

## Vragen ProRail

In eerste instantie hebben we ProRail onderstaande vragen gesteld, als voorbereiding voor het interview.

### 1. Kent ProRail de problemen van respirabel kwartsstof?

Ja.

### 2. Sinds wanneer is ProRail op de hoogte van dit probleem? Op basis van welke informatie?

Sinds de jaren '90 is het probleem bekend in de spoorsector. In 1993 verstuurt NS (waar in die tijd ook het spoorbeheer en Verkeersleiding onder viel) een 'informatiebulletin' dat wijst op de gezondheidsrisico's van kwartsstof bij ballast.

### 3. Heeft ProRail onderzoek laten doen naar de blootstelling aan respirabel kwartsstof? Waarom? Wat was de aanleiding?

Ja, ProRail vraagt in projecten regelmatig (extern) onderzoek uit om te kijken waar verbeteringen in de werkprocessen mogelijk zijn. Daarnaast gaven uitkomsten van een inspectierapport van de toenmalige Arbeidsinspectie (huidige ISZW) en de Inspectie VWS aanleiding tot een onderzoek naar blootstelling aan respirabel stof en kwartsstof in de spoorsector.

Drie voorbeelden van onderzoeken:

#### 1) Rapport Buro Blauw

In 2010 heeft **Buro Blauw**, op verzoek van de toenmalige Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (SAS)<sup>1</sup>, in samenwerking met ProRail onderzoek gedaan naar blootstelling aan respirabel stof en kwartsstof in de spoorsector. Dit onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van het inspectierapport 'veiligheid en gezondheid van spoorbaanwerkers onder de loep' van de toenmalige Arbeidsinspectie (huidige ISZW) en de inspectie VWS.

*De samenvatting van deze conclusie uit het onderzoek is dat bij correct gebruik van adequate adembeschermingsmiddelen voor alle onderzochte werkplekken de blootstellingswaarden voor kwarts onder de grenswaarde ligt.. In ongeveer 85% van de gevallen ligt de blootstelling voor kwarts onder de 10% van de grenswaarde en wordt het gezondheidsrisico als verwaarloosbaar beschouwd.*

#### 2) Bureau 4Infra

In 2018 heeft **het bureau 4Infra**, in het kader van het project BovenBouwVernieuwing (BBV) Wadden, de werkzaamheden van ProRail getoetst aan de vigerende Arbo-wetgeving. Hierbij is ingezoomd op de veiligheid en gezondheid (VenG) van de spoorwerkers en de coördinatie hierop. Ook de mogelijke blootstelling van spoorwerkers aan fijn- en kwartsstof is onderdeel van dit rapport.

*4Infra concludeert in dit rapport:*

*"Door de spoorbranche zijn collectieve maatregelen genomen om blootstelling aan kwartsstof zoveel mogelijk te beperken. Via diverse maatregelen wordt getracht stofvorming te verminderen. Er is*

---

<sup>1</sup> De SAS is tegenwoordig onderdeel van de stichting railAlert.

*echter geen beleid dat zich richt op het totaal wegnemen van de gevaarbron. De spoorbranche voldoet hiermee niet aan de Arbeidsomstandighedenwet en het Arbeidsomstandighedenbesluit.”*

*ProRail deelt deze conclusie niet. Een publiekrechtelijk verbod op het gebruik van kwarts in (bouw)materialen is er namelijk niet. Wel onderschrijft ProRail de zorgplicht die zij en de aannemers hebben om medewerkers te beschermen tegen blootstelling aan gevaarlijke stoffen (zoals kwarts) om gezondheids- schade te voorkomen. Bij werkzaamheden waarbij kwarts vrij kan komen, zijn in de spoorsector beheersmaatregelen afgesproken om de blootstelling van werknemers te beheersen tot minimaal onder de grenswaarden. Deze maatregelen dienen getroffen te worden zo hoog mogelijk in de arbeidshygiënische strategie.*

### **3) Rapport TNO**

De uitkomsten van 4Infra zijn wel aanleiding geweest voor ProRail en de sector om verder onderzoek uit te vragen bij TNO. Dit vervolgonderzoek is gesplitst in een tweetal hoofdstromen; onderzoek naar de groeves en onderzoek naar transport/verwerking.

Het eerste deel van dit onderzoek is eind 2020 opgeleverd. Dit betreft het onderzoek van **TNO** naar de waarden van kwartsstof in het ballast uit de verschillende beschikbare groeves.

*Uitkomst van dit onderzoek toont aan dat alle, door ProRail benutte, groeves voldoen aan de eisen die ProRail aan ballast stelt. Hiermee voldoen de groeves aan de strengste eisen uit de Europese normen en is de hoeveelheid stof uit deze groeves in de geleverde ballast maximaal gereduceerd. In de Europese normen en de SPC (Productspecificatie) is echter geen eis t.a.v. het maximale % kwarts als deel van ballast opgenomen.*

*Wel is er een duidelijk verschil te zien in de hoeveelheid fijnstof die meekomt met de geleverde ballast uit de verschillende groeves. Dit is veelal afhankelijk van de wasinstallaties die gebruikt worden om de ballast te ontdoen van stof. TNO concludeert dat het mogelijk is om het risico op blootstelling verder te reduceren door gebruik te maken van groeves met een lager % kwarts in het gesteente. Dit draagt bij aan een betere bescherming van medewerkers in de gehele keten.*

Momenteel loopt het tweede deel van het TNO onderzoek naar transport, handelingen en verwerking van ballast. Dit tweede deel van het onderzoek is van wezenlijk belang aangezien 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.

*Uitkomsten van dit onderzoek wordt verwacht direct na de zomer van 2021. Op basis van deze uitkomsten kunnen mogelijk verdere eisen aan de groeves, logistiek en/of verwerking worden geformuleerd.*

### **4. Hoeveel medewerkers lopen risico?**

Ongeveer 20 bouwmanagers van ProRail zouden risico lopen als geen gebruik zou worden gemaakt van risicobeperkende maatregelen. Hetzelfde geldt voor medewerkers van aannemers, naar schatting zo'n 500. Zie ook antwoord op vraag 5.

### **5. Wat wordt er gedaan om blootstelling te voorkomen?**

ProRail werkt nauw samen met de sector om het risico voor medewerkers te beperken door onder meer het wassen en besproeien van ballast en het verplicht stellen van persoonlijke beschermingsmiddelen. Ook werken we eraan om het aantal medewerkers dat blootstelling riskeert

verder omlaag te brengen. Dit doen we onder meer door het lossen van ballast op afstand mogelijk te maken.

Bij werkzaamheden waarbij mogelijk kwarts vrijkomt nemen ProRail en de aannemers maatregelen. De Arboret verlangt dat de maatregelen volgens de arbeidshygiënische strategie worden genomen, waarbij eerst naar de bron van het probleem wordt gekeken.

De arbeidshygiënische strategie ziet er zo uit:

- **Bronmaatregelen** – Een werkgever moet eerst de oorzaak van het probleem wegnemen. Daarom doen we samen met TNO, onderzoek naar de mogelijkheden tot het gebruiken van kwartsvrije- of kwartsarme ballast.
- **Collectieve maatregelen** – Als bronmaatregelen geen mogelijkheden bieden, moet de werkgever ‘collectieve maatregelen’ nemen om risico’s te verminderen. Voorbeelden van collectieve maatregelen die in de sector genomen worden zijn: het besproeien van de ballast en het gebruik van de StofArmLosTrein (SALT) waar ProRail ook extra in heeft geïnvesteerd als opdrachtgever. Deze collectieve maatregelen zijn effectief om het risico op blootstelling weg te nemen.
- **Individuele maatregelen** – Als collectieve maatregelen niet kunnen of ook (nog) geen afdoende oplossing bieden, moet de werkgever individuele maatregelen nemen. Voorbeeld hiervan in de sector is het mogelijk maken om ballast op afstand te lossen.
- **Persoonlijke beschermingsmiddelen** – Als ondanks de bovenstaande maatregelen toch nog blootstelling aan kwartsstof kan ontstaan moeten medewerkers die hiermee in aanraking kunnen komen persoonlijke beschermingsmiddelen dragen. In de spoorsector worden dan stofmaskers (FFP3) gebruikt.

## **6. De Inspectie SZW concludeert in 2008 in een rapport dat het ‘arbeidsrisico blootstelling aan kwartsstof onvoldoende wordt beheerst’ op het spoor. Wat is er sindsdien gedaan om medewerkers te beschermen?**

Het rapport stelt dat er “er weliswaar stofproblematiek is maar dat de grenswaarden voor blootstelling aan kwartsstof bij werkzaamheden met de kettinghor en bij het storten van ballast niet worden overschreden”

Samen met de sector is ProRail aan de slag gegaan om het risico op blootstelling verder te beperken. De Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (tegenwoordig onderdeel van Stichting railAlert) heeft een werkgroep ingesteld waaraan ProRail, aannemers en leveranciers deelnamen. De werkgroep ontwikkelde een aanpak om medewerkers beter te beschermen. Uiteindelijk resulteerde deze aanpak in de Arbo-catalogus van railAlert waarin concrete maatregelen zijn beschreven voor alle werkzaamheden waarbij risico op blootstelling aan fijn- en kwartsstof bestaat.

## **7. Heeft ProRail blootstellingsonderzoek gedaan of laten doen? Zo ja, wanneer? Wat was de uitkomst? Wat is ermee gedaan?**

Ja. In 2010 heeft **Buro Blauw**, op verzoek van de toenmalige Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (SAS)<sup>2</sup>, in samenwerking met ProRail onderzoek gedaan naar blootstelling aan respirabel stof en kwartsstof in de spoorsector. Dit onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van het inspectierapport ‘veiligheid en gezondheid van spoorbaanwerkers onder de loep’ van de toenmalige Arbeidsinspectie (huidige ISZW) en de inspectie VWS. Blootstellingsonderzoek was onderdeel van dit onderzoek.

---

<sup>2</sup> De SAS is tegenwoordig onderdeel van de stichting railAlert.

*De samenvatting van deze conclusie uit het onderzoek is dat bij correct gebruik van adequate adembeschermingsmiddelen voor alle onderzochte werkplekken de blootstellingswaarden voor kwarts onder de grenswaarde liggen. In ongeveer 85% van de gevallen ligt de blootstelling voor kwart onder de 10% van de grenswaarde en wordt het gezondheidsrisico als verwaarloosbaar beschouwd.*

In het antwoord op vraag 6 leest u wat er naar aanleiding van het rapport gedaan is in de sector.

**8. Volgens de wet moet er eerst worden onderzocht of de gevaarbron kan worden weggenomen. Heeft ProRail dit onderzocht? Wat was daarvan de uitkomst?**

Zie het antwoord op vraag 5 en vraag 9

**9. Wat betekent dit voor de keuze voor ballast?**

Op dit moment loopt een TNO onderzoek om de hele keten van ballast te bekijken. Dus zowel de percentages kwarts in de gesteenten als de hoeveelheid fijn- en kwartsstof dat vrijkomt vanaf productie in de groeve tot en met het bouwen van het spoor. Uitkomsten hiervan verwachten we na de zomer van 2021. Op basis van deze uitkomsten kunnen mogelijk nadere eisen aan de groeves, logistiek en/of verwerking worden geformuleerd.

---

**In het kader van wederhoor hebben we later onderstaande vragen gesteld.**

**1. We hebben een grote hoeveelheid beelden verzameld van spoorwerkzaamheden, met allerlei verschillende machines en handelingen. De beelden bestrijken een lange periode, de meest recente zijn van dit voorjaar. Op veel van de beelden is sprake van flinke stofvorming en spoorwerkers die zich niet aan de veiligheidsvoorschriften houden. We hebben de beelden voorgelegd aan deskundigen, zij concluderen dat de medewerkers een verhoogd risico lopen doordat ze worden blootgesteld aan respirabel kwartsstof. Wat is hierop jullie reactie?**

ProRail heeft de beelden waar jullie over beschikken niet gezien. We weten ook niet wie jullie deskundigen zijn. Op de situaties waar jullie deskundigen op hebben laten reageren, kunnen we dus ook niet reageren. We houden ons aanbevolen om de beelden alsnog van jullie te ontvangen, zodat we een beter beeld kunnen krijgen.

In algemene zin geldt dat ProRail en de aannemers bekend zijn met de gezondheidsrisico's van werken met veel stof in het algemeen en langdurige blootstelling aan respirabel kwartsstof in het bijzonder. Veiligheid van spoorwerkers is een zeer belangrijk punt in continu overleg dat ProRail en de aannemers met elkaar hebben.

ProRail en de aannemers passen een arbeidshygiënische strategie toe. ProRail doet dat als opdrachtgever, de aannemers als werkgever. De strategie zorgt bij de omgang met ballast onder meer voor reductie van stofvorming vanaf de groeve, tot het beheersen van gezondheidsrisico's door inzet van bijvoorbeeld de StofArmeLostrein en het gebruik persoonlijke beschermingsmiddelen door spoorwerkers bij verdere verwerking van ballast in het spoor. Het naleven van deze strategie zorgt ervoor dat de blootstellingswaarden voor respirabel stof en respirabel kwarts in alle gevallen onder de grenswaarden blijft.

Kortheidshalve verwijzen we met betrekking tot die strategie ook naar onze antwoorden op jullie eerdere vragen.

**2. Buro Blauw adviseert in 2010 in een rapport over kwartsblootstelling om voor de lange termijn niet te kijken naar persoonlijke beschermingsmiddelen, maar naar structurele maatregelen zoals een alternatief voor ballast of ballast met minder kwarts. Wat heeft ProRail met dit advies gedaan?**

Het rapport Blauw geeft als aanbeveling voor de lange termijn het zoeken naar structurele maatregelen. Onderstaand een reactie op de aanbevelingen die in het rapport Blauw voor de lange termijn zijn opgenomen:

- *Indien mogelijk geen ballast gebruiken maar de rails op een andere manier voorzien van een geschikte ondergrond*

Internationaal gezien is de standaard een spoorconstructie bestaande uit ballast, dwarsliggers en spoorstaven. Deze constructie kan de grote optredende belastingen aan en is goed onderhoudbaar en de spoorligging, die essentieel is voor de veilige berijdbaarheid, kan met deze constructie geborgd worden. Een alternatief voor ballastspoor is bijvoorbeeld een zogenaamde slabtrack constructie die bestaat uit een betonplaat met bevestigingen waar de spoorstaven op aangebracht zijn. Naast het feit dat dit een relatief dure constructie is gezien de slechte ondergrond in een groot deel van Nederland, zit ook in beton steenslag waar kwarts in voor kan komen. Bij verwerking van beton in de vorm van slijpen of slopen bestaat eveneens de kans op respirabel stof en respirabel kwartsstof en ook bij deze constructie zijn beschermingsmaatregelen om te voorkomen dat medewerkers blootgesteld worden aan stof en of respirabel kwartsstof noodzakelijk. Een voorbeeld van een dergelijke spoorconstructie is de HSL.

- *Andere materiaalkeuze, ballast met laag kristallijn kwartsgehalte gebruiken*

Een laag percentage kwarts in het gesteente wil niet per definitie zeggen dat dit ook leidt tot een lage concentratie respirabel kwartsstof tijdens verwerking van de ballast. Daarom heeft ProRail opdracht gegeven voor de onderzoeken bij TNO naar zowel het percentage kwarts in de groeves (TNO deel 1) als de concentratie respirabel stof en kwartsstof dat vrijkomt tijdens de logistiek en de handelingen. De combinatie van beide onderzoeksresultaten bepaalt of en welke aanpassing van de SPC nodig is en welke maatregel het meeste effect sorteert.

- *Deeltjesgrootte ballast, voor gebruik ballast zeven*

ProRail hanteert de strengste Europese normen t.a.v. de hoeveelheid stof die mee mag komen met de ballast waarmee de fijne fracties slechts zeer beperkt in de ballast aanwezig zijn.

- *Nat houden ballast, kleefstof toevoegen*

ProRail hanteert de strengste Europese normen t.a.v. de hoeveelheid stof die mee mag komen met de ballast waarmee de fijne fracties niet in de ballast aanwezig zijn. Om aan deze strenge eisen te kunnen voldoen maken groeves gebruik van wasinstallaties. Ook heeft ProRail het initiatief genomen voor de StofArmLosTrein (SALT) waarmee ballast nat in de baan verwerkt wordt. Dit is de standaard wijze van ballastlossen van de bovenlaag. T.a.v. kleefstof volgt ProRail een onderzoek in Duitsland waar proeven met een kleefstof (waardoor een hechting van stof aan de ballast plaats vindt) voor toepassing in tunnels gedaan worden.

- *Wijze van storten aanpassen, hoogte en snelheid*

De wijze van storten is aangepast door gebruik te maken van de StofArmLosTrein (SALT) waarmee ballast nat in de baan verwerkt wordt. Dit is de standaard wijze van ballastlossen van de bovenlaag.

- *Afzuigen en afschermen bij het storten*

In de buitenlucht is afzuigen en afschermen niet toegepast aangezien dat niet effectief is en niet nodig is indien de ballast nat gehouden wordt. Het nathouden van ballast wordt als meest effectief gezien.

#### Wat nog meer belangrijk is

Er bestaan verschillende steensoorten die als ballast gebruikt kunnen worden. Daaraan stelt ProRail specifieke eisen. Hieronder meer uitleg daarover:

Naar aanleiding van het rapport van 4Infra hebben ProRail en de sector in 2018 een onderzoek uitgevraagd bij TNO. Dit vervolgonderzoek is gesplitst in een tweetal hoofdstromen; onderzoek naar de groeves en onderzoek naar transport/verwerking. Het eerste deel van dit onderzoek is eind 2020 opgeleverd. Dit betreft het onderzoek van TNO naar de potentiële emissie van inhaleerbaar, respirabel en respirabele kwartsstof in de ballast uit de verschillende beschikbare groeves.

Momenteel loopt het tweede deel van het TNO-onderzoek naar uniforme gestandaardiseerde meetmethode, transport, handelingen en verwerking van ballast. Dit tweede deel van het onderzoek is van wezenlijk belang aangezien de uiteindelijke hoeveelheid vrijgekomen kwartsstof bij verwerking op de bouwlocatie wordt bepaald door de hoeveelheid kwarts in het gesteente en de mineralogische samenstelling in combinatie met de wijze van transport, handeling en verwerking hiervan in de logistiek. Of anders gezegd: het is niet bij voorbaat zeker dat toepassen van stenen met een lager percentage kwarts ook zorgen voor de minste vorming van respirabel kwartsstof tijdens ballastwerkzaamheden. Sterker nog, uit de simulatietesten blijkt dat een gesteente met lager percentage kwarts veel meer respirabel kwarts kan genereren dan een gesteente met een hoger percentage kwarts.

**3. Ingenieursbureau 4Infra concludeert in een rapport van 2018 dat de spoorbranche niet voldoet aan de Arbowet, omdat er voor kwarts geen beleid is dat zich richt op het totaal wegnemen van de gevaarbron. Over ProRail schrijft 4Infra: 'ProRail laat na om haar verantwoordelijkheid te nemen om de medewerkers in de keten te beschermen tegen blootstelling van kwartsstof. ProRail voldoet hiermee niet aan de zorgplicht.'  
Wat is hierop jullie reactie?**

ProRail onderschrijft de stelling van 4Infra niet. ProRail heeft op alle niveaus van de arbeidshygiënische strategie maatregelen genomen. En daarmee voldoet zij aan haar zorgplicht. De strategie voorziet in maatregelen de blootstelling aan respirabel kwartsstof van werknemers te beheersen tot minimaal onder de grenswaarden.

We onderzoeken of kwartsarme, of kwartstloze ballast een reële optie is voor toepassing in ons spoor, zie het antwoord op vraag 2 en onze eerdere antwoorden op jullie eerste vragen.

**4. De afgelopen jaren is bij verschillende spoorprojecten tientallen keren aan ProRail geadviseerd om spoorballast te gebruiken zonder kwarts. ProRail heeft dit advies**

## **geen enkele keer overgenomen. Waarom neemt ProRail deze adviezen steeds niet over?**

Veiligheid is een belangrijk punt in het continu overleg dat ProRail en de aannemers met elkaar hebben. ProRail heeft hierbij ook aandacht voor de manier waarop we spoorwerkers het beste beschermen tegen respirabel kwartstof. Waar mogelijk nemen we maatregelen, waar die voorstudie vereisen laten we voorstudie doen, zie het TNO-onderzoek uit vraag 2. Een in het oog springende maatregel is daarbij de StofArmeLostrein die we hebben aangeschaft/laten maken. Die trein zorgt ervoor dat ballast wordt bewaterd terwijl het wordt gestort.

Aannemers zijn vrij om zelf de ballast te kiezen die ze gebruiken zolang deze voldoen aan de door ons gestelde technische eisen voor spoorballast.

## **5. Er wordt al meer dan 10 jaar geadviseerd om te zoeken naar een steen met minder of zelfs geen kwarts. Waarom neemt ProRail dit advies niet over?**

Als ook onder vraag 2 toegelicht: Een laag percentage kwarts in het gesteente wil niet per definitie zeggen dat dit ook leidt tot een lage concentratie respirabel kwartstof tijdens verwerking van de ballast. Daarom heeft ProRail opdracht gegeven voor de onderzoeken bij TNO naar zowel het percentage kwarts in de groeves als de concentratie respirabel kwartstof dat vrijkomt tijdens de logistiek en de handelingen. Aanvullend, in 2017 is een interne werkgroep ballaststof opgericht die in 2018 is uitgebreid met de branche inclusief vertegenwoordiging van railAlert van waaruit de opdracht tot ballastonderzoek is gegeven: TNO onderzoeken.

## **6. Drie van de grote spooraannemers hebben een financieel belang in de meest gebruikte ballaststeen. In welke mate weegt ProRail dit belang mee bij de keuze om stenen eventueel uit te sluiten?**

De aankoop van ballast is altijd onderdeel van grotere spoorprojecten waar aanbestedingen voor worden uitgeschreven. Aannemers schrijven in op die aanbestedingen en ProRail kiest op basis van uitgebreide aanbestedingsregels welke aannemer mag werken aan het spoorproject. Voor het gehele spoorproject stellen we bijvoorbeeld eisen aan: veiligheid, duurzaamheid, kostenefficiëntie, tijdsbesteding en hinder voor reizigers. Op basis van een weging van alle factoren en alle aspecten van het project wordt een aannemer gekozen. Als binnen dat spoorproject ook ballast moet worden aangekocht, dan is de aannemer vrij om te kiezen waar hij dat doet. Wel moet de steen voldoen aan de eisen die ProRail stelt.

### **Vervolg**

#### **Nav antwoord 1 van ProRail:**

**In een mail van 19 maart 2021 schrijft ProRail:**

**“Als ProRail zien we dat we het met elkaar op papier goed hebben geregeld voor wat betreft de voorschriften van het gebruik van PBM’s. In de praktijk zien wij (ook op video’s) dat we ons hier in de praktijk alleen niet altijd aan houden. Dit beeld (van spoorwerkers in stofwolken zonder bescherming) zal Zembla naar alle waarschijnlijkheid ook laten zien in de uitzending. Als ProRail zijn wij bereid om te erkennen aan het programma dat we gebruik van PBM’s in de praktijk moeten en gaan verbeteren.”**

**In de reactie van ProRail gisteren op onze vragen zien we deze erkenning niet terug. Hoe kan dit?**

De mail van 19 maart is een mail van de woordvoerder van ProRail gericht aan de communicatiemedewerkers van de aannemers met de vraag of zij samen met ProRail verbeterstappen willen zetten bij het naleven van de regels die we met elkaar op papier hebben gezet. Een gezamenlijk besluit hierover moest volgen in het gezamenlijke directieoverleg van ProRail en de aannemers. Dit overleg stond gepland op vrijdag 2 april van 08.30 – 09.30 uur. Hierdoor konden wij dit nog niet meenemen in de beantwoording van jullie vragen waarbij jullie als deadline donderdag 1 april om 17:00 uur hadden.

Inmiddels is hier in het directieoverleg van ProRail en de aannemers over gesproken. ProRail en de aannemers erkennen dat we al veel hebben gedaan en doen aan het onder de aandacht brengen van het dragen van de juiste PBM's in situaties waar kwartsstof vrij kan komen. Hier is ook goede regelgeving voor opgesteld. Helaas zien we dat in de praktijk deze regels niet altijd worden nageleefd. ProRail en de aannemers vinden dat dit echt beter moet. ProRail en de aannemers hebben de regels daarom inmiddels nogmaals goed onder de aandacht gebracht bij de medewerkers die werken in situaties waar (kwarts)stof vrij kan komen en dat blijven we doen.

#### **Nav antwoord 6 van ProRail:**

**Wij hebben een mail van een ProRail manager in ons bezit van 5 juni 2018, met als onderwerp 'Proces m.b.t. issue Kwarts – resultaten van de werkgroep afwachten en de conclusies overnemen in onze contracten'. Het gaat in de mail onder meer over de mogelijkheid om enkele stenen met een hoog kwartsgehalte uit te sluiten. De manager vraagt zich af of uitsluiten een juridisch risico oplevert. In welke mate weegt ProRail dit risico mee bij de keuze om stenen uit te sluiten?**

Zie antwoord op volgende vraag

**Daarnaast schrijft de ProRail manager dat VolkerWessels in 2 van de 3 uit te sluiten groeves een belang heeft. Waarom noemt de manager dit? In welke mate weegt ProRail dit belang mee bij de keuze om stenen uit te sluiten?**

We verwijzen hierbij deels naar het antwoord op vraag 6 dat we 1 april 2021 aan jullie toestuuden:

“De aankoop van ballast is altijd onderdeel van grotere spoorprojecten waar aanbestedingen voor worden uitgeschreven. Aannemers schrijven in op die aanbestedingen en ProRail kiest op basis van uitgebreide aanbestedingsregels welke aannemer mag werken aan het spoorproject. Voor het gehele spoorproject stellen we bijvoorbeeld eisen aan: veiligheid, duurzaamheid, kostenefficiëntie, tijdsbesteding en hinder voor reizigers. Op basis van een weging van alle factoren en alle aspecten van het project wordt een aannemer gekozen. Als binnen dat spoorproject ook ballast moet worden aangekocht, dan is de aannemer vrij om te kiezen waar hij dat doet. Wel moet de steen voldoen aan de eisen die ProRail stelt.”

Aanvullend: ProRail is gebonden aan regelgeving. Juridische risico's worden daarom vanzelfsprekend in kaart gebracht bij (mogelijke) beleidswijzigingen om te wegen of ProRail zich ook met die wijzigingen aan de regelgeving houdt.

Waarom de manager aangeeft dat de aannemer een belang heeft in verschillende groeves weten wij niet.

#### **Vervolg**

**Jullie schrijven dat de erkenning nog niet terug was te zien in jullie antwoorden van 1 april omdat het besluit over die erkenning pas op 2 april genomen zou worden.**



**In de mail van 19 maart staat echter: 'Als ProRail zijn wij bereid om te erkennen aan het programma dat we gebruik van PBM's in de praktijk moeten en gaan verbeteren.' Het gesprek met de aannemers ging om de vraag of de aannemers mee zouden doen met die erkenning, niet of ProRail het zou gaan erkennen, dat besluit is klaarblijkelijk al genomen.**

**Aangezien ProRail zelf al schreef bereid te zijn te erkennen dat het beter moet, waarom stond die erkenning dan niet in de antwoorden van 1 april?**

Omdat wij het belangrijk vinden om dit gezamenlijk met de aannemers met jullie te delen en te doen. Het is immers iets wat ons allen aangaat.

**In de mail van 5 juni 2018 schrijft een ProRail manager dat VolkerWessels in 2 van de 3 uit te sluiten groeves een belang heeft. Wij hebben gevraagd waarom de manager dit noemt. Het antwoord van ProRail is: 'Waarom de manager aangeeft dat de aannemer een belang heeft in verschillende groeves weten wij niet.'**

**Hebben jullie deze vraag wel voorgelegd aan de manager die de mail heeft geschreven? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat was haar reactie toen jullie vroegen wat ze met haar mail bedoelde?**

Wij doen continu het maximale om jullie vragen van een open en eerlijk antwoord te voorzien. Uiteraard hebben wij dit daarom nagevraagd. De manager heeft aangegeven niet meer te weten waarom dat bijna drie jaar geleden naar voren kwam.