

Geacht college,

De sessie over de PFAS-opslag en de 'Ontwerpverklaring van geen bedenkingen grondreinigingsinstallatie TTOP 5' heeft bij onze fracties toch nog enkele vragen achtergelaten, waarvan we het noodzakelijk achten dat er duidelijkheid over ontstaat, voordat een eventuele verdere VvGB wordt opgesteld en voorgelegd aan de gemeenteraad.

Het gaat om de volgende vragen:

In de sessie zei het college: 'Of de grond wordt weggereden naar België, waar het wordt verbrand, of er wordt een grondwasinstallatie geplaatst', en op vragen over vertraging werd geantwoord dat een nieuwe aanvraag volgens het college betekent 'dat ze met de vrachtwagens moeten gaan rijden', dit als gevolg van een uitspraak van de Omgevingsdienst, bij monde van de provincie.

Vraag 1: Om welke uitspraak gaat dit? Naar welke last onder dwangsom wordt hier verwezen? Waarom precies moet de grond zo snel weg? Kunt u de desbetreffende stukken ons doen toekomen?

Vraag 2: Er wordt door het college ook een alles-of-niets-scenario geschetst: of alle grond naar België, of alle grond in de wasinstallatie. En daarom zou haast geboden zijn. Kunt u dat nader specificeren? Zou het niet kunnen dat vast een deel van de grond naar België wordt gereden, ten tijde van een zorgvuldige vergunningaanvraag?

Vraag 3: Het college schetst dat Schiphol vast geen nieuwe vergunningaanvraag wil doen omdat het anders dwangsommen krijgt. Heeft het college deze vraag aan Schiphol gesteld, of betreft het een persoonlijke inschatting? Zou het er niet ook mee te maken kunnen hebben dat anders de Omgevingswet geldt, die veel strengere eisen aan opslag en verwerkingsinstallatie stelt?

Het ILT heeft in januari het advies gegeven dat sprake is van een IPPC-installatie en de RIE van toepassing is (*Richtlijn Industriële Emissies*). Dit omdat er geen sprake is van toepassen van een afvalstof (de PFOS), maar verwijdering ervan. In april is het ILT echter – tot veler verrassing – met een tweede – volledig tegengesteld – advies gekomen.

Vraag 4: Kunt u inzage geven in de correspondentie tussen ILT en de OD NZKG hierover?

De gebruikte techniek in België (afbraak door verhitting) is bewezen. De techniek van de grondwasinstallatie is dat volgens onze informatie niet, zeker niet voor kleigrond. Deskundigen hebben daarover publiekelijk ([Haarlems Dagblad](#), [Telegraaf](#)) meermalen hun zorgen geuit. Schiphol spreekt zelf ook van experimentele techniek. Het bevoegd gezag moet echter uitgaan van het BBT-criterium (Beste Beschikbare Technieken).

Vraag 5: Hoe kunt u ons als Raad ervan vergewissen dat de voorgestelde oplossing aan dit criterium voldoet? Kunt u aantonen dat de voorgestelde oplossing beter is dan de andere

oplossing, de grond naar België rijden en daar laten verwerken? Wat zijn de voors en tegens qua gezondheids- en milieu-effecten?

U schetst dat een onafhankelijke partij zal beoordelen door middel van een steekproef of PFAS-houdende grond voldoende gereinigd is.

Vraag 6: Welke partij zal dit zijn?

Het college schetst dat de grondreiniging doorgaat totdat de grond voldoet aan 'het wettelijk niveau'.

Vraag 7: Kan aangegeven worden welk wettelijk niveau hier bedoeld wordt? Tot welke PFOS-concentratie wil men concreet doorreinigen? Met andere woorden: wanneer wordt het als voldoende schoon gezien? De normen en interventiewaarden van PFOS in de grond en het water zijn bij ons weten nog niet vastgesteld. Welke waarden worden dus gehanteerd?

U verwijst naar een uitzending van Pointer waaruit zou blijken dat uit het testen van eieren 'niets naar voren is gekomen'. Op de site van Pointer is echter het volgende te lezen: "Opvallend genoeg neemt de provincie Noord-Holland luchthaven Schiphol, waar de PFAS-grond in Badhoevedorp vandaan komt, niet mee in hun overzicht."

Vraag 8: Naar welk onafhankelijk onderzoek van Pointer verwijst de wethouder hier?

Uit de PFAS-meetresultaten van de zorgboerderij waar Pointer op bezoek is blijkt goed nieuws: de gevonden PFAS in de eieren en het grondmonster ligt onder de norm. Maar het is niet overal zo goed nieuws; uit metingen die Normec Groen Agro Control, een gecertificeerde instantie voor het uitvoeren van testen op onder meer PFOS, liet uitvoeren op de eieren van een hobbyboer op 800 meter afstand van Tweeduidend El blijkt dat de som van alle aangetroffen PFAS-soorten 7,8 microgram per kilogram ei is, ongeveer 4,6 zoveel als de EU-normen. De eieren zijn in mei getest. Met name PFOS blijkt hier veel voor te komen.

Vraag 9: Hoe reageert u hierop? Welke actie vindt u dat hierop ondernomen moet worden?

Vraag 10: De boeren in de nabije omgeving gebruiken water uit de sloot voor hun eigen uien en aardappelen en zijn niet geïnformeerd over mogelijke verontreiniging. Kunt u garanderen dat de consumptie van die uien en aardappelen geen negatieve gezondheidseffecten zal hebben?

Geruchten gaan dat Schiphol inmiddels al lang en breed begonnen is met de bouw van de grondwasinstallatie, zonder vergunning. Ook zou een naastgelegen sloot worden uitgebaggerd, zonder medeweten van het Hoogheemraadschap. Ook in de sloot naast de Hoofdweg tussen Lijnden en Hoofddorp leken weer baggeractiviteiten plaats te vinden.

Vraag 11: Klopt dit? En zo ja, wat zijn de juridische, maatschappelijke en bestuurlijke gevolgen, voor zowel de gemeente als Schiphol? Zo nee, hoe kunt u deze geruchten ontzenuwen?

In de sessie op 6 juni heeft de fractie van GroenLinks vragen gesteld over waarom de vergunningen voor de diverse grondopslaglocaties en de grondwasinstallatie niet als één vergunning zijn aangevraagd. De wet Milieubeheer en inmiddels de Omgevingswet schrijven immers voor dat activiteiten en installaties die sterk met elkaar zijn verweven als één inrichting moeten worden beoordeeld. Ook de vergunning dient voor het geheel te worden aangevraagd, niet in delen zoals Schiphol nu doet. Iets wat ook is af te leiden uit [de uitspraak van de Raad van State](#) van 30 december 2020.

Vraag 12: Kunt u deze vraag alsnog beantwoorden? Waarom heeft u Schiphol niet te kennen gegeven dat één vergunning zou moeten worden aangevraagd?

Vraag 13: Het draait in eerste instantie natuurlijk allereerst om waar de gezondheid van onze inwoners het meest mee gediend is. Maar we zijn toch benieuwd: zijn er financiële risico's voor de gemeente? Wat als het straks toch fout gaat en de claims binnenstromen? Hoe is in zo'n geval gegarandeerd dat niet de gemeente betaalt, maar de veroorzaker/vervuiler, i.c. Schiphol?

Op LinkedIn verscheen recent [een interessante vacature](#), waarin gevraagd werd om een ervaren vergunningverlener die "economische belangen en omgevings- en milieubelangen tegen elkaar moet afwegen".

Vraag 14: Wat vindt u ervan dat de Omgevingsdienst economische belangen meeneemt in afwegingen die mogelijk grote gezondheidseffecten kunnen hebben? Op welke wijze en met welk normenkader moeten die belangen dan worden gewogen? En in hoeverre is dit volgens u een taak van een Omgevingsdienst?

Met vriendelijke groet,

Peter Boerman, GroenLinks Haarlemmermeer
Hans Spijker, EEN Haarlemmermeer