

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2999

Vragen van de leden **Van Weyenberg** en **Boulakjar** (beiden D66) aan de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Zembla: spoorwerkers worden al ruim 10 jaar blootgesteld aan gevaarlijk kwartsstof»* (ingezonden 9 april 2021).

Antwoord van Minister **Koolmees** (Sociale Zaken en Werkgelegenheid) en van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 31 mei 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 2529.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Zembla: spoorwerkers worden al ruim 10 jaar blootgesteld aan gevaarlijk kwartsstof»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat spoorwerkers al meer dan tien jaar zijn blootgesteld aan te hoge concentraties kankerverwekkende kwartsstof? Wat vindt u daarvan?

Antwoord 2

In een onderzoek van bureau Blauw (2010) in opdracht van de toenmalige Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (nu Railalert) in samenwerking met ProRail, is vastgesteld dat bij correct gebruik van adequate adembeschermingsmiddelen voor alle onderzochte werkplekken de blootstellingswaarden voor respirabel kwartsstof onder de wettelijke grenswaarde ligt. Daaruit kan worden opgemaakt dat er, mits persoonlijke beschermingsmiddelen correct worden gebruikt, geen overschrijding van de grenswaarde plaatsvindt. Dit laat onverlet, dat – zeker in geval van blootstelling aan kankerverwekkende stoffen – indien mogelijk structurele maatregelen aan de bron getroffen dienen te worden, en dat het gebruik van ademhalingsbeschermingsmiddelen als een «laatste redmiddel» beschouwd moet worden. In de uitzending van Zembla zijn beelden te zien van situaties waarin stofwolken ontstaan (en dus niet nat gewerkt wordt) en werknemers geen

¹ NOS, 8 april 2021, <https://nos.nl/artikel/2375842-zembla-spoorwerkers-woorden-al-ruim-10-jaar-blootgesteld-aan-gevaarlijk-kwartsstof.html>

persoonlijke beschermingsmiddelen gebruiken. Dit laat zien dat de maatregelen tegen kwartsstof die ProRail samen met de sector in de Arbocatalogus heeft opgenomen in ieder geval niet in alle gevallen worden toegepast. Dat vind ik een kwalijke zaak, van iedere werkgever, en zeker ook van een grote publieke organisatie als ProRail, mag beter verwacht worden. ProRail en de aannemers erkennen dat de zorgplicht beter nagekomen had moeten worden. Zij hebben inmiddels een verbetertraject in gang gezet door werknemers opnieuw te wijzen op de collectieve, technische en persoonlijke beschermingsmiddelen die zij moeten gebruiken. ProRail heeft ook aangegeven er strenger op toe te zien dat de aannemers zich aan hun verantwoordelijkheden voor het eigen personeel houden.

Vraag 3

Klopt het dat ProRail meermaals is geadviseerd om de stenen te vervangen door kwartsstofvrije stenen of door stenen met minder kwartsstof, maar dit niet heeft opgevolgd? Zo ja, hoe oordeelt u hierover?

Antwoord 3

In een onderzoek van bureau Blauw (2010) in opdracht van de toenmalige Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (nu Railalert) in samenwerking met ProRail wordt de aanbeveling gedaan om voor de lange termijn een ander materiaal met een laag gehalte kristallijn kwarts te zoeken voor ballast. In een onderzoeksrapport van 4lnfra (2018) wordt geconcludeerd dat er geen beleid is dat zich richt op het totaal wegnemen van de gevaarbron (ballast zonder kwartsstof) en dat de spoorbranche hiermee niet aan de Arbeidsomstandigheden-wet en het Arbeidsomstandighedenbesluit voldoet. Ook stelt 4lnfra dat er steensoorten beschikbaar zijn die van nature helemaal geen kwarts bevatten en dat het mogelijk zou zijn voor de spoorbranche om te werken met niet-kwarts houdende steensoorten. De uitkomsten van 4lnfra zijn aanleiding geweest voor ProRail en de sector om verder onderzoek uit te vragen bij TNO. Dit vervolgonderzoek is gesplitst in een tweetal hoofdstromen. Het eerste deel spitst zich toe op de risico's die verschillende type stenen uit verschillende groeves met zich meebrengen. De concept conclusie van TNO is dat het mogelijk is om het risico op blootstelling verder te reduceren door gebruik te maken van groeves met een lager percentage kwarts in het gesteente. TNO beveelt aan om drie specifieke steentypes niet meer toe te passen, in verband met het relatief hoge risico op blootstelling aan respirabel kwartsstof. Het tweede deel van het onderzoek zal zich toespitsen op de risico's die ontstaan bij transport en verwerking van de ballaststenen.

ProRail geeft aan dat het niet bij voorbaat zeker is dat toepassen van stenen met een lager percentage kwarts ook zorgt voor de minste vorming van respirabel stof en respirabel kwartsstof tijdens ballastwerkzaamheden. De uiteindelijke hoeveelheid vrijgekomen kwartsstof bij verwerking op de bouwlocatie wordt bepaald door de hoeveelheid kwarts in het gesteente in combinatie met de wijze van transport, handeling en verwerking hiervan in de logistiek. Op basis van de uitkomsten van beide delen van het TNO-onderzoek kunnen door ProRail verdere eisen aan de groeves, logistiek en/of verwerking worden geformuleerd. Hierin zal ook de beschikbaarheid en productiecapaciteit van groeves met kwartsloze en/of kwartsarme ballast meespelen, gegeven de totale behoefte aan ballast van ProRail. Tot hierover meer duidelijk is volgt ProRail het advies uit het eerste deel van het TNO onderzoek op en sluit het de toepassing van drie in het onderzoek genoemde specifieke typen ballaststenen in ieder geval tijdelijk uit.

Vraag 4

Klopt het dat ProRail wel meerdere malen onderzoek heeft laten uitvoeren, maar daar niet op enige wijze het beleid op de werkvloer op heeft aangepast of dit gemeld heeft aan de Inspectie SZW?

Antwoord 4

Het klopt dat ProRail en de sector meerdere onderzoeken hebben laten uitvoeren. Mijn beeld is dat er mede naar aanleiding van deze onderzoeken een Arbocatalogus (onder beheer van Stichting RailAlert) is opgesteld en geïnvesteerd is in bijvoorbeeld de StofArmLosTrein. ProRail had deze onderzoeken tot voorkort niet met de Inspectie SZW gedeeld, maar heeft dit

naar aanleiding van de uitzending van Zembla wel gedaan. ProRail is overigens niet verplicht om dit soort onderzoeken te melden bij de Inspectie SZW.

Vraag 5

Bent u bereid deze onderzoeken naar de Kamer te sturen?

Antwoord 5

Het Ministerie van IenW heeft de onderzoeksrapporten van ProRail ontvangen. De onderzoeken zijn als bijlage² bij de antwoorden op deze Kamervragen mee gezonden. Daarbij zit ook het recente eerste conceptrapport van TNO, zie in verband hier mee het antwoord op vraag 3.

Vraag 6

Had ProRail dit niet zelf moeten melden bij de Inspectie SZW? Of zijn werknemers in de gelegenheid gesteld om dit te doen?

Antwoord 6

ProRail had de onderzoeken niet met de Inspectie SZW gedeeld, maar is ook niet verplicht om dit soort onderzoeken te melden bij de Inspectie SZW. ProRail is wel verplicht de uiteindelijke keuzes ten aanzien van haar bronbeleid op te nemen in de zogeheten Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E). Werknemers kunnen via de ondernemingsraad (OR) van ProRail of die van de aannemers kenbaar maken dat wettelijke voorschriften op het gebied van arbobeleid volgens hen niet worden nageleefd. De OR heeft instemmingsrecht ten aanzien van arbobeleid. Bij klachten over een gezonde en veilige werksituatie kan de OR maar ook een werknemer een melding doen bij de Inspectie SZW. Klachten van een OR worden altijd in behandeling genomen door de Inspectie SZW.

Vraag 7

Zijn er op dit moment mensen in beeld die mogelijk ziek zijn geworden door deze arbeidsomstandigheden of mogelijk ziek zullen worden?

Antwoord 7

Bij ProRail zijn op dit moment geen andere werknemers bekend die mogelijk ziek zijn geworden door respirabel kwartsstof naast de ex-werknemer van een van de aannemers die in de uitzending van Zembla zijn verhaal vertelt.

Vraag 8

Wat vindt u ervan dat ProRail op deze wijze jarenlang de Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet) heeft overtreden? Wat kunnen de consequenties daarvan zijn?

Antwoord 8

Het is belangrijk dat de arboregels die gelden bij werkzaamheden aan infrastructuur worden nageleefd. Die regels gelden niet voor niets, die zijn voor iedere werkgever dan wel opdrachtgever of deze nu groot of klein is: mensen moeten gezond en veilig kunnen werken. Het is aan de werkgever en de opdrachtgever om daar zorg voor te dragen. De Inspectie SZW ziet toe op naleving van de Arbowetgeving. Zij doet dit risicogericht. Als de Inspectie een overtreding constateert zal er handhavend worden opgetreden.

Vraag 9

Deelt u de conclusie van de hoogleraar veiligheidkunde dat bedrijven die groot en sterk zijn jarenlang de Arbowet kunnen overtreden?³

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Zembla, 8 april 2021, Spoorwerkers jarenlang blootgesteld aan kankerverwekkend kwartsstof, <https://www.bnnvara.nl/zembla/artikelen/spoorwerkers-jarenlang-blootgesteld-aan-kankerverwekkend-kwartsstof>

Antwoord 9

Nee. Als de Inspectie SZW een overtreding constateert zal er handhavend worden opgetreden. Er is wat dit betreft geen onderscheid tussen grote en kleine bedrijven.

Vraag 10

Zijn er meer bedrijven of werkplekken in beeld waar met deze kwartsstof wordt gewerkt?

Antwoord 10

Daar waar gewerkt wordt met steenachtig materiaal, of waar dit materiaal wordt bewerkt (boren, zagen, slijpen), kan blootstelling aan kwartsstof optreden. Hierbij kan gedacht worden aan het doorslijpen van trottoirbanden of straatklinkers en/of de bewerking van asfalt, het boren in betonnen muren, of het slopen van gebouwen. Uit de Inspectiebrede Risicoanalyse (IRA) van de Inspectie SZW blijkt dat 90% van de problemen met te hoge blootstelling aan kwartsstof zich in de bouw afspeelt, maar het komt ook voor in onder andere de betonproductenindustrie, in metaalgieterijen, bij de installatie van keukens (met name terrazzo aanrechtbladen).

Vraag 11

Deelt u de mening dat de omvorming van ProRail naar een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) een positief effect zou hebben op de besluitvorming en aansturing van operationele zaken als arbeidsomstandigheden?

Antwoord 11

De voordelen van het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail zijn: een scherper onderscheid tussen beleid en uitvoering, een eenvoudigere en meer integrale aansturing, aansturing in meerjarig perspectief, de inrichting van een continue strategische dialoog, een betere benutting van de spoor kennis, meer adequate informatievoorziening en een betere samenwerking tussen de Minister van IenW en ProRail. In de nieuwe sturingsmethodiek wordt aangesloten bij de rollen die bij de aansturing van een ZBO gebruikelijk zijn; de driehoek van eigenaar, opdrachtgever en opdrachtnemer. Deze inrichting biedt de mogelijkheid om sneller het gesprek te voeren met ProRail over zaken als arbeidsomstandigheden.

Toelichting

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen van de leden Van Kent en Alkaya (beiden SP), ingezonden 9 april 2021, vraagnummer 2021Z05620