VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 17 SEPTEMBER 2026

Onderwerp: Openbare informatieve bijeenkomst: Aerotropolis

Voorzitter: dhr. M. Achterbergh

De leden: mw. H.J. van den Berg, dhr. C.E. Boer, mw. Y.M.G. Bouwhuis, dhr. W.H.F. Dijkstra, mw. K. van Goethem, dhr. C.L. Hazen, dhr. F.J. van der Helm, dhr. C.L. Klaassen, dhr. L. Rib, mw. M.C.M. Roos, mw. C.R. Smand, mw. M. de Vries-Woolthuis, mw. N. Zakhmi

Griffier: mw. D. Draaijer

Portefeuillehouders: mw. C.F.M. van der Meij (later), mw. M.H. Ruigrok, dhr. F. Sidali, dhr. R. Staal, mw. B.C. van Straten-van Diepenbeek, dhr. E. Vermeulen (later)

Gasten: dhr. P. van Oord, dhr. M. Schaafsma

De VOORZITTER: Dames en heren, ik verzoek u te gaan zitten, want we gaan beginnen over enkele momenten. Geachte leden van de raad en andere aanwezigen, van harte welkom bij de openbare informatieve bijeenkomst Aerotropolis. Tijdens deze informatieve bijeenkomst krijgt u een presentatie over Aerotropolis en andere varianten van gebiedsontwikkelingen rondom de luchthaven. Tijdens de presentatie is er gelegenheid om vragen te stellen. Wij verzoeken u hiervoor uw hand op te steken en uw vraag via de microfoon op uw desk te stellen. Dus u hoeft niet de arena in. Het is wel het verzoek om inhoudelijke vragen pas aan het einde van de presentatie te stellen. Mocht u nu een verduidelijkende vraag willen stellen, dan kan dat wel. Omdat het een informatieve bijeenkomst betreft, werken we niet met spreektijden en is er geen gelegenheid tot debat. Gisteren heeft het presidium de Nota van Uitgangspunten voor het ruimtelijk ontwikkelingsplan Schiphol ingepland voor bespreking. De agenda stelt u later vanavond vast. Wij verzoeken u uw vragen en opmerkingen over deze nota te bewaren tot de bespreking van het stuk in het sessiedebat dat door het presidium is vastgesteld op 1 oktober a.s. Dan geef ik allereerst het woord aan wethouder Ruigrok voor een korte inleiding.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel, voorzitter, en dank voor uw aanwezigheid en dank voor de speciale gast en de spreker, Maurits Schaafsma. We gaan het vandaag, vanavond, hebben over Aerotropolis. Een woord dat u vast niet vaak tegenkomt, maar u kunt zich er ongetwijfeld iets bij voorstellen. Het zegt iets over het totale gebied in en rond een luchthaven. Wat betekent dat voor woningbouw, bedrijvigheid, maar ook verkeersbewegingen et cetera. En de heer Schaafsma zal een heel aantal voorbeelden de revue laten passeren. En inderdaad, wat de voorzitter zegt: al heeft u tussentijds verduidelijkende vragen, dan kan dat en anders gaan we de vragen na afloop stellen. Ik wens u een heel plezierige avond. Mijnheer Schaafsma.

De VOORZITTER: Dank u wel, mevrouw Ruigrok. En dan is nu het woord aan de heer Schaafsma.

De heer SCHAAFSMA: Dank u wel. Ja, voor wie mij nog niet kent, ik ben Maurits Schaafsma. Ik werk vijf jaar ongeveer bij de gemeente Haarlemmermeer en ik heb daarvoor lang bij Schiphol gewerkt. Dus ik ben altijd geïnteresseerd geweest in dat grensvlak tussen luchthavenontwikkeling en stedelijke en ruimtelijke ontwikkeling en daar gaat deze presentatie ook over. Het woord aerotropolis is niet veel meer gebruikt en aan het eind van mijn presentatie zult u misschien ook zeggen: 'nou we hoeven het ook niet

uit ons hoofd te leren', maar het is wel goed om te beginnen bij wat die aerotropolis nou eigenlijk was. Dat is een term. Het was de titel van een boek van een Amerikaan, John Kasarda. Dat heeft hij laten schrijven door Greg Lindsay, die hier als coauteur staat. En in essentie zegt hij dat we in een nieuwe fase van stedelijke ontwikkeling zijn gekomen door de luchtvaart. En hij plaatst dat in een historisch perspectief en hij zegt dat de eerste golf van steden – dat is vooral op de Noord-Amerikaanse situatie gebaseerd – dat waren de steden die bij de zeehavens gevormd werden. De tweede golf van stedelijke ontwikkeling, dat waren steden aan rivieren en kanalen. De derde – en dan zijn we in de 19e eeuw – dat waren de steden die langs de spoorwegen gebouwd werden en op spoorwegknooppunten. De vierde golf dat zijn de steden die gebaseerd zijn op autobereikbaarheid. Dat noemden ze in Amerika ook wel de edge cities, aan de randen van de steden, maar met heel goede autobereikbaarheid. En de vijfde is dan de stedelijke ontwikkeling die geënt is op bereikbaarheid door de lucht, dus de luchthavens. En hij zegt: Waarom willen bedrijven zich daar vestigen en waarom willen mensen daar verblijven op en rond een luchthaven? En dat heeft alles te maken met wat hij noemt 'economies of speed'. In deze tijd van de globalisering en internationale relaties is het belangrijk voor bedrijven en steden en regio's in hun concurrentie om snel te kunnen zijn, om direct op zaken in te kunnen spelen. En wat doet die aerotropolis nu dan? Die reduceert de tijd en de kosten om lokaal, nationaal en internationaal verbonden te zijn. Je bent overal dichtbij. Dat is heel efficiënt. Er gaat weinig tijd verloren. Het beschrijft ook hoe ruimtelijk die luchthaven een enorme impact op de stad heeft. Dus de luchthaven is in dat aerotropolis-model een eigenstandig stedelijk gebied. Dus een aerotropolis is de door de luchthaven genereerde stedelijke ontwikkeling. En hij heeft daar een model bij getekend waarbij de luchthaven dus een soort centrum van de stad is en daaromheen ligt een aantal wijken die dan verbonden zijn, met wegen en spoorlijnen en zo, met die luchthaven. Dat model is van begin af aan ook al wel meteen bekritiseerd, want het was ook toen al eigenlijk een heel traditioneel stedelijk model. Steden zaten eigenlijk al lang anders in elkaar en er ontbrak toch wel een aantal dimensies over hoe je eigenlijk naar een stad zou moeten kijken. En als je in de literatuur over dit onderwerp kijkt, dan blijven er eigenlijk drie concepten boven drijven. Niet alleen de aerotropolis, maar ook de airport corridor – meer de ontwikkeling tussen de luchthaven en de stad in – en de airport city. En de airport city is dan het hart van de luchthaven zelf als een stedelijk gebied. En mijn betoog is ook: die airport corridor en die airport city, dat zijn veel concretere concepten met ook meer toekomstwaarde dan die wat vagere aerotropolis. Want die airport corridor heeft als voordeel dat die helemaal geënt is, geëntameerd is, op de infrastructuur tussen de luchthaven en de stad. Dus de ontwikkeling richt zich niet alleen op de luchthaven, maar ook op de stad. Dus die infrastructuur is cruciaal en daardoor zijn dat ook succesvollere locaties dan gebiedsontwikkelingen rond de luchthaven die niet in die corridor zitten. En de airport city zelf, dat is dan de direct met de luchthaventerminals verbonden stedelijke ontwikkeling. En waarom mag je dat een city/een stad noemen? Omdat wat je daar ziet, de intensieve interactie tussen mensen, bedrijven en instellingen is. Je woont er natuurlijk niet, behalve tijdelijk in hotels, maar je hebt dus wel die enorme interactie die eigenlijk kenmerkend is voor een stedelijk gebied. En in een goede airport city – ik kom daar later op terug – zie je dus een combinatie van ruimte om te werken, te ontmoeten en te verblijven en die zijn dan optimaal met elkaar verknoopt en is natuurlijk, last but not least, multimodaal bereikbaar. Niet alleen door de lucht, maar ook over land, spoor en over de weg. En zo'n airport city kan natuurlijk uitstekend deel uitmaken van zo'n airport corridor. Nou als je dan die vijf golven van Kasarda naast de extreem korte theorie van Cedric Price over de ontwikkeling van de stad legt, dan krijg je een interessante combinatie. Wat zei Cedric Price, namelijk: die vergeleek de ontwikkeling van een stad met een ei en hij zei: 'de stad van de middeleeuwen had een duidelijke grens tussen de stad en de omgeving'. En hij vergeleek dat met een gekookt ei. De stad van de industriële revolutie die dijde over de omgeving uit. Met de spoorlijnen kon je verder van het centrum komen en hij vergeleek dat met een gebakken ei. En de moderne stad in het informatietijdperk is een ingewikkeld stelsel van stedelijke subcentra die met elkaar verbonden zijn. En dat was dan het scrambled egg. En dat zie je dus daaronder dan ook uitgetekend hoe de stad met die autosnelwegen al de eerste fase wordt van dat scrambled egg en de huidige stad zou je dus eigenlijk kunnen typeren als een global city region, die polycentrisch is:

meerdere stedelijke centrumgebieden bij elkaar. En een van die zendergebieden is dan de luchthaven en dat noemen we dan de airport city. Maar daar heb je dan ook een verbijzonderde ontwikkeling tussen de luchthaven en de stad. Dat is een airport corridor. Nou, en daar kun je dan een soort cirkel omheen trekken en dat zou dan je aerotropolis kunnen zijn. Als je dat begrip daar nog een plek wil geven. Nou, en een grote stedelijke regio heeft ook meerdere luchthavens, dus dan ontstaat er een interessant gemengd gebied van hoe die stad eruit gaat zien. Nou, dit heeft op hele verschillende manieren vorm gekregen in de praktijk. Want iedere stad is natuurlijk verschillend. Op verschillende continenten heeft het ook op hele verschillende manieren uitgepakt. Dat heeft alles te maken met planningscultuur, ontwikkelingscultuur. Een heel mooi voorbeeld van een hele monomane aerotropolis is die van Memphis, Tennessee. Memphis is de hub van FedEx en daar vliegen elke avond… Meer dan 200 vrachtvliegtuigen komen daar de luchthaven binnen en dan worden er allemaal pakjes omgepakt en gaan weer de vliegtuigen in en in de vroege ochtend vliegen er weer 200 vliegtuigen uit. Dat is een interessante locatie voor een aantal bedrijven die heel snel willen kunnen leveren, om daar vlakbij te gaan zitten. Daar zitten bijvoorbeeld bedrijven die gespecialiseerd zijn in het ter beschikking stellen van medische apparatuur voor ziekenhuizen. Die moeten heel snel geleverd kunnen worden. Als je dan naast die knoop zit, kun je zeggen: binnen een paar uur heb ik in Baltimore een bepaald apparaat geleverd. Ik kan u zeggen dat Memphis verder eigenlijk een verschrikkelijke stad is, maar dit is wel een heel bijzonder verschijnsel, wat je daar hebt. Ja, behalve voor mensen die van Elvis Presley houden natuurlijk. Een aerotropolis hoeft niet heel groot te zijn. Die luchthaven hoeft niet heel groot te zijn. Een mooi voorbeeld is Edmonton in Canada. Dat zijn nog geen 10 miljoen luchtreizigers. En toch hebben ze daar een heel ruimtelijk economisch model op die luchthaven geëntameerd, waarbij ze een aantal focussectoren hebben aangewezen. Ze zeggen: 'ja, die moeten we een goede ruimtelijke plek geven in relatie tot die luchthaven'. En dat was in hun geval dan de agribusiness en de energie als sectoren. Nou, agribusiness is interessant. Dat hebben wij in feite bij Schiphol natuurlijk ook, met de bloemenveiling. Dat is ook een vorm van agribusiness. Dat moet vaak gekoeld vervoerd worden en moet snel op zijn bestemming kunnen zijn. Een ander voorbeeld is Shenzhen in China en dat is vooral een voorbeeld van hoe snel het kan gaan. Dus waar de ontwikkelingen hier nog weleens langzaam willen zijn, hebben ze daar in Shenzhen in recordtijd een stad gebouwd. Eind jaren '80 had het nog 30.000 inwoners. Inmiddels zijn dat er 13 miljoen. Het was een buitenplaats voor Hongkong. Het is nu twee keer zo groot als Hongkong. En daar hebben ze een luchthaven gebouwd die in een paar stappen enorm gegroeid is, ook inmiddels aangesloten is op het hogesnelheidsspoorwegnet. En daar, een stukje naar rechts, bij dat Qianhai, dat is eigenlijk het derde central businessdistrict van Shenzhen en dat ligt dus eigenlijk op de drempel van de luchthaven. Zoiets als de Zuidas ten opzichte van Schiphol. Kasarda die noemde in zijn presentaties over de aerotropolis ook altijd Amsterdam, Schiphol als het voorbeeld van een geslaagde aerotropolis. En dan zei hij ook: 'De Zuidas in Amsterdam, ja, Amsterdam denkt dat dat hun central businessdistrict is, maar het is in feite de buitenpost van de luchthaven.' Het is maar hoe je daarnaar wil kijken. Schiphol had zelf de airport city natuurlijk ontwikkeld. Dat is onderdeel van die aerotropolis. Ik kom daar later op terug. In Hoofddorp had je de enorme kantoorontwikkeling hier in de Beukenhorsten, ook heel erg luchthaven gerelateerd. En je had bijvoorbeeld Schiphol-Rijk, waar ook een kantorencluster kwam en een groot hotel, helemaal gericht op de luchthaven. Je kunt daar twee dingen nog bij betrekken. Dat Schiphol-Rijk was dus niet op die corridor gelegen. Dat lag juist excentrisch ten opzichte van de infrastructuur tussen de luchthaven en de stad en dat is nu een plek waar je leegstand ziet. En dat is niet alleen in het Schiphol-geval zo, maar ook wereldwijd zie je dat die echte, die pure aerotropolislocaties, het niet zo goed doen, terwijl die corridorlocaties zich wel goed ontwikkelen. En wat ook interessant is, is dat toen zich dit ontwikkelde, vanaf de jaren '90 of in de jaren '90, toen werd er ook veel aan landscaping gedaan, aan landschapsontwikkeling. We waren toen hier in de regio bezig met de Polderbaan. Ter compensatie van het feit dat er recreatiegebied in Spaarnwoude verloren ging door die Polderbaan, werd de westelijke Haarlemmermeer als recreatiegebied ontwikkeld. Er kwam een groen carré rond Schiphol en Schiphol zelf kwam met zijn landscapingsstrategie. Dus ambitieus hele luchthaven vol geplant met berken. Kortom, een interessante

tijd voor dat soort ontwikkelingen. Als je dan van aerotropolis specifiek naar de airport city gaat, dan zit je ineens in het hart van de luchthaven, in dat heel specifieke eigen stedelijke luchthavenmilieu. Een heel mooi voorbeeld daarvan is de airport city van München. Daar in München hebben ze in de jaren '80 een terminal gebouwd. Die had niet helemaal de goede lay-out. Dus toen hebben ze vijftien jaar later een hele nieuwe terminal gebouwd die wel goed in elkaar zat en daar ging Lufthansa dus zitten. Maar precies tussen die terminals in hebben ze dit airportcenter gebouwd. En dat is in feite een groot overdekt stadsplein – zo zou je het kunnen noemen – en dat wordt zowel gebruikt door Audi bijvoorbeeld om zijn nieuwe auto's daar te presenteren, maar daar is ook een kerstmarkt en daar kan ook een volleybaltoernooi georganiseerd worden. Dus dat is een heel mooi voorbeeld hoe een luchthaven ook iets voor zijn omgeving kan doen door ook echt zijn stedelijke karakter te ontwikkelen. En wat verder interessant is aan München, is dat aan de voorkant van de luchthaven een technologiepark in ontwikkeling is, wat ze LabCampus noemen. Ik weet niet precies hoever dat nu in ontwikkeling is, maar dat is echt gericht op kennisintensieve bedrijven bij de luchthaven te vestigen. Een heel ander voorbeeld is Zürich, ook een heel succesvolle airport city. Daar hebben ze in één klap meer dan 200.000 m^2 kantoren en hotels gerealiseerd. Ik dacht altijd dat ze dat doen in drie, vier fasen, maar dat hebben ze gewoon in één keer gebouwd. En daar zit onder andere een afdeling van de medische faculteit. Dus daar kun je medische voorzieningen aanbieden voor mensen die daarvoor invliegen en weer uitvliegen. En in dit geval… Zo'n airport city moet het dus ook hebben van de kwaliteit van de verbinding met de stad. Nou, dat is in Zürich uitstekend geregeld. Daar heb je tussen de luchthaven en de stad zowel intercitytreinen als Stadbahntreinen – de S-Bahn – als een sneltram en ook nog eens een keer bussen. Dus daar zit een geweldig openbaar vervoerproduct, wat een heel goede voorwaarde is voor zo'n soort ontwikkeling. Op een hele andere manier hebben ze het in Oslo aangepakt. Die wilden echt een hele Noorse luchthaven maken. Dus in zijn architectuur en in zijn materiaalgebruik moest het een Noors karakter hebben. Dus je ziet daar veel natuurlijke materialen, hout, maar ook beton. En beton was dan de referentie aan de booreilanden die in Noorwegen worden gemaakt. Maar wat ook bijzonder is van Noorwegen, is dat ze daar de hele luchthaven op een heel zorgvuldige manier in het landschap hebben ingepast. Dus ze hebben een heel uitgebreide landschapsstrategie dat overal dat landschap gevoeld kan worden, ook daar waar ze de airport city nu ontwikkelen. Nog twee bijzondere voorbeelden van een airport city: daar links is Guangzhou, ook in de Parelrivierdelta in China. Het bijzondere daar is: boven in dat linker plaatje, daar ziet u wat vaag een luchthaven liggen. Dat is een luchthaven van de omvang van Schiphol, ongeveer 70 miljoen passagierscapaciteit. En ze hebben nu in één klap daar nog een keer 70 miljoen bij gebouwd. Dat is inmiddels geopend. Dit is nog een renter, maar dat gebouw is inmiddels ook klaar. En daar hebben ze een airport city bij gemaakt die meer een paviljoenkarakter heeft, dus meer in het groen. In mijn ogen een iets minder logische keuze, maar het kan dus wel. En rechts zie je Hongkong, niet zo ver daar vandaan. En daar hebben ze juist een intensieve ontwikkeling in het hart van de luchthaven, met onder andere – en dat zie je vaker – een heel groot congres-, vergader- en expocenter. Dus daar kun je congressen houden. Daar kun je hele grote expo… Het is eigenlijk een soort RAI, maar dan midden op de luchthaven. En dat zie je bijvoorbeeld ook in Rome of in Madrid. Tussen de luchthaven en de stad is een heel goede plek om congres- en conferentiefaciliteiten te ontwikkelen. En ik was daar een keer en 's avonds dacht ik: goh, wat komen er toch allemaal mensen naar die luchthaven toe. Nou, dat waren dus allemaal jongeren, want 's avonds waren daar dus popconcerten, want je kon daar zo veel lawaai maken als je maar wilde. Schiphol heeft in feite een heel sterke airport city ontwikkeld in de jaren '90. We hebben gisteren nog een boekpresentatie gehad over de architectuur uit die periode met Jan Benthem. En het goede van die airport city was dat die ideaal verknoopt is met hun terminals. Normaal gesproken ontwerp je op een luchthaven tegenover de terminal de parkeergarage en dan heb je meteen alles geblokkeerd. Dat is op Schiphol toen niet gedaan. De parkeergarage is half verdiept en half boven de grond en die airport city is er eigenlijk overheen gelegd. Voor een ontwikkelaar best een lastige opgave, maar daardoor is die wel heel perfect verbonden. En het is een soort sandwich. Dus je hebt twee hoogwaardige hotels met congres- en vergaderfaciliteiten en daartussenin een hoogwaardig kantoor en je kunt daar dus ideaal

wonen, werken en verblijven – sorry, ik heb wat last van mijn keel – en daar ziet u ook de landscapingsstrategie: al die boompjes die zorgen voor een groene waas op die luchthaven. Dus dat is ook een onderdeel van stedelijk denken op zo'n luchthaven, dat je ook denkt aan de groene ruimte en aan de buitenkwaliteit. En op dat plaatje rechts, daar ziet u ook nog een keer in het rood hoe die centrale as midden over de luchthaven loopt en hoe Schiphol Plaza eigenlijk het stadshart is, het stadsplein, dat niet alleen voor de luchtreizigers een transferpunt is, maar dus ook nog een stedelijke functie heeft. Het belang van zo'n airport city is niet alleen dat het leuk is of dat het leuk is voor de stadsplanners, het is ook onderdeel van het businessmodel van de luchthaven. Als je naar het resultaat van Schiphol kijkt, dan is zo'n 70% of 80% – hangt een beetje van het jaar af – van het resultaat uit commerciële inkomsten/commerciële activiteiten. Die commerciële activiteiten zijn dan verdeeld over retail en wat eraan vastzit in de terminal, parkeren en mobiliteit, vastgoed en vracht – hoewel vracht strikt genomen niet commercieel bijdraagt, dat is een operationele functie – en dan zie je dat het vastgoed daar weer ongeveer een kwart van voor zijn rekening neemt. Dus het is niet een soort vrijblijvende business. Van de airport city naar de airport corridor. Zoals ik zei: een mede door de luchthaven gedreven ontwikkeling tussen de luchthaven en de stad. En daar zijn heel veel voorbeelden van. In Noord-Amerika zijn dat heel grote ontwikkelingen, vooral op de auto gericht. Hoewel er bijna altijd bij succesvolle ontwikkelingen achteraf openbaar vervoer kwam. Maar Denver, Dallas, Detroit, dat zijn mooie voorbeelden daarvan. Washington kom ik zo nog op terug. Maar ook in Azië: Kuala Lumpur, Seoel, Doha in het Midden-Oosten. Allemaal steden met ambitieuze ontwikkelingen voor tussen de luchthaven en de stad. En in Europa zou je kunnen zeggen dat Amsterdam, Zürich en Parijs ook mooie voorbeelden zijn van hoe er heel planmatig eigenlijk is gekeken naar die verstedelijking tussen de luchthaven en de stad in. Een heel interessante vind ik Washington. Daar heb je de Dulles Technology Corridor. Die luchthaven ligt redelijk ver uit de stad, maar sinds daar ook een metro naartoe is, zijn zich daar technologiebedrijven gaan vestigen. Die wilden daar zitten omdat ze de nabijheid van het regeringscentrum wilden hebben voor hun netwerkactiviteiten, maar vanaf een bepaald moment kwam daar dus een versnellend effect en wilden ze daar allemaal gaan zitten. Als de ene er zit, wilde de ander er ook naartoe. En het is op dit moment de grootste concentratie van datacenters in Noord-Amerika. En voor ons is het interessant omdat het precies het soort activiteit is wat wij ook hebben en als het om technologiebedrijven gaat wat we willen hebben en willen versterken. Schiphol heeft eigenlijk ook geschiedenis met zo'n airportcorridor. Dus in de jaren '90 al liet Schiphol een plan maken door het bureau van Rem Koolhaas, OMA, om de luchthaven in zijn omgeving in te passen en toen heeft hij al die hele corridor getekend van Amsterdam-Zuidoost via de Zuidas naar Schiphol met nog een zijpootje naar Sloterdijk en dat noemde hij dan de IJstad. Dat was de hoog dynamische stad. Want de IJ-oevers en zo en het historische centrum, dat was meer het laag dynamische deel van de stad. Nou, dat is eigenlijk doorgezet in de tijd dat we samenwerkten in het kader van het bestuursforum Schiphol, zo heette dat toen. En toen werden er met regelmaat ruimtelijk economische visies voor de Schipholregio gemaakt, waar we dus met de provincie, Amsterdam, Haarlemmermeer en SADC keken naar de verdeling van kantoorontwikkeling, logistieke ontwikkeling, wat moest waar. En dat was in feite een versterking van de ontwikkeling van die corridor. En dat is rond 2008 nog een keer, ook in grote samenhang, gebeurd in het project wat toen ZWASH heette (Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp). En daar onder leiding van de rijksoverheid met de provincie, Amsterdam, Haarlemmermeer is toen gezegd: die hele as (Hoofddorp, Schiphol, Zuidas) dat is dé internationale entree naar Nederland. Daar zitten vestigingslocaties die elkaar heel goed aanvullen. En dat hebben we toen ENTER [NL] genoemd als een branding. En dat zou je verder in zijn samenhang moeten versterken. En toen is ook de verlenging van de Noord/Zuidlijn heel erg naar voren gehaald als de backbone van die ontwikkeling. Die zou dat heel goed kunnen gaan dragen. En als je nu kijkt wat er dan sindsdien is gebeurd – dat is een beetje mijn klacht – dan zijn we die samenhang eigenlijk een beetje uit het oog verloren. We kijken nu naar de verlenging van de Noord/Zuidlijn. Dat heet dan OVA. We kijken naar Zuidasdok. We kijken naar een masterplan voor Schiphol-centrum. Wij kijken naar een spoorzone rond het station en we kijken naar het station zelf. En het is alsof die projecten allemaal los van elkaar staan en dat we alleen nog maar kijken naar wat het kost en dat we niet genoeg

geld krijgen. En we zijn dat verhaal, die ambitie, eigenlijk een beetje uit het oog verloren dat we hier dé internationale entree naar Nederland willen maken. En dat, terwijl de oproep wel is om onze economische kracht te vergroten, onze economische autonomie: het verhaal van Wennink. Dus ik denk dat die airportcorridor, zeker in combinatie met de techcorridor – dat is die hele technologiecorridor Amsterdam-Eindhoven – dat daar heel interessante raakvlakken tussen zitten om vernieuwing te brengen in wat vroeger het mainport-denken heette. Dus in de jaren '90 zijn we de mainport. Dat betekent dat de luchthaven de trekker is voor de economische ontwikkeling van de Metropoolregio. Dat moet internationale bedrijven aantrekken. Inmiddels kun je zeggen dat Amsterdam zo veel volume heeft dat het strikt gewoon niet... Die luchthaven is nou wel een voorwaarde, maar het is niet meer de echte locomotief. Dus je bent op zoek naar een nieuwe balans tussen die luchthaven en de stad en je zou ten opzichte van dat denken in die vorige corridors ook veel meer omgevingskwaliteit daarbij willen betrekken, groene ontwikkeling, kwaliteit van wonen en van leven. Maar mijn persoonlijke oproep zou zijn of we die samenhang in die corridor niet weer op kunnen gaan zoeken om daarmee ook meer kracht te geven aan de economische ontwikkeling van deze regio. Dat lijkt mij een heel interessant discussiepunt. En nu valt mij op dat ik geen enkele vraag heb gekregen.

De VOORZITTER: Was er iemand die… Ja, volgens mij… De heer Hazen van D66.

De heer HAZEN: Wat bedoelt u precies met die techcorridor Amsterdam-Eindhoven? Want Amsterdam zie ik, Eindhoven zie ik, maar die verbinding/corridor zie ik nog niet helemaal.

De heer SCHAAFSMA: Nee, dat klopt. Maar er is een heel rapport verschenen over hoe Amsterdam en Eindhoven elkaar aanvullen. Dus hoe ze op hun eigen manier een heel sterke positie hebben in de ontwikkeling van de techsector. Dus Eindhoven meer in de productie van de machines. Amsterdam meer in commerciële toepassing met Booking.com en dat soort bedrijven. En die hebben wel een relatie met elkaar. Maar u heeft gelijk: het is niet een soort continue corridor dat daartussen ook allemaal technologie zit. Het zijn eigenlijk twee hoekpunten die een sterke relatie met elkaar hebben.

De VOORZITTER: Ik zie nog een aanvullende vraag van mevrouw Bouwhuis.

Mevrouw BOUWHUIS: Niet aanvullend, wel over de vorige slide. Mag dat ook?

De heer SCHAAFSMA: Zeker.

Mevrouw BOUWHUIS: Ik zie bovenaan staan 'stagnatie door besluitvorming' of 'stagnatie in besluitvorming'?

De heer SCHAAFSMA: Stagnatie in de besluitvorming.

Mevrouw BOUWHUIS: Oké, en is dat dan lokaal hier rondom Schiphol fysiek of landelijk?

De heer SCHAAFSMA: Nee, dit slaat eigenlijk vooral op OVA. Dus hoelang we al over de Noord/Zuidlijn praten en hoelang het duurt voordat je daar dan… We hebben nog steeds geen duidelijkheid daarover. We hebben twee keer een verkenning doorlopen. Eerst voor het Groeifonds van Dijsselbloem en toen nog eens een keer in de systematiek van het ministerie. Allemaal formaliteiten die tot een enorm lang proces hebben geleid. En we wachten nu alweer… Nou, hoelang is het? We zijn alweer een jaar bezig om nu een verkenning af te ronden. Dan even terug naar Shenzhen. Zo kun je dus niet concurreren met de grote dynamische centra in de wereld.

De VOORZITTER: Mevrouw Van Goethem.

Mevrouw VAN GOETHEM: Ja, dank u wel. Misschien een vervolgvraag daar dan op. U staat hier nu voor de raad van Haarlemmermeer. Dus wat u, volgens mij, vraagt is een soort van samenhang in de hele regio of misschien zelfs wel waar landelijk klappen op moeten worden gegeven.

De heer SCHAAFSMA: Dat is mijn pleidooi, ja. Maar daar kan de gemeente Haarlemmermeer natuurlijk een partij in zijn.

Mevrouw VAN GOETHEM: Maar is de gemeente Haarlemmermeer dat dan niet geweest?

De heer SCHAAFSMA: Jazeker.

Mevrouw VAN GOETHEM: Want voor zover wij weten is juist onze wethouder daar voorvechter van geweest en nog steeds.

De heer SCHAAFSMA: Dat klopt. Nee, wat ik zeg: wat weggevallen is – dat is deze slide – dat we met de ministeries en de provincie en Amsterdam en Haarlemmermeer aan een integraal beeld aan het werken waren waar we naartoe willen. Nou, dat is een beetje uit elkaar gevallen. Dus dat zijn nu deelprojecten geworden waarbij wij als Haarlemmermeer enorm trekken aan het verlengen van die Noord/Zuidlijn. Dat is heel duidelijk. Maar dan zie je dat het in Amsterdam alweer wat moeilijker ligt. Dus die denken: ja, maar we hebben ook Zuidasdok nog. En daar hebben ze op zich gelijk in. Maar ja, dan ben je niet meer in gezamenlijkheid bezig om een overkoepelende ambitie gewoon voor elkaar te krijgen.

De VOORZITTER: Ik wil wel voorkomen dat we nu weer op de inhoud… Want dat zouden we aan het eind doen. Mijnheer Van der Helm, heeft u een verduidelijkende vraag? Dat is heel kort.

De heer VAN DER HELM: Laat ik hem stellen, dan kunnen we dat toetsen. Ik begrijp een beetje uit de vorige… Er is een soort visie ontwikkeld van hoe het gebied ontwikkeld zou moeten worden. Het valt nu een beetje uiteen. Is de belangrijkste reden niet gewoon geld?

De heer SCHAAFSMA: Nou, dat weet ik niet. Want ik denk dat het ook veel te maken heeft met het feit dat op nationaal niveau we de ruimtelijke ordening eigenlijk hebben stilgelegd en hebben gezegd dat de provincies dat maar gaan doen. Nou, dat heeft niet dezelfde power gekregen in dit gebied als toen het ministerie daar nog met ruimtelijke ordening en infrastructuur en economische zaken aan het trekken was. Dus dat is een factor. En het is natuurlijk ook een factor dat Schiphol een steeds moeilijker dossier is geworden. Dus met name in Amsterdam daar kijken ze toch veel kritischer naar Schiphol dan Haarlemmermeer bijvoorbeeld. Dus die gezamenlijkheid is een beetje weggevallen. Los daarvan hebben we, zeker nu natuurlijk, ook een financieel probleem. Er is nu gewoon geen geld voor infrastructuur in de begroting en is het spannend hoe dat gaat aflopen met de besluitvorming over OVA. Maar het is een samenspel van zaken. En als je het nou hebt over bijvoorbeeld een samenhangende kleuring van vestigingslocaties, dat is op zich niet duurder dan wanneer je dat niet doet. Dat vraagt eigenlijk alleen samenwerking.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaafsma, gaat u verder met uw…

De heer SCHAAFSMA: Nee, maar dit was de laatste.

De VOORZITTER: Oh, u bent al klaar?

De heer SCHAAFSMA: Ja.

De VOORZITTER: Oké, nou, wat een mooie timing dan.

De heer SCHAAFSMA: Ja, dit was een halfuur.

De VOORZITTER: Zijn er dan nog andere vragen? Mevrouw Van Goethem.

Mevrouw VAN GOETHEM: Ja, dank u wel. Dank u wel voor uw betoog. Wat ik een beetje miste was: u gaf aan van, nou ja, een samenhang in die corridors. Nou, die kan ik helemaal volgen. Maar dat dat goed is voor de economische ontwikkeling staat buiten kijf. Hoe is dit ook goed voor onze inwoners?

De heer SCHAAFSMA: Dat is natuurlijk een goede vraag. Daarom zei ik ook dat je hem nu ook breder zou insteken dan die puur economische corridors. Het is natuurlijk een gebied waar niet veel gewoond wordt vanwege de hinder van de luchthaven. Dus in die zin hebben de meeste bewoners fysiek in ieder geval wel enige afstand tot de corridor. Maar je ziet het bijvoorbeeld hier wel samenkomen in een spoorzone, die voor een deel echt het economische heeft en voor een deel gewoon een woongebied is. Wat de bewoners er vooral aan hebben, is dat je je werkgelegenheid optimaal weet te ontwikkelen. En dat je, als je dit op een samenhangende manier doet, je er ook voor zorgt dat je een goede groenstrategie hebt. Dat je zegt dat het niet alleen werklocaties zijn die we gaan toevoegen, maar dat we die ook inpassen in een aantrekkelijk landschap en dat we daar ook recreatievoorzieningen aan koppelen. Dus daarom zou mijn pleidooi ook zijn dat je dat veel breder moet gaan insteken dan puur vestigingslocaties. Daarom zeg ik ook dat je aerotropolis eigenlijk niet meer moet gebruiken. Je moet het een beetje opnieuw uitvinden om het die breedte te geven. Want je ziet ook, als ik hier weleens ook internationale presentaties over geef, laat ik ook altijd zien dat de Zuidas en Hoofddorp-Beukenhorst hele monomane functies waren. Kantoren Zuidas, je had de Beukenhorst, een scheiding en dan had je daar nog ergens wonen. En we zoeken nu dus veel meer die gemengde milieus en dat levert aantrekkelijke steden op. Dat is voor de bewoners ook aantrekkelijk.

De VOORZITTER: Ik zag een hand van de heer Boer, VVD.

De heer BOER: Ja, ik begrijp een beetje uit het hele verhaal, maar ook in de praktijk, dat er toch wat haperingen in die, mag ik zeggen, corridor zitten. Wat is naar uw mening nodig, behalve geld uiteraard altijd, om het weer een beetje vlotter te trekken?

De heer SCHAAFSMA: Ja, als u dat wil hè, want daar ga ik verder niet over, dan zou ik zeggen dat je het nu eerder van onderop gaat opbouwen, want van het ministerie zal het nu niet direct komen. Dus een bondgenootschap van Haarlemmermeer met Amsterdam en de provincie en de luchthaven is natuurlijk een heel goede start. Als je daar consensus hebt dat we toch eigenlijk hetzelfde willen in dit gebied, dat zou een mooie verkenning zijn. Vinden we hetzelfde? Hebben we er allemaal hetzelfde belang bij om dit goed te doen? En om dat ook even los te koppelen: er zijn nu contouren van waar het met Schiphol naartoe gaat in de besluitvorming. Dat is een basis om te zeggen: En wat zou dat dan kunnen betekenen voor hoe we die corridor gaan invullen? Daar kun je als Haarlemmermeer, als je dat wil, gewoon initiatieven in nemen. We gaan eens met Amsterdam praten. We gaan eens met Schiphol…

De VOORZITTER: We moeten ook voorkomen dat we politieke vragen gaan stellen hier. Dat lijkt me niet helemaal handig. Wat wel handig is, is dat we een CEO van Schiphol in ons midden hebben, toevallig. Daar mag u ook vragen aan stellen. Ik wil niet… Dat mag alles zijn, hoor ik hier. Nou, dat zal wel meevallen. Niet alles, toch? Nee. Zijn er ook specifiek met betrekking tot deze informatieve bijeenkomst vragen aan de directeur van Schiphol? Mevrouw Van Goethem.

Mevrouw VAN GOETHEM: Ja, sorry voorzitter. Dan wil ik ook wel graag horen inderdaad wat de CEO van Schiphol voor gedachtes heeft bij deze presentatie en hoe hij ziet hoe we hier misschien meer samenhang of weer opnieuw die samenhang in kunnen creëren.

De heer VAN OORD: Oké, doen we het zo. Nou laat ik allereerst zeggen dat ik me herken in het beeld dat Maurits schetst en dat is dat de samenhang in de samenwerking tussen Schiphol en Amsterdam helemaal is verdwenen. Het mooiste daarvan is eigenlijk dat ik denk dat wij geen enkel beeld meer hebben bij wat de problematiek op de Zuidasdok echt inhoudt. Die is ook best complex. En welke plannen Amsterdam daar nu mee heeft, weten we ook niet meer. Welke budgetten daarvoor beschikbaar zijn, weten we ook niet meer. Maar het is natuurlijk onmiskenbaar dat die ontwikkeling een effect heeft op Schiphol. Want het station Zuid dat moet eigenlijk het startpunt gaan worden van veel internationale treinen die niet meer op station Centraal gaan vertrekken maar die gewoon op station Zuid gaan vertrekken. Dus die ontwikkeling met internationale treinen die is natuurlijk relevant voor Schiphol, want Schiphol zou eigenlijk stoppunt willen worden voor die internationale treinen. Wat wij willen is dat mensen voor afstanden tot zeg maar 700 kilometer een internationale trein nemen naar Parijs, Londen, Frankfurt en dat ze niet meer op dat soort afstanden gaan vliegen. Op dit moment is dat niet mogelijk. De Schipholtunnel is de grootste bottleneck in het netwerk van de Nederlandse spoorwegen en is helemaal volgepropt met sprinters naar Amsterdam met name. Dus het idee dat die… En daar hebben we de Noord/Zuidlijn voor nodig. Maar als je nu aan mij vraagt hoeveel liefde er nu is in Amsterdam voor de Noord/Zuidlijn, dan zou ik het echt niet weten. Ik weet wel dat die liefde er is in de gemeente Haarlemmermeer. Die zit achter mij. Dus die hele samenhang die is inderdaad een beetje verdwenen. Dat is een situatie zoals ik hem aantrof toen ik twee jaar geleden hier startte. En ik vind dat die samenhang veel beter zou kunnen zijn. Maar die zegt ook iets over de relatie tussen Schiphol en Amsterdam. En die relatie is – laat ik het zo benoemen – complex.

De VOORZITTER: Was dat een antwoord op uw vraag, mevrouw Van Goethem? Zijn er nog andere raads- of commissieleden die een vraag willen stellen? Ik heb u nog nooit zo terughoudend gezien. Ah, mevrouw Van den Berg, ik schrok al.

Mevrouw VAN DEN BERG: Nou, het is meer een soort idee, want wij storen ons er hier in Haarlemmermeer weleens aan dat het Amsterdam Airport wordt genoemd. Dus misschien is Haarlemmermeer Airport dan gewoon beter. Bent u dat eens met mij?

De heer VAN OORD: Vanavond ben ik dat eens met u.

De VOORZITTER: Ik kijk nog één keer in de arena rond. Ja.

De heer KLAASSEN: Voorzitter, bedankt. Voorzitter, ik hoorde net in de presentatie aangegeven worden dat alles wat goed bereikbaar is, dat wordt volgebouwd en daar komen allemaal – ook op omliggende andere grote wereldluchthavens ziet men dat terug – industrie- en kantorencomplexen. Dat zien we dus inderdaad hier in de buurt van Schiphol, Beukenhorst heel mooi terug. Zuidas, die proberen ook lekker mee te doen. Maar u gaf aan dat Schiphol-Rijk leeg staat. Moeten we dan ook niet daar een focus op leggen, of via Schiphol daar een focus op leggen, dat we dus zeggen van: laten we daar gewoon ook goed OV naartoe gooien, zodat we daar ook meer bedrijvigheid gaan zien en ook meer vestiging gaan zien in plaats van leegstand.

De VOORZITTER: Mijnheer Schaafsma. Althans, dat was een vraag voor mijnheer Schaafsma, neem ik aan.

De heer SCHAAFSMA: Feitelijk doen we dat dus ook al. De busverbinding met die kant van Schiphol is al enorm verbeterd, maar je krijgt dat naar zo'n gebied niet op het niveau van een Noord/Zuidlijn of een spoorlijn Amsterdam-Schiphol. En ik denk zelf wel – als ik in een optimistische bui ben – dat je eigenlijk een lightrail zou moeten maken uit Hoorn, Aalsmeer en dan via de Zuidtangent naar Heemstede. Dat zou fantastisch zijn. Dan zou het een ander verhaal worden. Maar dat valt nog een beetje buiten de scoop van mijnheer Karremans, ben ik bang. Dus we zullen het voorlopig moeten doen met een busverbinding die op zich wel goed is, maar die natuurlijk niet op kan tegen een railverbinding zoals we die in de corridor hebben. En ja, dat is lastig. En bovendien zit daar ook weinig ruimte voor heel nieuwe ontwikkelingen, hè. Het is een bestaand gebied dat leegstand kent. En een van de dingen waar we naar moeten kijken in de toekomst is hoe je de ruimte die daar nog is, onder andere door het vrijvallen van het gebied van de parallelle Kaagbaan, gaat invullen. Dat is nog een open zaak. Maar dan ga je wel degelijk ook naar de openbaar vervoerbereikbaarheid kijken.

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Klaassen. Ja? Mevrouw Roos.

Mevrouw ROOS: Ja, er wordt dan wel steeds gesproken over een corridor. En dat is heel mooi. Maar ik heb zelf het gevoel dat het toch allemaal eilandjes zijn die eigenlijk niet echt lekker met elkaar communiceren, wat je wel verwacht van een echte corridor. Schiphol-Rijk is een stukje. Dan heb je Schiphol. Zo heb je allerlei gebiedjes wat dan nu wel een corridor wordt genoemd, maar voor mij gevoelsmatig is het niet een mooie eenheid/corridor die dan inderdaad hetzelfde zicht heeft op Schiphol en dezelfde dingen verwacht of inzet.

De heer SCHAAFSMA: Ruimtelijk ben ik dat met u eens. Maar als je nu bijvoorbeeld naar de kantorenmarkt kijkt en hoe die zich daar ontwikkelde, dan had je wel heel mooi een aantal aanvullende locaties die dat gebied als geheel juist aantrekkelijk maakten. Dus als je als internationaal bedrijf je wilde vestigen en grotere ruimte nodig had, dan ging je in de Zuidas zitten in een prestigieus gebouw, naar internationale begrippen nog best betaalbaar. Als je echt in het hart van de knoop wilde zitten en wat minder ruimte nodig had, dan ging je op Schiphol zitten. Dat zat tegen het niveau Zuidas aan. Het is nu iets groter geworden, dat huurverschil. En als je een eigen gebouw wilde met eigen identiteit voor een lagere huur, dan ging je op Beukenhorst zitten. En zo functioneert de markt voor een deel nog steeds. Dus dat het heel aanvullende locaties zijn. En dat is dus een interessant voorbeeld. Als je nieuwe locaties gaat ontwikkelen: hoe kunnen die weer wat toevoegen aan de differentiatie die je al hebt? En het is mooi als je er ruimtelijk ook nog wat meer herkenbaarheid in krijgt. Maar het gaat er vooral ook om dat je de typologie van werklocaties goed op elkaar afstemt, dat die samen één geheel vormen.

De VOORZITTER: Nog een vervolgvraag, mevrouw Roos?

Mevrouw ROOS: Ja, en dan als het gaat om communicatie, want het zijn ondernemers en ze zullen allemaal een beetje een ander idee hebben van hoe ze het ingepast willen hebben. Hoe gaat dan die communicatie met die ondernemers om eigenlijk een beetje een samenhangend idee te hebben en dat ook echt tot uitvoering te brengen?

De heer SCHAAFSMA: Daar kun je op verschillende manieren naar kijken, denk ik. Want als het gaat om nieuwe gebiedsontwikkeling, dan ben je als overheid natuurlijk heel sterk sturend ook in wat voor soort gebied je daar gaat maken. Wat de Amsterdamse regio minder heeft dan Eindhoven bijvoorbeeld: in Eindhoven heb je natuurlijk ASML als een heel dominant bedrijf. Dat heeft er ook toe geleid dat ze – dat heet het project Beethoven – ook een heel duidelijk verhaal hadden van wat ze nodig hebben, omdat ASML dat nodig heeft. En dat hebben ze voor elkaar gekregen. Daardoor hebben ze enorm geld gekregen voor hun stationsprojecten waar ze heel ambitieus in zijn. En dat heb je in de Amsterdamse regio niet zo. Daar heb je veel meer grote bedrijven. Niet zo groot als ASML. Maar dat is een veel

gedifferentieerder landschap. Dus dat is ook lastiger. Je zou kunnen zeggen dat Amsterdam een veel moeilijker economisch narratief heeft wat dat betreft, omdat het zo'n gedifferentieerde economie heeft. En trouwens ook omdat het altijd zo goed ging. Dus ja, waarom zou je eigenlijk? Het loopt vanzelf wel. Nou, ik denk dat je steeds meer in de situatie komt dat je je best zult moeten doen om internationaal mee te blijven draaien. Dat is natuurlijk ook de waarschuwing van Wennink: Blijf niet achterover zitten, zo van het loopt allemaal wel. Nee, je moet actief kijken welke positie wij willen innemen internationaal. En daar kun je zo'n gedachte een plek in geven. Die kan daarin helpen.

De VOORZITTER: Mijnheer Luikel van de PVV, had u een vraag? Ik zag net uw hand omhoog. Dat was misschien gewoon uitrekken. Mijnheer Hazen. En dan mijnheer Boer.

De heer HAZEN: Ja, ik ben nog even getriggerd door dat gebrek aan echte samenwerking om die samenhang goed aan te brengen. We hebben gisteren hier een mooie bijeenkomst gehad over alle samenwerkingsverbanden waar de Metropoolregio Amsterdam onder andere onderdeel van uitmaakt. In hoeverre staat dat daar op de agenda en/of moeten we die agenda daar dan niet wat meer aandacht voor laten vragen?

De heer SCHAAFSMA: Nou, dat is een hele mooie plek om daar aandacht voor te vragen natuurlijk. En er is vanuit de Metropoolregio toen ook een soort verstedelijkingsvisie voor de Metropoolregio opgesteld. Daar zit het niet zo sterk in. Dus als ik daar ben, dan houd ik ook wel een pleidooi dat er meer naar moet worden gekeken. Bij de provincie ook. Dus dat is een heel goede plek om dat een plaats te geven, ja.

De VOORZITTER: Mijnheer De Boer.

De heer BOER: Ja, ik stelde net een mooie vraag, nog. Dank voor uw antwoord. Maar ik wil eigenlijk dezelfde vraag bijna stellen aan de CEO van Schiphol. Wat zijn uw wensen en wat kunnen wij er als Haarlemmermeer nog in betekenen?

De heer VAN OORD: Mijn wens is, als het om bereikbaarheid gaat, grote prioriteit in Den Haag voor de Noord/Zuidlijn. De grootste kwetsbaarheid voor Schiphol de komende tien jaar zit in wat wij noemen landzijdige bereikbaarheid. Eigenlijk loopt Schiphol de komende tien jaar meer en meer vast op zijn aansluiting op de A4. U weet in de zomer staat er gewoon al file op de A4 om op Schiphol te komen. En al onze modellen laten zien dat die files alleen maar groter zullen worden en wij willen dat oplossen met een aantal oplossingen. En dat is één: we willen gewoon de Noord/Zuidlijn, waardoor er meer passagiers – ik zal maar zeggen – gewoon met de metro komen in plaats van met hun auto. Een tweede oplossing waar wij aan willen denken, is een extra aansluiting op de A4. U moet zich bedenken ongeveer op locatie P3, waar die grote parkeergarages zijn. Als u nu naar P3 wil, dan gaat u eerst bij… U komt uit Amsterdam. Dan gaat u door de tunnel heen. Dan gaat u bij de klaplus eraf. Dan gaat u nog een paar lussen maken op Schiphol. Dan gaat u weer terug door de tunnel heen en dan gaat u weer naar P3. Het zou veel logischer zijn als we daar gewoon rechtstreeks een afrit zouden hebben. Wat we zelf dus sterk hopen dat is dat, met steun van Amsterdam en Haarlemmermeer, er in Den Haag het project Noord/Zuidlijn veel meer prioriteit gaat krijgen. Daar moeten we realistisch voor zijn. Daar moet Den Haag miljarden voor uittrekken. Maar ik heb tegen de minister van Infrastructuur gezegd: 'Kun je je het permitteren dat je nationale luchthaven straks niet meer goed bereikbaar is? Dus je moet hem hoger op je prioriteitenlijstje zetten.' Aan de steun van Haarlemmermeer ontbreekt het niet. De steun van Amsterdam is over het algemeen ook goed – moet ik echt zeggen – maar het zou wel helpen als Amsterdam wat harder zou duwen in Den Haag op dit project. De impact van Amsterdam – moet ik gewoon eerlijk in zijn – is groter dan van de gemeente Haarlemmermeer.

De VOORZITTER: Mijnheer Hazen.

De heer HAZEN: Ja, ik heb hier nog wel een verdiepende vraag op. Die modellen waar u het over heeft. Er is nu al een probleem, geeft u aan, met die bereikbaarheid. Dat vergroot naar de toekomst toe. Ik vond het betoog heel interessant dat u zegt dat als we de bereikbaarheid per spoor kunnen verbeteren, dan kunnen we van die korteafstandsvluchten af. Van welke passagiersaantallen gaat u dan uit in die berekeningen?

De heer VAN OORD: In onze strategie naar 2050 denken wij dat het aantal passagiers op Schiphol zal doorgroeien van 70 miljoen naar 90 miljoen. En dat doen we zonder extra vluchten. Dat komt door het effect van upgauging. Dan gaat het gemiddeld aantal passagiers van 140 passagiers per toestel naar 185 per toestel. Is dat science fiction? Nee, het gebeurt vandaag al op Heathrow Airport.

De heer HAZEN: Dank u wel.

De VOORZITTER: Ik kijk nog even rond. Er zijn geen vragen meer vanuit de raad. Ja, toch wel. Mevrouw De Vries.

Mevrouw DE VRIES: Nou, niet per se op dit onderwerp, maar ik zou graag een algemene vraag willen stellen. Ik vroeg me eigenlijk af hoe het was om deze dag uit te wisselen met onze burgemeester.

De heer VAN OORD: Nou, tot nu toe geef ik het een negen. Kijk, het is ontzettend informatief. Ik heb Haarlemmermeer veel beter leren kennen en niet alleen de raad hier, maar ik heb natuurlijk ook gereisd door de gemeente heen, kernen gezien, met veel mensen gesproken, gesproken over de economische dilemma's van deze gemeente, met veel vrijwilligers gesproken, gesproken over Schiphol, wat ze van Schiphol vinden. Ik vind het echt heel goed tot nu toe. Ik ben benieuwd wat de burgemeester ervan vindt.

De VOORZITTER: Ik zag toevallig net de CEO van Schiphol binnenlopen.

Mevrouw DE VRIES: Misschien is dat een vervolgvraag.

De VOORZITTER: De heer Dijkstra, u had ook nog een vraag.

De heer DIJKSTRA: Ja, dank u wel. Ja mijn vraag is eerder: ik hoor u zeggen dat bijvoorbeeld de sprinters moeten verminderen om bijvoorbeeld plaats te maken voor internationale treinen. De Noord/Zuidlijn die zal dan doorlopen tot aan Hoofddorp. Maar mijn vraag is in hoeverre dan bijvoorbeeld een trein die vanaf Leiden onze kant opgaat… Ja, ik zie niet zo goed voor me hoe die dan gaat stoppen op bijvoorbeeld Hoofddorp om daarna dan de metro verder te nemen. Ik vraag me een beetje af hoe de oplossingen zijn met het verminderen van sprinters en hoe dat eruitziet.

De heer SCHAAFSMA: Die blijven rijden, die naar Leiden. Wat eruit gaat is dan de Airport Sprinter. Die rijdt nu acht keer per uur tussen Hoofddorp en Amsterdam-Centraal. En die gaat eruit. Dat is eigenlijk de grootste vermindering. En dat levert dus ruimte op om meer internationale treinen en ook om meer intercity's te laten rijden. Dat is even het hele grove beeld. Maar het is niet zo dat je dan vanaf Leiden ineens niet meer verder kunt. Er zou bijna een perron bij moeten.

De heer DIJKSTRA: Ik vond het inderdaad onlogisch dat er dan ineens bijvoorbeeld een stop zou zijn op Hoofddorp om daarna je reis dan te vervolgen. Dat lijkt me niet logisch. En dan nog een vervolgvraag voor de CEO van Schiphol. In hoeverre wordt er gekeken naar het verkeer van werknemers die op

Schiphol werken, of het nu in de luchtvaart of daaromheen is? Vanuit Hoofdorp bijvoorbeeld ben je er sneller met de trein dan dat je buslijn 300 instapt, afhankelijk van waar je woont. Als je wat verder in Hoofdorp woont, kun je beter in de 300 blijven zitten bijvoorbeeld. Maar in hoeverre kan Schiphol daar nog in faciliteren om te stimuleren om met de bus of dan met de metro te gaan?

De heer VAN OORD: Nou, daar kunnen we heel veel aan doen. Kijk, Schiphol begint ongeveer al het grootste busknooppunt van, ik denk, Noord-Holland te worden. Ik weet het niet uit mijn hoofd, maar ik geloof dat er elke drie minuten bij ons een bus wegrijdt. Daar doen we al heel veel aan. Dus je kunt locaties die slecht bereikbaar zijn met de trein… Ik denk bijvoorbeeld aan Haarlem. We hebben ontzettende goede verbindingen met de bus. Als je het over de problematiek hebt met werknemers, dan is het natuurlijk duidelijk dat heel veel werknemers op Schiphol zitten in de volcontinudienst. Dus die reizen ook 's nachts. En we zien toch dat daar een heel grote behoefte is aan autoverkeer en dat betekent dat we ook voldoende parkeerruimte zullen moeten hebben voor werknemers. Het is een illusie om te denken dat alle werknemers uiteindelijk met het openbaar vervoer gaan. Dat gaat niet gebeuren. Ik weet niet helemaal hoe de verhouding is, maar ik dacht dat die op dit moment ongeveer op fiftyfifty ligt. Wij moeten dus, om Schiphol een aantrekkelijke werkplek te laten blijven, voldoende parkeergelegenheid hebben voor onze werknemers en dan vervolgens natuurlijk ook voldoende buslijnen van die parkeerplekken naar Schiphol-centrum. Dus dat is ongelooflijk belangrijk en daar blijven we op inzetten. Als je het over parkeren hebt. Er is in zijn algemeenheid op Schiphol meer vraag dan aanbod. Dat is ook de reden dat we op dit moment… Als u op de A4 rijdt dan ziet u dat we aan het bouwen zijn achter P3. Daar gaan we een nieuwe parkeergarage bouwen. Een kopietje van wat daar nu is. En dat komt gewoon omdat er een geweldige vraag is naar parkeren op Schiphol. En daar zitten we dus nog niet op een verzadigingspunt. Dat gezegd hebbende, kunnen we onze toekomstige groei niet opvangen met autoverkeer. Er zal groei in autoverkeer zijn, maar er moet ook groei in openbaar vervoerscapaciteit zijn. Een ander punt is, en dat noem ik toch ook even. Kijk, we hebben de afgelopen jaren best een paar keer verstoringen gehad in de Schipholtunnel en op dat moment – als je het hebt over weerbaarheid, bereikbaarheid van de nationale luchthaven – dan zijn we eigenlijk extreem kwetsbaar. En ik vind ook dat die Noord/Zuidlijn er gewoon moet komen om minder kwetsbaar te zijn. Hoe voer je die tienduizenden mensen af als die Schipholtunnel opeens een stroomstoring kent bij ProRail? Nou, dat is de afgelopen jaren meerdere keren gebeurd. Dus dat is ook een van de redenen waarom we die Noord/Zuidlijn willen hebben.

De VOORZITTER: Dan gaan we naar de heer Klaassen en dan naar D66 en dan PRO. De heer Klaassen.

De heer KLAASSEN: Ja, voorzitter, dank u wel. Ik had inderdaad één vraag. Ondertussen met het betoog zijn er wat meer bijgekomen. De eerste vraag die ik had: U heeft het als CEO van Schiphol telkens over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn – het stukje Hoofddorp-Schiphol, ik denk voornamelijk Schiphol-Amsterdam – om de tunnel te ontlasten. U geeft zelf al aan dat de sprinter gewoon blijft rijden. Alleen de Airport Sprinter vanaf Schiphol naar Amsterdam toe die moet verminderen. Dus in die zin zou de Noord/Zuidlijn doortrekken naar Schiphol dan ook een voldoende positie zijn? Dat was de eerste vraag. En de tweede vraag: U gaf aan 'we zijn parkeergarages aan het bouwen'. Is het misschien mogelijk om in de toekomst te kijken om die parkeergarages zo te situeren dat eventueel geluidsoverlast in Badhoevedorp daarmee ook opgevangen wordt? Dan hebben we meteen een buffer met een parkeergarage. We houden van praktische oplossingen, praktisch nadenken daarin. Is er misschien een mogelijkheid dat we daar woningen kunnen gaan bouwen?

De heer VAN OORD: Ik denk niet dat een parkeergarage geluidsvermindering als bijdoel zou kunnen hebben, maar het is wel een creatieve gedachte. Ik moet eerlijk zeggen dat u de allereerste bent die het ooit aan me vraagt en ik zou het zonder meer bij mijn strategieafdeling willen neerleggen om te kijken

of dat een mogelijkheid is. Maar de verstilling van Schiphol gaat echt gebeuren door middel van modernere vliegtuigen met moderne motortechnologie en dat gaat echt een verschil maken. Uw eerste vraag was… Sorry? Ja, de metro. De situatie met betrekking tot de metro is dat wij als Schiphol een metro omarmen beide kanten uit, zowel naar Haarlemmermeer als naar Amsterdam. Dat is de formele positie van Schiphol. De positie van Haarlemmermeer zien wij ook veel meer in de vorm van dat die belangrijk is voor de ontwikkeling van Hoofddorp als je het hebt over woningbouw, als je het hebt over werknemers die op Schiphol komen. En dat plan steunen wij compleet. Maar u weet ook dat het uiteindelijk betaald moet worden in Den Haag. En wat wij daar een bijdrage aan geven: Schiphol draagt € 100 miljoen bij aan de Noord/Zuidlijn uit zijn eigen gelden. Maar de bulk van het geld moet komen uit Den Haag.

De VOORZITTER: Dan gaan we naar de heer Hazen en dan mevrouw Zakhmi.

De heer HAZEN: Ja, u triggerde me net en we waren op zoek naar creatieve functies voor het parkeergebied en daar kwamen eigenlijk een paar dingen samen. We hebben natuurlijk schaarse ruimte hier in de Haarlemmermeer en die willen we zo effectief mogelijk inzetten. Nou weet ik dat zonnepanelen en het vliegen soms een wat gevoelig onderwerp is, maar er ligt daar heel veel asfalt waar allemaal auto's staan die steeds vaker elektrisch zijn en moeten worden opgeladen. U had het ook over stroomuitval. Dan is een eigen goede stroomvoorziening wellicht ook interessant. In hoeverre zijn er plannen om al dat asfalt en al die auto's te bedekken met zonnepanelen, zodat die auto's lekker koel staan en we een hoop stroom op gaan wekken op een plek die verder toch niet heel veel andere functies kan hebben?

De heer VAN OORD: Er zijn op dit moment veel kleinschalige ontwikkelingen met betrekking tot zonne-energie rondom Schiphol, vaak door private ontwikkelaars. Als u vraagt of er nu grootschalige plannen met betrekking tot zonnepanelen op de luchthaven zijn, die zijn er niet. En dat is vaak om praktische redenen, omdat ze heel moeilijk in de ruimte zijn in te passen. Ik geef een voorbeeld: een parkeerterrein zoals P3, waar je een groter plakkaat asfalt hebt. Als je daar zonnepanelen zou willen installeren, betekent dat dus dat je iets moet gaan bouwen om die zonnepanelen op een hoger niveau te krijgen, zodat je daar met de auto's onderdoor kunt rijden. En dat maakt die parken onmiddellijk veel duurder en, ik denk, ook misschien economisch niet rendabel. Dus we hebben op dit moment… Kijk, als wij een nieuw pand bouwen… Ik geef een voorbeeld: de A-pier die volgend jaar opengaat. Op het dak daarvan liggen zonnepanelen. Dus dat soort oppervlakte gebruiken we voor zonnepanelen. Maar dat is niet de oppervlakte die we onder andere zien achter de A9, waar we die grote zonneparken hebben.

De VOORZITTER: Mevrouw Smand, u had een aanvullende vraag, toch?

Mevrouw SMAND: Ja, voor onder de grond. Ik heb uw plaatjes ook van andere internationale luchthavens voorbij zien komen en daar zie je toch ook wel vaak dat er onder de grond van alles en nog wat aan de infrastructuur wordt aangelegd. Dat heeft natuurlijk te maken met kosten en ook hoe geschikt de grond is voor dat soort ingrepen. Maar is het voor onderdelen van de plannen die Schiphol nu heeft wel aan de orde om zaken onder de grond aan te leggen? Ik zit te denken aan de cateringauto's die heen en weer rijden.

De heer VAN OORD: Nou, laat ik een ding vooropstellen. Dat is als we iets in de grond kunnen doen, dan proberen we dat ook te doen. Maar laat ik beginnen met een heel eenvoudige bouwkundige uitdaging: bouwen in de grond in Nederland is heel duur. Dat heeft een beetje te maken met onze grondtypes. Je moet damwanden maken. Je hebt waterbelasting. In een bouwkuip moet je een betonvloer maken. En dat maakt bouwen in de grond heel duur. Dat is gewoon veel duurder dan bouwen op het maaiveld. Dat weet ik omdat wij op dit moment begonnen zijn met het bouwen van een

bagagekelder vlak bij de toren en daar gaan we dus de grond in. En zo'n bagagekelder is gewoon schreeuwend duur, omdat we de ruimte niet hebben op Schiphol-centrum om hem boven het maaiveld te bouwen. Dus ja, je kan bouwen in de grond, maar bouwen in de grond in Nederland is heel duur.

De VOORZITTER: Mevrouw Zakhmi.

Mevrouw ZAKHMI: Ja, mijn vraag is niet zo technisch. Maar waar ik benieuwd naar ben, is dat Lelystad Airport nu open is en vanaf volgend jaar willen zij ook commercieel vliegen. Heeft dat nog enigszins invloed op de toekomstvisie van Schiphol? En is er nog ruimte voor samenwerking? Of is die er al?

De heer VAN OORD: Ja. Nou, laat ik vooropstellen: Lelystad Airport is van Schiphol. Dus die samenwerking is er. Al was het alleen maar dat wij dit jaar en volgend jaar nog € 40 miljoen investeren in Lelystad Airport om hem te openen. Dat is één. Twee: wij hebben in Nederland iets niet wat we eigenlijk wel zouden moeten hebben en dat heet een Luchthavenindelingsbesluit. Wij kunnen in Nederland tussen de luchthavens die we nu hebben… We hebben ook een luchthaven in Rotterdam, in Eindhoven, in Maastricht. Die zijn allemaal eigendom van Schiphol. Wij kunnen niet zelfstandig vluchten bijvoorbeeld uitsluiten op Schiphol en zeggen: 'Jij gaat maar naar Lelystad toe'. Ik neem een voorbeeld. We zouden bijvoorbeeld zeggen tegen Transavia: 'Wij vinden dat je een aantal vluchten moet verplaatsen van Schiphol naar Lelystad.' Dat kan in het huidige wetgevende kader in Nederland niet. Dus Lelystad gaat, als het goed is, volgend jaar oktober/november open en dat staat eigenlijk los van de slotregulatie die we hebben op Schiphol hoe luchtvaartmaatschappijen toestemming krijgen om op Schiphol te vliegen en welk slot ze krijgen. Dus straks komt er, ik zal maar zeggen, de slotcoördinator – dat is een onafhankelijk zbo die onder het ministerie van Infrastructuur hangt – die gaat bepalen wie er wil vliegen op Lelystad. Dan komt er een wachtlijst en dan komt er een systematiek hoe die vluchten worden toegewezen. En dat staat eigenlijk los van Schiphol. Ik vind dat persoonlijk onwenselijk – dat mag u best weten – maar dat is een politieke stellingname die ik hier inneem. Ik zou het wenselijk vinden dat er een Luchthavenindelingsbesluit zou zijn, zodat er meer coördinatie zou zijn tussen welke vluchten vertrekken van welke luchthavens in Nederland.

De VOORZITTER: Dan wordt uw niet-technische vraag toch tamelijk technisch. Nee hoor, dat is prima. Mevrouw Bouwhuis.

Mevrouw BOUWHUIS: Dank u wel. Ik had nog een vraag over de Aerotropolis PowerPointpresentatie. U noemde iets over concurrentie met andere internationale luchthavens zoals Shenzhen. Wat betekent die concurrentiestrijd concreet voor Haarlemmermeer? En is het dan ook het publieke belang, volgens u, dat Schiphol beter moet presteren dan concurrerende luchthavens?

De heer SCHAAFSMA: Nou, zo zou ik het misschien niet formuleren. Wat ik ook bedoelde in die vergelijking met Shenzhen, dat was meer op het niveau van de stedelijke regio hoe daadkrachtig men is in besluiten nemen en in ontwikkelingen. Nu is Shenzhen een extreem voorbeeld, want China is natuurlijk een heel andere situatie dan Europa. Maar het contrast is wel heel groot als je kijkt hoe langzaam het hier dan gaat als het gaat om die infrastructuurontwikkeling. Kijk, Schiphol… als het om concurrentie gaat, binnen Noordwest-Europa heb je vier dominante luchthavens. Dat zijn Frankfurt en Schiphol als grote luchthavens bij een relatief kleine stedelijke regio en Londen en Parijs, grote luchthavens bij een grote stedelijke regio. Het mooie is dat je binnen dat gebied heel veel verkeer met de hogesnelheidstrein kunt afwikkelen, want het hele netwerk ligt er al. En als je het over concurrentie hebt: als je schaarste hebt aan capaciteit en je ziet jezelf in een wereldwijde concurrentie dan denk ik hoe geweldig het zou zijn als die luchthavens zouden samenwerken. En u had het over Luchthavenindelingsbesluiten. Nou, doe dat op Europees niveau als je toch capaciteitstekorten hebt. En ik weet dat dat heel ingewikkeld is en dat is met mededingingen en zo allemaal niet zo mogelijk,

maar er ligt wel een kans dat die vier luchthavens als een systeem gaan functioneren. Voor de rest heb je op allerlei andere niveaus natuurlijk ook concurrentie. Je hebt ook concurrentie tussen Amsterdam en Parijs en zo. En dat is dan binnen de Air France-groep. Dus je kunt op alle niveaus kijken naar concurrentie, maar er zijn ook kansen voor juist de synergie tussen die luchthavens.

De VOORZITTER: Ja, mevrouw Bouwhuis.

Mevrouw BOUWHUIS: En merkt Schiphol dan ook – dat is een interessevraag – een voordeel of misschien een nadeel dat wij ook bijvoorbeeld de haven van Rotterdam dicht bij ons hebben voor cargo?

De heer SCHAAFSMA: Nou, het voordeel is dat er dan ook mensen uit de Rotterdamse regio in de Amsterdamse regio kunnen werken.

De heer VAN OORD: Nou, kijk, het voordeel… Ik zeg altijd als je naar Nederland kijkt: we zijn de meest open economie van Europa. Percentage export-import ten opzichte van nationaal inkomen: er is geen land in Europa waar dat zo hoog is als in Nederland. Dat hebben we te danken aan de haven van Rotterdam en aan Schiphol, want die zijn echt randvoorwaardelijk in dat succes in een open economie. Is er daarmee een soort interactie tussen Rotterdam en Schiphol? Zeker. Je moet denken: internationale bedrijven en vrachtstromen concentreren zich voor een belangrijk gedeelte in Nederland, vaak als een doorvoerhaven. En dat is soms zeevracht en dat is soms luchtvracht. Dus daar zit echt wel een relatie tussen. Even nog uw eerdere vraag over concurrentie. Is Schiphol in concurrentie? Nou, dat zijn we wel, denk ik, met Parijs. Dat heeft ook te maken met Air France-KLM. Want Air France-KLM die kunnen kiezen tussen Parijs en tussen Schiphol en straks met Kopenhagen, want Kopenhagen komt daarbij, want de SAS wordt een onderdeel van die groep. En daardoor moeten we toch als Schiphol scherp zijn dat we die concurrentie met Parijs niet uit het oog verliezen. Het is zeker de ambitie van Parijs om Schiphol te verslaan en daarin speelt Air France-KLM een heel grote rol en daarin is ook heel belangrijk dat KLM gezond blijft. U heeft vandaag misschien de krant gelezen. Daar staat iets in over de KLM. En als je het niet gelezen hebt, zou ik het u willen aanbevelen om dat te lezen. Je kunt de gezondheid van Schiphol niet los zien van de gezondheid van KLM. Wij zijn echt een symbiotisch systeem. Dus het is voor ons ook heel belangrijk dat KLM genoeg/voldoende winstgevend wordt. Daar moeten ze heel veel dingen voor doen. Daarvoor zou in Nederland de vliegbelasting omlaag moeten, want daarmee hebben we de duurste vliegbelasting in Europa. Dat slaat ook nergens op. Je zou een level playing field willen hebben. Maar KLM moet ook naar zijn eigen kosten kijken. Vandaag staan daar heel veel artikelen over in de krant. Is het kwetsbaar? Ja, het is toch wel kwetsbaar. En we moeten er echt zuinig op zijn. We moeten zuinig op de KLM zijn en we moeten zuinig op Schiphol zijn. Ze zijn zo belangrijk voor Nederland. Dat staat ook prominent in het rapport van Peter Wennink.

De VOORZITTER: Dan gaan we nog naar de heer Rib en dan denk ik dat we richting afronding gaan.

De heer RIB: Ja, ik had nog een vraag voor mijnheer Van Oort. Want ik hoor uw verhaal en ik heb soms het idee dat het begrip hubfunctie van Schiphol een soort politieke tennisbal is geworden. Maar ik ben dan heel erg benieuwd wat zo'n begrip hubfunctie nou voor u als bedrijf betekent en misschien dat u de raad daar wat meer over kunt vertellen.

De heer VAN OORD: Ja, kijk, ik vind dat hub-idee, daar wordt soms heel ingewikkeld over gedaan, maar het is helemaal niet ingewikkeld. Als ik aan Wouter Koolmees van de Nederlandse Spoorwegen vraag en ik vraag wat zijn hub is, dan zegt hij: 'Dat is Utrecht. Wij hebben geen rechtstreekse treinen van Hengelo naar Den Helder. Dan moet je toch echt even overstappen.' Daarmee probeer ik te zeggen dat je in alle transportsystemen die je efficiënt probeert in te richten, je dat idee tegenkomt wat ze in het Engels noemen hub-and-spoke. En dat is gewoon een internationaal knooppunt. Dat is voor Schiphol

extreem belangrijk, omdat wij daardoor heel veel overstappers hebben. En doordat we die overstappers hebben… Je moet je toch voorstellen dat bij de KLM ongeveer twee derde van hun passagiers overstappers zijn en daardoor heeft de KLM 200 rechtstreekse bestemmingen naar de rest van de wereld en daardoor hebben jullie hier in Hoofddorp al die internationale bedrijven. Want doordat je rechtstreeks kunt vliegen naar Korea, naar Taiwan, naar Japan, naar Maleisië, noem het maar op, naar Vietnam, komen al die bedrijven hier. Dus is dit belangrijk voor Schiphol? Nee, het is extreem belangrijk voor KLM. Het is heel belangrijk voor Nederland. Want de spin-off naar werkgelegenheid is extreem groot als gevolg van dit hub-and-spoke-model.

De VOORZITTER: Dan heb ik een aanvullende vraag van mevrouw Van Goethem.

Mevrouw VAN GOETHEM: Ja, dank u wel. U gaf eerder aan in uw betoog dat u ook inwoners heeft gesproken vandaag, in uw uitwisseling. Ik weet niet of u het ook met hen over de hubfunctie heeft gehad of over andere dingen, maar ik ben eigenlijk ook wel benieuwd wat u daarin tegen bent gekomen en wat u daarin meeneemt naar aanleiding van vandaag.

De heer VAN OORD: Nou, ik was in Zwanenburg en ik moet zeggen dat ik nog nooit in Zwanenburg was geweest. En ik ken een beetje de geschiedenis van Zwanenburg en Schiphol en die is in het verleden niet heel erg – ik zal maar zeggen – makkelijk geweest, die relatie tussen Zwanenburg en Schiphol. Kijk, ik zeg altijd: een luchthaven heeft lasten en lusten. En je probeert toch eigenlijk als luchthaven, die lasten en lusten een beetje eerlijk te verdelen. En ik moet eerlijk zijn dat sommige plekken rondom Schiphol daar zijn die lasten en lusten niet helemaal eerlijk verdeeld. En zo'n plek is onder andere de Zuidoosthoek. Dan denk ik aan Aalsmeer, maar ik denk ook aan Zwanenburg. Dat ligt pal onder de Zwanenburgbaan. Die hebben een fors geluidsprobleem. Dat is voor een heel stuk opgelost door de opening van de Polderbaan. Maar ik heb dus met de mensen in Zwanenburg gesproken over geluidsoverlast, wat ze ervan vinden. Ik heb een beetje een afwijking: ik houd van geschiedenis. In Zwanenburg woonde een beroemde huisarts die heel belangrijk is geweest in het geluidsdossier van Schiphol. Ik vroeg aan de mensen wat ze vinden van geluid. En het antwoord is dan… Dat was interessant. Mensen die hier geboren zijn, die hebben er geen moeite mee. Mensen die hier zijn komen wonen, die beginnen erover. Dat is interessant. Dus dat was een van mijn observaties die ik vanmiddag heb gehoord.

De VOORZITTER: Ja, 50PLUS, mijnheer Van der Helm.

De heer VAN DER HELM: Ja, uw dag zit er bijna op. Ik hoorde u zeggen tijdens de dinerpauze – en ik ben zo vrij om dat even vrij te citeren: 'Als u een Amsterdammer spreekt: die hebben een grote mond.' En u zei dat een beetje in vergelijking met Rotterdam, waar u ook ervaring mee hebt. U kent Haarlemmermeer natuurlijk. U heeft vandaag een dag meegelopen. Hoe zou u Haarlemmermeerders typeren?

De heer VAN OORD: Zoals ik naar Haarlemmermeer kijk, dan zou ik zeggen: nijvere mensen, hoog arbeidsethos, welvarende gemeente, doordat hier hard gewerkt wordt.

De VOORZITTER: Ik zou bijna willen zeggen: dat is een fantastisch einde van deze informatieve bijeenkomst. Ik wil in het bijzonder de heer Schaafsma voor de presentatie bedanken en natuurlijk mijnheer Van Oord die tijd en ruimte heeft gemaakt voor ons als raad om vragen te beantwoorden. Natuurlijk ook onze wethouder Ruigrok voor de fantastische inspirerende intro. Dan kom ik tot de conclusie dat alle vragen gesteld zijn. Dan sluit ik deze openbare informatieve bijeenkomst. En dan zullen wij om 20.30 uur in deze raadzaal beginnen met de tweede termijn van de brandveiligheidssessie.