

Vergaderjaar 2018–2019

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 845**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 april 2019

Hierbij beantwoorden wij de vragen die gesteld zijn door de leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat betreffende de NS onderzoeken.

De Minister van Financiën,  
W.B. Hoekstra

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer

**Vragen die gesteld zijn aan de Minister van Financiën en aan de  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de NS  
onderzoeken.**

**Vraag 1**

*Kunt u een toelichting geven op de vertrouwelijkheid van de ter inzage  
gelegde onderzoeksrapporten?*

**Antwoord 1**

NS heeft naar aanleiding van het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat het onderzoeksrapport uit 2017 en het interne NS Audit Rapport op 28 februari 2019 aangeboden aan de Minister van Financiën, de aandeelhouder van NS. Op 11 maart 2019 heeft de Minister van Financiën deze rapporten doorgeleid aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 29 984, nr. 825). De rapporten bevatten bedrijfsvertrouwelijke informatie en aan degenen die destijds aan de onderzoeken hebben meegewerkt is vertrouwelijkheid beloofd. Op verzoek van NS zijn de onderzoeksrapporten daarom vertrouwelijk verstrekt.

**Vraag 2**

*Kunt u toelichten waarom informatie dusdanig onleesbaar is gemaakt dat  
de stukken niet goed te begrijpen zijn? Beschikt u over dezelfde, gelakte,  
versies van de onderzoeksrapporten?*

**Antwoord 2**

In de aanbiedingsbrief bij de onderzoeksrapporten (Kamerstuk 29 984, nr. 825) geeft NS aan dat onderdelen onleesbaar zijn gemaakt vanwege zorgvuldigheid en bescherming van privacy. NS heeft de volgende gegevens onleesbaar gemaakt: persoons- en bedrijfsnamen (met uitzondering van NS en ProRail), functienamen, afdelingsnamen, verwijzingen naar personen, foto's en transactiegegevens die te koppelen zijn aan persoons- of bedrijfsnamen en data van vonnissen. De aan uw Kamer verstrekte versies zijn de enige versies van de onderzoeksrapporten waarover wij beschikken.

**Vraag 3**

*Kunt u aangeven welke onderdelen van de vertrouwelijk ter inzage  
gelegde stukken zich lenen voor een openbare behandeling?*

**Antwoord 3**

Naar aanleiding van verzoeken in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur van het Algemeen Dagblad en NRC heeft de Minister van Financiën het besluit genomen de onderzoeksrapporten van NS openbaar te maken. Ten opzichte van de onderzoeksrapporten die vertrouwelijk aan de Tweede Kamer zijn verstrekt, zijn in de openbare versie aanvullende onderdelen onleesbaar gemaakt. Het gaat daarbij met name om bedrijfsvertrouwelijke gegevens of persoonsgegevens. De openbare versies van de rapporten lenen zich dan ook voor openbare behandeling. Als bijlage bij deze antwoorden treft u de openbaar te maken onderzoeksrapporten aan<sup>1</sup>.

**Vraag 4**

*Kunt u een toelichting geven op de verschillen en overeenkomsten in de  
voorwaarden waaronder NS de gronden in 2010 en 2014 aan ProRail en  
aan de latere koper heeft aangeboden en verkocht?*

---

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

**Antwoord 4**

In de brief van NS en ProRail van 30 januari 2019, gevoegd bij de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de Minister van Financiën, van 31 januari 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 814) is uitgebreid aandacht besteed aan de feiten, omstandigheden en gemaakte afwegingen inzake de verkoop van gronden door NS en de aankoop door ProRail van gronden. Ook is in deze brief ingegaan op de verschillende voorwaarden die van toepassing waren op de specifieke transacties in 2010 en 2014.

**Vraag 5**

*Kunt u toelichten hoe het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bij besluitvorming over grondaankopen door ProRail is betrokken en waarom dit ministerie in mei 2011 niet akkoord is gegaan met de aankoop van gronden?*

**Antwoord 5**

In de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de Minister van Financiën, van 31 januari 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 814) is uitgebreid aandacht besteed aan het rijksvastgoedbeleid, inclusief de rol van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat daarbij.

**Vraag 6**

*Kunt u uitgebreid toelichten waarom het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail in 2017 en 2018 een andere inschatting hebben gemaakt van het nut van de aankoop van gronden rond het spoor voor de kosten voor ProRail, de voortgang van projecten, de veiligheid en de operatie dan in 2010 en 2014?*

**Antwoord 6**

Zoals aangegeven in de brief van 31 januari 2019 raakten de verhoudingen tussen ProRail en beide marktpartijen verstoord (Kamerstuk 29 984, nr. 814). Dit leidde bij één marktpartij tot diverse juridische procedures, rechtszaken en opzegging van het raamcontract. Hierdoor ontstonden (risico's op) 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 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, gegeven de ontstane situatie, aangegeven de keuze te kunnen volgen.

**Vraag 7**

*Is bij de analyse in 2010 en 2014 rekening gehouden met wijziging van de gebruiksmogelijkheden door ProRail van de gronden bij een wijziging van eigenaarschap? Op basis waarvan ging ProRail er in 2010 en 2014 vanuit dat zij gebruik zou kunnen blijven maken van de gronden?*

**Antwoord 7**

In de brief van 31 januari 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 814) is toegelicht dat de private partijen en ProRail respectievelijk in 2010 en 2014 beseften dat zij herhaaldelijk met elkaar in overleg zouden moeten treden over het gebruik van verschillende percelen. Om dat overleg zo veel mogelijk te beperken werden in respectievelijk 2011 en 2014 afspraken in raamovereenkomsten gemaakt, bijvoorbeeld over de manier waarop en tegen welke vergoeding ProRail de gronden ten behoeve van specifieke

projecten kon huren of gebruiken. De samenwerking tussen ProRail en de private partijen verliep op basis van de afspraken in deze raamovereenkomsten in het begin ook goed, daarna verslechterde de relatie in de tijd.

### **Vraag 8**

*Is in de periode 1995 – 2019 vaker onderzoek, strafrechtelijk of anderszins, verricht naar grondtransacties (grondaankoop en -verkoop) van NS en ProRail, door of in opdracht van NS en ProRail zelf of door andere partijen? Zo ja, kan de Kamer de betreffende onderzoeksrapporten ontvangen?*

### **Antwoord 8**

Naar aanleiding van deze commissievragen zijn NS en ProRail door ons verzocht om alle relevante rapporten toe te sturen.

Advocatenkantoor NautaDutilh heeft in opdracht van NS een risico-inventarisatie uitgevoerd naar eventuele open einden na afronding van het PwC-onderzoek. In juni 2018 heeft NautaDutilh NS geadviseerd. NautaDutilh heeft richting NS aangegeven dat haar advies en rapport niet extern mogen worden gedeeld of vrijgegeven.

In de brief van NS en ProRail van 30 januari 2019, gevoegd bij de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de Minister van Financiën, van 31 januari 2019<sup>2</sup>, is aangegeven dat ProRail begin 2017 een onderzoek heeft laten uitvoeren naar de geschiedenis van deze gronden ten behoeve van de besluitvorming over de aankoop. Dit onderzoek is uitgevoerd door Wladimiroff. Naar aanleiding van de specifieke vraag naar rapporten, heeft ProRail het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat middels een brief aanvullend geïnformeerd. Deze brief is als bijlage bijgevoegd<sup>3</sup>. Uit de brief blijkt dat door Wladimiroff in de periode december 2018 en januari 2019 een vervolg is gegeven aan dit onderzoek met als doel de tijdlijn over de aan- en verkopen van de gronden te actualiseren. Ten aanzien van het eerste onderzoeksrapport heeft Wladimiroff richting ProRail aangegeven dat het rapport niet extern mag worden gedeeld of vrijgegeven. Het tweede rapport met de tijdlijn en een samenvatting daarvan zijn bij deze brief gevoegd<sup>4</sup>.

Uit de brief blijkt verder dat daarnaast door ProRail aan het advocatenkantoor AKD is gevraagd antwoord te geven op de vraag of ProRail ook de mogelijkheid om werkzaamheden uit te voeren aan het spoor op de betreffende percelen zou kunnen afdwingen via de Belemmeringenwet Privaatrecht, als alternatief voor de aankoop van de volledige Groenportefeuille. Tevens is door AKD mogelijke staatssteunrechtelijke aspecten van de mogelijke grondaankopen onderzocht. Vanwege de bedrijfsvertrouwelijke informatie en commerciële belangen van ProRail worden deze rapporten doorgeleid om vertrouwelijk in te zien conform het Reglement van orde van de Tweede Kamer en de Regeling vertrouwelijke stukken<sup>5</sup>.

Wij hebben van NS en ProRail begrepen dat er in de periode 1995–2019 geen andere onderzoeken door of in opdracht van NS of ProRail hebben plaatsgevonden.

---

<sup>2</sup> 29 984, nr. 814

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>5</sup> Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer