gemeente
Haarlemmermeer

Bezwaar maken

Ingezonden op: 9 oktober 2024 10:05

Samenvatting gegenereerd op: 9 oktober 2024 10:05

Uw referentie is: 039411403113

Uw gegevens

Uw persoonlijke gegevens

Voornaam
[redacted]

Tussenvoegsel(s)

Achternaam
[redacted]

Geboortedatum
[redacted]

Straat
[redacted]

Huisnummer
[redacted]

Huisnummerletter

Huisnummertoevoeging

Postcode
1171 LD

Plaats
Badhoevedorp

Telefoonnummer
[redacted]

E-mailadres
[redacted]@hotmail.com

Het bezwaar

U maakt bezwaar namens

[redacted]

Het bezwaar heeft betrekking op

Een ander besluit

Wat is het kenmerk of zaaknummer van het besluit?

366806

Wat is het onderwerp van het besluit?

Realiseren grondreinigingsinstallatie 2000 el

Wat is de datum van het besluit?

27 augustus 2024

Wat is uw bezwaar?

Ik maak bezwaar tegen het Ontwerpbesluit- Tweeduizend El, Badhoevedorp- Schiphol Nederland BV- Realiseren grondreinigingsinstallatie TTOP5 Kenmerk 366806 en 366903 Datum publicatie: 27-08-2024 . Bij eerder bezwaar ben ik op dit criterium niet ontvankelijk verklaard. Aanvankelijk was er het door ODNZKG aangevoerde afstandscriterium 500 meter berustend op een arrest aangaande stankoverlast van een slachtkuikenverwerkingsbedrijf. Dit arrest is door de Raad van State vernietigd. Waar het 2000 meter criterium op berust is onduidelijk. PFAS is een mondiaal probleem. PFAS bestaat uit 4000 verschillende stoffen. Verspreiding gaat via de voedselketen, PFAS cumuleert hierin en wordt door mens en dier helaas nauwelijks afgebroken of afgescheiden, met uitzondering van moedermelk. PFAS bestaat uit zeer zorgwekkende stoffen die talloze medische problemen veroorzaken, onder andere kanker. Op TTOP 5 betreft het vooral het bewezen giftige PFOS. PFOS is uitermate mobiel in lucht en water. Voorbeelden zijn het hoge PFOS gehalte van uitloopkip eieren dat via regenwormen tot stand komt en de besmetting met PFAS van Eskimo's die via hun dieet met o.a. zeerobben loopt. Het moge duidelijk zijn dat de eerder ook op Schiphol, door een menselijke fout, massaal gemorste PFOS zich over de hele wereld verspreid heeft via dier en mens. Duidelijk is dat ook het 2000 m criterium voor onontvankelijkheid geen stand kan houden. Het is de cumulatie in de voedselketen en onafbreekbaarheid bij mens en dier die de gevaren van PFOS veroorzaken en die ook "veilige" waarden dubieus maken. Zelfs een veganistisch dieet bevat PFAS. MER De onnodigheid van de MER beoordeling: het betreft een in Nederland nieuwe manier om een zeer zorgwekkende stof in het milieu te verminderen. Is de wet niet bedoeld om een oordeel en advies hierover aan een deskundige instantie te vragen? De indruk wordt gewekt dat in de aanvraag de wet met een juridisch foefje omzeild wordt. Dit geeft tijdwinst maar komt de zorgvuldigheid niet ten goede. De tientallen onder andere omgevingsvergunningen in samenhang beoordelen is iets wat bij uitstek in een MER gedaan wordt. Is het niet de bedoeling dat deze spoelinstallatie als een geheel vergunt moet worden? De ILT eist in haar advies van januari 2024 meer voorzorgsmaatregelen dan de vergunning omtrent TTOP verleent. Bevoegd gezag Is de gemeente Haarlemmermeer het bevoegd gezag voor alle verleende vergunningen? 1) Schiphol heeft de vergunningen voor de grondopslag op TTOP 1 tot en met 5, de reinigingsinstallatie en de zogenaamde circulaire hub als losse vergunningen individueel aangevraagd. Er is evenwel een sterke verwevenheid tussen al deze activiteiten, hetgeen door de aanvrager zelf bevestigd wordt in de M.E.R.-aanmeldnotitie. Daarin wordt zelfs notabene expliciet gesproken van cumulatie van TTOP5 met andere de projecten. Waarna TTOP1 en TTOP4 worden benoemd als aanvoerdepots naar TTOP5. Conform de Wet milieubeheer, waaronder deze vergunning is aangevraagd 'worden als één inrichting beschouwd de tot eenzelfde onderneming of instelling behorende installaties die onderling technische, organisatorische of functionele bindingen hebben en in elkaars onmiddellijke nabijheid zijn gelegen'. Het is evident dat het totaal van TTOP1 tot en met 5, inclusief de reinigingsinstallatie en zeer waarschijnlijk ook de circulaire hub, voldoen aan dit criterium. Als gevolg had Schiphol een integrale vergunning behoren aan te vragen én had het bevoegd gezag individuele vergunning niet mogen toekennen. Waarbij het ook zeer de vraag is of Haarlemmermeer voor het totaal wel het bevoegd gezag was. Dit heeft als consequentie dat in ieder geval het nu voorliggende besluit om TTOP5 en de reinigingsinstallatie te vergunnen geen stand kan houden. 2) De installatie zoals door Schiphol aangevraagd valt onder de RIE en de IPPC richtlijn. Voor een dergelijke installatie is de provincie Noord-Holland het bevoegd gezag. Dat

betekent dat de vergunningaanvraag niet bij de gemeente Haarlemmermeer kan worden gedaan. De doorlopen procedure dient dan ook als ongeldig te worden gezien. Het is daarbij dubieus/ raadselachtig op welke gronden Haarlemmermeer -via ONZKG als uitvoeringsorgaan- meent een vergunning te kunnen verlenen. Dit besluit dient als nietig te worden beschouwd en het College dient het besluit te herroepen dan wel te vernietigen. 3)In de gehanteerde uitgangspunten wordt ten onrechte aangenomen dat de te reinigen grond maximaal van klasse Industrie is. Wij willen u hierbij met nadruk op wijzen dat in diverse stukken gesproken wordt van veel sterker verontreinigde grond. Aangezien dit een rol speelt in de bepaling of de RIE van toepassing is hopen wij dat u hiervan akte neemt en de juiste gevolgtrekkingen te doen. Ruimtelijke ordening Ook minieme verliezen van PFOS in de omgeving leiden tot blijvende omgevingseffecten. Dit hangt samen met de aard van de stof: Onafbreekbaarheid in mens en dier en daardoor cumulatie in de voedselketen. Omgevingsaspecten Het is helaas, ook met het voorgestelde spoelproces, nog niet mogelijk alle verontreinigde grond tot de hergebruiknorm te reinigen. Het is de vraag of het residu (20% is 40.000 ton met PFOS verontreinigd slib) via erkende verwerkers of inzamelaars toch niet elders in het milieu komt. Dit was eerder wel het geval. Is de Schiphol Nederland B.V. van haar verantwoordelijkheid af zodra de met PFOS verontreinigde slib aan erkende verwerkers, steenbakkers of inzamelaars overgedragen is? De kern van het spoelproces is het scheiden van zand, wat goed te reinigen is, en slib waar de PFOS momenteel nog niet uit te halen is. De vergunning bekijkt zand en slib als geheel. Het is noodzakelijk de slib, die voorgesteld wordt als een nuttige stroom, afzonderlijk te beoordelen. Het lot van deze stroom is nog onbekend. De gebruikte koolstoffilters worden elders geregenereerd of vernietigd. Wie ziet er op toe dat dit veilig gebeurd? Wie is hier verantwoordelijk voor? In de doorlopen procedure noch in de nu gepubliceerde bijlagen bij de toekenning van de vergunning zijn testrapporten of ander overtuigend bewijs overlegd dat de reinigingsinstallatie en methode van Schiphol veilig is en effectief de PFAS weet te vernietigen. Er wordt in het publieke en politieke debat geschermd met resultaten, maar deze zijn ondanks verzoeken daartoe niet ter beschikking gesteld. Als ze er al zijn. In plaats daarvan wordt verwezen naar “MER - Bijlage 5 Procesbeschrijving DEME Hybrid Soilwashing Process”. Dit is echter niets meer dan een theoretische procesbeschrijving. Het bevat nadrukkelijk geen bewijs dat de techniek werkt. Ondanks de duidelijke waarschuwingen van onafhankelijke experts zoals [redacted] en het ontbreken van onafhankelijk verifieerbaar onderzoek, dat de gebruikte methode op Schiphol effectief en veilig is kent u de vergunning toe. Daarmee handelt u in strijd met het voorzorgsbeginsel en artikel 1.6 en 1.7 van de omgevingswet. Met het toekennen van deze vergunning neemt u als bevoegd gezag een enorm risico met de gezondheid van omwonenden in een grote straal rondom de reinigingsinstallatie én de locaties waar Schiphol de koolstoffilters wil vernietigen en de PFAS in het residu c.q. de slib wil gaan verwerken. Van PFAS is bekend dat de stoffen via lucht en water uitermate mobiel kunnen zijn. Door dergelijke -in onze ogen- onverantwoorde risico’s te nemen, is uw handelen bovendien in strijd met het EVRM, in het bijzonder artikel 8. Door als bevoegd gezag deze vergunning te verlenen zadelt u de gemeente Haarlemmermeer en haar inwoners op met enorme financiële en aansprakelijkheidsrisico’s. Ondanks expliciete waarschuwingen van [redacted], dé PFAS expert van Nederland en zonder onafhankelijk onderzoek dat anders zou bewijzen, gokt u erop dat het verantwoord is de vergunning toe te kennen voor deze installatie. Wij hechten eraan dit voor de toekomst te markeren. De beste techniek? 1) De afgegeven vergunning voldoet niet aan de BBT

verplichting om de best beschikbare technieken in te zetten. De werking van de installatie, zeker onder de specifieke condities bij Schiphol, is onzeker. Testrapporten die bewijzen dat de techniek veilig en effectief is ontbreken. De soil washing techniek voor Schiphol is daarmee nadrukkelijk geen bewezen techniek. Ze kan daarmee simpelweg zich niet kwalificeren als de best beschikbare techniek. Daarbij is destructie door verhitting een beschikbare techniek die bewezen wél werkt. Het is daarbij logistiek mogelijk te organiseren dat de verontreinigde grond van Schiphol op deze manier verwerkt wordt. Dat erkent de luchthaven zelf. Ze stelt namelijk dat het mogelijk is de grond naar Antwerpen te vervoeren (en daar te wassen). Dan is het logistiek dus ook mogelijk de grond naar de draaitrommelovens van Indaver af te voeren in Antwerpen. Bron: https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-als-buur/pagina/q-and-a-pfas-houdende-grond-schiphol/ Gezien de enorme volumes aan PFAS houdende gronden die Schiphol nu al in voorraad heeft en die zeer waarschijnlijk nog verder zullen vergroten door toekomstig grondverzet alsmede hopelijk ook aanstaande saneringen, creëert Schiphol daarmee voldoende marktvraag om destructie door verhitting ook in Nederland interessant te maken voor meerdere aanbieders. Afvalzorg heeft deze dienst bijvoorbeeld al. Dat dergelijke destructie duurder is, is geen basis om een dergelijke methode a priori buiten te sluiten van de BBT verplichting. Lenige redenaties met redelijkerwijs en kosten efficiënt veranderen dat niet. Deze techniek is beschikbaar en het is betaalbaar. Dat het voor Schiphol duurder uit kan pakken zij zo, maar dat maakt het niet onbetaalbaar. Waarbij ik u er op wil wijzen dat op Schiphol recent nog aankondigde voor 6 miljard te gaan investeren in de luchthaven, wat aangeeft dat bij een bedrijf als Schiphol kosten ook in perspectief gezien moeten worden. In de stukken die Schiphol en het bevoegd gezag gepubliceerd hebben ontbreekt zelfs

Wilt u uw bezwaar in een document versturen? Of wilt u een foto meesturen? Dat kan hieronder.

[X] Ja, ik ga akkoord met het verwerken van mijn gegevens zoals beschreven staat in het privacybeleid.