

De Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen gaat haar werkzaamheden dit jaar afronden. Vanmiddag wordt dat gevierd. De SBNS is maar liefst vijftig jaar eerder klaar dan aanvankelijk gepland. Zou dat een gevolg zijn van gepassioneerd en hard werken? Of is er een andere verklaring? De SBNS werd twintig jaar geleden opgericht. Dat viel samen met de verzelfstandiging van de NS en de wens om het toen kersverse bedrijf niet op te zadelen met een enorme bodemschadelast. De eerste vijf jaar gaf ik leiding aan de bodemsaneringsoperatie op de spoorgronden.

De bodemschade op de spoorgronden was een gevolg van activiteiten gedurende meer dan 150 jaar op de emplacementen en langs de spoorlijnen. Lange tijd werd - net zoals elders in Nederland - niet echt zorgvuldig omgegaan met de brandstoffen voor de treinen. Ook bij het opslaan en overslaan van stoffen ging vaak iets mis. De totale schade aan de bodem werd geïnventariseerd. De aanpak werd tot schrik van velen begroot op het astronomische bedrag van f 350 miljoen.

Het Rijk en de NS besloten een Convenant te sluiten waarin werd geregeld dat beide partijen geld gingen inleggen en de gigantische klus van de bodemsanering zouden gaan aanpakken. Per jaar zou f 50 miljoen beschikbaar komen. Hieruit kan worden afgeleid dat men aan een periode van zeventig jaar dacht om de operatie af te ronden.

Ik heb uitgebreide en goede herinneringen aan de begintijd van de SBNS. Ondernemend Nederland kwam graag langs bij de grootste opdrachtgever voor bodemonderzoek en bodemsanering. Bij acquisitiesprekken informeerden wij of bezoekers de auto goed had kwijt gekund. Het antwoord luidde meestal bevestigend. Waarop wij antwoordden dat dit het eerste minpuntje was, want men had ook met de trein kunnen komen. Bij een vervolgesprek werd soms achteloos een treinkaartje op tafel gelegd. Dat was weer een complimentje waard.

In het Convenant werd een eigen definitie gegeven van een saneringsgeval. De verontreiniging moest ernstig zijn en de sanering urgent. De inkt van het Convenant was nog niet droog of de wettelijke invulling van het begrip urgent werd gewijzigd. Er kwam een nieuwe naam 'spoed' en een geheel andere definitie. Dat leidde tot interessante discussies tussen de convenantpartijen. "Het Rijk kan zijn beleid wel wijzigen, maar wij doen dat niet". Gelukkig voorzag het convenant in een vijfjaarlijkse herijking van de uitgangspunten.

Van meet af aan eisten wij dat de rapportages niet alleen op papier werden gezet, maar dat de data ook digitaal zouden worden geleverd. Die werden dan met een 'betonnen format' ingevoerd in ons bodeminformatiesysteem. Dat had eerst veel voeten in aarde. Adviesbureaus en laboratoria hadden op zijn hoogst eigen systemen en eigen analysepakketten, bijvoorbeeld voor de verschillende teerstoffen. Dat moest worden geüniformeerd. Dit heeft geleid tot het ontwikkelen van een landelijk en veel gebruikt systeem hiervoor.

Ik ben trots op de prestaties van de SBNS. Het Rijk en de NS gingen het avontuur met elkaar aan. Ondanks vele onzekerheden sloten zij een convenant. Zij hadden de wens de spoorgronden te saneren. Dat is gelukt en dat is een felicitatie waard. Dank is verschuldigd aan allen die met passie en ijver hebben bijgedragen aan dit resultaat. En het hoofd koel hielden bij alsmaar wijzigend beleid.