



NS Stations

Legal

Katreinetoren
Stationshal 17
Postbus 2534
3500 GM Utrecht
Nederland

Postbus 2534, 3500 GM Utrecht

**Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties, Ministerie van Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat**
ELEKTRONISCH VIA INTERNET/OIM-CONSULTATIE

Datum 30 augustus 2018

Uw kenmerk 8388

Ons kenmerk PH

Onderwerp Internetconsultatie Aanvullingsbesluit bodem

Contactpersoon Paul Hartman

Telefoon 06-23387765

E-mail paul.hartman@nsstations.nl

Geachte dames en heren,

Op 10 juli 2018 startten het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ("de Ministeries") een internetconsultatie met betrekking tot de concepten voor het Aanvullingsbesluit bodem in de Omgevingswet ("het Besluit").

Mede namens NS Vastgoed BV (hierna gezamenlijk aan te duiden als "NS") reageren wij als volgt.

1. Algemene opmerking

In de nota van toelichting lezen wij:

"De gekozen indeling van de algemene maatregelen van bestuur betekent dat de verschillende doelgroepen de regels die op hen van toepassing zijn eenvoudiger kunnen vinden"

en:

"De vier verbeterdoelen zijn:

- het vergroten van de inzichtelijkheid, de voorspelbaarheid en het gebruiksgemak van het omgevingsrecht;
- (...)"

Vervolgens zien wij dat de Internetconsultatieversie van de Nota van Toelichting bij het Aanvullingsbesluit (dat eigenlijk maar een gering deel van de gehele wijziging van de Omgevingswet en de daarop gebaseerde AMvB's beslaat) 294 pagina's lang is.

NS constateert dat een dergelijk omvangrijke toelichting kennelijk nodig is om het Besluit van een sluitende toelichting te voorzien. De wetgeving is intussen zodanig omvangrijk en complex geworden, dat NS zich afvraagt of dit strookt met de hiervoor gestelde doelen. Ook

ligt het in de rede te veronderstellen dat dit bepaald niet zal bijdragen tot het benodigde draagvlak voor deze regelgeving. Bovendien bergt dat in onze ogen het risico in zich dat in de praktijk fouten/ongewenste overtredingen van de regelgeving zullen worden gemaakt.

Met andere woorden: kan het niet eenvoudiger/minder?

2. Verdergaande decentralisatie

Uitgangspunt van de nieuwe regelgeving is dat een groot deel van de verantwoordelijkheid in bodemland bij de gemeenten komt te liggen. Zij zijn straks verantwoordelijk voor de Omgevingsplannen, de vergunningverlening (voor zover nog noodzakelijk) en de handhaving. Afgezien van het feit dat de afbakening tot de taken van de provincies (namelijk die met betrekking tot de kwaliteit van het grondwater) in het voorstel vooralsnog onduidelijk is, merken wij daarbij het volgende op:

In feite is deze decentralisatie een voortzetting van een beweging die al enige tijd geleden is ingezet (benoeming van een aantal grotere gemeentes tot bevoegd gezag, onder meer bij de wijziging van de Wbb in 2006) en die onderdeel uitmaakt van een veel grotere wijziging in de relatie tussen de Rijksoverheid en de lagere overheden. NS neemt een nadelige ontwikkeling waar voor een aantal grotere eigenaren/beheerders van lintvormige infrastructurele werken, zoals NS, maar ook partijen als ProRail, Rijkswaterstaat, luchthavens en de provincies als wegbeheerder kunnen hier ons inziens worden genoemd. Zij krijgen bij hun beheer in theorie te maken met verschillende bevoegde gezagen, die (nogmaals, in theorie) allen een verschillend bodembeleid kunnen vaststellen, terwijl de activiteiten op deze lintvormige infrastructurele werken in heel Nederland vergelijkbaar zijn. Dat levert extra inspanningen en dus kosten in het beheer op en bergt dus ook risico's op fouten in zich.

De vraag die NS stelt is of het niet zinvol is een generiek bodembeleid vast te stellen voor dit type grootschalige lintvormige infrastructurele werken, in de vorm van, bijvoorbeeld, een landelijke bodembeheerkaart, waarop lagere overheden slechts bij uitzondering en goed gemotiveerd een uitzondering mogen maken.

3. Omissie in de verwerking van het Besluit Uniforme Saneringen (BUS)?

In de Regeling Uniforme Saneringen (RUS) stond een speciale regeling voor sanering van spoorweggronden (dat zijn percelen van NS Vastgoed B.V. en Railinfratrust B.V.):

“Paragraaf 3. Categorieën van uniforme saneringen

Paragraaf 3.1. Categorie: immobiel

Artikel 3.1.1. Reikwijdte

De saneringsaanpak bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder c, van het besluit, bestaat bij deze categorie uniforme saneringen uit:

- a. *in geval van het aanbrengen van een leeflaag dat:*
 - 1°. *deze bestaat uit een laag grond met een op de bodemfunctie afgestemde kwaliteit die ten hoogste gelijk is aan het concentratieniveau voor stoffen bedoeld in artikel 3.1.7;*
 - 2e. *deze een standaarddikte heeft van minimaal één meter;*
 - 3e. *deze, in afwijking van het bepaalde onder 2e, een dikte heeft van minimaal 50 centimeter in geval van bijzondere situaties waarbij als gevolg van de situering van het gebied waarbinnen de saneringslocatie is gelegen al beperkingen in het gebruik gelden; en*
 - 4e. *tussen de grond in de leeflaag en de onderliggende verontreinigde bodem een signaallaag aanwezig is.*
- b. *in geval van het aanbrengen van een duurzame aaneengesloten afdeklaag, dat deze in zijn geheel*

- bestaat uit beton, asfalt, asfaltbeton, stelconplaten of bestrating met klinkers of tegels;
- c. in afwijking van onderdeel b geldt voor spoorwegterreinen die zich bevinden op kadastrale percelen die in eigendom zijn van NS Vastgoed BV en Railinfratrust BV, dat een aaneengesloten duurzame afdeklaag tevens kan bestaan uit:
- 1e. een laag ballastmateriaal met een minimum dikte van 25 centimeter met daaronder een aaneengesloten waterdoorlatend geotextiel;
 - 2e. een splitbed met een minimum dikte van 25 centimeter met daaronder een aaneengesloten waterdoorlatend geotextiel op een fundatielaag bestaande uit zand.
- d. dat de verontreinigde grond die moet worden afgegraven om de isolatielaag te kunnen aanbrengen, moet worden afgevoerd, indien beschikbaar binnen de saneringslocatie niet tot de mogelijkheden behoort."

De achtergrond bij de totstandkoming van deze regeling was destijds dat deze gebieden in de regel voor publiek niet toegankelijk zijn en dat het risico op contact met de verontreiniging om die reden al verwaarloosbaar is. Om die reden kon op deze terreinen worden volstaan met een ballast- of porfierlaag als afdeklaag.

Deze regeling ziet NS vooralsnog niet terug in het Aanvullingsbesluit. Hiervoor wordt geen reden gegeven, noch wordt aangegeven dat het RUS in een latere fase en/of elders wordt geregeld. NS ziet graag dat deze regeling ook in de toekomstige wetgeving expliciet gehandhaafd blijft.

Tot slot

Tot zover onze opmerkingen en suggesties in het kader van deze consultatie. Uw bevindingen naar aanleiding hiervan en van de inbreng van andere partijen, waaronder ProRail en VNO/NCW, zien wij met veel belangstelling tegemoet. NS zou het op prijs stellen ook in een latere fase betrokken te blijven bij de verdere uitwerking van deze regelgeving.

Mocht u naar aanleiding van deze reactie vragen of opmerkingen hebben, dan kunt u contact opnemen met de heer Marc de Jong (06-20602676, marc.dejong1@nsstations.nl) of met Paul Hartman (06-23387765, paul.hartman@nsstations.nl).

Hoogachtend,



Paul Hartman
Bedrijfsjurist



Marc de Jong
Projectmanager