



gemeente  
Haarlemmermeer

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250  
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:  
Raadhuisplein 1  
Hoofddorp  
Telefoon 0900 1852  
Faxnummer 023 563 95 50

Verzenddatum

Cluster Veiligheid  
Contactpersoon Marianne Link  
Telefoon 0900 1852  
Uw brief 27 januari 2022  
Ons kenmerk 2022.0000417  
Bijlage(n) Geen  
Onderwerp Beantwoording vervolg schriftelijke vragen GroenLinks over het niet nakomen de informatieplicht van Schiphol met betrekking tot Zeer Schadelijke Stoffen, ZZS

- 2 MAART 2022

Geachte heer, mevrouw,

Op 27 januari 2022 ontvingen wij schriftelijke vragen van de fractie van GroenLinks inzake niet nakomen van de informatieplicht van Schiphol met betrekking tot Zeer Schadelijke Stoffen, (ZZS). Onderstaand treft u de beantwoording aan. Gezien de opbouw van de vragen, met diverse subvragen, hebben we een afwijkende nummering van de vragen en antwoorden aangebracht.

*Vraag 1: Stand van zaken aanlevering rapportage ZZS Schiphol.  
N.a.v. uw antwoorden op de vragen 1,2 en 4 uit onze vorige vragen. is de compleetheit en de volledigheid van de aangeleverde informatie m.b.t. ZZS inmiddels beoordeeld?*

Antwoord:

Ja, de compleetheit en de volledigheid van de op 14 december 2021 aangeleverde informatie met betrekking tot ZZS is inmiddels beoordeeld.

*Vraag 2:*

*Zo ja, is de rapportage nu compleet, ook inclusief het verplichte minimalisatierapport/  
Zo nee, wat ontbreekt er?*

Antwoord:

Uit de inventarisatie blijkt dat de aangeleverde informatie nog niet compleet is. Bij de vraag om de aanvullende gegevens hebben wij van de gelegenheid gebruik gemaakt om een minimalisatierapport op te vragen.

De volgende onderdelen ontbreken:

- Een vermijdings- en reductieprogramma (VRP).

- Gegevens over kerosineverbruik van APU's (generator van het vliegtuig) buiten de vluchtuivoering.
- Gegevens over diesilverbruik GPU's (generatoren op platform) en voertuigen Schiphol.
- (Meer) gegevens over gebruik diesel bij activiteiten van onderaannemers.
- (Meer) gegevens over gebruik (p)ZZS bij activiteiten van onderaannemers.

*Vraag 3:*

*En welke gevolgen heeft dit dan?*

**Antwoord:**

Het gevolg is dat nog geen inhoudelijke beoordeling gemaakt kan worden over de inventarisatie.

*Vraag 4:*

*Is er weer uitstel verleend, en zo ja, tot wanneer en op welke gronden?*

**Antwoord:**

Ja, Schiphol heeft de tijd gekregen tot 31 maart 2022 om de ontbrekende gegevens aan te leveren. We kennen ruim 1.600 ZZS in Nederland en de lijst wordt elk jaar geüpdatet met nieuwe stoffen. Schiphol is een zeer groot bedrijf waarbij circa 400 bedrijven onder de vergunning vallen. Dit maakt het aanleveren van de juiste gegevens ten aanzien van alle aanwezige ZZS stoffen, complexer in vergelijking met andere kleinere bedrijven. Alle informatie is nodig om te kunnen beoordelen of Schiphol uitvoering geeft aan de minimalisatieverplichting.

*Vraag 5:*

*Op welke manier kunt u handhavend optreden mocht blijken dat de inventarisatie van ZZS onvolledig is en/of dat normen worden overtreden?*

**Antwoord:**

Als Schiphol de gevraagde gegevens niet aanlevert kan een bestuurlijk handhavingstraject in gang worden gezet. Het voorgaande geldt ook indien blijkt dat de normen worden overtreden.

*Vraag 6:*

*Wat moeten wij ons voorstellen bij handhavend optreden vanuit onze gemeente? En wanneer gaat u dit doen?*

**Antwoord:**

Handhavend optreden vanuit de gemeente houdt in dat als Schiphol de gevraagde ontbrekende gegevens uiterlijk 31 maart 2022 niet indient, Schiphol een bestuurlijke waarschuwing krijgt. Als mocht blijken dat Schiphol hierna de gevraagde gegevens nog steeds niet aanlevert volgt een concept last onder dwangsom. Hiertegen kan Schiphol een zienswijze inbrengen. Indien de zienswijze geen aanleiding geeft om het handhavingstraject stop te zetten, volgt een definitieve last onder dwangsom. In de last onder dwangsom wordt een termijn gesteld waarbinnen Schiphol de gegevens dient aan te leveren. Als dat niet gebeurt, verbeurt Schiphol een dwangsom. Maar het uiteindelijke doel is om te beschikken over de juiste informatie. Daarom zal er dan opnieuw een last onder dwangsom worden opgelegd met een hoger bedrag dan wel zullen we zelf de inventarisatie op kosten van Schiphol maken. We gaan er vooralsnog vanuit dat het zover niet zal komen.

*Vraag 7:*

*U bent van mening dat de OD NZKG u laat heeft geïnformeerd over het uitblijven van de rapportage. Wanneer bent u hierover geïnformeerd?*

**Antwoord:**

Wij zijn, net als u, pas geïnformeerd van het uitblijven van de rapportage bij de beantwoording van de eerdere raadvragen van GroenLinks. Schiphol heeft hier overigens geen bijzondere positie of behandeling. Er zijn meer bedrijven die nog geen of nog geen volledige informatie hebben aangeleverd. Desalniettemin gaan we het een periodiek onderdeel maken van de gesprekken die we zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau hebben met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG).

*Vraag 8:*

*Wat is de reden dat u in 2021 niet uit eigen beweging de gemeenteraad over het uitblijven van de rapportage heeft geïnformeerd, toen u door de OD NZKG over deze situatie werd geïnformeerd?*

**Antwoord:**

Zoals hierboven gesteld zijn wij net als de gemeenteraad niet eerder op de hoogte gebracht door de OD NZKG.

*Vraag 9:*

*Is het milieutoezicht op Schiphol een vast agendapunt in de bestuurlijke en ambtelijke overleggen met de OD NZKG? Zo nee, gaat u dit vanaf nu veranderen?*

**Antwoord:**

Het milieutoezicht op Schiphol is zowel ambtelijk als bestuurlijk onderwerp van gesprek en voor zover het betrekking heeft op onderwerpen waarvoor de gemeente Haarlemmermeer het bevoegd gezag is. Ook de provincie Noord-Holland en het Rijk hebben vanuit de wet taken en bevoegdheden ten aanzien van het milieutoezicht op Schiphol. Voor wat betreft de Wet natuurbescherming is de provincie bevoegd gezag. Voor ZZS met betrekking tot vliegtuigbewegingen is het Rijk het bevoegd gezag. De OD NZKG ziet Schiphol als een zogenaamd risico- en aandachtossier. Periodiek brengt de OD NZKG ons op hoofdlijnen op de hoogte van belangrijke onderwerpen die spelen op Schiphol. De wetgever heeft bepaald dat deze gemandateerde milieutoezichtstaak verplicht bij een zogenaamde regionale uitvoeringsorganisatie dient te worden ingebracht.

*Vraag 10:*

*Meten versus berekenen, (on)volledige broninformatie. N.a.v. uw antwoorden op vraag 5. Welke activiteiten vallen onder de omgevingsvergunning van Schiphol Nederland BV? En welke activiteiten onder die van het Rijk? Welke ZZS vallen onder welke vergunning?*

**Antwoord:**

Onder de omgevingsvergunning van Schiphol valt een groot scala aan activiteiten zoals het afhandelen van vliegtuigen op het platform (onder andere schoonmaken, bevoorraden, de-icen), de brandweer oefenplaats en brandweerposten, de activiteiten in de terminal en de pieren, het proefdraaien van vliegtuigmotoren, de opslag van (gevaarlijke) stoffen). Voor bepaalde (onderdelen van) activiteiten geldt het Activiteitenbesluit (rechtstreeks werkende regels) en zijn geen voorschriften in de vergunning opgenomen. Dit geldt onder meer voor de emissies van ZZS. De gemeente Haarlemmermeer is het bevoegd gezag voor het Activiteitenbesluit.

*Vraag 11:*

*En welke activiteiten onder die van het Rijk?*

Antwoord:

Op vliegtuigbewegingen (het opstijgen, landen, taxiën en vliegen) is de Wet luchtvaart en de onderliggende regelgeving van toepassing. In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol staan grenswaarden voor de emissies van vliegtuigen. Dit zijn rechtstreeks werkende regels. Er is geen vergunning afgegeven voor de emissies van vliegtuigen. Met het toezicht op de naleving van deze wet is de minister van Infrastructuur en Waterstaat belast.

*Vraag 12:*

*b. Als activiteiten onder de vergunning van het Rijk vallen, wie monitort de uitkomsten dan en wie handhaaft indien daartoe aanleiding bestaat?*

Antwoord:

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

*Vraag 13:*

*In uw antwoord op onze eerdere vraag 5 gaat u in op de uitstoot van ZZS-stoffen in relatie tot proefdraaien van vliegtuigtoestellen. Wordt de uitstoot bij het proefdraaien gemeten of berekend?*

Antwoord:

De uitstoot van ZZS wordt berekend.

*Vraag 14:*

*Indien deze wordt berekend, wordt de uitstoot dan periodiek met metingen gecontroleerd?*

Antwoord:

Er worden geen metingen uitgevoerd. Om ZZS aan de MTR-waarde (maximaal toelaatbare risico of immissiewaarde) te kunnen toetsen, moeten bedrijven een immissietoets aanleveren op stofniveau. Dit is gebaseerd op artikel 2.4 lid 4 tot en met 6 van het Activiteitenbesluit en een verwijzing naar artikel 2.18 en 2.19 van de Activiteitenregeling:

Het door middel van berekening bepalen van de concentraties zeer zorgwekkende stoffen, bedoeld in artikel 2.18, vindt plaats volgens de standaardrekenmethode 3 Nieuw Nationaal Model, voor zover de betreffende situatie valt binnen het toepassingsgebied van die rekenmethode.

*Vraag 15:*

*Uit rapportage van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat een deel van de uitstoot van ZZS-stoffen en ook andere stoffen afkomstig van de luchtvaart in ons land wordt berekend en dus niet wordt gemeten. Hierbij gaat het om de uitstoot tot 3000 voet die wordt berekend, niet wat daarboven wordt uitgestoten. Wordt deze uitstoot periodiek gecontroleerd met metingen?*

Antwoord:

Nee, de uitstoot van ZZS wordt berekend.

*Vraag 16:*

*Uit de conclusies die getrokken kunnen worden uit het recente Tata Steel-rapport van het RIVM blijkt hoe belangrijk het kan zijn om uitstoot niet te berekenen maar te meten. In het geval van*

*Tata Steel gaat het om PAK, waarvan de uitstoot maar liefst 1.000 x hoger is dan berekend met de gebruikte modellen. Dit is volgens dit rapport niet te wijten aan onzekerheden in de modellen, maar duidt op 'onvolledige broninformatie', met andere woorden: de uitstoot is hoger omdat niet alle bronnen worden meegenomen in het berekenen. Kunt u uitsluiten dat hetzelfde fenomeen, dus onvolledige broninformatie, ertoe kan leiden dat de feitelijke uitstoot aan ZZS ten gevolge van de luchtvaart ook vele malen hoger is dan de berekende uitstoot?*

Antwoord:

Wij hebben een inventarisatie van de ZZS gevraagd op basis van een landelijk format, dat is ontwikkeld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). De gegevens zijn gerelateerd aan de voor nu bij ons bekende bronnen. Wij kunnen niet uitsluiten dat er andere bronnen zijn die nu nog niet bekend zijn bij ons.

*Vraag 17:*

*Wat is de reden dat de uitstoot van ZZS tot 3000 voet wel wordt meegenomen en die daarboven niet?*

Antwoord:

Dat is bepaald op Europees niveau in de Richtlijn (EU) 2016/2284.

Conform deze richtlijn worden emissies van vliegtuigen berekend binnen de landings- en startcyclus tot 3.000 voet.

*Vraag 18:*

*Kunt u zich voorstellen dat bij onze fractie de zorg bestaat dat de werkwijze om de uitstoot van ZZS te beperken tot de uitstoot tot 3000 voet, ook leidt tot een vergelijkbare 'onvolledige broninformatie' zoals die uit het Tata Steel-rapport naar voren is gekomen? Graag een toelichting op uw antwoord, waarin u ook ingaat op onze zorg m.b.t. de onvolledige broninformatie.*

Antwoord:

Gezien alle berichtgeving in de pers kunnen we de zorg voorstellen. Maar of de zorg terecht is, is nog niet aan te geven. De oorzaak van de "onvolledige broninformatie" bij Tata Steel wordt nog nader onderzocht, maar duidelijk is dat de "diffuse emissies" (uitstoot van stoffen - waaronder ZZS- door kieren, ramen et cetera) en het opwaaien van stof (met daarin ZZS) door werkverkeer daarin een rol spelen. Met name de diffuse emissies behoeven niet te worden geregistreerd omdat zij niet of nauwelijks zijn te kwantificeren. Ook het feit dat op het terrein van Tata Steel zich bedrijven bevinden die geen emissieregistratieplicht hebben, maar wel ZZS emitteren zorgen voor het verschil in de gemeten en berekende waarden.

Net als bij Tata Steel bevinden zich op het terrein van de luchthaven bedrijven dan wel vinden activiteiten plaats, die geen emissieregistratieplicht hebben (want niet vergunningplichtig) en mogelijk wel ZZS uitstoten. Dieselolie is bijvoorbeeld vorig jaar ook als ZZS aangemerkt (simpel gezegd: zet ergens een aggregaat/pomp neer of laat een vrachtwagen rijden en er is mogelijk sprake van emissie van ZZS).

*Vraag 19:*

*Is er een integraal beeld van de milieuvervuiling met ZZS ten gevolge van de activiteiten op Schiphol in de meeste brede zin van het woord? Met andere woorden: wordt de uitstoot van ZZS ten gevolge van alle activiteiten op en rond luchthaven Schiphol gemonitord, dus de cumulatieve ZZS-uitstoot van de grondgebonden activiteiten en de luchtgebonden activiteiten tezamen?*

*Zo ja, waar zijn deze rapportages te vinden? Worden deze rapportages geactualiseerd, zo ja met welke frequentie?*

*Wordt er ook gehandhaafd op het totaal aan uitstoot? Zo ja, door wie?*

Antwoord:

Er is geen integraal beeld van de milieuvervuiling met ZZS ten gevolge van de activiteiten op Schiphol in de meeste brede zin van het woord en daarmee ook geen rapportages. Er wordt dus ook niet gehandhaafd op het totaal aan uitstoot.

*Vraag 20:*

*Zo ja, waar zijn deze rapportages te vinden? Worden deze rapportages geactualiseerd, zo ja met welke frequentie?*

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 19.

*Vraag 21:*

*Deelt u onze zorgen over de uitstoot van ZZS op Schiphol en de mogelijke relatie met schadelijke effecten op de volksgezondheid? Graag een toelichting.*

Antwoord:

Er is nog weinig bekend over de mogelijke effecten van de uitstoot van ZZS op de gezondheid. De laatste jaren is meer aandacht gekomen voor de effecten van ZZS op gezondheid. Vragen over de effecten van ZZS zijn terecht en dragen bij aan het scherper krijgen van het vraagstuk. Het beleid ten aanzien van ZZS wordt door het Rijk vastgesteld. Het is bij het Rijk bekend dat er behoefte is om inzicht te krijgen op de effecten van ZZS op gezondheid. Het Rijk heeft om advies gevraagd aan het RIVM. Het blijkt complex te zijn omdat het gaat om veel verschillende stoffen en tot nu toe weinig kennis beschikbaar is.

Het huidige rijksbeleid is erop gericht dat emissies van ZZS moeten worden geminimaliseerd. Op dit moment wordt door het Rijk een evaluatie uitgevoerd van het ZZS beleid van de afgelopen tien jaar. Verwacht wordt dat deze evaluatie rond de zomer van 2022 beschikbaar komt. Wij gaan met interesse kennisnemen van de uitkomst. Daarnaast gaan we, samen met de regio, het gesprek met het Rijk voeren over het vraagstuk ZZS en zullen we de zorgen die er bestaan over mogelijke effecten op de gezondheid en de wens om duidelijkheid overbrengen.

*Vraag 22:*

*Deelt u ons idee dat er weinig inzicht en geen grip is vanuit de overheid op het (verminderen van) de uitstoot en depositie van ZZS in de omgeving van Schiphol, en op de platforms van de luchthaven? En dat de overheid, ook de gemeente Haarlemmermeer, hierin haar grondwettelijke zorgplicht lijkt te verzaken? Graag een toelichting.*


Antwoord:

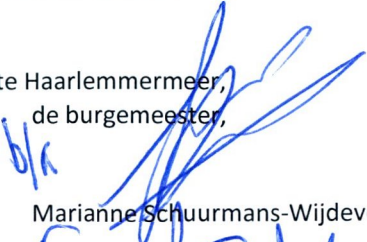
Tot nu toe is het lastig gebleken om goed inzicht te krijgen in welke ZZS in Nederland worden gebruikt en geëmitteerd in de lucht en in het water en wat bedrijven hebben gedaan om te voldoen aan hun verplichting om de emissies te minimaliseren. In 2016 is met het Rijk afgesproken dat bevoegde gezagen een uitvraag doen bij de bedrijven om dit in beeld te krijgen. Dit geldt voor alle bedrijven die te maken hebben met ZZS en dus ook voor Schiphol. Het is complex gebleken om de uitvraag vorm te geven. Het Rijk ondersteunt een traject van IPO/VNG om bevoegde gezagen hierbij te ondersteunen. Door zowel kennis over de uitvraag en invulling van de informatieplicht te delen en eveneens data te delen, is de inzet dat er beter zicht komt op ZZS. Wij vinden het belangrijk en terecht dat meer zicht komt op ZZS.

De rijksoverheid bepaalt het beleid en de OD NZKG voert het deel dat door de gemeente moet worden uitgevoerd uit. Wij voldoen hiermee aan het uitvoeren van onze taak.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,  
de secretaris,

*b/a*  
  
Michiel Ruis *P. van der Meulen.*

*b/a*  
  
Marianne Schuurmans-Wijdeven  
*Fouad Sidani*