand van zaken wordt met de Kamer besproken bij het notaoverleg en bij de rapportage over het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

Je ziet dat dit een versnippering geeft, waardoor er geen gevoel van overzicht is, terwijl ik de afspraken om de Kamer zo snel mogelijk te informeren daarbij nakom. Dat vind ik belangrijk, dus ik zeg toe dat ik binnen vier weken een overzicht geef van de stand van zaken bij de grote projecten, gebundeld in een paar pagina's met een nietje erdoor. Dit sluit ook aan bij wat mevrouw De Boer vroeg.

In plaats van de versnippering die er nu is, doordat de Kamer op verschillende momenten informatie krijgt, moet het gebundeld worden. Ik wil daarna bekijken hoe ik erbij kan betrekken wat ik uit het externe onderzoek naar voren haal. Ik kan mij voorstellen dat er een andersoortige rapportage over grote projecten plaatsvindt, zodat het voor de Kamer inzichtelijk is en we er betere debatten over kunnen voeren. DSSU is nu apart gegaan. Daarover waren vragen gesteld naar aanleiding van een artikel. De vraag was hoe het zo ver is gekomen; van 100 naar 30 miljoen. Daar kom ik zo op terug.

De opmerking van de president-directeur over de ontwikkeling van de kosten en de verwachte ingebruikname gaat over de ontwikkelingen bij de projecten Amsterdam CS, de stationsverbouwing Rotterdam, Den Haag, de ov-terminal, en de projecten in Arnhem en Breda, maar niet over DSSU. Daar lopen twee projecten: het station en de spoortunnel. Sinds de start van deze zeven projecten is er sprake geweest van allerlei bijstellingen, die op enig moment gemeld worden, conform de afspraak. Daar hoort bij dat grote projecten een voorbereiding en realisatie van jaren kennen. De ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan, zijn aan de Kamer gemeld. Van de zeven genoemde projecten zijn de meeste inmiddels gerealiseerd.

De vraag of de Kamer goed geïnformeerd wordt, vind ik heel relevant. Ik denk dat ik met mijn aanbod om op een andere manier te gaan rapporteren over de grote projecten bij ProRail, tegemoet komt aan de behoefte aan inzichtelijkheid en overzichtelijkheid, zowel bij de Kamer als bij mij. Ik zal dat overzicht binnen vier weken sturen. Normaliter zou ik de Kamer via de begroting informeren, die volgende week komt, maar ik wil nu al maximaal transparant zijn, want er zijn nog twee projecten waarbij overschrijdingen zullen optreden. Daarover zou ik de Kamer volgende week informeren. Het gaat om de terminal van Utrecht en het station Breda. Ik vind het niet goed dat dit via de reguliere cyclus wordt gemeld, zoals is afgesproken. Dat wil ik eruit halen, om de Kamer op deze manier te informeren.

De heer **Van Helvert** (CDA): Het is heel fijn dat we beter geïnformeerd gaan worden en dat de Staatssecretaris heel transparant wil zijn. Er hangt één vraag boven de markt. Daar zitten we allemaal op te wachten. We krijgen een enorm betoog, maar het gaat om de vraag of de Staatssecretaris de directeur van ProRail heeft verplicht om informatie achter te houden of niet. Hadden we deze informatie allang kunnen hebben? Heeft de directeur van ProRail die onder de pet moeten houden? De Staatssecretaris zegt dat het niet waar is en de directeur van ProRail zegt dat het wel waar is. Ik wil al die verhalen heel graag horen, maar de vraag of de Staatssecretaris de directeur verplicht heeft om zaken onder de pet te houden moet nu allereerst beantwoord worden. Ik heb het aanbod gedaan om dat eerst goed te onderzoeken, maar een meerderheid van de commissie zei terecht, en daar schaar ik mij ook achter, dat zij nu meteen een reactie wil. Dan vind ik ook dat we nu die reactie moeten hebben en niet eerst een heel betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat komt goed uit, want ik ben in mijn betoog uitgekomen bij het interview met de president-directeur. Op de specifieke vraag van de heer Van Helvert is mijn antwoord dat de president-directeur gisteren afstand heeft genomen van deze quote. Dat heb ik in de brief van gisteren ook gemeld.

De heer **Madlener** (PVV): Ik begrijp de Staatssecretaris goed dat er geen druk is uitgeoefend door het ministerie op ProRail om bepaalde informatie vertraagd naar de Kamer te sturen? Daar is de Staatssecretaris helder over, maar ik wil er toch nog een helder antwoord op hebben. Het lijkt erop dat ProRail geen deskundigheid meer in huis heeft en alles inhuurt. Het ministerie heeft kennelijk ook geen deskundigheid meer in huis en huurt nu een externe deskundige in om de kostenoverschrijdingen te gaan onderzoeken. Ik vraag mij af wie hier slecht wordt geïnformeerd. Is dat alleen de Kamer of zijn ook de Staatssecretaris zelf en haar ministerie niet goed geïnformeerd over de gang van zaken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat zijn twee vragen. Ik begin met de laatste. Dat is niet aan de orde. De reden om een analyse te laten doen, is om te weten hoe de informatie loopt, met de beslismomenten over de bijstellingen bij projecten die heel lang lopen. DSSU en OV SAAL zijn heel langlopende projecten. Ik wil precies weten hoe de analyse is, hoe de besluitvorming gaat en op welk moment er bijstellingen plaatsvinden. Hoe word ik geïnformeerd, zodat ik de Kamer kan informeren? Dat is het onderzoek dat ik heb uitgezet.

Er is gevraagd naar een punt dat in het interview werd genoemd. Er was een grove schatting van een overschrijding van 100 miljoen. Als ik die meld, om vervolgens te toetsen en te bekijken wat er wel of niet klopt en als het dan 29,5 miljoen blijkt te zijn, dan zegt de Kamer tegen mij dat ik met ongefundeerde informatie kom. Dit is een voorbeeld, om antwoord te geven op de vraag wat er is gebeurd tussen die 100 en die 29,5 miljoen, want dat is nogal een groot verschil. Daarbij zijn de maatregelen tegen het risico op trillingen meegenomen, want sommige risico's bleken er niet te zijn. Zo is de toets afgewerkt.

De president-directeur zegt zelf ook dat we niet meer sportief moeten begroten, zoals hij dat noemde. We moeten goed begroten. Dat geldt ook voor de informatie die gedeeld wordt, als je roept: 107 miljoen en het blijkt 29,5 miljoen te zijn. Deze overschrijding is uitermate goed onderbouwd, want na het ongeval bij de Singelgracht in Amsterdam en wat de OVV daarover heeft geconstateerd, hebben we besloten om dingen anders te gaan doen met de wissels. Dat kost ook meer geld. Dat moet inzichtelijk en transparant zijn, zonder dat het publiek het gevoel krijgt dat er met tientallen miljoenen wordt gesmeten, want het is belastinggeld. Dat is niet aan de orde. Zo zijn we van 107 naar 30 miljoen gekomen. Dat is waar het om gaat. Mijn ministerie wilde goede informatie. Ik ga geen informatie delen die niet gevalideerd is. Dat is hier aan de orde.

De heer **Madlener** (PVV): De eerste vraag die ik had gesteld, is niet beantwoord. Is er druk uitgeoefend door het ministerie om de timing van het slechte nieuws aan te passen, zoals de directeur van ProRail beweerde?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het antwoord is nee. De vraag is gesteld wat de harde informatie is. Ik kan meteen antwoord geven op de vraag van de heer Bashir of die 29 miljoen hard is. Ja, dat bedrag is inmiddels gehard en wordt op deze manier opgenomen in de begroting.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb al in eerste termijn gezegd dat het mooi is ergens binnen te komen en dan met een frisse blik naar een organisatie te kijken. Toen ik zelf in de Kamer kwam, waren er ook dingen

waarvan ik dacht: het kan toch niet waar zijn, bijvoorbeeld dat je op donderdag pas weet hoe je volgende week eruit ziet. Zo kun je toch niet werken? Dan wen je eraan, dan doe je het zo en dan vind je dat allemaal normaal. De nieuwe directeur van ProRail is binnengekomen en heeft in zijn eerste paar maanden een paar dingen gezien waarvan hij zei: dat kan toch niet waar zijn? Die zaken heeft hij verwoord in dat interview. Hij zei onder andere: we moeten stoppen met meebuigen als het ministerie wil dat slecht nieuws wordt uitgesteld, daar gingen we tot nu toe in mee, maar we moeten niet langer de schijn in de lucht houden. De Staatssecretaris zegt dat hij daar afstand van heeft genomen. Tegelijkertijd horen wij in de pauze dat hij daar geen afstand van heeft genomen. Los van de vraag of hij wel of niet afstand neemt van deze specifieke bewoordingen, zit hier dus een punt onder dat niet klopt en dat geadresseerd moet worden. Op welke wijze is er ooit druk uitgeoefend op ProRail om mee te buigen met het ministerie, dat zou willen dat slecht nieuws zou worden uitgesteld? Daar moeten we echt helderheid over krijgen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb gisteren al gemeld dat dit niet aan de orde is en dat dit een onhandige quote is. De president-directeur van ProRail heeft gisteren afstand genomen van deze quote en dat heb ik u gemeld.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, kort en bondig was de afspraak.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ja, voorzitter, kort en bondig. Ik las in de schorsing in een tweet dat hij geen afstand neemt van zijn bewoordingen. En dan wil ik toch graag een reactie van de Staatssecretaris, niet alleen op de bewoordingen, maar vooral op het punt dat eronder ligt. Zij kan daar niet voor weglopen door alleen maar te zeggen dat hij afstand heeft genomen van deze bewoordingen. Welk punt heeft hij geadresseerd? Hoe staat de Staatssecretaris daarin?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb gezegd dat het niet aan de orde is en dat de president-directeur gisteren afstand heeft genomen van deze quote. Dat heb ik in de brief gemeld. Het is niet aan de orde geweest dat er druk wordt uitgeoefend.

De heer **Bashir** (SP): Het is niet één medium dat meldt dat de president-directeur van ProRail nog steeds achter zijn uitspraak staat. Er zijn meerdere media die dat bevestigen. Misschien is het handig om het debat even uit te stellen of te schorsen, zodat de Staatssecretaris ook op de hoogte is van de nieuwe informatie, want wat wij lezen, is iets anders dan wat de Staatssecretaris hier vertelt.

De **voorzitter**: U kunt natuurlijk ook gewoon vertellen wat de actuele stand van zaken is, dan hoeft ik niet te schorsen. Dat lijkt me een beetje overbodig.

De heer **Bashir** (SP): De Staatssecretaris zegt nog steeds achter haar brief van gisteren te staan, terwijl wij dus iets anders lezen. Dan is de vraag of de Staatssecretaris ook op de hoogte is van de laatste informatie die tot ons komt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb niets toe te voegen aan wat ik heb gezegd.

De heer **Bashir** (SP): Dat is toch onbegrijpelijk? Wij krijgen andere informatie dan wat de Staatssecretaris hier vertelt. Of de Staatssecretaris heeft gelijk of die verschillende media die dat de wereld in hebben geslingerd, hebben gelijk. Het kan niet allebei waar zijn. Mijn vraag aan de

Staatssecretaris is wat haar onderbouwing is van haar antwoord dat zij nog steeds bij haar brief van gisteren blijft.

Staatssecretaris **Mansveld**: De onderbouwing is het contact met de president-directeur.

De heer **Bashir** (SP): Wanneer was dat?

Staatssecretaris **Mansveld**: Gisteren.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, niet zonder microfoon spreken. Ik heb u de ruimte gegeven om uw vraag te stellen. Probeer u dat via de microfoon te doen.

De heer **Bashir** (SP): De Staatssecretaris zegt dat zij gisteren contact heeft gehad, maar wij hebben de informatie in de pauze van dit debat gekregen, dus die is vers van de pers. Ik zou willen weten of de Staatssecretaris dat nog wil verifiëren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dit is de informatie die ik heb. U hebt blijkbaar andere informatie of wisselende informatie. Dat is mij niet bekend. Dat heb ik ook niet gezien in de schorsing van dit debat. Dit is de informatie die ik heb en ik ben nadrukkelijk in de veronderstelling dat die juist is.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik zie dat er nu weer andere tweets de wereld in gezonden worden die weer het tegenovergestelde bevestigen. Misschien moet de president-directeur er zelf nog maar eens opheldering over geven. Misschien moet hij er zelf mee naar buiten komen in plaats van dat het mondeling gewisseld wordt.

Ik had nog een interruptie over het blokje dat voorafgaat aan deze laatste ronde vragen. Ik vind het prima dat er informatie naar de Kamer komt. Ik hoop dat dit zo snel mogelijk gebeurt. Ik vind vier weken nog rijkelijk lang. Kennelijk is de informatie voorhanden. Ik roep de Staatssecretaris op om deze eerder naar de Kamer te sturen.

Een ander punt is het anders informeren van de Kamer. Ik heb gevraagd om zolang er zulke grote tekorten zijn bij die projecten, de Kamer daar periodiek over te informeren, dus maandelijks, tweemaandelijks of driemaandelijks. Dat lijkt me heel goed. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat het anders wordt gedaan. Betekent dit dat de Kamer daarover periodiek wordt geïnformeerd? Dat zou de VVD-fractie heel graag willen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb een punt van orde. We gaan nu de Kamer langs met allerlei interrupties. Iedereen brengt zijn eigen punten uit de eerste termijn weer aan de orde, die gaan over verschillende onderwerpen. Mevrouw De Boer brengt een heel ander punt in dan waar we waren gebleven, namelijk uit haar eerste termijn. Dat mag allemaal, maar dan vraag ik mij wel af wat we hier zitten te doen met al die interrupties. Al die vragen zijn al gesteld. Laten we dan eerst even luisteren. Ik wil ook antwoord op mijn vragen. Dan kan ik nu ook vijf interrupties gebruiken om die weer te stellen. Het is allemaal relevant en belangrijk. We kunnen er ruim de tijd voor nemen, maar dan moeten we het wel eerst even rustig afwachten en daarna pas reageren.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, ik geef u de gelegenheid om uw vraag te stellen. U krijgt antwoord van de Staatssecretaris. Dat doen we allemaal in de juiste volgorde. Daarnet hebben we afgesproken dat we interrupties zouden plegen over de verschillende onderwerpen en niet over één onderwerp. Dat hoeft helemaal niet door elkaar te lopen. Als de Staatssecretaris antwoord geeft op de vragen die door u zijn gesteld, dan is dat de

juiste volgorde. Dan blijven we dat gewoon op deze manier doen. De heer Hoogland heeft inderdaad ook een aantal vragen gesteld. Hij mag er gevoeglijk van uitgaan dat hij antwoord op die vragen krijgt. Dan zien we later in het debat wel wat dat allemaal doet in het kader van de actualiteit. Dat lijkt me ordentelijk. Volgens mij hebt u zojuist antwoord op uw vraag gekregen van de Staatssecretaris. Of niet?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Nee, dat heb ik nog niet gekregen. Ik wou nog reageren op dat eerste blokje, maar er kwam een ander onderwerp tussendoor. Daarover hebben we nu duidelijkheid, volgens mij. Ik wilde terug naar het eerste blokje, want daarover had ik nog een vraag en die stel ik nu.

De **voorzitter**: Precies, dan gaan we gewoon door en dan wordt er niet meer geïnterrumped over procedureafspraken enzovoorts.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zei al dat ik deze vraag van mevrouw De Boer heel terecht vind, maar dat we moeten bekijken hoe we dat invullen. We volgen nu de cyclus van de begroting en van het MIRT. Ik wil de Kamer graag compacter informeren over de grote projecten bij ProRail. Ik wil de bal niet terugleggen, maar het is mij niet duidelijk of er behoefte is aan maandelijks of tweemaandelijks informatie. Na ons komen er weer andere kabinetten en Kamerleden en die projecten lopen gedeeltelijk door, dus ik ben echt op zoek naar de wijze waarop we dat structureel anders kunnen inrichten. Ik bekijk op welke momenten er al wordt gerapporteerd en of dat transparanter kan worden gebundeld. Ik kan mij voorstellen dat we doorgaan met de MIRT-cyclus, twee keer per jaar, met wellicht tussendoor informatie over of er bijstellingen zijn. Ik wil graag weten welke behoefte de Kamer heeft. Ik vind dat het frequent en gebundeld moet en niet meer op de wijze waarop het nu gaat; binnen de cyclus van de begroting, het MIRT en de voortgangsrapportages over het PHS. Op dit moment vindt het zo verspreid plaats.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dan kan ik u gelijk bedienen. Het gaat ons erom dat er bij een aantal projecten grote overschrijdingen zijn. Die worden in het interview niet met naam en toenaam genoemd. Wij willen daar wel een overzicht van, want zij zijn bekend, maar zij zijn nog niet gemeld aan de Kamer. Ik wil een overzicht van de hoogte en de oorzaken van die overschrijdingen. Dat hoeft inderdaad niet in een rapportage van duizend pagina's, maar dat kan in een beknopt aantal pagina's. Het is goed om de Kamer daarover regulier, maandelijks of tweemaandelijks te rapporteren. Er zijn al een aantal rapportagemomenten, maar er kunnen wat mij betreft een aantal momenten bij tot die problemen zijn opgelost, want dan kan de Kamer ook aanhaken. Het gaat om grote projecten en om een hoop belastinggeld. Het zijn belangrijke projecten voor de reiziger. Ik zou inderdaad willen dat de Kamer daar periodiek op aan kan haken. Dat is de concrete vraag. Het gaat om die overschrijdingen, dus niet om het hele projectenboek van PHS, want dat is veel te veel. Nogmaals, het gaat om die projecten waar grote overschrijdingen zijn. Ik heb net gehoord dat het er zeven zijn, maar misschien zijn het er nog meer. Daarover willen wij worden geïnformeerd.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik meldde net al dat er volgende week bij de begroting twee overschrijdingen worden gemeld. Ik vind dat we even goed moeten bekijken wat de status van de verschillende projecten is, want die is totaal verschillend. Rotterdam is al afgerond, maar daarover zijn ook dingen gezegd. Daar kom ik zo nog even op terug. Ik zal kijken of ik dat zo snel mogelijk voor elkaar kan krijgen. Er worden er volgende week al twee in de begroting meegedeeld. Ik zal er alles aan doen om dat sneller te doen dan binnen vier weken, maar ik vind dat de rapportage zo

volledig mogelijk moet zijn, dus goed en juist. Ik zal kijken of het lukt om het binnen twee weken te doen. Ik weet dat we volgende week een bijzondere week hebben, maar ik doe mijn best. Als de evaluatie er is, is de volgende vraag hoe we daarmee verdergaan. Dat gesprek moeten we ook aangaan voor de structurele, lange termijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het gaat erom dat die projecten op orde komen en dat die tekorten teruggaan naar nul, bij wijze van spreken. We hebben een controlerende taak als Tweede Kamer, dus we moeten de vinger aan de pols houden. Daarover willen we inderdaad regelmatig geïnformeerd worden. Dat lijkt me goed.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik kom toch nog even terug op het punt van daarnet. Niemand zal zeggen dat de Staatssecretaris een makkelijke baan heeft. En dan laat ik alle andere dossiers die zij doet behalve spoor nog even buiten beschouwing. Ik vind dat als de nieuwe directeur van ProRail zo'n analyse neerlegt en als we dan niet proberen om tot de kern van die analyse te komen, dat we dan op de verkeerde voet aan de oplossing beginnen. Dan zullen we nooit bij de goede oplossing uitkomen. Als bij ProRail het gevoel bestaat dat er vanuit het ministerie druk is om op een bepaalde manier met de informatievoorziening om te gaan en als de Staatssecretaris dat eigenlijk negeert door te zeggen dat het niet aan de orde is, dan kan dat haar perceptie zijn dat het niet aan de orde is. Als het in de perceptie van ProRail wel aan de orde is, hebben we daar toch een punt dat we moeten oplossen. Ik vraag aan de Staatssecretaris of het echt alleen aan ProRail ligt, want zij zegt dat zij van ProRail een betere informatievoorziening eist. Of zegt zij dat zij dit punt wel wil onderzoeken en wil bekijken hoe zij op het departement kan voorkomen dat die indruk ontstaat? Dit kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben wel blij dat mevrouw Van Veldhoven de zaak nu iets breder neerlegt, want de quote die is gedaan, is niet aan de orde, zoals ik al heb gezegd. Die vind ik onhandig en daar heeft de president-directeur gisteren ook afstand van genomen. De communicatie komt van twee kanten. We moeten kijken naar wat er is gebeurd. Bij het PGO kom ik ook terug op de communicatie, want dat is daar ook een punt, ook bij mijn ministerie. Ik heb betere afspraken gemaakt met de president-directeur van ProRail over de vraag hoe we verdergaan. Wat hebben we van elkaar nodig en wat zijn de verwachtingen over en weer? Hoe zorgen we voor transparante en tijdige communicatie, met vertrouwen? Die weg ga ik in, maar dat staat los van de quote waar ik net op heb gereageerd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben blij met deze reactie, want we gaan nu een stapje dieper in op dit punt, dat ik heel belangrijk vind. Kan de Staatssecretaris garanderen dat er in het verleden door haar ministerie nooit acties zijn ondernomen die bij ProRail de indruk hebben kunnen doen ontstaan dat van hen gewenst werd dat zij slecht nieuws op een later moment zouden geven? Pas als je weet op welke manier die indruk bij ProRail is ontstaan, weet je ook wat je weg moet nemen om ervoor te zorgen dat het niet meer gebeurt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het klinkt misschien wat flauw, maar ik herhaal dat de president-directeur afstand van die quote heeft genomen. Ik vond die quote onhandig. Ik vind het wel belangrijk om te bekijken of er op bepaalde niveaus communicatieverstoringen zijn geweest en hoe dat komt, wat erachter zit. Mensen of bedrijven die geen fouten maken, worden gebouwd in de Efteling. Die bestaan niet in de werkelijkheid. Er worden fouten gemaakt. Ik vind het belangrijk dat daarover communicatie is, dat het boven water komt, dat het voorkomen wordt en dat wordt bekeken hoe er verder wordt gewerkt.

Ik denk dat in de krant onder andere duidelijk is gebleken dat de baas van ProRail mijn opdracht heel serieus heeft genomen en neemt. Hij doet daarover een aantal constatering. Ik vind het belangrijk dat het ministerie en ProRail goed communiceren. Ik heb zaken als concessie-beheer, subsidieverlening en aandeelhouderschap anders georganiseerd binnen het departement, om te zorgen voor betere communicatie. We hebben al een aantal stappen gezet binnen de organisatie van ProRail. KeyRail is inmiddels opgeheven en het goederenvervoer wordt op een andere manier belegd. Dat heeft alles te maken met de capaciteitsverdeling binnen ProRail. Dat heeft een grote impact op die afdeling. We zijn daar anderhalf jaar geleden bij de Lange Termijn Spooragenda daadwerkelijk mee begonnen. Ik heb de samenwerking met Rijkswaterstaat vooropgesteld, als het gaat om de aanbestedingen. Op verschillende plekken in de organisatie van ProRail wordt de druk opgevoerd om anders te gaan werken. Natuurlijk komt er dan een reactie van medewerkers naar het ministerie. Zij vragen of dat wel handig is. Dan ontstaat er een dialoog. Als je culturen en communicatielijnen wilt veranderen, moet je dat grondig doen. Als je de bezem hanteert, wordt die ook vuil.

De heer **Bashir** (SP): De Staatssecretaris begon haar beantwoording goed door te zeggen dat zij nog eens gaat bekijken hoe de informatievoorziening aan de Kamer kan worden verbeterd. Vervolgens vragen wij middels interrupties toch naar de kern van wat zich de afgelopen dagen heeft afgespeeld. Dan merk ik dat de Staatssecretaris gewoon niet bereid is om antwoord te geven. We hebben het in verschillende vormen geprobeerd, en ik zal nog een poging wagen. De antwoorden van de Staatssecretaris tot nu toe zijn veelzeggend. Ik neem aan dat de Staatssecretaris toen zij het interview las, ook dacht: wat bedoelt de president-directeur van ProRail met zijn uitlatingen? Heeft de Staatssecretaris dat aan hem gevraagd? Wat was zijn antwoord?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb gisteren een brief gestuurd en ik denk dat het antwoord daarin heel duidelijk is. Daarin leg ik de link naar het adequater informeren over ProRail, onder andere. Ik noem ook het voorbeeld dat in het interview wordt aangehaald.

De heer **Bashir** (SP): Dat is dus niet het geval, want anders had ik dit niet gevraagd. Het is ook geen antwoord op mijn vraag. Mijn vraag is of de Staatssecretaris aan de president-directeur heeft gevraagd wat hij bedoelt met de zinsnede dat het ministerie slecht nieuws weleens wil laten uitstellen en dat zij tot nu toe daarin meedingen en dat zij dat niet meer willen doen. Ik neem aan dat de Staatssecretaris aan hem de vraag heeft gesteld: dit heb je nu gezegd, maar waar zit de frictie, wat is het probleem, wat is er aan de hand? De Staatssecretaris kan daar toch gewoon antwoord op geven?

Staatssecretaris **Mansveld**: De president-directeur heeft afstand genomen van wat hij daar gezegd heeft. Dat heb ik u ook gemeld in mijn brief van gisteren.

De heer **Van Helvert** (CDA): Nog even voortbordurend op de vraag die mevrouw Van Veldhoven net stelde. Door druk te zetten op ProRail kan de indruk zijn ontstaan bij ProRail dat het ministerie misschien zou willen dat bepaalde informatie uitgesteld werd. Daar kregen we geen antwoord op van de Staatssecretaris. Daaruit blijkt dat natuurlijk in sommige situaties druk kan ontstaan. Begrijp ik het goed uit het antwoord van de Staatssecretaris dat zij niet uitsluit dat de druk die op ProRail is gezet, opgevat kan zijn als dat zij deze informatie iets langer onder de pet zouden moeten houden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga hier geen interpretaties geven aan uitspraken die zijn gedaan. Ik heb in de brief aangegeven wat de president-directeur over deze quote aan mij heeft bericht. Om terug te komen op die 100 miljoen en die 29,5 miljoen, ik vind het belangrijk om in te gaan op de informatie die wordt gedeeld door ProRail met het ministerie. Er is gebleken dat het bedrag anders in elkaar zit als we het toetsen. Daar is niets mis mee, maar je moet op een gegeven moment samen tot de conclusie komen wat harde informatie is en wat daadwerkelijk in de begroting wordt opgenomen. Men kan zich voorstellen dat als er een bedrag van 100 miljoen voorbij komt, dat niet gevalideerd is, dat er doorgevraagd wordt. Waar bestaat dat uit? Hoe gaan we hiermee om? Dat is gebeurd. Ik heb net het voorbeeld gegeven van de trillingen. Dat risico is er niet, dus dat bedrag voor dat risico hoeft er ook niet te zijn. Die 100 miljoen is een wat grove inschatting geweest van mogelijke risico's. Die 29,5 miljoen is de harde informatie. Bij die weg daartussen wordt er natuurlijk wel gecommuniceerd over hoe je daarmee omgaat. Ik sta ook voor die vraag, want ik moet de Kamer juist informeren. Ik wil het debat kunnen aangaan over het juiste bedrag. De heer Van Helvert zou mij geen knip voor de neus waard vinden als ik eerst meld dat het gaat om 100 miljoen en vier maanden later dat het gaat om 29,5 miljoen. Dat zou ik dan ook terecht vinden van de heer Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Staatssecretaris grijpt weer terug naar de quote, maar mijn vraag ging niet over de quote, maar over wat anders. In principe zou de Staatssecretaris daar los van welke quote dan ook antwoord op kunnen geven, maar dat gebeurt niet. Een andere vraag, in vervolg daarop, betreft de toezegging voor het reces, toen dat verhaal over de aanbestedingen naar buiten kwam, dat de Staatssecretaris er korter op wilde gaan zitten. Heeft zij het interview dat gegeven is aan Het Financieele Dagblad, en misschien ook aan de NRC, in het kader van het korter erop zitten vooraf ingezien of kwam dat als een donderslag bij heldere hemel?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben van tevoren geïnformeerd over het feit dat er mogelijk een interview zou komen in de NRC. Het was niet duidelijk op welke datum dat uit zou komen. Ik weet uit ervaring dat dit niet altijd zeker is. Ik ben de dag voor het interview van Het Financieel Dagblad geïnformeerd over het interview met Het Financieele Dagblad.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de heer Madlener afziet van zijn interruptie. De Staatssecretaris kan doorgaan met het beantwoorden van de overige vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben ermee geëindigd dat communicatie van twee kanten komt. We hebben het gehad over informatie. Ik wil graag doorgaan met de aanbestedingen. Vlak voor de zomer werd ik door de raad van commissarissen van ProRail geïnformeerd over de resultaten van een onderzoek van PricewaterhouseCoopers (PwC) naar onderhoudscontracten bij ProRail. Daarover heb ik de Kamer op 25 juni een brief toegezonden. Ik kan op voorhand zeggen dat er geen causaal verband was tussen de vraag van de heer Bashir in het debat over de NS en het onderzoek dat drie dagen later in mijn bezit kwam. Uit dat onderzoek blijkt dat ProRail in 2014 vier onderhands gegunde pilotcontracten voor prestatiegericht onderhoud heeft verlengd naar tien jaar in plaats van de drieënhalf jaar die bij de start van PGO 3.0 was afgesproken. Daarmee voldoen deze contracten tot 2024 niet aan de aanbestedingsrichtlijn. De directie van ProRail heeft dit besluit genomen zonder de raad van commissarissen of mij erbij te betrekken. ProRail heeft wel indirect informatie gedeeld met mijn ministerie. Om de vraag van mevrouw Van Veldhoven te beantwoorden, de kwartaalrapportage waar zij op doelt,

staat op de internetsite. Als ik haar daarmee een plezier doe, zal ik die toezenden, als daar behoefte aan is. Daarin staat dat de looptijd van de pilotcontracten tien jaar is, echter zonder de juiste context. Het stond in een rapportage die gestuurd is bij een lay-outvoorbeeld, maar dan wordt gekeken naar de lay-out en niet naar de inhoud.

Ik heb me ook afgevraagd hoe medewerkers daarmee om moeten gaan. Hadden die medewerkers dat op dat moment moeten constateren? Ja, ik denk dat er alerter mee omgegaan had kunnen worden, maar dat betekent niet dat het ministerie dat dan per definitie moet constateren. Op het moment dat er wordt afgeweken van een afspraak over compliance, wat betekent dat het voldoet aan de wet- en regelgeving, vind ik dat je actief met mij in gesprek moet gaan over de wens om de gemaakte afspraak aan te passen. Ik vind dat die zaak op die wijze niet door de beugel kan. Daarom zijn maatregelen wat mij betreft noodzakelijk.

Mijn uitgangspunt is dat de huidige situatie van het niet voldoen aan het aanbestedingsrecht zo kort mogelijk duurt. Ik heb ook met ProRail afgesproken dat alle contracten, inclusief de pilots, zo snel als mogelijk hieraan zullen voldoen. Op verzoek van ProRail hebben de vier aannemers zich ook bereid getoond om mee te werken aan het ontbinden van de pilotcontracten, zodat deze openbaar gemaakt kunnen worden. De president-directeur heeft mij laten weten dat ProRail uit deze gang van zaken lering heeft getrokken. Ik moet wel zeggen dat ik het heel goed vind dat er een cultuur blijkt te zijn bij ProRail waarin een medewerker ook daadwerkelijk de vertrouwenspersoon, de compliance officer, inschakelt omdat hij een aantal vragen heeft, dat de raad van commissarissen daarover wordt geïnformeerd en dat deze direct na de vergadering hierover actie onderneemt en een onderzoek doet.

Mevrouw De Boer vroeg of er niet doorgevraagd had moeten worden. Ik heb me dat ook afgevraagd: hoe ver vraag je door? Wat wil je dan weten? Wat staat centraal? De contracten? Er is sprake van een medewerker die een situatie schetst en van een intern onderzoek van ProRail. Ik vind dat de raad van commissarissen zijn rol heel goed heeft opgepakt. Dan komen we aan in maart. Dan worden we er in een heel korte mail over geïnformeerd dat er ook vrijwaringen in het spel zijn en dat het onderzoek loopt. Toen hebben we gezegd dat we eerst het onderzoek wilden hebben, om precies te weten wat er aan de hand is. Ik vind persoonlijk het onacceptabel dat er vrijwaringen worden afgegeven. In het onderzoek dat ik op 11 of 12 juni heb ontvangen, bleek wat de situatie was. Er is een samenvatting gegeven door PricewaterhouseCoopers. Daar ligt een vertrouwelijk rapport aan ten grondslag om de zaak te doorgronden. Omdat man en paard daarin genoemd worden, vind ik het ook terecht dat dit vertrouwelijk is. Ik heb aangeboden dat men dat eventueel in kan zien. Ik vind het belangrijk dat de president-directeur constateert dat hieruit intern lessen getrokken moeten worden. Hij vraagt zich af hoe dit is gegaan en hij heeft een actieplan opgesteld om de werkcultuur en de omgang met het aanbestedingsrecht op korte termijn te verbeteren. Daarnaast werkt ProRail aan een nieuwe structuur voor de top. Daarmee wordt meer duidelijkheid gecreëerd over de verantwoordelijkheid. Ook zijn de bij deze kwestie betrokken directeuren van het PGO-dossier afgehaald. Dit dossier is direct onder de president-directeur gebracht. Uit deze gang van zaken blijkt, zoals ik ernaar kijk ...

De voorzitter: Afrondend op dit punt, bedoelt u?

Staatssecretaris Mansveld: Afrondend op dit punt. Het blijkt dat een intensievere studie in samenwerking tussen ProRail en mijn ministerie urgent blijft. Bij die samenwerking staat de communicatie hoog op de agenda; transparant, tijdig en met vertrouwen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat is een mooie afsluiting van het blokje. Ik heb nadrukkelijk de vraag gesteld of het ministerie toen niet door had moeten vragen. Er ligt een onderzoek en dat is niet niets. Het ministerie controleert ProRail. Ik heb gehoord dat de Staatssecretaris zegt dat we daar in de toekomst alerter mee om moeten gaan. De vraag is vervolgens of we daar inderdaad alerter mee omgaan en of we de teugels gaan aantrekken. Ik ben blij dat de Staatssecretaris dat ook zegt. Gaan we daar in de toekomst alerter mee om? Je zou ook kunnen zeggen dat ProRail aan het werk gaat en gaat kijken naar de eigen cultuur. Gaat de Staatssecretaris daar ook bovenop zitten? Er is al gezegd: dit was eens maar nooit weer. Kunnen we daar inderdaad van uitgaan?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat de Kamer inmiddels weet hoe ik over garanties denk. Garanties kun je niet geven. Ik vind het belangrijk dat de woorden van de raad van commissarissen «eens maar nooit weer» gestand worden gedaan. Ik vind dat ook belangrijk voor de organisaties, ProRail en mijn ministerie, maar ook de Nederlandse Spoorwegen. ProRail en de Nederlandse Spoorwegen zijn samen ook heel goed bezig met het bekende programma Beter en Meer, om stappen vooruit te zetten, ook als het om dienstregelingen gaat. Ik denk dat het belangrijk is om de sleutelmedewerkers veel vaker met elkaar in contact te brengen. Ik kan mij voorstellen dat wij als Staatssecretaris en als president-directeur daarbij nauwer betrokken zijn, om te laten zien welke cultuurwisseling we willen. Dit ministerie heeft ProRail in het verleden op afstand gezet, met goedkeuring van de Kamer en van de Nederlandse Spoorwegen. Dit is een beweging terug, omdat we toch anders met elkaar willen omgaan. De opgave die er ligt voor de Lange Termijn Spooragenda, heeft impact. Dan komen dit soort dingen boven water. Als je gaat vegen, wordt de bezem vuil, zoals ik al zei. Tegelijkertijd zitten daar 4.000 medewerkers, plus een groot aantal medewerkers van het ministerie, die elke dag niets anders doen dan bikkelhard werken voor hun zaak, voor het departement, voor die organisatie. Dat blijkt ook uit het interview met de heer Eringa.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat laatste siert de organisatie van ProRail. Dat moet ook. Ik ben blij om dat te horen. Ik ben ook blij dat de Staatssecretaris een aantal dingen bevestigt, dat ze er meer bovenop gaat zitten. We gaan orde op zaken stellen. Dat moet een geruststelling voor de Kamer zijn. Wat er nu gebeurd is – het juridisch niet in control zijn, het schenden van de compliance en grote overschrijdingen bij projecten – moet in de toekomst niet meer mogelijk zijn. We moeten erop kunnen vertrouwen dat de boel financieel op orde is. Dat is eigenlijk de grote vraag bij dit hele debat.

De heer **Madlener** (PVV): We horen nu de goede bedoelingen van de Lange Termijn Spooragenda, zoals de Staatssecretaris zegt. We horen het voornemen om er dichter op te zitten. Tegelijkertijd zijn we getuige van de grootste communicatiestoring die ik ooit heb meegemaakt tussen een ministerie en een organisatie als ProRail. Op dit moment zijn we getuige van de grootste communicatiestoring ooit. Ik zie informatie die totaal niet spoort. Door de ene partij worden overschrijdingen aangekondigd, maar de Staatssecretaris lijkt van niets te weten. Het zijn mooie woorden die ik hier hoor, ook van de VVD. «We zitten erbovenop.» Maar we zien vandaag hoe mis het is. En ik heb nog niets gehoord van een concrete oplossing om dit te verbeteren, behalve dat de president-directeur van ProRail iets in de organisatiestructuur aan het veranderen is of daar andere poppetjes neerzet. Ik zou dus toch willen weten op welke wijze de Staatssecretaris dit probleem nu echt te lijf gaat. Wat gaat ze nu concreet doen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb een aantal concrete stappen geschetst. Ik wijs op de capaciteitsverdeling binnen ProRail. Keyrail is opgeheven en

ProRail moet er anders mee omgaan. Dat is met name aan de orde geweest in een debat met mevrouw De Boer. Er heeft in Den Haag bij de verkeersleiding een incident plaatsgevonden dat zo ingrijpend is geweest dat duidelijk werd dat het bij ProRail anders georganiseerd moest worden. Dat moest gebeuren in overleg met de NS. Dat soort incidenten en gebeurtenissen is aangegrepen om tussen de drie organisaties maar ook binnen ProRail zaken anders te organiseren. Er moeten bij alle drie de poten van de organisatie zaken anders worden georganiseerd. Ik richt de aansturing vanuit mijn ministerie anders in. We gaan voor de subsidieverlening een investeringscommissie instellen. Dat is ook met de Kamer gedeeld. De Kamer zal daar ook zeer binnenkort een bericht over krijgen. Al die zaken spelen. De heer Madlener kan niet zeggen dat wij niet concreet zijn.

De heer **Madlener** (PVV): Ik hoor dat het anders moet. Het moet anders op het ministerie, het moet anders bij ProRail. Kortom: het moet anders, anders, anders! Maar ik hoor nog niet hoe. Ik hoor graag van de Staatssecretaris een uitgebreide visie. Wat gaat zij concreet doen, samen met ProRail en eventueel de NS, in de organisatie- en de communicatiestructuur, opdat dit niet meer voorkomt? We zijn vandaag getuige van de grootste communicatiestoring ooit. Ik zie lijstjes met projecten die misgaan, en de Staatssecretaris weet van niets. Dat is toch te gek voor woorden. En dan hoor ik alleen maar dat het anders moet. Ja, dat kun je wel zeggen. Ik wil graag weten hoe dat gaat gebeuren. Dat antwoord kan misschien niet nu worden gegeven, maar dat kan wel in een rapportage worden aangegeven die we dan hopelijk snel ontvangen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb de Kamer het actieplan van ProRail gestuurd. Daarin staat wat ProRail concreet gaat doen. Daarin staan de verschillende fases met elke actie die daarbij hoort. Dat is op 25 augustus gebeurd. Daarin staat hoe de topstructuur gaat veranderen, hoe het plan van aanpak er op hoofdlijnen uit ziet en hoe de zaken geïmplementeerd zullen worden. De raad van commissarissen komt 25 september aanstaande bij elkaar. Daarna zal ik de Kamer weer informeren. Ik vind het namelijk belangrijk dat de Kamer meegenomen wordt in wat er praktisch gaat gebeuren. Ik wil de Kamer met alle plezier het rapport nog een keer toesturen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nu we het toch hebben over de raad van commissarissen, bij het kijken naar de samenstelling daarvan viel mij iets op. Er zit namelijk een gedelegeerd commissaris in die raad van commissarissen. Die krijgt daar ook een forse extra vergoeding voor. Wat is nu precies de rol van die gedelegeerd commissaris? De vergoeding is € 36.000. Dat is bijna net zo veel als de anderen überhaupt krijgen. Wat doet deze gedelegeerd commissaris dan zoveel extra en hoe moet ik dat zien in de nieuwe cultuur en de nieuwe structuur aan de top?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom later op die vraag terug of ik geef het antwoord schriftelijk.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Prima, maar ik wil dat antwoord heel graag voor de tweede termijn hebben. Maar goed, daar hebben we dan toch wat meer tijd voor.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is nog een aantal vragen gesteld. De heer Hoogland heeft gevraagd waarom er niet direct is gekozen voor een andere opdrachtgever. Het bureau heeft een offerte aan mij uitgebracht waarin deze werkzaamheden voor ProRail niet werden genoemd. Na de

gunning aan het bureau gaf het aan dat er ook werkzaamheden voor ProRail werden verricht en dat er geen sprake kon zijn van een schijn van belangenverstremgeling. Op dat moment is het bureau teruggetrokken – ik had dat ook liever eerder gehoord – en hebben we de opdracht opnieuw moeten uitzetten.

Mevrouw Van Veldhoven deed de suggestie om het jaarverslag van ProRail te gebruiken voor een stukje rapportage. Ik vind dat je een jaarverslag moet gebruiken waarvoor het bedoeld is. Ik zie liever dat de informatie over de grote projecten, die voor een deel het MIRT of onze begroting raakt, via mijn ministerie loopt. Ik vind dat het jaarverslag van ProRail daarbij zuiver gebruikt moet worden.

De heer Hoogland heeft nog een vraag gesteld over het project ERTMS, dat als een groot project wordt beschouwd, en de relatie met ProRail.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat de heer Bashir nog een vraag over het vorige punt heeft.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb nog een aantal andere vragen gesteld over het rapport van PwC. Komt de Staatssecretaris daar nog op terug?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb een aantal vragen daarover beantwoord. Ik heb gesproken over het causaal verband tussen de NS en ProRail en ik heb gesproken over de financiële gevolgen. Ik kom later in mijn beantwoording inderdaad nog op een aantal vragen van de heer Bashir terug.

De heer Hoogland heeft een aantal vragen over ERTMS in relatie tot ProRail gesteld. ERTMS is een groot project. Daarvoor hebben we ook een rapporteur vanuit de Kamer aangesteld. Belangrijk is dat er een separate projectorganisatie voor is opgezet die uit meerdere partijen bestaat. Die projectorganisatie stuurt het project aan.

De heer Bashir heeft gevraagd of de situatie met de PGO-contracten heeft geleid tot financiële gevolgen. Die financiële gevolgen lijken er op dit moment niet te zijn. Het gaat hierbij over de compliance die terug moet van tien jaar naar 2017. Dat moet zo snel mogelijk gebeuren. De gesprekken met de aannemers zijn nog gaande. Zodra ik daarover meer informatie heb vanuit ProRail, informeer ik de Kamer daarover.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik had hier ook een vraag over willen stellen, maar heb die geschrappt, omdat er al zoveel vragen waren gesteld. Klopt het dat er geen financiële gevolgen zijn op het moment dat die contracten worden teruggebracht van tien naar drieënhalve jaar? Er wordt dus in feite een stapje terug gedaan. Die contracten waren al gesloten. Ik weet niet in welke fase een en ander verkeerde, maar er is dus geen schadevergoeding verschuldigd?

Staatssecretaris **Mansveld**: Op dit moment heeft het geen financiële gevolgen. Ik hoop de Kamer daar uiterlijk in de aankomende twee, drie maanden over te kunnen berichten. ProRail is in gesprek met de aannemers.

Voorzitter. Naar ik meen, ben ik volledig geweest. Ik zie aan de gezichten van de leden dat dit blijkbaar niet het geval is. Dan wil ik hun vragen heel graag alsnog beantwoorden.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Bashir nog een vraag wil stellen.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb nog steeds veel vragen over de handelwijze van de Staatssecretaris rondom de publicatie van het rapport van PwC. Het gaat mij hierbij om de informatie die wij daarover hebben ontvangen. Wij hebben daarover vragen gesteld, waarna in onze beleving het balletje is gaan rollen. Als ik vervolgens het jaarverslag van ProRail erbij pak en

bekijk wat daarin staat over bijvoorbeeld compliance, dan roept dat heel veel vragen op. Waarom heeft de Staatssecretaris dan niet gewoon proactief gehandeld en de Kamer daarover een brief gestuurd? Zij had bijvoorbeeld kunnen aangeven dat zaken met betrekking tot de compliance niet in orde waren. Daar moest vervolgens op worden ingegrepen. Zij had kunnen aangeven dat bepaalde contracten verboden waren en eigenlijk niet hadden mogen worden afgesloten en dat er onderzoek naar compliance door PwC werd gedaan. Die vragen blijven nog steeds staan. Ik krijg daar nog onvoldoende antwoord op.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb al aangegeven dat wij ons dat ook hebben afgevraagd. Het begint met een telefoontje van de raad van commissarissen waarbij op dat moment niet duidelijk is wat er aan de hand is, behalve dat de compliance officer met de raad van commissarissen contact heeft opgenomen. Dat onderzoek is gaan lopen. In maart werd duidelijk dat er mogelijk sprake was van vrijwaringen en dat het om de pilotcontracten ging. Er kwam iets meer informatie, maar toen liep het onderzoek. We hebben toen de keuze gemaakt om te wachten tot het onderzoek er was. Ik weet dat de heer Bashir mij in het plenaire debat die vraag heeft gesteld. Ik heb toen gezegd dat ik die kennis niet paraat had, maar dat ik zou kijken of ik dat rapport boven water kon krijgen. Volgens mij heb ik dat letterlijk gezegd. Het rapport was er nog niet op 9 juli. We hadden dat debat op dinsdag en ik heb het rapport aan het einde van die week ontvangen. Ik heb dat vervolgens zo snel mogelijk met een appreciatie naar de Kamer gestuurd.

Ik vind het belangrijk dat ik de Kamer informeer als er zaken gaande zijn. Ik kan me voorstellen dat de Kamer informatie had willen hebben over het bestaan van een onderzoek van PricewaterhouseCoopers. Ik heb geen problemen met het geven van die informatie aan de Kamer, maar zij moet zich realiseren dat er op dat moment informatie kwam met een enorme disclaimer. Er moest namelijk nog onderzocht worden waarover het ging. Dat zou vragen kunnen oproepen. Ik heb op dat moment door de beperkte informatie niet kunnen inschatten in hoeverre dat het personeel raakt. Ik heb op zich dus geen enkele moeite met het informeren van de Kamer op het moment dat onderzoeken worden uitgezet, maar op het moment dat dat vertrouwelijke onderzoeken zijn of dat we nog niet precies weten waarop dat gaat uitkomen en naar aanleiding waarvan het wordt onderzocht, komt er een bericht naar de Kamer met een heel grote disclaimer, waar zij dan ook wellicht een aantal maanden op moet wachten.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb de vraag gesteld tijdens het plenaire debat van 9 juni 2015. Ik heb hier een brief van ProRail van 13 november 2014, waarin hetzelfde staat als wat later naar buiten is gekomen. Het is opvallend dat in de laatste alinea staat dat de Staatssecretaris de informatie ontvangt met het oog op haar toezegging aan de Tweede Kamer om haar voortijdig te informeren. Dus zelfs de directeur van ProRail schrijft in een brief aan het ministerie dat het aan de Kamer moet worden gemeld. Vervolgens hoor ik via via dat er een rapport is van PwC. Ik moet daarnaar vragen en wij worden daar pas zes à zeven maanden later over geïnformeerd. Hoe kan ik als Kamerlid mijn werk goed doen?

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Bashir meldt wat selectief uit de stapel. De brief van 13 november gaat niet over de pilotcontracten, maar over de zeven PGO-contracten. Het gaat hierbij om een procesvraag van de organisatie, waarbij wij een juridische toets doen voor ProRail. Naar aanleiding van die toets zet ProRail zijn verdere beleid uit. De raad van commissarissen heeft het onderzoek overigens ook rondom die tijd uitgezet. De brieven die in die periode zijn geschreven, gaan dus over

andere contracten dan de pilotcontracten. Het antwoord van het ministerie in december is ook heel helder. Het antwoord is: nee, dat kan niet.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Staatssecretaris vertelt heel rustig over alle goede voornemens en over de manier waarop het allemaal beter zal gaan, terwijl volgens mij iedereen hier in de zaal en ook thuis zich afvraagt hoe het ministerie morgen nog samen kan werken met ProRail. Er zit zo'n groot verschil tussen de inhoud van een interview, waarover de Staatssecretaris daags van tevoren nog over geïnformeerd wordt, en wat hier gesteld wordt. Ik heb dezelfde vraag als de heer Bashir: hoe kan ik mijn werk goed doen, hoe kan ik goed controleren? De Staatssecretaris gaat er verder niet op in. Ze zegt alleen maar dat de directeur van ProRail zijn uitspraak heeft teruggedenkt. Ik kan op grond daarvan niet anders dan aan de Staatssecretaris vragen of zij alle brief- en mailwisselingen vanaf 1 januari 2012 tussen het ministerie en ProRail voor de Kamerleden ter inzage wil leggen. Dan bekijken we het zelf wel.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb over de PGO een vertrouwelijk rapport ter inzage aangeboden. Daar heeft de Kamer geen gebruik van gemaakt.

De heer **Van Helvert** (CDA): Mijn vraag was heel helder. Ik denk dat iedereen die goed begrepen heeft, ook de Staatssecretaris. Ik denk dat het goed is dat we alle mail- en briefwisselingen tussen ProRail en het ministerie vanaf 1 januari 2012 tot heden ter inzage krijgen, zodat we alles zelf kunnen nakijken. De Staatssecretaris gaat er gewoon verder niet op in.

Staatssecretaris **Mansveld**: De Kamer wordt maximaal door mij geïnformeerd. Dat gebeurt zo snel en zo goed mogelijk. Ik denk dat ik daar niets aan toe te voegen heb.

De heer **Madlener** (PVV): Het kabinet wil met een feestbegroting voor 2016 komen. Ik neem aan dat de begroting van I en M nu zo'n beetje klaar is. Maar gezien alle misverstanden tussen ProRail en het ministerie vraag ik mij af hoeveel waarde we aan die begroting moeten hechten. Hoeveel tegenvallers zijn er nog niet in die begroting verwerkt? De Staatssecretaris en het ministerie zijn zeer slecht geïnformeerd en we hebben zo'n beetje de noodklok horen luiden door de president-directeur. Ik vraag me op grond daarvan af wat die begroting voor komend jaar nog waard is.

Staatssecretaris **Mansveld**: De mutaties vinden plaats binnen het budget spoor van het infrastructuurfonds. Mevrouw De Boer vroeg of dit afgeschermd is. Dat is het geval. De mutaties en ook de tegenvallers vinden dus plaats binnen het Ministerie van I en M. Die vinden plaats binnen het infrastructuurfonds, en dat is een afgebakend fonds.

De heer **Madlener** (PVV): Je kunt zaken uitstellen, je kunt je ogen sluiten voor aankomende budgetoverschrijdingen. Je kunt zeggen: ik ga de Kamer voorlopig niet informeren, dat doe ik pas als ik precies weet, tot achter de komma, hoeveel het betreft. De uitspraken van de president-directeur dat er nog zoveel aan zit te komen, zijn zeer verontrustend. De Minister sprak net over een disclaimer, over een voorbehoud. In hoeverre geldt dat nu ook voor deze begroting? Heeft de Staatssecretaris zicht op mogelijke toekomstige overschrijdingen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals de Kamer weet, zijn we bezig met de herijking. Ook daar zullen we op zeer korte termijn over praten. De herijking betekent dat we bekijken welke investeringsruimte er nog is voor het spoor. Er zal nog beperkte investeringsruimte zijn. Dat betekent dat er ook voor een deel aan risicoreserveringen zal worden gedaan, ook voor ProRail. Die zullen volledig inzichtelijk worden gemaakt voor de Kamer.

Dat vindt allemaal plaats in het infrastructuurfonds dat tot 2028 loopt en heeft in die zin geen directe invloed op de begroting. De mutaties die de laatste twee jaar binnen het infrastructuurfonds hebben plaatsgevonden, zijn overigens steeds separaat aan de Kamer voorgelegd, ook doordat we met de herijking bezig zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb nog een aantal vragen aan de Staatssecretaris. Ik zal die een voor een stellen. Ik heb allereerst nog een vraag over prestatiegericht onderhoud. De overgang van de ene naar de andere contractvorm en het wel of niet aanbesteden in de markt betreffen natuurlijk een superpolitiek onderwerp. Dat ligt gevoelig in deze Kamer. Daarom wordt het in de Lange Termijn Spooragenda ook als voorbeeld genoemd van een onderwerp waarover ProRail instemming van I en M moet vragen, zodat tijdig afwegingen kunnen worden gemaakt. Dat staat in de Lange Termijn Spooragenda van 28 maart. In paragraaf 40 van het rapport van PricewaterhouseCoopers staat dat vertegenwoordigers van ProRail op verschillende niveaus overleg hebben met vertegenwoordigers van het Ministerie van I en M over verschillende onderwerpen. Er staat voorts dat er diverse malen gesproken wordt over het PGO 3.0 programma. Dat is heel logisch, want het is een belangrijk onderwerp. En dan kan ik me toch heel moeilijk voorstellen dat dat detail van naar tien jaar gaan nooit ter sprake komt. Ik kan daar niet bij. Er was een stuurgroep. Is er dan op geen enkele manier betrokkenheid geweest bij die stuurgroep? Werden er nooit verslagen gestuurd naar het ministerie? Het ministerie zou, anders dan in een bijlage van een kwartaalrapportage, nooit iets hebben gehoord over zo'n politiek onderwerp, over zo'n belangrijk punt als het wel of niet compliant zijn met de mededingingsregelgeving? Ik vind dat heel moeilijk te geloven. Ik ben ook heel erg benieuwd naar de verslagen van die stuurgroep. Ik steun dus het verzoek van de heer Van Helvert om inzicht te krijgen in die informatie. Daarom is het goed om de tweede termijn op een later moment te houden. Dan kunnen we daar eerst naar kijken. Ik hoor nu echter ook graag een reactie van de staatssecretaris. Is er nooit op enig moment betrokkenheid geweest bij die stuurgroep? Is er nooit iets van een verslag ontvangen? Is het ondanks alle gesprekken die hebben plaatsgevonden, nooit aan de orde geweest?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is precies waarom ik de conclusie heb getrokken dat het niet door de beugel kon. De afspraak was gemaakt dat het 1 januari 2017 compliant zou zijn. Die afspraak had de instemming van het ministerie. Dat er daarna een andersluidend besluit is genomen, namelijk tien jaar tot 2024, is impliciet op sommige momenten voorbijgekomen maar is niet expliciet gedeeld. Ik denk dat de brief van de voorzitter van de raad van commissarissen daar ook heel erg duidelijk over is.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, een vervolgvraag. Maar wel wat korter alsjeblieft.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Uiteraard. De beantwoording van de vraag wat impliciet is en wat expliciet, kan natuurlijk ook afhankelijk zijn van de vraag door wiens ogen je naar die informatie kijkt. Daarom ben ik gewoon ook wel benieuwd naar die informatie. Ik begrijp dat de Staatssecretaris bereid is om die ook te verschaffen. Ik zal daar graag kennis van nemen. Ik heb bewust voorafgaand aan het debat niet kennisgenomen van het vertrouwelijke rapport, omdat wij als Kamerleden die kennis dan niet mogen gebruiken in de discussie. Er is hierbij zoveel informatie aan de orde dat het me goed leek om dat duidelijk gescheiden te houden. Ik zal er echter graag nog kennis van nemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb het de Kamer aangeboden vanwege de expliciete tekst in de samenvatting van PricewaterhouseCoopers dat om het geheel te kunnen overzien, kennisgenomen moet worden van het vertrouwelijke rapport. Daarom heb ik het de Kamer op die wijze aangeboden. De Kamer maakt daarin natuurlijk ook haar eigen afweging. Dat was de verwijzing naar de samenvatting die de Kamer als openbaar stuk heeft ontvangen.

De **voorzitter**: Volgens mij heeft de Staatssecretaris alle vragen beantwoord. Ik kijk nog even naar de heer Hoogland. Hij zei aan het begin van de beantwoording van de Staatssecretaris dat niet al zijn vragen over een bepaald onderwerp beantwoord zouden zijn. Of ben ik abusief?

De heer **Hoogland** (PvdA): Volgens mij is er nog één vraag niet beantwoord. Maar ik kan ernaast zitten, want het was een hele zit. Dat is de vraag naar aanleiding van aanbeveling 57 of de Staatssecretaris bereid is om te kijken naar het weer zelf doen van onderhoud door ProRail.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb daar inderdaad eerder met de heer Hoogland een debat over gevoerd en ik heb beargumenteerd waarom we dat niet verstandig vinden. Het betekent de mensen die het moeten doen, weer in dienst moeten komen van ProRail, terwijl we nu juist aan het kijken zijn of we het met de kennis over de staat van het spoor vanuit de ILT en de weg die we gaan naar de PGO 3.0 contracten, op deze wijze kunnen laten doorgaan, en we niet die zijstap of stap terug maken.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dit is een vrij procedureel antwoord. De Staatssecretaris zegt: we gaan het niet doen omdat we eerder hebben afgesproken om iets anders wel te gaan te doen. Dat begrijp ik op zich, maar dat is een procedureel antwoord. De vraag is natuurlijk: wat is de inhoudelijke reden om niet in te gaan op de argumentatie die in het rapport staat? Ik vind zelf dat die best aardig is. Daarin wordt ook een van de lacunes onderkend die onderliggend is aan dit probleem, namelijk dat er een gebrek aan kennis in de organisatie is. Misschien zijn er andere mogelijkheden om dat op te lossen?

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Hoogland maakt een interessante opmerking. Het gaat natuurlijk om een stuk kennis. De vraag is echter: moet je het dan ook doen? Ik denk dat het verstandig is om aan de mensen van ProRail te vragen om te laten zien wat hun visie daarop is en hoe zij die kennis binnen de organisatie borgen. Daarmee wordt dan niet helemaal direct antwoord op de vraag van de heer Hoogland gegeven, maar wel indirect, waardoor we die discussie daarna wellicht iets beter kunnen voeren.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven heeft aangegeven dat er nog een vraag van haar openstaat. Ik zie echter dat er nog een vraag van haar bij de Kamer voorligt. Ik neem aan dat het om dezelfde vraag gaat.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Laten we het hopen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Van Veldhoven heeft een vraag gesteld over de rol van de gedelegeerd commissaris in de raad van commissarissen van ProRail.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat was inderdaad mijn vraag. Maar ik heb nog meer vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Deze commissaris heeft tijdelijk de interim-president-directeur van ProRail extra ondersteund en heeft daar een extra

vergoeding voor gekregen. Zij is nu nog wel lid van de raad van commissarissen, maar niet meer met die extra taak en ook niet meer met die extra vergoeding. Dat is ingegaan op de dag dat de huidige president-directeur in dienst kwam.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dus haar extra taken hadden alleen betrekking op het functioneren van de raad van commissarissen en zij heeft zich op geen enkele andere wijze met de organisatie bemoeid?

Staatssecretaris **Mansveld**: Zij heeft tijdelijk de interim-president-directeur van de ProRail extra ondersteund.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dit is wel een heel belangrijk punt. Dat betekent dus dat iemand uit de raad van commissarissen in feite in de directie van ProRail zat. Hoe kan het dan dat er wordt gezegd dat de raad van commissarissen niet geïnformeerd is geweest? Er zat gewoon iemand van de raad van commissarissen tijdelijk in de directie. Hoe kan het dan dat de raad van commissarissen niet op de hoogte was?

Staatssecretaris **Mansveld**: De taken waren specifiek het ondersteunen van de interim-president-directeur. De raad van commissarissen is ook niet op de hoogte geweest van het besluit dat ProRail met de aannemers heeft genomen om de compliance van drieënhalve naar tien jaar te verzetten. Daar is de raad van commissarissen ook niet van op de hoogte geweest, net zomin als mijn ministerie.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, ik verzoek u om heel kort te zijn. U zit al op uw vierde of vijfde interruptie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Maar dit is wel een heel cruciaal punt. Als de directie van ProRail, met de president-directeur, dat besluit heeft genomen terwijl iemand van de raad van commissarissen daar ter ondersteuning bij zat, dan heeft men daar toch kennis van genomen. En als er kennis van is genomen op dat niveau, kan het niet zo zijn dat de raad van commissarissen niet is geïnformeerd. En dan kan het ook niet zo zijn dat de Staatssecretaris daar nooit over is geïnformeerd. Of de hele raad van commissarissen heeft enorm zitten slapen!

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat heeft plaatsgevonden onder de president-directeur. Dat was toen niet de tijdelijke directeur, maar de president-directeur. De interim-directeur is na dat besluit pas interim-directeur geworden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het gaat mij er niet om wie het was, of het Pietje, Henk of Klaas was, het gaat mij om de vraag of er een vermenging is geweest van die twee lagen. Zo ja, dan is toch niet vol te houden dat de ene laag daar niet van op de hoogte zou kunnen zijn geweest? En als de raad van commissarissen daarvan op de hoogte zou kunnen zijn geweest, had hij ook een verantwoordelijkheid richting het ministerie om het ministerie daarover te informeren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik moet iets duidelijker zijn. De gedelegeerd commissaris is pas in juli vorig jaar gedelegeerd commissaris geworden. Dat was na het besluit dat niet gemeld is. En de raad van commissarissen was er dus ook niet van op de hoogte.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, u zit inmiddels op uw zesde interruptie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): We hebben niet voor niets genoeg tijd uitgetrokken voor dit debat. Ik heb ook aan het begin aangegeven waarom dit zo'n belangrijk punt is.

De **voorzitter**: Dat is zeker het geval. Maar er liggen misschien ook nog andere vragen. Ik verzoek u om zich te beperken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Zeker. Het gaat over de tijdslijn, het gaat over de vraag wanneer wij hierover zijn geïnformeerd. Dat was nog een jaar later. Die informatie was dus al een jaar geleden bij de raad van commissarissen bekend. Ik kan me niet voorstellen dat het nooit meer aan de orde is gekomen. Er komen allerlei uitvoeringsvraagstukken bij aan de orde, er komt allerlei informatie bij aan de orde. De Staatssecretaris heeft toegezegd dat zij ons nog informatie zal sturen. Ik wil daarbij heel graag nadere antwoorden op de volgende vragen. Van wanneer tot wanneer is er precies sprake geweest van die vermenging van lagen? Wat waren de exacte taken van de gedelegeerd commissaris? Op welk moment staat een en ander in relatie tot de besluitvorming? Welke stappen zijn er na de besluitvorming nog genomen? Op welke momenten zijn die tienjaarscontracten nog aan de orde geweest? Aan de hand van de antwoorden daarop kunnen we vaststellen of op het niveau van de raad van commissarissen, en dus bij het ministerie, wel of niet bekend had kunnen zijn dat dit besluit was genomen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal de raad van commissarissen vragen om mij te berichten welke rol op welk moment de gedelegeerd commissaris had. Die informatie komt dan naast de kwartaalrapportage die ik zal toesturen.

De heer **Bashir** (SP): Ik was net getuige van weer een poging vanuit de Kamer om informatie van de Staatssecretaris te krijgen. Dat ging weer heel moeizaam. Ik wil de Staatssecretaris vragen om gewoon meteen antwoord te geven. Wij willen in dit geval weten hoe het zat met die dubbelfunctie. Ik vraag voorts of de Staatssecretaris haar eigen standpunt daarover wil toelichten. Hoe kijkt zij daar zelf naar?

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, die toezegging is net gedaan door de Staatssecretaris. Dat verzoek is dus al gehonoreerd.

De heer **Bashir** (SP): Er zijn vragen die nog openstaan. De SP-fractie heeft gevraagd naar de structuur bij ProRail en de NS. Volgens mij heeft de woordvoerder van de PVV daar ook vragen over gesteld. Wij hebben ervoor gewaarschuwd dat als daar niets aan gedaan wordt, we straks weer met dezelfde problemen te maken hebben. De Staatssecretaris kan de organisaties eigenlijk het beste weer bij elkaar brengen onder haar eigen ministerie. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben daar mijn betoog mee begonnen. Ik heb daar helemaal aan het begin over gesproken. Zoals de heer Bashir weet, hebben we gekeken welke mogelijkheden er allemaal waren in de structuur. Ik ga er nu maar iets langer op in, maar er is al uitgebreid over gedebatteerd in het kader van de Lange Termijn Spooragenda. Er is toen een aantal opties voorbij gekomen voor de structuur van ProRail en de Nederlandse Spoorwegen. Er was een optie om de organisaties samen te voegen. Er is ook gekeken naar de mogelijkheid om ProRail een agentschap te laten worden en naar de mogelijkheid om ProRail onderdeel te laten worden van het ministerie. Daar zijn analyses op losgelaten. Als ProRail samen zou gaan met de Nederlandse Spoorwegen, heeft dat consequenties voor de verkeersleiding en voor de capaciteitsverdeling. Dan kan de capaciteitsverdeling niet langer onderdeel uitmaken van die

organisatie, omdat dat zou kunnen botsen met bijvoorbeeld de Nederlandse Spoorwegen. Dat zou betekenen dat je de organisatie van ProRail moet opdelen. Ik denk dat dat niet goed is voor een organisatie. Dan ontstaan er drie nieuwe organisaties en ben je een hele tijd druk met het opnieuw inrichten van organisaties en de structuur daarvan. Hetzelfde probleem is aan de orde op het moment dat ProRail in de organisatie van het ministerie geschoven zou worden. Dan ontstaat er een conflict met de inspectie die ook onder het ministerie valt. Wij hebben al die scenario's onderzocht. Daarover heb ik ook met de Kamer gedebatteerd. Wij hebben anderhalf jaar geleden een bepaalde keuze gemaakt. Ik kan niet in de toekomst kijken, ik weet niet hoe dingen over twintig jaar gaan, maar ik denk dat het belangrijk is dat we datgene wat we nu hebben neergezet, in stand houden om te voorkomen dat we een structuurdiscussie gaan voeren en niet met de inhoud bezig zijn, terwijl we volgens mij juist grote stappen zetten op het gebied van de inhoud.

De heer **Bashir** (SP): De Staatssecretaris gaf aan het begin van haar betoog aan hoe zij de informatievoorziening naar de Kamer kan verbeteren en dat zij een externe partij nog naar de hele gang van zaken wil laten kijken. De conclusie die ik hieruit trek, is dat de Staatssecretaris geen lessen trekt uit hetgeen nu gebeurd is. We gaan nu naar het volgende probleem toe. Als de structuur blijft zoals die nu is, waarbij ProRail op 13 november een brief aan de Staatssecretaris stuurt en er vervolgens pas een maand later een brief teruggaat, als er op die manier gecommuniceerd wordt, dan weet je zeker dat je achter de feiten aanloopt. Dan weet je niet wat er aan de hand is bij ProRail, dan weet je niet wat er aan de hand is bij de NS. Uiteindelijk word je met kostenoverschrijdingen geconfronteerd waarna je ook nog te laat bent met het informeren van de Kamer, die er dan niet bovenop kan zitten. Wanneer is voor de Staatssecretaris de grens bereikt? Wanneer is het genoeg geweest en pakt ze eindelijk de regie terug?

Staatssecretaris **Mansveld**: De SP-fractie noemt hier vier punten. De heer Bashir vraagt allereerst waarom er geen externe partij naar de structuur kijkt. De analyse is gedaan door een externe partij. Die is bij de Lange Termijn Spooragenda gevoegd. Daar heeft de Kamer kennis van kunnen nemen. De heer Bashir spreekt voorts over de brief van 13 november. Daar wordt in december op geantwoord. Mijn departement heeft namelijk juridisch onderzoek gedaan en de landsadvocaat heeft ernaar gekeken. Dat ging over andere contracten dan de pilotcontracten. Ik vind het wel prettig als de feiten juist worden weergegeven. De heer Bashir refereert vervolgens aan de PGO-contracten en een grote kostenoverschrijding. Dat is niet aan de orde. Tot slot komt de suggestie dat de Kamer niet tijdig geïnformeerd is. Ook dat werp ik verre van me.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik wil nog iets zeggen over de overschrijdingen.

De **voorzitter**: We behandelen nu eigenlijk alleen nog vragen die nog niet beantwoord waren. Als u een tweede termijn wilt, kunnen we het daarover hebben.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik noem bijvoorbeeld de overschrijding in Rotterdam. De vraag daarover is ook niet beantwoord. Die overschrijdingen worden veroorzaakt doordat er constant te optimistische plannings zijn, aldus de directeur van ProRail. Wie dringt aan op dit soort optimistische plannings? Volgens mij heeft ProRail er zelf niet echt baat bij dat men constant geld of tijd tekortkomt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is goed dat de heer Van Helvert nog even vraagt naar Rotterdam, want ik had beloofd dat ik die vraag zou beantwoorden. De verbouwing van het Centraal Station in Rotterdam is net zoals de Hanzelijn een voorbeeld van een goed verlopen project. Het is een project dat zonder heel grote tegenvallers of lange vertraging is opgeleverd. De president-directeur van ProRail noemde Rotterdam CS in het rijtje van grote stationsverbouwingen, maar hij heeft helemaal niet gezegd dat er bij Rotterdam CS nog een tegenvaller te verwachten is. Dat zou ook raar zijn, want Rotterdam CS is inmiddels opgeleverd. Bij het project Rotterdam CS zijn er tijdens de voorbereiding en de uitvoering allerlei aanpassingen geweest. Dat is bij projecten die zoveel jaren lopen, altijd het geval. Ik informeer de Kamer via de gebruikelijke procedures, met de begrotingsmomenten en voortgangsrapportages, over deze aanpassingen. Dat is ook voor Rotterdam CS gebeurd. Het is inmiddels duidelijk dat die rapportages niet transparant zijn en dat ik daarover op een andere manier met de Kamer wil communiceren. Ik wil die aanpassingen derhalve uit de rapportages halen.

De heer Van Helvert stelde nog een vraag over de optimistische planning. Volgens mij is die planning in het interview de «sportieve planning» genoemd. Ik denk dat dat ook heel belangrijk is. Dat is namelijk de reden waarom ik een externe analyse laat doen. Die heel grote projecten beginnen met een planning. Vervolgens kunnen er externe factoren zijn, zoals het incident met de Singelgracht waarvan de OVV zegt dat er iets anders moet gebeuren met de wissels. Dat heeft vervolgens consequenties voor het geld en de tijd voor andere projecten. Niet in de laatste plaats kan de reden ook zijn dat gemeenten of andere overheden, als iets kruist met bijvoorbeeld andere projecten, zoeken naar een oplossing die ook tot meer kosten kan leiden.

Ik vind het belangrijk dat als je begint met een planning, je heel goed kijkt of die planning en het bedrag realistisch zijn. Ik heb al aangekondigd dat er een investeringscommissie wordt ingesteld die zal kijken naar de startdocumenten. In zo'n startdocument wordt aangegeven hoe een project zal worden uitgevoerd qua planning en qua geld. Dat is stap één. Vervolgens is er een aantal belangrijke vragen. Hoe verloopt zo'n project? Wanneer krijg je signalen dat er wordt afgeweken van de planning en is dat ook harde informatie? Wat gebeurt er dan vervolgens in de communicatie naar de Kamer? Hoe kom je van de term «optimistische planning» af? Hoe bed je dat zo in dat het bij heel grote projecten, waarvan we er in Nederland best wel een aantal hebben, goed verloopt en dat het op het moment van afwijking van planning en financiën ook duidelijk is waarom dat gebeurt? Een interessante vraag bij projecten is vervolgens: op het moment dat je de tijd en het bedrag aanpast, wordt dat dan de nieuwe nullijn? Ik denk zelf dat dat niet het geval is. Je moet altijd bekijken waarmee je gestart bent en welke aanpassingen je gedaan hebt. Dat zijn de vragen die ik met de Kamer wil delen. De Kamer zegt terecht dat zij de informatie op een andere manier wil krijgen. De Kamer krijgt die informatie nu conform afspraken, maar ik denk dat het beter kan.

De heer **Van Helvert** (CDA): De vraag was eigenlijk: wie dwingt ProRail tot die optimistische planning? De directeur zegt: wij zijn te vaak meegegaan in een optimistische planning. Dat is dus blijkbaar niet de planning van ProRail. Anders ga je er immers niet in mee. Die planning is dus van iemand anders. Wie dwingt ProRail dan om te optimistisch of eigenlijk te krap te plannen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zijn natuurlijk vaak meerdere partijen betrokken bij grote projecten. Dan is het afhankelijk van de cultuur. Daarbij spelen vragen als: hoe ga je om met de planning, hoe ben je kritisch ten opzichte van elkaar en hoe kom je tot een juiste start? De heer Van Helvert zegt vaak dat hij nog maar net Kamerlid is, maar hij heeft natuurlijk ook

wel eerder meegekregen dat verschillende partijen die belang hebben bij een groot project bij Kamerleden langsgingen om te lobbyen. Ik vind dat dat niet meer kan. Er kan heel goed sprake zijn van tegenstrijdige belangen. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de NS en ProRail. De NS wil dat er ergens een dubbelspoor wordt aangelegd om sneller te kunnen rijden, zodat de reistijd zo laag mogelijk wordt, terwijl dat voor ProRail een veel grotere investering met zich brengt. Ik denk dat er bij de start van een project veel beter moet worden gekeken naar de «sportieve» of «optimistische» planning. Als partijen verschillende belangen hebben, dan moet ervoor worden gezorgd dat die belangen geen effect kunnen hebben, noch in lobby, noch op de start en op het woord «optimistisch».

De heer **Van Helvert** (CDA): Is het ministerie één van de partijen die deze optimistische planning oplegt? We hebben het nu de hele tijd over ProRail en de NS, maar wij gaan over het ministerie. Het hele debat gaat over dingen die ProRail en nu zelfs de NS anders moeten doen, maar wij gaan hier over zaken die het ministerie moet doen. Is het ministerie een van de partijen die dwingen tot een te optimistische planning?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is ingewikkeld en, denk ik, niet mogelijk, omdat wij binnen het ministerie ook de technische expertise niet hebben om uiteindelijk het hele proces neer te kunnen zetten. Dat is over het algemeen technisch van aard. Daar kun je wel iets van vinden, maar daar kun je geen gefundeerd argument onder leggen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik haak in op de technische kennis die ontbreekt. Bij ProRail ontbreekt er dus ook technische kennis. Ik hoorde de Staatssecretaris net naar aanleiding van de vraag van de heer Hoogland zeggen dat zij er nog niet uit is of dat wel in eigen huis moet zijn. De president-directeur van ProRail vindt wel dat die technische kennis in huis moet zijn en vindt het een probleem dat nog maar 2 van de 4.000 werknemers verstand hebben van de bovenleidingen. Zit de Staatssecretaris hier op een andere lijn dan ProRail zelf?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het antwoord is «nee». Er worden hier twee dingen door elkaar gehaald. De heer Hoogland vroeg naar het weer in eigen beheer doen van klein onderhoud. Ik heb toen gezegd dat het belangrijk is dat er kennis is, ook technische kennis, maar dat het de vraag is of je het klein onderhoud daarmee ook daadwerkelijk in huis moet gaan halen. Natuurlijk is de technische kennis bij ProRail aanwezig. Dat is ook nodig om die aannemers aan te sturen. Ook is de kennis bij ProRail aanwezig voor grote projecten en voor alles wat er aan rails en technische zaken neergelegd wordt.

De heer **Madlener** (PVV): Ik begrijp in ieder geval dat de Staatssecretaris de mening van de president-directeur van ProRail deelt dat er meer technische kennis bij ProRail moet komen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Als u het zo formuleert, is het antwoord «ja».

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mijn laatste interruptie. ProRail moet op basis van het regeerakkoord 50 miljoen bezuinigen en de PGO-contracten zouden natuurlijk een manier kunnen zijn om geld te besparen. Kan de Staatssecretaris uitsluiten dat zo'n besluit om naar die tienjaarscontracten te gaan een verband heeft met de bezuiniging die ProRail moet doorvoeren?

Ik heb voorts nog een vraag over de gesprekken met spoor-aannemers over PGO. Daarvan schrijft de Staatssecretaris dat ProRail op de hoogte was en bij het gesprek aanwezig was. Kan zij aangeven wat de aard was van die gesprekken, wat daarbij aan de orde is geweest en of daar die

periode van tien jaar ook langs is gekomen? Misschien zijn er ook wel verslagen van die gesprekken waar de Kamer kennis van zou kunnen nemen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Kan mevrouw Van Veldhoven haar tweede vraag herhalen? Ik heb het eerste gedeelte van die vraag gemist.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): In de brief van 25 juni schrijft de Staatssecretaris dat er gesprekken zijn gevoerd met spooraanneemers over PGO en dat ProRail daarvan op de hoogte was en daarbij aanwezig was. Ik vroeg mij af wat de aard was van die gesprekken en of de periode van tien jaar daarbij aan de orde zou kunnen zijn geweest. Ik bedacht me dat daar vast ook wel verslagen van zijn gemaakt waar de Kamer dan eventueel kennis van zou kunnen nemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zijn geen verslagen van die gesprekken. Ik meen dat ik erover heb geschreven: aanhoren kan, doorverwijzen moet. Er zijn in totaal twee gesprekken geweest met de aannemers. Bij een van die gesprekken is ProRail aanwezig geweest. De aannemers hebben dan een aantal punten die ze graag op tafel willen leggen waar ik absoluut geen antwoord op kan geven. Het gesprek is dus beide keren gegaan over de wijze waarop zij kijken naar hun rol, over wat algemeenheden waarvan ik heb gemeld dat ik heel veel kan aanhoren – ik vind het belangrijk dat je af en toe de deur openzet voor mensen die met je willen praten – maar dat ik daar geen partij in ben. Ik wil daar dus ook niet de gesprekken over voeren met de aannemers. Daar ben ik in het tweede gesprek waar ProRail bij aanwezig was, nog duidelijker en stellig over geweest. Laat ik het zo maar formuleren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dus de eerste keer was ProRail daar niet bij, maar de tweede keer wel? Begrijp ik nu goed dat PGO daar wel aan de orde is geweest – ik kan me ook niet voorstellen dat ze het niet zouden hebben over dat belangrijkste punt – maar dat de Staatssecretaris op dat punt heeft gezegd: daarvoor moet je bij ProRail zijn?

Staatssecretaris **Mansveld**: Die gesprekken hebben plaatsgevonden in de bijna drie jaar dat ik Staatssecretaris ben. Daar heeft een lange tijd tussen gezeten. Ik moet eerlijk zeggen dat ik me uit het eerste gesprek eigenlijk niet eens meer goed kan herinneren waar de specifieke punten over gingen. Beide keren heb ik gezegd: heren, ik begrijp dat u van alles wilt, maar u zit hier met alle aannemers in een kamer. Ik vind dat al niet heel erg juist. Bovendien vind ik dat als we praten over ProRail of over werkrelaties of wat u dan ook dwars zit, u dat met ProRail moet bespreken. Ik ben geen partij daarin. Dat betreft de relatie tussen ProRail en u.

De **voorzitter**: Dank u wel. Volgens mij hebben wij hiermee de eerste termijn afgerond. Ik kijk de leden nu even indringend aan. Er is wellicht behoefte aan een tweede termijn, maar nu even niet. Dat weet ik in ieder geval zeker. Dat zou dus betekenen dat we die tweede termijn hebben te plannen. Zoals bekend, is de commissieagenda behoorlijk vol. Ook de Staatssecretaris heeft een enorm volle agenda. Ik moet dus met de griffie bekijken op welke datum en op welk tijdstip we die tweede termijn zouden kunnen houden. Ik zeg alvast dat het aankomende week niet zal lukken. Dat gaat niet. Wellicht wordt het de week erop, maar daar gaan wij nog ernstig over in beraad. We zouden dat eventueel kunnen bespreken in een procedurevergadering. Daarin komen we ongetwijfeld tot een vergelijk. Ik zie dat de heer Van Helvert wil interrumperen. Ik neem aan dat hij een procedurele opmerking wil maken.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ja, het gaat om de gevraagde stukken. Ik heb gevraagd om inzage in de mailwisseling vanaf 2012 tussen ProRail en het ministerie, zodat de Kamer haar controlerende taak kan uitoefenen.

De **voorzitter**: Ik was nog niet helemaal klaar. Ik lees zo meteen nog een lijst met toezeggingen voor. Ik vroeg of u een procedurele vraag had, maar u stelt nu een inhoudelijke vraag. Ik merk overigens op dat ik heel zeker weet dat die toezegging niet op die manier is gedaan. Ik begrijp echter dat u die wel wenst? Ik zie dat dit niet het geval is.

Prima, dan lees ik nu de lijst met toezeggingen voor.

- De Staatssecretaris stuurt de Kamer binnen vier weken een overzicht van de stand van zaken van de grote projecten bij ProRail.
- De Staatssecretaris komt schriftelijk terug op de vragen van het lid Van Veldhoven over de gedelegeerd commissaris in de raad van commissarissen bij ProRail.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik wil u heel even onderbreken. Ik wil dat u de eerste toezegging wat completeert.

De **voorzitter**: Moet ik dat doen?

De heer **Madlener** (PVV): Graag. Het probleem is nu net dat we pas geïnformeerd worden als de cijfers achter de komma bekend zijn. Ik zou willen dat u aan de toezegging toevoegt dat we een overzicht krijgen van alle mogelijke overschrijdingen die er zouden kunnen zijn, ook al is de omvang daarvan nog niet in cijfers tot achter de komma bekend.

De **voorzitter**: Die toezegging komt aan het einde.

Ik lees de toezeggingen nogmaals voor.

1. De Staatssecretaris stuurt de Kamer binnen vier weken een overzicht van de stand van zaken van de grote projecten bij ProRail.

2. De Staatssecretaris ...

Nee, mevrouw De Boer, ik ga eerst de lijst met toezeggingen voorlezen.

Daarna mag u amenderen wat u wilt.

2. De Staatssecretaris komt schriftelijk terug op de vraag van het lid Van Veldhoven over de gedelegeerd commissaris in de raad van commissarissen bij ProRail.

3. De Staatssecretaris informeert de Kamer binnen drie maanden over de uitkomsten van de gesprekken tussen ProRail en de spooraanneemers over de pilotcontracten.

4. De Staatssecretaris stuurt de Kamer de kwartaalrapportage van het PGO-verbeterprogramma van juli 2014.

5. De Staatssecretaris bericht de Kamer over de wijze waarop zij de informatievoorziening aan de Kamer over grote projecten bij ProRail in de toekomst wil vormgeven.

Dat zijn de toezeggingen die in dit debat gedaan zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb nog een klein amendement ten aanzien van de laatste toezegging. Dat is de toezegging dat de Kamer periodiek wordt geïnformeerd. We moeten even kijken hoe we een en ander gaan vormgeven. Dat kan maandelijks of tweemaandelijks gebeuren, maar het moet in ieder geval vaker gebeuren. Het gaat om die grote projecten, het gaat om die overschrijdingen. Daarover moeten we regelmatig worden geïnformeerd. Dat is de wens. Volgens mij hebben we het zojuist ook op die manier met de Staatssecretaris afgesproken.

De **voorzitter**: Dan luidt de toezegging: de Staatssecretaris bericht de Kamer structureel over de wijze waarop zij de informatievoorziening aan de Kamer over grote projecten bij ProRail in de toekomst wil vormgeven. Mevrouw De Boer, is het nu weer niet goed?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het moet inderdaad structureel gebeuren. Het moet ook periodiek gebeuren. Dat kan maandelijks of tweemaandelijks zijn. We moeten periodiek informatie krijgen over die grote projecten en die overschrijdingen.

De **voorzitter**: Kortom, het maakt u dus niet uit. Het is structureel, periodiek, als het maar gebeurt!

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb even een punt van orde. «Periodiek» kan ook een keer per tien jaar zijn. Dat zegt dan dus helemaal niets.

De **voorzitter**: Daarom wilde ik ook een compromis inbrengen. Daarom dacht ik: dan maken we er «structureel» van. Dat leek mij niet onbelangrijk.

De heer **Bashir** (SP): Dit luistert wel heel nauw.

De **voorzitter**: Daarom formuleer ik het ook zo.

De heer **Bashir** (SP): Wij zouden graag echt een termijn willen afspreken. Het voorstel van mevrouw De Boer was om die informatie om de maand naar de Kamer te laten komen. Ik steun dat voorstel. Laten we afspreken om het voorlopig zo te doen. Dan zien we daarna wel weer.

De **voorzitter**: Goed. Dan luidt de toezegging: de Staatssecretaris bericht de Kamer maandelijks over de wijze waarop zij de informatievoorziening aan de Kamer over grote projecten bij ProRail in de toekomst wil vormgeven.

Ik zie dat de Staatssecretaris daar ook weer een amendement op heeft.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil best wel maandelijks vertellen hoe ik denk dat structureel te gaan vormgeven, maar ik denk dat dat niet is wat mevrouw De Boer heeft bedoeld. Zij wil graag periodiek geïnformeerd worden. Ik heb gezegd dat ik zocht naar logische momenten om dat te doen. Ik kan me voorstellen dat dit op de twee MIRT-momenten is en bijvoorbeeld drie maanden na zo'n MIRT-moment. Op die wijze komt er vier keer per jaar een bericht naar de Kamer. Ik begrijp de behoefte om maandelijks geïnformeerd te worden, omdat je daarmee het gevoel hebt dat je vaak de informatie krijgt, maar als het om heel grote projecten gaat, zijn de mutaties in feiten of gegevens niet vaak aan de orde. Ik zoek dus meer naar een manier waarop ik het regelmatig kan doen. Bij een groot project kan maandelijks informatie betekenen dat de Kamer elf maanden achter elkaar dezelfde rapportage krijgt, omdat er geen informatie is over veranderingen van de tijdsplanning of de inhoud van het project. Ik zoek dus nog even naar een goede vorm. Ik heb gezegd dat ik dat zelf doe, binnen vier weken en liefst nog eerder. Ik heb daar echter informatie voor nodig. Ik wil ook even een analyse hebben van de wijze waarop er naar die twee heel grote projecten wordt gekeken. Ik heb echter heel goed verstaan wat mevrouw De Boer heeft gevraagd.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat kan ik heel goed billijken. Laten we er geen koehandel van maken en afspreken dat het in het begin, misschien met uitzondering van de zomermaanden, om de twee maanden gebeurt. Als blijkt dat er geen sprake is van grote overschrijdingen en de Kamer daarover geïnformeerd is, vervalt die verplichting. Ik vind wel dat de Kamer gewoon netjes om de twee maanden geïnformeerd moet worden. Ik denk dat dat een goede tussenweg is. Dan zijn we allebei tevreden.

De **voorzitter**: Akkoord. Dan doen we het op die manier.

De heer **Madlener** (PVV): Er hangt nog wel iets boven de markt. Zijn die uitspraken nu teruggenomen of niet? De Staatssecretaris zegt: aan mij is meegedeeld dat die uitspraken zijn ingetrokken. Daarna lezen we weer iets anders. Ik moet straks via Twitter geïnformeerd worden.

De **voorzitter**: U gaat nu het debat overdoen.

De heer **Madlener** (PVV): Daarover hebben we hier een debat gevoerd. Het kan toch niet zo zijn dat we straks dit debat verlaten en dat we vervolgens weer tegenstrijdige informatie krijgen? Kunnen we niet afspreken dat als er opnieuw sprake is van dit soort tegenstrijdigheden, we daarover direct een brief krijgen van de Staatssecretaris? Desnoods komt er een gezamenlijke verklaring van de twee mensen in kwestie.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb hierover gezegd wat ik heb gezegd. Ik heb daar echt niets aan toe te voegen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik vind dit niet kunnen! Iedereen denkt toch: wat een bizar debat? Maar goed, het gaat om de discussie over de samenwerking tussen ProRail en de Staatssecretaris en over de vraag wat nu wel en niet waar is. De Staatssecretaris gaat er ook nu niet op in. Daarom heb ik gezegd, met steun van D66 en volgens mij ook met steun van de SP: dan zoeken we het zelf wel uit via de brief- en mailwisseling vanaf 2012. Die wil ik dus gewoon graag hebben. We krijgen gewoon geen antwoord op de vraag wie nu wat gezegd heeft. Wie heeft nu gelijk! De Staatssecretaris verschuilt zich achter één zinnetje: dat de directeur zijn woorden zou hebben teruggenomen. Dat kunnen we nergens staven.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris gaat over haar eigen antwoorden. U hebt allerlei politieke instrumenten om ervoor te zorgen dat u opnieuw de discussie zou kunnen openen. Dat kan in een tweede termijn van het debat, dat kan via de aanvraag van een VAO, dat kan tijdens een procedurevergadering en dat kan via schriftelijke vragen. Wij trekken hier een aantal conclusies uit het debat. Er is een vijftal toezeggingen gedaan. En daar houd ik het bij.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik moet dus hopen dat een van de mensen van de pers nu een WOB-verzoek doet, zodat ik via de pers de brief- en mailwisseling wel krijg. Dat is toch eigenlijk te gek voor woorden! Wij willen controleren! Wij kunnen dat op deze manier niet doen en wij zijn er als hoogste orgaan in Nederland, als volksvertegenwoordiger, dus afhankelijk van of iemand van de pers alsjeblieft een WOB-verzoek wil doen om de brief- en mailwisseling te krijgen, omdat we geen antwoord krijgen van de Staatssecretaris. Ik vind het echt niet kunnen!

De **voorzitter**: Nogmaals, de Staatssecretaris gaat over haar eigen antwoorden. Er is een aantal conclusies uit dit debat getrokken, er is door de Staatssecretaris een aantal toezeggingen gedaan, en daar blijft het bij voor deze termijn. Ik heb al gezegd dat we op zoek gaan naar een ander moment voor de tweede termijn. Dan hebt u alle politieke ruimte om terug te komen op het punt dat u zojuist inbracht. Ik wil dit algemeen overleg beëindigen en u allen een prettige avond wensen.

Sluiting 19.36 uur.