VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 14 OKTOBER 2021

Onderwerp: Sessieverzoek GroenLinks Kaders en mandaat vervolgtraject m.b.t. Luchtvaartnota 2020-2050

Voorzitter: dhr. M. Achterbergh-Copier

De leden: dhr. R. Ahmed Khatab, mw. M.E. Ballieux-Hamel, mw. H.J. van den Berg, dhr. M.L. Beusenberg, dhr. P.J. Boerman, dhr. H.G.J. Heimerikx, mw. G.D.W. van 't Hull-Bettink, dhr. W.G. Jansen, dhr. W.J.J.M. Klijn, mw. G. Knikker, dhr. H.C.M. Koning, dhr. J.C. Koomen, dhr. J.A. Kos, mw. T.M.H. Reesink, dhr. J.J. Schaap, mw. B.C. van Straten-van Diepenbeek, dhr. K. Sulmann, dhr. E. Vermeulen, dhr. J.P.H. de Vries, dhr. H. Werner

Griffier: dhr. M. Bouw

Portefeuillehouders: dhr. J.N.J. Nobel, dhr. J.G. Rip, dhr. F. Sidali

Insprekers: Geen

De VOORZITTER: Goedenavond allemaal, ik open de sessie. We zijn hier op verzoek van GroenLinks dat een sessieverzoek heeft gedaan om kaders mee te geven en mandaat voor het vervolgtraject met betrekking tot de Luchtvaartnota 2020-2050. De eerste termijn zijn spreektijden en u bent inmiddels van mij gewend dat ik daar streng in ben, want ik vind de tweede termijn veel leuker dan de eerste termijn. GroenLinks heeft het verzoek gedaan, dus die heeft vijf minuten extra. Dan wil ik eigenlijk aan mevrouw Ballieux van GroenLinks vragen om te openen.

Mevrouw BALLIEUX: Dank u wel voorzitter. Ik heb een verrassing. De eerste termijn wordt ook hartstikke leuk want we gaan namelijk op reis. U, het college en de raad. We gaan niet met de fiets en ook niet met de trein, maar ook niet met het vliegtuig. We gaan met de tijdmachine. En dankzij dit vernuftige stukje techniek lukt het ons om nu te landen in de toekomst op 14 oktober 2036. Direct na de landing krijgen we een rondleiding in onze gemeente. Bij het station zien we het al: de veelbesproken Noord/Zuidlijn is doorgetrokken naar station Hoofddorp. Er zijn op diverse plekken in onze gemeente veel woningen bijgebouwd, ook in Rijsenhout. Dit werd mogelijk door het opheffen van de reservering voor de Tweede Kaagbaan en drastisch inperken van het geluid van Schiphol. Rijsenhout met zijn aantrekkelijke ligging aan het water is een bloeiend dorp geworden voor de Rijsenhouters zelf en voor veel regiogenoten die hier komen recreëren. En in Badhoevedorp bezichtigen we de nieuwe wijk Schuilhoeve, eindelijk gebouwd toen het grondgeluid van de luchthaven drastisch werd verminderd. Ook in Badhoevedorp en Hoofddorp-Noord en in Vijfhuizen haalt men hierdoor opgelucht adem. In de hele gemeente haalt men overigens letterlijk opgelucht adem, want er is sprake van een enorme verbetering van de luchtkwaliteit. Zo is de uitstoot van fijnstof teruggebracht naar de gezondheidsnorm. Nu gaan we naar Zwanenburg en Halfweg. Daar slaapt iedereen lekker door, want er is een nachtsluiting tussen 23 uur 's avonds en 7 uur 's ochtends.

De VOORZITTER: Mevrouw Ballieux, ik ga u interrumperen voor een vraag van mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Ja, dank u voorzitter. Ik vind het echt leuk. Ik vind het een heel leuk verhaal, maar kunt u mij uitleggen waarom het speciaal 2036 is? Want dan ben ik 81.

De VOORZITTER: Mevrouw Ballieux.

Mevrouw BALLIEUX: Ik dacht 'dat haal ik waarschijnlijk zelf nog wel'. En u ook hoor! Met al dat touwtje springen komt het helemaal goed. We laden u ook in het busje tegen die tijd.

De VOORZITTER: Gaat u verder, mevrouw Ballieux.

Mevrouw BALLIEUX: We gaan nu naar Schiphol. Wat daar het eerste opvalt, zijn de enorme borden van Trainport Amsterdam die vertellen wanneer de internationale treinen aankomen en vertrekken. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp maakte ruimte voor de internationale treinen en de helft van de reizigers op de luchthaven bestaat inmiddels uit treinreizigers. Dat was ook precies de bedoeling in het nieuwe businessmodel van de luchthaven.
En wat vooral opvalt: Schiphol is de schoonste en duurzaamste luchthaven geworden ter wereld. Zelfs energieleverend. De innovaties op het luchthaventerrein zijn mogelijk geworden door samenwerking met kenniscentra, bedrijven, start-ups en de MRA, de gemeente Haarlemmermeer voorop. Living Lab Schiphol is sinds acht jaar een feit en wereldberoemde innovaties op het gebied van duurzaamheid, energieopwekking, het verminderen van geluid en uitstoot van schadelijke stoffen zijn inmiddels gepatenteerd. De kennis die hier wordt opgedaan vindt zijn weg in binnen- en buitenland, in de woningbouw en in het bedrijfsleven. Living Lab Schiphol zorgt samen met de kennis van logistiek, ook die van de bloemenveiling in Aalsmeer, voor een nieuwe bloei van de gemeente Haarlemmermeer en voor veel nieuwe werkgelegenheid.
Het Kabinet Nobel I met de ministers Klaag en Kaver maakte dit alles vanaf 2026 mogelijk. Dit kabinet durfde te kiezen voor een drastische koerswijziging in het luchthavenbeleid van Nederland. De visie en de bestuurlijke moed van dit kabinet heeft Haarlemmermeer en de regio veel gebracht. Los van alle innovaties, nam dit kabinet namelijk een wijs besluit. De luchtvaart in ons land moest fors inkrimpen. Een verbluffend eenvoudige maatregel met forse positieve maatschappelijke effecten: minder geluid, waardoor de woningbouw op veel meer plekken kan, gezondere lucht voor inwoners, nachtrust voor iedereen, drastische inperking van de stikstof en CO_2-uitstoot, werkgelegenheid, een volhoudbare economie die de grenzen van de aarde en die van de mensen respecteert.
Voorzitter, collega's, we gaan nu terug naar het nu en de grote vraag is: hoe komen we van vandaag in het Haarlemmermeer van 2036 met al die mooie vooruitzichten? Wat we nu nodig hebben, is realisme en een hernieuwd gesprek over ons lokale economische perspectief. De coronacrisis heeft ons laten zien hoe afhankelijk we zijn van de luchtvaart, en hoe kwetsbaar. Het gaat daarbij om onze arbeidsmarkt en om ons eigen huishoudboekje en we weten al langer: de luchtvaart staat op gespannen voet met onze gezondheid, onze woningbouwambitie, het milieu en het klimaat.
Voorzitter, Schiphol is een staatsbedrijf, een staatsbedrijf waarvan iedere keer het vermeende economisch belang boven alle andere belangen wordt gesteld. En dat is wat GroenLinks Haarlemmermeer betreft niet langer uit te leggen. Daarom: wordt het niet eens tijd dat we dat we als gemeente of tezamen met de regio een maatschappelijke kosten- en batenanalyse uitvoeren waarin een aantal scenario's wordt doorgerekend, waaronder krimp van de luchtvaart? Wij overwegen een motie op dit punt en we horen graag een reactie en de input van het college en van de raad. En dit is ook een van de onderwerpen voor de tweede termijn.
Dan het tweede punt. Wat GroenLinks betreft, geldt: het uitbreiden van het internationale treinverkeer en het verminderen van het aantal vliegbewegingen moeten speerpunten zijn op de luchthaven. Die inzet is er al, maar de vraag is of wij ambitieus genoeg zijn op dit gebied. Wat kunnen wij doen om meer treinen op korte termijn tot een succes te maken? Graag een reactie hierop van het college en de collega's.
In de tweede termijn wil ik graag nader ingaan op de voorgenomen herindeling van het luchtruim en het minderhinderprogramma van Schiphol. Maar een punt wil ik wel graag nu alvast eruit lichten

omdat ik daar ook graag reactie van het college op wil hebben. De herindeling van het luchtruim zal leiden tot intensivering van het gebruik van de primaire banen waaronder de Polderbaan. Het gevolg daarvan zal zijn: continu gebruik van de Polderbaan, een baan die berucht is vanwege het grote en onoplosbare probleem van het grondgeluid. De vragen aan het college zijn: wat betekent dit voor onze inwoners? Wat is uw inbreng richting het rijk over deze kwestie en wie gaat, wanneer onze inwoners informeren?
En het vierde punt tot slot: de besluitvormingsprocessen rond de luchtvaart en de governance. In de afgelopen decennia zijn veel zaken bestuurlijk door elkaar heen gaan lopen – participatie en inbreng van bestuurders bijvoorbeeld – en taken, rollen en verantwoordelijkheden zijn onvoldoende helder belegd. Dit constateert ook de commissie Cohen. Gisteren werd bekend dat de BRS, de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol uit de Omgevingsraad Schiphol stapt en de besluitvorming moet wat de BRS betreft, terug naar de Tweede Kamer. In aanvulling daarop: enkele weken geleden heeft GroenLinks Haarlemmermeer haar zorgen uitgesproken over het systeemtoezicht op Schiphol door de Omgevingsdienst waarvoor ons gemeentebestuur het bevoegd gezag is. En wat ons betreft, gaat deze taak ook naar de Tweede Kamer. Graag horen we van de portefeuillehouder een reactie op het recente nieuws dat de BRS uit de ORS is gestapt. En een vraag aan de portefeuillehouder: bent u het met ons eens dat het qua bestuurlijke congruentie beter zou zijn om een aantal taken rond Schiphol terug te leggen bij het rijk? Dit was het tot dusver.

De VOORZITTER: Er is nog een last minute interruptie van mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Dank u voorzitter, even een serieuze vraag. Schiphol zou dan in uw visie een stuk kleiner moeten worden. Maar hoe zit dat dan met de werkgelegenheid?

De VOORZITTER: Mevrouw Ballieux.

Mevrouw BALLIEUX: Ik vind dit een ontzettend belangrijke vraag. De kosten-batenanalyse van Aalsmeer laat al zien dat als we strengere wereldwijde klimaatmaatregelen krijgen dat ons land € 6,5 miljard oplevert. En iets anders over die werkgelegenheid. We hebben in Nederland 300.000 vacatures en we hebben mensen op Schiphol die daar werken en die misschien een andere baan zullen moeten vinden. Een deel zal zijn in verband met dat treinverkeer, in al die prachtige start-ups en innovatieve bedrijven die er rond Schiphol zouden komen. En iets anders is dat we nood hebben aan mensen in de zorg en bij de politie en in het onderwijs. We zullen naar een herstructurering van onze arbeidsmarkt toe moeten en dat is iets dat niet alleen Haarlemmermeer aangaat, maar de hele regio. We moeten ons opnieuw uitvinden.

De VOORZITTER: Dank u wel.

De heer BEUSENBERG: Mag ik daar nog op reageren?

De VOORZITTER: U mag een vraag stellen.

De heer BEUSENBERG: Ik ben zeer tevreden met dat antwoord, dank u.

De VOORZITTER: Dat lijkt me helder. Volgens mij was u tot een afronding gekomen, mevrouw Ballieux? Mag ik orde in de raadzaal? Ik wilde al 'in de rechtszaal' zeggen, soms vermengen dingen met elkaar. Dan nu mevrouw Van 't Hull, VVD. U heeft het woord.

Mevrouw VAN 'T HULL: Dank u wel. Als je mij vraagt welk gevoel bij Schiphol hoort voor mij, dan is

dat trots. Net als zo veel inwoners van Haarlemmermeer zijn mijn ouders naar onze gemeente verhuisd voor de werkgelegenheid die Schiphol biedt. Mijn vader werkte als elektrotechnicus om boordcomputers van vliegtuigen te repareren. Met ontzag keek ik vroeger naar hoe vliegtuigen aankwamen en op konden stijgen, een nog steeds moeilijk te bevatten techniek, een beeld van innovatiekracht.
Wanneer ik kijk naar hoe Schiphol begonnen is en waar het nu staat, ben ik trots op Haarlemmermeer. Dit is de gemeente die het mogelijk heeft gemaakt een luchthaven als Schiphol te laten ontwikkelen. Ik moet zeggen dat dit gevoel na de informatieve sessies die we hebben gekregen alleen maar groter is geworden. Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland hebben zich laten zien als partner van de omgeving, een luchthaven die bouwt aan modellen om inzicht te geven in de geluidsoverlast en zo actief meedenkt aan de wijze waarop de overlast voor de omgeving kan worden beperkt.
Voor de VVD is Schiphol een belangrijke partner, een partner voor het herstel van de economie van Haarlemmermeer. Door de coronacrisis is onze luchthaven zwaar onder druk komen te staan en zien we hoe belangrijk deze luchthaven is voor onze economie en werkgelegenheid. De financiële, maar ook logistieke positie is onder druk komen te staan. Nu alles weer aantrekt en versoepelende coronamaatregelen in de wereld vliegen weer mogelijk maken, vindt de VVD het hoopgevend dat er weer toegewerkt kan worden naar minimaal het niveau van voor de coronacrisis.
Als VVD vinden we het belangrijk dat er ruimte wordt gegeven om de zowel financieel als logistiek sterke positie van Haarlemmermeer te behouden. Een ruimte die gegeven kan worden wanneer de leefbaarheid dat toelaat. We zien Schiphol dan ook als een belangrijke partner in het verbeteren van de leefbaarheid van Haarlemmermeer. In de afgelopen weken zijn we geïnformeerd door het college over waar het in samenwerking met de luchthaven mee bezig is om te werken aan leefbaarheid. Zo weten we nu dat er met de herindeling van het luchtruim gewerkt wordt aan het verdelen van de routes om clustering van overlast zo veel mogelijk te spreiden en dat door verschillende partijen wordt gewerkt aan een hinderreductieplan waarbij aandacht is voor meerdere aspecten van hinder op het gebied van geluid, gezondheid en dus ook leefbaarheid. Wat gebeurt daar enorm veel! Waar in de wereld wordt dit allemaal zo mooi afgestemd? En als ik dan het toekomstverhaal van mevrouw Ballieux erbij pak, beschrijft dat een heel groot deel van waar ik denk dat wij nu naartoe aan het bewegen zijn.
Welke kaders kunnen wij als VVD dan nog extra meegeven in die discussie omtrent gezondheid, leefomgeving en klimaat? De erkenning van overlast door grondgeluid is er zo een en dat heeft het college ook duidelijk aangegeven, dus goed dat we daar extra aandacht voor vragen. En zo ook de erkenning voor gezondheidsklachten. Zo veel mogelijk de focus op beperken van deze overlast. En daarnaast benadrukken we graag de ruimte die we willen voor woningbouw, zoals de reservering voor de Tweede Kaagbaan en de LIB-contouren die dat nu voor een groot deel in de weg staan. En natuurlijk blijvende aandacht voor veiligheid en ondermijning.
Wat de VVD betreft, kunnen we dus zowel trots zijn op Schiphol, zowel vanwege de kansen die het biedt voor onze economie en bereikbaarheid, als vanwege de innovativiteit op het gebied van leefbaarheid. Wij zien Schiphol als belangrijke partner voor economie, innovatie en leefbaarheid, bereikbaarheid, zowel op de grond als in de lucht. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Van 't Hull. Dan gaan we naar de ChristenUnie-SGP, mijnheer De Vries.

De heer DE VRIES: Voorzitter, dank u wel. De luchtvaart, een ingewikkeld dossier, waarbij de meningen nogal eens flink verdeeld zijn. Hoewel zelfs de VVD nu ook wel steeds meer aandacht schenkt aan de schadelijke kanten van de sector.
De Rijksoverheid heeft de Luchtvaartnota 2020-2050 opgesteld waar de ChristenUnie-SGP, maar ook

het college namens de gemeente Haarlemmermeer, behoorlijk kritisch op was. Het lijkt erop dat het rijk weinig heeft gedaan met de zienswijze om de luchtvaartnota aan te passen. Een van de pijnpunten is het betrekken van inwoners van onze en andere gemeenten in het kader van het terugdringen van de overlast. Afname van hinder wordt niet concreet ingevuld door de luchtvaartnota. En Pieter van Geel schreef ook dat de samenwerking tussen rijk en regio verstevigd moest worden.
Over het LIB is het college, net als wij, teleurgesteld. Goed dus dat het college blijft aandringen op actualisatie daarvan. Het college schrijft over hinderbeperkende maatregelen dat, nu het laaghangend fruit al is geplukt, hinderbeperking al snel hinderverschuiving zal zijn. Daar zijn we het mee eens als ChristenUnie-SGP. Maar dat zet de opvatting van het college dat de opening van Lelystad Airport essentieel is, wel in een bijzonder licht. Want hoeveel hinderverschuiving gaat dat in ons land niet opleveren?
Mooi is wat ons betreft dat de grenzen aan de groei nu eindelijk bespreekbaar zijn, mede vanwege de klimaatproblematiek. De ChristenUnie en de SGP zijn beide landelijk voorstander van het terugdringen van het aantal vliegbewegingen en de invoering van een stevige vliegtaks. Onze verwachting is dat Schiphol c.q. de luchtvaartmaatschappijen de komende tijd zullen worden aangesproken op hun aandeel in de stikstof- en ultrafijnstofproblematiek. Dat gesprek zal met name in Den Haag plaatsvinden, maar we hopen dat het college daar goed bovenop zal zitten.
Dan hebben wij als fractie een vraag. Op pagina 19 van de voortgangsbrief staat over de grondgeluidproblematiek dat de Buitenschot ribbels niet voldoende hebben geholpen en dat de woningen in 2021 daarom geïsoleerd zullen worden. De vraag is, is dat proces al gestart? Ik heb er niet zo veel van gezien. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer De Vries. Dan gaan we naar mijnheer Klijn, PvdA.

De heer KLIJN: Dank u wel voorzitter. We gaan het hebben over de luchtvaartnota en de gevolgen daarvan. Ik houd de beentjes deze keer op de grond en probeer het te houden bij wat we er lokaal over hebben te zeggen en niet wat er landelijk gebeurt.
We hebben in 2020 ingestemd met de zienswijze van onze gemeente op de conceptluchtvaartnota en die zienswijze was, de ChristenUnie-SGP zei het net ook al, kritisch. Die kwam op voor de belangen van de inwoners en ondernemers van Haarlemmermeer. Helaas heeft deze zienswijze weinig effect gehad op de uiteindelijke versie van de nota. Een volgende kabinet gaat in debat met de Tweede Kamer over de uiteindelijke vaststelling van de luchtvaartnota en daar ligt wellicht nog een kans voor Haarlemmermeer. Raadsleden kunnen de partijen in de Tweede Kamer informeren over hun visie op de luchtvaart. Daarnaast verwacht ik van het college dat het probeert invloed uit te oefenen waar mogelijk.
In de sessiemotivatie wordt aangegeven dat het juist nu actueel en van groot belang is om het debat te voeren over toezicht en handhaving van de huidige en nog te stellen normen en grenswaarden die betrekking hebben op Schiphol. Schiphol dient zich aan de door het rijk vastgestelde normen voor geluid, uitstoot en veiligheid te houden en controleert dit zelf. Enkele weken geleden hebben we al uitgebreid gesproken over het systeemtoezicht dat de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied hierop houdt. Op het gebied van veiligheid houdt de Onderzoeksraad voor Veiligheid ook een vinger aan de pols. De PvdA vindt dat het toezicht hiermee prima is geregeld.
Op het gebied van de handhaving – een ander punt uit de sessiemotivatie – heeft de burgemeester van Haarlemmermeer de wettelijk vastgestelde bevoegdheden. Schiphol valt voor een deel onder haar bevoegdheid en ook de KMar en de douane hebben belangrijke handhavende taken. In crisis-situaties heeft de burgemeester een belangrijke coördinerende rol. Handhaving is voor de PvdA dan ook prima geregeld op dit moment.
Deze sessie zou volgens de sessiemotivatie ook moeten gaan over het stellen van kaders. Volgens mijn fractie liggen deze landelijk en lokaal al vast. Wellicht kan GroenLinks in tweede termijn

aangeven welke rest van de kaders zij op het oog heeft. Mevrouw Ballieux heeft daar net al een voorzet voor gegeven dus daar gaan we in tweede termijn verder op in. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan gaan we naar mijnheer Schaap, Forza! Heeft u nog een interruptie? Excuus, mevrouw Ballieux.

Mevrouw BALLIEUX: Dank u wel voorzitter, ik heb een vraag aan mijnheer Klijn. Voor GroenLinks is het wel een issue dat heel veel taken bij Schiphol zelf liggen, bijvoorbeeld ook klachtenafhandeling. Nu is er op dit moment heel veel gedoe over de BAS. Er zijn gewoon heel veel klachten weg. We vinden dat de slager die zijn eigen vlees keurt ook af en toe zelf echt goedgekeurd moet worden. Bent u het niet met mij eens dat we het misschien iets te veel aan de sector overlaten of ziet u daar geen probleem in?

De VOORZITTER: Mijnheer Klijn.

De heer KLIJN: Daar zie ik op zich geen problemen op het moment dat de Omgevingsdienst zijn werk goed doet. U heeft het over systeemtoezicht. Ik heb veel ervaring met systeemtoezicht via ISO-certificeringen en certificerende instellingen. Bijvoorbeeld klachtenafhandeling, dat hoort Schiphol goed te doen en de instelling, in dit geval de Omgevingsdienst, hoort te constateren wanneer dat niet gebeurt en dan in te grijpen. Dat is wel een punt en daar moeten we toezicht op houden als gemeente, op de Omgevingsdienst. Dus dat moeten we wel doen en dat moet goed geregeld zijn. Als ze goed hun werk doen, is het allemaal goed geregeld. Doen ze niet goed hun werk, dan moeten we kijken naar een andere oplossing.

De VOORZITTER: U heeft geen tijd meer, mevrouw Ballieux, dus ik verzoek u daar de tweede termijn voor te gebruiken. Mijnheer Schaap, Forza!

De heer SCHAAP: Dank u wel voorzitter, het doel van deze visie om kaders mee te geven, grijpt de fractie van Forza! graag aan. Het is namelijk belangrijk om alle belangen even goed en eerlijk aan te stippen in realistische zin. Ik ben ook blij dat GroenLinks dit heeft aangevraagd en dat zij zojuist een toekomstvisie hebben gedeeld met ons. Ook fijn om daarin te horen was dat GroenLinks zelf gelukkig ook beseft dat GroenLinks in 2036 nog steeds een van de kleinste partijen van ons land is en geen premier levert. Dat is in ieder geval een hele geruststelling voor de toekomst.
Schiphol is een 105 jaar oud bedrijf in onze gemeente. Een bedrijf waar we trots op kunnen zijn. De luchthaven genereert veel werkgelegenheid voor onze inwoners en is daarbij dus van vitaal economisch belang, een groot detail, voorzitter, dat door sommigen nog weleens wordt vergeten of genegeerd. 68.000 werknemers op de luchthaven, waarvan 13% uit Haarlemmermeer en daarnaast nog eens 9000 extra arbeidsplaatsen in heel Noord-Holland. Schiphol verkleinen of omtoveren tot een heel ander bedrijf heeft dus grote gevolgen.
Forza! vindt dat Haarlemmermeer naast de lasten wel meer moet en zou kunnen profiteren van de lusten. Wij zien bijvoorbeeld de bijdrage van Schiphol aan het Schipholfonds graag verhoogd worden. Het bericht, zoals het Parool in augustus kopte 'Haarlemmermeer aast op de Franse aandelen Schiphol' om zo meer invloed te kunnen uitoefenen, is een actie van onze portefeuillehouder die Forza! kan waarderen en zelfs ook nodig vindt. De afgelopen jaren hebben de Staat der Nederlanden, de gemeente Amsterdam en zelfs de gemeente Rotterdam een hele dikke vinger in de pap, terwijl wij, de luchthavengemeente, nog niet eens een tipje van onze vingernagel erin mogen steken. Tijd dus om dat te veranderen.
Wat Forza! betreft, kan en mag Schiphol nog wel enigszins groeien met een aantal vliegbewegingen mits altijd voldaan wordt aan de adviezen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Wij zijn ook geen

tegenstander van nachtvluchten als deze maar beperkt blijven en goed overwogen worden. Ruimte geven om de vleugels uit te slaan, komt iedereen ten goede.
Als het gaat om problematiek rond veiligheid en het toezicht zou Haarlemmermeer wat Forza! betreft een veel grotere rol moeten krijgen. Het aanpakken van bijvoorbeeld de taxironselaars is een drama. Handhaving is druk bezig met de stoepjes schoonvegen op de luchthaven, zodat de ronselaars aan de overkant van de straat vrolijk kunnen verdergaan met de praktijken. Overlast op de luchthaven om de veiligheid en de aangenaamheid van het gebouw voor werknemers en bezoekers hoog te houden, moet volgens Forza! een belangrijke prioriteit zijn. Dus ook geen demonstraties toelaten of gedogen van bijvoorbeeld klimaathooligans. Direct en hard aanpakken als onze burgemeester dit nodig acht, geen tijd voor overleg.
Forza! wil, alles samenvattend, meegeven dat wij, de luchthavengemeente van Nederland, te veel uit handen hebben gegeven en te veel met het probleem zitten opgezadeld. Haarlemmermeer zou de gemeente met het hoogste woord moet zijn, ongeacht het aantal aandelen.
Ik ga afronden voorzitter, we zouden direct zelf moeten kunnen aanpakken, indien nodig, op het gebied van handhaving en toezicht. Daarnaast is het belangrijk dat wij sneller betrokken worden bij de reacties van het college op de luchtvaartnota's vanuit het rijk om zo gezamenlijk het hoogste woord te nemen om hier onze punten vanuit de lokale samenleving mee te geven. Schiphol is een belangrijke partner om mee samen te werken voor ons als gemeente om problemen gezamenlijk op te lossen. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Schaap, dan gaan we naar mijnheer Sulmann, GEZOND Haarlemmermeer.

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter, vanavond hebben we het over aanvullende kaders als het gaat om veiligheid, gezondheid, leefomgeving en klimaat meegeven aan het college omtrent de zienswijze van het college op de luchtvaartnota. De vraag is dan of deze zienswijze nog aanvullende kaders nodig heeft. Zo lezen wij bijvoorbeeld 'het is onduidelijk hoe de conclusies van het onderzoek van het RIVM naar ultrafijnstof dat nog afgerond moet worden, betrokken worden bij de ontwikkeling van de luchtvaart tot 2050. We missen in de luchtvaartnota, de randvoorwaarden die essentieel zijn en vragen om concrete en controleerbare afspraken op te nemen in de luchtvaartnota'. Dat klinkt wat ons betreft heel goed. Dit komt ook naar voren in de opmerking van het college dat het enige echt concrete en goed controleerbare cijfer dat genoemd wordt in de luchtvaartnota, het groeicijfer van 1,5% is, waarbij ook gemeld wordt dat de onderbouwing van deze 1,5% nog onduidelijk is. Terwijl de onderbouwing van concrete en controleerbare cijfers over de overlast en gezondheidsrisico's van onze inwoners geen duidelijke verduidelijking nodig heeft. Iedereen snapt het belang van deze cijfers. Samenvattend geeft deze zienswijze het prima weer. Het is onduidelijk hoe de afweging tussen groei en leefbaarheid wordt gemaakt. De luchtvaartnota zou wat ons betreft meer concrete uitwerking, samenhang en integraliteit moeten bevatten.
Wat ons betreft, is het belangrijkste punt van vanavond niet dat de raad aanvullende kaders meegeeft aan het college, maar voor ons is de belangrijkste vraag hoe het college in deze situatie doorpakt als blijkt dat het rijk geen bevredigend antwoord geeft op de zienswijze. Dat onbevredigende antwoord bleek wel uit de voortgangsrapportage Luchtvaartzaken die wij dit jaar ontvingen. De ontwerp-luchtvaartnota heeft eigenlijk geen wijzigingen en er is maar op een paar punten lichte verbetering. De zienswijze staat dus nog volledig.
Ook in de voortgangsrapportage wordt weer gemeld dat 'op het punt van afname van hinder geen duidelijkheid wordt gegeven in de luchtvaartnota'.

De VOORZITTER: Gaat u afronden?

De heer SULMANN: Ik ben bijna klaar. Duidelijkheid over de afname van hinder is noodzakelijk voor Haarlemmermeer en dit moet meetbaar en controleerbaar zijn. We delen deze opmerking volledig met het college en er blijft voor ons maar een vraag open: hoe gaat het college ervoor zorgen dat onze zienswijze wel in de definitieve luchtvaartnota naar voren komt? We horen het graag. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Sulmann. Dan gaan we naar mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Dank u voorzitter. We leven met en we leven van Schiphol. D66 is dus niet tegen Schiphol. Sterker nog, zo'n zilveren vogel in de lucht blijft toch altijd nog een beetje een wonder, maar het moet wel radicaal anders dan in het verleden. Met andere woorden: er moet een daling van de overlast komen en van de schade voor de gezondheid en het klimaat. Het roer moet radicaal om anders is er geen toekomst voor de luchtvaart. En, dat hoorde ik ook al zeggen, die daling moet wel concreet zijn. Meetbaar, met harde afspraken. Dat is cruciaal en dat staat ook in de zienswijze wat ons betreft. En ja, dat mag scherper. Dat mogen wij ook verwachten van het landelijke beleid. En die forse daling kan eventueel een stukje groei opleveren, hoewel we voorlopig in herstel zitten.
Een ander belangrijk punt voor D66 is een eerlijke prijs voor vliegen en ik hoor dit andere partijen ook al zeggen. Als je het vergelijkt met de trein, is het gewoon geen eerlijke prijs. Een oude Jumbo, zo'n groot vliegtuig, voltanken voor ongeveer hetzelfde als een boodschappenautootje voltanken qua belastingen, dat klopt natuurlijk niet. Dus dat kan ook radicaal anders. Dat maakt de trein ook aantrekkelijker en dat is ook het punt dat ik onder andere tegen de SRH wil zeggen: het verduurzamen van het vliegverkeer maakt juist dat er een toekomst blijft voor Schiphol en ook een toekomst voor werkgelegenheid. Dus laten we er vooral zo veel mogelijk druk op zetten dat dat hervormt en het bij die toekomst houden, want we willen Schiphol ook behouden en luchtvaart zal ook altijd blijven. Maar dan wel met een eerlijke prijs, voorzitter.
Richting de VVD, ja, ook trots. Dat zijn wij ook. Tegelijkertijd moeten we niet overgaan naar vliegschaamte. En van het ongemak…

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, u krijgt een interruptie van de heer Schaap, Forza!

De heer SCHAAP: Ik kan mijnheer Koomen begrijpen wat betreft de eerlijke prijs, maar ik kan hem geruststellen. Als ik een kaartje via de NS koop, kost een retour naar Londen € 88,00 en een enkeltje met de KLM naar Londen – je kunt dus met de trein ook naar Londen, dat had ik eerst even moeten zeggen – kost € 111,00. Dus ik kan hem geruststellen, die prijzen zijn al aardig gelijk.

De VOORZITTER: Bent u dat met de heer Schaap eens, mijnheer Koomen?

De heer KOOMEN: Nee, dat ben ik absoluut niet met mijnheer Schaap eens. Als je die vliegaanbiedingen bekijkt – hij noemt nu een prijs naar Londen, maar er zijn helaas heel veel andere voorbeelden waar het nog ver uit elkaar loopt en je naar een prachtig eiland kunt vliegen voor een prikkie. Nu is een eiland misschien niet het goede voorbeeld, daar kom je minder makkelijk met de trein. Maar kijk eens naar de wintersport. Gaat u dat eens vergelijken, dat is toch echt wel nog heel scheef. De trein is echt idioot duur, dat weten we allemaal. Maar ik snap uw punt en wat dit kabinet bijvoorbeeld heeft gedaan, is een vliegbelasting invoeren. Die is nu nog niet heel hoog, maar het is een beginnetje voor het eerlijker maken van deze prijs. En wat betreft het eerlijker maken, de concurrentie in de luchtvaart is al niet eerlijk hè? KLM kan al bijna niet opboksen tegen Qatar Airlines die zwaar gesponsord worden, maar dat is helemaal niet eerlijk tussen luchtvaart en treinverkeer. Ik denk dat we er allemaal baat bij hebben en zeker ook het klimaat, als dat gewoon een redelijke prijs is ten opzichte van de realiteit van de kosten en de realiteit van de kosten is natuurlijk voor de luchtvaart ook de schade die ermee wordt veroorzaakt.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, u krijgt een interruptie van mijnheer Beusenberg, SRH.

De heer BEUSENBERG: Dank u voorzitter. Ik zit toch even gewoon hardop te denken over eerlijke prijzen en goedkoop vliegen, maar volgens mij gaat het hoofdzakelijk om de luchtkwaliteit en hoe schoon een vliegtuig is. En treinen lopen nu eenmaal op stroom, maar hoeveel kolencentrales zijn er op de wereld om die treinen in beweging te krijgen? Dat is wel zo. Je zit te lachen, maar het is wel zo. Als je het verhaal vertelt, moet je het hele verhaal vertellen en niet alleen van landen die een kerncentrale hebben, wat wij persoonlijk ambiëren, want dan praat je echt over schoon. Maar hoe ziet u dat dan wat betreft de eerlijke prijzen ten aanzien van een kolencentrale en de vervuiling daarvan ten opzichte van een vliegticket?

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen?

De heer KOOMEN: Ik begrijp uw zorg en ik deel helemaal de zorg wat betreft gezondheid. Dat is nog veel belangrijker dan prijs, maar vliegverkeer en vliegtuigen elektrisch maken, is super moeilijk. Maar een trein is al elektrisch dus stroom op een gezonde, duurzame manier opwekken is voor een trein veel eenvoudiger dan het ooit voor een vliegtuig zal zijn. Dus ik snap uw zorg maar het vliegverkeer verduurzamen is veel, veel uitdagender en veel moeilijker dan dat is voor een trein. Om voor een trein die stroom groen op te wekken, met windmolentjes, zonne-energie, zijn heel veel mogelijkheden en dat is voor een vliegtuig een stuk lastiger want dat heeft geen kabeltjes…

De VOORZITTER: Dat lijkt me een fantastisch onderwerp voor de tweede termijn, mijnheer Koomen. Ik wil u ook vragen om af te ronden.

De heer KOOMEN: Ik was aan mijn laatste zin begonnen toen we hierover begonnen, maar dank u daarvoor.
Ik wilde nog wat zeggen over trots. Trots op de luchthaven, zeker, maar het moet niet overgaan in vliegschaamte of Schipholschaamte en dat is het toch wel aan het worden wat ons betreft als het niet snel genoeg verandert. Dus willen we die trots houden, dan moet de daling van de schade en overlast echt wel gaan plaatsvinden. Dank u voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan gaan we naar mijnheer Koomen, CDA. Herstel, mijnheer Koning.

De heer KONING: Dank u, het is u vergeven. Vandaag bespreken we wederom, op verzoek van GroenLinks, de luchthaven Schiphol. We hebben de stukken weer eens gelezen en zijn eigenlijk wel tevreden over de informatievoorziening, de voortgang en de voorbereiding middels twee informatieve bijeenkomsten. Vooral de laatste met de bijdrage van de heer Benschop gaf onze fractie wel vertrouwen, meer dan met zijn voorganger de heer Nijhuis.
Wij hebben in april van dit jaar nog een voortgangsrapportage besproken. De leefbaarheid en groei moeten in balans zijn. De zienswijze is hierover zeer duidelijk. Wij staan voor verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, het verduurzamen van de luchtvaart, minder geluidshinder en uitstoot van schadelijke stoffen. Maar de grenswaarden, mijnheer Sulmann had het er ook over, voor veiligheid, leefomgeving en klimaat zijn er niet. Daarmee is onduidelijk hoe de afwegingen tussen leefbaarheid en groei zijn gemaakt. Het enige concrete is het groeicijfer van 1,5% per jaar en hiermee is geen sprake van een balans.
Wat ons ook uitermate hindert, zijn de ongebreidelde, stelselmatige uitbreidingen. Via een ongekende salamitactiek via niet te volgen berekeningen van het ministerie, dat telkens veel kritiek ontmoet van echte deskundigen, wordt keer op keer besloten tot uitbreiding. Zo kon het gebeuren dat in de jaren

'90 de mainportdiscussie speelde. En de toenmalige premier Lubbers, net als Mark Rutte nu, toen in de nadagen van zijn premierschap zei toen 'die discussie moet je een keer goed voeren en daar nooit meer op terug komen'. Welnu, sinds die tijd zijn we gegroeid van 21 miljoen passagiers naar 71 miljoen.
Het college heeft in het collegeakkoord opgenomen dat de leefbaarheid en groei van de luchthaven in balans moeten zijn. Ook mijn partij heeft dit onderschreven maar is van mening dat die balans nu al zoek is. Vol is vol, het CDA is van mening dat 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar het maximum is en moeten blijven. We zien gewoon dat de boel vol zit. Er is te weinig ruimte voor het opstellen van vliegtuigen, de mogelijkheden voor het per auto ophalen en wegbrengen van passagiers is te zwaar belast, de beveiligingsafdeling hebben ze in de lucht moeten hangen omdat er op de begane grond geen ruimte was. Wij kunnen ons er echt geen voorstelling van maken hoe verdere groei in balans met de omgeving mogelijk is in zo'n dichtbevolkt gebied.
Het jammere, en dat is ook al eerder gezegd, is echter dat wij er niet over gaan. Wij mogen wel iets zeggen, maar we moeten afwachten of er geluisterd wordt. Wij vinden dat het college op de geëigende momenten met goede argumenten zijn geluid bij het ministerie laat horen, laat dat ook gezegd zijn. Positief is ook de houding van Schiphol dat door lagere landingsgelden geluidsarme vliegtuigen promoot. Een voorbeeldje: een Boeing 787 is in vergelijking met de oude 747 bijvoorbeeld al 46% energiezuiniger met een vergelijkbare lagere CO_2-uitstoot. Mijn fractie heeft de indruk dat je beter zaken kunt doen met Schiphol dan met het ministerie. Maar die groei moet een keer stoppen.

De VOORZITTER: Mijnheer Koning, u krijgt een interruptie van mijnheer Klijn, PvdA.

De heer KLIJN: ik had even een vraag omdat u zegt dat u college oproept om 'bij het ministerie aan te dringen op'. Bent u het met mij eens dat dat ook zou moeten gelden voor die fracties die ook in het kabinet of in de Tweede Kamer zitten en dat raadsleden vanuit deze raad daar ook moeten proberen dingen voor elkaar te krijgen?

De VOORZITTER: Mijnheer Koning.

De heer KONING: We hebben een interregionale werkgroep voor wat betreft Schiphol en die bestookt onze Tweede Kamerfractie geregeld, waarvan dit wel een heel belangrijke is. Dus dat gebeurt. Ik heb nog twee zinnen, als ik die af mag maken?

De VOORZITTER: Er was nog iemand die een interruptie wilde doen, maar SRH en de ChristenUnie-SGP hebben beide geen tijd meer, helaas.

De heer KONING: 500.000 – dat getal is heilig. Ten slotte, ik ga morgen weer vliegen, dus lever ook mijn bijdrage om de luchtvaartsector uit het slop te trekken. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Koning. Dan gaan we naar mijnheer Heimerikx van de HAP. U heeft vier minuten.

De heer HEIMERIKX: Dank u wel. Ik heb het gehoord dus ik zal geen complete presentatie en betoog houden maar ik ga kijken naar korte punten.
Laat ik beginnen met het feit dat de HAP, zoals bekend, er voorstander van is de economische ontwikkelingen en belangen in balans te hebben met de kwaliteit van de leefomgeving. Met andere woorden, als die ontwikkelingen toenemen, zal ook de kwaliteit van de leefomgeving moeten toenemen. Dat is het uitgangspunt. Wij waren ook blij te zien bij de presentaties die we gehad hebben, dat ook voor Schiphol en de LVNL geldt dat zij de kwaliteit van de leefomgeving in hun programma's

en in hun projecten centraal hebben. Een schemaatje dat ik dus vanaf dit moment bij mij houd.
Voorzitter, dan een aantal punten. Betekent dat dat wij tevreden zijn met de kaderstelling die er is? Ja. Moeten er nieuwe kaderstelling bijkomen? Vooralsnog niet.
Een aantal punten met betrekking tot de leefbaarheid, hoofdstuk 3 van de voortgangsrapportage. We hebben een vraag met betrekking tot de hinderbeperkende maatregelen. Als die ingaan of uitgevoerd worden, wie bepaalt dan hoe en wanneer deze van toepassing zijn? Dus wie bepaalt het tijdstip en bepaalt of er wel of geen verschuiving plaatsvindt? En ik heb gelezen dat dat eigenlijk gedaan wordt door Schiphol en LVNL, maar dat leek mij een heel beperkte, maar misschien dat het college daarop kan ingaan.
Dan zijn we blij te zien dat het rijk gaat voor minder hinder, maar daarbij dan de saldoberekening gebruikt en dat dit college namens ons allen uitgaat van het punt 'minder hinder voor de gehele omgeving'. Het doet ons deugd dat dat ook vastgehouden wordt.
Dan ook het feit dat het grondgeluid nu eigenlijk voor het eerst herkend wordt. Nee, ik moet zeggen 'erkend' wordt. Dat is een positieve stap, want dat is het begin van de discussies.
Dan de zero-emissionzone zoals die vastgesteld is voor Schiphol-Centraal. Graag hoor ik van het college waarom ook Schiphol-Oost en daar waar vrachtbewegingen zijn niet meedoen als een zero-emissionzone en niet in de keuze zijn opgenomen.
Voorzitter, dan ga ik over naar een paar losse punten. Ten eerste het punt dat de ORS zogezegd niet voldoet of onder spanning staat. Ik heb daar ook het een en ander van gehoord. Van het in december 2020 gepubliceerde eindadvies van Van Geel zegt het college veel van onze inbreng in het eindadvies te herkennen. Dus in het eindadvies van Van Geel, niet de luchtvaartnota. Dat is een positieve ontwikkeling. Met betrekking tot het LIB zien we ook dat het college blijft inzetten, terwijl er al veel inzet geweest is, op concrete aanpassingen.

De VOORZITTER: U heeft nog een minuut.

De heer HEIMERIKX: Dan het voortbouwen op economische diversificatie. Ook dat is een belangrijk punt. Je ziet in slechte tijden dat de werkloosheid als piek toeneemt en dat neemt af door een economisch perspectief te bieden.
Voorzitter, dan wordt er ook aangegeven dat bij het hinderreductiepakket van 27 maatregelen gevraagd wordt in een participatietraject aan de omgeving wat men daarvan vindt. Ik zou graag weten van het college hoe het daarop reageert en hoe het zicht heeft op de omgeving en de reactie van de omgeving.
Ik sluit af. Fijn dat er een Field Lab is voor het zogenaamd geluidsadaptief bouwen. En ik sluit af met het volgende, de HAP vindt dat bij de uitbreiding van vluchten als eerste gekeken moet worden naar een toegevoegde waarde voor Schiphol en niet naar het aantal alleen. Dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Heimerikx. Dan gaan we naar mijnheer Khatab, EEN Haarlemmermeer.

De heer KHATAB: Dank u wel voorzitter. De luchtvaartnota klinkt rooskleurig, zeker voor Haarlemmermeer. EEN Haarlemmermeer denkt daarbij aan overlast vervuiling en een betere reis- en vervoersalternatieven. We lezen regelmatig over de ambitie om te groeien, maar minder over de keerzijde van groei met alle gevolgen. Er wordt te weinig rekening gehouden met de nadelige effecten van de luchtvaart op klimaat en gezondheid. Sterker nog, er loopt een onderzoek over ultrafijnstof, we horen veel klachten van omwonenden over geluidshinder en weten ook dat het geluid slechter is dan het rijk denkt. Het is onbekend in welke mate vluchten gaan toenemen en grondgeluid en trillingen blijven onduidelijk en niet controleerbaar. Ook maken wij ons zorgen over de extra uitstoot van schadelijke stoffen, onder andere CO_2, terwijl we een CO_2-neutrale doelstelling hebben staan.

Hoeveel extra uitstoot blijft ook hier onduidelijk.
Bovendien geven verschillende onderzoeken aan dat het thuiswerken kosten bespaart voor bedrijven, waardoor deze bedrijven ook sneller kiezen om werknemers niet te laten vliegen. Laten we ons focussen op hoe we met die nadelige effecten om kunnen gaan in plaats van inspelen op groei en inzetten op het maximaliseren van de uitbreiding van Schiphol.
EEN Haarlemmermeer stillere, schone vluchten, geen nachtvluchten en vluchten delen met omringende luchthavens zoals Rotterdam, Eindhoven, Lelystad en Eelde, zodat we het maximaal aantal vluchten kunnen verminderen. Of een nieuw vliegveld in de Noordzee.
We lezen over isolatie van woningen en tuinen. Maar wie betaalt dat dan? Of komt hier een subsidie voor?

De VOORZITTER: Gaat u afronden?

De heer KHATAB: Ja hoor. Lokaal is er en zal er ook altijd opstand zijn tegen de overlast van Schiphol. Laten we nou eens beginnen met luisteren naar de signalen en zoeken naar manieren om dit op te lossen. Tot zo ver.

De VOORZITTER: Ja, dan zou ik naar mijnheer Beusenberg gaan, maar uw Boeing is helaas al leeg, er zit geen kerosine meer in.

De heer BEUSENBERG: Ik heb een elektrische!

De VOORZITTER: Dan is de accu leeg en voor de notulen: de heer Meijer is niet aanwezig. Dus dan hebben we alle partijen gehad. Voor ik naar het college ga, er zijn nog maar drie partijen die een klein beetje spreektijd hebben. Dat zijn VVD, PvdA en D66, de rest heeft geen spreektijd en zal dus moeten wachten tot de tweede termijn. Ik ga naar mijnheer Nobel namens het college.

Wethouder NOBEL: Dank u wel voorzitter. Dat was even schrikken, een nieuw kabinet in 2036! Ik heb Mark Rutte net verteld dat dat dus de datum is dat hij echt gaat stoppen.
Even zonder gekheid, veel van de punten die u als fracties heeft ingebracht, komen volgens mij heel erg overeen met de zienswijze die het college gestuurd heeft naar het rijk. Ik proef eigenlijk ook wel brede steun van de raad en dit keer echt brede steun, want ook bij GroenLinks heb ik vandaag toch wel wat steun geproefd, waar we het soms toch niet helemaal met elkaar eens lijken te zijn. Ook bijvoorbeeld op het punt van de trein. Daar staan wij als college ook helemaal achter. Maar ik denk wel, en dat is dan meteen even het eerste punt dat ik wil benoemen, dat de trein natuurlijk nooit alle vluchten kan vervangen. Als we kijken naar de vluchten op de luchthaven, dan zijn er van de 500.000 vluchten ongeveer 25% binnen 500 km. Het lijkt me heel erg interessant om te kijken 'welke vluchten zouden daarvan eventueel per trein ook gerealiseerd kunnen worden?', denk bijvoorbeeld aan Londen of Parijs. Dat is uitstekend. Het punt is dat wij daar niet over gaan als college. Maar het is wel goed om daar met het rijk ook gesprekken over te voeren.

De VOORZITTER: Ja, sorry, u wilde interrumperen, maar u heeft geen tijd meer. De PvdA wel. Mijnheer Klijn.

De heer KLIJN: Dan neem ik het over, misschien dat ik hetzelfde wilde zeggen. U zegt 'we gaan eens kijken wat we met die 25% met de trein zouden kunnen', of gaat daar het kabinet naar kijken, het volgende kabinet. Stel dat het aantal vluchten met 10% verminderd wordt omdat die met de trein zouden kunnen in de toekomst – daar moet dan eerst nog het een en ander voor gedaan worden – gaat u dan bij het kabinet ervoor pleiten 10% minder dan 500.000 vluchten toe te staan, of vindt u dat

500.000 het maximum is? Of mag het toch groeien? Hoe ziet u dat?

De VOORZITTER: Mijnheer Nobel.

Wethouder NOBEL: Dat is een goed punt want dat is meteen het tweede punt dat ik wilde aanstippen. Dat ging over het verhaal waarvan GroenLinks ook aangaf 'hoe kijkt u eigenlijk aan tegen krimp of groei?' Primair gaan we daar niet over, dat primaat ligt bij de Tweede Kamer. Ik denk ook dat het niet heel zinvol is om uiteindelijk te zeggen 'we willen 10.000 vluchten meer, of 10.000 vluchten minder', want voor iemand die in Zwanenburg woont en ruim 100 vluchten per dag over zijn woning zijn of haar woning krijgt, is het probleem niet weg als dat aantal wijzigt naar 95 of 105. Ik denk dat het veel zinvoller is om te kijken naar hoe we – dat doet Schiphol op dit moment ook goed – die vliegtuigen die voor de meeste overlast zorgen, weren.
Een van de andere punten waar wij als college op inzetten, is een nachtsluiting. Er is een stapje gezet, naar minder nachtvluchten. Het college heeft daarop aangegeven 'goede eerste stap, maar we zijn er nog niet'. We willen echt naar een nachtsluiting toe, want daarmee heb je voor inwoners echt een moment van rust gecreëerd, ook in de nacht. Want zelfs voor mensen die zeggen 'ik heb er geen last van in mijn slaap' komt uit onderzoek naar voren dat als je niet een onafgebroken periode van slaap hebt, dat gewoon iets doet met je gezondheid. Dus daar zullen wij op inzetten.
De discussie 'wel of geen groei' ligt gewoon primair in Den Haag en als je kijkt naar de wereldwijde vraag, is die bijna oneindig, maar dat kunnen we hier niet accommoderen. Dus daar zijn we volgens mij ook allemaal wel van doordrongen.
Even kijken, over meer treinen heb ik het dan gehad. Dan vroeg GroenLinks nog naar de herindeling van het luchtruim. Daarover hebben we u eerder ook aangegeven dat ook daar primair de verantwoordelijkheid bij het rijk ligt. Maar op het moment dat we in een vervolgfase komen en dat het ook van belang is voor onze inwoners 'hoe gaan die routes eruitzien?', zullen wij daar zelf ook nog extra aandacht aan schenken zodat duidelijk is voor onze inwoners dat ze daarin kunnen participeren. Ik hoop dat we het wellicht ook weer in de Expohal van Vijfhuizen kunnen laten organiseren en dat we dat verzoek bij het rijk kunnen doen, want dat maakt het wel zo gemakkelijk en dichtbij voor onze inwoners.
Die herindeling van het luchtruim heeft overigens niet heel veel te maken met het gebruik van de Polderbaan. Dat is de afspraak die we met elkaar in het verleden hebben gemaakt om op de primaire banen te vliegen. En dat heeft er weer mee te maken dat op die manier zo min mogelijk inwoners overlast ervaren van de vliegtuigen.
U vroeg voor de rest nog 'hoe kijkt u er dan tegenaan dat de BRS uit de ORS is gestapt?' Eigenlijk heeft iedereen in de ORS aangegeven 'dit is geen werkbare vorm meer'. Wij hebben als ORS ook een aantal keren verlengd en het is heel spijtig, en ik denk ook dat iedere partij binnen de ORS dat beaamt, dat het allemaal zo langzaam en stroperig gaat. Er moet gewoon heel snel een nieuw gremium komen waarin heel duidelijk de rollen voor de verschillende groepen aan tafel worden geschetst. We hebben daar een andere kijk op dan zoals dat op dit moment geregeld is. We vinden echt dat de BRS een bestuurlijke rol heeft en dat de inwoners die daar aan tafel zitten een andere rol hebben dan de bestuurders. Vanuit Haarlemmermeer hebben we ook al vaker aangegeven 'we zouden ervoor moeten zorgen dat er breder geparticipeerd kan worden', dat het niet alleen de inwoners zijn die daar nu aan tafel zitten, maar dat er breder gekeken wordt naar 'hoe kunnen we zo veel mogelijk inwoners bij de luchthaven betrekken?'
Tot slot vroeg GroenLinks nog 'hoe kijkt u aan tegen het verhaal van taken terugleggen bij het rijk?' Dat staat eigenlijk haaks op ons coalitieakkoord, want in het coalitieakkoord hebben we aangegeven dat we zo veel mogelijk invloed willen behouden op de luchthaven, zo niet nog meer invloed op die luchthaven willen krijgen. Dus op het moment dat ik het gevoel zou hebben dat wij die taken als gemeente niet goed uitvoeren, zou ik daarover na willen denken. Maar we hebben het daar eerder

over gehad en ik heb er geen enkele twijfel over dat dat op dit moment goed gaat. Ik heb ook het idee dat de OD daarin goed functioneert, dus ik heb er eerder ook vanuit uw raad geen steun voor gevoeld om aan een dergelijk verzoek te voldoen. Vanuit het college zal dat verzoek dan ook niet te komen.
De Tweede Kaagbaan en het schrappen daarvan. Daar hebben we het al over gehad. Dat heeft het college vaak in zienswijzen bepleit, zodat uiteindelijk het dorp Rijsenhout wat meer lucht en ruimte krijgt om zich te ontplooien. Helaas heeft dat nog niet tot resultaat geleid, maar het zou zomaar eens bij een nieuw kabinet kunnen gebeuren.
De ChristenUnie-SGP vroeg naar het proces van de geluidsisolatie en of dat al is gestart en dan ging het specifiek natuurlijk om Hoofddorp-Noord. Het is gestart, maar de daadwerkelijke isolatie van de woningen gaat volgens mij over een jaar pas echt beginnen, maar volgens mij zijn de partijen er wel onderling uit hoe dat vormgegeven zou moeten worden. Maar dat is iets tussen de luchthaven en de inwoners in dat gebied.
GEZOND Haarlemmermeer vroeg nog 'hoe gaat het college ervoor zorgen dat eigenlijk alle punten uit de zienswijzen nou eindelijk eens worden opgenomen?' Ik blijf vechten als een leeuw, zoals u weet. Maar binnenkort komt ook de minister op bezoek en we hebben een nieuwe minister; nieuwe ronde, nieuwe kansen. We gaan samen naar het geluidsadaptief bouwen en ook daar zal ik een aantal van de punten aankaarten, waaronder het grondgeluid, de reservering op de parallelle Kaagbaan, maar ook onze zorg dat als het kabinet groei voorstaat, het dan ook goed moet uitleggen hoe het kabinet verwacht dat dat tot minder hinder leidt. Want dat is wat ons betreft onvoldoende duidelijk.
Ik heb de meeste vragen denk ik beantwoord, voorzitter. Er staat er nog een open van de HAP, volgens mij. 'Wie bepaalt hoe en wanneer hinderbeperkende maatregelen worden uitgevoerd?' was de vraag als ik goed heb geluisterd. Dat zijn Schiphol en LVNL in principe, maar zij gaan weer in gesprek met de omgeving om dat te toetsen, onder andere ook met de BRS. Want het laatste wat we willen is dat een hinderbeperkende maatregel ervoor zorgt dat de ene gemeente denkt 'zo, dat is fijn, we hebben minder overlast ervaren' en de andere gemeente het op het bordje geschoven krijgt en de inwoners daar het als een veel groter verlies ervaren.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Nobel. Ik kijk nog even naar VVD en D66, als er geen nabranders meer zijn, dan sluit ik bij dezen de eerste termijn en gaat de tweede termijn beginnen. Ik weet dat mevrouw Ballieux een onderwerp had. Kunt u even herhalen waar u het over wilt hebben?

Mevrouw BALLIEUX: De MKBA, de maatschappelijke kosten-batenanalyse.

De VOORZITTER: MKBA. Zijn er nog andere partijen die een onderwerp willen inbrengen? Dat is niet het geval? Ja, ChristenUnie-SGP?

De heer DE VRIES: Het eventuele terugdringen van het aantal vluchten.

De VOORZITTER: Van betaalde vluchten? O, het aantal vluchten! Ik dacht al, de ChristenUnie-SGP gaat gratis vliegen, dat is helemaal een ontwikkeling. Dan begin ik bij mevrouw Ballieux voor haar onderwerp.

Mevrouw BALLIEUX: De MKBA. Zoals u misschien weet, heeft Aalsmeer een maatschappelijke kosten-batenanalyse laten uitvoeren. Het voert een beetje te ver om daar nu alle details over te delen maar een van de dingen die daar nadrukkelijk uitkwam… We zeggen altijd 'Schiphol mag groeien en groei verdien je als er minder hinder is'. Daar zitten sowieso een aantal haken en ogen aan die we volgens mij nu ook wel ter tafel hebben, namelijk 'wat is het dan concreet en wie handhaaft daarop?' Dat zijn problemen die daar zijn, maar los van die discussie denk ik dat het gewoon goed is dat we ook echt een discussie voeren over 'wat kost het nou eigenlijk en wat levert het op?' Niet om de

zaak… Nee, laat ik het zo zeggen: ik denk dat dat altijd goed is, om op basis van feiten te praten. De kosten-batenanalyse die is gemaakt voor Aalsmeer was best heel erg indrukwekkend: tot € 6,5 miljard winst eigenlijk, bij krimp. Dat is natuurlijk een uitkomst die haaks staat op de mantra dat men eigenlijk altijd heeft herhaald, namelijk dat de luchthaven enorm belangrijk is voor onze economische groei. Misschien is het wel andersom. Er zijn heel veel nadelen. Woningbouw, gezondheid, we hebben ze eigenlijk ook allemaal hier ter tafel gehad. Dus ik zou het eigenlijk heel fijn vinden van de collega's te horen of het misschien zinvol is als we hier in Haarlemmermeer een MKBA laten uitvoeren, of met gemeenten in de regio, en of we dat dan zelf zouden moeten doen of dat dat een verzoek zou kunnen zijn aan de landelijke overheid.

De VOORZITTER: Ik ga even kijken, ik zag de PvdA, D66, ChristenUnie-SGP. Ik begin met de PvdA.

De heer KLIJN: Dank u wel voorzitter, een maatschappelijke kosten-batenanalyse. U zegt 'Aalsmeer heeft het al gedaan'. Moeten we dat voor Haarlemmermeer ook doen? Volgens mij is een maatschappelijke kosten-batenanalyse een nationaal iets, het gaat om een nationale luchthaven. Wat bedoelt u nu precies? Stelt u voor om een maatschappelijke kosten-batenanalyse landelijk uit te voeren? Dus wat zijn landelijk de kosten en baten, of bedoelt u dat specifiek voor Haarlemmermeer? Of moet dat de regio worden, en wat is dan de regio? Landelijk kan ik me er iets bij voorstellen, maar op het moment dat we het voor de regio doen, krijgen we allemaal van die analyses per gemeente en daar kunnen we dan voor mij helemaal niets mee met z'n allen. Dus ik zit te zoeken naar…

De VOORZITTER: Mevrouw Ballieux, een verduidelijkende vraag van mijnheer Klijn.

Mevrouw BALLIEUX: Voor de duidelijkheid, Aalsmeer heeft het gewoon voor de eigen gemeente gedaan. Dat heeft uiteindelijk het CE Delft gedaan. Uiteindelijk hebben ze dat geëxtrapoleerd voor Nederland, maar het was een initiatief van de gemeenteraad van Aalsmeer. Nu is mijn vraag eigenlijk, vindt u, vinden wij dat we dat misschien met de MRA zouden moeten doen? Of alleen voor Haarlemmermeer of voor heel Nederland? Is er een noodzaak om dat onderzoek nog een keer overnieuw te doen en om er misschien een specifieke vraag van onze gemeente bij te doen? Het is gewoon een open vraag omdat ik denk dat zoiets de discussie die wij voeren en ook het standpunt dat wij innemen in het krachtenveld kan beïnvloeden.

De VOORZITTER: Mijnheer Klijn.

De heer KLIJN: Even in reactie, u zegt 'dat is voor Aalsmeer geëxtrapoleerd naar Nederland'. Als dat zo is, zou ik denken 'dan is die er al'. Als u dat niet bedoelt en u bedoelt het toch specifiek voor Haarlemmermeer, dan ben ik daar niet voor, moet ik zeggen. Ik denk dat dat echt nationaal gedaan moet worden en dat dat dan teruggaat naar 'wat zijn dan de effecten voor Haarlemmermeer en wat vinden we daar dan van?' Dat is uiteraard wel heel erg goed, denk ik, en daar zou ik voor zijn. Maar ik denk dat het eigenlijk een nationaal verhaal zou moeten worden.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Dank u voorzitter, Volgens mij is het te vroeg om definitief te zeggen 'daar zijn we voor of daar zijn we tegen'. We staan in ieder geval open voor het idee. Ik wil benoemen wat wij er aantrekkelijk aan vinden of een verrijking in de discussie zouden vinden en waar we denken 'nou, hoe gaat dat dan werken?' Volgens mij is het verrijkend in de discussie om niet alleen naar de baat voor onze gemeente te kijken, want ook de baten overstijgen onze gemeente. Er zijn genoeg mensen die die daar gebruik van maken en er plezier van hebben die niet in onze gemeente wonen of werken. En

dat geldt natuurlijk ook voor de voor de lasten. Van wat zo'n vliegtuig uitstoot hebben niet wij alleen maar last. Dat maakt nu juist dat je het regionaal moet bekijken wat ons betreft. Maar vooral wil ik zeggen: het is goed ter verrijking van de discussie te kijken naar de kosten, te kijken naar de baten en over de grenzen heen te kijken, wat ons betreft. Maar laat het niet een analyse zijn met een soort van rekensommetje 'o, het is dus zoveel miljoen of miljard erboven of eronder'. Want ik draai al heel lang mee, maar met cijfers kun je heel veel kanten op. En dan krijgen we heel veel discussie met elkaar over het modelletje en dan krijg je daar weer politiek in. Daar geloof ik niet zo in. Dus ik vind het een verrijking voor de discussie als we kijken naar baten en kosten en daar een open discussie met elkaar over hebben, zeker ook betreft de lasten die de grenzen overstijgen. Maar laten we niet zo kijken dat het een sommetje wordt met een uitkomst, want dan kan het alle kanten op en dan zijn we nog heel lang aan het praten.

De VOORZITTER: Mijnheer De Vries. ChristenUnie-SGP.

De heer DE VRIES: Ik kan wel aansluiten bij wat mijnheer Klijn en mijnheer Koomen hebben gezegd. Ik ken het onderzoek zelf niet. Maar ik kan me er wel iets bij voorstellen en ik denk dat het inderdaad handiger is om het op landelijk niveau te doen en dan te kijken wat dat voor Haarlemmermeer betekent. Dus het ligt, denk ik, met name in Den Haag om daar wat mee te gaan doen als dat zinvol is.

De VOORZITTER: Mevrouw Van 't Hull, VVD.

Mevrouw VAN 'T HULL: Dank u wel. Ook ik kan me eigenlijk aansluiten bij de heer Klijn en de heer Koomen qua timing en ook gezien de zienswijze die het college al heeft neergelegd bij het rijk. En specifiek met betrekking tot de vraag 'onder welke voorwaarden is groei dan mogelijk?' kunnen cijfers inderdaad een verrijking zijn, maar dan zeker niet per gemeente of in deze regio, dat zou je echt landelijk moeten bekijken. Er vinden meerdere onderzoeken plaats. Ik heb dat onderzoek van CE Delft gescand en toen dacht ik ook 'dat is toch maar een kant van het verhaal'. Dus ook de uitgangspunten zijn daar heel erg belangrijk bij. Die kun je beter nationaal bekijken.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap, Forza!

De heer SCHAAP: Om een beetje te papegaaien voorzitter, mijnheer Klijn gooide een papieren vliegtuigje op en ik kan daarin stappen. Wat het allemaal voor Haarlemmermeer betekent? Ook wij wachten liever de onderzoeksresultaten af die landelijk door de Rijksoverheid zullen worden gegeven. Er zijn op het moment heel veel onderzoeken, gevoerd in het verleden, onder andere door CE, de Rijksoverheid zelf, tot EenVandaag tot Openresearch Universiteit Amsterdam. Er zijn zo veel verschillende onderzoeksbureaus die alles bekijken, van de economische lasten, tot de woonoverlast, tot geluidsoverlast. Ik zou liever zeggen 'dan wil ik als betrouwbare bron de Rijksoverheid afwachten'.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Ik hoor een aantal sprekers zeggen 'ik sluit me aan bij de vorige sprekers', maar ik heb niet willen zeggen dat we dit vooral aan het rijk moeten laten, hoor. Wat mij betreft, staan we wel open voor een kosten-batenbril of -discussie voor Haarlemmermeer, maar ik wil voorkomen dat er een politieke discussie in een rekenmodel wordt gestopt. Weet u de pragmatische aanpak stikstof nog? Dat was ook een politieke discussie in een rekenmodel gestopt. Dat gaat niet werken. Laten we politiek politiek houden en de rekenmeesters de rekenmeesters.

De VOORZITTER: Ik zie uw hand hoor, maar laten we even kijken of er nog andere reacties zijn. Anders kunt het onderwerp afronden, mevrouw Ballieux.

Mevrouw BALLIEUX: Dank u wel. Ik snap dat de collega's zeggen 'moeten we dat nu doen, moeten wij het nu doen?' Het bekende zinnetje. Ik denk dat het wel goed is om naar deze dingen te kijken. Het eerste is natuurlijk dat er nu een onderzoek ligt van Aalsmeer. Aalsmeer is niet zo heel erg ver hier vandaan, dus wellicht kunnen we daar al heel veel van leren. Persoonlijk, als u het mij nu zou vragen, zou ik zeggen 'laten we dat dan met de MRA doen', met de Metropoolregio Amsterdam want hier spelen heel veel ook lokale effecten die je elders niet hebt. Bijvoorbeeld het grondgeluid en het ultrafijnstof. Ik ben het ook eens met mijnheer Koomen dat een MKBA ook niet het medium is op basis waarvan je ja of nee kunt zeggen. Sowieso gaan we hier zelf ook niet over. Voor mij zou dit vooral ook gaan om een – zoals mijnheer Koomen ook terecht opmerkt – verrijking van ons denken, het aantoonbaar maken van een aantal aspecten. Want uiteindelijk gaat het in die discussie over de luchthaven over heel veel; gezondheid, wonen, u kent ze allemaal. De kunst is om tussen al die dingen een soort optimum te vinden. Het is een ongelooflijk ingewikkelde discussie. De gemeenteraad van Utrecht zal er anders in staan dan de gemeenteraad van Haarlemmermeer, ook omdat we hier zitten met het werkgelegenheidsverhaal. Maar ik wil onszelf vooral uitdagen om heel goed naar dit dossier te kijken, om heel bewust de risico's te zien, maar ook de kansen waar mijn verhaal ook mee begon, omdat ik ook denk dat, zoals wij het zien, Schiphol een partner is. Dat hebben we altijd gezegd, maar we vinden ook dat het stukje governance op orde moet worden gebracht. Er zitten gewoon heel veel aspecten aan waar we het over moeten hebben. Ik ben al heel blij te horen in de discussie vanavond dat een aantal van mijn collega's die dingen inmiddels gelukkig ook ziet.

De VOORZITTER: Ik zag nog drie handjes. Ik ga eerst naar mijnheer Koomen en dan de PvdA en dan HAP.

De heer KOOMEN: Voorzitter, het blijft nogal abstract dus ik wil toch proberen een moeilijke vraag te stellen aan GroenLinks. Kunt u ons een paar voorbeelden geven uit de analyse van Aalsmeer die een soort nieuw inzicht hebben opgeleverd, om ons ook te overtuigen van de meerwaarde van zoiets? Want ik snap principieel wel wat u zegt, maar kunt u dat met een paar voorbeelden sprekend maken zodat meerdere mensen in deze raadzaal zeggen 'ja, dat gaat inderdaad zinvolle informatie geven'.

De VOORZITTER: Mevrouw Ballieux.

Mevrouw BALLIEUX: Ik ken het onderzoek niet uit mijn hoofd, maar er is bijvoorbeeld ook gekeken naar gezondheidsschade, naar hoe beprijs je CO_2, wat betekent het voor de woningbouw? Aan al die dingen kun je een waarde toekennen. Ik heb er zelf ook altijd wel een beetje moeite mee om alles om te rekenen naar geld, dat vind ik ook niet helemaal oké, maar het is een soort middel om in elk geval het gesprek te voeren, die integraler is en ook een waarde toekent aan de diverse aspecten. Dat zou wat mij betreft de insteek moeten zijn. Misschien is het een goed idee dat we het dan in elk geval allemaal een keer lezen en misschien kunnen we het hier zelfs wel een keer bespreken. Misschien is dat een idee. Hoe dan ook, ik zal zorgen dat u het krijgt via de griffie, dan accommodeer ik u daar een beetje in en laten we dan eens kijken of we er nog verder over moeten doorpraten.

De VOORZITTER: Ik kijk even naar mijnheer Koomen of dat voldoende was. Dan ga ik naar mijnheer Klijn, PvdA.

De heer KLIJN: Dank u wel. Even daarop inhakend, ik denk dat het nuttig zou zijn als er een landelijke maatschappelijke kosten-batenanalyse komt waarin alle vliegvelden waar burgers kunnen vliegen

worden meegenomen. Dat zal ongetwijfeld een heel uitgebreid rapport opleveren waarin dan uiteindelijk ook de effecten per regio als het gaat om de kosten en baten zichtbaar worden. Dan kun je ook Lelystad daarin meenemen en Eindhoven en Rotterdam en Zuid-Limburg. Dat zou iets moois zijn op basis waarvan landelijk beleid gemaakt zou kunnen worden en op basis waarvan je, omdat je dan ook ziet wat de effecten zijn voor de regio, als gemeenteraden in een regio ook standpunten kunt innemen en kunt proberen Den Haag te beïnvloeden. Want daar worden uiteindelijk de beslissingen genomen. Zo zit ik te denken.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen heeft een interruptie.

De heer KOOMEN: Een korte interruptie want ik kan mijnheer Klijn volgen, maar aan de andere kant, hoe groter we het maken, hoe complexer het wordt. U haalde al Lelystad erbij en dat lijkt me al weer een bijzonder complicerende factor. Waarom zouden we het niet ook lokaal kunnen bekijken? Want lokale kosten en baten bekijken zou ook moeten kunnen. Dus denkt u dat het niet kan, of ziet u vooral een voordeel in het landelijk bekijken? Dat klinkt ook een beetje als 'dan gaat het nog heel lang duren en moeten we nog maar zien wat ervan komt'. Zouden we het lokaal ook kunnen doen?

De VOORZITTER: Voor ik terug ga naar mijnheer Klijn, eerst nog mevrouw Van 't Hull.

Mevrouw VAN 'T HULL: Dank u wel voorzitter. Ik heb een reactie op mijnheer Koomen. Ik ben erg voor vereenvoudiging en het zo simpel mogelijk houden, maar sommige situaties zijn gewoon complex. We zitten hier met een nationale luchthaven dus onderzoek dat zich beperkt tot deze gemeente of de regio is te beperkt, dat kun je gewoon niet doen en dat is ook precies wat ik eerder zei in reactie op het rapport uit Aalsmeer, het is te beperkt. Waarom zouden we daar überhaupt over gaan praten?

De VOORZITTER: Dan ga ik nu eerst naar mevrouw Ballieux.

Mevrouw BALLIEUX: Ik denk, nogmaals, dat het goed is als we dat rapport van Aalsmeer allemaal eens even goed lezen want er is wel degelijk ook naar het land gekeken en dat is vertaald naar wat dat voor Aalsmeer betekent. Bijvoorbeeld de effecten op de woningmarkt, gelden ook voor Haarlemmermeer. Die wegen hier zwaarder, daar heeft het land, om het zo maar te zeggen, wat minder een probleem mee. Dus het is ook de vraag 'hoe zwaar wegen die aspecten, misschien wel per locatie? Het is een ingewikkeld verhaal, maar de oproep die ik vooral doe is: laten we gewoon wat integraler kijken en naar meer dingen. Laten we ons ook als gemeente en als regio bewuster zijn van hoe zwaar de dingen wegen, zodat we ook gewoon bewuster het gesprek in kunnen gaan. Ik ben serieus blij namens GroenLinks met de zienswijze van het college. Dat hebben we ook eerder aangegeven, het enige is dat die ook weinig concreet is. En daar moeten we ook over hebben. We moeten dingen concreter gaan maken. Dat geldt ook voor het minderhinderplan van Schiphol. Ja, we hebben net een jeugdzorgrapport gekregen waarop staat dat het doelloos is. Ik denk dat we moeten stoppen met doelloos zijn. We moeten doelbewust op bepaalde doelen afgaan en dat is volgens mij de opdracht die hier voorligt. En het MKBA is misschien een instrument om iets meer kennis te vergaren.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Ballieux. Dan ga ik eerst naar mijnheer Koomen en dan naar mijnheer Klijn. U heeft geen reactie, mijnheer Koomen? Dan ga ik door naar mijnheer Klijn want u was eigenlijk met uw verhaal bezig.

De heer KLIJN: Dank u wel, ik moet even kijken of ik de draad weer op kan pakken. Het doel. Het doel

van zoiets is invloed in Den Haag om dingen die kant uit te bewegen zoals wij dat in Haarlemmermeer graag zouden willen. We hebben een uitstekende zienswijze ingediend als gemeente Haarlemmermeer en dat heeft heel weinig effect gehad. En waarom heeft dat heel weinig effect gehad? Omdat wij maar een gemeente zijn die wat vindt. En op het moment dat je die kant uitdenkt zoals ik net probeerde aan te geven, dus dat je het vanuit het landelijke aanpakt en dan terugredeneert naar de regio's ontstaat daar een besef en hier een besef en kun je proberen het aan elkaar te verbinden. Maar op het moment dat alleen wij hier zo'n analyse hebben en denken 'nou snappen wij wat we extra moeten vragen in Den Haag', zien ze daar nog steeds het belang niet, naar mijn idee. Dat is een beetje waar ik mee zit. Het doel moet zijn om besluitvorming daar te beïnvloeden. En hoe kun je dat nou het beste voor elkaar krijgen? Maar laten we er verder over nadenken, ik kom daar nog wel een keer op terug, want de gedachte vind ik wel goed.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap, Forza! en daarna mijnheer Heimerikx.

De heer SCHAAP: Dank u wel voorzitter. Ik wil daar toch nog wat aan toevoegen. Ik heb begrepen dat bijvoorbeeld het rapport van CE Delft in zekere zin ook onbetrouwbaar kan zijn. Hun doel, maar ook van andere lokale onderzoekers, is vooral bezig zijn voor de eigen omgeving, omdat ze ook veelal uit de omgeving komen. Er komen uit heel veel onderzoeken, en ook uit die van de gemeente Aalsmeer, vooral politiek gekleurde uitkomsten. Bijvoorbeeld, als ik een voorbeeld mag noemen, dat ze het economische effect over 100 jaar verdelen. Mevrouw Ballieux, bent u het dan niet met ons eens dat het dan beter is om juist niet de gemeente Aalsmeer te volgen, maar neutrale landelijke onderzoeken af te wachten die politiek neutraal zijn en daarin te kijken wat voor ons lokaal van belang zou kunnen zijn? En aansluitend op mijnheer Klijn, het landelijke onderzoek spreidt zich ook uit over onze regio dus we moeten niet alleen lokaal blijven kijken naar Haarlemmermeer, maar ook naar al die gemeenten en al die plaatsen om ons heen.

De VOORZITTER: Ik wil eigenlijk vragen of u die vraag even vast kunt houden want anders komt de volgorde een beetje in de knoop. Dus ik wil eerst naar mijnheer Heimerikx en dan mevrouw Van 't Hull en dan kom ik bij u.

De heer HEIMERIKX: Dank u wel voorzitter, voor het woord. Ik wilde even reageren op de vraag lokaal, regionaal of landelijk? Mijn fractie is er voorstander van het niet lokaal te doen en Aalsmeer daarin dus niet te volgen, maar wel kennis daarvan te nemen. Want het is een complexe situatie en een heel complexe MKBA. Waarom? Als we bijvoorbeeld even naar de hinderbeperking kijken, zien we dat het rijk op dit moment met hinderbeperking een eigen systematiek hanteert die uitgaat van de saldoberekening. In de regio en ook in onze zienswijze hebben we juist gepleit voor Haarlemmermeer dat 'er ook gekeken moet worden naar generieke maatregelen die tot minder hinder voor onze gehele omgeving leiden'. En als je kijkt naar een MKBA voor onszelf, zou je kunnen zeggen 'welke systematiek wordt daarin gevolgd?' Als dat de systematiek is die het rijk op dit moment voorstaat, zie je dat we waarschijnlijk hinderverschuiving krijgen. Het totale saldo is dan gunstig, maar wel met een bepaalde verschuiving, terwijl wij vanuit het uitgangspunt van onze zienswijze naar die generieke maatregelen zouden willen kijken wat het effect is, dat alle gebieden erop vooruitgaan, lokaal. Als je dat regionaal oppakt, kun je dat dus niet zien. Dus mijn voorstel is in ieder geval naar een landelijke MKBA te kijken. En dan zou je, maar dat is dan wishful thinking, niet alleen moeten zeggen 'oké, het rijk volgt de eigen systematiek', maar ook 'wat zou het betekenen als onze systematiek die wij voorstaan gevolgd zou worden en wat zijn de effecten daarvan?' Maar dan ga ik veel verder dan wat op dit moment wordt gevraagd in de MKBA. Dat was eigenlijk het punt waarom wij vinden dat het een landelijke MKBA moet zijn. En dan is de vraag 'op basis van welke systematiek?'

De VOORZITTER: Ik vind het altijd zo fantastisch hoe u geen punt weet te maken maar gewoon doorpraat.

De heer HEIMERIKX: Zo doe ik het thuis ook.

De VOORZITTER: In ieder geval bedankt voor uw bijdrage. Mevrouw Van 't Hull, VVD.

Mevrouw VAN 'T HULL: Ja, dank u wel. In reactie op mijnheer Klijn. Ik kan het met de PvdA eens zijn dat het belangrijk is het doel voor ogen te houden en dat we de belangen van Haarlemmermeer naar voren moeten brengen. We hebben een zienswijze en ik krijg een beetje het gevoel alsof die zienswijze er niet meer toe zou doen, maar volgens mij is dat niet wat we net te horen hebben gekregen van onze wethouder. Volgens mij doet die er nog zeker wel toe en gaan we daar nog zeker de boer mee op.

De VOORZITTER: Dan gaan we naar mevrouw Ballieux. U had ook nog een vraag van mijnheer Schaap van Forza! gekregen, weet u hem nog? Kunt u hem kort herhalen, mijnheer Schaap?

De heer SCHAAP: Ja, dat wil ik zeker voorzitter, mijn vraag was of u het met mij eens was om dan niet de gemeente Aalsmeer te volgen maar het landelijke onderzoek af te wachten en daarnaar te kijken.

De VOORZITTER: Mevrouw Ballieux.

Mevrouw BALLIEUX: Ja, sorry, ik was hem even kwijt in de veelheid aan informatie. In principe is CE Delft natuurlijk geen regionaal bureau, want Delft ligt niet hier in de regio. En het is een gerenommeerd bureau dat goed onderzoek heeft gedaan en het is ook gesteund door de hele raad. Dus uw vermoeden dat dat misschien politiek gekleurd is, kan ik niet plaatsen. Maar ik begrijp wel de collega's die zeggen 'laten we dit nu gewoon landelijk doen'. Nogmaals, er is bijvoorbeeld ook door de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur een onderzoek gedaan 'Mainports voorbij'. Dat onderzoek bestaat ook, dit CE-onderzoek bestaat ook.
Ik denk dat de teleurstelling van GroenLinks er vooral in zit – en dat wil ik goed uitleggen – dat niets concreet wordt. En een voorbeeld dat lokaal concreet moet worden – daar heeft het college gelukkig ook wat over gezegd – gaat over het grondgeluid. Dat is niet iets dat pas recent is ontstaan, dat bestaat al twintig jaar. In een gewone haven zijn er normen voor, wordt daarop gehandhaafd. In de luchthaven gebeurt dat niet en ik vind dat we toe moeten naar een situatie waarin ook het grondgeluid dat hier een groot probleem is, dat bijvoorbeeld ook de ontwikkeling van onze wijk Schuilhoeve in de weg staat, maar waar ook in Hoofddorp-Noord en Vijfhuizen veel overlast van is, wordt aangepakt. Dat zou bijvoorbeeld met zo'n MKBA als specifiek lokaal punt nog meegenomen kunnen worden. Maar wij roepen ook vooral op tot kennisverrijking, en we roepen op om nu gewoon een keer de discussie te gaan voeren, niet over goede voornemens, maar over goede voornemens zoals je dat in de opvoeding ook doet, met consequenties, met normen waar we ook hier een debat over kunnen voeren. We hebben ook een verantwoordelijkheid, lokaal, voor de gezondheid van onze inwoners. Sommige dingen spelen hier lokaal, grondgeluid en ultrafijnstof, en andere dingen moeten denk ik in de Tweede Kamer gebeuren. Of misschien moet alles daar gebeuren en moeten we een goede lobby voeren. Maar hoe dan ook, wij zijn op zoek naar veel meer grip op dit dossier en ook naar het antwoord op de vraag wie die grip dan precies moet hebben. En de MKBA kan daar dan een onderdeel van zijn om kennis te krijgen.

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie van mevrouw Van 't Hull, VVD.

Mevrouw VAN 'T HULL: Ik hoor heel veel zorgen, maar wat ik niet begrijp, ook gezien de informatieve sessie die we hebben gehad, is dat juist heel veel zorg besteed is aan hinder en de reductie daarvan. Het college heeft in de zienswijze ook uitvoerig de punten die u ook noemt naar voren gebracht, dus hoezo wordt dat niet serieus genomen?

De VOORZITTER: Mevrouw Ballieux.

Mevrouw BALLIEUX: Ik daag mevrouw Van 't Hull uit om mij een van de hinderbeperkende maatregelen te noemen die voorzien is van een ambitie, van een streefwaarde. Misschien is dat zo voor CO_2, maar voor de rest is er niets. En wie gaat het handhaven? Dit is een groot probleem in de luchtvaart. We hebben het over de nachtvluchten. Daar zijn niet eens normen voor. Er wordt geanticipeerd gehandhaafd, met andere woorden, er zijn geen regels dus er kan niet gehandhaafd worden.
Dit is de situatie met de luchthaven, daar komen we vandaan. Ik heb niet voor niets een doorkijk gegeven naar 2036. In 2036 hebben we dit ook getackeld, dan is er een net systeem van normen en handhaven en dan kunnen we ook een net gesprek voeren met elkaar. Want de zorgen zijn er en de oplossing ligt niet in goede voornemens, maar in gewoon keiharde maatregelen nemen en gewoon netjes met elkaar omgaan, zoals dat voor elk bedrijf geldt.

De VOORZITTER: Ja, sorry, Ik was even afgeleid door de regie. Mijnheer Klijn zag ik en mijnheer Schaap.

De heer KLIJN: Ik hoor nu volgens mij een verkeerd voorbeeld. U zegt 'er zijn geen normen voor nachtvluchten', maar volgens mij zijn die er wel. Er is een aantal nachtvluchten dat als maximum mag worden gevlogen. Dat wordt verlaagd naar aanleiding van – onder andere – de zienswijze die het college heeft ingediend, en het college zegt 'nul nachtvluchten'. Volgens mij hebben we een lager aantal dan het was en het college zegt 'het moet nul worden'. Dat zijn volgens mij een paar normen, toch?

De VOORZITTER: Mevrouw Ballieux.

Mevrouw BALLIEUX: Ik raad mijnheer Klijn aan om het dossier van de nachtvluchten te bekijken om te zien hoe het tot nu toe is gegaan. Een feit is: er zijn geen normen voor het aantal nachtvluchten. Als er een overschrijding komt, wordt daar niet op gehandhaafd omdat die normen er niet zijn. Die moeten er dus komen en hetzelfde geldt voor ultrafijnstof en een heleboel andere zaken. Er zijn gewoon geen normen. Verdiept u zich erin, zou ik zeggen.

De VOORZITTER: Mijnheer Klijn.

De heer KLIJN: Excuus, maar ik heb me er wel in verdiept dus dat laat ik me niet zeggen. Volgens mij is er wel degelijk een aantal afgesproken. Het is iets anders dat u aangeeft dat op het moment dat het aantal overschreden wordt, er niet gehandhaafd wordt. Dat zou kunnen, of dat is ook zo, maar dat wil niet zeggen dat er geen normen zijn. Er zijn normen die overschreden worden. Daar kun je het met elkaar over hebben.

De VOORZITTER: Ik wil even naar mijnheer Schaap want hij heeft een interruptie.

De heer SCHAAP: Dank u wel, ik hoorde u zeggen dat er wordt gestreefd naar streefpunten, maar

voor zover mij bekend, staat de gemeente Haarlemmermeer nu niet echt bekend om streefpunten. Kunt u er een paar noemen die wij hebben?

De VOORZITTER: Mevrouw Ballieux.

Mevrouw BALLIEUX: Ik heb de vraag niet verstaan voorzitter, kunt u hem herhalen?

De VOORZITTER: Mijnheer Schaap.

De heer SCHAAP: U had het over streefpunten, of u er een paar kunt benoemen.

Mevrouw BALLIEUX: Streefpunten? Streefwaarden? Nou, ik begrijp dat er over CO_2-uitstoot nu wel wat vastgelegd is, maar wie gaat dat dan handhaven? Ultrafijnstof, we weten niet wat gezondheidsnormen daarin zijn. PFAS, grondgeluid, ik noem maar een aantal dingen. De 45 dB(A) WHO-norm, de gezonde norm voor geluidsbelasting. We doen daar gewoon helemaal niets mee, mijnheer Schaap. En nogmaals, het gaat niet alleen om onze gemeente. Dat hoeven we niet allemaal zelf te doen, maar het punt is gewoon dat er in dat luchthavendossier allemaal goede voornemens zijn. En ik vind eerlijk gezegd wat betreft dat punt van de nachtvluchten en daar blijf ik echt bij: wat heb je aan afspraken als je er gewoon straffeloos overheen kunt gaan, als inwoners in feite rechteloos zijn? Dat vind ik heel moeilijk.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Op dat punt wilde ik GroenLinks bijvallen, maar ik vermoed dat we dat als raad wel eens zijn. Als Schiphol of de piloot of de luchtvaartmaatschappij zich niet houdt aan de afspraken en niet de baan volgt, of te hard vliegt, ik weet niet of dat kan, lijkt het me vrij normaal dat dat ook voor de luchtvaart geldt en ik zie dat dat op veel punten nu niet het geval is. Ik denk dat het in het belang van onze gemeente en inwoners van onze gemeente is dat als men zich daar niet aan houdt, daar wel consequenties aan verbonden worden. Volgens mij willen we dat allemaal. De vraag is alleen: hoe gaan we dat als gemeente regelen? Dan komen we bij de discussie van daarnet. Maar daar zie ik wel een gezamenlijk standpunt dat we gewoon mogen verwachten en eisen van de regering, uiteindelijk, om dat te regelen. Ik denk dat niemand het daarmee oneens is.

De VOORZITTER: Ik voel een motie aankomen 'Flitspalen in de lucht'. Mijnheer Koomen. Ik kijk even rond. Mevrouw Van 't Hull, VVD.

Mevrouw VAN 'T HULL: De PvdA gaf een ontzettend mooi voorbeeld van normen die we stellen, nul nachtvluchten. We hebben ook de norm 500.000 vluchten. Waarom stemt u daar niet mee in? Dat is duidelijkheid.

De VOORZITTER: Mevrouw Van 't Hull krijgt een interruptie van mijnheer De Vries en daarna ga ik naar mevrouw Ballieux.

De heer DE VRIES: Ik kan heel makkelijk door op mijn punt want ik kan u een heel concreet cijfer – we hebben het de hele tijd over concrete normen – noemen, 425.000. Waar haal ik dat vandaan? Ik heb mijnheer Klijn horen zeggen 'onze partijen moeten het dan maar in Den Haag bij onze vertegenwoordigers gaan benoemen'. Een jaar geleden hebben we een congres gehad van de ChristenUnie-SGP voor de verkiezingen en in dat congres werd in eerste instantie gezegd '500.000 is de limiet'. Toen is er een amendement ingediend met name door de gemeenten in deze regio, waar ik

ook voor heb gestemd, om het te verlagen naar 425.000 in 2030. Dus er is nog even tijd, maar wij hebben die norm gesteld en die kan dus ook worden gesteld. Ook leuk om te vermelden over het verdwijnen van vliegtuigpassagiers in treinen, nu Londen al genoemd is door mijnheer Schaap, mijn zoon en kleinzoon gaan aanstaand weekend voor de eerste keer met de nachttrein naar Praag. Vliegen naar Praag is niet meer nodig.

De VOORZITTER: Komt u tot een afronding?

De heer DE VRIES: Ja, de afronding is: we hebben het heel veel gehad over terugdringen van hinder en vergroten van de leefbaarheid. Ik denk dat dat centrale onderwerpen zijn voor onze gemeente en ik denk dat dat voortdurend de focus moet zijn. Daar kan die normering een bijdrage aan leveren. Ik ben het met mevrouw Ballieux eens dat het vaststellen van normen en streefwaarden heel erg belangrijk is. Daar wil ik het even bij laten en misschien dat anderen erop willen reageren.

De VOORZITTER: Ik ga eerst naar mijnheer Klijn en dan naar mijnheer Koomen.

De heer KLIJN: Ik heb ook een getal, dat is 500.000, dat zeg ik en dat zegt mijn fractie. Op het moment dat er meer treinen internationaal gaan rijden, en dat is de bedoeling, daar gaat onder andere de Schiphollijn naar Hoofddorp meer ruimte voor bieden, kan dat wat ons betreft naar beneden worden afgeschaald. Waar we dan uitkomen moeten nog zien, daar hebben we nog geen streven voor. Maar nu richten we ons op 500.000 en ik weet dat Aalsmeer bijvoorbeeld, daar ging het net over, een plafond van 325.000 heeft, als ik het goed heb. Dat geldt voor meer gemeenten, die onderzoeken heb ik ook gelezen. Maar wij zeggen op dit moment 500.000.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Wat goed dat er mensen de nachttrein pakken, ik ben benieuwd wat het gekost heeft ten opzichte van Air Vueling of zo, ik weet niet wie daarop vliegt. En overigens zat ik ook te denken 'je hoeft niet drie uur van tevoren op het station te zijn'. Dus dat is ook weer een voordeeltje. En je kunt ook nog liggen, wat volgens mij in het vliegtuig maar voor een beperkt aantal mensen betaalbaar is. Maar laten we over de voordelen van de trein ophouden.
U stelde de concrete vraag over concrete aantallen vliegbewegingen. Ik wilde zeggen: we kunnen tegen elkaar opbieden en onderbieden, maar uiteindelijk gaat het niet om vliegbewegingen. Ik snap wat u probeert te bereiken, de overlast en de schade beperken door een norm te stellen met aantallen vliegbewegingen. Maar eigenlijk gaat het over de overlast en de schade en het zou nog mooier zijn als we dat concreter konden maken want het aantal vliegbewegingen is eigenlijk bijzaak. Want er is wel een verband, maar het zou mijn voorkeur hebben om het te koppelen aan milieuschade, gezondheidsschade en daar normen en grenzen voor te stellen in plaats van voor vliegbewegingen want dan houd je daar ook meer ruimte en dan dwing je innovatie af. Als die schade omlaaggaat, kunnen de vliegbewegingen omhoog, dat zou het mooiste zijn, maar dat blijkt nog verdraaid lastig, dat ben ik met u eens. Zo lang het niet kan, moet er maar een harde norm op vliegbewegingen komen, en een dalende norm, dat ben ik ook met u eens. Maar ik denk dat we daarmee stimuleren dat dat andere er wel komt, uiteindelijk.

De VOORZITTER: Eerst nog mevrouw Van 't Hull en dan mijnheer De Vries.

Mevrouw VAN 'T HULL: Dank u wel. De VVD houdt gewoon vast aan het Aldersakkoord, de 500.000 vliegbewegingen. Maar wat mijnheer Koomen zegt, daar voel ik ook wel wat voor. Het is een harde norm die we met elkaar hebben afgesproken vanwege een reden. Zoals ik in het begin van mijn

inbreng al aangaf, we zijn als VVD hoopvol over de toename van vliegbewegingen die er weer is want we zitten nu op een historisch dieptepunt en we moeten maar zien dat we daar weer uitkomen. Dus de discussie is nu eigenlijk juist niet aan de orde. Ook hoopgevend dat D66 zegt 'als we zover zijn, dat we zo'n goede hinderreductie hebben, dan zouden we misschien kunnen kijken naar groei', of in ieder geval verdere ontwikkeling zodat we onze logistieke sterke positie en onze economische positie kunnen behouden.

De VOORZITTER: Ik heb drie interrupties, ChristenUnie-SGP, SRH en GroenLinks.

De heer DE VRIES: Even over wat mijnheer Koomen zei, vliegbewegingen versus gezondheidsschade. Het gaat natuurlijk vooral om die gezondheidsschade, stikstof, CO_2 enzovoorts. Klimaat, noem maar op. Vliegbewegingen beperken is het middel en niet het doel. Maar op dit moment zijn vliegtuigen nog dermate vervuilend en energiegevoelig dat je die richting uit moet.
Ik hoorde allerlei getallen. De ene partij is voor 325.000, de andere voor 500.000. Uiteindelijk bepalen wij het natuurlijk niet maar wordt het in Den Haag bepaald, in de onderhandelingen in het kabinet. Op dit moment is het de VVD die dus niet aan verlaging denkt voorlopig, begrijp ik. Aan de andere kant hebben we het CDA en ik hoor mijnheer Koning iets zeggen waarvan ik hoop dat hij het ook doorgeeft aan zijn Haagse collega's. Ik weet hoe mijn partij erin zit en ik denk dat D66 er ook op die manier in zit dus ik heb goede hoop dat er een mooi akkoord uit komt. Het zijn natuurlijk altijd compromissen dus het zal ongetwijfeld niet per se op die 425.000 van de ChristenUnie-SGP uitkomen. En wie weet, gaat de onderhandeling toch nog mis en komt GroenLinks, c.q. PvdA alsnog in beeld en dan komen er weer andere onderhandelingen.

De VOORZITTER: We gaan nu dromen uitwisselen. SRH, mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Dank u voorzitter. Wat mijnheer Koomen zei en wat ik ook van mevrouw Ballieux hoor, is eigenlijk 'meten is weten' en dan is mijn vraag: hoe gaan we dat aanpakken? Dien een voorstel in want dan zou ik in ieder geval daar voor stemmen, over dat meten is weten. Want ik vind dat wel heel belangrijk en als dat uiteindelijk op zou brengen dat er meer gevlogen kan worden, zou ik dat ook wel prettig vinden.

De VOORZITTER: Omwille van de tijd. Ik wil graag met mevrouw Ballieux eindigen dus ga ik eerst naar mijnheer Koomen en dan sluiten we af met mevrouw Ballieux.

De heer KOOMEN: Ja voorzitter, volgens mij zijn we dat aan het doen en volgens mij heeft mijnheer De Vries dat goed gezegd. We zijn deels afhankelijk van landelijk, maar er lopen allerlei onderzoeken om de gezondheidsschade meetbaar, tastbaar te maken. En als we dat tastbaar maken en als die onderzoeken zo ver zijn dat we dat wetenschappelijk kunnen, dan kunnen we dat ook meten en dat is eigenlijk nog interessanter dan vliegbewegingen. Maar mijnheer De Vries zei het al, zo lang we dat niet kunnen, zitten we vast aan de grove normwaarde, namelijk het aantal vliegbewegingen. Maar hoe eerder we dat kunnen verfijnen tot gezondheidsschade en klimaatschade, geluidsschade, hoe beter. Overigens kunnen we dat al wel deels meten. Er hebben palen gestaan waarmee we het kunnen meten in plaats van alleen maar berekenen. Ik ben er nog steeds voor om te meten in plaats van berekenen, maar dat is een debat op zich dat we dan een volgende keer moeten voeren. Ik ben het nu met mijnheer Beusenberg eens, hoe eerder we kunnen meten, hoe beter dan de norm maar voorlopig zitten we vast aan die harde vliegbewegingennorm.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Koomen. Mevrouw Ballieux, ik wil u vragen om een conclusie aan deze sessie te verbinden.

Mevrouw BALLIEUX: Dank u wel allemaal voor dit debat. Ik denk dat we elkaar verrijkt hebben met inzichten ik zal dat onderzoek in ieder geval nog aan u doen toekomen en ook dat onderzoek Mainports voorbij ook, via de griffie.
Mijnheer Koomen zei het al, we moeten de discussie eigenlijk verfijnen en dat doe je door er gegevens aan toe te voegen zodat we op een slimme manier een discussie voeren. Wij willen pleiten voor slimme mobiliteit. Slim is dan opgebouwd uit 'wat kost het het klimaat, wat kost het aan energie, wat kost het aan gezondheidsschade?' Dan kom ik ook bij het aantal van 500.000 vluchten als een soort norm stellen. Ik denk dat we dat punt wel voorbij zijn. We weten bijvoorbeeld ook al dat een heleboel van die vluchten niet bijdragen aan onze lokale economie of aan de economie van Nederland. 200.000 van de 500.000 zijn bijvoorbeeld overstappers. Die hubfunctie is iets waar we het over zouden moeten hebben. Dus laten we zeggen, we moeten op zoek naar slimme mobiliteit en ook een slim debat daarover hebben zodat we zorgen dat we het optimale eruit halen. Voor ons als Haarlemmermeer geldt, laten we ons zelfbewust opstellen en de kansen zien. Die ziet GroenLinks ook, ook samen met de luchthaven, maar er moet wel het een en ander gebeuren. Een tijdmachine bestaat niet. Heel veel technologie bestaat ook nog niet, maar laten we kijken wat er wel mogelijk is, maar ook eerlijk zijn. Dat vindt GroenLinks ook heel belangrijk. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel voor het concluderen van deze sessie. Dan komen we tot een afronding. Om 22.15 uur zijn de stemmingen in de raadzaal en ik sluit bij dezen deze sessie.