

Verwerking spoorwegballast lokt discussie uit

Spoorwegballast bestaat grotendeels uit breuksteen en heeft als doel het over het gehele zandlichaam verdelen van de krachten die op de rails en dwarsliggers werken. Na vele jaren is de ballast 'versleten'. De stenen zijn niet meer hoekig, maar afgerond en aan de onderkant van het ballastbed bevindt zich veel fijn gruiszand materiaal. Deze fractie is vaak ernstig verontreinigd. Tegen dat licht gezien was het voor Prorail staand beleid om ballast af te voeren naar erkende verwerkers van afvalstoffen. Steeds vaker zet Prorail echter bestekken in de markt waarin spoorwegballast is omschreven als een niet-vormgegeven bouwstof. In de ogen van erkende verwerkers leidt dit niet alleen tot ongewenste concurrentievervalsing.

"Met name de Grondbanken in ons land accepteren dit ballastmateriaal van aannemers die op dergelijke bestekken inschrijven. Zij slaan dit tijdelijk op in een depot en na keuring wordt dit materiaal op basis van de BRL 9335 in werken toegepast. Daar aan Grondbanken minder zware eisen worden gesteld dan aan erkende reinigingsbedrijven leidt dit al snel tot concurrentievervalsing. Zo zijn zij bijvoorbeeld niet verplicht deze materialen op een vloestofdichte

minder snel aan het licht," schetst Robin van Opdorp van Wegenbouwmaatschappij J. Heijmans B.V. als één van de verwerkers van spoorwegballast de problematiek. Van Opdorp bepleit dan ook om dit materiaal consequent als gevaarlijk afval te classificeren (redactie: Euralcode 17 05 07 c) en dit ook als zodanig te verwerken.

Gerd Gerdes, directeur Recycling Rouwmaat Groenlo BV, deelt dit standpunt. "Ons land telt een aantal erkende

weer in de markt zetten. Weliswaar kan uit het AP04-onderzoek blijken dat er sprake is van een categorie 1 bouwstof, maar dit vloeit uit de gehanteerde onderzoekssystematiek voort." Zelf zou hij graag zien dat zonder bewerking hergebruik niet tot de mogelijkheden behoort. "Daarboven zou ik op een adequate controleslag willen aandringen," voegt Gerdes daaraan toe.

Recycling Rouwmaat Groenlo BV reinigt en verwerkt spoorwegballast. Met uitzeven en wassen scheiden zij de 0-4 fractie van het grove materiaal. De fijne fractie wordt veelal als categorie 1 bouwstof in een geluidswal verwerkt. De grovere fractie verwerken wij als grindvervanger in onze betoncentrale.

Duurzaamheid

Bram Nijhoff van Nijhoff Grindmaatschappij uit Almelo maakt zich eveneens sterk voor een adequate verwerking van dit materiaal. Nijhoff: "Je kan dat uit verschillende optieken doen. Een overweging kan zijn dat de gereinigde materialen meer opbrengen. Veel belangrijker vind ik evenwel de duurzaamheidsgedachte. Op grond van de BRL 9309 is gereinigd materiaal hoogwaardig toe te passen in de betonindustrie, onder andere voor de productie van stelcon-platen en klinkers. Daarmee neemt de noodzaak om steeds schaarser wordende primaire grondstoffen als zand en grind te gebruiken af. Zelf zitten wij op die toer en ervaring wijst uit dat wij uiteindelijk slechts twee à drie procent van het spoorwegballast als afval moeten afvoeren. Ook mij is bekend dat via Grondbanken veel van dit materiaal wordt weggezet in geluidswallen. Maar dat moet je niet willen. Daarmee blijf je de toekomstige generaties met de verontreinigingen confronteren. Ik vind het dan ook doodzonde als deze materialen niet goed worden verwerkt."

Kinnesinne

"De tijd lijkt voor de erkende verwerkers wel 20 jaar stil te hebben gestaan," verzucht Dirk Naberman van Grondbalans, en landelijk werkend bedrijf met



vloer op te slaan en beschikken zij veelal ook niet over de nodige reinigingsinstallaties. Maar in de praktijk blijkt dat dit materiaal wel degelijk zwaar verontreinigd is. Alleen door verbrijzeling van het materiaal neemt het oppervlakte toe en treedt dit bij de kolomproef

reinigingsbedrijven, die met behulp van speciale installaties de fijne van de grove fractie scheiden en die na reiniging en keuring weer in de markt zetten. Zij moeten het nu opnemen tegen bedrijven die dit materiaal zonder specifieke bewerking als categorie 1 bouwstof

meerdere vestigingen en locaties verspreid over het land. “Maar inmiddels zijn er ook andere, wellicht goedkopere, technieken beschikbaar om spoorwegballast adequaat te verwerken. En die passen wij nu juist toe. Maar net als iedere verwerker van deze materiaalstroom hebben ook wij ons aan de vigerende wet- en regelgeving te houden. En dat doen wij ook! Het veel gehoorde onderscheid van erkende en niet erkende verwerkers en daaruit voortvloeiende concurrentievervalsing, wijs ik dan ook pertinent van de hand. Wij beschikken immers over alle vereiste vergunningen! Dat er de afgelopen twee jaar meer spelers op de markt zijn verschenen, waardoor de concurrentie wellicht harder is geworden, daar kan ik mij iets bij voorstellen. Maar we moeten elkaar wel fair blijven bejegenen. Ook voor Prorail gaf de kritiek richting ons aanleiding om zich een goed beeld te vormen van onze werkwijze. Daarbij kwamen zij tot de overtuiging dat wij geheel conform de beleidskaders werken. Sterker nog: zij gaven ons zelfs een groot compliment wat betreft de door

ons gehanteerde verantwoording op papier. De zorgvuldigheid die wij hierbij betrachten, hadden zij elders nog niet ervaren,” aldus Naberman. Over hoe het reinigingsproces in elkaar steekt en of er nu wel of niet sprake is van gevaarlijk afval laat hij zich niet concreet uit. “Met kennesinne houden wij ons niet bezig. Wij werken transparant, zorgvuldig en binnen de grenzen van wet- en regelgeving. Wie dat niet gelooft, komt zich maar overtuigen. Een ieder is bij ons van harte welkom!” stelt Naberman kort en bondig.

Helderheid

Of deze discussie nu verliezers dan wel winnaars kent, wordt niet echt duidelijk. De vraag die boven de markt hangt is of je spoorwegballast nu als grond op basis van de BRL 9335 mag wegwerken of uitsluitend als steenachtige materialen op basis van de BRL 9309. Ook SenterNovem kan daarover geen uitsluitsel geven.

Anders is het wat betreft de vraag of we nu wel of niet met gevaarlijk afval hebben te maken. Uit het op 8 juni 2007

vrijgegeven ‘Ballastonderzoek Hanzelijn Lelystad’, verricht door Movares Nederland B.V. blijkt met zoveel woorden dat er wel degelijk sprake is van verontreiniging met zware metalen. Die wordt in belangrijke mate veroorzaakt door slijtage van wielen, spoorstaven en rijdraad. De verwerking van verzinkt spoorwegmateriaal legt daar nog een schepje bovenop. Ook de concentraties PAK’s, EOX en olie zijn verontrustend te noemen, om van de uitloging van creosootolie uit de houten dwarsliggers maar te zwijgen. Bij vernieuwing van het ballastbed mag er dan ook van worden uitgegaan dat het af te voeren materiaal verontreinigd is.

Dit blijkt ook uit de uit 2002 daterende handreiking van de projectgroep HaNS-op (Handhaving NS op peil), waarin minutieus is omschreven hoe de werkzaamheden als gevolg van de uitbreiding van de spoorwegen tussen Amsterdam-Utrecht en Utrecht-Woerden moeten worden uitgevoerd. Daarover lijkt geen discussie mogelijk!