

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1478

Vragen van het lid **Schonis** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat ProRail miljoenen betaalde voor grond aan «handige jongens»* (ingezonden 19 december 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 8 februari 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 1133.

Vraag 1

Kent u het artikel «ProRail betaalde miljoenen voor grond aan «handige jongens'»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het waar dat ProRail in 2017 een ondernemer 18,1 miljoen euro betaalde voor stukken grond langs het spoor die de spoorbeheerder jaren geleden vrijwel voor niets had kunnen krijgen van NS? Zo ja, kunt u toelichten waarom deze grond niet eerder is aangekocht?

Antwoord 2

Het klopt dat ProRail in 2017 voor een bedrag van ca. 18 miljoen euro gronden van het bedrijf RailSide heeft aangekocht. Deze gronden zijn in 2010 door NS verkocht aan Waalstede Vastgoed (moedermaatschappij van RailSide). Voorafgaand aan deze verkoop door NS zijn deze gronden door NS aan ProRail aangeboden. ProRail heeft de grondportefeuille die NS wilde afstoten in lijn met het rijksvastgoedbeleid en het toen geldende afwegingskader dat ProRail hanteerde, beoordeeld op het strategisch belang voor de realisatie van aanlegprojecten. ProRail heeft NS daarop aangegeven interesse te hebben in de gronden die mogelijk nodig zijn voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). In 2011 is NS het verzoek gedaan om de gronden te reserveren, hetgeen NS heeft gedaan. Het resterende deel van deze gronden is toen niet aangekocht in lijn met het toen geldende afwe-

¹ NOs.nl, 16 december 2018, «ProRail betaalde miljoenen voor grond aan handige jongens» (<https://nos.nl/artikel/2263590-prorail-betaalde-miljoenen-voor-grond-aan-handige-jongens.html>)

gingskader dat ProRail ten aanzien van vastgoed hanteerde, zijnde dat alleen grond werd aangekocht die van strategisch belang is voor de realisatie van aanlegprojecten.

Vraag 3

Is het waar dat er eerder een negatief advies is uitgebracht door het Ministerie van IenW om deze grond aan te schaffen? Zo ja, kunt u toelichten wat de reden daarvoor was en of er is nagedacht over toekomstig gebruik van de grond tijdens deze besluitvorming?

Antwoord 3

De mogelijke aankoop van de gronden die NS later verkocht heeft aan Waalstede (later genaamd RailSide) is indertijd niet door ProRail aan het ministerie voorgelegd. ProRail heeft de grondportefeuille die NS wilde afstoten in lijn met het rijksvastgoedbeleid beoordeeld op het strategisch belang voor de realisatie van aanlegprojecten. Over ca. één tiende van de door NS te verkopen grondportefeuille is door ProRail overleg gevoerd met mijn ministerie. Dat betrof de mogelijke aankoop van gronden voor PHS. In lijn met het rijksvastgoedbeleid is de aankoop daarvan door mijn ministerie in 2011 afgewezen omdat nog niet vaststond of deze gronden nodig waren voor de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor. In 2011 is NS het verzoek gedaan om de gronden die later mogelijk nodig waren voor PHS aan te houden en deze zijn nog steeds gereserveerd ten behoeve van PHS. ProRail heeft sindsdien enkele van de voor PHS gereserveerde percelen gekocht voor de regulier geldende grondprijs tussen NS en ProRail.

Vraag 4

Deelt u de mening dat de uitgave van ruim 18 miljoen door ProRail voor de grond naast het spoor onhandig en kostbaar is?

Antwoord 4

Gegeven het juridische conflict waarin ProRail later verzeild raakte en de vertraging die daardoor optrad bij aanlegprojecten lijkt een eerdere aankoop van de gronden nu logisch. Echter de afweging die ProRail in 2010 heeft gemaakt, past bij het algemeen rijksbeleid en het toen geldende afwegingskader dat ProRail ten aanzien van vastgoed hanteerde, zijnde dat alleen grond werd aangekocht die van strategisch belang is voor de realisatie van aanlegprojecten. De aankoop van een grote grondportefeuille betekende dat ProRail veel extra kosten zou moeten maken voor het onderhoud (en de sanering) van die gronden. Voor het gebruik is een raamovereenkomst afgesloten. Daarbij zijn echter vanaf 2015 problemen ontstaan wat tot veel juridische procedures leidde en risico's op vertraging van belangrijke projecten. Met de integrale aankoop van de gronden in 2017 is aan de juridische perikelen tussen ProRail en RailSide een einde gekomen. Daarmee is de voortgang van belangrijke spoorprojecten zeker gesteld en worden toekomstige initiatieven op en langs het spoor en het dagelijks beheer vergemakkelijkt. Met ProRail heb ik bovendien afgesproken dat de gronden die ProRail nu niet nodig heeft of niet in de toekomst verwacht nodig te hebben, door ProRail weer zullen worden verkocht.

Vraag 5

Deelt u de mening dat door een makelaar handig gebruik is gemaakt van de situatie om vervolgens 18 miljoen euro op te strijken? Zo ja, kunt u uitleggen hoe deze situatie heeft kunnen ontstaan?

Antwoord 5

Als gronden te koop worden aangeboden staat het een ieder vrij om deze te kopen. Dat geldt ook voor RailSide. Zie verder antwoord op vraag 4.

Vraag 6

Deelt u de mening dat de omvorming van ProRail naar een zelfstandig bestuursorgaan (zbo) een goede gelegenheid is om grondaankopen door ProRail voortaan indringender en vooraf te toetsen? Dit om onnodig hoge kosten in het beheer van het spoorwegnetwerk voortaan te voorkomen?

Antwoord 6

Grond- en andere vastgoedtransacties zijn de zelfstandige verantwoordelijkheid van NS en ProRail. Juist daarom heb ik samen met de Minister van Financiën NS en ProRail gevraagd om een beeld te schetsen van de feiten, omstandigheden en gemaakte afwegingen van de vier transacties en de verbetermaatregelen die zij naar aanleiding van deze transacties genomen hebben of zullen nemen. Ik verwijs voor de beschrijving van de verbetermaatregelen naar de brief van NS en ProRail die is bijgevoegd bij mijn brief «Vier grote grondtransacties NS en ProRail in 2010, 2014, 2017 en 2018» die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden.

In aanvulling op deze maatregelen zal ik samen met NS en ProRail bezien of het afwegingskader verheldering behoeft en of verder maatwerk nodig is. Dit geldt bijvoorbeeld voor gevallen waarbij NS en ProRail gronden die buiten het afwegingskader vallen, voor de spoorsector willen behouden. En of het gebruik van gronden het beste kan worden zeker gesteld middels een directe aankoop of een raamovereenkomst met de grondeigenaar. Daarnaast heb ik met ProRail afgesproken dat zij beziet of haar raamovereenkomsten goed genoeg zijn ingericht om soortgelijke situaties met marktpartijen in de toekomst te voorkomen.

NS en ProRail handelen jaarlijks tientallen grondtransacties af. Echter zulke omvangrijke grondtransacties als de vier transacties die zijn beschreven in mijn brief «Vier grote grondtransacties NS en ProRail in 2010, 2014, 2017 en 2018» die parallel aan de beantwoording van deze vragen aan uw Kamer is aangeboden, worden volgens NS en ProRail op korte termijn niet voorzien. Overigens wordt in het kader van de omvorming van ProRail tot een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) bekeken welke drempelwaarde voor (des)investeringen (inclusief aankoop of verkoop van gronden) zal worden gehanteerd waarvoor instemming van de Minister is vereist. Hierover zal de Tweede Kamer te zijner tijd nader worden geïnformeerd.

Vraag 7

Bent u voornemens de in vraag zes genoemde toetsing van grondaankopen mee te nemen in het wetsvoorstel Wet Publiekrechtelijke omvorming ProRail dat u binnenkort aan de Tweede Kamer zal aanbieden?

Antwoord 7

Zie antwoord op vraag 6.