

Vergaderjaar 2003–2004

**27 482**

**Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet)**

**27 216**

**Aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein)**

**Nr. 80**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 december 2003

Tijdens de behandeling van de Spoorwegwet, kamerstuk 27 482, en de Concessiewet, kamerstuk 27 216, is motie nr. 70, ingediend door het kamerlid Dijsselbloem, aangenomen. De motie stelt dat het juridische eigendom van grond- en vastgoedbezit van NS in publieke handen zou moeten komen, dat de stations op het hoofdspoorwegnet met de vervoersconcessie aan de NS kunnen worden uitgegeven en dat het overige onroerend goed onder beheer van Domeinen gebracht zou moeten worden. De regering dient volgens de motie de voor- en nadelen en de juridische en beleidsmatige implicaties van de overdracht van het vastgoed van NS aan de rijksoverheid nader in beeld te brengen en de Kamer daarover te informeren.

Ik bericht u in deze brief, mede namens de Staatssecretaris van Financiën, over de uitkomsten van het onderzoek en de huidige situatie. De Raad voor Vastgoed Rijksoverheid is betrokken bij de voorbereiding van deze brief.

### **Conclusie onderzoek**

Gezien de grote juridische, beleidsmatige en financiële consequenties verbonden aan een eigendomsoverdracht geef ik op dit moment de voorkeur aan het maken van afspraken met de N.V. Nederlandse Spoorwegen (NV NS) om de veronderstelde problemen op te lossen. Ten aanzien van het uitgeven van stations op het hoofdspoorwegnet met de vervoersconcessie kan ik u mededelen dat ik daar bij de evaluatie van de Spoorwegwet in 2006 op terug zal komen. Ik verwijs u tevens naar de bijlage waar op hoofdlijnen de resultaten van het onderzoek zijn weergegeven.

## Toelichting

In de eerste plaats moet worden vastgesteld of er daadwerkelijk sprake is van problemen.

De heer Dijsselbloem noemt als reden voor zijn motie dat hij van lokale bestuurders heeft begrepen dat zij aanlopen tegen een moeizame samenwerking met NS Vastgoed die grote grondposities heeft in die steden. NS Vastgoed zou die gronden soms tegen hele hoge prijzen aanbieden, wat de ontwikkeling van stationslocaties frustreert.

Uit het onderzoek dat is verricht blijkt dat in de praktijk de situatie rond stations-ontwikkelingen genuanceerder is dan de heer Dijsselbloem veronderstelt. De veronderstelde problemen worden wel regelmatig genoemd, maar de «hardheid» ervan is in de praktijk moeilijk te onderbouwen, zo blijkt uit het onderzoek. Er spelen namelijk vele belangen en partijen een rol zonder dat, bij mogelijke frustratie, één zondebok is aan te wijzen. Daarnaast merk ik, dat NS Vastgoed onder invloed van de motie Dijsselbloem meer oog heeft gekregen voor het publieke belang en dat de directie van de NV NS het gehele bedrijf beter integraal aanstuurt waardoor de synergie tussen vervoer en knooppuntontwikkeling meer tot haar recht kan komen.

Voorts kwam uit het debat over de Spoorwegwet naar voren dat de motie Dijsselbloem mede is ingegeven door het feit dat de rijksoverheid binnen de huidige eigendomsverhoudingen en werkwijze onvoldoende invloed zou kunnen uitoefenen op de ruimtelijke ontwikkelingen rond stations en emplacements. Ik kan hierover opmerken dat de rol van het rijk als aandeelhouder van de NV NS (mede middels de statuten) is vergroot. Zo kunnen strategische beslissingen ook omtrent vastgoed slechts na overleg met het rijk genomen worden.

In het verleden is ook gesproken over bestemmingswijziging van gronden op initiatief van NS Vastgoed waardoor men winsten kon incasseren voor gronden die met rijksgeld oorspronkelijk waren aangekocht. Mijn voorganger heeft in 2001 hierover afspraken gemaakt met VROM en de NV NS. Afgesproken is destijds dat gerealiseerde winsten uit bestemmingswijzigingen van de gronden van de Sleutelprojecten worden geherinvesteerd in vervoersgebonden functies van deze stations.

Indien in de toekomst zou blijken dat de publieke belangen onvoldoende gewaarborgd worden, valt te overwegen om de procedure die NS Vastgoed hanteert bij verkoop van overtollige onroerende zaken, te laten aansluiten bij de bestaande regeling voor overtollige rijksgoederen. Deze regeling bevordert reallocatie in het belang van het Rijk.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

*Voordelen van eigendomsoverdracht van het vastgoed van NS Vastgoed aan de Staat*

Een eigendomsoverdracht geeft op zich meer mogelijkheden voor de invloed van de rijksoverheid op en rond de stations. Voor de concrete realisatie van die invloed is de vraag van belang, hoe na de eigendomsoverdracht het beheer en de zeggenschap over dit vastgoed kan worden vormgegeven. Indien deze worden toevertrouwd aan private partijen, bijvoorbeeld via concessies of joint-ventures, is het van groot belang hoe de invloed van de Rijksoverheid in dat geval wordt gegarandeerd en hoe zondig bijsturing kan plaatsvinden.

Ten aanzien van de stations wordt in de motie bepleit, de stations aan het hoofdrailnet met de vervoerconcessie uit te geven aan NS. Een eigendomsoverdracht aan de Rijksoverheid biedt daarvoor in principe de mogelijkheid. De vraag is echter of dat nodig is. De overheid kan ook contractuele afspraken maken met de eigenaar van de stations. In lijn met het uitgeven van de stations aan het hoofdrailnet aan NSR ligt het voor de hand om stations aan regionale netwerken, zoals van Noordnet en Synthus en straks Randstadrail, in de vervoerconcessie voor deze netwerken op te nemen. Dat is echter nieuw beleid, want die stations zijn nu van NS Vastgoed. Voor beide gevallen geldt dat met de evaluatie van de Spoorwegwet in 2006 deze optie nader bestudeerd kan worden. Daarop vooruitlopend kan het in de toekomst natuurlijk niet zo zijn dat één partij (i.c. NS) de beschikking over stations heeft en daar dan vervolgens aanbestedingsvoordelen mee kan uithalen.

*Nadelen van eigendomsoverdracht van het vastgoed van NS aan de Staat*

Overdracht van het vastgoedbezit van (de NS-dochter) NS Vastgoed BV aan de Rijksoverheid is als een vorm van nationalisatie te beschouwen. Zowel het juridisch als het economisch eigendom van het vastgoed ligt volledig bij deze vennootschap. Dit betekent een afkoopsom dan wel schadevergoeding door de Rijksoverheid aan de NV NS als onderneming. Dit speelt zowel in een situatie waarin de NV NS zou instemmen met een overdracht als in een situatie van nationalisatie bij wet. Gezien de omvang van het bezit en de commerciële mogelijkheden zullen de financiële consequenties niet gering zijn.

Los van het bovenstaande is het de verwachting dat zowel het overlegtraject als een wetgevingstraject langdurig zullen zijn. Het gaat om een belangrijke ingreep in de omvang en structuur van de vennootschap, die bedrijfsmatig en met de overgang van personeel ingrijpende consequenties heeft. Een bijkomende consequentie hiervan kan zijn, dat er minder aandacht en energie gestoken kan worden in verbeteringen van activiteiten die rechtstreeks verbonden zijn met het reizigersvervoer, wat de komende jaren een topprioriteit bij NS is en in mijn ogen ook zou moeten zijn.

Verder is te verwachten, dat de winstgevendheid van NS zal afnemen, daar NS Stations en NS Vastgoed met name in de afgelopen jaren voor een aanzienlijk deel bijdroegen aan de resultaten van de NV NS. De financiële positie van de NV NS zal met een eigendomsoverdracht negatief worden beïnvloed, hetgeen niet in het belang is van de kwaliteit en continuïteit van het reizigersvervoer.

### *Juridische consequenties*

Ten aanzien van de juridische mogelijkheden van een koppeling van stationexploitatie aan de vervoersconcessie komt het volgende naar voren.

De Concessiewet koppelt de vervoersconcessie aan «het verrichten van openbaar vervoer per trein». Het ligt niet voor de hand om de exploitatie van stations als een directe vervoersactiviteit aan te merken. Voor een bedrijfsmatig gezonde exploitatie van de concessie kan het echter wel belangrijk zijn om ook de zeggenschap over stations te hebben (en dus als indirecte vervoersactiviteit). Dit punt verdient nader onderzoek op het moment dat de wet geëvalueerd wordt.

### *Beleidsmatige consequenties*

Als belangrijkste beleidsmatige consequenties vallen te noemen de in principe grotere invloed van de Rijksoverheid op en rond stations, de moeilijker financiële positie van NS als gevolg van de te verwachten daling van de winstgevendheid, en de te verwachten mindere aandacht voor het reizigersvervoer als gevolg van de aandacht en energie, die besteed moet worden aan een overleg- of wetgevingstraject voor de overdracht van het vastgoed. Deze consequenties zijn hiervoor aan de orde geweest.