

Het ontspoorboekje van Wilma Mansveld



ILLUSTRATIE FLOS VINGERHOETS

Staatssecretaris Wilma Mansveld moet morgen aan de Tweede Kamer bewijzen dat ze de grote problemen op het spoor best aankan. Heeft Mansveld nog genoeg politiek draagvlak om aan te blijven, na alle kritiek op haar functioneren?

EDWIN VAN DER AA

De interne malaise bij ProRail toont volgens de oppositie aan hoe weinig grip staatssecretaris Wilma Mansveld (PvdA) heeft op het spoordossier. Dus heeft de SP al gezegd dat ze de eer aan zichzelf moet houden en dreigt de PVV met een motie van wantrouwen. Ondertussen roepen VVD'ers in de wandelgangen dat 'Wilma de kerst niet gaat halen'.

In elk geval wachten de staatssecretaris de komende maanden drie grote valkuilen, mits ze het debat deze week politiek overleeft: de ProRail-soap, de stationsprojecten en het eindrapport van de Fyra-enquête. Waar kan Mansveld 'ontsporen' op deze hoofdpijndossiers?

ProRail

Het was een pijnlijk moment: Wilma Mansveld die na afloop van het vorige spoordebat weigerde de topman van ProRail, Pier Eringa, de hand te schudden. Die had in een interview gezegd dat hij zaken onder de pet moest houden van het ministerie van Mansveld, Infrastructuur en Milieu.

De reactie van Mansveld was pr-technisch erg dom, maar menselijk. Ze heeft ook genoeg om gefrustreerd over te zijn: de financiële administratie van de spoorbeheerder laat ernstig te wensen over en er zit een gat van een half miljard euro in de begroting bij toekomstige spoorprojecten.

Natuurlijk is Mansveld daar verantwoordelijk voor, maar wat neemt de Kamer haar nou echt kwalijk?

Daarvoor moeten we terug naar begin 2013. Toen kwam Mansveld politiek voor het eerst in gevaar, nadat haar ambtenaren maandenlang een erg kritisch inspectierapport over ProRail achterhielden. Mansveld overleefde dat debat (na tussenkomst van minister Melanie Schultz van Haegen van Verkeer), maar sindsdien kleeft aan haar dat ze weinig controle zou hebben over de gang van zaken op haar eigen ministerie en bij de spoorbeheerder. En dat haar mensen vitale informatie in een la laten liggen. Recent dook op dat punt zelfs de spotnaam 'Wimla' op.

Desondanks wachtte Mansveld begin dit jaar nog maanden voordat ze meedeelde dat ProRail onderhoudscontracten voor het spoor met een te lange looptijd had afgesloten. En ook noemde ze recent de precieze tegenvaller op toekomstige spoorprojecten bij ProRail niet tijdens een verhit Kamerdebat, terwijl ze dat getal al wél kende. Nu wil vooral de oppositie alle pijnlijke documenten vandaag op tafel hebben.

Ook is er nog een brief onderweg van de raad van commissarissen van ProRail naar Mansveld. „De commotie moeten we in de juiste context plaatsen,” wil president-commissaris Hans Alders er alleen over kwijt.

Maar volgens ingewijden zou het schrijven een 'fris geluid' bevatten en wordt er wellicht gepleit voor veel meer projectgelden. Nóg een probleem erbij voor staatssecretaris Mansveld.

De stationsprojecten

ProRail is de laatste jaren druk met een hele serie vernieuwingen op grote stations. Toppers zijn het nieuwe Rotterdam Centraal, meerdere veranderingen op en rondom Utrecht Centraal en de verbouwing van Den Haag Centraal. En zulke megaprojecten vallen nog wel eens veel duurder uit dan gedacht.

Daarvoor kunnen tal van goede redenen zijn (wachten op vergunningen, onvoorziene problemen, inflatie), maar de Kamer wil sinds de spoormalaise met de Fyra en het winterse weer overall bovenop zitten. En dus niet in de krant lezen dat er nieuwe tegenvallers aan zitten te komen, zoals pas gebeurde.

De frustratie liep vooral op, doordat Mansveld in een Kamerbrief aangaf geen inzicht in de extra kosten te hebben. Ze schreef: „Ik eis dat de spoorbeheerder mij adequaat, volledig en correct informeert over dergelijke overschrijdingen.”

Mansveld stuurt nu binnen enkele weken een brief naar de Kamer, waarin zij de budgetaanpassingen van verschillende stationsprojecten vermeldt. Mochten de kosten dan toch nog de spuigaten uitlopen, dan heeft ze weer wat uit te leggen.

Nog één dingetje: om volstrekt onduidelijke redenen krijgt het parlement pas zicht op de meerkosten van het stationsproject Breda bij de Najaarsnota, die uiterlijk op 1 december verschijnt. Zo staat deze spanningsboog wel erg lang strak, oordelen Kamerleden. Maar die zijn

inmiddels wel wat van Mansveld gewend.

De Fyra-enquête

Eind oktober verschijnt dan het langverwachte rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra. En er wordt gefluisterd op het Binnenhof door mensen die het kunnen weten, dat de conclusies over Wilma Mansveld niet mals zullen zijn.

Nu is Mansveld natuurlijk officieel verantwoordelijk voor het spoor, en dus ook voor het Fyra-fiasco. Toch zal haar vooral het besluit aan te rekenen zijn waarmee ze de NS een tweede kans gaf om de internationale treinverbindingen naar het zuiden te regelen. Ondanks het mislukte Fyra-project van de vervoerder. En de wijze waarop ze de concurrentie - die met snellere alternatieven kwam - subiet de deur wees.

Maar vooral de woordenwisseling met de commissie deed menigeen tijdens de verhoren al de wenkbrauwen fronsen. Het was duidelijk dat de commissieleden over informatie beschikken die pas bij de presentatie van het eindrapport openbaar wordt en die duidelijk niet strookt met de verklaringen die Wilma Mansveld tijdens haar sessie gaf.

Als Mansveld eind oktober nog op haar plek zit, komt ze onvermijdelijk in de problemen door het Fyra-dossier, is de verwachting. Want dan wordt het geen meningspel meer over het functioneren van Wilma Mansveld, zoals de PvdA nu betoogt, maar liggen er harde feiten op tafel waar niemand meer omheen kan.