

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

### 1479

Vragen van het lid **Laçin** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat gratis grond ProRail miljoenen kost* (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. 1135.

#### Vraag 1

Kent u het bericht dat ProRail miljoenen heeft moeten betalen voor grond die een paar jaar eerder gratis aan ProRail is aangeboden?<sup>1</sup> wat is uw reactie daarop?

#### Antwoord 1

Ja. Ondanks het volgen van het toen door ProRail gehanteerde afwegingskader heeft ProRail de gronden die zij eerst heeft afgewezen, later alsnog moeten aankopen. Dit omdat de verhoudingen tussen ProRail en beide marktpartijen waren verstoord. Naar aanleiding van de door ProRail gemelde voorgenomen aankoop van de gronden heb ik, gegeven de ontstane situatie, aangegeven de keuze te kunnen volgen. ProRail heeft een deel van deze gronden nodig voor de instandhouding van het spoor en de realisatie van aanlegprojecten. Hierdoor wordt de voortgang van belangrijke projecten langs het spoor zeker gesteld. Gronden die niet passen binnen de strategische grondportefeuille van ProRail voor de instandhouding van het spoor of de realisatie van aanlegprojecten worden weer afgestoten.

#### Vraag 2

Op grond waarvan heeft het ministerie ProRail geadviseerd om de grond die NS in de aanbieding had niet over te nemen?

#### Antwoord 2

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

<sup>1</sup> Brabants Dagblad, 15 december 2018: «ProRail verliest 18 miljoen euro aan zakenman door grondblunder» (<https://www.bd.nl/binnenland/prorail-verliest-18-miljoen-euro-aan-zakenman-door-grondblunder~ab6d5863/137447487/>)

afstoten in lijn met het rijksvastgoedbeleid en het toen geldende afwegingskader dat ProRail hanteerde, 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 het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (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 3

Is er meer grond door NS aangeboden aan ProRail? Zo ja, heeft ProRail die wel overgenomen en op grond waarvan?

#### Antwoord 3

NS en ProRail verkopen over en weer veelvuldig gronden aan elkaar in verband met hun taken. Dat kan op niveau van een project of in een verzamelakte. Tussen NS en ProRail zijn daarover afspraken gemaakt. Aankoop door ProRail vindt plaats indien grond van strategisch belang is voor de realisatie van aanlegprojecten of de instandhouding van het spoor. Niet al het vastgoed dat aangeboden wordt, wordt door ProRail gekocht. Op gekocht vastgoed rust immers een onderhoudsplicht waarmee jaarlijkse kosten zijn gemoeid.

#### Vraag 4

Kunt u garanderen dat er niet nog meer grond aangeboden is aan derden, waardoor ProRail in de toekomst mogelijk opnieuw geld kwijt is aan het opkopen van misgelopen grond?

#### Antwoord 4

NS en ProRail geven aan dat op dit moment geen grond bekend is, die is aangeboden aan derden waar dit probleem in de toekomst kan spelen, anders dan de genoemde portefeuilles in 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.

#### Vraag 5

Wat had er anders geweest aan deze situatie als ProRail een zelfstandig bestuursorgaan (zbo) was geweest in plaats van een besloten vennootschap (BV) zoals nu of een agentschap, aangezien het ministerie ProRail expliciet geadviseerd heeft de grond niet over te nemen? Kunt u uw antwoord uitgebreid toelichten?

#### Antwoord 5

In het kader van de omvorming van ProRail tot een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) wordt opnieuw 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. In het kader van de ZBO-vorming speelt ook dat de eigendomssituatie van de hoofdspoorweginfrastructuur zal veranderen. Ervaringen met vastgoed en grondtransacties zoals 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 daarbij uiteraard meegenomen.