

2021Z05620

(ingezonden 9 april 2021)

Vragen van de leden Van Kent en Alkaya (beiden SP) aan de ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht dat ProRail spoorwerkers jarenlang heeft blootgesteld aan kankerverwekkend kwartsstof.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht dat ProRail spoorwerkers jarenlang blootgesteld heeft aan kankerverwekkend kwartsstof? Bent u ook bekend met het in dit artikel genoemde rapport van TNO?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Sinds wanneer bent u op de hoogte dat deze betreffende stenen kankerverwekkend kunnen zijn?

Antwoord 2

Het is belangrijk om aan te geven dat de betreffende stenen op zichzelf niet kankerverwekkend zijn. Als stenen kristallijne kwarts bevatten kan deze bij bepaalde bewerkingen als respirabele stof vrijkomen. Dit zijn hele kleine deeltjes die tot diep in de longen (in de kleine longblaasjes) kunnen komen. Dit gedeelte van de vrijkomende stof is geclassificeerd als kankerverwekkend. De gevaren van deze kwartsstof zijn in het algemeen al jaren bekend.

Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) heeft op grond van een advies van de Gezondheidsraad uit 1992 een wettelijke grenswaarde ingevoerd van 0.075 mg/m³ lucht voor respirabel kristallijn kwartsstof. In het betreffende advies wordt respirabel kristallijne silica (waartoe kwartsstof behoort) al kankerverwekkend genoemd en in 1998 heeft de Gezondheidsraad dit in een apart rapport bevestigd.

Vraag 3

Hoe kan het dat de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW) hier niet eerder van op de hoogte was en heeft ingegrepen terwijl dit probleem al tien jaar speelt?

Antwoord 3

De Inspectie heeft in 2008 geconstateerd dat het arbeidsrisico blootstelling aan kwartsstof onvoldoende wordt beheerst op het spoor. Naar aanleiding van de inspecties in 2008 heeft de branche blootstellingsonderzoek laten uitvoeren en zijn goede maatregelen rond kwartsstof opgenomen in de Arbocatalogus Railinfra (bijv. om nat te werken). Het is vervolgens de verantwoordelijkheid van de werkgever maar ook van ProRail als opdrachtgever om de maatregelen in de Arbocatalogus uit te voeren en er ook op toe te zien dat dit in de praktijk gebeurt.

De inzet van de Inspectie SZW gebeurt risico-gestuurd (zie ook het antwoord op vraag 4) en is daarnaast ook afhankelijk van meldingen of klachten en andere signalen die binnenkomen. Sinds 2010 zijn geen meldingen ontvangen vanuit deze sector. Eénmaal (in 2017) is een project stilgelegd omdat werd vastgesteld dat er sprake was van teveel stofontwikkeling, zonder dat een kwartsstof-blootstellingsbeoordeling had plaatsgevonden. Dit werd vastgesteld bij een controle naar aanleiding van een milieuklacht gericht op een bedrijf vlak bij het spoor.

Vraag 4

Welke andere signalen zijn er dat de ISZW over te weinig mensen en middelen beschikt? Waarom heeft u dit tekort niet eerder aangekaart? Wat gaat u doen om de ISZW slagkrachtig te maken zodat zij kunnen waken voor de veiligheid van werkenden in Nederland?

Antwoord 4

In het regeerakkoord zijn extra middelen toegekend voor de Inspectie SZW, waaronder om specifiek het toezicht op gezond en veilig werk en dus ook gevaarlijke stoffen te versterken. De capaciteit van de Inspectie is afgelopen jaren dan ook uitgebreid. Deze uitbreiding van capaciteit zet de Inspectie SZW risicogestuurd in om zoveel mogelijk effect te bereiken. De Inspectie SZW

voert hiertoe periodiek een Inspectiebrede Risicoanalyse en een Omgevingsanalyse uit, en investeert sinds enkele jaren sterk in de doorontwikkeling van het Informatiegestuurd Werken. Omdat veel bedrijven te weinig kennis hebben van gevaarlijke stoffen zet de Inspectie ook in op het informeren en het vergroten van het bewustzijn over de risico's. Het is niet haalbaar om bij alle 100.000 bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen een inspecteur op de werkvloer te laten controleren. Het is en blijft de verantwoordelijkheid van de werkgever en de opdrachtgever om aan de wetgeving te voldoen.

Vraag 5

Wat vindt u er van dat ProRail al minstens tien jaar op de hoogte was van deze gevaren voor de gezondheid van hun werknemers, maar niet ingreep?

Antwoord 5

Spoorwerkers moeten gezond en veilig hun werk kunnen doen. Daarom heeft ProRail in nauwe afstemming met de Stichting Rail Alert (voorheen de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid) en met de aannemers diverse maatregelen genomen om stofvorming bij het werken met ballast en de gevaren daarvan te verminderen. Zo is mede naar aanleiding van een onderzoek van Buro Blauw uit 2010 een Arbocatalogus opgesteld waarin concrete maatregelen zijn beschreven voor alle werkzaamheden waarbij risico op blootstelling aan fijn- en kwartsstof bestaat. Dit betreft onder meer het wassen en besproeien van ballast en waar nodig het verplicht gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen. In dit kader heeft ProRail samen met de aannemers geïnvesteerd in de zogeheten StofArmLosTrein (SALT). Die trein zorgt ervoor dat ballast wordt bewaterd terwijl het wordt gestort.

In de uitzending van Zembla zijn beelden te zien van situaties waarin stofwolken ontstaan en werknemers geen persoonlijke beschermingsmiddelen gebruiken. ProRail en de aannemers erkennen dat de zorgplicht op dit punt 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.

In het onderzoek van Buro Blauw uit 2010 wordt geadviseerd om voor de lange termijn ook te zoeken naar ander materiaal, zoals ballast met een laag kwartsgehalte. Adviesbureau 4Infra concludeert in 2018 expliciet dat niet aan de Arboret voldaan wordt ten aanzien van bronbeleid. Onderzoek naar mogelijke alternatieve ballaststenen is nu gaande en wordt in opdracht van ProRail uitgevoerd door TNO.

Vraag 6

Kunt u een overzicht aan de Kamer laten toekomen van alle punten waarop deze gedraging van ProRail de Arboret en specifiek ook de zorgplicht schendt?

Antwoord 6

Werkgevers zijn verantwoordelijk voor het naleven van de Arboret en -regelgeving en de daarin vervatte plichten voor de werkgever. Dit betekent dat ProRail onder andere in zijn Risico Inventarisatie en Evaluatie (RI&E) dat overzicht in beeld moet hebben met een plan van aanpak. De Inspectie SZW controleert of werkgevers zich houden aan de verschillende wetten, besluiten en regelingen op het terrein van arbeid. De Inspectie SZW is een onderzoek gestart naar de naleving door ProRail in haar rol als werkgever en als opdrachtgever en is met ProRail in gesprek over verbeteringen in het veiligheids- en gezondheidsbeleid van ProRail. Daarbij is onder andere gevraagd te komen met een verbeterplan waarin ProRail vanuit de verantwoordelijkheid als opdrachtgever de noodzakelijke beheersmaatregelen moet aangeven en hoe zij stuurt op de toepassing daarvan door de betrokken organisatieonderdelen en (onder)aannemers. Daarbij moet specifiek aandacht zijn voor de meer directe verplichtingen uit het Arboret, zoals het doen van een volledig blootstellingsonderzoek, het onderbouwen waarom vervanging van kwartshoudend steen nog niet mogelijk is, het daadwerkelijk vervangen waar mogelijk, en het treffen van maatregelen om de blootstelling zo laag mogelijk te houden. Dit omvat ook het voorschrijven van een veilige werkmethode en het er op toezien dat deze wordt toegepast.

Vraag 7

Deelt u de mening dat er consequenties moeten zijn voor het jarenlang bewust toestaan van deze grote risico's voor werknemers? Of vindt u het normaal dat "als je groot en sterk bent je in Nederland blijkbaar jarenlang de wet kunt overtreden"?

Antwoord 7

Het is belangrijk dat arboregels die gelden bij werkzaamheden aan infrastructuur worden nageleefd. Die regels gelden niet voor niets, die zijn voor iedere werkgever danwel 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. Er is wat dit betreft geen onderscheid tussen grote en kleine bedrijven.

Vraag 8

Deelt u de mening dat doorgeslagen privatiseringen in het verleden mede ten grondslag liggen aan dit gedrag door ProRail, waarbij de cultuur en focus verschoven zijn naar het winstoogmerk en kostenbesparingen in plaats van het collectief belang en de gezondheid van werkenden centraal te stellen?

Antwoord 8

ProRail heeft niet de doelstelling om winst te maken. Desalniettemin is de regering van mening dat bij een publieke taak, hoofdzakelijk bekostigd uit publieke middelen (jaarlijks zo'n 2 miljard euro), een publiekrechtelijke rechtsvorm en een daarop toegespitst sturings- en verantwoordings-instrumentarium horen. Er ligt dan ook een wetsvoorstel in uw Kamer tot wijziging van de Spoorwegwet waarmee ProRail wordt omgevormd tot een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (ZBO). Overigens gelden de bepalingen uit de Arbowet ten aanzien van gezond en veilig werken onverkort voor zowel publieke als private werkgevers.

Vraag 9

Wat gaat u doen om te garanderen dat de slachtoffers van dit schandaal gecompenseerd gaan worden? Hoe en wanneer gaat u dit in kaart brengen?

Antwoord 9

Als eerste geldt dat de werkgever verantwoordelijk is voor eventueel geleden schade. Dat is ook hier het geval. Werkgevers en werknemers zullen hierover met elkaar in gesprek moeten gaan. Omdat het schadeverhaal bij beroepsziekten via het aansprakelijkheidsrecht voor werkenden complex is –het vaststellen van de oorzaak van de schade is vaak ingewikkeld en de schadeafhandeling is daardoor tijdrovend en kostbaar- heeft het ministerie van SZW de commissie Heerts gevraagd advies uit te brengen over een betere organisatie van het proces van schadeafhandeling bij beroepsziekten door blootstelling aan gevaarlijke stoffen. Naar aanleiding daarvan werkt het ministerie van SZW aan een tegemoetkomingsregeling voor slachtoffers van ernstige beroepsziekten veroorzaakt door blootstelling aan gevaarlijke stoffen. Het streven is er op gericht dat de regeling op 1 juli 2022 in werking treedt. De regeling voorziet in erkenning en tegemoetkoming voor (ex)werknemers die een ernstige beroepsziekte hebben opgelopen als gevolg van blootstelling aan gevaarlijke stoffen. In juni wordt een voortgangsbrief naar de Kamer gestuurd over deze regeling. Deze tegemoetkoming komt niet in de plaats van een eventuele schadeloosstelling door de werkgever; de weg naar schadeverhaal door de werknemer blijft bestaan.

Vraag 10

Wat gaat u doen om deze gevaarlijk situatie voor werkenden nu onmiddellijk te laten oplossen door ProRail? Deelt u de mening dat werknemers geen dag langer in gevaarlijke omstandigheden dienen te werken?

Antwoord 10

Uit een onderzoek van Buro Blauw (2010) valt op te maken dat bij correct gebruik van adequate adembeschermingsmiddelen voor alle onderzochte werkplekken de blootstelling voor respirabel

kwartsstof onder de wettelijke grenswaarde ligt. Daaruit kan worden opgemaakt dat er in dat geval geen overschrijding plaatsvindt. Daarbij moeten de werkgevers deze persoonlijke beschermingsmaatregelen ter beschikking stellen en erop toezien dat ze (goed) worden gebruikt. Wel is het zo, dat het gebruik van ademhalingsbeschermingsmiddelen als laatste maatregel geldt en dus niet ter vervanging van maatregelen die hoger staan in de arbeidshygiënische strategie, zoals nat werken zoals genoemd in de eigen Arbocatalogus.

Als opdrachtgever van de bouwwerkzaamheden moet ProRail erop toezien dat de aannemers de werkzaamheden conform de richtlijnen en maatregelen uit de Arbocatalogus uitvoeren. ProRail heeft naar aanleiding van de situaties die Zembra heeft getoond aangegeven er met onmiddellijke ingang strenger op toe te zien dat de aannemers zich aan hun verantwoordelijkheden voor het eigen personeel houden. Dit wil overigens niet zeggen dat ProRail hiermee aan alle Arboregels voldoet. Bureau 4Infra heeft in 2018 geconcludeerd dat er geen beleid is dat zich richt op het totaal wegnemen van de gevaarbron (ballast zonder kwartsstof) en expliciet benoemd dat de spoorbranche hiermee niet aan de Arbeidsomstandighedenwet en het Arbeidsomstandighedenbesluit voldoet. Dit was voor ProRail aanleiding om TNO onderzoek te laten doen naar mogelijke alternatieve ballast steensoorten. Het is aan de Inspectie SZW om vast te stellen op welke punten ProRail wel of niet aan de Arbowet- en regelgeving voldoet. De Inspectie is een onderzoek daarnaar gestart. Ik wil niet vooruitlopen op de uitkomsten van dat onderzoek.