

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA Den Haag

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/14484

**Bijlage(n)**

2

Datum 31 januari 2019  
Betreft Vier grote grondtransacties NS en ProRail in 2010, 2014,  
2017 en 2018

Geachte voorzitter,

NS heeft in 2010 en 2014 grondportefeuilles verkocht aan respectievelijk Waalstede Vastgoed (moedermaatschappij van RailSide) en De Groot Achterveld Advies en Beheer B.V. (met als rechtsopvolger Bakkhe Vastgoed). In 2017 heeft ProRail de grondportefeuille van RailSide gekocht en vervolgens in 2018 ook de grondportefeuille van Bakkhe Vastgoed. Over deze aankopen is uw Kamer eerder geïnformeerd bij brieven van respectievelijk 22 december 2017<sup>1</sup> en 31 mei 2018<sup>2</sup>.

Met deze brief beantwoord ik, mede namens de minister van Financiën, de vragen van respectievelijk de leden Schonis (D66, ingezonden 19 december 2018), Laçin (SP, ingezonden 19 december 2018) en Van Aalst (PVV, ingezonden 19 december 2018) en het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 23 januari 2019 om haar de onderzoeken van NS inzake grondaankoop te doen toekomen.

De behoefte aan informatie vanuit de Tweede Kamer begrijp ik heel goed. Het maatschappelijk verantwoord besteden van beschikbare middelen is belangrijk. Ik constateer dat dit hier niet is gelukt en concludeer samen met NS en ProRail dat een meer integrale afweging had moeten worden gemaakt bij de grondaankopen. De uiteindelijk verstoorde samenwerking tussen ProRail en marktpartijen leidde er toe dat aankoop van deze gronden door ProRail nodig was om haar werkzaamheden aan het spoor doelmatig te kunnen blijven uitvoeren. Hierdoor is uiteindelijk onnodig publiek geld aan deze gronden uitgegeven. Het is nu zaak lessen te trekken om herhaling te voorkomen.

Met deze brief informeer ik u daarom mede namens de minister van Financiën, over de verdeling van gronden tussen NS en ProRail bij de splitsing van NS in 1995, het (rijks)aankoopbeleid van vastgoed inclusief gronden, wat er gebeurd is bij de verschillende grondtransacties en de verbetermaatregelen die zijn getroffen om in de toekomst situaties te vermijden zoals zich bij RailSide en Bakkhe Vastgoed hebben voorgedaan.

*Grondafspraken n.a.v. splitsing NS en ProRail*

Bij de splitsing van NS in 1995 zijn gronden die NS in bezit had, verdeeld tussen NS en ProRail. In het algemeen geldt dat de gronden die zich binnen 7 meter

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 738.

<sup>2</sup> Kamerstuk 28 984, nr. 771.

gemeten vanuit het hart van het buitenste spoor bevonden aan ProRail zijn toebedeeld. De overige gronden zijn aan NS toebedeeld. Indien ProRail gronden wil verkopen, heeft NS na de staat (die eerste recht van koop heeft) een voorkeursrecht van aankoop. NS stemt de jaarlijkse verkooplijsten af met ProRail waardoor ProRail in de gelegenheid is als eerste de door NS te verkopen percelen te kopen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/14484

*Rijksbeleid en rolverdeling aan- en verkoop van vastgoed inclusief gronden.*

In het algemeen geldt voor het rijk dat bij de aan- of verkoop van vastgoed, waaronder ook de aan- of verkoop van gronden, altijd wordt beoordeeld of het vastgoed van strategisch belang is. Dat geldt ook voor ProRail en NS. NS en ProRail zijn zelfstandig bevoegd om vastgoed inclusief gronden voor hun operatie aan te kopen of te verkopen. Niet al het vastgoed dat wordt aangeboden, wordt gekocht. Ook omdat het beheer en onderhoud hoge kosten met zich meebrengt. Dit gebeurt altijd vanuit het perspectief van een maatschappelijk verantwoorde besteding van middelen.

Grondportefeuilles zijn niet statisch: door veranderende omstandigheden kunnen gronden die eerder niet strategisch van belang waren, juist strategisch van belang worden, of omgekeerd. In de praktijk zijn de grondportefeuilles daarom voortdurend in beweging. Er vinden veel mutaties plaats in de vorm van aankopen, ruilingen, onteigeningen, verkopen aan decentrale overheden, waterschappen en verkopen aan derden. Daarnaast geldt dat ProRail raamovereenkomsten sluit met aangrenzende grondbezitters voor het gebruik van grond en daarvoor een vergoeding geeft.

NS en ProRail passen allebei een eigen afwegingskader toe die past bij hun verantwoordelijkheden en taken. Voor de NS geldt dat vastgoed van strategisch belang is indien vastgoed dienstbaar is aan de transfer-, keten-, verblijfs- of commerciële voorzieningen voor de reizigers. Sinds 2006 is het NS beleid om grond die niet bijdraagt aan de strategische focus op het station en stationsgebied te verkopen. Voor de in deze brief genoemde vastgoedtransacties hoefde NS geen toestemming te vragen van de aandeelhouder (de minister van Financiën). Toestemming van de aandeelhouder is alleen vereist voor (des)investeringen boven een bepaald bedrag. Tot 2015 was dat bedrag 1/3 van het balanstotaal. Sinds 2015 moet NS voor binnenlandse (des)investeringen vanaf € 200 miljoen toestemming aan de aandeelhouder vragen.

Voor ProRail geldt dat gronden van strategisch belang zijn als deze nodig zijn voor de realisatie van aanlegprojecten of de instandhouding van het spoor. Dit betekent bijvoorbeeld voor instandhouding dat grond binnen 7 meter gemeten vanuit het hart van het buitenste spoor van strategisch belang is. ProRail weegt binnen dit kader zelfstandig af of zij gronden aankoopt tenzij het een aankoop betreft van meer dan € 35 miljoen, dan moet ProRail toestemming vragen van de aandeelhouder (de minister van Infrastructuur en Waterstaat). Hierop geldt één uitzondering. Bij de aankoop van gronden voor de realisatie van aanlegprojecten verkrijgt ProRail instemming voor aankoop van gronden via de vaststelling van de subsidiebeschikking voor het specifieke aanlegproject door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (of een andere opdrachtgever).

Indien ProRail grond wil aankopen die niet van strategisch belang is dan heeft zij daar geen geld voor en geldt dat ProRail daarover met het ministerie in overleg treedt. De aankoop door ProRail van de grondportefeuilles van RailSide en Bakkhe Vastgoed in respectievelijk 2017 en 2018 vielen in deze laatste categorie omdat de gronden volgens ProRail deels niet nodig zijn voor de realisatie van aanlegprojecten of de instandhouding van het spoor.

### *Grondverkopen door NS, grondaankopen door ProRail en maatregelen*

Samen met de minister van Financiën heb ik NS en ProRail gevraagd om mij via een gezamenlijk feitenrelaas over deze grondtransacties te informeren. De beschrijving van de feiten, omstandigheden en gemaakte afwegingen bij de verkoop van gronden door NS aan respectievelijk Waalstede Vastgoed in 2010 (moedermaatschappij van RailSide) en De Groot Achterveld Advies en Beheer B.V. in 2014 (met als rechtsopvolger Bakkhe Vastgoed), en de aankoop van deze gronden in respectievelijk 2017 en 2018 door ProRail treft u aan in de bijgevoegde brief van NS en ProRail van 30 januari 2019.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/14484

In de brief van NS en ProRail worden de vier grondtransacties in chronologische volgorde beschreven. NS en ProRail leggen in hun brief uit hoe zij het afwegingskader en bijbehorende afspraken hebben gehanteerd. In dat kader heeft ProRail mijn ministerie in maart 2011 verzocht 82 ha aan te kopen voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Omdat nog niet vaststond of deze gronden nodig waren voor de realisatie van PHS is NS verzocht om deze gronden te reserveren, hetgeen NS heeft gedaan. Deze gronden maken dan ook geen onderdeel uit van de beide in deze brief genoemde private grondportefeuilles. Voor de overige gronden is door ProRail bij mijn ministerie geen verzoek tot aankoop gedaan. Er heeft geen gesprek plaatsgevonden over het daarvoor benodigde budget. Deze gronden zijn immers direct na afwijzing door ProRail eind 2010 door NS verkocht.

Ondanks het volgen van het toen door ProRail gehanteerde afwegingskader heeft ProRail de gronden die zij eerst heeft afgewezen, later alsnog moeten aankopen van de private partijen. Dit omdat de verhoudingen tussen ProRail en beide marktpartijen waren verstoord. Dit leidde bij één marktpartij tot diverse juridische procedures, rechtszaken en opzegging van het raamcontract. Hierdoor ontstonden vertragingen, noodzakelijke wijzigingen van aanlegprojecten en aanzienlijke kostentoeenames. Pogingen om uit deze impasse te komen mislukten. ProRail heeft vervolgens een analyse gemaakt van de voor en nadelen van de aankoop van de gronden. Hieruit bleek dat het gunstiger was om de gronden aan te kopen omdat de kosten voor ProRail uiteindelijk lager zouden uitvallen en de voortgang van projecten, de veiligheid en de operatie zeker werden gesteld. Naar aanleiding van de door ProRail gemelde voorgenomen aankoop van de gronden heb ik, gegeven de ontstane situatie, aangegeven de keuze te kunnen volgen. Ik heb de aankopen op 22 december 2017<sup>3</sup> en 31 mei 2018<sup>4</sup> aan uw Kamer gemeld.

### *Maatregelen*

Mede namens de minister van Financiën heb ik NS en ProRail gevraagd verbetermaatregelen in kaart te brengen. Ik verwijs voor de beschrijving van de verbetermaatregelen naar de bijgevoegde brief. In het kort komen de maatregelen er op neer dat ProRail nu een meer integrale afweging maakt bij mogelijke grondaankopen. Waar in 2009 door ProRail bij het aanbod door NS vooral werd gekeken naar de planning van projecten in het kader van PHS, wordt nu ook gekeken naar andere projecten en wordt beoordeeld of de grond mogelijk nodig is voor onderhoud of werkzaamheden aan het spoor. Ook zullen NS en ProRail hun samenwerking verder verbeteren en hun werkwijze rondom grondverkopen en aankopen in een convenant vastleggen. Hierbij wordt ook de procedure vastgelegd waarmee grondprijzen worden overeenkomen. Verder voert NS een aantal verbeterpunten door op het gebied van interne risicobeheersing.

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

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 738.

<sup>4</sup> Kamerstuk 28 984, nr. 771.

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. Ik zal uw Kamer van de voortgang op de hoogte houden.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/14484

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

**Antwoorden op de 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)**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2019/14484

1

*Kent u het artikel 'ProRail betaalde miljoenen voor grond aan 'handige jongens''?*<sup>5</sup>

Ja.

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?*

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

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?*

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.

4

---

<sup>5</sup> 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>)

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

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/14484

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.

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?*

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.

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 spoorweganetwerk voortaan te voorkomen?*

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.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

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.

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/14484

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?*

Zie antwoord op vraag 6.

**Antwoorden op de 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)**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2019/14484

1

*Kent u het bericht dat ProRail miljoenen heeft moeten betalen voor grond die een paar jaar eerder gratis aan ProRail is aangeboden?<sup>6</sup> Wat is uw reactie daarop?*

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.

2

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

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 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.

3

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

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.

---

<sup>6</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/> )



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?*

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/14484

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.

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?*

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.

**Antwoorden op de vragen van het lid Van Aalst (PVV) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de aankoop van grond langs het spoor door ProRail (ingezonden 19 december 2018).**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2019/14484

1

*Kent u het bericht van 15 december 2018 waarin duidelijk is geworden dat ProRail ruim 18 miljoen euro heeft betaald voor grond die ze voorheen was aangeboden?*<sup>7</sup>

Ja.

2

*Hoe heeft het ministerie destijds negatief kunnen adviseren over de aankoop van deze grond als toen ook kon worden bedacht dat hier in de toekomst op gebouwd zou gaan worden om het spoor te beveiligen en te onderhouden?*

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 en het toen geldende afwegingskader dat ProRail hanteerde, beoordeeld op het strategisch belang voor de realisatie van aanlegprojecten. ProRail heeft mijn ministerie vervolgens in maart 2011 verzocht 82 ha aan te kopen 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 Spoorvervoer. Om deze gronden voor de spoorsector te behouden is NS verzocht om deze gronden te reserveren, hetgeen NS heeft gedaan. Deze gronden maken dan ook geen onderdeel uit van de 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.

3

*Deelt u de mening dat het ministerie hier een enorme inschattingsfout heeft gemaakt waardoor de burger nu voor 18 miljoen euro de mist in gaat?*

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. 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 Spoorvervoer. In 2011 is NS het verzoek gedaan om de gronden te reserveren, hetgeen NS heeft gedaan. Deze gronden maken dan ook geen onderdeel uit van de 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. Voor de overige gronden is door ProRail bij mijn ministerie geen verzoek tot aankoop gedaan. Er heeft geen gesprek plaatsgevonden over het daarvoor benodigde budget. Deze gronden zijn direct na afwijzing door ProRail eind 2010 door NS verkocht.

---

<sup>7</sup> RTL Nieuws, 15 december 2018, 'ProRail betaalde 18 miljoen euro voor gratis grond' (<https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/4520396/prorail-betaalde-18-miljoen-euro-voor-gratis-grond>)

4

*Bent u bereid om een onderzoek in te stellen naar het proces van adviseren in 2010 over het niet aankopen van de grond en de details omtrent dit advies openbaar te maken?*

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2019/14484

Ik heb mede namens de minister van Financiën NS en ProRail gevraagd mij alle relevante informatie te verstrekken die ik u heb doen toekomen als bijlage 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.

5

*Bent u bereid om te inventariseren welke stukken grond langs het spoor nog in particuliere handen zijn en welke op dit moment te koop staan?*

Ik heb deze suggestie met ProRail besproken. ProRail geeft aan dat een dergelijke inventarisatie slechts een momentopname geeft terwijl de grondportefeuille voortdurend verandert. Daarnaast geldt dat het grootste deel van de gronden langs het spoor op dit moment al in bezit is van ProRail. De enige grote partij die nu nog gronden langs het spoor heeft, is NS. ProRail en NS hebben met elkaar afgesproken dat NS haar jaarlijkse lijsten van te verkopen gronden periodiek met ProRail zal afstemmen, hetgeen ProRail als eerste in de gelegenheid stelt de door NS te verkopen gronden te verwerven. NS en ProRail zullen dit in een convenant vastleggen.