



gemeente
Haarlemmermeer

nota van B&W

Onderwerp Overeenkomst inzake de handhaving van het handhavingsbesluit
ongewenst taxi aanbieden Schiphol

Portefeuillehouder Marianne Schuurmans-Wijdeven
Collegevergadering 24 maart 2026
Inlichtingen Ferry van Dijk
Registratienummer 13134780

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. in te stemmen met het aangaan van de gewijzigde overeenkomst tussen gemeente Haarlemmermeer en Schiphol Nederland B.V. inzake de inzet van twaalf fte buitengewone opsporingsambtenaren op Schiphol;
2. op grond van artikel 87 van de Gemeentewet geheimhouding op te leggen op bijlage 3 – Kostenoverzicht handhaving Schiphol 2026 en het in de overeenkomst opgenomen totaalbedrag voor de inzet van handhaving. De geheimhouding wordt opgelegd op grond van artikel 5.1, tweede lid, onder b van de Wet open overheid in verband met de economische en financiële belangen van de gemeente.
3. de clustermanager Veiligheid te mandateren om namens de gemeente toekomstige wijzigingen en aanvullingen van deze overeenkomst met Schiphol aan te gaan, voor zover de inzet van handhaving voor de gemeente kostendekkend blijft en geen aanvullende financiële verplichtingen voor de gemeente ontstaan.

2. Samenvatting

Op Schiphol is al geruime tijd sprake van overlast doordat personen passagiers hinderlijk lastigvallen door op ongewenste wijze taxidiensten aan te bieden. Om deze overlast tegen te gaan zijn eerder afspraken gemaakt tussen de gemeente Haarlemmermeer en Schiphol Nederland B.V. over de inzet van gemeentelijke buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) op Schiphol. Deze afspraken zijn vastgelegd in een overeenkomst uit 2018.

De bestaande overeenkomst wordt nu gewijzigd. De belangrijkste aanpassingen betreffen een verlaging van de structurele inzet van 16 naar 12 fulltime equivalent (fte) boa's, aangepaste inzet-tijden en een actualisatie van afspraken over taken en financiering. De verlaging van de structurele inzet hangt mede samen met een verminderde behoefte aan personele capaciteit als gevolg van verbouwingen en gewijzigde loopstromen op Schiphol.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Op Schiphol is al geruime tijd sprake van overlast doordat personen passagiers hinderlijk lastigvallen door op ongewenste wijze taxidiensten aan te bieden. Deze situatie leidde tot verstoring van de openbare orde en van de landzijdige luchthavenprocessen. Om deze overlast tegen te gaan zijn in samenwerking met Schiphol Nederland B.V., de Koninklijke Marechaussee, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Openbaar Ministerie maatregelen genomen.

De burgemeester heeft bij besluit van 20 januari 2017 (2017.0002696) een aanwijzingsbesluit vastgesteld, waarmee binnen een aangewezen gebied op Schiphol het aanbieden van taxidiensten verboden is, anders dan vanuit een taxi. Voor de effectieve handhaving van dit aanwijzingsbesluit zijn afspraken gemaakt met Schiphol Nederland B.V. (Schiphol). Deze afspraken zijn in 2017 vastgelegd in een overeenkomst (2017.0032249), die in 2018 is vervangen door een geactualiseerde overeenkomst (2018.0060427) voor onbepaalde tijd. In deze overeenkomst is geregeld dat gemeentelijke boa's worden ingezet op Schiphol en dat Schiphol deze inzet bekostigt.

Uit de dagrapportages van de handhavers blijkt dat het aantal ongewenste taxiaanbieders in vergelijking met eerdere jaren is afgenomen. Dit hangt onder meer samen met verbouwingen en gewijzigde passagiersstromen op Schiphol. Tegen deze achtergrond wordt de bestaande overeenkomst herzien, zodat de inzet van handhaving beter aansluit bij de huidige situatie en organisatorisch uitvoerbaar blijft.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

De structurele inzet voor handhaving wordt vastgesteld op 12 fte. Daarmee is sprake van een vermindering ten opzichte van de huidige inzet van 16 fte. Schiphol heeft aangegeven geen aanvullend budget beschikbaar te hebben voor behoud van de huidige inzet. Daarnaast is de actuele overlastdruk lager dan in eerdere jaren, mede door verbouwingen en gewijzigde loopstromen, waardoor een lagere structurele inzet op dit moment te verantwoorden is.

De inzettijden worden aangepast van 07.30 uur tot 00.00 uur. In de huidige situatie eindigt de inzet om 01.00 uur. Per 1 januari 2026 is de cao Gemeenten gewijzigd ten aanzien van nachtdiensten voor medewerkers van 55 jaar en ouder. Hierdoor kunnen knelpunten ontstaan in de roosterplanning wanneer medewerkers van 55 jaar en ouder niet meer na 00.00 uur worden ingezet. Door de inzet te laten eindigen om middernacht blijft het rooster beter uitvoerbaar binnen de beschikbare formatie.

De inzet blijft gericht op de uren waarin de meeste overlast door ongewenst taxiaanbod plaatsvindt. Wij blijven verantwoordelijk voor de handhaving van het aanwijzingsbesluit; Schiphol bekostigt de overeengekomen capaciteit.

Omdat de overeenkomst voornamelijk ziet op de uitvoering van afspraken over de inzet van boa's op Schiphol en Schiphol deze inzet bekostigt, wordt voorgesteld om de clustermanager Veiligheid te mandateren om namens de gemeente toekomstige wijzigingen van deze overeenkomst met Schiphol aan te gaan, voor zover deze betrekking hebben op het aanpassen van de formatie en de inzet voor de gemeente kostendekkend blijft. De burgemeester wordt

hierover vooraf geïnformeerd voordat tot aanpassing van de overeenkomst wordt overgegaan. Hiermee kunnen toekomstige aanpassingen in de samenwerking sneller worden doorgevoerd zonder dat hiervoor telkens een afzonderlijk collegebesluit nodig is.

Wat zijn de kanttekeningen en risico's?

Met een formatie van 12 fte is de kwetsbaarheid in de roosterdekking toegenomen. Bij ziekte, verlof of andere ongeplande uitval bestaat een reëel risico dat niet in alle gevallen een volledige structurele bezetting kan worden gerealiseerd. De lagere formatie maakt het rooster minder flexibel dan voorheen. Schiphol is geïnformeerd over dit verhoogde risico op incidentele onderbezetting en beschouwt dit binnen de afgesproken financiële kaders als een acceptabel risico. Indien in de praktijk blijkt dat de verminderde inzet onvoorziene negatieve gevolgen heeft voor de openbare orde en veiligheid, gaan wij in overleg met Schiphol om de capaciteit opnieuw te bezien en, indien nodig en financieel haalbaar, op te hogen.

3.3 Wat mag het kosten?

De kosten worden volledig gedekt door een bijdrage van Schiphol Nederland B.V. Deze bijdrage is vastgelegd in de overeenkomst. In de Voorjaarsrapportage 2026 worden de kosten en de bijdrage geraamd op beleidsdoel A: Een veilige woon- en leefomgeving voor inwoners, ondernemers en bezoekers in de gemeente Haarlemmermeer van het programma Veiligheid, taakveld 1.2.

Wat zijn de financiële risico's?

Onze gemeente loopt geen vermeldenswaardige financiële risico's bij de uitvoering van deze nota.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Het college is verantwoordelijk voor het aangaan van een overeenkomst. Burgemeester Schuurmans is binnen het college het eerste aanspreekpunt.

3.5 Welke overige informatie is beschikbaar?

Geheimhouding

Bij onze besluitvorming is het uitgangspunt dat informatie openbaar is. Dit sluit aan bij het principe van een transparante overheid zoals is bedoeld in de Wet open overheid (Woo). Er kunnen zich echter gevallen voordoen waarbij openbaarmaking van bepaalde informatie niet gewenst is. Daarvan is in dit geval sprake.

De overeenkomst bevat in enkele passages informatie over de financiële afspraken met betrekking tot de inzet van handhaving op Schiphol. Daarnaast bevat bijlage 3 – Kostenoverzicht handhaving Schiphol 2026 een nadere specificatie van de kosten en de financiële bijdrage van Schiphol B.V. Omdat openbaarmaking hiervan inzicht kan geven in de kostenstructuur en financiële afspraken tussen partijen en daarmee de economische en financiële belangen van de gemeente kan schaden, maken we gebruik van de uitzonderingsgrond als bedoeld in artikel 5.1 lid 2 onder b van de Woo. We besluiten daarom deze financiële passages in de overeenkomst en bijlage 3 niet openbaar te maken.

3.6 Wanneer en hoe zal het college over de voortgang worden geïnformeerd?

Het college wordt tussentijds geïnformeerd bij relevante ontwikkelingen.

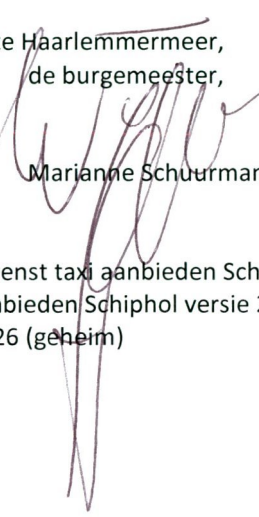
3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

Deze nota heeft geen gevolgen voor de MRA en er zijn met betrekking tot dit onderwerp geen regionale afspraken gemaakt.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,


Hermineke van Bockxmeer


de burgemeester,

Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n)

1. Overeenkomst inzake handhaving ongewenst taxi aanbieden Schiphol (geheim)
2. Handhavingsprotocol ongewenst taxi aanbieden Schiphol versie 2026
3. Kostenoverzicht handhaving Schiphol 2026 (geheim)