

**VERSLAG VAN DE SESSIE VAN DE RAAD DER GEMEENTE HAARLEMMERMEER
OP DONDERDAG 3 SEPTEMBER 2020**

Onderwerp: Doortrekken Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp (2020.0000850)

Voorzitter: dhr. P.J. de Baat

De leden: dhr. M.L. Beusenberg, dhr. P.J. Boerman, dhr. H. den Butter, dhr. M.W. van Dijk, mw. D. Kerkhoff, mw. K. Kliphuis, dhr. J.C. Koomen, dhr. E.J. van der Peet, dhr. A. Salhi, dhr. H.P. Spijker, dhr. K. Sulmann

Griffier: dhr. P. van Heesewijk

Portefeuillehouders: dhr. J.N.J. Nobel, mw. M.H. Ruigrok

Insprekers: Geen

De VOORZITTER: Goedenavond allemaal. Ik start de sessie. Doortrekken Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp is het onderwerp. Het onderliggend stuk is al wat gedateerd, dat komt door corona. Ik wil het maar gezegd hebben vooraf zodat we het niet allemaal over het proces hebben. U heeft ook allen een brief gekregen van het college. Er staat dat de Nota van Uitgangspunten ergens na de zomer tot u zou komen, maar het is inmiddels duidelijk dat dat ook wat later is. Ga daar ook van uit, dan hoeven we het daar nu niet over te hebben. Maar met enige flexibiliteit ten opzichte van de vertraging in de behandeling wil ik u het woord geven. Wie mag ik als eerste het woord geven? Mijnheer Spijker van EEN Haarlemmermeer. Gaat uw gang.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter, het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp ziet er op het eerste oog interessant uit want welke gemeente wil nu niet een rechtstreekse verbinding met Schiphol en Amsterdam? Het is interessant voor de werkgelegenheid, creëert betere bereikbaarheid en vooral – en ik ben hier even cynisch – al die passagiers die ons zullen gaan bezoeken! Dat klinkt toch zo prachtig in deze tijd. We werden even blij gemaakt met de term 'extra hoogwaardig openbaarvervoerbinding' naar Schiphol. Die klinkt top. Dan ben ik heel serieus. En dat in combinatie met meer woningen en meer werkgelegenheid, dat klinkt absoluut prachtig. Maar we kampen aan de andere kant nu met het resultaat van de coronacrisis en dat maakt mijn enthousiasme weer even wat voorzichtiger want tegenwoordig zijn bijna alle kantoren onbemand of werkt men thuis. Dus er zijn minder forenzen. Kijk maar in de bussen. Ik zie werkelijk maar een of twee mensen in zo'n bus zitten. Tevens komen er nu geheel geen tot weinig toeristen naar onze polder.

Afgezien van de andere leef-werksituatie veroorzaakt door corona, hebben we vraagtekens bij de financiële haalbaarheid van dit project op dit moment. Voorzitter, even een vraagje: bent u het met EEN Haarlemmermeer eens dat het moeilijk wordt de externe grondeigenaren mee te laten betalen voor de ontwikkeling van het tracé? Ik vind het een aparte zinsnede. Graag zou ik die nog wat versterkt willen horen van het college als dat kan. Het is niet technisch, maar het kwam op mij politiek gezien een beetje vreemd over. En hoe denkt het college het project te financieren als we aan de vooravond staan van een nieuwe financiële crisis? Ik hoor onze wethouder praten over anticyclisch denken plus investeren, maar dan moeten we goed nadenken over haalbare budgetten. We kunnen geen groen licht geven aan een megalomaan project zonder een haalbare onderbouwing. We verwachten dat u ook de garantie geeft dat u niet gaat snijden in andere budgetten voor belangrijke doelstellingen. Dus voor de duidelijkheid, EEN Haarlemmermeer geeft de portefeuillehouder voor de

ontwikkeling van dit tracé een oranje licht op dit moment met het oog op een groen licht in de toekomst. Dank u wel.

De VOORZITTER: Begreep ik dat u wilde interrumperen? Ja, toch wel, dan krijgt u een interruptie van mijnheer Beusenberg van Sociaal Rechts Haarlemmermeer.

De heer BEUSENBERG: Dank u voorzitter, ik hoor mijnheer Spijker iets zeggen over de financiële haalbaarheid, maar weet u al wat het gaat kosten dan?

De VOORZITTER: Mijnheer Spijker.

De heer SPIJKER: Nee mijnheer Beusenberg, ik heb geen glazen bol helaas, maar ik weet wel als we naar Amsterdam kijken, dat het budget daar zeven keer is overschreden. Nu snap ik wel dat we hier met een iets andere situatie zitten dan in Amsterdam, maar het zal toch aardig wat kosten. Ik weet dat we ook zeven partners hebben en dat klinkt allemaal prachtig, maar het kost wel wat en als ik kijk naar onze budgetten die we zo meteen moeten gaan uitgeven, wordt het moeilijk in de huidige coronatijd.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Dank u wel voorzitter. Toch even een interruptie, ik heb even netjes gewacht tot u klaar was met uw betoog, maar aan het begin van het betoog viel me op dat u het had over corona en lege bussen en onzekerheid. Maar toen dacht ik 'de ontwikkeling waar we het hier over hebben, gaat over iets voor de komende tientallen, misschien wel honderden jaren', waarvoor we daar een verbinding leggen die lang moet blijven. Dat staat toch in schril contrast met de lege bussen nu door corona, tenzij u verwacht dat corona de komende honderd jaar blijft rondwaren, maar ik denk dat niemand dat verwacht. We wachten wel op een vaccin maar dat moeten we niet verwarren met de langetermijnontwikkeling en de visie die we hier hebben.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, dat was geen vraag maar een constatering.

De heer KOOMEN: Ik denk dat mijnheer Spijker vast wil reageren, het hoeft niet per se een vraag te zijn.

De VOORZITTER: Prima, dan is dat ook geen debat. Ik wil stimuleren om onderling met elkaar te debatteren als u dat graag wilt, maar dan ga ik naar de volgende. Dat heb ik goed genoteerd want iedereen heeft zo'n beetje zitten wenken naar mij. Mijnheer Salhi van HAP.

De heer SALHI: Dank u wel voorzitter, de boventoon in dit raadsvoorstel is gericht op waarom we moeten kiezen voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. De waarom-vraag is ons duidelijk en ja, mijn fractie ziet kansen; de urgentie van de Metropoolregio en de schaa sprong van de oostflank van Haarlemmermeer. Reden te meer om hier goed naar te kijken zodat we de juiste besluiten kunnen nemen. We staan aan de vooravond van een lang traject dat vermoedelijk met vallen en opstaan en veel geluk de eindstreep zal halen. Maar voorzitter, zover zijn we nog niet. Eerst moeten we bepalen of dit überhaupt haalbaar is en onder welke condities we dit traject ingaan. Mij is altijd geleerd dat je van de geschiedenis moet leren; trek lessen hieruit, zorg dat je niet dezelfde fouten maakt en vraag je af of er andere wegen zijn om de doelen te bereiken.

Dit brengt mijn fractie tot de volgende punten die ik vanavond met u wil bespreken. Een is de coronacrisis waar we nog middenin zitten, twee is de opmars en de ontwikkeling naar steeds meer thuiswerken, dat werd net ook al genoemd, en de derde is de vraag welke alternatieven wij hebben en of deze opwegen tegen het doortrekken van de Noord/Zuidlijn?

Ooit zal de coronacrisis ook tot de geschiedenis behoren en ook dan zullen er lessen getrokken worden om niet weer in een pandemie terecht te komen met alle gevolgen van dien. Maar zover is het helaas nog niet. We zien dat bij meerdere dossiers de coroneffecten nog doorberekend moeten worden. In dit raadsvoorstel wilt u vasthouden aan de geformuleerde doelen. Alle begrip daarvoor. Immers, investeren in bedrijvigheid rond realisering van de Noord/Zuidlijn zal zeker gunstig zijn om enigszins het hoofd te bieden aan de crisis. Maar vergeet niet dat de onvoorziene omstandigheden voor rekening komen van de gemeente. Waarom gaat u dan toch voorbij aan de effecten van de coronacrisis, ook op lange termijn? Graag verduidelijking van de portefeuillehouder.

Mijn fractie heeft even stilgestaan bij het nieuwe werken en wat dat betekent voor de mobiliteit. Wij als fractie, doorsnee van de maatschappij, zien de effecten van het thuiswerken en wat dat betekent voor de mobiliteit. Onlangs verscheen een artikel dat ook na de coronacrisis steeds meer bedrijven kiezen voor thuiswerken. Bonden maken zich al op om thuiswerken bespreekbaar te maken, wat betreft de kosten. Door de crisis zien we ook een behoorlijke daling van reizigers en we vrezen allemaal voor de bedrijven die deze crisis niet zullen overleven, wat een nog hogere daling van het aantal reizigers zal betekenen. In een gunstig geval vallen er misschien lijndiensten uit. Dat zien we ook bij de buurtbus gebeuren.

Een andere belangrijk punt van de HAP is dat we moeten blijven nadenken over hoe we alle dorpen en kernen een goede OV-verbinding kunnen laten behouden en bezorgen.

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie van mijnheer Beusenbergh, SRH.

De heer BEUSENBERGH: Dank u voorzitter, ik wil mijnheer Salhi dan toch vragen: bent u nu echt bang dat deze coronacrisis tientallen jaren tijd duurt? De fractie van de SRH staat er zo in dat dit een tijdelijke situatie is. Er wordt met man en macht gewerkt aan een vaccin, over de hele wereld, en hoor ik u nu zeggen dat je door die coronacrisis een pas op de plaats moet maken met de verdere ontwikkeling van de gemeente Haarlemmermeer, of in ieder geval de regio?

De VOORZITTER: Gaat uw gang, mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Nee, dat heeft u mij niet horen zeggen. Ik heb gevraagd of de effecten van de coronacrisis voldoende meegenomen zijn in de ontwikkeling van dit traject. Dat heb ik gezegd.

De VOORZITTER: Gaat u door met uw betoog.

De heer SALHI: Deze ontwikkelingen moeten wel in de overwegingen meegenomen worden om te voorkomen dat de Noord/Zuidlijn een prestigeproject wordt. Welke serieuze alternatieven zijn er om toch aan de behoefte...

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie van mijnheer Koomen van D66.

De heer KOOMEN: Ja, want ik snap uw vraag, richting de HAP, maar kunt u voor mij dan even opnoemen wat de effecten zijn? Want dat is precies de glazen bol die het college ook niet heeft, het gaat ook om het gedrag van mensen en ja, misschien blijven mensen langer thuiswerken en digitaal zal het vast worden, maar dat wil niet zeggen dat de mobiliteit vermindert. Dus ik zou het fijn vinden als u ermee kunt helpen wat volgens uw visie dan de effecten zijn van corona.

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi.

De heer SALHI: Die heb ik nu ook niet bij de hand. U noemde er al een paar, maar ik denk dat we ook even moeten afwachten wat dat straks gaat betekenen, maar op dit moment heb ik die ook niet.

De VOORZITTER: Wederom een interruptie van mijnheer Van Dijk, Forza!

De heer VAN DIJK: Ja voorzitter, dank u wel. Een vraag aan de HAP: neemt u ook de toekomstige woningbouwopgave van 20.000 woningen die we als regio hebben en de vervoersbewegingen die daaruit voortvloeien voor de komende twintig, dertig jaar mee?

De VOORZITTER: Mijnheer Salhi, gaat uw gang.

De heer SALHI: Die heb ik zeker meegenomen en u heeft mij ook horen vertellen dat we ook de urgentie zien van dat dit traject dat er moet komen, maar wel met dien verstande dat we goed moeten nadenken dat we niet in fouten belanden.

De VOORZITTER: Wilt u interrumperen? Ik geef het woord aan mijnheer Salhi om zijn termijn af te maken.

De heer SALHI: Dank u wel. Waar was ik gebleven? Welke serieuze alternatieven zijn er om in de behoefte te voldoen voor de reizigers naar Schiphol en verder? Doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol kan als logisch beschouwd worden, daar spelen immers meer knelpunten en veiligheidsaspecten die de komst van de Noord/Zuidlijn aannemelijk maken. Maar wat als het stopt bij Schiphol? Wat betekent dit voor de huidige HOV-lijn? Volstaat een extra spoor? Kortom, mijn fractie ziet graag in een toekomstige uitwerking ook alternatieven die op zijn minst dezelfde inspanning krijgen die ook de Noord/Zuidlijn wordt gegeven.

Ik kom tot een afronding. Nog even terug in de geschiedenis. Voor en tijdens de bouw van de Noord/Zuidlijn waren de meningen erg verdeeld. Dat had te maken met onder andere de wijze van besluitvorming, de hoge kosten en de onzekerheid over de financiering. Maar ook met het vele uitstellen van besluiten. Laten we leren van deze geschiedenis om niet dezelfde fouten te maken. Maar we moeten ook niet vergeten dat de wereld er straks heel anders uit gaat zien dan voor de coronacrisis, waar we positief kritisch waren over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Dank u wel.

De VOORZITTER: Ik kom bij de volgende fractie, GroenLinks. Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Dank u voorzitter. We hebben al een leuk debat en ik hoop daar ook nog aan bij te dragen. We worden vandaag gevraagd om in te stemmen met de inzet van het college om het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp mogelijk te maken. Daar kunnen we snel over zijn. Dat stond letterlijk al zo in het coalitieakkoord van twee jaar geleden dus het lijkt me vreemd dat we daar als raad twee jaar later ineens anders over zouden denken. Maar laten we dan vandaag kijken of we kunnen doen waar we voor zijn aangenomen, namelijk kaders meegeven.

Ik begin met een verwijzing naar de Eindhovense hoogleraar Carlo van de Weijer die eind december vorig jaar in het Financieel Dagblad schreef over de Noord/Zuidlijn, ik vat hem even samen 'slecht plan, slecht onderbouwd, nut en noodzaak en toegevoegde waarde onduidelijk. Alsof je een telefoonlijn naast je glasverbinding aanlegt om je internet te versnellen ten faveure van het nog sneller downloaden van poezenfilmmpjes van ver weg.' En dat vat redelijk goed samen wat ons gevoel ook is. We twijfelen over nut en noodzaak van de lijn. We zouden kunnen instemmen met een Noord/Zuidlijn maar dan wel, wat ons betreft, onder duidelijke voorwaarden en dat zijn die kaders waar ik het over wil hebben. Het zijn er drie.

De VOORZITTER: Mag ik u onderbreken voor u daaraan begint? U krijgt een interruptie van de ChristenUnie-SGP, mijnheer Den Butter.

De heer BOERMAN: Over de poezenfilmpjes?

De heer DEN BUTTER: Ja, over de poezenfilmpjes. Welke poezen waren dat? Nee, u geeft aan dat nut en noodzaak van de Noord/Zuidlijn niet waren aangetoond. Een professor had dat gezegd, ging dat dan over de hele Noord/Zuidlijn of over deze specifieke doortrekking?

De heer BOERMAN: Sorry, dat was geschreven in december 2019, dus nog iets voor de coronacrisis maar het ging met name over de verlenging van de Noord/Zuidlijn van Amsterdam naar Schiphol. Ik kan de column helemaal voorlezen of u ernaar verwijzen, maar het gaat er met name om dat hij zei 'het is een lijn waar we met name toeristen sneller van Schiphol naar Amsterdam mee krijgen en Amsterdam heeft niet bepaald gebrek aan toeristen'.

Ik ga nu naar de drie voorwaarden die voor ons hier in de Haarlemmermeer belangrijk zijn. De eerste daarvan is duurzaamheid. We zeggen 'de Noord/Zuidlijn kan, maar we moeten wel zeker weten dat het milieu erop vooruitgaat'. Dat speelt op twee manieren. Dus als de tunnelbuis wordt leeggespeeld voor de langeafstandstreinen zijn we daar heel blij mee, maar dan wel in plaats van extra vluchten. Dus de totale CO₂-uitstoot van het vliegverkeer moet aantoonbaar dalen. Dat geldt ook voor de modal shift waarover gesproken wordt. Wij zijn daarvoor, maar waar is de onderbouwing dat die zal plaatsvinden? Welke auto blijft thuis staan als daar de Noord/Zuidlijn rijdt van Amsterdam naar Schiphol? Of welke auto wordt hierdoor niet verkocht?

De VOORZITTER: Wederom een interruptie van mijnheer Den Butter, ChristenUnie-SGP.

De heer DEN BUTTER: Met alle respect voor de vragen die u stelt, is het niet heel erg ingewikkeld om u daarvan te overtuigen? Want dat is toch allemaal eigen aanname?

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Dank voor de vragen, maar die kun je ook omdraaien. Het college gaat ervan uit dat er een modal shift komt, maar waar zit die dan? Ik denk dat, zoals Amsterdam ook heeft gevraagd, je wel kunt afdingen en je wel als voorwaarde kunt stellen dat als die tunnelbuis leeg is voor de langeafstandstreinen, waar wij voor zijn, je dan tegelijkertijd ook verbiedt dat er bijvoorbeeld nog gevlogen wordt naar Londen vanuit Schiphol.

De VOORZITTER: U krijgt weer een interruptie van mijnheer Van Dijk van Forza!

De heer VAN DIJK: Ja voorzitter, er bekruipt me een beetje raar gevoel. Het lukt GroenLinks toch altijd weer om het aantal vluchten in relatie te brengen met een onderwerp waar we het hier over hebben. Het voelt een beetje als chantage, 'als die vluchten niet minder worden, zullen wij niet instemmen'. U bent toch met mij eens dat het uiteindelijk gaat om de vervoersbewegingen van Amsterdam naar Hoofddorp en dat dat toevallig via Schiphol gaat, is omdat die lijn gewoon zo loopt? Er komen hier 20.000 woningen. Er gaan heel veel mensen wonen hier en die gaan werken in Amsterdam. U kunt dat toch ook los zien?

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Ik zou het los kunnen zien en ik kan het ook heel goed los zien van die 20.000 woningen waar u over spreekt want daar komt die metro namelijk niet. Die metro komt niet bij die 20.000 woningen en die mensen zullen er ook geen voordeel van hebben. Er rijden nu per uur treinen van Hoofddorp naar Schiphol en naar Amsterdam-Zuid. Die rijden gewoon en die rijden prima. Waar de Noord/Zuidlijn voor is, is om die tunnelbuis leeg te spelen, dat snap ik. Maar dat is het doel. Die

tunnelbuis moet leeg en die moet leeg omdat daar dan langeafstandstreinen kunnen komen, internationaal treinverkeer. Daar gaat het om. Dat is het hogere doel.

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie van mevrouw Kliphuis, VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Dan heb ik toch het idee dat mijnheer Boerman een ander stuk heeft gelezen dan ik. Bent u het niet met mij eens dat er staat dat de Noord/Zuidlijn nodig is voor een volwaardige ontsluiting van onze gemeente de kant van Amsterdam op en weer terug en dat het niet alleen was, maar dat dat een mooi bijeffect was, dat de tunnel wordt vrijgespeeld? Want dat was een los traject, nog voordat we hebben gesproken over doortrekken van de Noord/Zuidlijn. U bent twee dingen met elkaar aan het vermengen en daar maakt u de discussie erg ingewikkeld mee want wij zijn hier voor onze inwoners die het openbaar vervoer nodig hebben en voor een robuust netwerk waar ook de mensen aan de andere kant van onze gemeente, die niet naast Hoofddorp-Centraal zitten, profijt van zullen hebben want daar gaan die bussen dan straks naartoe. Zo zijn ook zij sneller op hun plek en bij hun locatie.

De VOORZITTER: Ik geef eerst even het woord aan mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Ik sluit me wel aan bij de collega's die in verwarring zijn gebracht door GroenLinks, met name door de koppeling met vliegtuigen. Ik zit nog steeds na te denken wie nu het vliegtuig pakt als hij van Amsterdam naar Hoofddorp wil.

De heer BOERMAN: Voorzitter, kom nou, alstublieft! Daar heb ik het toch niet over gehad.

De heer KOOMEN: Ik zeg het op grappige wijze maar ik bedoel het serieus. Volgens mij koppelt u dingen aan elkaar die niet bij elkaar passen. Het gaat hier om lokale mobiliteit en het gaat niet om internationaal vliegverkeer.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman, GroenLinks.

De heer BOERMAN: Daar gaat het in mijn ogen wel om, maar dan kan ik ook de vraag terug stellen: wat is dan de lokale winst in mobiliteit? Want die trein rijdt daar, vier keer en soms zes keer per uur en die biedt ook vervoerswaarde.

Ik ga naar mijn tweede punt want dat hangt daar meteen mee samen. Onze tweede voorwaarde is de bereikbaarheid want, de HAP sprak er ook al over, hoe zit het daar als die metro er zou zijn met ons andere openbaar vervoer? Hoe zit het met de trein naar Nieuw-Vennep als de metro gaat rijden naar Hoofddorp, stopt er dan nog wel een trein in Nieuw-Vennep? En zo ja, welke trein gaat er dan weg zodat die tunnelbuis inderdaad wordt leeggespeeld? Het is of het een, of het ander. We hebben ook bij andere grote OV-projecten gezien dat het ene openbaar vervoer snel ten koste van het andere openbaar vervoer gaat.

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie van mevrouw Kliphuis VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Mijnheer Boerman, u brengt mij een beetje in verwarring want het lijkt bijna alsof GroenLinks hier tegen openbaar vervoer is. Ik zie de koppeling met de trein die stopt in Nieuw-Vennep echt helemaal niet. Nogmaals, welk stuk heeft u gelezen dat wij hier allemaal niet hebben gelezen?

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman, GroenLinks.

De heer BOERMAN: Dan ga ik het nog een keer uitleggen. Als de metro gaat rijden naar Hoofddorp,

wordt de tunnelbuis vrijgespeeld voor internationaal treinverkeer. Dat staat er duidelijk in toch? En in die tunnelbuis rijdt nu een trein die naar Nieuw-Vennep gaat. Ik vraag me af: wat is de bereikbaarheid van Nieuw-Vennep met het openbaar vervoer straks? Dat lijkt me een heel reëel vraag. Daarom zeggen we hier voorwaardelijk, want het gaat om kaders stellen: geen verslechtering van ander openbaar vervoer in deze gemeente.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis, VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter, mijnheer Boerman, door die tunnelbuis gaat de trein naar Breda, de trein naar Brussel, de trein naar Rotterdam, de trein naar Dordrecht. Die stoppen niet op het moment dat er een metro doorheen gaat. Die treinen blijven voor een groot deel rijden, dat staat er ook in. Alleen wordt een deel van de ruimte gebruikt voor internationaal treinverkeer. U doet net of de trein naar Nieuw-Vennep en naar Hoofddorp wordt stopgezet op het moment dat er een metro gaat rijden. Dat staat nergens, mijnheer Boerman.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman een reactie en dan maakt u even uw betoog af.

De heer BOERMAN: Voorzitter, dank u, daarom stel ik de vraag ook. Het staat nergens, maar het zou mij zeer verbazen, laat ik het dan zo zeggen, en het zou mij ook zeer onrendabel lijken en ik zou ook enorm voor rendabiliteit zijn; als we een trein hebben en er rijdt een metro naast, lijkt me dat de slechtste investering ooit denkbaar.

Zo komen we op de derde voorwaarde, betaalbaarheid.

De VOORZITTER: Mijnheer Van Dijk, Forza!

De heer VAN DIJK: Voorzitter, die situatie doet zich voor in Amsterdam-Zuidoost. Daar gaat een metro en daarnaast is er een spoorlijn met allerlei stations, Duivendrecht, Bijlmer, Amstelstation, terwijl er tegelijk trein en openbaar vervoer gaat en dat gaat verder prima.

De VOORZITTER: En een fietspad. Mijnheer Boerman, u mag uw betoog vervolgen.

De heer BOERMAN: Een derde is betaalbaarheid. Voor ons is het een voorwaarde dat de gemeente geen grote bedragen erin steekt die dan vervolgens weer met grote projecten moeten worden terugverdiend. Dat hebben we wel geleerd rond de A9. We vinden dat ze voor geld niet bij ons hoeven aan te kloppen, zeker ook vanwege het kernpunt van onze twijfels, namelijk dat we met deze lijn niet zozeer onze inwoners lijken te helpen maar meer Schiphol en alles daaromheen, zoals de oostflank. Dat zouden we graag juist wat minder zien.

Dus voorzitter, wat GroenLinks betreft drie voorwaarden. Volgens mij zijn ze duidelijk geworden. De duurzaamheid moet aantoonbaar erbij gebaat zijn, de OV-bereikbaarheid van onze inwoners moet er niet onder lijden en het moet betaalbaar zijn zonder dat we onze nek uitsteken in nieuwe grote projecten. Als aan die drie voorwaarden wordt voldaan, vindt u ons de volgende keer aan uw zijde.

De VOORZITTER: Ik geef het woord aan mijnheer Den Butter, ChristenUnie-SGP.

De heer DEN BUTTER: Dank u wel voorzitter, het debat over de Noord/Zuidlijn, eindelijk, zou ik willen zeggen. Met GroenLinks heb ik me verbaasd over het beslispunt in te stemmen met de inzet van het college. Daar heeft het college zich de afgelopen tijd niets aan gelegen laten liggen bij het breed uitdragen van de Noord/Zuidlijn. En zoals GroenLinks ook zei, was in het coalitieakkoord al duidelijk dat de Noord/Zuidlijn een inzet van dit college zou zijn en heeft het college de raad daarin meegekregen.

Toch zijn we blij dat we hier nog eens uitgebreider op in kunnen gaan want ook wij zien de kansen wel die er zijn voor de inwoners, voor de NS, voor de woningbouw en voor Schiphol. Die kansen zijn duidelijk.

Waar zitten de risico's? Daar gaat het stuk ook over, maar dat wordt alleen zijdelings genoemd. Er zijn wat ons betreft twee grote risico's. Het financiële risico natuurlijk, of de kosten. Het tweede is de tijdlijn. Want we willen graag dat dat helpt bij woningbouwprojecten die we snel gaan doen, maar waarschijnlijk zal dit toch een heel lang traject worden. De Noord/Zuidlijn zelf is aangelegd in een traject, een beetje afhankelijk van waar je begint te tellen, van vijftig tot twintig jaar. Dit zal sneller kunnen, maar het zal toch wel een project van jaren zijn. Daarmee zijn, wat ons betreft, een heleboel antwoorden gegeven.

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie van mijnheer Boerman, GroenLinks.

De heer BOERMAN: Ja, want de vragen kwamen ook mijn kant op. Er wordt heel veel gesproken over die woningbouw, over die 20.000 woningen. Welke woningbouw gaat hier nu van profiteren?

De VOORZITTER: Mijnheer Den Butter.

De heer DEN BUTTER: De woningbouw die hiervan gaat profiteren, is bijvoorbeeld de woningbouw die bij Bennebroekerweg gaat plaatsvinden. Dat zit in stad Hoofddorp, of dorp Hoofddorp. Sorry, nu verspreek ik me op zijn VVD's. De inwoners daar kunnen van het openbaar vervoer gebruikmaken. Ik zie het punt dat u probeert te maken niet.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman, GroenLinks.

De heer BOERMAN: Dan zal ik even verhelderen, het punt dat ik wil maken, is dat we de woningbouw plannen aan de westkant, Lisserbroek en Nieuw-Vennep. Dat zijn allemaal geen plekken die we vanuit Hoofddorp gaan bedienen. Mijn punt is: de lijn is vooral bedoeld om Schiphol te helpen en om de oostflank mogelijk te maken, maar onze inwoners zouden we veel beter kunnen helpen met fijnmazig ander openbaar vervoer.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen.

De heer KOOMEN: Even heel kort in verband met mijn spreektijd. Ik snap het punt dat u wilt maken, maar het gaat niet alleen om woningbouw die direct rond het station wordt gebouwd. Natuurlijk komen er allerlei verbindingen naar een geüpgraded station. Dat zit hier ook in en dat zijn we überhaupt al van plan voor station Hoofddorp dus daar horen goede verbindingen naar de grote woonwijken bij. Natuurlijk, maar dat zit ook al in de planning. Dus ik bestrijd het beeld dat het alleen is voor iemand die naast het station woont die op de metro kan stappen straks. Dat gaat natuurlijk een uitstralingseffect hebben, zo groot mogelijk. Dat is een uitdaging, maar daar moeten we voor gaan.

De VOORZITTER: Dan kom ik weer terug bij mijnheer Den Butter. SGP-ChristenUnie, of ChristenUnie-SGP.

De heer DEN BUTTER: De volgorde vind ik niet belangrijk. Ik had het over financiën en de tijdlijn. De tijdlijn is duidelijk. Ik denk juist ook omdat er veel grote partijen bij betrokken zijn, dat het niet per se sneller gaat. Ook als het grote belangrijke partijen zijn, kunnen die ook dingen vertragen en dat zal ongetwijfeld in dit traject ook gebeuren. Maar het is goed om dat te onthouden als je je verdere plannen gaat maken.

Het tweede is het financiële stuk en daar weten we nog niet zo veel van. Dat zal in de Nota van

Uitgangspunten verder uitgewerkt worden en we zijn benieuwd hoe dat eruit zal zien.

We verwachten veel van de genoemde proportionaliteit. De bijdrage van Haarlemmermeer kan niet betekenen dat we voor het verdere openbaar vervoer binnen Haarlemmermeer, het fijnmazige netwerk dat mijnheer Boerman ook noemde, geen geld meer over hebben want dat is wel degelijk belangrijk. Het kan niet zo zijn dat de aanleg van de Noord/Zuidlijn dit soort openbaar vervoer onmogelijk maakt. Maar dat zult u met ons eens zijn.

Daarmee heb ik de hoofdpunten wel genoemd en we wensen u verder al het goede in het inzetten op de Noord/Zuidlijn.

De VOORZITTER: Ik kom bij de PvdA, mevrouw Kerkhoff.

Mevrouw KERKHOFF: Dank u wel voorzitter, de Noord/Zuidlijn staat gepland tot Schiphol en het is hartstikke mooi dat we hem door kunnen trekken tot Hoofddorp. Daar moeten we ons hard voor maken. Dat hebben we in het coalitieakkoord vastgelegd. Het heeft gewoon heel veel voordelen want we willen de mensen uit de auto hebben en we willen mensen in het openbaar vervoer hebben. Dat soort bewegingen heeft de voorkeur dus als je een metrolijn kunt doortrekken, is dat hartstikke mooi.

Sowieso ligt er inmiddels ook een visie over Zuid-Kennemerland, waarin Haarlem een grote trekker is en waar we ook aan hebben meegewerkt. Daar bleek ook dat bepaalde lijnen hartstikke druk en overvol zijn. Op het traject Haarlem-Sloterdijk kan er geen extra trein meer bij, dat zit mudjevol. Daar begint men ook al te praten over een lightrail van Haarlem/Vijfhuizen naar Hoofddorp bijvoorbeeld, of naar Amsterdam. Wij zijn niet de enige speler in dit gebied. Het is handig om de regie in je eigen regio te hebben. En dat is, als je het nu hebt over de Noord/Zuidlijn, hartstikke mooi. We hebben de oostflank die we willen ontwikkelen en we willen ook die werknemers niet in de auto. Dus we willen ze met het openbaar vervoer laten komen, liefst nog op de fiets. Er komt woningbouw aan, dus we pleitten er al vaker voor: ga nu dat OV ontwikkelen. Ik heb u schriftelijk gevraagd 'zijn er al cijfers over hoe het nu zit met station Hoofddorp, hoeveel passagiers stappen daar nu in en uit?' Die informatie is in het kader van privacy niet leverbaar, maar ik denk dat het wel degelijk bekend is hoeveel mensen er momenteel gebruikmaken van de trein. Nu is het door de coronacrisis wel wat ingezakt. Maar ik ga ervan uit, en met mij vele anderen, dat over vijf of tien jaar, op het moment dat die Noord/Zuidlijn er daadwerkelijk ligt, er weer volop passagiers in zitten. Dus je moet voor de lange termijn denken en niet voor nu.

Geld is wel een punt, maar daar krijgen we voorstellen voor dus daar zullen we kritisch naar kijken. We moeten inderdaad niet in het gat van Amsterdam vallen, met die Noord/Zuidlijn die ontzettend veel overschrijdingen kende en dat zorgen dat het niet heel lang duurt in de tijd.

Een mooie bijkomstigheid is, zoals ik heb begrepen, dat als die lijn er is en de tunnel eruit ligt voor autovervoer – dat is op dit moment wel een probleem – mensen met openbaar vervoer wel de mogelijkheid hebben om in Amsterdam of in Schiphol te komen. Dat is mooi meegenomen. Dus ga door. Wij pleiten ervoor om door te gaan met de Noord/Zuidlijnlobby, ook richting Den Haag om daar ook geld te proberen los te krijgen. We wachten het voorstel af met de uitgangspunten en de financiële onderbouwing. Dat wordt november, tot die tijd kunnen we rustig wachten.

De VOORZITTER: Dank u wel, dan geef ik het woord aan mijnheer Koomen D66.

De heer KOOMEN: Dank u voorzitter, we zijn een beetje verrast over de vele twijfels, gelukkig niet voor mij, die door sommige partijen werden uitgesproken. D66 houdt van helderheid, wat ons betreft, is het: Noord/Zuidlijn ja. En natuurlijk hoort daar een gezond financieel kader bij. Ik snap dat mensen gezien de ervaringen eerder met andere Noord/Zuidlijnen en dit soort grote projecten zorgen hebben over die financiering. Dus terecht dat mensen dat noemen, maar daar zijn we nu nog niet. Het gaat nu nog in een veel eerder stadium over waar we met elkaar voor gaan.

Wat ons betreft, staat in het stuk goed beschreven wat we willen en waarom we dat willen. Dit is een

toekomstvisie en die overstijgt de coronacrisis. Ja, de coronacrisis heeft waarschijnlijk ook een aantal permanente effecten, meer digitaal, meer thuiswerken, maar dat doet niets af aan de uiteindelijke langdurige mobiliteitsvraag. Mensen willen vrijheid van bewegen en mensen willen van A naar B kunnen en snel. En inderdaad ook klimaat- en natuurvriendelijker. Dat zal in de toekomst steeds belangrijker zijn. Dus wat ons betreft, past die Noord/Zuidlijn erbij en ja, je moet vroeg beginnen als je dat uiteindelijk wilt realiseren.

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie van de heer Spijker, EEN Haarlemmermeer.

De heer SPIJKER: Ik zal even het balletje teruggooien. Bent u het met mij eens dat wij Haarlemmermeeders het meest eigenwijze volkje zijn qua transport? We willen allemaal een auto, we willen ons allemaal per auto van A naar B bewegen. We hebben hele debatten over het gebruik van fietsen en dat is al moeilijk. Dan krijgen we straks een prachtige metro. Subliem, voor de goede orde, echt subliem, maar zal die nu werkelijk zo magnetiserend werken dat iedereen zegt 'ik laat mijn auto staan en ik ga de metro pakken'? Ik hoop het. Bent u het met mij eens?

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Ik vrees dat ik het niet met u eens ben want een eigenwijs volk, zoals u zei, daar houden we wel van, maar dat wil niet zeggen dat die verbinding geen meerwaarde heeft omdat iedereen toch de auto blijft pakken. Ik denk het niet. Ik denk dat wel degelijk dat als wij alternatieven bieden, waaronder een ontzettend goede verbinding naar de hoofdstad van dit land, een enorme metropool met bedrijvigheid van niet alleen kantoren, maar ook op recreatief vlak en weet ik veel wat, die mobiliteit zeker in de toekomst vanuit onze gemeente ook gewenst is en dat het een meerwaarde is. Dus helaas, op dat punt ben ik het niet met u eens.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman, GroenLinks.

De heer BOERMAN: Voorzitter, ik verbaas me toch want er wordt elke keer over gesproken alsof er nu geen vervoer is naar die prachtige hoofdstad. Er wordt nu gezegd 'we weten niet hoeveel mensen er instappen op het station', maar dat weten precies. Voor de crisis waren het er bijna 20.000 per dag. 20.000 mensen per dag stappen nu al in op station Hoofddorp.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman, u krijgt een interruptie van mijnheer Van Dijk van Forza!

De heer VAN DIJK: Naar de heer Boerman, het is nu al zo, in ieder geval voor corona was het zo, dat het perron op station Schiphol wel eens werd afgesloten omdat er te veel mensen op stonden. En dat wordt alleen nog maar meer als je de prognoses ziet van hoeveel mensen gebruikmaken van station Schiphol. Dan zie je een sterk stijgende lijn. Er moet gewoon snel iets gebeuren. Bent u dat met mij eens?

De VOORZITTER: Kort antwoord, dan gaan we terug naar de woordvoerder, anders loopt alles door elkaar.

De heer BOERMAN: Precies. Voorzitter, ik ben het daar zeker mee eens, er staan te veel mensen op station Schiphol. Maar de vraag is hoe het komt dat daar te veel mensen staan.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Ik kreeg een interruptie van mijnheer Boerman dus ik wil graag in zijn tijd daar nog

kort op antwoorden als dat kan. Ik blijf me toch ook een beetje verbazen dat GroenLinks nu dit betoog houdt want we willen toch mensen op een goede manier en milieuvriendelijk in het OV krijgen? Dan is dit toch een prachtige investering? Ik ben het met u eens, het moet geen afbreuk doen aan de verbinding met Nieuw-Vennep, daar wilde ik zo meteen nog op komen. Maar zoals u stelt, er is nu een goede verbinding. Ik reis relatief veel die kant op en er is wel degelijk behoefte, niet alleen qua overbelasting, maar ook behoefte aan een betere verbinding. Dus wat dat betreft, vind ik dat u tekortdoet aan de huidige verbinding en een betere verbinding en het verschil tussen die twee. Kan ik nu verder, voorzitter?

De VOORZITTER: Ja, maakt u uw betoog maar af.

De heer KOOMEN: Ik was al een heel eind op stoom en was gebleven bij de vrijheid van bewegen en mobiliteit die mensen uiteindelijk toch echt wel willen en dat we over die coronacrisis heen moeten kijken met elkaar.

Ik wilde nog een punt maken en dat ging over station Nieuw-Vennep. Het lijkt wel of er een stukje tekst is weggefallen in de notitie want het gaat over de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp, maar we hebben nog een grote metropool in onze gemeente, dat is Nieuw-Vennep. Wat mij betreft, moeten we wat verder kijken. Ik begrijp best dat de haalbaarheid verder onder druk komt. Voor Hoofddorp wordt het al spannend of het lukt, Nieuw-Vennep ook, maar laten we vooral pleit bezorgen om op de langere termijn toch ook te kunnen kijken naar de metropool Nieuw-Vennep. Dus wat D66 betreft, zetten we in de tekst in op doortrekken naar Nieuw-Vennep. Dan zou het erop uit kunnen draaien – je moet in onderhandelingen altijd hoog inzetten – dat die lijn toch naar Hoofddorp komt op termijn in plaats van naar Nieuw-Vennep. Maar wat ons betreft, moeten we dat niet vergeten en dan hebben we meteen het probleem van GroenLinks opgelost, dat er eventueel een trein weg zou vallen, want dat moeten we niet hebben natuurlijk.

De VOORZITTER: Dank u wel, dan kom ik bij mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. In een van de sessies over de voortgangsrapportage Mobiliteit heeft de raad aangegeven graag met het college in gesprek te gaan over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. We zijn blij dat het college heeft geluisterd naar de suggestie van CDA en VVD om het uitgangspunt van het college in een raadsvoorstel op te nemen en dat we hier gewoon met elkaar in alle openheid over kunnen spreken. We zien dat het college geen gelegenheid onbenut laat om de ambitie voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn kenbaar te maken. De portefeuillehouder zet samen met de ambtenaren alles op alles om de ambitie om te zetten in concrete plannen. We begrijpen het enthousiasme omdat een dergelijk groot infrastructureel project het hart van de gemiddelde mobiliteitsman of -vrouw sneller doet kloppen. Daar zou ik dus zelf ook last van moeten hebben, maar helaas zit bij mij het realisme een grote glimlach nog een beetje in de weg.

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn biedt grote voordelen voor de veiligheid op station Schiphol, het vestigingsklimaat voor bedrijven en het realiseren van woningen. De nationale en internationale positie van de Metropoolregio Amsterdam en de luchthaven Schiphol zullen verbeteren omdat de bereikbaarheid van de entree van Nederland een enorme impuls krijgt. Haarlemmermeer profiteert hiervan mee, maar wat zullen onze inwoners hier echt concreet iets van merken? We moeten namelijk niet doen alsof Hoofddorp nu slecht bereikbaar is, zoals uit sommige bijdragen van collega's een beetje naar voren komt. Het lijkt erop dat de Zuidtangent totaal vergeten wordt. Het centrum van Hoofddorp, de omliggende wijken en de bedrijventerreinen beschikken immers al over een excellente bereikbaarheid met het OV vanuit Schiphol en Amsterdam. Daar zijn heel veel plaatsen in onze omgeving heel erg jaloers op.

Het college geeft de potentie van Haarlemmermeer als volgt weer: intensieve verstedelijking met

aanzienlijke toevoeging van... Nee, ik heb het verkeerd geciteerd, het gaat erom dat het college aangeeft dat er een intensieve verstedelijking plaats zal vinden in het gebied en een bijdrage wordt geleverd aan de werkgelegenheid. Het CDA vraagt zich af hoe dit samengaat met het behoud van het open polderlandschap, de vergroening en het versterken van de kwaliteit van de leefomgeving van onze inwoners. Als het college hiermee doelt op ontwikkelingen als Hyde Park, stationsgebied Hoofddorp en Schiphol Trade Park, voelt onze fractie zich wat meer gerust dan wanneer de Noord/Zuidlijn resulteert in het volbouwen van Haarlemmermeer. Dan hebben we een heel ander gesprek met elkaar. We moeten ervoor waken dat er verkeerde verwachtingen worden gewekt bij de ketenpartners, in het bijzonder bij de gemeente Amsterdam. Haarlemmermeer moet niet het Amsterdamse woningwalthalla worden.

De VOORZITTER: Mijnheer Koomen, D66.

De heer KOOMEN: Ja voorzitter. Ik ben toch wat verrast door de draai van het CDA dat niet zo lang geleden nog een warm pleidooi hield voor de Noord/Zuidlijn. Ik wil vragen aan het CDA wat in het stuk u dit wat meer conservatieve betoog doet ontlokken want ik proef toch enige twijfel over nut en noodzaak. Dat was voor dit stuk volgens mij hetzelfde. Toen was er ook al een goede verbinding. Dus ik ben wel benieuwd wat u dat nieuwe inzicht heeft gegeven.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Nou, we zijn niet gekomen tot een nieuw inzicht maar de trigger voor ons is de verdergaande verstedelijking die in het raadsvoorstel staat. Dat is het punt waarop we nu aanslaan want we zeiden al in de inleiding, we zijn voorstander van de stappen die het college zet, maar wat gaan die stappen voor gevolgen hebben? Daar gaat het ons om. Als die tot gevolg hebben dat hier in Haarlemmermeer alle open ruimte verdwijnt en we grote verstedelijking krijgen rond Nieuw-Vennep/Hoofddorp, hebben we een ander gesprek. Als het gaat om de veiligheid op Schiphol en de andere elementen die in het voorstel staan, zijn we er uiteraard volledig voorstander van. We geven nu aan iets op de lange termijn dat het gevolg zou kunnen zijn van deze beslissing dat we voor ogen moeten houden.

De VOORZITTER: Dan mijnheer Koomen, D66. U heeft niet zo veel tijd meer, houdt u daar rekening mee.

De heer KOOMEN: Daar was ik al bang voor. Dan maar een korte opmerking, ik heb me wel verbaasd dat u nu tot dat inzicht komt want natuurlijk brengt een goede metroverbinding meer verstedelijking met zich mee. Dat kan u toch niet verrassen? Laat ik het daar dan maar bij houden. Het verrast me wel dat dat inzicht nu komt want dat was natuurlijk van tevoren hieraan gekoppeld en u kunt toch niet ontkennen dat u daar niet nu pas achter komt.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, gaat u verder met uw termijn.

De heer VAN DER PEET: Ik reageer nog heel even kort. Als het gaat om de verstedelijking die we nu al in beeld hebben, hoort u ons daar niet over. Hyde Park is al een gigantische verstedelijking en daar gaat de Noord/Zuidlijn ook aan bijdragen. Het gaat over nog meer dan wat we nu de komende twintig jaar voor ogen hebben. Daar gaat het ons vooral om.

Dat gezegd hebbende, vindt het CDA het goed dat het college zich inzet om de Noord/Zuidlijn door te trekken naar Hoofddorp. We vragen het college wel om dit met realisme te doen. We hebben vaker te maken gehad met grote ambities in Haarlemmermeer en dat is niet altijd een succes gebleken.

Een grote vraag blijft ook hoe de financiering eruit komt te zien. Haarlemmermeer zal hoe dan ook

moeten bijdragen anders is Schiphol Airport straks het eindstation. Maar wat gaan we dan bijdragen? De Nota van Uitgangspunten voor het bid van Haarlemmermeer zal hierover duidelijkheid moeten geven. We weten inmiddels dat deze ter besluitvorming medio oktober naar de raad zal komen. Dat wordt een heel belangrijk moment. We zullen de bijdrage wel moeten vaststellen zonder volledig inzicht te hebben in de financiële gevolgen van de coronacrisis. Daar sluit ik een beetje aan bij wat mijnheer Salhi al zei. Dat maakt het doen van een bid wel risicovol en we vragen dan ook bijzondere aandacht voor de risicoparagraaf die in de Nota van Uitgangspunten vast en zeker zal terugkomen.

Wat het CDA betreft, moeten we ons in elk geval niet laten verblinden door de ambities die de MRA in dit verband uitspreekt. We hebben in Haarlemmermeer zonder de Noord/Zuidlijn al uitdagingen genoeg op het gebied van mobiliteit, gezien de schaa sprong Wonen hebben die op dit moment voor het CDA hoge prioriteit. Voor de 20.000 woningen die we nu voor ogen hebben, zal de Noord/Zuidlijn niet zoveel bijdragen. Daar heeft bijvoorbeeld de verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg veel meer invloed op. Het kan niet zo zijn dat de ambtelijke capaciteit wordt opgeslokt door de Noord/Zuidlijn, maar we vertrouwen erop dat de wethouder dat in de smiezen heeft en daar actie op neemt.

Tot zover onze visie op de nota met de inzichten van voor de coronacrisis. Want het afgelopen jaar is er heel veel gebeurd en dat kan grote gevolgen hebben op de toekomstige investeringen. De verwachtingen zijn dat het nog jaren zal duren voor het vliegverkeer op het oude niveau is, als dat al gaat gebeuren. En hetzelfde geldt voor het toerisme. Het massatoerisme dat in Amsterdam de afgelopen jaren voor heel veel problemen heeft gezorgd, onder andere op station Schiphol, komt dat überhaupt nog wel terug? Wij vragen ons dat af en niemand weet het. Het is niet voor niets dat Schiphol zelf ook een aantal investeringen in de ijskast heeft gezet, waaronder een tweede terminal. En uiteraard heeft dit invloed op het tempo waarin ontwikkelingen van het OV ook nodig zijn. Het is ook nog de vraag of die vijf keer € 4 miljard die het groeifonds van het rijk waarschijnlijk gaat bevatten voldoende is om alle wenselijke initiatieven uit te voeren. Het CDA zal de ontwikkelingen op de voet volgen en kijkt uit naar het debat in oktober. Tot zover.

De VOORZITTER: Ik ga het lijstje af op de volgorde waarop mensen mij vragen het woord te voeren. Ik had nu mevrouw Kliphuis, VVD staan en daarna mijnheer Van Dijk, Forza!

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Ik begin met de constatering dat ik vooral heel blij ben dat GroenLinks net vandaag heeft aangegeven het coalitieakkoord volledig te steunen. Dat geeft een mooi begin van mijn betoog.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Laat wel even mijn woorden mijn woorden, ik heb niet aangegeven 'dat ondersteun ik'. Ik heb alleen gezegd dat het me onzinnig lijkt om nog een keer te spreken over iets waar we twee jaar geleden een besluit over hebben genomen.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis, gaat u verder.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel mijnheer Boerman, we zullen de notulen straks nog een keer daarop terugslaan. Maar mooier is dat we hier worden gevraagd om de wethouder kracht te geven om de volgende fase van de onderhandelingen in te zetten op de Noord/Zuidlijn. Een project dat bijzonder is. HAP noemt het een prestigeproject, maar aan het woord prestige kleeft iets negatiefs hier in de provincie want het is eigenlijk iets heel bijzonders. Een keer in de twintig jaar maken we een nieuwe metrolijn.

De VOORZITTER: U mag uw zin afmaken, maar dat is een keuze. Mijnheer Salhi van HAP krijgt het woord.

De heer SALHI: Een kleine correctie met betrekking tot dat prestigeproject. Ik heb niet gezegd, zoals u dat heeft gezegd, dat het een prestigeproject is. Ik heb gezegd dat we moeten voorkomen dat het een prestigeproject wordt.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis, gaat u verder.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter, ik denk dat als we mijn definitie van prestigeproject hanteren, we dat helemaal hoeven te voorkomen want het is een heel bijzondere stap, zo zei ik. Daarnaast is het ook heel bijzonder dat deze openbaarvervoersverbinding een samenwerkingsverband is zoals we dat nog nooit in Nederland hebben gezien. Dat het dus ook op meerdere manieren wordt gefinancierd maakt het ook nog eens een heel grote uitdaging dat dat bij ons gebeurt, met onze wethouder die onze belangen daarvoor gaat inzetten. Het geeft daarnaast ook mogelijk – en daar wordt hier een beetje tussen neus en lippen door al debat over gevoerd – verdere verstedelijking van onze gemeente. De discussie daarover is ook heel belangrijk. Gaan we als we die Noord/Zuidlijn doortrekken dan ook misschien het stadscentrum nog verder verstedelijken en dan inderdaad zoeken naar meer ruimte om te bouwen aan woningen die zo ontzettend nodig zijn in de regio? De discussie wordt al tussen neus en lippen door gevoerd, maar daar is deze Noord/Zuidlijn natuurlijk heel belangrijk voor.

De VOORZITTER: Mijnheer Boerman, GroenLinks.

De heer BOERMAN: Nu gaat het weer over die woningen voorzitter, en die vind ik ook belangrijk en dat weten we ook allemaal. We praten ook elke keer over die woningen. Maar we weten ook, het is een Noord/Zuidlijn die gaat van Amsterdam naar Schiphol naar Hoofddorp. Dankzij Schiphol kunnen daar geen woningen gebouwd worden. Dat is gewoon een feit dus laten we niet elke keer zeggen 'we gaan daar verstedelijken, we gaan daar verstedelijken'. We gaan een oostflank bouwen vol met bedrijven, maar er komt daar geen woning bij.

De VOORZITTER: Ik geef eerst mevrouw Kerkhoff even het woord.

Mevrouw KERKHOFF: Ik wil toch even reageren op GroenLinks. We hebben hier mensen wonen in Hoofddorp die bijvoorbeeld in Amsterdam werken of die op Schiphol werken en die heb ik liever in het OV zitten dan in een auto die CO₂ produceert.

De VOORZITTER: Even via de voorzitter, ik wil eerst het woord geven aan mijnheer Van der Peet, CDA en daarna kom ik bij mijnheer Boerman terug. En dan ga ik weer terug naar mevrouw Kliphuis.

De heer VAN DER PEET: Voorzitter, dank u wel. Ik wil toch even reageren op de PvdA want we doen nu weer alsof er nu geen OV is tussen Hoofddorp en Amsterdam. Er rijdt elke drie minuten een bus en als het moet, kan het nog vaker. Er rijdt zes keer per uur een trein. We moeten niet doen alsof er nu niets is.

De VOORZITTER: U heeft geen tijd meer, maar nog even een reactie van GroenLinks, mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Dat was inderdaad precies dezelfde reactie, dat de PvdA zegt 'er komt eindelijk openbaar vervoer', maar wij weten gewoon 'er stapten voor corona 18.000 mensen per dag daar in de trein', klaar.

De VOORZITTER: Dan ga ik nu terug naar mevrouw Kliphuis want die is met haar betoog bezig en ik wil vragen dat voort te zetten.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter, een bijzonder project. Een project dat inderdaad ook voor onze toekomst heel veel gaat betekenen en daarom kleven er heel veel onzekerheden en risico's aan. Er is er al een aantal genoemd in de raad, maar wij van de VVD vinden het belangrijk de wethouder te vragen om de lessen van de Noord/Zuidlijn zoals die in Amsterdam geleerd zijn ook mee te nemen naar dit traject. Dus kijk ook naar hoe we op een concrete manier de risico's tijdens de planfase, maar ook tijdens de uitvoering van dit project kunnen beheersen. Juist ook vanwege deze bijzondere samenwerking is het extra van belang dat we daar oog op houden.

Vervolgens wordt hier de vraag steeds gesteld 'komen er na corona veel reizigers, heeft deze metro magnetiserende werking?' Mijnheer Spijker, de magnetiserende openbaarvervoersverbindingen zitten in Japan, maar het mooie van een metro ten opzichte van een bus is dat er veel efficiëntere beweging is en er veel meer mensen per beweging kunnen worden vervoerd. We denken wel degelijk dat het een magnetiserende werking heeft omdat het een wat makkelijkere en toegankelijker manier is om je te bewegen. En we denken ook dat de mobiliteit na de coronabeperkingen weer gaat oppakken. We weten nu niet hoe, maar als we iets zien, is het dat mensen weliswaar niet volledig aan het werk gaan, maar wel veel meer naar ontmoetingsplekken toegaan om daar te vergaderen of iets te doen. Dat betekent wat ons betreft, maar wij hebben ook geen glazen bol, dat er juist heel veel bewegingen over en weer zullen ontstaan van mensen die in Amsterdam afspreken of mensen die juist in Haarlemmermeer afspreken omdat wij misschien wel een heel mooie trekpleister zijn. En van toeristen die Amsterdam bezoeken, maar die vanwege de ietwat toeristwerende maatregelen misschien straks ook naar Haarlemmermeer komen om hier even in het groen rond te lopen. Dus wat dat betreft, zien wij juist zo'n efficiënte beweging van het metrovervoer als een grote toevoeging en zien we helemaal niet zozeer dat er zo meteen geen personen meer zijn die gebruikmaken van deze verbinding.

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie van mijnheer Salhi, HAP.

De heer SALHI: Ik denk dat u goede dingen zegt, maar u geeft ook aan dat u geen glazen bol heeft en daar zit het hem in. Ik heb gezegd dat we dat in overweging moeten nemen, we moeten kijken naar wat die effecten straks zullen zijn en als we dat niet weten, kunnen we daar ook niet over beslissen. En dat is de kritische noot die HAP heeft gemaakt vandaag.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel voorzitter. Als je niets weet, kun je niet beslissen, is niet het uitgangspunt dat we hier moeten uitstralen als raad, denk ik. We weten niet precies wat er in de toekomst gebeurt, maar dat hoeven we ook op dit moment niet in de onderhandelingen. Maar we moeten het vooral meenemen in de risicobeheersing. Daar ben ik het met u eens en daar heb ik ook net de wethouder over gevraagd om dat niet alleen mee te nemen, maar daar ook concreet een risicotraject voor op te zetten in de uitvoering van het traject.

We willen de wethouder volledig steunen in deze onderhandelingen en we zien uit naar de Nota van Uitgangspunten en financiën. We gaan ervan uit dat de beginselen die meegegeven zijn in dit stuk over proportionaliteit van onze bijdrage daarin terug te zien zijn. Ook dat is belangrijk, dat het voor ons financieel wel op een verantwoorde manier kan.

De VOORZITTER: Dan kom ik bij mijnheer Van Dijk, Forza!

De heer VAN DIJK: Ja eindelijk voorzitter, dank u wel. Heel goed dat we het als raad hebben over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. Het staat wel in het coalitieakkoord maar het is

natuurlijk nooit verkeerd om als raad te voelen hoe dit leeft en hoe het zit bij iedereen.

Om de bereikbaarheid van Hoofddorp en Amsterdam te verbeteren in het licht van onze woningbouwopgave zou het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp een mooie oplossing kunnen zijn. Hierdoor kan ook de enorme forenzendruk op station Schiphol afnemen. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn kan werkgelegenheid in Hoofddorp creëren. De concurrentiepositie van Haarlemmermeer en in het bijzonder van Hoofddorp wordt met de komst van de Noord/Zuidlijn verbeterd en het college rekent ook op economische groei die we, zoals u weet, weer hard nodig hebben.

Forza! is ook van mening dat de verbinding van Hoofddorp, maar ook van dorpen in onze gemeente, met Amsterdam moet worden verbeterd. We willen ons niet eenzijdig richten op Amsterdam-Hoofddorp en we vinden dat het college breder moet kijken dan alleen naar Hoofddorp.

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn brengt een enorme investering met zich mee. Geld dat onze gemeente eigenlijk niet heeft. Het is goed om te weten dat belangrijke partners als NS, KLM, de provincie en gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam allemaal betrokken zijn en dat er een groeifonds wordt opgericht waaruit dit project misschien betaald kan worden.

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie van mevrouw Kerkhoff, PvdA.

Mevrouw KERKHOFF: Dank u wel voorzitter, het is een vraag: wat heeft u voor ogen? Want u zegt niet alleen Hoofddorp-Amsterdam, maar waar denkt u dan nog meer aan?

De heer VAN DIJK: Ik denk aan de busaansluitingen van Zwanenburg, Badhoevedorp, aan dat er op de een of andere manier een verbinding ontstaat, een soort netwerk van snel en hoogwaardig openbaar vervoer. Neem bijvoorbeeld Nieuw-Vennep waar we het net over hebben gehad. Misschien moet je doortrekken naar Nieuw-Vennep en misschien moet je nog verdergaan en moet je eens met Leiden gaan praten. Misschien is er wel behoefte om er een soort RandstadRail van te maken uiteindelijk. Althans, die mogelijkheden moeten er zijn. Daar hebben we het nu niet over, maar het gaat om de bereikbaarheid, dat niet alleen mensen in Hoofddorp hiervan moeten kunnen profiteren maar dat zo veel mogelijk inwoners van Haarlemmermeer merken dat het een enorme verbetering is.

De VOORZITTER: Gaat u dan verder met uw betoog.

De heer VAN DIJK: Het is de wens van Forza! dat de Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken naar Hoofddorp en dat de bereikbaarheid van de gehele gemeente richting Amsterdam wordt verbeterd zonder dat dit leidt tot het verlies van de unieke identiteit van Hoofddorp en onze gemeente. De heer Van der Peet heeft het er ook al over gehad, maar dan in andere bewoordingen. Onze fractie is van mening dat we moeten voorkomen dat Hoofddorp met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn gedegradeerd wordt tot een ordinaire voorstad van Amsterdam. In diverse brochures over wonen in Hyde Park wordt Hoofddorp al gepresenteerd als een voorstad van Amsterdam. Het lijkt me wenselijk om het behoud van de unieke identiteit van Hoofddorp op te nemen in de planvorming met betrekking tot het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Ik ben wel benieuwd hoe de wethouders hiernaar kijken en hoe andere fracties hiernaar kijken. Dan had ik nu een interruptie verwacht...

De VOORZITTER: Mijnheer Spijker, EEN Haarlemmermeer.

De heer SPIJKER: Mijnheer Van Dijk, ik was zo benieuwd naar uw visie van de unieke identiteit van Hoofddorp want als ik naar Hoofddorp kijk zeg ik 'ja, aardig, Hoofddorp'.

De VOORZITTER: Mijnheer Van Dijk.

De heer VAN DIJK: Die vraag had ik verwacht voorzitter, dus ik had daar iets over bedacht. Hoofddorp is een provinciestad met ruim 75.000 inwoners met dorpse elementen, maar ook een stad met een stedelijke uitstraling, kleinschaligheid met landelijke randjes, een stad waar men graag komt winkelen en waar de auto en zwarte piet nog steeds welkom zijn, maar ook een stad waar de pioniersgeest uit de 19^e eeuw nog overal terug te vinden is in zowel kunstuitingen, als architectuur. En voorzitter, dat moeten we met elkaar koesteren. Dat was 'm.

De VOORZITTER: Mevrouw Kliphuis wil u even nog een vraag stellen.

Mevrouw KLIPHUIS: Ik wil een compliment geven, mijnheer Van Dijk. Volgens mij hebben we mooie citymarketing aan u en ik stel voor dat u dat nog eens een keer geschreven aan onze reclameafdeling meegeeft.

De VOORZITTER: Dan is het budget toch goed besteed kennelijk, maar bent u klaar met uw inbreng?

De heer VAN DIJK: Ik doe een uitnodiging aan de fracties om het ook daarover te hebben, voorzitter. Ik ben benieuwd hoe zij daarover denken.

De VOORZITTER: U gaat over uw eigen debat, maar het is wel een beetje een ander onderwerp. We hebben het hier over de Noord/Zuidlijn.

De heer VAN DIJK: Het is niet om met u in debat te gaan, voorzitter, maar het is wel een wezenlijk onderdeel van de gevolgen van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. De heer Van der Peet heeft het er net ook over gehad; wat zijn dan de consequenties daarvan? Wij zijn bevreesd dat Hoofddorp misschien wel een voorstad van Amsterdam wordt en dat is net niet wat wij willen, dat is ook een politieke keuze.

De VOORZITTER: Zo is die nuancering prima. Mag ik het woord geven aan de volgende spreker? Mijnheer Beusenberg of mijnheer Sulmann, wie van de twee?

De heer BEUSENBERG: Dank u voorzitter. De fractie van SRH is groot voorstander van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn, ook al zou dat betekenen dat we een voorstad van Amsterdam zouden worden. Dat zou ik nog toejuichen ook. Economisch gezien zou dat ons een aardige duit opleveren. Voor de financiering van het project leven we toevallig ook in een heel goede periode want het geld kost nagenoeg niets. Je krijgt nog centjes toe als je het goed uitspeelt. U niet? Dan doet u niet goed uw best, wethouder, want anderen krijgen het namelijk wel. Wat mij betreft, gaan we morgen aan de slag. Wij vinden het een uitgelezen kans voorzitter.

De VOORZITTER: Mijnheer Spijker, EEN Haarlemmermeer, heeft een interruptie.

De heer SPIJKER: Mijnheer Beusenberg, denkt u dat de gemeente Haarlemmermeer spontaan de markt op kan gaan voor miljoenen om dit project te financieren? Want als ik naar onze wethouder van Financiën kijk, is die altijd zeer voorzichtig met de budgetten en wat hij niet heeft, gaat hij niet uitgeven. Dat heb ik althans van hem geleerd.

De VOORZITTER: Mijnheer Beusenberg, gaat uw gang.

De heer BEUSENBERG: Ja voorzitter, dat kan wel zo zijn als we het over sociale huurwoningen hebben, maar we hebben het hier natuurlijk over het heel mooie project dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is. Laten we heel eerlijk zijn, het is gewoon een prachtig mooi project. Je zet je als

gemeente Haarlemmermeer en Hoofddorp op eenzelfde level als onze hoofdstad. Moet je je ervoor schamen om een voorstad van Amsterdam te zijn? Zeker niet! Het enige dat moet gebeuren, is dat er een andere burgemeester komt die niet zo fanatiek de toeristen weg wil hebben. Maar dat is ook te zien, half Amsterdam loopt bij de sociale dienst en bij ons is dat maar een klein beetje.

De VOORZITTER: Zo is het niet moeilijk om interrupties over je heen te krijgen. Mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Ik was toch benieuwd of mijnheer Beusenberg wel eens in een voorstad van Parijs is geweest en hoe het er daar uitziet, bijvoorbeeld Saint-Denis of zo.

De VOORZITTER: Mijnheer Beusenberg, gaat uw gang.

De heer BEUSENBERG: Als de Moulin Rouge daar zit, ben ik er zeker geweest voorzitter. Maar we gaan nu lopen dollen over een prachtig project en ik hoop dat mevrouw Ruigrok haar uiterste best gaat doen om het zo snel mogelijk rond te krijgen. We zien natuurlijk ook het kostenplaatje tegemoet tegen die tijd. En tegen mijnheer Boerman zou ik zeggen 'joh, verkoop je auto, ga met de metro en we zijn allemaal even blij'. Dank u wel.

De VOORZITTER: Ik ga naar mijnheer Sulmann, GEZOND Haarlemmermeer.

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp is cruciaal voor de gemeente Haarlemmermeer op het gebied van werkgelegenheid en woningbouw. Het is al een aantal keer gezegd. Ambitieuze doelen die wij natuurlijk steunen. De ontwikkeling van Hoofddorp wordt genoemd, dus zo'n halte van de Noord/Zuidlijn op station Hoofddorp is dan een begrijpelijke wens. Maar er wordt in het raadsvoorstel ook de ontwikkeling van PARK21 genoemd. Niet alleen moet deze ontwikkeling plaatsvinden op grote afstand van station Hoofddorp, maar PARK21 wordt ook herijkt met de focus op kleinschalige ontwikkeling. We zien in ieder geval de toegevoegde waarde van de Noord/Zuidlijn voor PARK21 niet. Dat PARK21 een reden is om de Noord/Zuidlijn door te trekken naar Hoofddorp, is sowieso flauwekul. Misschien is iemand vergeten het argument uit het raadsvoorstel te halen? Of Hoofddorp is dan toch niet het finale eindstation. D66 zei het ook al, misschien is Nieuw-Vennep dat wel. Misschien kan de wethouder aangeven of Nieuw-Vennep als eindstation nog ergens in de sterren geschreven staat.

Zeven partijen werken samen om ervoor te zorgen dat de Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken naar Hoofddorp. Deze partijen zullen hiervoor ook financieel bijdragen. Dan miste ik ook even de provincie Noord-Holland bij die partijen, maar misschien is daar een goede reden voor. Als bekend is of en hoeveel het doortrekken van de Noord/Zuidlijn gebruik kan maken van het nationaal groeifonds, zal door Haarlemmermeer de hoogte van het bod bepaald worden. De gemeenteraad ontvangt in oktober de hoogte van het bod met de bijbehorende uitgangspunten. Dit bod is gelukkig niet bindend want zou het bod bijvoorbeeld ook lager kunnen uitvallen met de komst van ontwikkeling? Wordt bij het bod door Haarlemmermeer en de regio ook rekening gehouden met de onvermijdelijke kostenoverschrijdingen? Helaas heeft de originele Noord/Zuidlijn laten zien dat dit soort grote projecten eigenlijk nooit binnen budget gerealiseerd worden. Worden de lessen uit de originele Noord/Zuidlijn meegenomen zodat de kostenoverschrijdingen minimaal zijn, dan wel dat de verantwoordelijkheid voor budgetoverschrijdingen bijvoorbeeld bij de uitvoerende partijen ligt, zoals de aannemer? Of gaan we ons ervoor verzekeren? En om af te sluiten met een ietwat technische vraag: hebben we als Haarlemmermeer wel voldoende gespecialiseerd personeel in dienst om dit grote project te begeleiden en te doorgronden? Dank u wel voorzitter.

De VOORZITTER: Dank u wel. Dan ga ik naar het college en geef het woord aan de wethouder,

mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dank u wel voorzitter en dank u wel raad, goed dat we het hier al over hebben op verzoek, inderdaad, van CDA en VVD om dit nu al met elkaar te bespreken. En ook in het licht dat we inderdaad nog met de planning en budget en Nota van Uitgangspunten komen in oktober/november is het goed te horen dat er globaal steun is voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. Ik ga de partijen af met reactie op de inbreng want ik heb verschillende zaken gehoord.

Ik heb van een aantal partijen gehoord 'betreft u de coronaeffecten wel?' Dat is inderdaad wel een beetje ongewis nog steeds, maar we hebben het hier over een project dat echt nog wel een aantal jaren duurt. Wat mij betreft, hoe sneller hoe beter, maar we zullen het toch zeker over ongeveer tien jaar hebben en we hebben een toename van bevolking, meer woningen, meer bedrijvigheid. Dus die groei van bewegingen zal ook toenemen. Dan denk ik dat we volop in moeten zetten op OV-bewegingen en metrobeweging want die metro geeft ons de ruimte, letterlijk, in de spoortunnel. Dat is van belang voor de veiligheid en de opstoppingen die daar nu al zijn en het gevaar dat dat soms oplevert. En dat geeft ook de mogelijkheid, en dan kijk ik even naar mijnheer Boerman die daar nadrukkelijk op zinde, voor het internationale treinverkeer. Want zonder de ruimte in de spoortunnel gaat dat niet gebeuren. Dus wat dat betreft, is een metro nodig om dat robuuste netwerk te geven. Die metro is niet alleen van belang voor de vervoerswaarde van het aantal mensen dat nu in- en uitstapt in Hoofddorp, maar het gaat om een groter geheel. Het is een landelijke verbetering van het vervoersnetwerk. Dus zeker als we daar wat ruimer naar kijken, is het zowel nationaal als internationaal van groot belang.

Die veiligheid heeft u ook al aangestipt. Dat is ook een argument om volop in te zetten op de Noord/Zuidlijn zodat we dat verbeteren op Schiphol.

U heeft natuurlijk de financiering en de tijdsplanning genoemd. Het allereerste belangrijke moment voor ons allemaal is Prinsjesdag. Dan zullen we wat meer horen over dat groeifonds en daar hopen we wat te horen van wat dan de plannen van het kabinet zijn. Dus dat is het allereerste. Vervolgens komen we naar u toe in november, met de Nota van Uitgangspunten en het bijbehorende bod dat we gaan bespreken met elkaar. Dus vooralsnog is Prinsjesdag een belangrijk punt en daar gaan we dan volop inzetten.

De VOORZITTER: U krijgt een interruptie van mijnheer Van der Peet van het CDA.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Een korte vraag over het bod en de Nota van Uitgangspunten aan de wethouder. Op welke manier komen de andere uitgangspuntennota's van de andere participanten naar ons toe? Want het is wel van belang te weten hoe de verhouding is. We kunnen wel zeggen 'als Haarlemmermeer gaan we dit bod doen', maar als we niet weten wat de andere partijen bijdragen, kunnen we ook niet beoordelen of het met elkaar proportioneel is. Hoe zit dat?

Wethouder RUIGROK: Ik ben het helemaal eens met mijnheer Van der Peet. We moeten dat in verhouding zien zodat we weten wat de proportie en de verhouding is ten opzichte van de andere partijen en daar zijn we nog druk mee in dat proces. Dus ik ga ervan uit dat we dan ook meer inzage daarin kunnen geven.

Maar terugkomend op dit project. Het is een enorm grootschalig project en de een krijgt daar warme gevoelens bij, het mobiliteitshart gaat inderdaad harder kloppen hiervan, maar je moet inderdaad ook goed kijken hoe je dat inpast. Dat doen we met onze eigen ambtenaren die daar zeer bedreven in zijn. Maar we hebben natuurlijk een heel groot traject, het samen bouwen aan bereikbaarheid, waar volledig ingezet wordt op de onderzoeken om te kijken naar de mogelijkheden. Daar komen alternatieven bij aan de orde, mijnheer Salhi noemde dat bijvoorbeeld, alternatieven voor de wegen en manieren van invulling van tracés. Onze inzet is nu om naar het BO MIRT, het bestuurlijke overleg

met het ministerie, te gaan om daar duidelijkheid te krijgen 'gaan we nu in een volgende fase van dat onderzoek?' Dat doen we met een batterij aan specialisten en daar heb ik alle vertrouwen in.

Zowel mevrouw Kliphuis als mijnheer Salhi en anderen noemden ook de risico's; let nou op wat je doet in zo'n grootschalig traject. Als oud-raadslid in Amsterdam weet ik heel goed dat we harde lessen hebben geleerd van de Noord/Zuidlijn en die zijn allemaal vastgelegd in een draaiboek en ik kan toezeggen dat we die natuurlijk ook meenemen in dit traject.

Mijnheer Van Dijk noemde het groeifonds. Dat is natuurlijk het eerste waarnaar gekeken wordt en vervolgens gaan we vandaaruit verder. Ik ben blij dat mijnheer Van Dijk ook aangeeft dat in de identiteit kunst een belangrijke voorwaarde is om Hoofddorp een eigen gezicht te geven.

We noemen hier woningbouw en we hebben veel discussie over voor wie dat allemaal belangrijk is.

De VOORZITTER: Mijnheer Van Dijk, Forza!

De heer VAN DIJK: Voorzitter, ik ben blij dat u dat heeft gehoord, maar u gaat niet in op het argument en dat vind ik jammer. Wilt u daar even kort op ingaan?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: U heeft het over de identiteit van Hoofddorp. We hebben een identiteit van ontwikkeling en pioniersgeest, u geeft het zelf al aan, en we hebben ook een heleboel plannen die in die stedelijke ontwikkeling zitten, zowel voor Hoofddorp, als voor andere woonkernen. Mijnheer Van der Peet gaf ook aan, voor de plannen die er nu liggen, is deze Noord/Zuidlijn al nodig om ook met ander vervoer, met busverbindingen bijvoorbeeld, goed de verbinding te maken naar het station. Zowel voor de trein, waar je dan bijvoorbeeld ook de internationale trein kunt pakken op Schiphol of op het Zuidasdok, maar ook naar de metro. En in ons overleg met Zuid-Kennemerland wordt zelfs ook zo gekeken 'dat is voor ons ook heel belangrijk, die metrostop op Hoofddorp'. Dus dat geeft alleen maar meer toegevoegde waarde aan het geheel.

En om even terug te komen op de kwestie of de trein niet meer naar Nieuw-Vennep zal gaan, dat lijkt me niet. Die blijft gewoon lekker naar Nieuw-Vennep rijden. Dus wat dat betreft, zullen we ook als gemeente natuurlijk volledig inzetten op zo veel mogelijk en goed openbaar vervoer.

De VOORZITTER: GroenLinks, mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Dat zei ik ook en ik hoopte ook dat die trein gewoon naar Nieuw-Vennep blijft rijden, maar dan mag u mij vertellen welke treinen dan uitvallen zodat we meer internationaal treinverkeer kunnen hebben.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Daar hoeft geen sprake van te zijn. We bieden juist ruimte op het spoor. Dus er kunnen wellicht meer treinen bij komen, maar het gaat er juist om dat je met de metro bijvoorbeeld wel twaalf keer per uur gebruik kunt maken van die verbinding. Dus je geeft veel meer mogelijkheid om meer mensen met het openbaar vervoer te laten reizen.

De heer BOERMAN: Daar ben ik wel blij mee, maar de vraag was: u zegt 'we bieden meer ruimte op het spoor'. Hoe komt die meer ruimte op het spoor dan?

Wethouder RUIGROK: Omdat er meer mensen met de metro zullen gaan. Daardoor heb je een robuuster systeem en zullen er dus minder mensen op dat stuk spoor rijden waardoor je ook meerdere treinen kunt inzetten.

De VOORZITTER: U geeft geen tijd meer, mijnheer Boerman. En mijnheer Spijker, u heeft nog een klein minuutje. Dus u mag een vraag stellen, maar dan weet u dat vast.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter. Ik had nog wat gevraagd over het laten meebetalen van de externe grondeigenaren. Ik dacht dat het toch wel erg moeilijk zou zijn om een externe grondeigenaar te overtuigen van de toegevoegde waarde.

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Bijvoorbeeld in het geval van de SADC-gronden heb je natuurlijk ontwikkelruimte. Dus op die manier kun je waardevermeerdering toevoegen en dat levert dan uiteindelijk een bijdrage op. Mijnheer Sulmann vroeg ook nog naar de partijen die er allemaal mee verbonden zijn, 'waar is Noord-Holland?' Noord-Holland spreken we ook en we gaan gewoon verder in gesprek met hen om daaraan mee te doen want het coalitieakkoord van Noord-Holland geeft er ook alle reden toe om juist in te zetten op OV-verbindingen.

Dus al met al voel ik me gesteund in het vervolg en heb ik een aantal zaken meegekregen in de volgende stap van de Nota van Uitgangspunten en het bod.

De VOORZITTER: Ik krijg daar nog twee reacties op en we hebben nog twintig minuten. Ik wilde het zo doen dat u even in tweede termijn op de wethouder reageert. Is dat een goed voorstel?

De heer SULMANN: Het is een heel korte vraag.

De VOORZITTER: Gaat uw gang.

De heer SULMANN: Ik vroeg me nog even dit af. We praten dan met de provincie Noord-Holland. Dat lijkt me heel verstandig. Gaat de provincie Noord-Holland dan ook meebetalen?

Wethouder RUIGROK: Daar zetten we wel op in.

De VOORZITTER: U heeft nog een minuut, mijnheer Beuseenberg.

De heer BEUSENBERG: Dank u wel voorzitter. Ik werd even getriggerd doordat de wethouder zei 'dan kunnen we eventueel van de SADC...'. Nu weet ik dat de gemeente ook voor 25% aandeelhouder is bij de SADC. Maar wat mij nog niet duidelijk is: is het hele traject al bekend? Maar als u nee schudt, hoe kunt u dan zeggen dat het dan van een bijdrage van de SADC moet komen?

De VOORZITTER: Mevrouw Ruigrok.

Wethouder RUIGROK: Dat heb ik ook niet zo gezegd. Ik heb gezegd 'bijvoorbeeld in een geval van een SADC'. Die tracés zijn nog niet definitief. Die worden juist uitgezocht in het volgende traject, in de verkenning die we proberen voor elkaar te krijgen in het BO MIRT.

De VOORZITTER: Dank u wel, dan kijk ik even of iemand in tweede termijn nog wat wil inbrengen. Mijnheer Spijker heeft geen tijd meer. Dan kom ik bij mijnheer Salhi van HAP, voor de tweede termijn graag uw reactie.

De heer SALHI: Dank u wel voorzitter. Ik heb gehoord dat er in ieder geval een draaiboek is met betrekking tot de geschiedenis, zoals ik dat noemde, en dat u daar ook mee aan de slag gaat en dat

dat zeker meegenomen wordt. Dus daar ben ik aardig tevreden over want dat is ook een beetje het betoog dat wij voeren.

Vervolgens heb ik nog niets gehoord over het nieuwe werken en daar wil ik nog wel iets over zeggen want steeds meer bedrijven digitaliseren en stimuleren thuiswerken. Ik zie dat zelfs in mijn beroep en ik denk dat het een paar jaar geleden nog onbesproken was dat je in mijn beroep thuis kon werken, maar dat kan heel goed. Steeds meer mensen doen dat ook. Mijn vraag is: neemt u dat ook mee in uw overweging want er zal een verandering komen in het woon-werkverkeer.

De VOORZITTER: Dank u wel. GroenLinks, mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Dank u voorzitter, ik ben verrast dat ik nog wat tijd heb. In eerste termijn heb ik ook juist geprobeerd dat grote geheel te schetsen waar de wethouder over sprak. Ik ben blij met de aandacht die er ook is voor Nieuw-Vennep in ieder geval, dat wat betreft het wat kleinere geheel. Laat ik over het grote geheel zeggen: Amsterdam heeft deze discussie aangegrepen om het debat te voeren en gezegd 'laten we dit aangrijpen om het debat te voeren met Schiphol, ook over internationaal treinverkeer en dus over minder vluchten'. Amsterdam heeft daar natuurlijk een andere positie in dan Haarlemmermeer, als aandeelhouder, maar ze hebben het wel gedaan. Dat bedoelden wij met kaderstellend. Als je het doet, als het kan, laten we dan ook echt duurzaamheidsvoordelen proberen eruit te halen. Dus duurzaamheidsvoordelen op twee terreinen: modal shift vanuit de auto in de metro, graag, maar ook die andere duurzaamheidsvoordelen, minder vliegen, meer met de trein.

De VOORZITTER: Mijnheer Den Butter, SGP, ChristenUnie-SGP.

De heer DEN BUTTER: Hoe vaker u SGP zegt, hoe blijer ik word, dus u mag het gerust ervoor en erna zeggen, dat vind ik wel goed.

Bedankt voor de beantwoording van de vragen. Ik was wel blij met de discussie die in de eerste termijn zo rond ging over de echt belangrijke prioriteiten bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Ik was met name gecharmeerd van de inbreng van het CDA en dat verbaast wellicht niet, over de open ruimte die we toch vooral moeten houden tegen de verstedelijking in. Want dat zien we toch wel een beetje als een bedreiging.

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff, PvdA.

Mevrouw KERKHOFF: Ik wil ingaan op een opmerking van het CDA dat zei dat het geen ambtenaren beschikbaar wil stellen voor die Noord/Zuidlijn. Ik denk juist dat we in gesprek zijn over de huidige Noord/Zuidlijn die we willen. U heeft heel duidelijk gezegd dat u de ambtelijke activiteit niet wilt gebruiken voor de Noord/Zuidlijn. De lessen uit Amsterdam zijn juist om daar heel goed naar te kijken, dat heeft mevrouw Kliphuis ook aangehaald. We moeten goed kijken naar de lessen uit Amsterdam en hoe zij zijn omgegaan met de Noord/Zuidlijn en het moet geen bodemloze put worden. Dus maak gebruik van die ervaring. Ik denk ook onze eigen ambtenaren daarbij horen om daarin deel te nemen en misschien moeten we ook wel wat inhuren uit Amsterdam, maar u bent er heel duidelijk over geweest. Of ik heb u verkeerd begrepen.

De VOORZITTER: CDA, mijnheer Van der Peet.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. U heeft mij inderdaad verkeerd begrepen. Ik zou kunnen zeggen, zoals mevrouw Kliphuis daarnet zei, 'dat kunt u naslaan in de notulen', maar dat zal ik niet zeggen. Wat ik bedoelde te zeggen, is dat we niet al onze ambtelijke capaciteit die we hier hebben, moeten laten opslokken door de Noord/Zuidlijn want we hebben nog veel meer mobiliteitsuitdagingen, zoals waar we het vorige week over hadden, die ook heel veel aandacht

vragen. Dat heb ik gezegd. Dus we moeten niet alle ballen op de Noord/Zuidlijn doen, maar de kansen spreiden.

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff, gaat uw gang.

Mevrouw KERKHOFF: Dat is duidelijk. Dat is een nuancering van wat u eerder heeft gezegd, dank u wel.

Dan hoor ik angst bij een aantal mensen dat zegt 'we moeten uitkijken dat Hoofddorp niet een voorstad wordt van Amsterdam'. Ik denk dat we daar zelf bij zijn. Laten we als Haarlemmermeer juist praten met onze omgeving. Ik gaf daarstraks al aan dat er een visie is van Zuid-Kennemerland op het gebied van mobiliteit waarin al allerlei dingen worden bedacht over ons eigen grondgebied. Ik denk dat het belangrijk is om juist de dialoog met de omgeving aan te gaan en onze eigenheid te bewaken.

De VOORZITTER: Mijnheer Van Dijk, Forza!

De heer VAN DIJK: Voorzitter, ik heb ook een voorbeeld aangehaald van de brochure van Hyde Park waarin letterlijk staat 'Wonen in een voorstad van Amsterdam', waar het woord Hoofddorp niet in voorkomt. Dat moeten we toch niet willen?

De VOORZITTER: Mevrouw Kerkhoff, PvdA.

Mevrouw KERKHOFF: Dat is hetzelfde als dat Zandvoort ineens Amsterdam on the beach is. Hoe ga je daarmee om? Dat is de vraag. En dat betekent dat je onze eigen eigenheid heel duidelijk moet neerzetten. We zijn een heel mooie gemeente met heel veel kernen en ook nog een stukje groen en een mooie cultuur en historie en dat moet je uitdragen. En misschien worden we over tien, twintig of dertig jaar wel een heel groot gebied van de MRA en wordt de bestuurslaag ook helemaal anders. Dat weet je niet, dat is koffiedikkijken, maar in deze tijd moeten we zorgen dat Haarlemmermeer gewoon mooi blijft bestaan.

De VOORZITTER: Ik ga naar de volgende, mijnheer Koomen D66 voor de tweede termijn.

De heer KOOMEN: Dank u voorzitter. Ik zat te denken aan Hoofddorp-Schiphol Airport misschien wordt het dat ooit nog. Maar ik denk dat we daar wat realistisch in moeten zijn en het negatieve voorbeeld van een voorstad van Parijs vind ik ook niet de juiste vergelijking. Dat is toch echt heel anders opgezet, qua infrastructuur. Dat kun je niet vergelijken met hier en volgens mij moeten we dat ook niet willen want het is maatschappelijk ook heel anders in de buitensteden van Parijs. Een voorstad hoeft niet negatief te zijn. Laten we de positieve effecten van dichtbij de hoofdstad liggen vooral benutten zonder dat we de negatieve effecten uit het oog verliezen. Maar die vergelijking gaat wat mij betreft niet op.

Politiek maakt het leven niet altijd helderder want vandaag bleek GroenLinks toch tegen een hoogwaardig openbaarvervoersverbinding te pleiten. O, een interruptie?

De VOORZITTER: Ja, mijnheer Boerman, GroenLinks.

De heer BOERMAN: Ik zal even de notulen erop naslaan, maar volgens mij heb ik nergens gezegd dat we tegen hoogwaardig openbaar vervoer zijn. We hebben alleen gezegd laten we de kans grijpen om ook kaders te stellen.

De VOORZITTER: D66.

De heer KOOMEN: Dat stelt me een klein beetje gerust, maar toch heb ik uw betoog opgevat als wel erg somber en niet ondersteunend aan deze verbinding, maar goed, daar zijn genoeg woorden aan gewijd.

Ik wil ook nog even het CDA noemen want ik dacht dat die toch ook in de coalitie zat en daar getekend had voor de Noord/Zuidlijn. Maar het CDA twijfelt nu toch wel erg aan nut en noodzaak en wil geen verstedelijking. Dan denk ik, dat had het CDA dan eerder moeten bedenken want dat is toch echt de koers die daarbij past.

Dan nog even wat D66 zelf betreft. De antwoorden van het college stellen in die zin verder gerust dat het college daar hard voor gaat. Daar zijn we blij mee. Dat zullen we ook van harte ondersteunen. Ik hoop nog mee te kunnen maken in de eerste verbinding te kunnen stappen in dit leven en eigenlijk dan wel zo dat ik vanuit Beinsdorp in een HOV-verbinding stap die in hoge snelheid naar Nieuw-Vennep kart en om dan met de metro naar Amsterdam te gaan om daar iets leuks te doen.

De VOORZITTER: Mijnheer Van der Peet, CDA.

De heer VAN DER PEET: Dank u wel voorzitter. Ik denk dat we met elkaar een heel goed debat hebben gevoerd vandaag en dat partijen vanuit hun eigen richting de kaderstellende rol wel goed gepakt hebben. Als het gaat over verstedelijking, geeft de PvdA aan 'we zijn er zelf bij'. Dat klopt wel, maar als we niet opletten wordt in MRA-verband bepaald wat hier gebeurt. Dus we moeten daar wel van tevoren heel duidelijk zijn over de verwachtingen die wij daarbij hebben. Ik denk dat dat ook de kern is van ons betoog. We zijn en waren enthousiast over de Noord/Zuidlijn en dat zijn we nog steeds, mijnheer Koomen van D66, maar we pleiten voor realisme en voor een aantal zaken die we niet uit het oog moeten verliezen. Onder andere het groene, open landschap in relatie tot verstedelijking, daar moet je een balans in vinden. En we moeten ervoor waken dat die balans verstoord raakt doordat we overspoeld raken door Amsterdam waar Haarlemmermeer als walhalla wordt gezien voor de woningen die ze daar niet kunnen bouwen. Daar willen wij voor waken, maar we zijn en blijven enthousiast over de Noord/Zuidlijn.

De VOORZITTER: Dank u wel. Mevrouw Kliphuis, VVD.

Mevrouw KLIPHUIS: Dank u wel. Eigenlijk waren we het volgens mij allemaal eens met de inzet op de Noord/Zuidlijn hier in de raad. We hebben toch een vrij vermakelijk debat kunnen voeren, althans voor ons, over een aantal andere onderwerpen die samenhangen met die Noord/Zuidlijn en die heel erg belangrijk zijn, zoals de vraag over verstedelijking en wat we met de rest van ons openbaar vervoer doen. Dat tekent die Noord/Zuidlijn. Die Noord/Zuidlijn hangt zo samen met een aantal heel belangrijke vragen over onze toekomst binnen onze raad dat het moeilijk is om daar in een debat echt een uitgangspunt voor te geven. Ja, we zijn voor de vooruitgang en dat moet met alle nodige waarborgen omkleed worden, maar volgens ons doet het college dat en wij zijn daar heel blij mee. We zien uit naar de discussie over verstedelijking met het CDA want ik denk dat we er niet onderuit komen dat we gaan verstedelijken. De vraag is hoe we dat gaan doen. En daar zijn we zelf bij, net zoals mevrouw Kerkhoff zegt. We zijn er zelf bij hoe onze verhouding de komende tien jaar zal zijn ten opzichte van Amsterdam. En we zijn inderdaad, mijnheer Van Dijk, heel trots dat we een eigen gemeente zijn en we zijn ook zeker nog niet van plan om deze raad op te heffen en een fusie met Amsterdam aan te gaan. We gaan eerst maar eens even kijken hoe dat tussen Weesp en Amsterdam gaat want dat is ook heel erg spannend. Dus laten we vooral kijken naar wat we hier voor positiefs ophalen. We zijn allemaal blij met waar we zijn, hier in de gemeente Haarlemmermeer, en we willen allemaal een Noord/Zuidlijn en we zien allemaal dat het college onze belangen tot nog toe heel goed aan het borgen is.

De VOORZITTER: En u bent ook klaar? U krijgt een interruptie van mijnheer Van Dijk, Forza!

De heer VAN DIJK: Voorzitter, het standpunt van Forza! is in ieder geval dat we niet willen fuseren met Amsterdam, dan weet u dat alvast.

Misschien kan ik meteen mijn bijdrage doen? Ik moet erop wijzen dat de kosten voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn wel van een andere orde zijn dan de kosten die gemaakt zijn in Amsterdam waarbij onder de halve stad door geboord moest worden. Dat kost natuurlijk heel veel. Ik denk dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn van Schiphol naar Hoofddorp wel deels bovengronds kan plaatsvinden. Ik denk dat als we het hebben over de lessen die we geleerd hebben in Amsterdam, hier wel een heel nieuwe situatie zal ontstaan. Ik ben blij dat we de belangrijke punten rond de komst van de Noord/Zuidlijn met elkaar besproken hebben, ook met het oog op de verstedelijking en wat het allemaal nog meer betekent want het heeft natuurlijk allerlei gevolgen voor onze inwoners en voor deze gemeente. Het houdt natuurlijk niet op, het stopt niet bij het aanleggen van een Noord/Zuidlijn. En op dit moment is onze mening in ieder geval dat de verbinding met Amsterdam-Centrum helemaal niet zo goed is want als ik naar Amsterdam moet, neem ik eerst de 300 naar Haarlem om daar de trein te pakken naar Amsterdam. Dat is een beetje een lastige manier.

De VOORZITTER: GroenLinks, mijnheer Boerman.

De heer BOERMAN: Die trein blijft in ieder geval.

De heer VAN DIJK: Ik vind dat het geen echt goede verbinding is om met de 300 naar Amsterdam te gaan want dan kom je in Zuidoost uit en dan ben je ook weer drie kwartier verder voor je daar bent.

De VOORZITTER: Ik wil het even kort houden want we hebben nog een paar minuten en er zijn nog drie partijen die nog in een tweede termijn korte toelichting kunnen geven. Mijnheer Beusenberg, Sociaal Rechts Haarlemmermeer.

De heer BEUSENBERG: Dank u voorzitter, ik denk dat ik alles heb gezegd. We zijn en blijven voorstander. Dank u.

De VOORZITTER: Mijnheer Sulmann van GEZOND Haarlemmermeer.

De heer SULMANN: Dank u wel voorzitter. We zijn in ieder geval blij dat we gaan leren van de lessen uit Amsterdam, of misschien al geleerd hebben. Dat lijkt me heel verstandig, ook al zal de Noord/Zuidlijn naar ons toe er misschien iets anders uitzien. Ik denk dat er wel lessen geleerd kunnen worden. Wat betreft de verstedelijking, rond Schiphol mogen we niet bouwen dus daar zal het niet verder verstedelijken, of misschien met bedrijfsterreinen of kantorenlocaties. En we gaan al 20.000 woningen bouwen in deze gemeente met misschien nog wat extra woningen. Daar zijn we inderdaad zelf bij dus de verstedelijking wat woningbouw betreft, zal niet rond station Hoofddorp of Schiphol gebeuren, maar op andere plekken en daar hebben we al een behoorlijk ambitieuze doelstelling van 20.000 woningen dus we zijn daar inderdaad gewoon zelf bij. Dank u wel.

De VOORZITTER: En mijnheer Spijker, EEN Haarlemmermeer krijgt nog een toegift, als laatste reactie.

De heer SPIJKER: Dank u wel voorzitter, u bent erg goed. EEN Haarlemmermeer is natuurlijk wel positief over de Noord/Zuidlijn maar we zeggen 'we zijn wel kritisch over de budgetten en de gelden'. En dat moeten we natuurlijk heel goed in de gaten houden want veel geld hebben we er niet voor.

De VOORZITTER: Afrondend wil de wethouder misschien nog even reageren. Ik heb geen specifieke vragen meer gehoord in de tweede termijn, maar wellicht wilt u nog een afronding maken.

Wethouder RUIGROK: Fijn dat dat mag. Heel graag ga ik toch nog in op een paar punten die nog aan de orde kwamen. De effecten op het werken van de coronamaatregelen. Mevrouw Kliphuis noemde het ook al, de behoefte aan ontmoeting zal wel degelijk blijven en op de heel lange termijn zullen we toch groei zien. Dat willen we graag faciliteren in hoogwaardig OV. We hebben nu dan ook een beetje tijd gewonnen omdat voor de coronacrisis de druk op de tunnel al zo groot was, dat het goed is dat we nu even tijd hebben om daar weer verder aan te werken.

Een ander punt was Schiphol, de ruimte op het spoor. Er gaan dan minder treinen naar Amsterdam omdat die metro zo twaalf keer per uur gaat dus dat creëert ruimte. En dat is ook de inzet, dat we daar ook ruimte creëren voor internationale treinen. Maar het is ook goed om je te realiseren dat Schiphol niet alleen een locatie is waar mensen heen gaan om te vliegen, maar ook heel veel om te werken. Dus ook dat woon-werkverkeer zal daar een boost van krijgen.

De samenwerking, daar had mevrouw Kerkhoff het over, gaat met rijk en regio hand in hand. Dat samen bouwen aan bereikbaarheid is een programma dat we echt samen doen en in de volgende fase gaan we dan ook de bewoners betrekken bij het invullen van het tracé et cetera.

Ik wil graag afsluiten met de woorden dat ik ernaar uitkijk dat we allemaal met elkaar een tripje kunnen maken in de Noord/Zuidlijn. Ik heb jullie 06-nummers, wie weet kunnen we over acht, negen of tien jaar nog steeds whatsappen en dan gaan we met elkaar een uitje maken. Dank u wel.

De VOORZITTER: Dank u wel voor deze laatste woorden. Ik dank iedereen hier voor de inbreng. Het verzoek is als u de zaal verlaat, dat weer in dezelfde volgorde te doen en niet allemaal tegelijk. En het verzoek is uw desk te poetsen voor de volgende sessie. Dank u wel voor uw aandacht.