

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
Der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T. 070-456 0000
F. 070 -456 1111

Ons Kenmerk
IENM/BSK-2011/121887

Uw kenmerk
2011Z16100

Datum 4 oktober 2011
Betreft Kamervragen Haverkamp en Van der Werf inzake
mogelijk vervuild spoorballast

Geachte voorzitter,

Mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu beantwoord ik hierbij de vragen van de leden Haverkamp en Van der Werf (CDA) over mogelijk vervuild spoorballast.

1.

Klopt het bericht dat ProRail jaarlijks 500.000 ton oude spoorballast, zoals zand, stenen en kolengruis, afdankt, die door langdurig gebruik vervuild is met Polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK)'s en zware metalen?

1.

Bij onderhouds- en projectwerkzaamheden komt spoorwegballast vrij. De hoeveelheden variëren jaarlijks als gevolg van de hoeveelheid uit te voeren werkzaamheden. In het jaar 2010 is circa 500.000 ton vrijgekomen. Die 500.000 ton oude spoorwegballast is niet allemaal (ernstig) verontreinigd. Als er al sprake is van verontreiniging, dan beperkt zich dat vaak tot de zogeheten fijne fractie van het ballastbed (het zandige deel). De belangrijkste overweging om ballast af te voeren is doorgaans de civieltechnische kwaliteit of de uitvoering van een project.

2.

Kunt u aangeven hoeveel ton van de jaarlijks bij Prorail vrijkomende oude spoorballast op hoogwaardige manier gereinigd en verwerkt wordt tot nieuwe breed inzetbare grondstoffen, hoeveel ton van de vervuilde ballast wordt gescheiden in zand en grind voor industrieel gebruik, hoeveel er als laagwaardig funderingsmateriaal wordt toegepast, en hoeveel er op eventuele andere wijzen wordt verwerkt?

2.

Ik beschik niet over een dergelijk overzicht. Als beheerder van het spoorweganet draagt ProRail zorg voor afvoer en verwerking van haar bedrijfsafvalstoffen conform de geldende wet- en regelgeving. Zij ziet er op toe dat de ballast wordt afgegeven aan inrichtingen die op basis van de Wet Milieubeheer bevoegd zijn deze afvalstoffen te ontvangen (de verwerker). De wijze waarop vervolgens de

afvalstof mag worden verwerkt, staat beschreven in de vergunning die de verwerker van Gedeputeerde Staten heeft ontvangen (milieuvergunning). Bij het verlenen van de milieuvergunning wordt door het bevoegd gezag rekening gehouden met de uitgangspunten en doelstellingen zoals deze zijn vastgelegd in het Landelijk afvalbeheerplan 2009-2021 (LAP).

3.

Kunt u aangeven wat het beleid is dat Prorail voert ten aanzien van verwerking van oude spoorballast?

3.

De verwijderde spoorwegballast wordt gereinigd en zo mogelijk hergebruikt. Een deel van het materiaal is niet meer geschikt als ballast en wordt hergebruikt in onder andere asfalt. Soms is spoorwegballast niet geschikt voor hergebruik. Dan wordt het afgevoerd. ProRail beschouwt de vrijkomende spoorwegballast als een bedrijfsafvalstof en handelt binnen de kaders van onder meer de Wet Milieubeheer (Hoofdstuk Afvalstoffen) en het Besluit Bodemkwaliteit (zie ook antwoord op 2).

4.

Bent u het eens met de stelling dat reiniging en verwerking van alle oude spoorballast tot nieuwe grondstoffen past in de Nederlandse doelstellingen ten aanzien van duurzaamheid zoals opgenomen in de grondstoffennotitie (1)? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welk beleid heeft en gaat u ontwikkelen op dit terrein?

4.

Ja, en dit gebeurt ook al. Het is echter onvermijdelijk dat een deel van het vrijkomende materiaal ongeschikt is voor hergebruik. Voor specifiek de wenselijke route van het soort grondstoffen waar uw vragen over gaan bestaat het afvalbeleid (zie verwijzing onder 2. naar het Landelijk afvalbeheerplan), dat uitgaat van de voorkeursvolgorde voor afvalverwijdering: hergebruik is te verkiezen boven laagwaardiger vormen van verwerking.

5.

Deelt u de mening dat ProRail, gezien haar ambities met betrekking tot duurzaamheid (2) en haar successen met de CO₂-prestatieladder, een voorbeeld functie ten aanzien van hoogwaardig hergebruik van alle vrijgekomen gebruikte materialen kan en moet vervullen?

5.

Zoals hiervoor aangegeven zorgt ProRail, waar mogelijk, ervoor dat oude spoorballast wordt hergebruikt. Voor het invulling geven aan haar duurzaamheidsambities hanteert ProRail een milieumanagementsysteem dat in aanpak vergelijkbaar is met het veiligheidsmanagementsysteem. Het doel is te komen tot een voortdurende verbetering. Daarnaast neemt ProRail zelfstandig initiatief met betrekking tot duurzaamheid en zet zich in voor hoogwaardig hergebruik, als dit op een duurzame manier kan.

6.
Kunt (en wilt) u ervoor zorgen dat ProRail de wijze van verwerking van oude spoorballast door aannemers bij de aanbesteding laat meewegen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is bij u bekend of dit zorgt voor meerkosten dan wel besparingen op langere termijn?

6.
Prorail is deelnemer in de samenwerking 'Duurzaam GWW', naast o.a. Rijkswaterstaat, Dienst vastgoed Defensie en Dienst Landelijk gebied en diverse lokale overheden. Bij de aanpak voor duurzaam inkopen van 'Duurzaam GWW' wordt door verschillende deelnemers het instrument Dubocalc gebruikt. ProRail heeft nog geen keuze gemaakt voor een instrument. Om te bepalen welk instrument voor spoor het meest duurzaam is, is onderzoek nodig. ProRail gaat dit nader onderzoeken.

7.
Kunt u aangeven hoe Rijkswaterstaat en andere relevante diensten die veel grondstoffen verbruiken de hoogwaardige verwerking van zand, grind en dergelijke bevorderen?

7.
Rijkswaterstaat heeft een beleid gericht op het zorgvuldig omgaan met schaarse grondstoffen en het sluiten van materiaalkringlopen. Hoogwaardige toepassing van primaire materialen en zoveel mogelijk hergebruik van vrijkomende materialen zijn uitgangspunten van dat beleid. Rijkswaterstaat schrijft bij zijn aanbestedingen zo min mogelijk oplossingen voor en zet instrumenten als de CO2 prestatieladder en Dubocalc in om opdrachtnemers te stimuleren met duurzame oplossingen te komen voor het realiseren van infrastructurele werken. Bij de aanbesteding van grotere werken van Rijkswaterstaat krijgen aannemers die het werk kunnen realiseren met een betere milieuscore een (financieel) voordeel. Uit ervaring blijkt dat de keuze van materialen in combinatie met transportafstanden maatgevend is voor die milieuscore. Een aannemer die het werk kan realiseren met minder materialen, minder transportkilometers en/of een keuze maakt voor materialen die bij de productie minder milieueffecten veroorzaken krijgt een voordeel. Voor het maken van de berekening van de milieuscore wordt ook de verwerking van (vrijgekomen) materialen in beschouwing genomen. De door Rijkswaterstaat en ProRail gehanteerde methode verschillen in uitvoering, elk gericht op hun eigen specifieke taak en werkzaamheden. Voor beiden is het streven het duurzaam omgaan met milieu en grondstoffen.

8.
Heeft een van uw diensten een met de CO2-prestatieladder vergelijkbaar instrument ontwikkeld dat hoogwaardige verwerking van gebruikte materialen belooft volgens het Cradle to Cradle principe? Zo ja, bent u bereid daaraan bekendheid te geven en toepassing ervan te bevorderen? Zo nee, wilt u een oproep doen tot ontwikkeling van een dergelijk instrument waarin het Cradle to Cradle principe leidend is?

8.

Om de mate van duurzaamheid te bepalen wordt, zoals hierboven gememoreerd, het instrument Dubocalc gebruikt, dat rekening houdt met een groot aantal milieueffecten, waaronder het gebruik van materialen. In 2012 wordt onderzocht of en hoe dit instrument kan worden verbeterd, onder meer door het aantal hergebruikmogelijkheden uit te breiden. Hiermee verwacht ik dat hoogwaardig hergebruik nog beter tot zijn recht komt, volledig in lijn met het Cradle to Cradle principe.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen