

Vergaderjaar 2015–2016

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 665

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 april 2016

In 1995 hebben de Staat en NS contractuele afspraken gemaakt over de verzelfstandiging van NS, waarbij het eigendom van stations is verdeeld over ProRail en NS. ProRail is eigenaar van de Railverkeers- en vervoersinfrastructuur (RVVI) en NS is eigenaar van de Gemengde Infra (GI). NS heeft daarbij het preferente recht op commerciële ontwikkeling van onder- en overbouw van de RVVI behouden. Daarbij is in het contract *Definitie Zeggenschap Infrastructuur (DZI)* afgesproken dit recht iedere tien jaar te evalueren. Via deze brief informeer ik uw Kamer over de uitkomst van de meest recente evaluatie.

Kader

De DZI schrijft voor dat het om een gezamenlijke evaluatie moet gaan van NS Stations en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu waarbij gekeken moet worden «in hoeverre aan de gezamenlijke doelstellingen van NS Stations en de rijksoverheid met betrekking tot op vervoer gerichte ontwikkelingen is voldaan». Indien de door NS Stations geïnitieerde en gerealiseerde projecten hieraan hebben bijgedragen, behoudt NS Stations zijn preferente positie voor een nieuwe periode van 10 jaar. Naar aanleiding van de vorige evaluatie (1995–2005) zijn aanvullende afspraken gemaakt over de mogelijkheden voor andere partijen om onder- of over de RVVI te bouwen, als NS Stations dit niet van plan is. In de bijgevoegde evaluatie¹ is ook gekeken naar het resultaat van deze afspraken.

Om te komen tot een onafhankelijke oordeelsvorming heeft KWINK Groep de meest recente evaluatie begeleid en is andere partijen gevraagd naar hun ervaringen.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Evaluatie

Uit de evaluatie blijkt dat:

- Er de afgelopen tien jaar dertien initiatieven waren voor commerciële onder- of overbouw in de stationsomgeving, waarvan er acht zijn uitgevoerd. Waar kansen waren voor commerciële ontwikkeling zijn deze benut. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat mogelijkheden voor commerciële ontwikkeling onbenut zijn gelaten omdat de markt hiervoor de afgelopen jaren beperkt was. Er is dan ook geen aanleiding te veronderstellen dat (markt)partijen geen kans hebben gekregen om commerciële onder- en overbouw te realiseren. Wanneer het recht kon bijdragen aan de realisatie van maatschappelijke doelen, is het om niet afgestaan aan initiatiefnemers (gemeenten). Echter, er zijn geen checks en balances die aantoonbaar maken dat NS Stations daadwerkelijk partijen een eerlijke kans heeft gegeven.
- Het vanwege de publieke positie van NS Stations aannemelijk is dat afwegingen rondom onder- en overbouw meer ten faveure van maatschappelijke doelstellingen worden gemaakt dan dat dit het geval is bij andere (commerciële) partijen. NS Stations neemt maatschappelijke doelen mee bij investeringsbeslissingen. Veiligheid, optimale looproutes, service en voorzieningen voor de reiziger zijn hierbij belangrijke factoren. Dit sluit aan bij de LTSA-doelen.
- Kennis en expertise bij NS Stations ligt. Het lijkt vanuit dat oogpunt daarom efficiënt om in toekomst het recht daar te houden. Het meest voor de hand liggende alternatief – beleggen bij ProRail omdat zij eigenaar is van de RVVI en er geen logische andere partij is – levert geen betere situatie op.

Op grond van deze gezamenlijke evaluatie concluderen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en NS Stations dat de preferente positie van NS Stations zoals omschreven in artikel 2.4.2 van de DZI behouden mag blijven. Daarbij is het nodig dat NS Stations checks and balances creëert die aantonen dat andere (markt)partijen de kans krijgen om een onder- en overbouw te realiseren als NS Stations dit niet doet, en dat NS Stations de transparantie vergroot over het (gebruik van het) preferente recht.

Het is aan te bevelen om voor de volgende evaluatie op korte termijn vast te stellen wat de kaders zijn waaraan getoetst gaat worden. Hierbij moet aandacht zijn voor de bijdrage aan de LTSA-doelen en de kansen voor andere partijen om onder- of over te bouwen in de stationsomgeving.

Afspraken NS Stations

Naar aanleiding van deze evaluatie heb ik de volgende afspraken gemaakt met NS Stations:

- Verlenging van het preferente onder- en overbouwingsrecht uit de DZI van NS Stations voor een periode van tien jaar, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2015.
- NS Stations gaat alle aanbevelingen uit de evaluatie opvolgen en hier uitvoering aan geven door:
 - Het publiceren van algemene informatie, voorwaarden en het proces op stations.nl zodat andere partijen hier op eenvoudige wijze kennis van kunnen nemen.
 - Het opzetten van een verzoekenregister om aantoonbaar te maken welke verzoeken bij NS Stations zijn binnengekomen en het opzetten van een klachtenregister. Hieruit kan blijken bij welke verzoeken NS Stations haar rol niet naar tevredenheid van de stakeholder heeft ingevuld.

- Opzetten van een register met gerealiseerde projecten om aantoonbaar te maken dat NS Stations andere partijen een kans geeft en hen faciliteert.
- Opzetten van een intern register om bij te houden welke initiatieven NS Stations zelf heeft genomen en welke verbeteringen zijn doorgevoerd. NS Stations meet hierbij de bijdrage aan de LTSA doelen.
- NS Stations en mijn Ministerie gaan op basis van het voorgaande samen het toetsingskader voor de volgende evaluatie operationaliseren.
- NS Stations geeft dit jaar uitvoering aan bovenstaande aanbevelingen en houdt mijn Ministerie op de hoogte van de voortgang.
- Tussentijds rapporteert NS Stations in 2020 richting mijn Ministerie over initiatieven en projecten voor commerciële onder- en overbouwingen van stations zodat eventuele bijsturing mogelijk is als dit nodig blijkt. Voor mij staat daarbij centraal dat NS Stations het recht gebruikt om invulling te geven aan haar regierol, zoals ook verwoord in de strategienotitie van NS, en andere partijen een kans geeft om onder- of over het stations te bouwen als hier vraag naar is en het project haalbaar blijkt.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma