

Juridische structureringen rondom NS-stations

# ‘De hele notariële gereedschapskist komt eraan te pas’

Mattijs Heijerman, Josephine Peerbolte en Marnix Aarts op station Utrecht CS

**De herontwikkeling van NS-stations leidt tot interessant werk voor notarissen die zijn gespecialiseerd in complexe goederenrechtelijke structureringen. ‘Stationsgebieden zijn vaak eigendom van meerdere rechthebbenden en iedereen moet op elke vierkante meter zijn eigen rechten krijgen.’**

TEKST Jolanda aan de Stegge | BEELD Truus van Gog / Tycho's Eye Photography

**A**l ruim twintig jaar werkt Marnix Aarts, notaris en partner bij Houthoff, regelmatig voor NS en ProRail. Hij is ook al sinds die tijd als juridisch adviseur betrokken bij de vernieuwing en herontwikkeling van NS-stations in onder andere Rotterdam, Delft, Amsterdam en Utrecht. ‘In stationsgebieden hebben we vrijwel altijd te maken met NS, ProRail en ook de gemeente. Wie is waarvan eigenaar en waartoe is diegene gerechtigd?’ Het gesprek vindt plaats bij Houthoff op de Amsterdamse Zuidas. In de vergaderruimte staat een groot scherm waarop kadastrale plattegronden en foto's van verschillende NS-stations worden toegelicht. Als gesprekspartners zijn behalve Aarts ook Mattijs Heijerman en Josephine Peerbolte aanwezig, die als kandidaat-notarissen veel werk verrichten voor de verschillende stationsontwikkelingen.

## STATIONSKAP ROTTERDAM

Om zijn verhaal te ondersteunen, verschijnt op het scherm een foto van het vooraanzicht van station Rotterdam. Aarts: ‘Deze stationskap is vanuit juridisch perspectief een interessant onderdeel van het station. Hij hangt gedeeltelijk boven grond van NS en de gemeente, die elk een eigen visie op hun rol ten aanzien van die kap hebben. Via een uiterst ingewikkelde akten hebben wij hiervoor een structuur opgezet die recht doet aan de belangen van alle betrokken partijen.’

## WERELDPRIMEUR

De juridische complexiteit van stationsgebieden is niet mals. Zoals bijvoorbeeld te zien is bij station Amsterdam Centraal met aan de ene kant de nieuwe IJ-hal, waar zowel de Noord-Zuidlijn als een autoweg onderdoor loopt, terwijl het busstation zich daarboven bevindt. Om dit alles juridisch in goede banen

te leiden, stond Houthoff in 2009 NS bij om van de gemeente een opstalrecht te verkrijgen voor de IJ-hal. Eerder al werden opstalrechten gevestigd voor de metrolijn ten behoeve van de gemeente. Aarts: ‘Stationsgebieden kennen zulke ingewikkelde eigendomsstructuren omdat NS, ProRail en de gemeente daar elk hun eigen verantwoordelijkheden hebben. In toenemende mate zijn stations leefgebieden waarvan grote stromen reizigers en bewoners van omliggende wijken gebruikmaken. Voor elke vierkante meter moet iedereen weten wat zijn rechten zijn.’ Ook in Delft, waar het treinstation werd verplaatst, was de situatie ingewikkeld. In het nieuwe station werd het stadskantoor geïntegreerd, er kwam een volledig ondergrondse spoortunnel en boven op het stationsterrein wordt momenteel een woonwijk gerealiseerd. ‘Omdat hier zoveel veranderde, hebben wij dit gebied enkele jaren geleden opnieuw juridisch vormgegeven’, zegt Heijerman. De complexiteit van de eigendomsstructuur in Delft leidde in 2016 tot de eerste 3D-weergave door het Kadaster. Deze eigendomsakte werd door Houthoff gepasseerd en ingeschreven, met daaraan de 3D-weergave gekoppeld. Een wereldprimeur die terecht veel aandacht



## *‘Voor de eerste schop de grond in gaat, liggen waar mogelijk ieders grenzen en rechten juridisch vast’*

kreeg, want een 3D-visualisatie toont nauwkeuriger dan een 2D-plattegrond waar de grenzen van ieders rechten exact liggen.

### **SPOORSBELANG**

In stationsgebieden spelen verschillende belangen. Het overkoepelende belang dat overal doorheen loopt, is het zogenoemde ‘spoorbelang’, waarmee wordt bedoeld dat de treinen rijden en alle verkeersstromen goed lopen. Ook de demarcatie tussen ProRail en NS is essentieel: wie onderhoudt wat?

In Utrecht is de ontwikkeling van het stationsgebied een langlopend traject dat gefaseerd verloopt. Door de jaren heen zijn voor verschillende onderdelen van de stationsgebouwen opstalrechten gevestigd. Ook is in de akte een kwalitatieve verplichting opgenomen om het mogelijk te maken dat bewoners van de ene kant van het station via het station naar de andere kant kunnen komen. ‘Voor de eerste schop de grond in gaat, liggen waar mogelijk ieders grenzen en rechten juridisch vast’, stelt Peerbolte.

### **TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN**

Naast het opstellen van akten adviseren Aarts, Heijerman en Peerbolte ook over de juridische structurering van de uitvoering en hoe die geïmplementeerd moet worden. Want NS-stations vervullen in toenemende mate een transferfunctie. In Utrecht wordt het treinstation dan ook al aangeduid met ‘ov-terminal’. Het is

een verbindend bouwwerk, zegt Heijerman. ‘En dus denk je als adviseur ook na over toekomstige ontwikkelingen.’ Zo werd in Utrecht al in een vroeg stadium rekening gehouden met de nieuwe tramlijn naar de Uithof, die zal aansluiten op het station. Onder het station is hiervoor ruimte gemaakt en er zijn rechten voor gevestigd. Ook voorafgaand aan de verkoop of uitgifte van een gebouw of stuk grond moet ieder detail worden uitgewerkt. Peerbolte: ‘Onder de ov-terminal en het Perronniveau bevinden zich ruimten waarin voorzieningen zijn gerealiseerd en waar allerlei bekabeling bij elkaar komt. Afspraken moeten voor nu en in de toekomst goed worden vastgelegd om te voorkomen dat ProRail of NS na een verkoop geen toegang meer heeft tot voorzieningen die van belang zijn voor de werking van het spoor en station.’

### **TUSSENLIJGENDE NIVEAUS**

Goed voorbeeld hiervan is de Katreinetoren, één van de twee kantoorgebouwen die op het station van Utrecht Centraal staan. Vóór de verkoop aan het Basisfonds Stationslocaties C.V. was NS hiervan eigenaar. Een jaar geleden verkocht dit fonds haar kantorenportefeuille aan verzekeringsmaatschappij ASR. Als adviseur van NS onderzocht Heijerman of alles juridisch goed geregeld was voor deze verkoop. Daarbij ontdekte hij dat de scheiding tussen het station en het kantoor juridisch beter afgebakend zou kunnen worden. ‘Vervolgens

hebben wij de voorheen geldende rechten juridisch gezien afgebroken en weer opgebouwd, waarbij de grens is aangebracht tussen enerzijds station en anderzijds kantoor. We hebben toen rechten gevestigd voor de Katreinetoren, maar ook voor ProRail die sporen onder die gebouwen heeft. Ook voor NS gelden er rechten – zelfs nu ASR het heeft gekocht – omdat verschillende voorzieningen voor de stationshal zich ergens in dat kantoorgebouw en de tussenliggende ruimten bevinden: een deel van de sprinklerinstallatie voor de stationshal blijkt door de kantoorstoren te lopen.’

### **UNIQUE SELLINGPOINT**

Het Houthoff-team werkt intensief samen met de juristen van NS en ProRail om tot het gewenste resultaat te komen. Mede dankzij deze samenwerking beschikken de (kandidaat-)notarissen van Houthoff over een enorme expertise als het gaat om stationsontwikkelingen. Aarts: ‘Bij meervoudig grondgebruik komen vrijwel alle aspecten van goederenrechtelijke structurering aan de orde, omdat je zakelijke rechten aan het stapelen bent. Telkens zoek je de grenzen op van de mogelijkheden die erfpacht, opstal, erfdiensbaarheden en kwalitatieve verplichtingen bieden om elke partij te kunnen geven wat die nodig heeft. Al die juridische constructies zitten in onze gereedschapskist en elke notaris krijgt er weleens mee te maken, maar bij een stationsgebied heb je ze allemaal tegelijk nodig. Je kunt ons experts noemen in het stapelen van rechten: dat is ons unieke sellingpoint. Het complexe en vernieuwende daaraan is ontzettend leuk!’ ■