

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland**Datum ingekomen vragen** : 7 februari 2022**Datum GS-besluit** : 5 april 2022**Vragen nr. 10**

Vragen van **dhr. J.P. Hollebeek** en **Statenlid I. Kostić MSc** (Partij voor de Dieren) over vervuiling door Schiphol.

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 7 februari 2022 door de leden van Provinciale Staten, **dhr. J.P. Hollebeek** en **Statenlid I. Kostić MSc** (Partij voor de Dieren), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Het lijkt erop dat de metingen van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) laten zien dat een gebied van circa 100 vierkante kilometer rond Luchthaven Schiphol vervuild is met het zeer giftige PFOS.¹ PFOS is onderdeel van PFAS, een verzamelnaam voor een reeks giftige stoffen. Deze stoffen kunnen niet door het lichaam worden afgebroken en zijn kankerverwekkend. [PFOS hoopt zich op in het lichaam](#) van mensen en dieren en heeft schadelijke effecten op hun gezondheid.

Een deel van die verontreiniging ontstond bij een bedrijfsongeval in een KLM-loods op Schiphol. Daar werd in juli 2008 110.000 kubieke meter oppervlaktewater vervuild met deze gevaarlijke stof, die onder meer wordt gebruikt in brandblusschuim. In plaats van sanering werd gekozen voor 'tijdelijke' en goedkopere opslag van het verontreinigde water in vijf bassins aan de zuidzijde van het vliegveld. Die bassins bleken echter lek, waardoor het gif uitsijpelde naar de omgeving.

Deze 'oplossing' werd mede gekozen aan de hand van de toen geldende normen voor PFOS. Recent heeft het RIVM die normen echter sterk aangescherpt. De giftigheid van PFOS werd tot voor kort zwaar onderschat. Inmiddels lijkt het gif zich verspreid te hebben naar een gebied van tien bij tien kilometer rond Schiphol. Kosten voor sanering lijken daardoor ook vele malen hoger te zijn geworden dan de voorheen geschatte kosten van 30 tot 40 miljoen euro.

De huidige situatie is dat er sinds 2008 lijkt te worden gecontinueerd met een 'tijdelijke' oplossing, die is gekozen vanwege de lagere kosten, maar inmiddels niet meer aan de aangescherpte normen lijkt te voldoen.²

Overheden en hun omgevingsdiensten lijken vaker te laat en onvoldoende zorgvuldig op te treden als het gaat om vervuiling door bedrijven. Ook lijkt het principe 'de vervuiler betaalt' onvoldoende

¹ <https://gisviewer.odnzk.nl/index.php?@PFOS>

² [Gevolgen PFOS-vergiftiging Schiphol veel ernstiger dan gedacht, sanering uit zicht | SchipholWatch](#)

te worden toegepast.³⁴ Rijk, provincie en gemeenten draaien volgens onderzoek van de Groene Amsterdammer nog steeds grotendeels op voor de kosten van bodemvervuiling, ook wanneer bedrijven die de verontreiniging hebben veroorzaakt de schade zelf kunnen betalen. Het doel van de overheid om bodemvervuilers minstens driekwart van de saneringskosten te laten betalen, wordt vrijwel zeker niet gehaald.

Daarnaast zijn er ook grote zorgen over de Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) die Schiphol produceert. De Partij voor de Dieren maakt zich ernstig zorgen over de situatie en vraagt zich af of überhaupt iemand een volledig overzicht en controle heeft als het gaat om de impact van Schiphol op milieu, natuur en gezondheid van mensen en andere dieren.

INLEIDING ANTWOORDEN

Uw vragen over vervuiling door Schiphol betreft meerdere milieuthema's waarbij diverse bevoegde gezagen zijn betrokken. Voor de beantwoording van de vragen heeft afstemming plaatsgevonden met de betrokken overheidsinstanties, in dit geval de Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied (ODNZKG) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W).

Voordat we antwoord geven op uw vragen geven we een korte toelichting op het incident uit 2008 waarbij verontreiniging is ontstaan in een KLM-loods op Schiphol.

In 2008 is de sprinklerinstallatie in een hangar van KLM op het Schiphol-terrein per ongeluk in werking getreden. Door deze calamiteit is een grote hoeveelheid met PFOS verontreinigd bluswater op het terrein en in de watergangen rondom het terrein van Schiphol terecht gekomen. Omdat het watersysteem rondom een groot deel van Schiphol dreigde vol te lopen met bluswater heeft het Hoogheemraadschap Rijnland (HHRS) in overleg met Schiphol, watergangen afgezet en het bluswater opgeslagen in enkele bassins van Schiphol. De bedoeling was een tijdelijke opslag. Het tijdelijk opgeslagen bluswater is gezuiverd en geloosd op de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Er bleef echter een met PFOS verontreinigde sliblaag achter in de bassins en één van de bassins bleek bovendien lek. Op die manier is een grote hoeveelheid PFOS onbedoeld in de bodem terecht gekomen.

HHRS is als opdrachtgever voor de tijdelijke opslag van het bluswater op grond van de Wet Bodembescherming (Wbb) verantwoordelijk voor het verwijderen van de met PFOS verontreinigde sliblaag uit de bassins.

Een volledige sanering bleek technisch niet haalbaar. In de tussentijd hebben KLM, Schiphol en het HHRS gewerkt aan een saneringsoplossing: het verwijderen van de sliblaag, het plaatsen van een bentoniet scherm om het grootste deel van de verontreiniging heen en het treffen van grondwatermaatregelen om de verontreiniging op z'n plek te houden en hebben zij afspraken gemaakt over de te treffen beheersmaatregel en de kostenverdeling voor het in stand houden van die maatregel. Daarover zijn bindende afspraken gemaakt. Tot op heden wordt de beheersmaatregel uitgevoerd conform het in 2012 door GS beoordeelde plan van aanpak (besluit 2012-1915). Vanaf januari 2016 is de uitvoering van de Wbb-taken belegd bij ODNZKG.

³ <https://www.ftm.nl/artikelen/illegale-opslag-blusschuim-bekend-economisch-belang-ging-voor?share=x30KBTCA%2FiSW72NC7OYrBNF81vra58uoKRAPzLPxJhn8bngC39PH5nhPRIWxcUE%3D>

⁴ <https://www.groene.nl/artikel/de-vervuiler-betaalt-niet-2021-02-13>

De vragen zijn mede gebaseerd op een artikel van SchipholWatch met daarin feitelijke onjuistheden. Op de site van SchipholWatch komt het vermelde adres in meerdere gevallen niet overeen met de geciteerde tekst. Dat uit zich in vraag 1, waarbij het citaat niet overeenkomt met het genoemde adres. Ook worden op de site van SchipholWatch onjuiste verbanden gelegd. Dat uit zich in vraag 2: er is geen verband met 'een van de grotere depots' (vermoedelijk wordt hiermee de DTOP bedoeld), de calamiteit met de blusinstallatie of de bassins. Het is een op zich zelf staande verontreiniging ter plaatse van het Sierra Platform op Schiphol.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Vraag 1:

Achtergrond

Klopt het dat de provincie in 2017 tweeënhalf jaar wachtte om een bodemrapportage over 'ernstige verontreiniging' Stationsplein Schiphol te voltooien, zodat op een later moment (2019) soepelere normen zouden gelden en niet langer meer de plicht zou gelden om de bodem te saneren? Zo nee, wat is dan de verklaring voor deze situatie die SchipholWatch constateert?⁵

Antwoord 1:

Nee. Er is niet gewacht op minder strenge normen. Een zorgvuldige behandeling van dit PFAS-dossier vraagt veel tijd. Een bodemonderzoek wordt in de regel gefaseerd uitgevoerd, startend met een verkennend bodemonderzoek (is de bodem verontreinigd, en zo ja in welke mate) en zo nodig gevolgd door nader onderzoek (bepaling omvang en beoordeling risico's). Tussentijds zijn de normen op basis van een zorgvuldige risicoanalyse aangepast. De onderzoeksresultaten worden getoetst aan de op dat moment actuele normen.

Vraag 2:

Het perceel aan de Rangoonweg op Schiphol is dichtbij een van de grotere depots waar de met PFOS vervuilde grond (tijdelijk) wordt opgeslagen. Die vervuiling trad op na een bedrijfsongeval met een blusinstallatie. Na bodemonderzoek werd er op het perceel ook een ernstige verontreiniging aangetroffen en er was sprake van een 'onaanvaardbaar' verspreidingsrisico. Er werd besloten daar te saneren, maar niet met het doel een schoon perceel op te leveren. Deze sanering diende slechts om het vervuilde grondwater tot net onder het niveau van een ernstige verontreiniging te brengen. Volgens de toen geldende regels onder de 4,7 microgram PFOS per liter water.

a) Waarom is Schiphol/de verantwoordelijke voor vervuiling toen niet gevraagd om alles te saneren? Waren de juridische mogelijkheden daarvoor er in theorie wel?

b) Klopt het dat bij deze minimale sanering een onbekende hoeveelheid onvoldoende gezuiverd water op het oppervlaktewater werd geloosd?⁶

c) Welke effecten heeft dit (op korte en lange termijn) voor milieu en gezondheid van mensen en dieren? Graag bronvermelding bijsluiten.

⁵ <https://schipholwatch.nl/2022/02/04/vrij-spel-voor-schiphol-bij-vervuiling-bodem-en-grondwater/>

⁶ [Vrij spel voor Schiphol bij vervuiling bodem en grondwater | SchipholWatch](#)

Antwoord 2:

Zoals aangeven in de inleiding worden op de site van SchipholWatch verbanden gelegd die niet kloppen. Aan de Rangoonweg ligt de DTOP (zie het antwoord op vraag 14). Door SchipholWatch wordt echter een tekst geciteerd die verwijst naar bodemonderzoek en sanering op de locatie S-Apron, ook bekend als het Sierra Platform van Schiphol. Het Sierra Platform ligt ten noordoosten van de Rangoonweg. Bij het Sierra Platform is sprake van een verontreiniging met PFOS en PFOA in de grond en het grondwater. Sinds 2018 is hier een bodemsanering in uitvoering. Voor de beantwoording van vraag 2 is daarom uitgegaan van de situatie op het Sierra Platform.

- a. Volledige verwijdering van alle verontreiniging is technisch niet uitvoerbaar en niet noodzakelijk voor het bereiken van een situatie waarin de risico's van de verontreiniging in voldoende mate zijn weggenomen. Vanwege de ligging van de verontreiniging binnen het operationele gebied van de Luchthaven Schiphol (onder een rijbaan voor vliegtuigen) is volledige verwijdering van de verontreiniging in technisch opzicht redelijkerwijs niet mogelijk. Er is gekozen voor het verwijderen van de grootste vracht verontreiniging, de zogenoemde bron van de verontreiniging. Er wordt zo gesaneerd dat na de sanering geen sprake meer is van onaanvaardbare risico's en zo min mogelijk nazorg en gebruiksbeperkingen.
- b. Er is hier sprake van vérgaande saneringsinspanning door het grotendeels verwijderen van de sterke verontreiniging in de grond (het brongebied). Door middel van onttrekking van grondwater wordt de grondwaterverontreiniging gesaneerd tot concentraties waarbij geen sprake meer is van onaanvaardbare verspreiding. De sanering wordt uitgevoerd in opdracht van Schiphol. Uit een voortgangsrapportage van de sanering blijkt dat de norm voor lozing op het oppervlaktewater eenmalig (in februari 2021) werd overschreden. Het filter van de waterzuivering is daarna direct vervangen. Verder is altijd aan de lozingsnorm voldaan. Overigens zijn GS geen bevoegd gezag voor lozingen op het oppervlaktewater. Het bevoegd gezag hiervoor is de waterkwaliteitsbeheerder, het HHRS.
- c. Voor zover dit betrekking heeft op de lozing: zie antwoord b. In het besluit van maart 2018 hebben GS vastgesteld dat geen sprake is van onaanvaardbare blootstelling van mensen, planten en dieren, maar wel van een onaanvaardbaar risico voor verspreiding via het grondwater. De sanering is daarom gericht op het wegnemen van het verspreidingsrisico.

Vraag 3:

- a) Inmiddels zijn er weer strengere normen opgesteld, maar het PFOS is nog steeds aanwezig. Verandert dit iets aan de situatie? Wordt Schiphol/de verantwoordelijke voor vervuiling verzocht om alles (op eigen kosten) te saneren?
- b) Zou de provincie, met de kennis van nu, andere keuzes maken?

Antwoord 3:

- a. Nee. Er wordt per situatie beoordeeld of en hoe een verontreiniging gesaneerd moet worden, aan de hand van de op dat moment geldende normen.
- b. Nee.

Vraag 4:

SchipholWatch schrijft: “Als gevolg van de giflekken liggen tal van baggerprojecten stil rond Schiphol. Niemand weet waar het heen moet met het slib van die projecten. Enkele jaren geleden werd de provinciale N201 verlegd en moest er een damwand worden geslagen om verdere verspreiding van het gif te voorkomen. Alleen dat al kostte anderhalf miljoen euro extra.” In oktober van 2011 zei GS nog dat de kosten “uiteindelijk worden verhaald op de verantwoordelijke partij(en) voor het probleem”.

Hoe zijn die kosten om verspreiding van gif tegen te gaan uiteindelijk precies verdeeld (wie betaalde welk percentage van de totale kosten) en waarom?

Antwoord 4:

Baggerprojecten liggen in heel Nederland stil. Dit heeft niets te maken met de “giflekken” maar met het feit dat PFAS overal in Nederland voorkomt (en de rest van de wereld) omdat de stofgroep decennia lang gebruikt is, zich snel verspreidt en nauwelijks afbreekt.

Er is met behulp van advocatenkantoor Pels Rijcken onderzocht of de extra kosten die de N201 heeft gemaakt verhaalbaar zijn. Dit bleek niet het geval.

Bij de beantwoording van deze vraag is het uitgangspunt dat met de damwand het bentoniet scherm wordt bedoeld zoals beschreven in de inleiding. Zoals eerder is aangegeven wordt het bentoniet scherm als isolatie- en beheersmaatregel rondom de bassins uitgevoerd en gefinancierd door het HHRS, KLM en Schiphol, als bij de verontreiniging betrokken partijen. GS hebben in januari 2012 ingestemd met het plan van aanpak voor deze maatregel. De kosten van deze maatregel en de verdeling van deze kosten is niet inzichtelijk. Voor de vergunningverlening en oplossing is dat ook niet relevant.

Vraag 5:

SchipholWatch stelt: “We hebben tientallen rapporten nagelezen en bijna overal was er sprake van enige mate tot ernstige verontreiniging van bodem of grondwater of beide. Het gaat hier niet om incidenten, maar om grootschalige vervuiling op tal van percelen op en rond de luchthaven. De gevonden stoffen zijn zwaar giftig en deels kankerverwekkend. Ook lijkt het erop dat de stoffen zich via het grondwater én het oppervlaktewater verspreiden.”⁷

- a) Wat is de reactie van GS hierop? Heeft GS alle vervuiling inzichtelijk? Zo nee, wie heeft dat dan wel?
- b) Welke effecten heeft alle geconstateerde vervuiling (op korte en lange termijn) voor milieu en gezondheid van mensen en dieren? Graag bronvermelding bijsluiten.
- c) Welke risico's brengt de verspreiding van PFOS met zich mee voor voedselveiligheid, volkstuinten, bodem- en waterleven?

Antwoord 5:

- a. Het is ook ons streven om een volledig beeld te verkrijgen van de verontreinigingssituatie met PFAS rond Schiphol. In opdracht van Amsterdam Airport Schiphol worden meerdere

⁷ <https://schipholwatch.nl/2022/02/04/vrij-spel-voor-schiphol-bij-vervuiling-bodem-en-grondwater/>

bodemonderzoeken uitgevoerd naar potentiële bronlocaties van PFAS op Schiphol. De ODNZKG wordt op de hoogte gehouden van de voortgang en de resultaten van de onderzoeken.

- b. Pas als alle onderzoeken zijn afgerond kan een uitspraak over de mogelijke humane -, ecologische of verspreidingsrisico's worden gedaan. Gezien de afwezigheid van gevoelige gebruiksfuncties, grondwaterbeschermingsgebieden en drinkwaterwinningen op en direct rond Schiphol worden geen risico's voor mensen en dieren verwacht. Als sprake blijkt van onaanvaardbare verspreiding via het grondwater zullen daar maatregelen tegen genomen moeten worden.
- c. Als we het tot de bodem beperken kan sprake zijn van verspreiding via het grondwater. Zoals hierboven is vermeld, kan daar pas een uitspraak over worden gedaan als de onderzoeken zijn afgerond. Zie ook antwoord b.

Vraag 6:

- a) Klopt het dat de vervulling met PFOS uit 2008 (bedrijfsongeval bij KLM-loods en daarna lekkende bassins voor opslag van met PFOS vervuild water), zich inmiddels verspreid heeft naar ongeveer een gebied van tien bij tien kilometer rond Schiphol? Had dit voorkomen kunnen worden?
- b) Klopt het dat de kosten voor eventuele sanering daardoor ook vele malen hoger zijn geworden dan de voorheen geschatte kosten van 30 tot 40 miljoen euro? Op welk bedrag worden de kosten voor sanering in het gebied nu geschat?
- c) Klopt het dat er nog steeds geen definitieve oplossing is voor die verontreiniging?
- d) Tot hoever laat de provincie de vervuiling zich nog verder verspreiden voordat ze hierover aan de bel trekt?

Antwoord 6:

- a. Nee. Als gevolg van deze calamiteit is een gebied van maximaal 300 bij 500 meter verontreinigd geraakt. Sinds 2012 is in dit gebied een isolatie- en beheersmaatregel in uitvoering. Verdere verspreiding wordt door deze maatregel voorkomen. Dit blijkt uit monitoringsrapportages.
- b. Hier hebben wij slechts globaal inzicht in. Meer is ook niet nodig. De uitvoerder van een saneringsmaatregel moet kunnen aantonen dat met de maatregel het beoogde doel wordt bereikt. Daar toetst het bevoegd gezag op. De kosten zijn voor de uitvoerder/vervuiler. De uitvoerder is niet verplicht de gemaakte kosten aan te geven.
- c. Ja. De isolatie- en beheersmaatregel is in beginsel een tijdelijke maatregel. Echter, zolang deze voldoet aan het gestelde doel, namelijk het voorkomen van verspreiding, kan de maatregel nog langere tijd in stand blijven. Door het oppompen en zuiveren van grondwater zal de hoeveelheid verontreiniging in het grondwater langzaam afnemen.
- d. Zoals onder antwoord a. is beschreven is geen sprake van verspreiding buiten de damwand. Dit blijkt uit de monitoringsrapportages.

Vraag 7:

De verantwoordelijkheden lijken verdeeld. Kunt u precies aangeven wie welke verantwoordelijkheid op dit gebied heeft (waterschap, provincie, gemeente, Rijk) en wie een integraal beeld heeft van alle vervuiling bij Schiphol?

Antwoord 7:

GS : bevoegd gezag voor bodemkwaliteit (grond en grondwater) op basis van de Wet bodembescherming. De uitvoering van deze taak is belegd bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Waterschap (Hoogheemraadschap van Rijnland): kwaliteit oppervlaktewater op basis van de Waterwet.

Gemeente Haarlemmermeer: toepassingen van grond en bagger op basis van het Besluit bodemkwaliteit.

Het Rijk (Rijkswaterstaat): vaststellen van landelijke normen en opdracht geven voor risico-inventarisaties aan het RIVM.

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft het beeld op de bodemverontreiniging op en rond Schiphol op basis van de bodemonderzoeksrapporten die aanwezig zijn in het bodeminformatiesysteem (BIS). Zoals verwoord in het antwoord op vraag 5 zijn de onderzoeken nog niet afgerond.

Vraag 8:

- a) Eén van de Europese milieubeginselen is 'De vervuiler betaalt'. Dit is ook verankerd in de Omgevingswet. Is GS ook van mening dat het bedrijf Schiphol en andere vervuilers de vervuiling die ze veroorzaken zelf en op eigen kosten met spoed moeten saneren?
- b) Andere belangrijke beginselen vanuit de Omgevingswet zijn: het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen. Hoe zijn deze beginselen toegepast m.b.t. de eerdere genoemde milieuvervuiling bij Schiphol en ziet GS ruimte voor verbetering in de toekomst?

Antwoord 8:

- a. Het beginsel de vervuiler betaalt wordt gedragen door GS. Dat is in dit geval niet anders. De maatregelen zijn in dit geval immers ook getroffen en bekostigt door de verantwoordelijke partijen.
- b. Deze beginselen worden ook toegepast in relatie tot het voorkomen van (nieuwe) bodemverontreiniging met PFAS. Daarbij wordt gestuurd op bronaanpak van PFAS, zowel nationaal als Europees. Specifiek voor Schiphol: het niet meer blussen met PFAS houdend blusschuim en in voorkomende gevallen het volledig opruimen/opvangen van bluswater.

Vraag 9:

Het doel van de overheid is om bodemvervuilers minstens driekwart van de saneringskosten te laten betalen. Volgens het beginsel van de vervuiler betaalt zou dat 100% moeten zijn.⁸ Wat is de stand van zaken m.b.t. kostenverdeling voor bodemvervuiling in provincie Noord-Holland? Wordt het doel om minstens 75% van de saneringskosten door de bodemvervuiler te laten betalen in Noord-Holland wel gehaald?⁹ Graag bronvermelding bijsluiten.

⁸ <https://www.groene.nl/artikel/de-vervuiler-betaalt-niet-2021-02-13>

Antwoord 9:

De meeste saneringskosten worden momenteel wel door de veroorzaker en/of eigenaar van het verontreinigde terrein betaald. Er worden nog enkele saneringen in opdracht van de provincie uitgevoerd, de zogenaamde vangnetgevallen. Dit zijn de saneringen waarvoor geen andere partij aansprakelijk te stellen of verantwoordelijk te houden is. Om de bodemsaneringsoperatie op gang te houden kan de provincie in bepaalde gevallen subsidie verstrekken voor bodemsaneringen. Een precies beeld van alle kosten hebben wij niet omdat er geen verplichting is om de kosten ook op te geven bij saneringen.

Vraag 10:**Normen**

Hoe verhouden de recent sterk aangescherpte normen van het RIVM¹⁰ (Maximale Waarden en Interventiewaarden) zich tot de normen genoemd in de Beleidsregel PFAS Noord-Holland?¹¹

Antwoord 10:

De nieuw afgeleide risicogrenzen door het RIVM zijn geen normen. Het RIVM stelt geen normen vast.

Gedeputeerde staten zijn bevoegd gezag voor bodemsanering en hebben de Beleidsregel PFAS Noord-Holland 2019¹¹ vastgesteld. De beleidsregel is vastgesteld omdat er geen landelijke interventiewaarden zijn vastgesteld voor PFAS. De normen in de beleidsregel worden gebruikt om te kunnen vaststellen of er sprake is van een bodemverontreiniging met PFAS en of bodemsanering nodig is.

Meer uitleg over de door het RIVM aangescherpte risicogrenzen, en hoe dit zich verhoudt tot maximale waarden en interventiewaarden, vindt u op de pagina van het RIVM¹⁰.

Vraag 11:

Bij welke norm (microgram/kg) is volgens het RIVM en Europese aanbevelingen bodemsanering vereist? En bij welke norm (microgram/kg) is volgens de (achterhaalde) Beleidsregel van de provincie Noord-Holland sanering vereist?

Antwoord 11:

Zoals ook verwoord bij het antwoord op vraag 10 stelt het RIVM geen normen. Interventiewaarden worden door het Ministerie van I&W vastgesteld op basis van risicogrenzen. Voor PFAS zijn de interventiewaarden voor grond en grondwater nog niet vastgesteld. Wel zijn zogenaamde INEV's, Indicatieve Niveau's voor Ernstige Verontreiniging, afgeleid. Deze waarden kunnen door het bevoegd gezag worden gebruikt in hun beleidsvorming. Overschrijding van de interventiewaarde (of de INEV) betekent niet direct dat er sanering is vereist. Interventiewaarden worden gebruikt om vast te stellen of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Als sprake is van een

⁹ [Deze kaart](#) geeft volgens de provincie een overzicht van de stand van zaken van de aanpak van de speedlocaties bodemverontreiniging in Noord-Holland.

¹⁰ [Nieuwe risicogrenzen voor PFAS in grond en grondwater | RIVM](#)

¹¹ [Beleidsregel van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland houdende regels omtrent de Beleidsregel PFAS Noord-Holland 2019 \(overheid.nl\)](#)

geval van ernstige bodemverontreiniging, dan wordt met een locatiespecifieke risicobeoordeling bekeken of beheers- of saneringsmaatregelen nodig zijn.

In de Beleidsregel PFAS Noord-Holland 2019 zijn normen opgenomen om vast te stellen of sprake is van een verontreiniging met PFAS en bij welk gehalte sanering noodzakelijk wordt geacht. De normen in de Beleidsregel PFAS Noord-Holland 2019 zijn gebaseerd op de risicogrenswaarden zoals deze zijn afgeleid door het RIVM in 2019 ten behoeve van een tijdelijk handelingskader voor het toepassen van grond en baggerspecie op of in de landbodem afgeleid, (RIVM kenmerk067/2019 DMG/BL/AW). De grenzen voor bodemgebruik industrie bevinden zich op het niveau van ernstige verontreinigingen en deze waarden zijn in de beleidsregel PFAS Noord-Holland overgenomen als criterium voor ernstige verontreiniging, als ook zichtbaar in onderstaande tabel.

	Nieuw afgeleide humane <i>risicogrens</i> in bodem in µg/kg op basis van EFSA opinie, 2021 (nog niet verankerd in wet- en regelgeving)	Indicatief niveau voor ernstige verontreiniging (<i>INEV</i>), afgeleid in 2019 door het RIVM	Norm <i>sanering</i> in µg/kg volgens Beleidsregel PFAS Noord-Holland 2019 ¹⁾
PFOS	59	110	110
PFOA	60	1100	1100
GenX	57	97	Niet opgenomen ²⁾

¹⁾ Gehalte waarbij de verontreiniging met PFAS als ernstig wordt beschouwd en waarbij aangenomen wordt dat de verontreiniging tevens leidt tot zodanige risico's voor mens, plant of dier dan spoedige sanering noodzakelijk is

²⁾ GenX is een PFAS die op enkele locaties buiten Noord-Holland is aangetroffen

Vraag 12:

Klopt het dat de gemeente Haarlemmermeer in haar Beleidsregel PFOS¹² een veel strengere norm hanteert voor bodemsanering dan de provincie? Zo ja, waarom? Vergelijk:

- Gemeente Haarlemmermeer: sanering vereist bij meer dan 8 microgram/kg (ter bescherming van mens, dier en plant).
- Provincie Noord-Holland: sanering pas vereist bij gehalten van PFOS in de grond hoger dan 110 microgram/kg.

Antwoord 12:

Nee. De beleidsregel van de gemeente Haarlemmermeer heeft geen betrekking op het saneren van de bodem. De beleidsregel van de gemeente Haarlemmermeer is gebaseerd op het Besluit bodemkwaliteit en heeft alleen betrekking op het toepassen van PFAS-houdende grond en baggerspecie. De beleidsregel van de provincie is gebaseerd op de Wet bodembescherming en heeft betrekking op het onderzoeken en saneren van bodemverontreiniging met PFAS. Bovenstaande vergelijking kan daarom niet worden gemaakt.

Vraag 13:

¹² [Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer houdende regels omtrent de vaststelling van een geactualiseerde Beleidsregel voor het toepassen van PFOS- en PFOA-houdende grond en baggerspecie op de landbodem Beleidsregel PFOS en PFOA gemeente Haarlemmermeer \(overheid.nl\)](#)

De provincie is verantwoordelijk voor bodemsanering en heeft de [Beleidsregel PFAS Noord-Holland](#) vastgesteld. Sindsdien zijn er nieuwe (internationale) bevindingen die erop wijzen dat het gevaar van PFAS-stoffen voor de gezondheid en milieu nog groter is. Gaat GS de beleidsregel snel aanscherpen?

Antwoord 13:

Begin 2021 heeft het RIVM de EFSA (European Food Safety Authority) opinie beoordeelt waarin nieuwe grenswaarden worden gesteld voor PFAS. De nieuwe risicogrenswaarden moeten nog landelijk omgezet worden naar interventiewaarden bodem en grondwater. Deze zullen mede van invloed zijn op de beleidsregel PFAS Noord-Holland 2019. De provincie volgt de landelijke ontwikkelingen en neemt dit mee in haar beleid. Verwezen wordt naar de PS-brief van 8 december 2021 (961796/1744294) waarin u bent geïnformeerd over de landelijke ontwikkelingen rondom PFAS.

Vraag 14:

Vergunning opslag

Klopt het dat Schiphol binnen haar vergunning tijdelijke opslagplaatsen heeft voor met PFOS vervuild(e) water/grond? Voor welke periode mag daarvan gebruik worden gemaakt? Is deze periode al voorbij?

Antwoord 14:

Aan Schiphol Nederland B.V. is een aantal vergunningen verleend voor tijdelijke opslagvoorzieningen voor grond die met PFAS verontreinigd kan zijn. Er zijn geen vergunningen verleend voor de opslag van verontreinigd water.

Momenteel is nog één tijdelijke opslagvoorziening in gebruik. Dat is de 'DTOP'. Deze DTOP is vergund tot 1 januari 2024. De instandhoudingstermijnen van de vergunningen voor de overige tijdelijke opslagvoorzieningen zijn verstreken. Deze tijdelijke opslagvoorzieningen zijn niet meer in gebruik.

Vraag 15:

Klopt het dat Schiphol een vaste opslagplaats heeft ingericht? Zo ja, is daar al een vergunning voor en kunnen we die inzien?

Antwoord 15:

Aan Schiphol Nederland B.V. is één vergunning verleend voor een permante opslagvoorziening. Dat is de TOP 1. Deze TOP 1 is momenteel niet in gebruik. Alleen de DTOP (zie beantwoording vraag 14) is in gebruik.

De vergunningen kunnen in overleg bij ODNZKG worden ingezien en zijn openbaar.

Vraag 16:

Zeer Zorgwekkende Stoffen

Er zijn meer problemen m.b.t. Schiphol zoals de hoge emissie van kankerverwekkende Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS). Vanuit Interbestuurlijk Toezicht (IBT) controleert de provincie of gemeenten en waterschappen hun taken op het terrein van omgevingsrecht goed uitvoeren. Het

gaat daarbij om onder andere milieu en VTH-taken. De gemeente Haarlemmermeer lijkt verantwoordelijk voor o.a. de ZZS-inventarisatie van Schiphol. Schiphol heeft de inventarisatie pas bijna na een jaar na de deadline (1 januari 2021) ingeleverd, en de gemeente lijkt pas wakker te zijn geworden toen Mobilisation for the Environment (MOB) erom had gevraagd. Er geldt een wettelijke minimalisatieplicht voor ZZS en Schiphol hoort daarvoor ook een plan in te leveren. Er zijn zorgen dat de gemeente onvoldoende capaciteit heeft om echt grip te hebben op de ZZS van Schiphol.

Klopt het dat alleen de gemeente en het Rijk bevoegd gezag zijn als het gaat om ZZS van Schiphol? Spelen de Provincie en het waterschap ook een rol? Wie gaat precies over welke delen en wie heeft dan het integrale overzicht nog?

Antwoord 16:

Het klopt dat de gemeente en het Rijk bevoegd gezag zijn als het gaat om ZZS van Schiphol.

In het toezicht op de luchthaven Schiphol wordt onderscheid gemaakt in het toezicht op Schiphol, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van Schiphol en het toezicht op de bedrijven op grond van Schiphol.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert of Schiphol, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen zich houden aan de normen en regels van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol.

Het toezicht op de bedrijven die opereren op grond van Schiphol Nederland B.V. is belegd bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG), met als bevoegde gezagen burgemeester en wethouders van de Gemeente Haarlemmermeer en (voor de BRZO-bedrijven) Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland. De provincie is conform de Wet milieubeheer bevoegd gezag voor BRZO (besluit risico's zware ongevallen) bedrijven, bedrijven waar grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn boven een bepaalde drempelwaarde. Dit betekent voor de provincie dat wij bevoegd gezag zijn binnen de gemeente Haarlemmermeer voor de bedrijven KLM en Aircraft Fuel Supply b.v. Het gaat daarbij dus niet om het toezicht op de luchtvaartmaatschappij, zoals aangegeven ligt dat bij ILT.

Voor lozingen is het Hoogheemraadschap Rijnland bevoegd gezag. Aan Schiphol Nederland B.V. is een lozingsvergunning afgegeven.

Wat belangrijk is om hier te noemen is dat 99,9% van de uitstoot ZZS plaats vindt tijdens de vluchtuitvoering en valt onder bevoegd gezag van de minister I&W. De overige 0,1% uitstoot komt van activiteiten uit de milieuvergunning, waarvoor B&W Haarlemmermeer bevoegd gezag is en de ODNZGK uitvoerend orgaan voor de gemeente.

Vraag 17:

Gemeenten hebben het financieel zwaarder, terwijl complexe vervuilers zoals Schiphol op hun bordje komen. Zelfs de Provincie Noord-Holland had moeite met het proces van ZZS-inventarisatie bij Tata Steel en moest daarvoor de hulp van ILT inroepen. De gemeente Haarlemmermeer had in eerste instantie zelf niet scherp dat Schiphol de deadline voor ZZS-inventarisatie had gemist en lang uitstel had gekregen.

- a) Wat vindt de provincie van de huidige gang van zaken?
- b) Kan de provincie vanuit bijvoorbeeld het Interbestuurlijk Toezicht de gemeente hepen om scherper te handelen op het ZZS-dossier?

Antwoord 17:

- a) De wetgeving rondom de ZZS is zo geregeld via het activiteitenbesluit dat het in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van het bedrijf zelf is om een inventarisatie op te stellen. Het is aan het bevoegd gezag om vervolgens dat te controleren. Zoals aangegeven bij antwoord 16 gaat het hier om de 0,1% uitstoot van activiteiten uit de milieuvergunning, waarvoor de gemeente bevoegd gezag is.
- b) Deze verantwoordelijkheid ligt primair bij het bevoegd gezag voor de ZZS-Schiphol, de gemeente Haarlemmermeer en de ODNZKG.

Vraag 18:

Is de ZZS-inventarisatie door OD NZKG van Schiphol goedgekeurd? Kunnen we de inventarisatie op zo kort mogelijk termijn (zodra hij is goedgekeurd) ontvangen, in het kader van openbaarheid van bestuur en het recht op inlichtingen van PS?

Antwoord 18:

De provincie is in deze geen bevoegd gezag. Bekend is wel dat naar aanleiding van de ZZS-uitvraag van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) namens de gemeente Haarlemmermeer Schiphol op 14 december 2021 informatie heeft aangeleverd over de ZZS-emissies naar de lucht en water, met uitzondering van de ZZS-emissies van het vliegverkeer, de emissies van het vliegverkeer vallen niet onder minimalisatieplicht. De OD NZKG heeft Schiphol inmiddels om aanvullende informatie gevraagd.

De OD NZKG voert deze taak niet onder onze bevoegdheid uit. Wij kunnen die informatie niet verstrekken. Als het openbaar is kan de gemeente worden verzocht dit toe te sturen.

Vraag 19:

Ligt er ook een goedgekeurd reductie- en vermijdingsprogramma van Schiphol? Zo nee, wanneer komt dat? Zo ja, kunt u ons dat toesturen, ook in het kader van openbaarheid van bestuur en het recht op inlichtingen van PS?

Antwoord 19:

Nee, zie antwoord vraag 18. De provincie is in deze geen bevoegd gezag.

Vraag 20:

In de casus Tata Steel constateert het RIVM grote verschillen tussen de cijfers van het bedrijf zelf en de daarop gebaseerde berekeningen, en daadwerkelijke metingen.

Gaat GS zich er ook voor hard maken dat onderzocht wordt in hoeverre o.a. de ZZS-cijfers van Schiphol kloppen met werkelijke metingen?

Antwoord 20:

Daar gaan wij niet over als provincie. Het is aan het Rijk in samenspraak met de gemeente Haarlemmermeer hier iets over te vinden. Zie ook de antwoorden op vraag 16 en 21.

Vraag 21:

Aanpak

Burgers protesteren al decennia tegen de vervuiling en het lawaai van Schiphol.¹³ Uit een publieksonderzoek, eerder uitgevoerd door de provincie, bleek eerder dat Noord-Hollanders geen groei van Schiphol willen en dat ze aangeven het 'verbeteren van de luchtkwaliteit' van zeer groot belang te vinden en deze opgaven verkiezen boven economische doelen. In 2017 is ook een motie van PvdD aangenomen om die wens van burgers te respecteren.¹⁴ GS blijft echter ondanks kritische rapporten (Rli, CE Delft) vasthouden aan het verouderde beeld dat Schiphol in deze vorm netto een positieve bijdrage levert aan de maatschappij en een "essentieel onderdeel is van onze economie".¹⁵¹⁶

Tegelijk stelden GS in de beantwoording van eerdere vragen van de Partij voor de Dieren over Schiphol: "De hoeveelheid vluchten wordt wat ons betreft ingekaderd door milieu-/gezondheidsvereisten, waaronder (ultra)fijnstof zoals het RIVM nu onderzoekt. Impact op de leefomgeving (contouren voor milieu- en gezondheidsaspecten) is dus het sturingsmechanisme, dat moet hoe dan ook worden teruggeschroefd. De ontwikkeling naar een duurzame luchthaven en luchtvaart moet binnen die context van krimpende contouren ingevuld worden."¹⁷

GS stelt dus dat de impact op milieu- en gezondheid belangrijk is om o.a. te bepalen hoeveel vluchten Schiphol zal mogen uitvoeren. Het is daarom belangrijk om de volle impact van Schiphol op gezondheid, milieu én natuur in kaart te brengen. Dat is nu versplinterd. Ook de Omgevingsvisie refereert naar het belang daarvan. De provincie kan zich vanuit haar coördinerende rol inzetten voor duidelijkheid en meer eenheid in het versnipperde beleid brengen.

- a) Is GS het met ons eens dat het voor verdere beleidskeuzes belangrijk is om de volle impact van Schiphol op gezondheid, milieu en natuur in kaart te brengen?
- b) Vindt GS dat alle vormen van milieuvervuiling door Schiphol en de effecten ervan op de gezondheid van mensen en dieren inzichtelijk zijn?
- c) Zo ja, kan GS dan een helder overzicht sturen van alle feitelijke milieuvervuiling (naar lucht, bodem, water, natuur) van Schiphol, in hoeverre gezondheidskundige grenswaarden daarbij worden overschreden en de impact die dat heeft op gezondheid en natuur?
- d) Vindt GS dat alle vormen van milieuvervuiling door Schiphol en de effecten ervan op de natuur en de gezondheid van mensen en dieren onder controle zijn?

Antwoord 21:

¹³ [https://www.ftm.nl/artikelen/nederland-](https://www.ftm.nl/artikelen/nederland-mainportland?share=vPBUZF%2FeWJ8DiSoLzhxCOSxVEE1MhFR7suq2DDVTbAnjP3t%2BsbbQbLdqIEkLijA%3D)

[mainportland?share=vPBUZF%2FeWJ8DiSoLzhxCOSxVEE1MhFR7suq2DDVTbAnjP3t%2BsbbQbLdqIEkLijA%3D](https://www.ftm.nl/artikelen/nederland-mainportland?share=vPBUZF%2FeWJ8DiSoLzhxCOSxVEE1MhFR7suq2DDVTbAnjP3t%2BsbbQbLdqIEkLijA%3D)

¹⁴ <https://noordholland.partijvoordedieren.nl/moties/motie-groei-schiphol-van-de-baan>

¹⁵ *Ibid.* "In 2019 deed Willem Schramade, expert duurzame financiering, bij de Erasmus Universiteit onderzoek naar Air France-KLM. Wanneer je alle negatieve effecten aftrekt van de positieve is de maatschappelijke waarde van het bedrijf negatief, concludeerde hij: bij elk vliegtuig dat opstijgt 'wordt financiële, ecologische en wellicht ook sociale waarde vernietigd'."

¹⁶ https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Luchtvaart/Schiphol

¹⁷ <https://noordholland.partijvoordedieren.nl/vragen/economie-groeit-niet-door-uitbreiding-schiphol-het-kost-alleen-maar-geld>

- a) Ja daar is GS het mee eens en daar wordt door het Rijk ook volop op ingezet in de Luchtvaartnota voor wat betreft geluid en ZZS. Daarin staat dat de komende jaren wordt gewerkt aan de verdere uitwerking van het afwegingsmechanisme van de vier publieke belangen van Schiphol. Dit zal worden vertaald in luchthavenbesluiten voor de verschillende burgerluchthavens van nationaal belang. Doel voor het publieke belang 'gezonde en aantrekkelijke leefomgeving' is een daadwerkelijke afname van de negatieve gezondheidseffecten door geluidbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen. Of en in welke mate groei van de luchtvaart mogelijk is binnen deze doelstelling hangt af van de snelheid waarmee de luchtvaartsector erin slaagt om te verduurzamen. Overigens zijn daarbij ook de drie andere publieke belangen die genoemd worden in de Luchtvaartnota maatgevend. De nieuwe minister heeft de inzet uit de Luchtvaartnota nogmaals onderschreven, de focus ligt op kwaliteit en niet op kwantiteit waarbij de milieukaders leidend zijn.
- b/c) Van belang is om te erkennen, zoals beschreven in het antwoord op vraag 16, dat er diverse bevoegde gezagen zijn waar de verschillende gegevens zijn op te vragen. Voor wat betreft de uitstoot ZZS zijn alle overzichten terug te vinden op www.emissieregistratie.nl.
- d) GS kunnen hier geen uitspraak over doen, aangezien wij maar voor een beperkt deel bevoegd gezag zijn.

Vraag 22:

Is GS bereid om zich bij het Rijk in te zetten voor een compleet onderzoek naar de milieu-, natuur- en gezondheidsimpact van Schiphol, waarbij naast verontreiniging van de bodem en het oppervlaktewater ook onderzoek naar de uitstoot van kankerverwekkende stoffen in de lucht op en rond Schiphol wordt meegenomen?¹⁸

Zo nee, waarom gunnen GS die duidelijkheid niet aan burgers die hier al jaren om vragen?

Antwoord 22:

Dat onderzoek zit in de MER Schiphol. Aanvullend laat het Rijk onderzoek doen naar ultrafijnstof. Wij vragen het Rijk via de BRS-lijn bij alle besluiten concreet de effecten in beeld te brengen. Dus daarmee geven we al invulling aan uw verzoek.

Vraag 23:

De Omgevingswet biedt provincie meer mogelijkheden om gezondheid mee te wegen en te beschermen. Kan GS een inventarisatie naar PS sturen over alle instrumenten (instructieregels, etc.) die de provincie in theorie zou kunnen gebruiken om natuur, milieu, burgers en dieren beter te beschermen tegen vervuiling en lawaai van Schiphol? (Of GS het zelf nodig vindt om die instrumenten vervolgens echt in te zetten, is voor deze vraag niet relevant. Het gaat puur om een verkenning.)

Antwoord 23:

De regeling van taken en bevoegdheden in de Omgevingswet is gebaseerd op de bestaande taakverdeling in de fysieke leefomgeving. Voor Schiphol geldt dat met name het Rijk en de gemeente Haarlemmermeer het bevoegde gezag zijn voor activiteiten die daar plaatsvinden. De

¹⁸ ['Gemeente en Rijk verzaken bij uitstoot kankerverwekkende stoffen Schiphol' | SchipholWatch](#)

bevoegdheid van Gedeputeerde Staten is beperkt. Gedeputeerde Staten zijn bijvoorbeeld het bevoegde gezag voor twee bedrijven die vallen onder het Besluit risico's zware ongevallen, zoals beschreven in het antwoord op vraag 16. Met de komst van de Omgevingswet wijzigt dat niet.

De Omgevingswet biedt een eenduidig palet aan instrumenten om activiteiten in goede banen te leiden (zie Tabel 1).

Tabel 1: Typering van de instrumenten van de Omgevingswet

Beleidsontwikkeling (zelfbindend voor overheid)	Beleidsdoorwerking (gericht tot andere overheden)	Algemene regels (algemeen voor initiatiefnemers)	Toestemming (specifiek voor initiatiefnemers)
Omgevingsvisie Programma	Omgevingswaarde Instructieregel Instructie Beoordelingsregel voor vergunningaanvraag	Algemene regels in de omgevingsverordening Maatwerkregel	Omgevingsvergunning Maatwerkvoorschrift Gelijkwaardige maatregel

De keuze van de instrumenten is afhankelijk van de ruimte die de wet ons geeft en onze rol op de beleidsvelden water, natuur, milieu, etc. Deze verschilt per beleidsveld. Verder moeten we rekening houden met subsidiariteit ("decentraal, tenzij") bij de inzet van de instrumenten.