VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER OP DONDERDAG 1 OKTOBER 2026

Onderwerp: Nota Conceptnota van uitgangspunten voor het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol (13777603)

Voorzitter: mw. M. de Vries-Woolthuis

De leden: dhr. S.A. Alderden, mw. B.M. Antolini, dhr. M.L. Beusenberg, dhr. S.J. Bier, dhr. S. Blankestein, mw. K. van Goethem, dhr. F.J. van der Helm, dhr. E.W.J. Jensen, dhr. C.L. Klaassen, dhr. E.J. van der Peet, dhr. A.C. Peters, dhr. R.A. Yüksel

Griffier: mw. D. Draaijer

Portefeuillehouders: mw. M.H. Ruigrok, mw. B.C. van Straten-van Diepenbeek

Inspreker: dhr. P. Heemskerk

De VOORZITTER: Welkom bij de opening van de bespreking van de conceptnota Uitgangspunten voor het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol. Met de conceptnota van uitgangspunten geeft de gemeente richting aan de door Schiphol op te stellen Ruimtelijke Ontwikkelingsplannen voor Schiphol. De inbreng van de gemeenteraad en uit de participatie wordt meegenomen in de verdere uitwerking. De definitieve nota wordt later ter vaststelling aan de gemeenteraad voorgelegd. We hebben voor vandaag één inspreker die zich heeft aangemeld voor de sessie. Dit is de heer Heemskerk, hij spreekt in namens de Stichting Leefbaar Rijsenhout. U bent op de hoogte van de spelregels die wij hier met elkaar hebben afgesproken. Ik ga straks eerst het woord geven aan de inspreker. Daarna kunt u vragen stellen en ik wil u vragen om de vragen voor het college in uw bijdrage mee te nemen. Dan ga ik als eerste het woord geven aan de heer Heemskerk. U mag naar voren komen en u heeft vijf minuten de tijd om het woord te richten aan de gemeenteraad. Gaat uw gang.

De heer HEEMSKERK: Dank u wel voorzitter. Geachte voorzitter, geachte leden van de raad, geacht college en geachte andere aanwezigen. Dank voor de gelegenheid om hier te mogen inspreken in het sessiedebat over de Conceptnota Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol. Mijn naam is Patrick Heemskerk, bezorgd inwoner van Rijsenhout en daarnaast bestuurslid van de Stichting Rijsenhout Leefbaar. Het mag duidelijk zijn dat ik in deze bijdrage namens onze inwoners aandacht vraag voor de mogelijke gevolgen van deze ontwikkelingen voor ons dorp. Ik zal maar met de deur in huis vallen. Wij maken ons in Rijsenhout grote zorgen over de geplande ruimtelijke ontwikkeling van Schiphol, indien en voor zover deze de groei en de leefbaarheid van ons dorp in de weg zit. Het zou namelijk niet de eerste keer zijn dat de ambities van de luchthaven ervoor zorgen dat er een uitgewoond dorp achterblijft. Dat willen we en kunnen we niet opnieuw laten gebeuren. De komende jaren zullen we alles op alles moeten zetten om nieuwe huizen te bouwen voor onze verschillende doelgroepen. Een klein stukje historie om de context te duiden. Zoals wellicht velen van u weten heeft ons dorp flinke klappen opgelopen door de reservering van een parallelle Kaagbaan. Door deze reservering heeft het ooit zo bloeiende en levendige dorp van mijn jeugd meer dan twintig jaar stilgestaan in haar ontwikkeling en stilstand bleek achteruitgang. Hierdoor is er niet gebouwd voor onze jongeren die hier graag willen blijven wonen, is de doorstroming van senioren tot een stilstand gekomen en bleven we met een compleet verstoorde woonladder achter. Stilstand bleek een sluipmoordenaar voor de leefbaarheid in dit bijzondere dorp. Nog altijd prachtig gelegen aan de Westeinderplassen, maar verwaarloosd en

verweesd achtergelaten. De gevolgen liegen er niet om: sluiting van een basisschool, het verdwijnen van diverse winkels, de sport krijgt de jeugdelftallen niet vol en de vrijwillige brandweer krijgt onvoldoende aanmeldingen waardoor de dienstverlening in gevaar komt. Senioren bezetten vaak in hun eentje een ruime eengezinswoning, waardoor de doorstroming stagneert. Kortom, de leefbaarheid staat onder druk. De afgelopen tijd maakten we een rondje langs onze bestuurders in het dorp om te vragen hoe het gaat, hoe het nu echt gaat. Hun gezamenlijke antwoord luidde: het water staat ons aan de lippen. Ze luiden de noodklok. Als er nu niet op korte termijn gebouwd gaat worden, dan glijden we af richting de afgrond. Voor een nog completer beeld een stukje historie. De ouderen in ons dorp zit de schrik namelijk nog aardig in de benen. Zij weten nog dat ze eerder al moesten vertrekken uit hun dorpen Rozenburg en Rijk, als gevolg van een hongerige groei van de luchthaven Schiphol. Onze eigentijdse Waterwolf. Begrijpt u dat we, gevoed door deze ervaring uit het verleden, opnieuw bezorgd zijn voor onze toekomst? Ik herhaal mijn eerste zin: wij maken ons in Rijsenhout grote zorgen over de geplande ruimtelijke ontwikkeling van Schiphol indien en voor zover deze de groei en de leefbaarheid en dus het herstel van ons dorp in de weg zit. Lees: als we niet nieuwe woningen mogen bijbouwen. Er is hier ambitie genoeg en er is hier ruimte genoeg. Natuurlijk is er weer een sprankje hoop nu de reservering van de parallelle Kaagbaan eraf is en er een gebiedspersoon ligt voor 400 woningen. Met dank aan de niet-aflatende aandacht en energie van een handjevol eigen inwoners en de belangstelling die de raad altijd toonde voor onze situatie. Deze woningen moeten nu opeens geluidsadaptief gebouwd worden. Dat is nog geen sinecure en had voor ons niet gehoeven. Daarnaast zorgt het voor onnodige vertraging. Wij hadden graag meer snelheid en meer aandacht gehad en dat verdienen wij ook, vinden wij. En dan hebben we nog een verklaring van geen bezwaar van de ILT nodig, ook geen gelopen race. Voorzitter, ik ga afsluiten. We doen weer een beroep op de raad. Een beroep om ons dorp te beschermen tegen de groeiambities van een luchthaven waar we natuurlijk ook de lusten van ervaren. Maar eerlijk is eerlijk, we hebben de laatste tijd vooral in de hoek gezeten waar de grootste klappen vallen en deze positie wordt ook bevestigd door diverse onderzoeken, ook van IenW. De omwonenden van Schiphol waren de afgelopen decennia stelselmatig onbeschermd. We kunnen erover meepraten, zoals u heeft gehoord. En we blijven hoopvol gestemd. Dat is de levenslust die onze inwoners typeert, maar hoe lang houd je dat vol? En daarom, voorzitter, vraag ik de raad om in zijn overwegingen vanavond mee te nemen dat onze inwoners gerustgesteld willen worden. Dat de hoop die ze nu hebben niet weer de grond in wordt geboord, omdat de grote buurman nog meer ruimte nodig heeft ten koste van de omliggende dorpen. We willen gerustgesteld worden dat het dorp de komende jaren gewoon mag groeien, zoals de luchthaven dat ook wil. Dat er wordt gekeken naar slimme uitvliegroutes waarbij ons dorp het minste last heeft. De afgelopen maanden bewezen namelijk het tegendeel. Gerustgesteld worden voor een leefbaar dorp, waar kinderen en kleinkinderen 's nachts rustig kunnen slapen en overdag kunnen opgroeien in de nabijheid van hun opa en oma. Het lijkt ons geen onredelijke vraag. Sterker nog, het lijkt ons wel zo eerlijk. Ik dank u voor uw aandacht.

De VOORZITTER: Hartelijk dank voor uw inbreng. U mag heel even blijven staan. Dan kijk ik of er nog vragen zijn aan u door de raad. Mevrouw Van Goethem.

Mevrouw VAN GOETHEM: Dank u wel voorzitter en hartelijk dank ook voor het inspreken mijnheer Heemskerk. Ik vroeg me nog af, de nota van uitgangspunten, maar uiteindelijk ook het Masterplan Schiphol en het ROP die hier uitkomt, daar zit ook een heel participatietraject aan vast. Ik hoop dat u dit ook in dat participatietraject kan neerleggen en meenemen. Bent u dat ook van plan op die manier?

De heer HEEMSKERK: Zeker weten. Wij willen overal bij betrokken worden en meepraten. En als we, via versnellingstafels, of innovatietafels, mogen voor mij ronde tafels zijn, maakt ook niet uit, als wij mee mogen praten, dan zijn we daar zeer toe bereid. Ja.

De VOORZITTER: Dank u wel. Zijn er nog meer vragen? Nee? Dan wil ik u hartelijk danken voor het inspreken.

De heer HEEMSKERK: Dank u wel.

De VOORZITTER: Voor de orde gaan wij zo beginnen met de start van de eerste termijn. U heeft hiervoor allen spreektijd en ter afronding zal het college reageren op de door u gestelde vragen. Technische vragen worden niet beantwoord door het college en die mag u zelf schriftelijk vragen. Graag wil ik u ook allen vragen om via de voorzitter te praten. Ik zal u vijftien seconden voordat uw tijd afloopt via een leuk gebaar proberen te laten weten dat uw spreektijd er bijna op zit. Dus kijk vooral ook af en toe een keer naar mij. Dan gaan wij beginnen en ik heb al één iemand gezien met een handje, de heer Van der Helm van 50PLUS. U mag alvast naar het spreekgestoelte toe lopen en daarna ga ik de volgorde aanhouden.

De heer VAN DER HELM: Dank u wel voorzitter. Schiphol is een belangrijke motor van onze lokale economie. Veel Haarlemmermeerders verdienen er direct of indirect hun inkomen. Onze fractie wil dat die motor blijft rijden. Daarom steunen wij de richting van deze nota, een compacte vernieuwde luchthaven die zich in balans met de omgeving verder ontwikkelt, met kwaliteit boven volume. Maar die balans moet zichtbaar en meetbaar zijn. Draagvlak in Badhoevedorp, Rijsenhout en Zwanenburg komt niet vanzelf. Het groeit als inwoners merken dat hun leefomgeving erop vooruitgaat. Ten eerste, meten is weten. Het hoofdstuk met indicatoren moet nog worden ingevuld. Voor 50PLUS horen daar onafhankelijke metingen van geluid en luchtkwaliteit bij, openbaar en voor iedereen. Dat geeft inwoners vertrouwen en Schiphol duidelijkheid. Ten tweede, mooie uitgangspunten moeten harde voorwaarden worden. Maatregelen tegen hinder, goede overgangszones en waar nodig isolatie, mogen niet vrijblijvend blijven. En bij bereikbaarheid kijken wij naar de mens achter de reiziger. Ook wie minder mobiel is, moet Schiphol goed kunnen bereiken. Onze vraag aan de wethouder: zegt u toe dat de raad de indicatoren, inclusief onafhankelijke metingen en transparante monitoring, tijdig ziet voordat de definitieve nota ter vaststelling komt, zodat wij nog kunnen bijsturen? En zegt u toe dat maatregelen tegen hinder, zoals overgangszones, en waar nodig isolatie, juridisch worden geborgd in het Omgevingsplan en dat hierover concrete afspraken met Schiphol worden gemaakt? Dank u wel, voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel voor uw bijdrage. Dan gaan we nu naar mijnheer Bier van D66.

De heer BIER: Dank u wel, voorzitter. De balans tussen lusten en lasten rond Schiphol is zoek. Ik denk dat dit een breedgedragen mening is. Schiphol is verantwoordelijk voor het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan, het ROP, en is niet verplicht tot participatie. Maar zonder participatie gaat veel kennis uit de omgeving verloren. Het toevoegen van een participatieplan is daarom een goede en essentiële keuze. Het plan is puik en wat D66 betreft kan er een strik omheen. Toch wringt er iets. In de planning staat dat participatie start na het besluit van de gemeenteraad. Maar nog voordat het inhoudelijk besproken is en wij een besluit hebben genomen, ligt de uitnodiging voor deelname op de mat. Waar komt die haast vandaan? Over de nota van uitgangspunten. D66 denkt dat Schiphol prima uit de voeten kan met deze economische visie die hierin is opgenomen. Maar dat is niet wat deze nota moet doen. De nota moet de kaders geven waarbinnen het ROP wordt ontwikkeld of ten minste de meetlat waarlangs de raad straks het plan kan leggen. En al ontbreken er essentiële zaken. Het eerste uitgangspunt klinkt in ieder geval als een klok. De aanpassing van Schiphol biedt de kans om de leefbaarheid te verbeteren. Maar voor Schiphol zelf gaat het nadrukkelijk om economische meerwaarde. Dat kan en dat mag, maar wij moeten straks kunnen beoordelen of die ontwikkeling ruimtelijk past. De negen uitgangspunten geven wel mee wat Schiphol moet beschrijven in het ROP, maar juist niet hoe

wij moeten oordelen. D66 wil bovendien weten waar de grenzen liggen. Aan welke uitgangspunten zou Schiphol onmogelijk kunnen voldoen? Waar hoeft de raad, met andere woorden, straks geen woorden meer aan vuil te maken in uitgangspunten? En geeft de plankaart niet impliciet meer ontwikkelruimte dan waarover Schiphol zeggenschap heeft? Tot slot. Airport City is een mooi beeld, maar ook problematisch. De luchthaven wordt geen stadsplein. Wie stapt er in de metro om op Schiphol Plaza te recreëren? Bovendien wordt Airport City nadrukkelijk als verdienmodel genoemd. In een regio met bijvoorbeeld beperkte hotelcapaciteit moeten we voorkomen dat één partij feitelijk een monopolie krijgt op schaarse ontwikkelruimte. Nogmaals, dit beschrijft de wens van Schiphol en niet de meetlat die de raad nodig heeft om lust en last te wegen. Ja, gelet op de tijd hebben we een vraag schriftelijk ingediend. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel en u bent nog ruim binnen uw tijd, dus dat is fijn. Dan gaan we door naar mevrouw Antolini van FVD. En voor de orde is daarna het woord aan EEN Haarlemmermeer, daarna ChristenUnie-SGP en daarna het CDA.

Mevrouw ANTOLINI: Dank u voorzitter. Vandaag bespreken we de Nota van Uitgangspunten voor het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol. En vernieuwing is logisch. Ik heb echter wel een aantal punten waar ik wat vragen bij heb. Laat ik beginnen met de vliegbewegingen, de 478.000 vliegbewegingen. De nota van uitgangspunten presenteert dit als vastgesteld in het Luchthavenverkeerbesluit, maar die LVB-wijziging is door de Raad van State vernietigd. Inmiddels ligt er bovendien een nieuw ontwerp-LVB, met onder voorwaarden ruimte tot 500.000. Mijn vraag aan het college is: op welke actuele juridische basis rust die 478.000 en wordt de nota van uitgangspunten voor vaststelling geactualiseerd? Dan over de auto, voorzitter. De nota wil expliciet de keuzevrijheid voor de auto verminderen. Dit staat letterlijk in het document. In het toekomstbeeld wordt Schiphol per auto minder goed bereikbaar en daardoor wordt de keuzevrijheid om het individuele gemotoriseerde vervoermiddel, de auto, eigen te kiezen, verminderd en wordt er ingezet op OV en de fiets. Hoe rijmt het college dit met de enorme drukte die nu al zo goed als altijd aanwezig is bij de vertrekplekken? Blijkbaar verwacht het college serieus dat reizigers met hun koffers op de fiets naar Schiphol gaan. Of met het hele gezin in een overvolle bus, een absurde doelstelling. Mensen hebben de auto nodig en al hadden ze die auto niet nodig, het is hun keuze of we dat nou willen of niet. Keuzevrijheid zou het doel moeten zijn. Tot slot, voorzitter, de participatie. De MRA en externe rapporten krijgen een grote rol in de inhoudelijke koers. De nota van uitgangspunten verwijst nadrukkelijk naar rapporten van Wennink en Draghi. Voor Schiphol Driehoek Noordwest staat er zelfs dat de ontwikkeling maximaal moet bijdragen aan de doelstellingen van Wennink. De koers die het college ons voorlegt is daarmee duidelijk al sterk ingekaderd door regionale en externe beleidskaders. Dan hebben we het nog niet over het feit dat het totaal onduidelijk is wie de vertegenwoordigers uit de buurgemeenten, zijn die mogen participeren. Wie die personen aanwijst, of dat bestuurders, ambtenaren of raadsleden zijn? Welke selectiecriteria gelden en hoe politieke pluriformiteit wordt geborgd. Dat staat er simpelweg niet. Voorzitter, in een gemeente waar in het gemeentehuis posters hangen met Haarlemmermeer CO_2-neutraal in 2050 en waar de gemeente vervolgens ook zelf de participatievraag en de agenda bepaalt, vraag ik mij serieus af hoeveel ruimte er overblijft voor geluiden die niet netjes binnen een vooraf gekozen koers passen. Is dit participatie of vooral bevestiging zoeken voor beleid dat al grotendeels is uitgestippeld? Tot slot, voorzitter. Voor FVD is het simpel. Luchtvaart is van groot belang voor de Nederlandse economie, onze internationale positie en de vrijheid van burgers om zich te verplaatsen. Schiphol is een essentiële motor van handel en toerisme en die rol moet worden versterkt in plaats van beknot. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel, mevrouw Antolini. U bent nipt door uw spreektijd heen. Dan gaan we nu naar EEN Haarlemmermeer, naar de heer Peters.

De heer PETERS: Nu doet hij het. Dank u wel voorzitter. Het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol is na dertien jaar aan een update toe en dat is meer dan begrijpelijk. We onderschrijven de drie hoofddoelen van de nota van uitgangspunten: de gezonde leefomgeving, compacte luchthaven en een goed vestigingsklimaat en bereikbaarheid. En als je de nota vluchtig leest, overheerst een positief gevoel. Zorgen en uitdagingen worden adequaat geadresseerd. De aandachtige lezer merkt echter dat onder meer de droom van Schiphol om een tweede terminal naast Badhoevedorp te bouwen, maar zeer summier wordt genoemd. De impact van deze tweede terminal, op de direct omwonenden in Badhoevedorp en Lijnden, zal echter significant zijn als het gaat om de gezonde leefomgeving en dat is zowaar het eerste hoofddoel. EEN Haarlemmermeer dringt daarom aan om die gezondheidseffectrapportage, die ook genoemd wordt in één zinnetje, een dringende randvoorwaarde te maken, voor geplande ontwikkelingen op en rond Schiphol. Een milieueffectrapportage, zoals over het algemeen vaak wordt ingediend of ingezet, heeft meer focus op de fysieke leefomgeving. Maar wij weten allemaal dat een gezond lichaam niet altijd een gezonde geest impliceert. Vandaar de noodzaak van een gezondheidseffectrapportage die aandacht heeft voor zowel de fysieke, als de geestelijke gezondheid van de inwoners van Haarlemmermeer. Wat dat betreft vraagt EEN Haarlemmermeer het college een gezondheidsrapportage af te dwingen bij elk ontwikkelingsplan dat Schiphol betreft en een tweede terminal op Schiphol-Noordwest op voorhand als ongewenst te bestempelen. Dat was het.

De VOORZITTER: Hartelijk dank voor uw inbreng. Helemaal goed. Dan ga ik ondertussen naar de heer Van der Peet kijken van het CDA, voor uw inbreng.

De heer VAN DER PEET: Ja, dank u wel, voorzitter. Vraag een inwoner of ondernemer in Haarlemmermeer naar Schiphol en het is gegarandeerd het begin van een levendig gesprek. Het draait vaak al snel om of je voor of tegen Schiphol bent. Maar over deze vraag gaat het vandaag niet. Het gaat erom welke ruimte we Schiphol willen geven om zich te ontwikkelen. Want ook een duurzamere en stillere luchthaven heeft ruimte nodig. Het proces om te komen tot een Ruimtelijk Ontwikkelingsplan voor Schiphol verdient complimenten wat ons betreft. De raad is goed geïnformeerd en wordt in een vroeg stadium betrokken. Het gaat immers ook echt ergens over. Schiphol kan niet zonder Haarlemmermeer en Haarlemmermeer kan ook niet zonder Schiphol. Het CDA hamert al jaren op een betere balans tussen de lusten en lasten van Schiphol. Wij zijn in die zin dus zowel voor als tegen. Een keuze is ook helemaal niet nodig, want wij zijn ervan overtuigd dat een compacte, duurzame en stillere luchthaven ook economisch sterk kan zijn, als we maar de juiste ruimtelijke keuzes maken. Het CDA kan zich dus volledig vinden in de drie doelen die zijn geformuleerd. En wel nadrukkelijk in de volgorde waarin ze in de nota zijn opgenomen. Dus eindelijk op 1 die gezonde en veilige leefomgeving. De opbouw van de nota met vandaag, morgen en overmorgen, is verfrissend en benadrukt de weg die Haarlemmermeer en Schiphol samen moeten afleggen. Daarbij is duidelijk gemaakt wat er in het ROP moet worden uitgewerkt en wij herkennen ons in die uitgangspunten en zijn vooral blij met de inzet op de kwaliteit van de leefomgeving en die compacte luchthaven. Het terrein van Schiphol legt al een te groot beslag op onze leefomgeving. En wat het CDA betreft blijven de hekken dus staan waar ze nu al staan. Meer aandacht voor de overgangszones met de kernen rondom Schiphol, zoals Rijsenhout, zijn noodzakelijk en zorgen ook voor kwaliteit en leefbaarheid. Want wat we willen voorkomen is dat de groei van Schiphol de groei en bloei van deze kernen belemmert. Juist nu de verstikkende reservering van de parallelle Kaagbaan er eindelijk af is. Wat betreft bereikbaarheid vragen we ons af waarom de door Schiphol gewenste extra oprit op de A4 niet is benoemd. Het gaat eigenlijk alleen maar over OV. Het participatieplan vervolgens is kort maar krachtig en precies zoals we het graag willen zien. Daarbij wordt duidelijk gemaakt waar het wel over gaat en waar het niet over gaat. De participatie is daarnaast breed opgezet, zodat niet alleen de al bekende zienswijzen worden opgehaald. Voorzitter, hoewel er nog werk aan de winkel is om te komen tot een 100%-versie, is het CDA Haarlemmermeer zeer tevreden met het concept. Dit kan ook niet anders als het woord balans maar liefst 41 keer voorkomt in het stuk. Onze

boodschap van de afgelopen jaren is duidelijk aangekomen en we proeven bij zowel het college als bij Schiphol de wil om hier echt werk van te maken. Maar, Haarlemmermeerders zijn ook nuchter, dus eerst zien en dan geloven. En daar horen transparante indicatoren bij en ook transparante metingen. Tot zover.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Van der Peet. Dan gaan we nu naar mijnheer Alderden van de ChristenUnie-SGP.

De heer ALDERDEN: Ja, voorzitter, dank u wel. Deze conceptnota stelt de kaders hoe Schiphol zich landzijdig tot 2050 ontwikkelt in balans met de leefomgeving. Wij steunen de richting, niet primair groei, maar integratie in de leefomgeving. Onze fractie heeft drie punten voor de definitieve nota. 1. Maak gezondheid toetsbaar. De Omgevingswet geeft de opdracht om gezondheid actief te beschermen en te bevorderen, met het voorzorgsbeginsel als uitgangspunt. De nota noemt gezondheid zelf moeilijk te definiëren en te toetsen. Dat is voor ons juist een reden om haar wel toetsbaar te maken. Waarom is een gezondheidseffectrapport nu nog een 'wellicht'? Is er soms een betere manier om de gezondheid van onze inwoners werkelijk te toetsen? Ik ben benieuwd hoe de portefeuillehouder hiernaar kijkt. 2, meer nadruk op grondgeluid en ultrafijnstof. De grootste gezondheidsrisico's volgens de stukken zelf. Bovendien bestaat er nog geen wettelijke norm voor. Welke maatregelen komen er op de grond? Wie voert ze uit en wie betaalt? Onze fractie hoopt dat de definitieve nota helder is over wat de gemeente kan regelen en wat bij het rijk ligt, als het gaat om gezondheidsrisico's. 3. Het perspectief van omwonenden en de GGD. Fijn dat de GGD actief met zijn kennis over hinderbeleving wordt betrokken. Onze fractie hoopt dat de ervaringen van mensen dicht bij Schiphol terugkomen. We hopen dat de definitieve nota aangeeft wat is gehoord en wat daarmee is gedaan, ook als iets niet kan worden overgenomen. Wij zien uit naar de definitieve nota. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. En was dit uw maidenspeech?

De heer ALDERDEN: Nee.

De VOORZITTER: Niet? Oké. We waren even druk in overleg of dat zo was. Maar goed, dank u wel voor uw inbreng. Dan is nu het woord aan mevrouw Van Goethem van PRO. En daarna wacht ik nog op handjes, wie daarna het woord wil voeren.

Mevrouw VAN GOETHEM: Dank u wel, voorzitter. De coalitiepartijen streven naar de duurzaamste luchthaven ter wereld, waarbij ingezet wordt op een aaneengesloten periode van ongehinderde nachtrust, pagina 23 uit het coalitieakkoord. Wat voor gemeente we willen zijn, hangt in Haarlemmermeer vaak af van wat voor luchthaven we willen hebben. En voorzitter, laat ik daarom vooropstellen dat we als PRO heel blij zijn dat we deze nota van uitgangspunten maken. We zijn als PRO niet tegen vliegen of tegen Schiphol, maar voor de gezondheid van onze inwoners en voor het delen van de lusten en de lasten, met onze grootste werkgever in de polder. Die balans tussen lasten en lusten moet beter. Dat begint met goede gesprekken, keuzes maken en het aanpakken van verouderd beleid. Want nu door blijven modderen, zonder Luchthavenindelingsbesluit, zonder natuurvergunning en zonder richting waar we als overheid en luchthaven naartoe willen, daar wordt niemand blij van. En keuzes maken doen we als gemeente met deze nota van uitgangspunten. We verwachten dat Schiphol een compacte luchthaven blijft, slim omgaat met de beperkte ruimte en rekening houdt met een veilige en gezonde leefomgeving. Daar kunnen we ons als PRO geheel achter scharen. Alleen maken we als gemeente maar een gedeelte van die keuze. Landelijk en Europees worden er al keuzes gemaakt die invloed hebben op deze nota van uitgangspunten. En dat wringt ergens, voorzitter, want daardoor wordt er nu in onze eigen nota van uitgangspunten toch uitgegaan

van de landelijke norm van nog steeds 27.000 nachtvluchten. Graag een toezegging van de wethouder dat we zowel landelijk als bij Schiphol, ons hard blijven maken voor een ongehinderde nachtrust voor onze inwoners. We zien het namelijk ook niet in de lobbyagenda staan, die ons in week 38 is toegestuurd. Wat we ook niet in dit plan terugzien, zijn concrete stappen om de overlast van deze luchthaven goed meetbaar te maken. Ik hoorde het eerdere bijdragers ook al zeggen. Net als een natuurvergunning en een Luchthavenindelingsbesluit, missen we momenteel afspraken tussen alle partijen om het erover eens te zijn wat, hoe en waar we geluid, grond, water en lucht meten. Kan de meetbaarheid of de blijvende innovatie die we mogen verwachten van een toekomstige duurzame luchthaven ook in deze nota van uitgangspunten worden opgenomen? Graag reactie van ons college of dat hier thuishoort en zo nee, waar dan wel. Ook lezen we in het masterplan van Schiphol zelf dat er bij de toekomst over het internationale treinverkeer nog steeds in moeilijkheden wordt gedacht. De tunnel is te klein. Maar gek genoeg wordt er door Schiphol voor het autoverkeer wel een oplossing gevonden voor een andere bottleneck, namelijk een tweede op- en afrit. Het is wat PRO betreft maar net waar je je creativiteit laat spreken en je aandacht op wílt richten, voorzitter. We zien dat het college dit dan ook al heeft meegenomen als een van de vereisten. Want wil Schiphol groeien, dan dient het niet alleen te denken aan een luchthaven of een snelweg, maar juist ook te denken aan het internationale treinverkeer. Want alleen met die toekomstgerichte blik worden we echt de gemeente met de groenste, meest innovatieve en compacte luchthaven. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel mevrouw Van Goethem. Dan gaan we nu naar DENK, de heer Yüksel. En dan zie ik nog graag wie als volgende het woord wil voeren zo.

De heer YÜKSEL: Dank u wel voorzitter. Een ontwikkelingsplan voor Schiphol betekent een ontwikkelingsplan voor heel Haarlemmermeer. Economisch, sociaal, Schiphol staat nou eenmaal op de voorgrond in deze gemeente. En omdat deze invloed van Schiphol voor onze gemeente en voor ons op individueel niveau, zo immens is, zouden wij het liefst meer grip hierop willen hebben. En daarom is de participatie en gezamenlijke vormgeving immers wat dit een vruchtbaar plan zal maken. Inhoudelijk zijn we het niet per se oneens. Prioritering van de omwonenden en leefomgeving, maar tegelijkertijd de aandacht voor de economische ontwikkeling staan ook in deze nota centraal. En laten we niet vergeten dat Schiphol natuurlijk een van de grootste werkgevers is in de Metropoolregio Amsterdam en het belang voor onze economie. Maar alles hiervan staat voor nu nog op papier. Wij zouden graag concrete voorbeelden van indicatoren willen zien waarmee wij dit kunnen toetsen. En wij zien een toekomst waarin Schiphol niet zozeer ruimtelijk, maar op technologisch en innovatief vlak de uitbreiding zal vinden. We zijn in ons land en in onze gemeente trots op ons innovatief vermogen. Laten we nou onze sterke kant gebruiken om andere zwakheden aan te pakken. Dat vergroot de winst en vermindert de last. Slim omgaan met de ruimte bijvoorbeeld betekent niet letterlijk opstapelen en de hoogte opzoeken. Dat is niet de duurzaamste oplossing. We zien wel een plan voor compacte groei, maar we zouden willen vragen: waar is de ruimte voor innovatie voor deze compacte groei? Hoe zullen technologische ontwikkelingen invloed hebben op dit plan? Of andersom, hoe zal dit plan juist die technologische ontwikkelingen gebruiken? Want toen de CEO hier bijvoorbeeld over geluidsoverlast vertelde, had hij het over innovatie in vliegtuigmotoren en hoe dat primair ervoor zou zorgen dat die geluidsoverlast verminderd zou worden. In hoeveel van dit soort plannen wordt geïnvesteerd en hoeveel zijn er? Verder steunen we de nota inhoudelijk, maar kijken uit naar de realisatie van de participatie en de uitwerking van dit plan, met de nodige concretisering van indicatoren. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel en u bent door uw spreektijd heen ondertussen. Dan gaan we nu naar SRH, mijnheer Beusenberg.

De heer BEUSENBERG: Nou dat is hem. Dank u voorzitter. Voorzitter, in de nota van uitgangspunten

staan onder andere de hoofdrollen of de hoofddoelen beschreven. Een gezonde en veilige leefomgeving. SRH juicht het voornemen van een gezonde en veilige leefomgeving volledig toe, maar heeft hierbij wel haar bedenkingen, zeker als de luchthaven sterk wenst te groeien. Daarom is het van groot belang dat de overheid toeziet en investeert in een schoner klimaat met oog op vliegen, schone vliegtuigen en het liefste nog elektrisch vliegen. Ik heb van de week in de krant gelezen dat dat binnenkort wel gaat gebeuren. Want er schijnt een bedrijf te zitten op Schiphol, heb ik vernomen, die al binnen vijf jaar aan de bak kan met tachtig passagiers. Nou, ik durf er nog niet in eerlijk gezegd. SRH draagt Schiphol een zeer warm hart toe en is niet tegen uitbreiding van de luchthaven, zij het dat Schiphol aantoonbaar veilig en schoner en stiller gaat vliegen en wordt in de omgeving. Deze investeringen moeten komen van de betrokken partijen. SRH gelooft in de goede wil van de betrokken partijen en wij, als raad, dienen om die reden dan ook de vinger aan de pols te houden en Schiphol te bewegen om zo schoon mogelijk haar bedrijfsactiviteiten te laten plaatsvinden. Dank u.

De VOORZITTER: Dank u wel mijnheer Beusenberg. Dan gaan we nu naar Forza! naar de heer Jensen.

De heer JENSEN: Voorzitter, Schiphol is onlosmakelijk verbonden met Haarlemmermeer. We kennen de economische waarde van de luchthaven, maar we kennen ook de gevolgen die de aanwezigheid ervan heeft voor onze inwoners en onze leefomgeving. Juist daarom is het goed dat in deze nota wordt geprobeerd die verschillende belangen in samenhang te bekijken. We kunnen ons vinden in de drie hoofddoelen die het college daarbij formuleert. Een gezonde en veilige leefomgeving, een herkenbaar en aantrekkelijk landschap met een compacte luchthaven, een goede internationale bereikbaarheid en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Positief vinden wij ook dat niet alleen naar de situatie van vandaag wordt gekeken. Het ROP kijkt vooruit richting 2050 en moet daarmee ruimte bieden om ook toekomstige ontwikkelingen zorgvuldig af te wegen. Daarbij hebben wij wel een aandachtspunt bij het begrip compacte luchthaven. Efficiënt ruimtegebruik is verstandig, zeker in een gemeente waar veel functies om dezelfde ruimte concurreren. Maar compactheid moet wat Forza! betreft niet ongemerkt veranderen in een ruimtelijk slot op toekomstige ontwikkeling. De luchthaven, de luchtvaart van 2050, zal immers niet dezelfde zijn als die van vandaag. We horen daarom graag van het college hoe voldoende flexibiliteit wordt behouden, om ook ontwikkelingen die we nu nog niet kunnen voorzien, ruimtelijk mogelijk te blijven maken. Een tweede punt betreft de meetbaarheid. In de definitieve nota worden indicatoren toegevoegd waarmee kan worden gevolgd of de ontwikkeling van Schiphol daadwerkelijk bijdraagt aan de gestelde doelen. Wij zouden het college willen vragen deze zo concreet mogelijk te maken. Begrippen als gezondheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit krijgen pas echt betekenis wanneer de raad later ook kan beoordelen wat er daadwerkelijk is bereikt. Tot slot waarderen wij dat inwoners, ondernemers en andere betrokkenen al in deze fase worden meegenomen. Daarbij moeten wel verschillende perspectieven aan tafel zitten. Een inwoner kan immers zowel omwonende als werknemer op Schiphol zijn. En ook dat perspectief verdient een plaats. Dat sluit aan bij het belang van een brede vertegenwoordiging van de inwoners, zoals we die ook bij de Maatschappelijke Raad Schiphol van belang vinden. Voor Forza! moet daarnaast inzichtelijk worden wat er met de inbreng uit de participatie is gedaan en waarom suggesties wel of niet zijn overgenomen. Voorzitter, met deze aandachtspunten ziet Forza! voldoende basis om de verdere uitwerking van het ROP met belangstelling te volgen. Dank u wel.

De VOORZITTER: Hartelijk dank voor uw inbreng en dan ga ik nu kijken aan wie ik het woord kan geven. VVD of HAP? Een van de twee? Mijnheer Blankestein? Komt u naar voren.

De heer BLANKESTEIN: Voorzitter, met deze nota van uitgangspunten kijken we vooruit naar de ruimtelijke ontwikkeling van Schiphol. Voor de VVD staat daarbij één uitgangspunt centraal. Schiphol moet een toekomstbestendige luchthaven blijven die kan concurreren met andere hubs en er op die

manier voor zorgt dat wij als Haarlemmermeer verbonden blijven met de hele wereld en onze sterke economische positie behouden. De toekomstbestendige compacte luchthaven betekent wat de VVD betreft een efficiënte verdichte luchthaven die verstandig met de beschikbare ruimte omgaat en klaar is voor groei van passagiers en vluchten in de toekomst. Compact betekent voor ons dus niet kleiner. Het betekent dat we de ruimte die Schiphol heeft zo goed mogelijk benutten. Door functies slimmer te combineren, meer de hoogte in te gaan en ruimte efficiënt in te richten, kan Schiphol zich blijven ontwikkelen zonder onnodig extra ruimtebeslag.

De VOORZITTER: En dat roept een vraag op van de heer Klaassen. Gaat uw gang.

De heer KLAASSEN: Ja voorzitter, dank u wel. Bekend relaas inderdaad van de VVD. Voorzitter, is de VVD bekend met de Partij tegen de Burger en dan voornamelijk het stukje 'meer Schiphol, minder u'?

De VOORZITTER: Mijnheer Blankestein, het woord is aan u.

De heer BLANKESTEIN: Voorzitter, is de heer Klaassen bekend met het nieuwe Luchtvaartbesluit waar ruimte is voor 478.000 vluchten met een eventuele uitbreidingscapaciteit van 500.000 vluchten? Tot zover. Daarbij hoort ook een goede bereikbaarheid. De nota constateert terecht dat de infrastructuur rondom Schiphol steeds meer onder druk staat. Dat raakt niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de veiligheid van onze reizigers. De capaciteit van het spoor en het station staan onder druk en juist daarom is de uitbreiding van het openbaar vervoer essentieel. Voor de VVD is de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp daarom van groot belang. We moeten niet wachten tot de capaciteit volledig is vastgelopen. Een extra hoogwaardige verbinding zorgt voor meer capaciteit, spreiding van reizigers en een robuuster vervoersnetwerk. Dat is wat ons betreft een belangrijke voorwaarde om Schiphol ook in de toekomst goed bereikbaar te houden. Tegelijkertijd vinden we dat reizigers en werknemers ook keuzevrijheid moeten houden. Het stimuleren van openbaar vervoer is iets anders dan het ontmoedigen of onmogelijk maken van reizen met de auto. Schiphol moet bereikbaar blijven via verschillende vervoerswijzen. De keuze om met de auto naar Schiphol te gaan moet daarom niet steeds verder worden beperkt. Voorzitter, een luchthaven die onderdeel is van haar omgeving moet ook oog hebben voor die leefomgeving. Daarbij vraagt de VVD ook nadrukkelijk aandacht voor het grondgeluid. Geluidsoverlast komt namelijk niet alleen uit de lucht, voorzitter. Ook op de grond ervaren inwoners van omliggende kernen hinder. Als we spreken over een luchthaven die goed geïntegreerd is in haar omgeving, dan moet het terugdringen van grondgeluid daar ook een nadrukkelijk onderdeel van zijn. Tot slot wil de VVD vooruitkijken naar de lange termijn, want dat doen we ook in dit plan. Tot overmorgen, tot 2050. De VVD vindt dat het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan verder moet kijken en rekening moet houden met 500.000 vluchtbewegingen, aangezien het LVB daar ook de ruimte voor laat. Wanneer vliegtuigen stiller en schoner worden, moet die ontwikkeling namelijk kunnen worden benut. Dat is ook de ruimte die het kabinet namelijk biedt. We moeten daarom voorkomen dat we vandaag ruimtelijke keuzes maken die de ontwikkeling van Schiphol in de toekomst in de weg staan. En voorzitter, het zal u niet verbazen, maar ik heb ook nog één nabrander over het participatieplan. De VVD is groot voorstander van participatie, maar dan wel van participatie waarin daadwerkelijk ruimte is voor verschillende geluiden. Juist daarom vinden wij het geen goed idee om de MRS een bijzondere rol te geven in dit participatieproces. We hebben eerder al uitgesproken dat de MRS wat ons betreft onvoldoende ruimte biedt aan tegengeluid en dat een groot gedeelte van de Haarlemmermeerse inwoners zich niet vertegenwoordigd voelt. En dat is ook niet gek aangezien meer dan een derde van onze inwoners door deze MRS wordt uitgesloten. Het is ook niet nodig voorzitter om de MRS in dit proces te betrekken. We hebben tenslotte al inwoners uitgenodigd op basis van een steekproef. Dorps- en wijkraden zijn vertegenwoordigd. De andere gebieden die de MRS ook zou vertegenwoordigen, die zijn al vertegenwoordigd door hun volksvertegenwoordigers vanuit die gemeente en vanuit de provincie.

De VOORZITTER: En u krijgt een interruptie van de heer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Ik heb een vraag aan de heer Blankestein. Heeft u dan de indruk, via de voorzitter, dat de medewerkers van Schiphol of de bedrijven die eromheen zitten niet vertegenwoordigd worden door de Schipholllobby die ook nadrukkelijk aan tafel zit?

De VOORZITTER: Mijnheer Blankestein.

De heer BLANKESTEIN: Voorzitter, bij dit participatieplan draait het om wat de inwoners vinden en niet om wat een klein groepje aan mensen vindt die ik eerder de schreeuwende minderheid heb genoemd. Daarom vind ik het zo goed dat we inwoners op basis van een steekproef hebben uitgenodigd, de dorps- en wijkraden hebben uitgenodigd en de vertegenwoordigers uit de gemeenteraden en provincie hebben uitgenodigd voor dit proces. Maar blijkbaar roept dat… Nee, toch niet? Dan ga ik verder de heer Van der Peet.

De VOORZITTER: Via voorzitter. Ook voor u graag. Gaat u verder met uw betoog?

De heer BLANKESTEIN: Excuses voorzitter. Maar wat is het ook alweer, een tientje in de snoeppot toch?

De VOORZITTER: Nou, dat doen we even niet vandaag. Gaat uw gang.

De heer BLANKESTEIN: Nee, oké, nou wat coulant van u, voorzitter. We moeten voorkomen dat het participatieproces wordt gedomineerd door een schreeuwende minderheid van Schipholhaters, zoals ik het eerder heb gezegd en daarmee opnieuw het risico lopen dat de zwijgende meerderheid niet wordt vertolkt. Praat daarom met de inwoners van Haarlemmermeer, door middel van de steekproef en niet met de organisaties die zeggen namens hen te spreken. Tot zover, voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel, mijnheer Blankestein. Dan gaan wij nu door naar de heer Klaassen. Voor de notulen geef ik al vast aan dat de PVV en Hart van Haarlemmermeer vandaag niet het woord nemen. Aan u het woord.

De heer KLAASSEN: Jazeker, nu doet hij het weer. Voorzitter, dank u wel. Voorzitter, laat ik maar meteen duidelijk zijn. HAP is niet tegen Schiphol, integendeel. Schiphol is belangrijk voor onze economie, voor de werkgelegenheid en voor Haarlemmermeer. Maar, voorzitter, Schiphol kan niet belangrijker zijn dan de gezondheid van ons, de inwoners van Haarlemmermeer. En precies daar zit voor HAP de discussie van vandaag. We horen veel over bereikbaarheid, economie, concurrentiepositie en toekomstbestendige groei. Maar wat willen onze inwoners horen? Die willen vooral weten, kan mijn kind gezond opgroeien? Kan ik 's nachts gewoon slapen en wordt mijn gezondheid serieus meegenomen wanneer de besluiten over Schiphol worden genomen? En voor HAP moet het antwoord daarop zijn: ja. En daarom zeggen we heel bewust gezondheid, gezondheid en nog eens gezondheid. Niet pas over tien jaar als vliegtuigen stiller en schoner zijn, maar nu. Wij vinden dat de volgorde anders moet. Niet eerst kijken hoeveel groei er mogelijk is en vervolgens bekijken wat dat voor onze leefomgeving betekent maar eerst vaststellen wat verantwoord is voor de gezondheid van onze inwoners. Metingen, feiten en aantoonbare resultaten. Haarlemmermeer heeft ook het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Prima. Maar dan vraag ik ook het college, waar zien we dat terug als het over Schiphol gaat? Welke concrete doelen stellen we? En wat meten we? En wat doen we als de gezondheid onvoldoende verbetert? Want, voorzitter, een ambitie zonder meetbare consequenties is

uiteindelijk niet meer dan een mooie tekst op papier. Voor HAP is het daarom simpel. Wij sluiten onze ogen niet voor het economisch belang van Schiphol, maar we accepteren ook niet dat de gezondheid iedere keer achteraan aansluit. Geen groei als vertrekpunt, gezondheid als een vertrekpunt. Voorzitter, en dan kijken we nog even naar de metro. De raad heeft nog en go/no-gomoment in de toekomst. In dit stuk staat al vast dat de metro er gaat komen, zie pagina 31. Als we hiermee instemmen hoop ik niet dat we vastzitten aan de metro. Kan de portefeuillehouder hier duidelijkheid in scheppen? We verwachten namelijk nog een uitwerking voordat we ja zeggen.

De VOORZITTER: Mijnheer Klaassen, u moet echt afronden.

De heer KLAASSEN: Ik heb drie laatste regels, voorzitter. Als uit metingen blijkt dat verdere ontwikkeling nog ten koste gaat van gezondheid van onze inwoners, dan moeten we daar ook de consequenties aan verbinden. Want Schiphol is van groot belang voor Haarlemmermeer, maar Haarlemmermeer niet voor Schiphol en dat moeten we vandaag heel duidelijk maken. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel. En u bent door uw spreektijd heen. Het flesje water wordt meegenomen. Dank u wel, allen, voor uw inbreng. Dan gaan wij voor de beantwoording naar het college. U heeft best wat vragen gesteld en ik ga kijken of het college dit ook binnen de tijd kan beantwoorden. Mevrouw Van Straten.

Wethouder VAN STRATEN: Ja, dank u wel voorzitter. Ik ga mijn uiterste best doen. Ik ga in ieder geval proberen een aantal vragen in zijn algemeenheid te beantwoorden, om zo tijd te besparen. En als dat niet lukt dan ga ik ervan uit dat u mij daarop wijst. In ieder geval wil ik ook nog even aangeven, o mijnheer Van Heemskerk loopt net weg. Oh nee, die zit hier nog. Maar er is al een afspraak, voor de raadsleden denk ik ook heel handig gepland, op 13 oktober om over deze nota van uitgangspunten met de Stichting Rijsenhout Leefbaar het gesprek aan te gaan. Ik heb vandaag veel steun gehoord voor de uitgangspunten in deze nota. Ik heb veel het woord balans gehoord. Ik denk dat ik kan concluderen dat deze raad het belangrijk vindt dat zowel de vernieuwing als de kwaliteitsverbetering, waar Schiphol voor staat, plus de verduurzaming waar ze voor staan, een kans is om vanuit ons de uitgangspunten mee te geven waardoor we onze leefomgeving kunnen verbeteren. Zowel het landschap mooier maken als de gezondheid verbeteren. Dat is een kans voor ons en ik hoor hier dat u die allemaal ziet en dat die in balans moet worden gebracht want met het verdienmodel, dat we hier in onze gemeente hebben, die niet alleen toekomstige welvaart biedt voor onze inwoners, maar ook voor heel Nederland. En ik heb die wens om die balans goed voort te zetten, hier heel veel gehoord. Ik heb ook heel veel de zorg gehoord van hoe gaat het nou verder? Want voor die uitgangspunten hoor ik wel veel steun. Daarvoor hebben we ook een conceptnota hier neergelegd om dan bij u op te halen, via de voorzitter, wat de raad daarvan vindt. Zodat we eventueel na de definitieve daar wat mee kunnen doen en daarom gaan we ook participeren. Ik hoor hier veel zorgen over, we hebben aangegeven in die definitieve nota komen indicatoren, want we willen het niet laten bij loze kreten, maar we willen ook daadwerkelijk borgen dat waar we op inzetten wordt waargemaakt en dat we dat kunnen monitoren. Ik denk dat het goed is, ik ga kijken of ik met het presidium in ieder geval een afspraak kan maken om voordat wij komen met een set aan indicatoren en voordat wij in een raadsvoorstel duidelijk maken hoe wij die gezondheid, die ik hier ook veel hoor, gaan borgen en proberen te blijven monitoren, dat ik met een informatieve bijeenkomst kom om dat ook toe te lichten. En wellicht dat we dat dan ook in, die heb ik ook hier veel gehoord, in een rapportage kunnen gieten zodat u de voortgang daarvan kan blijven volgen. Daarmee hoop ik dat ik een aantal vragen in één keer heb beantwoord.

De VOORZITTER: Ja, mijnheer Bier heeft een aanvullende vraag.

De heer BIER: Ja, en u zag u mij al even twijfelen hoe ik dat nou zou zeggen. Heeft u begrepen dat wij bedoelen met balans de wens tot innoveren, duurzaamheid en leefbaarheid van de omgeving en niet de balans tussen wensen en innoveren en het economische model? Want dan krijgt Schiphol twee keer wat ze wil. U mag die vraag volgende keer aan mij naar het college doorsturen. Dank u wel. Mevrouw Van Straten.

Wethouder VAN STRATEN: Dank u wel, voorzitter. Ik heb volgens mij heel goed gehoord dat alle mensen hier in de raadzaal en dat verwacht ik eigenlijk ook van onze inwoners, vinden dat de plannen van Schiphol moeten bijdragen aan een verbetering van de leefomgeving, zowel op gezondheid als op landschap. Maar dat we ook allemaal koesteren dat we hier een bedrijf in onze gemeente hebben, dat een belangrijke motor is voor onze welvaart, zowel voor onze inwoners als voor heel Nederland. En dat we daar aan de opdracht staan om daar de juiste balans in te vinden en om dat samen met Schiphol te doen.

De VOORZITTER: Mevrouw Van Goethem.

Mevrouw VAN GOETHEM: Dank u wel voorzitter. Ik ben ook heel erg blij met de toezegging van de wethouder om dit inderdaad samen met de raad verder op te pakken als het gaat om die gezondheidsindicatoren. Wat ik me daarbij wel afvraag is, volgens mij zijn wij als gemeente daar niet de enige in die daarin kunnen meten. Daar zitten de Omgevingsdienst en Rijnland natuurlijk ook bij. Dus ik vraag me af of die dan ook bij dit plan worden betrokken of dat dat een ander proces is wat we misschien op een andere manier moeten regelen?

De VOORZITTER: Mevrouw Van Straten.

Wethouder VAN STRATEN: Dank u wel voorzitter. Het is inderdaad een complex proces en we zullen voor een deel moeten pionieren wat past bij onze gemeente en we zullen voor een deel ook, dat heeft u ook kunnen lezen, voor een deel is er ook nog soms beperkte informatie beschikbaar. Soms zijn er beperkte meetinstrumenten beschikbaar, soms beperkte informatie. Maar we zullen gezamenlijk ons best moeten doen om zo goed mogelijk die wensen te borgen, die uitgangspunten te borgen en daar indicatoren of in ieder geval metingen voor te realiseren. Dus dat zal een gezamenlijke weg zijn die we daarin moeten gaan zoeken. Even kijken, D66 vraagt waar de haast voor participatie vandaan komt. Nou, die komt er vandaan omdat we de participatie of de inbreng ook willen meenemen naar de definitieve nota van uitgangspunten, ik vind het ook belangrijk om te zeggen: die in een raadsvoorstel naar u toe komt. Dus daar kunt u dan ook nog wat van vinden. Even kijken, FVD gaf terecht aan, er is bij het rijk, onlangs deze week, het lijkt een mooi samenspel, gesproken over het Luchthavenverkeersbesluit. Daar is aangegeven dat Schiphol eventueel groei kan verdienen door hinder te verminderen. En dat zal betekenen dat er van 478.000 naar 500.000 vluchten gegroeid kan worden. Dat zullen wij natuurlijk moeten meenemen richting de definitieve nota van uitgangspunten. Er werd door zowel de VVD als Forza! aangegeven van ja, wij vinden het belangrijk dat er keuzevrijheid is voor vervoer. Dus ook die mensen die met de auto naar Schiphol willen komen, die moeten dat kunnen. Wij vinden dat ook heel belangrijk, daarom zetten we ook heel veel in en dat verwachten we ook van Schiphol, voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Want die landzijdige bereikbaarheid is krap, dat merken we nu al. En als we naar morgen toe willen werken hebben we echt die extra vervoersverbinding nodig. En wat u las in deze nota van uitgangspunten over het eventueel beperken van de keuzevrijheid met betrekking tot autobereikbaarheid, dat zit echt op overmorgen als we al die mogelijkheden om de alternatieve vervoerswijzen hebben uitgeput. Dus als die metrolijn er ligt, als het dan nog vol blijkt te zijn, als eventueel, die zat ook in het stukje overmorgen en dan hebben we het over 2050, die extra oprit naar de A4 die werd genoemd, die zit echt ver in de toekomst, maar die wordt wel genoemd. En zo ook

ga ik even in op de vraag van EEN Haarlemmermeer betrekt tot die tweede terminal. Die reservering blijft erop, maar in deze nota van uitgangspunten wordt er pas uitgegaan of gesproken van plannen eventueel, die zijn nog helemaal niet bekend, over een tweede terminal overmorgen, dus richting 2050. Dan gaat daar een gesprek over plaatsvinden. Daar zijn nu nog geen plannen voor. Dus die reservering blijft, maar er zijn geen plannen voor een tweede terminal. Even kijken, heb ik dan alle vragen beantwoord? Mijn collega gaat nog iets over de nachtrust zeggen, want dat is meer beleid en we praten hier echt over de landelijke inrichting. En ze gaat verder nog iets zeggen verder over de bereikbaarheid met de metro. Ik zie Forza!, die vraagt ook nog over de compactheid. Dat mag geen slot zijn. En zo moeten we dit ook zien. Dit is een nota van uitgangspunten. Dus dat betekent dat wij als gemeente aangeven: nou Schiphol, als jij iets in onze gemeente wilt doen, iets wilt bouwen, dan zijn dit de uitgangspunten. Houd je daaraan. Kan je je daar niet aan houden? Ja, dan moet je aantonen dat het niet anders kan en dan kunnen wij uiteindelijk beoordelen of dat goed is of niet. Dus dat is het principe.

De VOORZITTER: Ik wil heel even vragen. Zijn het aanvullende vragen die u heeft op wat het college net heeft gezegd? Want ik wil voorkomen dat we vragen herhalen die straks nog beantwoord worden door mevrouw Ruigrok. Mevrouw Van Goethem, aanvullende vraag?

Mevrouw VAN GOETHEM: Ja voorzitter, een aanvullende vraag. Ik hoor net de wethouder zeggen dat we de nota van uitgangspunten dan maar moeten aanpassen aan de landelijke norm die er dan nu is toegepast, namelijk 500.000 vluchten. Dat hoeven we natuurlijk helemaal niet te doen. Is de wethouder het met mij eens dat wij ook gewoon onze eigen uitgangspunten daarin mogen handhaven?

De VOORZITTER: Mevrouw Van Straten.

Wethouder VAN STRATEN: Ja, dank u wel voorzitter. Ik denk dat het onverstandig zou zijn als we onze ogen voor de werkelijkheid zullen sluiten. Hier kunnen we ruimtelijk aangeven wat onze uitgangspunten zijn. We zien nu al dat met die 478.000 vluchten het aantal passagiers van 70 naar 90 miljoen gaat, die zich allemaal in deze gemeente moeten zien te verplaatsen. Als dat 500.000 vluchten mogelijk kunnen worden, vind ik dat wij ons daar ook ruimtelijk toe moeten verhouden en daarop moeten voorbereiden. Dus ik vind het wel verstandig om dat mee te nemen in de definitieve uitwerking.

De VOORZITTER: Ik wil wel voorkomen dat het een debat wordt, want dit is geen debat met de wethouders. Dit kunt u ook als onderwerp inbrengen in de tweede termijn. U wilt nog een kort aanvullende vraag stellen?

Mevrouw VAN GOETHEM: Ja, één korte vraag. Hoe strookt dat dan, hoe denkt de wethouder dan dat dat strookt met de compacte duurzame luchthaven die we willen zijn? Want volgens ons, en wat we de CEO van Schiphol ook hebben horen zeggen, kunnen zij ook uit de voeten met de 478.000 en de grotere vliegtuigen.

De VOORZITTER: Mevrouw Van Straten.

Wethouder VAN STRATEN: Dank u wel, voorzitter. Ik wil ook voorkomen dat we hier een discussie gaan hebben over het aantal vluchten, want wij zijn hier echt bezig met: hoe zorgen we ervoor dat het hier, dit bedrijf Schiphol, zo goed mogelijk ingepast wordt in onze leefomgeving en daar moeten we ons voorbereiden op de werkelijkheid waar we mee te maken hebben.

De VOORZITTER: Ik ga u vragen om uw vraag echt kort te houden, want ook het college is al ruim door de spreektijd heen, dus kort en bondig graag. Mijnheer Van der Helm.

De heer VAN DER HELM: Naast een vraag over de indicatoren heb ik ook een vraag gesteld over de hinder en of dat juridisch geborgen kan worden in het Omgevingsplan en of daar ook vervolgens afspraken met Schiphol over gemaakt kunnen worden. Volgens mij had ik daar geen antwoord op gehad.

De VOORZITTER: Mevrouw Van Straten.

Wethouder VAN STRATEN: Dank u wel voorzitter. Nou dit is een complex onderwerp. Het rijk maakt daar ook al juridische borging voor. Wij komen er in de verdere uitwerking met die indicatoren bij u op terug, op welke wijze wij voor ogen hebben hoe we dat kunnen borgen.

De VOORZITTER: Mijnheer Alderden.

De heer ALDERDEN: Ja, dank u wel. We hebben nog een vraag over het gezondheidseffectrapport. Ik weet niet of mevrouw Ruigrok of u die beantwoordt. Maar waarom dat nu nog opgenomen werd als een 'wellicht', terwijl het toch ons wel een redelijk goede manier lijkt om gezondheid meetbaar te maken?

De VOORZITTER: Mevrouw Van Straten.

Wethouder VAN STRATEN: Ja, dank u wel voorzitter. Nou, ik hoopte dat ik had aangegeven dat ik deze wens veelvuldig hier in de raad heb gehoord en dat ik dus mijn best ga doen. Daar is deze nota voor bedoeld. Van goh, geeft u mee naar de definitieve uitwerking wat u als raad belangrijk vindt. Dus ik zal meenemen hoe wij kunnen werken aan een rapportage voor die gezondheidseffecten.

De VOORZITTER: De heer Yüksel.

De heer YÜKSEL: De wethouder benoemt een paar keer reserveren. Dus bijvoorbeeld bij de tweede terminal of richting de 500.000, dat daar ruimte voor wordt gelaten en een soort reservering plaatsvindt en dat er geen plan wordt gemaakt. Vooral ook richting de inwoners, hoe moet dat gezien worden? Want betekent een reservering eigenlijk niet dat er al een stap richting een plan wordt gezet?

De VOORZITTER: Mevrouw Van Straten.

Wethouder VAN STRATEN: Dank u wel voorzitter. Ik snap dat dat misschien een beetje vreemd overkomt, maar we gaan als gemeente niet over die reservering. Die wordt op rijksniveau besloten en dat is misschien een beetje vergelijkbaar met de reservering van de parallelle Kaagbaan. Die lag er een hele tijd. Dat doet iets met wat je in dat gebied niet kan. Maar dat wil niet zeggen dat er al een plan is om die reservering waar te maken en dat is hier net zo het geval. In ieder geval kunt u in deze nota van uitgangspunten lezen dat ieder geval tot 2050 daar geen plannen voor zijn.

De VOORZITTER: Dank u wel. Bent u klaar met de beantwoording van uw deel?

Wethouder VAN STRATEN: Ja, volgens mij wel.

De VOORZITTER: Dan wil ik u even vragen. Ik ga eerst mevrouw Ruigrok alle vragen even laten beantwoorden die zij heeft en daarna haal ik even een rondje op of er nog meer vragen zijn, maar dan kan zij ook uitspreken en hopelijk worden al uw vragen op tijd beantwoord.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel, voorzitter. Ja, we hebben het hier over de ruimtelijke inpassing, dus eigenlijk zijn alle vragen door mijn collega-wethouder natuurlijk al zo'n beetje beantwoord. Maar ik heb er eentje specifiek gehoord over de inzet van onze lobby en de inzet over de ongehinderde nachtrust, een periode van nachtrust. Dat hebben we ook weer met elkaar besproken, net vorige week ook binnen de BRS. Dus daar blijven we ons onverminderd op inzetten, net zoals in het coalitieakkoord staat. Er werd net ook al een gloedvol betoog over de Noord/Zuidlijn hier neergezet door mijn collega-wethouder. Ik zou willen dat we er niet meer vanaf kunnen komen, maar zover is het nog niet. Ik kom gewoon terug met nieuwe zaken zodra we meer weten over de ontwikkelingen van de Noord/Zuidlijn en dan kom ik naar uw raad. Maar ook daar is de inzet onverminderd.

De VOORZITTER: Dat was de volledige beantwoording van de vragen die bij u lagen? Oké. Mijnheer Klaassen, u hebt een vraag die nog niet beantwoord is?

De heer KLAASSEN: Nee, klopt voorzitter. De Noord/Zuidlijn wordt nu benoemd in het stuk als zijnde van die gaat er komen. We kunnen er dus nog steeds van af, niet zoals de knip in de Van Heuven Goedhartlaan die al in een ander beleidsstuk gekomen was en dan in een keer als voldongen feit staat? Hoor ik dat correct?

Wethouder RUIGROK: Dank u wel, voorzitter. Ja, we hebben natuurlijk al bepaalde besluiten genomen in het proces naar de Noord/Zuidlijn, maar zo gemakkelijk is het helaas niet. Dus we zullen toch afwachten wat de volgende stappen zullen zijn en dan kom ik zeker bij de raad weer terug.

De VOORZITTER: Dank u wel, mevrouw Van Goethem.

Mevrouw VAN GOETHEM: Ja, dank u wel, voorzitter. Zou de wethouder kunnen toezeggen om de ongehinderde nachtrust dan ook op de lobbyagenda toe te voegen?

De VOORZITTER: Kunt u dat toezeggen?

Wethouder RUIGROK: We hebben op de lobbyagenda inderdaad wel staan dat we ons inzetten voor de uitgangspunten van Schiphol, maar we hebben daar een aantal prioriteiten in opgenomen. Maar deze staat in het coalitieakkoord, dus daarmee is het een toezegging.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan heb ik ook nog een vraag gehoord over de MRS en de rol in de participatie. Was die beantwoord? Volgens mij niet. Het was geen vraag hoor ik. Oké. Nou, dan ga ik nog kijken. Zijn er nog vragen die niet beantwoord zijn, die ik zelf niet heb opgeschreven? Nee? Dan dank ik u voor de beantwoording en dan gaan wij over naar de tweede termijn. En ik zie al één handje. Wie heeft er een onderwerp voor de tweede termijn? Ik zie er twee. Mevrouw Van Goethem en mijnheer Alderden. Mevrouw Van Goethem, u mag als eerste hier naar voren komen en uw onderwerp introduceren en de rest nodig ik uit in de ring voor een reactie.

Mevrouw VAN GOETHEM: Ja hartelijk dank voorzitter. Ik hoorde het net al heel veel in de eerste termijnen van mijn collega's genoemd en dat gaat over de meetbaarheid van die gezondheidsnormen. Ik hoorde net ook in de beantwoording van de wethouder dat dit zeker weten hierbij hoort. En dan is eigenlijk mijn vervolgvraag: kunnen we misschien in deze tweede termijn met elkaar bespreken wat we nou verstaan onder dat meten? Wat zouden we gemeten willen hebben? Wie zou daar betrokken bij moeten zijn? En hoe geven we daar wat kaders of wat richting aan?

De VOORZITTER: Ik zie langzaam wat mensen naar de microfoon bewegen. Dan gaan we als eerste

naar mijnheer Alderden.

De heer ALDERDEN: Ja, dank u wel. Ik benoemde het net eigenlijk al, die gezondheidseffectrapportage geeft eigenlijk een heel volledig beeld van gezondheid, als het gaat om geluidsoverlast, om dat heel meetbaar en tastbaar te maken en ook te kunnen zien of dat na verloop van een aantal jaar werkelijk verandert. Dus misschien is dat een voorstel om dat gewoon verplicht erin te zetten.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Bier.

De heer BIER: Ja, ik vraag me af of ik hoofdstuk 5 als onderwerp in de tweede termijn ga inbrengen, want eigenlijk is die nog leeg. Wat gaan we nou straks meten om te besluiten dat dit plan, dat een ROP, voldoet aan wat wij een juiste balans tussen leefbaarheid en ontwikkeling van Schiphol vinden. Dus een terecht punt. Ik denk dat we daarin in deze termijn ook niet uitkomen, dus dan is de vraag vervolgens hoe gaan we dan wel zorgen dat dat op tijd in de definitieve nota komt te staan conform hoe wij het zien.

De VOORZITTER: Mijnheer Peters.

De heer PETERS: In aanvulling op het commentaar over de gezondheidseffectrapportage, die is ooit als eerste geïntroduceerd bij de Hoogovens en daar ligt dus helemaal een gedetailleerd plan over hoe zij het daar geïmplementeerd hebben. Nou hoeven we daar niet een-op-een over te nemen, maar dat kan wel een hele goede start zijn om tot een effectieve rapportage te komen.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel, voorzitter. Wij van het CDA denken in ieder geval dat met deze nieuwe start van een nieuwe periode in de samenwerking met Schiphol het wel heel erg belangrijk is dat er goede onafhankelijke partijen aansluiten die dit op een goede manier kunnen beoordelen, zodat er ook voor eens en voor altijd duidelijk wordt dat dit echte feiten zijn. Denk aan het RIVM of iets dergelijks, die gewoon als een statuut worden gezien. Maar dat is zeker belangrijk om uit te werken en ik denk dat als de raad hier vanavond, voorzitter, aangeeft dat dit belang heel groot is, dat het college nog wel even wat tijd nodig heeft om hoofdstuk 5 te vullen. Maar ga het vooral doen, zouden wij zeggen.

De VOORZITTER: Mijnheer Blankestein.

De heer BLANKESTEIN: Ja voorzitter, in een nieuw Luchthavenverkeerbesluit worden ook normen genoemd. Dus ik wil het college graag meegeven om die hier in de metingen mee te nemen. Ik ben ook benieuwd wat mevrouw Van Goethem daarvan vindt.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet heeft een interruptie op de heer Blankestein.

De heer VAN DER PEET: Ja, want even, nu ik de gelegenheid krijg in tweede termijn, voorzitter, te reageren op de heer Blankestein, want die heeft het al meerdere keren over het nieuwe Luchthavenverkeerbesluit maar dat ligt er nog helemaal niet. Het is een voorgenomen besluit. Het moet nog door allerlei Kamers heen. En volgens mij zijn wij in deze raad uiterst terughoudend met het al voorsorteren op regelgeving die nog niet vastgesteld is. Dus laten we dat wel even feitelijk houden.

De VOORZITTER: Mijnheer Blankestein, u mag daarop reageren.

De heer BLANKESTEIN: Nou ja voorzitter, gelukkig hebben we het ook nog over een conceptnota van

uitgangspunten en volgens mij gaat dit besluit vrij snel richting de Kamer. Het debat is erover geweest, dus ik denk dat we ruim de tijd hebben om in de definitieve nota van uitgangspunten hier eventueel rekening mee te houden en mocht het Luchthavenverkeerbesluit dan nog niet definitief zijn, dan staat het het college natuurlijk vrij om het niet mee te nemen.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Yüksel.

De heer YÜKSEL: Ja, gezien de steun voor de nota en de uitgangspunten die wij in deze conceptversie hebben, lijkt het me verstandig om bijvoorbeeld het stuk over overmorgen, waar we naartoe werken, het doel, om daaruit iets te pakken dat meetbaar is. Bijvoorbeeld bij het punt over een compactere luchthaven, daar wordt specifiek gesproken over verwerking van tonnages per hectare. Of bijvoorbeeld bij de vermeerdering van hoogwaardige langzaamverkeerroutes. Daar kunnen we ook specifiek kijken naar 'hoe komen de mensen daar?' Ofwel werknemers of andere reizigers. Dus vanwege de steun voor die overmorgen en zeg maar de conceptversie, lijkt het me handig om hieruit dan ook die meetwaarde te halen.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Jensen.

De heer JENSEN: Ja dank u voorzitter. Heel kort even als reactie op mevrouw hier, over hoe kunnen we dit concreet maken. Ik zou het eigenlijk heel basic houden. Bijvoorbeeld de luchtkwaliteit in Rijsenhout is met zoveel procent verbeterd, verslechterd, geluidskwaliteit in Zwanenburg is verbeterd, verslechterd. Ik denk dat we het heel simpel kunnen houden als het maar gewoon genoemd wordt.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Bier.

De heer BIER: Ik heb eigenlijk een reactie op de heer Blankestein. Ja, wat landelijk gezegd wordt is belangrijk en ik heb ook in het stuk gezien dat Schiphol zegt, of het voorbehoud neemt, dat zij mogelijk niet aan alle uitgangspunten kunnen voldoen omdat het strijdig is met wet- en regelgeving. Maar ik denk dat de luchthaven Schiphol aan alle regelgeving moet voldoen en dat betekent dus ook aan ons ROP. En daar gaan we straks via een nota van uitgangspunten invulling aan geven. En daar zullen ze gewoon aan moeten voldoen en dan is de hele simpele vraag 'wat willen wij?'

De VOORZITTER: Dan gaat het woord eerst naar de heer Blankestein.

De heer BLANKESTEIN: Ja voorzitter, ik heb gezegd dat het een mogelijkheid is om de normen uit het Luchthavenverkeerbesluit mee te nemen. Ik heb niet gezegd dat dat de enige normen zijn die we mogen hanteren. Het staat eenieder hier in de raad vrij om met eigen normen aan te komen zetten. Maar ik wil dat toch even ver van me hebben geworpen, voorzitter, dat ik zeg dat we alleen maar met landelijke normen moeten rekenen.

De VOORZITTER: Genoteerd, dank u wel. Mijnheer Klaassen.

De heer KLAASSEN: Voorzitter dank u wel. Ik hoor inderdaad van heel veel mensen welke normen en noem het maar op. Het lijkt mij een verstandige zet op het moment dat hoofdstuk 5 ingevuld is in het definitieve plan, dat we dan een informatieve bijeenkomst beleggen en dan door het college geïnformeerd worden over de normen die daar dan in staan. Misschien kan het hoofdstuk 7 dan ook meteen meenemen want die is namelijk ook nog compleet leeg. En op het moment dat we die twee dan hebben, na een informatieve bijeenkomst, kunnen we op dat moment nog als raad besluiten: gaan we hier nog een sessieverzoek over doen. Dus dat is dan aan de raadsleden op dat moment om te zeggen,

we gaan een sessieverzoek doen. Misschien is dat een goed uitgangspunt.

De VOORZITTER: En dat waren alle reacties mevrouw Van Goethem. Dan mag u hem afronden.

Mevrouw VAN GOETHEM: Ja, dank u wel voorzitter. En ik ben ook heel erg blij met alle reacties, want ze zijn erg constructief. De gezondheidseffectrapportage heb ik zeker gehoord. Ik zie het leven iets zonniger in dan D66, dat we er niet uit zouden komen, want ik denk dat we er juist uit zouden komen, want we hebben de wethouder inderdaad ook al horen toezeggen dat zij ons als raad hierin zeker meeneemt. Het CDA noemt een aantal onafhankelijke partijen zoals het RIVM. Ik zou daar zelf nog de Omgevingsdienst in ieder geval en Holland Rijnland aan willen toevoegen. En ja, de normen van landelijk, ik denk dat we die zeker mee moeten nemen, maar die zijn landelijk al vastgesteld. Of tenminste, eigenlijk dus niet en ik denk dat de VVD daarbij ook vergeet dat landelijk op dit moment zelfs moeite heeft om een begroting vast te stellen. Dus laten we vooral niet te veel uitgaan van landelijk, maar inderdaad vertellen wat wij hier in onze nota van uitgangspunten willen neerzetten. Dank u wel.

De VOORZITTER: En u ook bedankt voor het inbrengen van het onderwerp. Dan gaan wij naar het volgende onderwerp van de ChristenUnie-SGP en de heer Alderden gaat zijn onderwerp als eerste toelichten.

De heer ALDERDEN: Ja, ik had het net al een beetje ingebracht, maar het gaat toch weer over die gezondheidseffectrapportage. Ik hoor overwegend positieve reacties, dus ik ben benieuwd of we het misschien in een motie kunnen gieten en dan gewoon verplicht kunnen maken. Want ik hoorde bijvoorbeeld de heer Jensen al zeggen over fijnstof, laten we dat in cijfers uitdrukken. Nou dat kon bijvoorbeeld in zo'n gezondheidseffectrapportage. Dus ik denk dat het daar mooi in kan. Dus ik ben benieuwd wat de rest daarvan vindt.

De VOORZITTER: Ook voor u via de voorzitter en ik hoorde de heer van Forza! in plaats van namen, dank u wel. Mijnheer Yüksel voor een reactie.

De heer YÜKSEL: Ja, kortweg, dat lijkt ons een heel goed idee. Ook bijvoorbeeld gezien de recente bevindingen rondom pfas en de zorgen rondom leefbaarheid en gezondheid in onze gemeente.

De VOORZITTER: Dan zie ik ook mijnheer Bier deze kant op komen, die doet een sprintje naar de microfoon. Aan u het woord.

De heer BIER: Dank u wel, voorzitter. Ja, D66 verwacht op dit punt bij het eerste uitgangspunt, de eerste van de drie, toch echt wel een concrete invulling. Ik denk dat de beraadslaging wat dat betreft goed te volgen was.

De VOORZITTER: Mevrouw Van Goethem.

Mevrouw VAN GOETHEM: Ja, zonder het nu weer over te willen doen. Ik denk dat we allemaal kunnen concluderen dat Schiphol zowel op de lucht, als in het water, als in het geluid, als in de grond, overlast geeft. Als we dat in balans willen brengen dan zullen we eerst in kaart moeten brengen hoeveel overlast dat nou eigenlijk is en waar we een norm trekken. En volgens mij, als we op die vier punten blijven focussen en meerdere indicatoren opstellen, denk ik dat we echt al een heel ver punt komen of in ieder geval al een stuk verder zijn dan dat we nu zijn.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Zoals wij in de eerste termijn al zeiden vinden we het ontzettend belangrijk dat die metingen en indicatoren er komen. Maar ik denk echt wel dat we dat aan de specialisten moeten overlaten om dat hoofdstuk 5, want daar gaat het eigenlijk over, te gaan laten vullen. En uw suggestie, dat is wellicht een mogelijkheid, maar als we die nu al gaan inkleuren, dan ontnemen we misschien ook de ruimte die er is en nodig is, omdat het natuurlijk makkelijk zeggen is, we gaan het op een bepaald percentage zetten. Maar ja, wat is dan de definitie van luchtkwaliteit? Wat is de definitie van ultrafijnstof? Daar is al discussie over. Dus het is zo complex dat wij eigenlijk voor nu zeggen, de raad heeft aangegeven, het belangrijk te vinden. Het college zit met twee man sterk daar met beide oren open. Dus laten we afwachten wat hoofdstuk 5 oplevert in de definitieve versie.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mijnheer Peters.

De heer PETERS: Ik refereer ook graag nog even aan de eerste termijn en mijn opmerking die ik maakte inderdaad over het toepassen van de gezondheidseffectrapportage waarbij ik zei dat het eigenlijk op elke ontwikkeling, die Schiphol in de toekomst gaat ontplooien, moet worden toegepast en liever klein, dus dat we in het geval van bijvoorbeeld Rijsenhout kunnen zeggen 'wat is het effect van de ontwikkeling op Rijsenhout?'. Want als je de gezondheidseffectrapportage over heel Schiphol neemt, dan haalt dat juist de kwaliteit weg bij de specifieke kern of de specifieke wijk waar het de overlast veroorzaakt. Dus ik zou willen duiden dat we die gezondheidseffectrapportage niet als één oplossing zien, maar juist als een soort template die wij op de diverse projecten neer kunnen leggen om de effecten te bemonsteren.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan ga ik naar u terug om het onderwerp af te ronden.

De heer ALDERDEN: Dank u wel voorzitter. Ik dank alle collega's voor hun mening. Ik denk dat de gezondheidseffectrapportage een goede manier was geweest om de manier van gezondheid toetsbaar te maken, maar ik snap ook de uitleg van mijn collega's en ik ben te goeder trouw dat het goed verwerkt zal worden in de uiteindelijke nota. Dank.

De VOORZITTER: Dank u wel. Kan ik concluderen dat de nota zo voldoende besproken is? Of is er nog een onderwerp? We hebben nog tien minuutjes. Nee, voldoende besproken. Dan heb ik nog gehoord dat er 13 oktober a.s. een bijeenkomst is bij Stichting Rijsenhout Leefbaar en een toezegging van het college dat het met het presidium zal spreken om een informatieve bijeenkomst, vooraf aan de definitieve nota van uitgangspunten te beleggen. En dan wil ik u allen bedanken en dan sluit ik hierbij deze sessie en we zien elkaar om 22.15 uur voor de stemmingen.