Nota van Uitgangspunten

Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol

Versie 2 juli 2026

Gemeente Haarlemmermeer

Concept

Colofon

Opgesteld door Gemeente Haarlemmermeer

Tekst, vormgeving, foto’s en drukwerk
Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250
2130AG Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
E-mail info@haarlemmermeer.nl
Internet www.haarlemmermeer.nl



Figuur 1. Beeld: Cluster RED - Embraer vliegtuig taxiet langs de Zwanenburgbaan

Inhoud

Managementsamenvatting **4**

Hoofdstuk 1 Aanleiding en scope NvU **6**
Inleiding.....
Wens wijziging omgevingsplan.....
Reikwijdte.....
Plangebied.....
Instrumenten.....
Leeswijzer.....

Hoofdstuk 2 Balans, doelen, tijdlijn en strategie **10**
Balans, doelen, opgave en ambitie.....
Balans en drie hoofddoelen voor de luchthaven.....
Luchthaven in de tijd uiteengezet.....
Motivering van de balans tussen uitgangspunten.....
Strategie.....

Hoofdstuk 3 Programma voor het ROP **22**

Hoofdstuk 4 Doelen en uitgangspunten **24**
1. Een gezonde en veilige leefomgeving.....
1a. Gezonde leefomgeving-luchthaven.....
1b. Veiligheid als license to operate.....

2. Een herkenbaar, aantrekkelijk en beleefbaar landschap met een passende en compacte luchthaven.....
2a. Compacte footprint als principe.....
2b. Landschap en openbare ruimte als visitekaartje.
2c. Overgangszones versterken leefkwaliteit.....
2d. Entrees bepalen uitstraling.....

3. Hoogwaardige internationale connectiviteit met een goed lokaal vestigingsklimaat en een goede bereikbaarheid.....
3a. Bereikbaarheid stuurt groei.....
3b. Kwaliteit boven volume.....
3c. Economisch ecosysteem als kracht.....

Hoofdstuk 5 Indicatoren ROP Schiphol **34**

Hoofdstuk 6 Specificatie deelgebieden **36**
Noordwest.....
Zuidoost.....
Centrum.....
Oost en noord.....
Zuid.....
West.....

Hoofdstuk 7 Proces **40**
Governance, participatie en besluitvorming.....

Hoofdstuk 8 Beleid **42**
Beleidsmatige verantwoording.....
(Inter)nationaal.....
Provinciaal.....
MRA - Regionaal.....
Gemeentelijk.....

Managementsamenvatting

Schiphol heeft de wens voor een wijziging van het Omgevingsplan. Het Omgevingsplan, destijds bestemmingsplan, is uit 2013 en op onderdelen verouderd. Voor de wijziging Omgevingsplan stellen wij in deze nota van uitgangspunten (NvU) onze voorwaarden voor de landzijdige ontwikkeling. De luchtzijdige ontwikkeling ligt buiten de bevoegdheid van onze gemeente. Op basis van de NvU stelt Schiphol het Ruimtelijk OntwikkelingsPlan Schiphol (ROP) op, waarin een antwoord wordt gegeven op hoe de luchthaven in balans met de omgeving zich verder kan ontwikkelen. Het ROP moet een overtuigend plan zijn. De balans wordt gevonden met behulp van drie beleidsdoelen die vervolgens zijn uitgewerkt in uitgangspunten voor een verdere ontwikkeling van de luchthaven. Het ROP heeft een zichtjaar van 2050. In de NvU werken wij daarom met een indeling van vandaag (2026), morgen (circa 2038) en overmorgen (2050) om de ruimtelijke ontwikkeling in de tijd te zetten.

Op basis van de uitgangspunten zijn in de NvU onderzoeksvragen opgenomen. Alle onderzoeken, waaronder een milieueffectrapport, worden afgewogen tegen de maatstaf van de Evenwichtige Toedeling van Functies aan Locaties. Deze afweging is de basis voor de wijziging van het Omgevingsplan. In het Omgevingsplan zullen regelingen komen om de balans tussen de luchthaven en de leefomgeving te verbeteren.

Inhoudelijk wordt de balans gevonden in:

“Wij streven naar een compacte toekomstbestendige luchthaven die in samenhang met de omgeving wordt ontwikkeld. Daarbij brengen we de leefbaarheid en gezondheid voor inwoners, de ruimtelijke inpassing en de hoogwaardige internationale connectiviteit voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat met elkaar in balans”

De balans komt onder meer voort uit onze de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 en in het beleid van de hogere overheden. Voor de balans hebben wij drie doelen opgenomen.

Een gezonde en veilige leefomgeving.
De luchthaven komt meer in balans als ontwikkelingen en investeringen in de verduurzaming van de luchthaven gepaard gaan met een verbetering van de leefomgeving. De veiligheid op de luchthaven, waarmee wordt gedoeld op zowel omgevingsveiligheid als sociale veiligheid, is een absolute randvoorwaarde. Aanvullend moet iedere ruimtelijke ontwikkeling tot een verbetering van de gezonde leefomgeving leiden, bijvoorbeeld door een vermindering van het grondgeluid of door het aanleggen van nieuwe groenstructuren.

Een herkenbaar, aantrekkelijk en beleefbaar landschap met een passende compacte luchthaven.
De luchthaven kent een groot oppervlak en de afstanden tussen de luchthaven en de kernen wordt kleiner. Wij vragen Schiphol om compactheid en het zuinig omgaan met de ruimte.

Ook vragen wij Schiphol de randen van Schiphol, het landschap, de entrees en de openbare ruimte te verbeteren hierdoor draagt dit bij aan het gevoel van hoogwaardigheid. Dit hoogwaardige landschap is beleefbaar en veilig en draagt bij aan een gezonde leefomgeving. In het landschap kunnen maatregelen komen om geluid- en stofoverdracht te beperken en de biodiversiteit te vergroten zonder dat dit meer risico op vliegtuig-vogelaanvaringen geeft. In de overgangszones naar de kernen worden maatregelen genomen die uitnodigen tot bewegen en wordt eveneens ingezet op maatregelen die de hinder beperken.

Een hoogwaardige internationale connectiviteit met een goed lokaal vestigingsklimaat en een goede bereikbaarheid.
De luchthaven draagt door haar verbindingen over de hele wereld bij aan de economische kracht van de regio en de MRA. De stromen van mensen en goederen dragen bij aan het internationale vestigingsklimaat. Tegelijkertijd zien wij dat er

capaciteitsproblemen zijn op de rijkswegen en op het spoor. Er is in elke tijdshorizon een tekort aan capaciteit en dit maakt dat er keuzes moeten worden gemaakt. De inzet is om de kwaliteit van de luchthaven boven het volume te zetten en ervoor te zorgen dat het netwerk en de ruimte efficiënt worden benut én niet wordt overbelast. Op die wijze kunnen we ervoor zorgen dat de regio in balans kan ontwikkelen.
In de gebiedsvisies voor Schiphol Zuidoost en Schipholdriehoek Noordwest beiden weer verwerkt in het ROP wordt overtuigend uiteengezet dat de balans is gevonden en dat er goed plan voor het geheel is. Als dat zo is, dan kunnen wij de wijziging van het Omgevingsplan opstarten.

Dit is een concept versie van de NvU. Voor de eindversie wordt nog toegevoegd een hoofdstuk met indicatoren. Die indicatoren zijn de basis voor het regelende deel van het Omgevingsplan. Ook wordt er nog hoofdstuk voor het proces ingevuld. Hierin wordt uiteengezet op welke wijze wij zullen samenwerken met Schiphol om tot een wijziging van het Omgevingsplan te komen. Op dit moment loopt een aantal onderzoeken, waaronder voor landschap. Die kunnen ook nog leiden tot een aanpassing van de NvU.

Hoofdstuk 1 Aanleiding en scope NvU

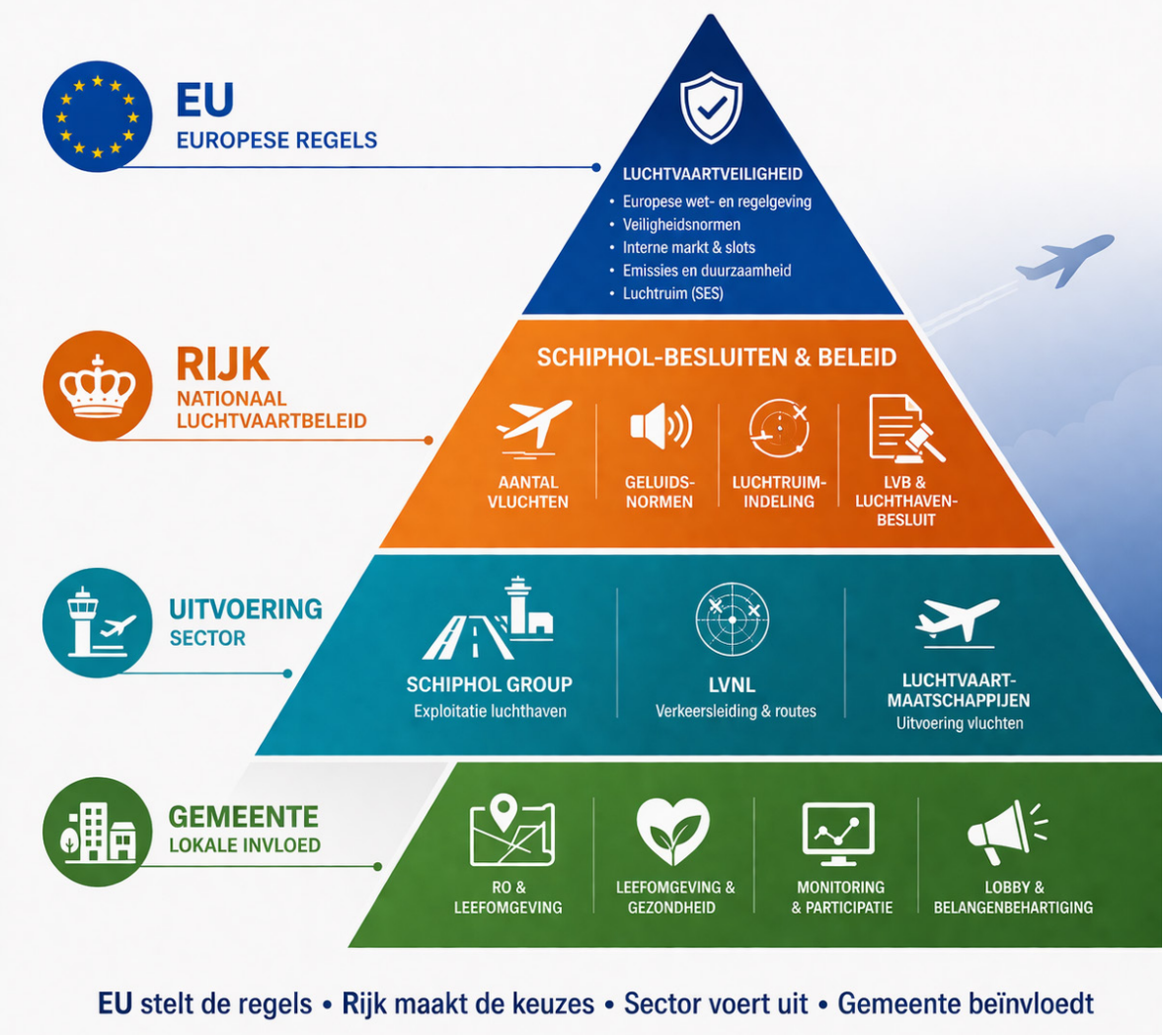
Schiphol wenst wijziging van het omgevingsplan
Schiphol heeft de wens voor een wijziging van het omgevingsplan voor haar gebied. Het bestaande omgevingsplan, destijds bestemmingsplan, is uit 2013 en is op onderdelen verouderd. Dat maakt dat er geregeld omgevingsvergunningen buiten het huidige omgevingsplan nodig zijn om de operatie draaiend te houden. Met een wijziging van het omgevingsplan is het mogelijk om een ruimtelijke afweging te maken waarin mogelijkheden worden geregeld voor de lange termijnvisie voor Schiphol en ook rechtszekerheid wordt geboden aan zowel Schiphol als omwonenden.

Schiphol heeft grote investeringen aangekondigd. Dit zijn investeringen die nodig zijn om Schiphol weer onderdeel van de top 3 Europese hubs te maken en om meer passagiers en vracht te kunnen ontvangen. Materieel betekent dit het uitvoeren van achterstallig onderhoud, vernieuwingen aan én verduurzaming van de luchthaven. Dit gaat ook gepaard met een nieuwe ruimtevraag. Deze ruimtelijke ontwikkelingen moeten bijdragen aan het behoud en verbetering van de (internationale) connectiviteit en het vestigingsklimaat. Het is een kans om naar aanleiding van deze ruimtelijke ontwikkelingen meer balans te krijgen tussen de activiteiten van de luchthaven en de kwaliteit van de leefomgeving. Meer balans is noodzakelijk voor een verdere ontwikkeling van de luchthaven. De ruimte die de luchthaven gebruikt, zowel fysiek als qua emissies, is groot. Nieuwe ontwikkelingen zijn voor deze twee aspecten compact en moeten leiden tot een vermindering van de hinder. Om de negatieve effecten van Schiphol te verkleinen zijn er investeringen in gezondheid en het landschap nodig.
In de voorliggende nota van uitgangspunten (NvU) worden uitgangspunten voor de landzijdige ontwikkeling van Schiphol voorgesteld.
Voor dit proces is 17 december 2025 een intentieovereenkomst (IOK) gesloten. In die IOK heeft Schiphol haar behoeften geformuleerd (bijlage 1) De NvU geeft richting aan de verdere uitwerking, inpassing en onderzoeken die noodzakelijk zijn en vormen het beleidsmatig kader voor het Ruimtelijk OntwikkelingsPlan Schiphol (ROP). Het zichtjaar van de NvU en ROP is tot 2050. In het ROP zet Schiphol al haar lange termijn ontwikkelingen onder elkaar en brengt de luchthaven in balans met de omgeving. Schiphol motiveert op deze wijze waar zij over 25 jaar wil staan. Tegelijkertijd geeft het inzicht in haar ruimtelijke behoeften en daarmee haar omvang tot in ieder geval 2050. Het ROP motiveert in de breedte de effecten van Schiphol op haar omgeving ten gevolge van de door Schiphol gewenste ontwikkelingen.

De ruimtelijke motivering inzake de Evenwichtige Toedeling van Functies Aan Locaties (ETFAL) vormt de basis voor de gemeente om een afweging te maken over de wijziging omgevingsplan. Het ROP en een milieueffectrapport dragen hieraan bij. De wijziging omgevingsplan volgt op het ROP en de gemeente stelt hierin uiteindelijk de mogelijkheden, beperkingen en randvoorwaarden vast.

Reikwijdte van de Nota van Uitgangspunten en de wijziging omgevingsplan
De verdeling tussen de zeggenschap van andere instanties en de gemeente Haarlemmermeer is grofweg verdeeld tussen luchtzijdig (andere instanties) en landzijdig (gemeente).

Bij het luchtzijdige deel gaat het over het aantal vliegbewegingen, welke vliegtuigen worden ingezet, vliegpaden, taxiënde vliegtuigen en regels over luchtvaartgeluid en veiligheidsrisico's. De luchthaven is voor het luchtzijdige gebonden aan tal van regels, werkwijzen van instanties en behoeften van luchtvaartmaatschappijen en passagiers. Een groot deel van die regels wordt gesteld door hogere overheden en instanties, waaronder de International Civil Aviation Organization (ICAO / Internationale Burgerluchtvaartorganisatie), de Europese Unie en het Rijk. Die regels zijn geïmplementeerd in én worden uitgevoerd door de sector.
Het landzijdige deel gaat over onder andere openbare orde en veiligheid op de grond, de ruimtelijke vormgeving van gebouwen en infrastructuur, de omvang van het programma, de landschappelijke inpassing, stedenbouwkundige opzet en vormgeving en de inrichting van openbare ruimte en tot slot de landzijdige ontsluiting.
De regels voor het landzijdige deel worden in de basis door ons gesteld. Dit is een afweging die via de NvU en het ROP in het omgevingsplan wordt opgenomen (met uitzondering van openbare orde en veiligheid). De regels voor de fysieke leefomgeving komen voor het overgrote deel in



Figuur 2. Beeld: Cluster RED - Overzicht met wie waar over gaat in het luchtvaartdossier

het omgevingsplan en een deel zal terechtkomen in een beeldkwaliteitsplan, dat gelijktijdig met het omgevingsplan zal worden vastgesteld. Een ander deel is al opgenomen in verordening fysiek domein. De uitgangspunten gaan over de integrale ontwikkeling van de luchthaven. Het is van belang om bij deze totale ontwikkeling ook te kijken naar bestaande activiteiten of ontwikkelingen die nu binnen het omgevingsplan planologisch mogelijk zijn, om hier een efficiëntere invulling aan te geven of veranderingen in aan te brengen, juist om nieuwe mogelijkheden te creëren.

Plangebied

Het plangebied voor de NvU en de vervolgstappen is ruim genomen. Het gaat om de totale verzameling van gekleurde en omlijnde gebieden, zoals afgebeeld in figuur 3. Een gedeelte van de gronden ligt buiten het luchthavengebied, als bepaald in het luchthavenindelingbesluit, en een ander gedeelte is niet in eigendom van Schiphol. De NvU heeft ook invloed op de gebiedsvisies voor Zuidoost en Noordwest. Voor de context zijn grotere ontwikkelingen in de nabijheid van de luchthaven ook weergegeven. Deze projecten kunnen samenhang hebben.

De NvU gaat over alle omlijnde gebieden. Het ROP gaat primair over de Schipholgronden. Hierbij moeten de ontwikkelingen geconfronteerd worden met in ieder geval de overige gronden die in de gebiedsvisies Zuidoost en Noordwest worden uitgewerkt. Wel zullen effecten van het ROP verder reiken dan strikt de opgenomen gronden. De begrenzing van de wijziging van het omgevingsplan zal in het verdere traject worden bepaald. Hierbij is de inzet om in ieder geval voor alle Schipholgronden een wijziging Omgevingsplan op te starten.

Positie van de Nota van Uitgangspunten, Ruimtelijk OntwikkelingsPlan, milieueffectrapport en Omgevingsplan

De voorliggende NvU wordt door de gemeenteraad van Haarlemmermeer vastgesteld en zet de bakens voor het verdere traject tot wijziging omgevingsplan. In de NvU zijn de doelen abstract bepaald en zijn leidende uitgangspunten geformuleerd. Hierbij wordt als uitgangspunt een fasering in vandaag, morgen en overmorgen gehanteerd, om de ontwikkeling van de luchthaven in de tijd te zetten.

In de NvU stellen wij een aantal onderzoeksvragen die in de vervolgstappen worden uitgevoerd. De onderzoeken zijn enerzijds nodig voor om te bepalen wat er in het ROP moet en kan worden opgenomen. Anderzijds is het een onderdeel van de motivering voor het omgevingsplan.

Op basis van hetgeen nu bekend is, worden in de NvU indicatoren gesteld waaraan in de tijd afgemeten kan worden of de ontwikkeling van de luchthaven voldoende bijdraagt aan de doelen en leidende uitgangspunten. De indicatoren worden ingevuld bij de 100% versie. De invulling volgt mede op basis van onderzoeken die worden uitgevoerd. Het nader bepalen van de indicatoren moet Schiphol uitdagen om de luchthaven in balans met de omgeving te brengen en dit te kunnen monitoren, zonder dat het ROP onuitvoerbaar wordt. Aan de hand van de indicatoren en leidende uitgangspunten kunnen in het omgevingsplan voorwaarden worden vastgelegd, zodat er een afhankelijkheidspad is en de ontwikkeling van de luchthaven in balans met de omgeving samenhang krijgt en aan elkaar gekoppeld is.

In de NvU zijn voor de verschillende gebieden van Schiphol profielen opgenomen. Die profielen geven aan wat de voornaamste functie in dat gebied is en op welke wijze dat gebied zich kan ontwikkelen. Dit zorgt ervoor dat er focus is in die gebieden en dat de juiste functie op de juiste plaats komt.

Schiphol stelt voor de complete ontwikkeling van de luchthaven tot 2050 het ROP op. Het ROP ziet op Schiphol-centrum en alle omliggende gebieden. Wij stellen gebiedsvisies op voor Schiphol driehoek Noordwest en Zuidoost. Het ROP is het document dat zorgt voor de samenhang in alle landzijdige ontwikkelingen. Hierbij worden afhankelijkheden benoemd, zodat duidelijk is wat in welke volgorde wordt ontwikkeld en welke delen niet zonder elkaar kunnen. Op deze wijze wordt inzichtelijk dat er balans kan worden gevonden. Het ROP is een van de onderdelen van de motivering voor de wijziging van het omgevingsplan.

De gebiedsvisies voor Schiphol driehoek Noordwest en Zuidoost worden door ons opgesteld en geven aan in welke richting deze gebieden zich ontwikkelen. Wij stellen dit op, op basis van onderzoeken van Schiphol die wij combineren met ons eigen onderzoek. De gebiedsvisies worden door ons opgesteld, omdat grote delen buiten het luchthaventerrein liggen en er veel eigenaren zijn, anders dan Schiphol Group. De andere gebiedsvisies (Masterplannen voor Centrum, Noord, zuid, luchtzijde en Oost) worden door Schiphol opgesteld en in de uitwerking van het ROP verwerkt.

Het plan-milieueffectrapport (mer) is een vereiste bij een ruimtelijk besluit met ruimtelijke wijzigingen van deze omvang. De mogelijke omvang van de ontwikkeling blijkt uit voornoemde gesloten IOK (bijlage @@). Voordat met het mer wordt gestart, wordt de omvang en aard van het rapport bepaald met een notitie reikwijdte en detailniveau (NRD).

In de NRD staat de diepte van het mer, alsook welke alternatieven en milieuaspecten tot op welk abstractieniveau moeten worden onderzocht. In het mer wordt dat onderzoek vervolgens uitgevoerd en wordt duidelijk of en welke milieueffecten er te verwachten zijn.

De onderzochte milieuaspecten zijn de basis van de motivering van het milieuhoofdstuk van het omgevingsplan.

De wijziging van het Omgevingsplan is het uiteindelijk doel. Daar worden de gemeentelijke regels gesteld die voor de luchthaven zullen gelden. Die regels geven duidelijkheid aan omwonenden en aan Schiphol. De wijziging Omgevingsplan is gemotiveerd op basis van de NvU, ROP, mer en alle samenhangende onderzoeken. In het Omgevingsplan koppelen wij ontwikkelingen aan elkaar door voorwaardelijke verplichtingen. Ook zullen er regels zijn die pas ingeroepen kunnen worden nadat indicatoren op groen staan en de voorwaarden zijn vervuld. Dit maakt dat er duidelijkheid is en dat er een verantwoorde ontwikkeling mogelijk is, naar de luchthaven van morgen en overmorgen.

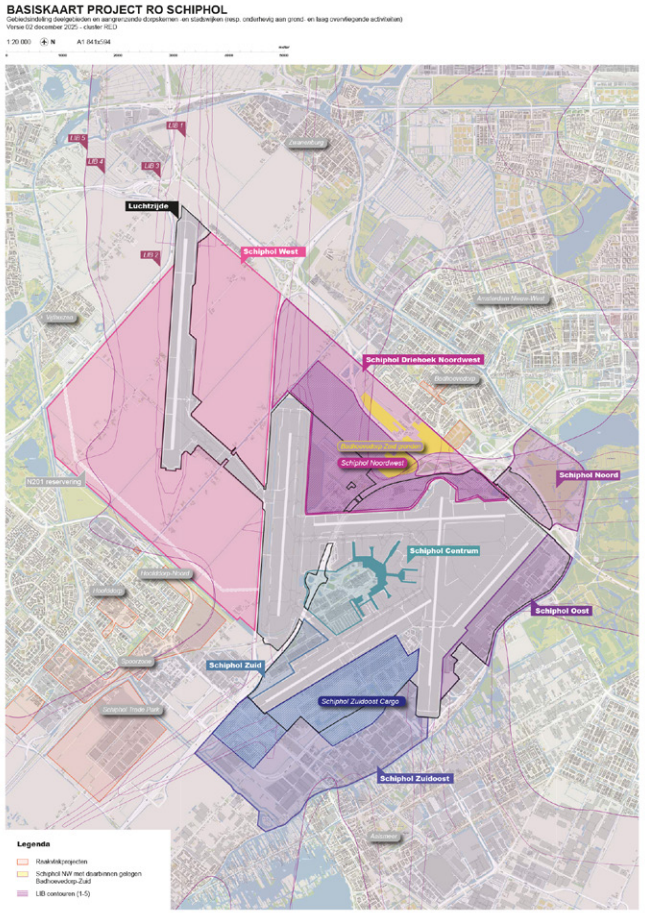
In het omgevingsplan staan ook regels voor de omgevingskwaliteit. Hiervoor wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Voor het kostenverhaal van de ontwikkeling is een overeenkomst tussen Schiphol en ons nodig.

Leeswijzer

De opbouw van de NvU is als volgt. In het eerste hoofdstuk treft u de inleiding en de reikwijdte van de NvU aan. In het tweede hoofdstuk staat de balans tussen de leefomgeving en de luchthaven centraal op basis van onze drie doelen. De doelen zijn in de tijd geplaatst; in de luchthaven van vandaag, morgen en overmorgen.

In hoofdstuk 3 stellen wij de omvang van de ruimtevraag vast met de opdracht voor Schiphol om dat in het ROP uit te werken. In het vierde hoofdstuk leest u over de drie doelen en de uitgangspunten per doel te definiëren leest u de uitgangspunten met onderzoeksopdracht per doel. In het vijfde hoofdstuk leggen wij uit op welke wijze de indicatoren werken. Zo geeft de gemeente richting aan de toekomstige ontwikkeling van luchthaven Schiphol.

In het zesde hoofdstuk werken wij de verschillende gebieden van de luchthaven uit en worden deze van een profiel voorzien. Het zevende hoofdstuk beschrijft de organisatie van het project. Het achtste en laatste hoofdstuk is een verwijzing naar het beleid.



Figuur 3. Beeld: Cluster RED - Basiskaart ROP Schiphol uit de intentieovereenkomst

Hoofdstuk 2 Balans, doelen, tijdlijn en strategie

Balans en doelen
Schiphol heeft grote investeringen aangekondigd vanwege achterstallig onderhoud, verduurzaming en het kunnen accommoderen van grotere vliegtuigen en een daarmee samenhangende passagiersgroei. De ontwikkelingen worden integraal uitgewerkt in een door Schiphol op te stellen ROP. Dit gebeurt op basis van de voorliggende NvU. Belangrijk om te benadrukken is dat wanneer er in de NvU gesproken wordt over de groei van Schiphol, dit altijd gaat over de groei van passagiers en vrachtvolume, en niet over het aantal vliegbewegingen. Gemeente Haarlemmermeer gaat immers niet over luchtzijdige groei of krimp van de luchthaven.

De opgave is groot en ruimtelijke ontwikkelingen van van deze omvang, op en rondom Schiphol, komen maar weinig voorbij. Er ligt een belangrijke kans om met deze ontwikkelingen tot een betere balans tussen luchtvaart en de kwaliteit van de leefomgeving te komen. In onze omgevingsvisie hebben wij meerdere opgaves ten aanzien van de luchthaven gesteld.

Deze NvU is opgesteld om inhoudelijke kaders te stellen en richting te geven aan de toekomstige ontwikkelingen van de luchthaven op basis van het bestaande gemeentelijke beleid. Hierbij zijn regels van de andere overheden in beschouwing genomen en gevolgd.

Opgaves die in de omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (RV2021.0003036) en het overig ruimtelijk-economisch beleid zijn beschreven, waaronder Haarlemmermeer en de luchthaven - Strategische inzet 2022 – 2030 (RV 2021.0002735), zijn geanalyseerd. De geanalyseerde beleidsstukken staan opgesomd in hoofdstuk 7. Uit deze analyse komt een overkoepelend thema naar voren waaronder drie hoofddoelen hangen ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven, te weten:

Balans:

"Wij streven naar een compacte toekomstbestendige luchthaven die in samenhang met de omgeving wordt ontwikkeld. Daarbij brengen we de leefbaarheid en gezondheid voor inwoners, de ruimtelijke inpassing en de hoogwaardige internationale connectiviteit voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in balans"

Hoofddoelen:
- Een gezonde en veilige leefomgeving;

- Een herkenbaar, aantrekkelijk en beleefbaar landschap met een passende en compacte luchthaven;

- Hoogwaardige internationale connectiviteit met een goed lokaal vestigingsklimaat en een goede bereikbaarheid

Deze drie doelen zijn in de NvU verder uitgewerkt naar negen uitgangspunten voor de luchthaven, die daarbij in de tijd zijn uitgezet. In de NvU Voor het ROP zijn onderzoeksvragen uitgeschreven voor het geheel en per uitgangspunt.

De luchthaven in de tijd uiteengezet
Schiphol is een Europese luchtvaarthub en draagt in belangrijke mate bij aan een goed vestigingsklimaat en de internationale connectiviteit van Nederland en Europa. Schiphol loopt vandaag op een aantal punten tegen haar grenzen aan en/of kan op een aantal punten haar inzet vergroten om morgen en overmorgen beter aan te sluiten bij maatschappelijke wensen, zoals die onder meer zijn vastgelegd in ons beleid.

De luchthaven van vandaag, morgen en overmorgen wordt daarbij als metafoor gebruikt om tijd nadrukkelijk onderdeel te maken van de ontwikkeling van de luchthaven. De luchthaven is gebonden aan tal van regels, instanties en behoeften van luchtvaartmaatschappijen en passagiers. Ook zijn er fysieke condities die snelle sturing moeilijk maken, zoals bodemgesteldheid en infrastructuur. Dit maakt dat het aanpassen van de luchthaven op de korte termijn wellicht niet kan of een te grote inspanning vergt. Wel is het zo dat het bijsturen vandaag, morgen effect kan hebben en overmorgen tot een andere luchthaven kan leiden.

Veel van de onderwerpen in de NvU lenen zich goed om deze in de tijd en zelfs de verre tijd uit te zetten. Dat kan op basis van de lagenbenadering (figuur 4). De investeringen die Schiphol en anderen in de luchthaven en leefomgeving doen, komen voor in alle drie de lagen.

Ruimtelijke ontwikkelingen en investeringen in de verschillende lagen kennen andere afschrijftermijnen; aanpassing van het bestaande is vaak duur doordat investeringen naar voren moeten worden gehaald. Het gaat bij de ontwikkeling van de luchthaven om bewustzijn van de laag waarin wordt geïnvesteerd en wat de doorlooptijd en de omkeerbaarheid van de ontwikkeling is. Op deze wijze kunnen keuzes voor ontwikkelingen en investeringen mede worden gemaakt. Ook kunnen meerdere investeringen door de tijd beperkt worden en in plaats daarvan op het juiste moment gedaan worden, zodat deze ook kosteneffectief zijn.

In de uitgangspunten staan verschillende ontwikkelingen en investeringen genoemd. Op het moment dat er in een gebied of gebouw geïnvesteerd wordt, zal Schiphol de gekoppelde opgaven mee moeten ontwerpen en uitvoeren. Hierbij wordt op dat moment gekeken naar de balans die wij graag willen bereiken. De balans is in deze NvU opgenomen en zal verder uitgewerkt worden in het ROP en terugkomen in het Omgevingsplan.

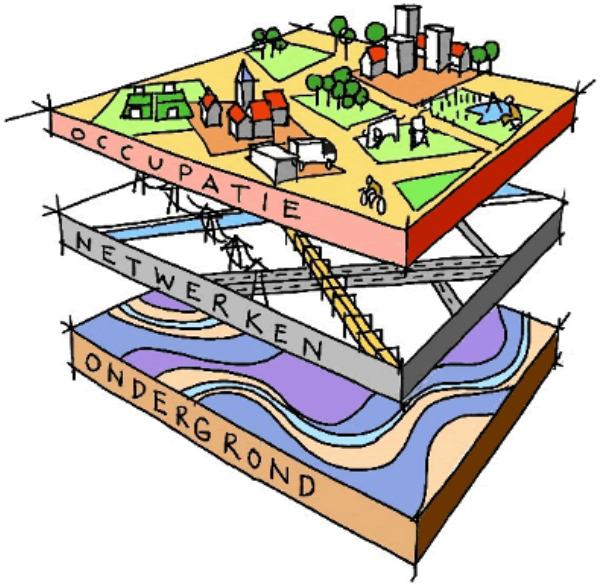
Motivering van de balans tussen de ruimtelijke opgaven

Bij toekomstige ruimtelijke opgaven zal het zo zijn dat niet aan alle uitgangspunten geheel tegemoetgekomen kan worden. Het gaat er bij het ROP en later het omgevingsplan en de omgevingsvergunning om dat de uitgangspunten zo goed mogelijk worden nageleefd en dat daar een optimum in is gevonden. Dit wordt in die documenten als zodanig vastgelegd en later bij toekomstige ontwikkelingen onderzocht en gemotiveerd.

Occupatielaag
Programma – gebouwen
Eigendom gronden
Omgevingsplan

Netwerklaag
Infrastructuur
Energie
Luchtvaartindelingsbesluit (LIB)

Ondergrondlaag
Landschap
Water- en bodemsturende maatregelen



Figuur 4. Bron: 5e Nota - De bekende lagenbenadering zoals oorspronkelijk bedacht door HNS (Dirk Sijmons) en VROM.

Het is niet zo dat er nu geen investeringen nodig zijn in de laag van de ondergrond, door middel van water- en bodem sturende maatregelen. Die investeringen bij de ontwikkelingen zijn nodig, juist om de luchthaven van morgen robuust te maken en overmorgen de juiste basis te hebben, zodat zij gemakkelijk om kan gaan met een groeiend aantal passagiers.
Voor **vandaag** wordt het jaar 2026 aangehouden als referentie voor onderzoeken. Op deze korte termijn kan het gaan over al uitvoerbare maatregelen of ontwikkelingen binnen bestaande beleidskaders.

Voor **morgen** wordt ongeveer 12 jaar in de toekomst aangehouden. De middellange termijn omvat ontwikkelingen die vragen om ruimtelijke afwegingen, bestuurlijke samenwerking en aanpassing van planologische kaders. Hierbij gaat het om integrale opgaven die een (grote) ruimtelijke impact kunnen hebben. De belangrijkste plannen voor deze periode zijn de implementatie van het masterplan Schiphol-centrum, realisatie van Openbaar Vervoerverbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH), de Schaalsprong met het toevoegen van veel woningen onder meer in de Spoorzone in Hoofddorp, de verdichting van Schiphol Zuidoost en de voorbereiding van de ontsluiting van Schiphol Noordwest. Er wordt gestart met de aanleg van de overgangszones en de invulling van het luchthavenlandschap en investeringen in de openbare ruimte.

Overmorgen is gerealiseerd in 2050. De lange termijn richt zich op structurele ruimtelijke opgaven die de ruimtelijke structuur blijvend veranderen. Op deze termijn is sprake van een grotere onzekerheid. Het toekomstperspectief waarin de luchthaven in balans is met haar omgeving. De verdichting heeft als effect dat de woonkernen en werkgebieden levendig zijn en er ruimte is rond de luchthaven. De luchthaven staat kwalitatief hoog aangeschreven en is ingepast in het landschap. Dat betekent dat de luchthaven is vormgegeven op een manier die rekening houdt met landschap en omgeving én dat het landschap wordt ingezet voor het mitigeren van negatieve effecten en het versterken van de

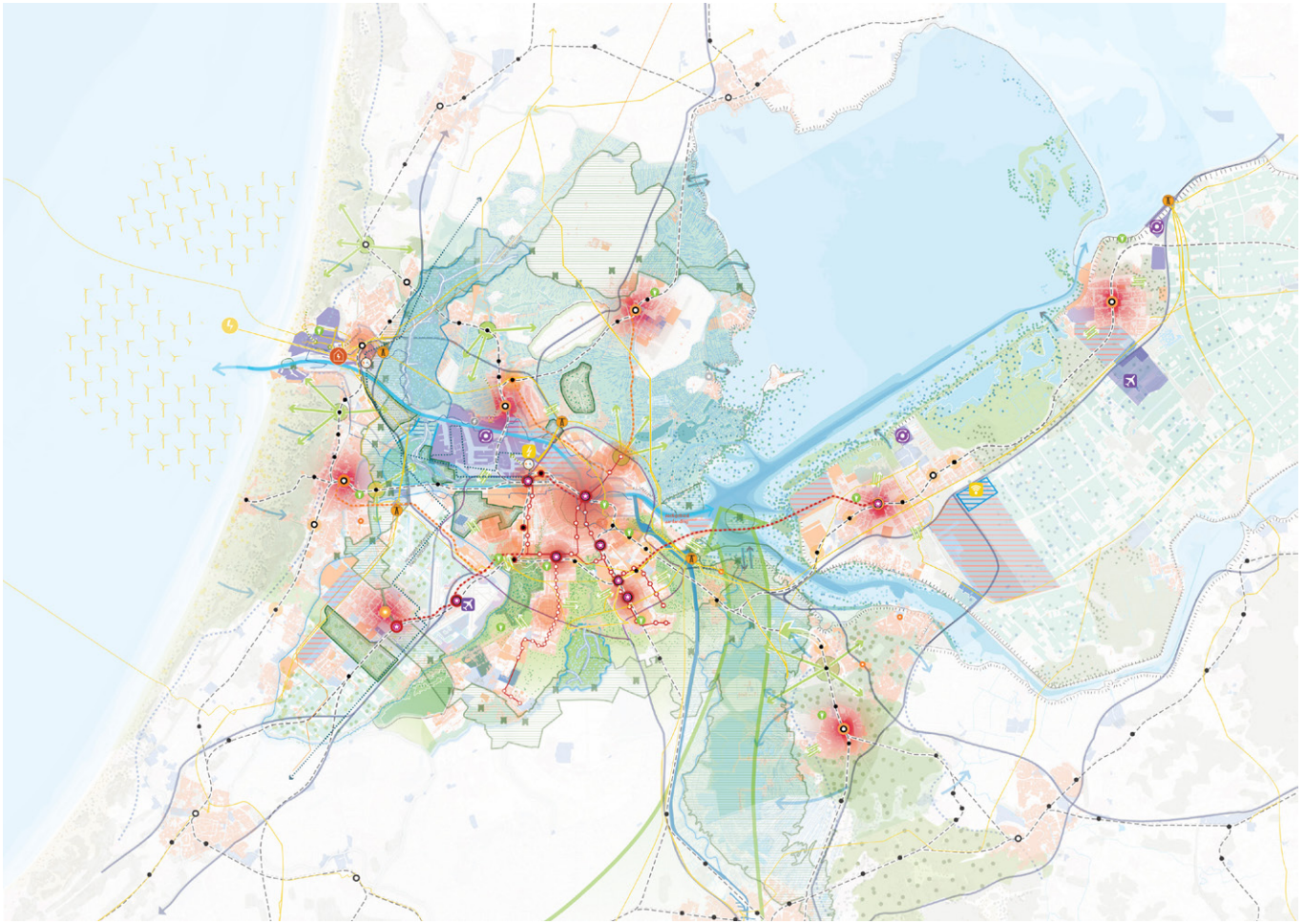
positie van de luchthaven. Slimme aanpassingen, overgangszones en entrees zijn voorbeelden van uitingen hiervan. De leefkwaliteit en gezondheid van de omwonenden is sterk verbeterd. Hierdoor is Schiphol aantrekkelijk voor omwonenden, werknemers én voor bedrijven om zich hier te vestigen.

Strategie

<u>Hoogwaardige internationale connectiviteit met een goed lokaal vestigingsklimaat en een goede bereikbaarheid</u>

Het beoogde ROP Schiphol valt te bezien in de bredere ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam (MRA), zie figuur 6. In het ROP komen veel grote opgaven bij elkaar. Sommige zijn concreet te duiden en spelen zich af op korte termijn, andere zijn enkel te herkennen vanuit trends, strategisch inzicht en spelen op de lange(re) termijn.

Dergelijke investeringen van Schiphol geven een opgave die maar weinig voorbijkomt. De opgave staat hiermee niet op zichzelf maar staat symbool voor de groei van de MRA. Het is tegelijkertijd een kans om de economische structuur te versterken. De strategische kop duidt niet enkel de langdurige trends waar de MRA aan onderhevig is, maar specificeert ook de daaruit voortvloeiende condities voor de ruimtelijke ontwikkelingen op en rondom het luchthaventerrein, zoals vastgelegd in het LIB.



Figuur 5. De polycentrische opzet van de Metropoolregio Amsterdam. Bron: verstedelijkingsconcept 2050

Vanuit de internationale concurrentiepositie is er een noodzaak om internationaal talent aan te kunnen blijven trekken, digitaal verbonden te zijn en de juiste materialen te kunnen importeren om tot de hoogwaardige, technologisch geavanceerde, producten van morgen te kunnen komen. De mogelijkheid om ter plekke deze technologie uit te denken, te maken en te testen, met zogenaamde proof-of-concepts, is hierin essentieel. Om dit ecosysteem van hoogwaardige technologie en innovatie te faciliteren is hoogwaardige kennis en expertise nodig. Veel van deze kennis valt in de categorie 'kenniseconomie', waarvan het succes sterk afhangt van de ruimtelijke clustering van kennis en expertise, evenals de mogelijkheid tot uitwisseling ervan. Daarnaast is de ontwikkeling van de kenniseconomie aan het evolueren van verdichte monotone werkmilieus, veelal in de vorm van kantoren, tot een combinatie van hoogwaardige kantoren, voorzieningen en productiefaciliteiten van nieuwe, noodzakelijke en geavanceerde maakindustrie.

Als gevolg hiervan concurreren wereldwijd stedelijke regio's met elkaar om de juiste mensen aan te trekken, de welbekende 'war for talent'. Het clusteren van hoogwaardige kennisinstellingen in combinatie met het bedrijfsleven en overheid kan leiden tot een gunstig en innovatief vestigingsklimaat voor de kenniswerkers. Een onderscheidend woon- en leefklimaat biedt daarmee vaak de doorslag, waardoor kenniswerkers ook daadwerkelijk willen verhuizen naar een nieuwe locatie (denk aan het European Medicine Agency tijdens Covid, waarbij 80% van de werknemers aangaf liever in de regio Amsterdam te wonen dan in Milaan).

Aanvullend is een goede bereikbaarheid en multi-modaliteit een vereiste om concurrerend te zijn. De luchthaven heeft hierin een cruciale betekenis. Waar Amsterdam in het verleden een internationale stapelmarkt was, draaischijf van wereldhandel, neemt Schiphol die rol nu in. In plaats van goederen handelen we nu in kennis. De mogelijkheid tot een goede overstap op verschillende modaliteiten is hierin van belang om zo verschillende vervoersstromen en netwerklagen aan elkaar te verknopen. Denk aan onder meer de luchtvaart, het hogesnelheidsnetwerk, lokale en lange-afstandsbussen en het grootstedelijk OV-systeem van Amsterdam en de regio. De luchthavenregio



Figuur 6. De Mainports van Nederland, allen binnen anderhalf uur reisafstand ten opzichte van elkaar (beeld: Cluster RED)

draagt daarmee tevens bij aan het versterken van de Europese concurrentiepositie als onderdeel zijnde van de FLAP-regio, het economisch kerngebied van Europa. In verlengde hiervan heeft farmaceut Eli Lilly onlangs € 2.6 miljard geïnvesteerd in een nieuwe farmaceutische fabriek in Katwijk, omwille van de aanwezigheid van hooggeschoolde krachten en de nabijheid van een van de best verbonden luchthavens ter wereld.
In Nederland zijn er momenteel drie regio's die op een internationaal niveau kunnen concurreren; MRA (knooppunt van internationale netwerken), Brainport Eindhoven (motor van innovatie in hightech) en de haven van Rotterdam (poort naar de wereld), zie figuur 6. Onlangs is dit bevestigd in het rapport Wennink.

Waar Brainport Eindhoven drijft op het succes van ASML en de toeleveranties ervan bestaat MRA uit een breder landschap van kennissectoren. De aanwezigheid van de hoofdstad zorgt voor een gedifferentieerd en onderscheidend aanbod van stedelijke economische activiteiten. Rotterdam is als grote internationale goederencorridor van groot strategisch belang voor Nederland. Alle drie de regio's liggen binnen anderhalf uur reizen van elkaar.

Het succes van de stad en het belang van de stad voor een internationaal onderscheidende economische regio wordt onderschreven door de Global Power Cities Index (GPCI) waarin wereldwijd de regio Amsterdam plek 7 inneemt

als ‘magneet’ voor hoogwaardige kennissectoren en kenniswerkers. Een belangrijk deel in de GPCI wordt bepaald door de mate van een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving met een divers aanbod aan voorzieningen (cultuur en recreatie) en de internationale connectiviteit. De route van de MRA als ‘menselijke metropool’ als uiteengezet in de omgevingsvisie Amsterdam 2050 werpt hierin haar vruchten af.

In 2024 presenteerde Mario Draghi het ‘rapport Draghi’, waarin gestuurd wordt op strategische autonomie van Europa. Doorvertaald naar onze eigen ruimtelijke context betekent dit inzetten op versterking van het innovatielandschap en de versterking van de waardeketens en sleuteltechnologieën op eigen bodem, precies daar waar het kansrijk is. Voor de MRA betekent dit investeren in gebiedsontwikkelingen binnen bestaand stedelijk gebied. Wij zetten in op een sterke luchthavenregio met een hoogwaardige connectiviteit, die in balans is met de leefomgeving. Zowel op een lokaal niveau, tussen de verschillende stedelijke kernen binnen de Metropoolregio Amsterdam, als op internationaal niveau, tussen de internationaal concurrerende regio’s wereldwijd.

De internationale economische zone tussen de Amsterdamse Zuidas – Schiphol en Hoofddorp (inclusief het Schiphol Trade Park gebied) vormt een van ’s werelds meest compacte en best geïntegreerde airport corridors (zie figuur 6 & 7). Het financieel en cultureel centrum van Amsterdam



Figuur 7. De sterk verbonden FLAP-regio (Frankfurt- Londen- Amsterdam- Parijs) als economisch kerngebied van Europa (bron: Enter NL)

liggen op respectievelijk 10 en 20 minuten reizen vanaf de luchthaven. Hiermee is het ecosysteem van internationale bedrijven en instellingen, die (onder andere) qua arbeidsmarkt van elkaars nabijheid profiteren, onderscheidend ten opzichte van concurrerende regio’s. Bij een sterke regio hoort een sterke luchthaven. De luchthaven heeft de unieke mogelijkheid om wereldwijd talent en kennis aan Nederland, de MRA, te verbinden door haar uitgebreide bestemmingennetwerk en gunstige arbeidsmarktomstandigheden.

Dit betekent dat de luchthaven Schiphol ruimte krijgt om duurzaam te ontwikkelen onder de voorwaarde dat dit in balans en in samenhang met haar omgeving gebeurt

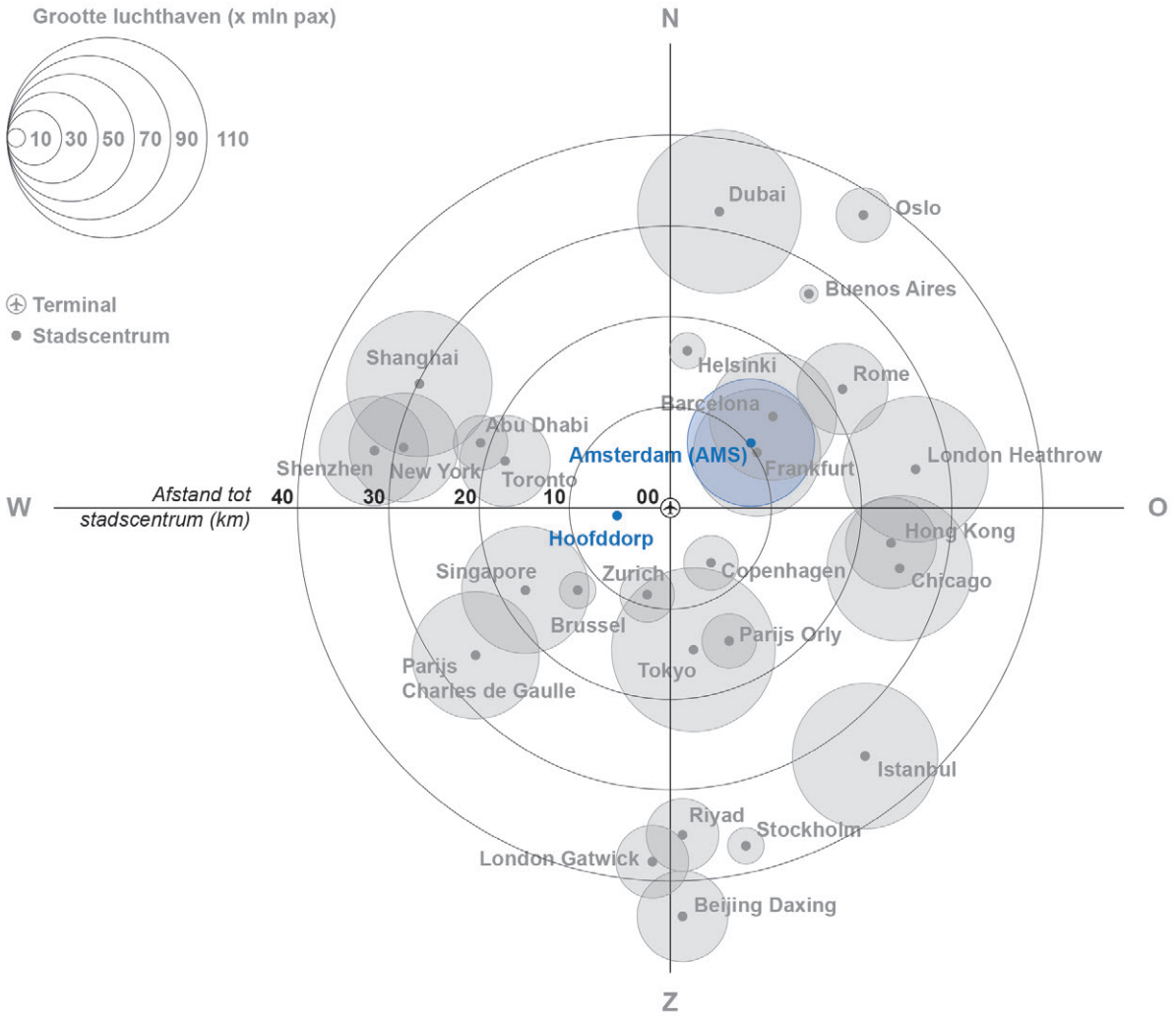
Samen met Schiphol Group en andere overheden willen wij de Mainport Schiphol doorontwikkelen en bouwen aan een sterke Aerotropolis en Airport Corridor, die de internationale concurrentiepositie van Nederland verstevigen. Het is van belang dat er een gelaagde ontwikkeling plaatsvindt van de integratie van de luchthaven in het stedelijk weefsel (figuur 7).

Zo kent de luchthavenregio straks een sterke:

Airport City. Dit is de doorontwikkeling van de luchthaven tot stedelijk knooppunt. De luchthaven trekt hiermee ontmoetingsfuncties en werkfuncties aan die profiteren van de hoogwaardige bereikbaarheid. Concrete geslaagde voorbeelden van de Airport City zijn onder meer: World Trade Centre (WTC), The Base en de hotels direct verbonden aan Plaza. De Airport City is een verdienmodel van de luchthaven bestaande uit; vastgoedontwikkelingen, commercie en parkeren. Dit vindt met name plaats op Schiphol-centrum en mogelijk ook bij verdere uitbreidingen. Vracht en onderhoud concentreren zich in Zuidoost en Oost.

De Airport City verkleint de afhankelijkheid van één type inkomen van de luchthaven (respectievelijk havengelden) waarmee de luchthaven een robuustere financiële positie kan behouden ten tijde van crisis.

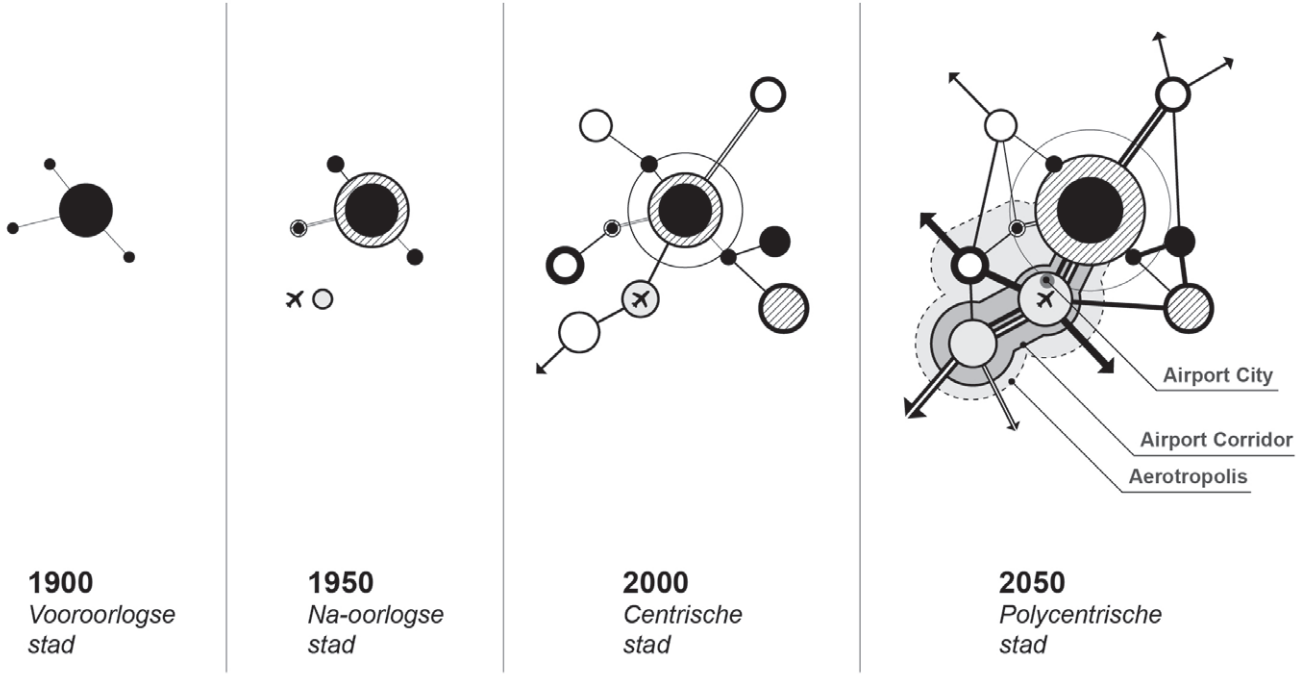
Airport Corridor. Dit is de ruimtelijk-economische ontwikkelzone langs de zuidflank van de MRA. In



Figuur 8. Beeld: Cluster RED - internationale vergelijkingsmatrix; nabijheid van luchthavens ten opzichte van dichtsbijzijnde stadscentrum, de uitbreidingswijken tussen centrum en luchthaven zitten hier nog tussen.

deze zone is het hoogstedelijk- en economisch kerngebied van de MRA rechtstreeks met de luchthaven verbonden en biedt het een gedifferentieerd aanbod van werkmilieus; variërend van losse verhuurbare verdiepingen op de Zuidas, tot hoofdkantoren op Schiphol-Centrum en hoogwaardige kantoorpanden waar bedrijven hun eigen identiteit aan kunnen verbinden, zoals op locatie Beukenhorst in Hoofddorp.
Het logistieke programma, onderhoud en bijbehorende infrastructuur situeert zich daarom in het laag dynamische deel van de Schipholregio.

Aanvullend is er ruimte voor onderscheidend werkprogramma dat nodig is voor grote transities waar Nederland de komende tijd voor staat, zoals de energietransitie, drone-ontwikkeling en AI-ontwikkeling. Denk daarbij aan Research & Development–faciliteiten en hoogwaardige maakindustrie, al dan niet gebundeld in of met innovatiedistricten. Deze werkgebieden zijn vooral voorstelbaar op Schiphol driehoek Noordwest.



Figuur 9. Beeld: Cluster RED - ontwikkeling van de polycentrische stad met de luchthaven als cruciale schakel

Aerotropolis. De Metropoolregio Amsterdam kent een polycentrische opzet waarin de luchthaven een belangrijke economische schakel is. De dynamiek op- en rondom de luchthaven wordt gekenmerkt door een sterke focus op de internationale kennis- en goederenstromen. Deze goederenstromen zijn ook onderdeel van de driehoek zeehaven, greenport, luchthaven, met in het midden de stad Amsterdam. Luchthaven Schiphol vormt hier de kern van de zuidwestflank van Amsterdam en werkt als een magneet voor het internationale vestigingsklimaat als centrum van de regio. Deze regio ontwikkelt zich verder als geïntegreerde Aerotropolis met Amsterdam.

Schiphol is onderdeel van de meerkernige stedelijke agglomeratie waarbij de locatie van Schiphol, in vergelijking met andere internationale luchthavens behorende bij metropoolregio's, zeer dicht bij de stedelijke centra ligt. In figuur 8 is te zien dat bijna nergens anders in de wereld een luchthaven van dergelijk formaat op circa 10 kilometer (resp. Amsterdam) van een grootstedelijk centrum ligt. Voor Hoofddorp is dat nog dichterbij, op circa 5 kilometer. Deze positie brengt een opgave en een kans met zich mee.

Enerzijds kan nergens anders in de wereld stad en luchthaven zo goed geïntegreerd worden als in de MRA, waarmee verder aan een onderscheidend internationaal concurrentiemilieu kan worden gebouwd. Anderzijds ligt er vanwege deze nabijheid een grote opgave om de omgevingskwaliteit in de nabije omgeving te verbeteren.

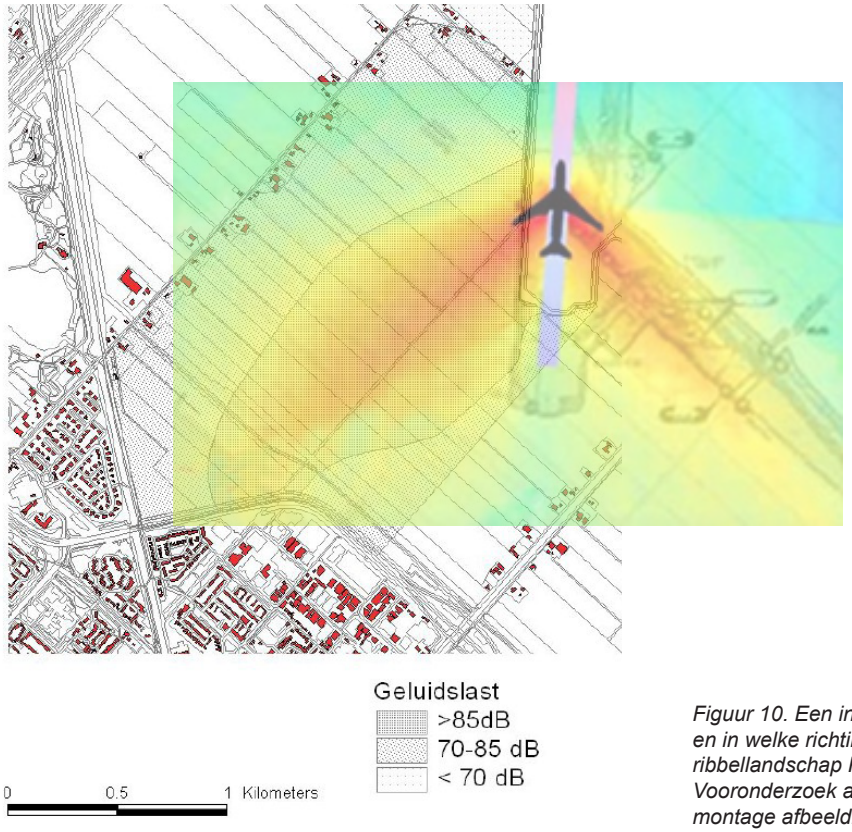
Een gezonde en veilige leefomgeving

Het ROP voorziet in een volgende stap in de ontwikkeling van de luchthaven van morgen en overmorgen. Waar voorheen de ontwikkeling van de luchthaven vooral gebaseerd was op groei, is dat in de toekomst gebaseerd op de mate van integratie in de leefomgeving, volgend op het meerkernig model (figuur 5) van meerdere van elkaar onderscheidende kerngebieden met een groot eigen internationaal netwerk en onderlinge verbondenheid.

Een toekomstbestendige ontwikkeling bestaat daarom enerzijds uit een betere ruimtelijk-economische integratie en positie binnen het grootstedelijke systeem en anderzijds uit een betere sociaal-maatschappelijke integratie met de directe nabije leefomgeving. In het kader van Brede Welvaart is de opgave om de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Schiphol in samenhang te brengen met de meerwaarde voor de omgeving. Belangrijke pijlers hieronder zijn gezondheid en veiligheid.

Artikel 1.3 van de Omgevingswet beschrijft de maatschappelijke doelen van die wet.
Deze wet is, met het oog op duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu, gericht op het in onderlinge samenhang:

- *bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit, ook vanwege de intrinsieke waarde van de natuur, en*
- *doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften.*



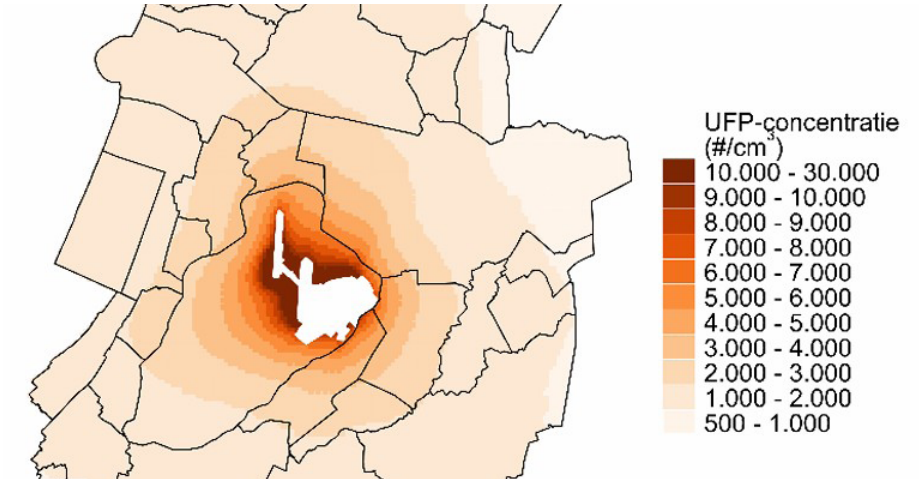
Figuur 10. Een indicatie hoe het grondgeluid het vliegtuig verlaat en in welke richting het zich verspreidt voor de aanleg van het ribbellandschap Park Buitenschot (casus Polderbaan, bron: Vooronderzoek absorptie grondgeluid Polderbaan Schiphol, TNO, montage afbeelding: Cluster RED).

Overheden moeten bij ontwikkelingen ETFAL toepassen en daarmee zowel de gezondheid beschermen als bevorderen. Een gezonde fysieke leefomgeving wordt bepaald door veel verschillende milieu- en omgevingsfactoren en is daardoor moeilijk te definiëren en te toetsen.

We hebben te maken met wettelijk genormeerde en niet-genormeerde omgevingsfactoren. Zo is de maximale blootstelling aan overvliegend geluid (Lden) begrensd en vastgelegd in het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB), maar is blootstelling aan bijvoorbeeld laagfrequent geluid (grondgeluid) en ultrafijnstof (nog) niet wettelijk genormeerd. Met een mer wordt een overweging gemaakt over milieugevolgen van een ontwikkeling.

Daarnaast geldt het voorzorgsbeginsel voor de bescherming tegen schade voor de gezondheid. In de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven kunnen maatregelen genomen worden voor milieu- en omgevingsfactoren om een gezonde en veilige fysieke leefomgeving te beschermen en te bevorderen. Nadrukkelijk gaat het hier over maatregelen die te nemen zijn op de grond (de landzijde), waaronder geluidbewust bouwen of isolatie.

Maatregelen voor het mitigeren van (grond)geluid en mogelijk voor (ultra)fijnstof verdienen daarbij de meeste aandacht, omdat deze milieufactoren de grootste gezondheidsrisico's vormen. Het grondgeluid is afkomstig van vliegtuigmotoren en heeft tijdens het starten een sterk effect op de leefomgeving, in de vorm van laag frequent geluid dat in sommige gevallen ver draagt. Ultrafijnstof, PM0.1 is een kleinere variant van het bekendere fijnstof, dat afkomstig is van het wegverkeer (PM2.5 en PM10). Het is kenmerkend voor de uitstoot afkomstig van vliegtuigen.



Figuur 11 Rechts: Gemiddelde gemodelleerde concentratie ultrafijnstof van vliegverkeer voor de periode 2006-2019 rondom Schiphol (bron: Gezondheidseffecten van ultrafijn stof van vliegverkeer rond Schiphol, RIVM)

Wij willen via de planvorming, samen met Schiphol, de gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving verbeteren door genormeerde én niet-genormeerde milieueffecten als gevolg van vliegtuigen zoveel als mogelijk te mitigeren. Voor de aanleg en bouw van gebieden en gebouwen behoort geluidsbewust ontwerp tot de ontwerpopgave, zodat er op termijn een geluidsbewuste luchthaven ontstaat.

Om de luchthaven schoner en stiller te maken, is het van belang dat de monitoring verbetert en dat er breed wordt ingezet op innovaties die effecten op de omgeving wegnemen of in ieder geval verkleinen.

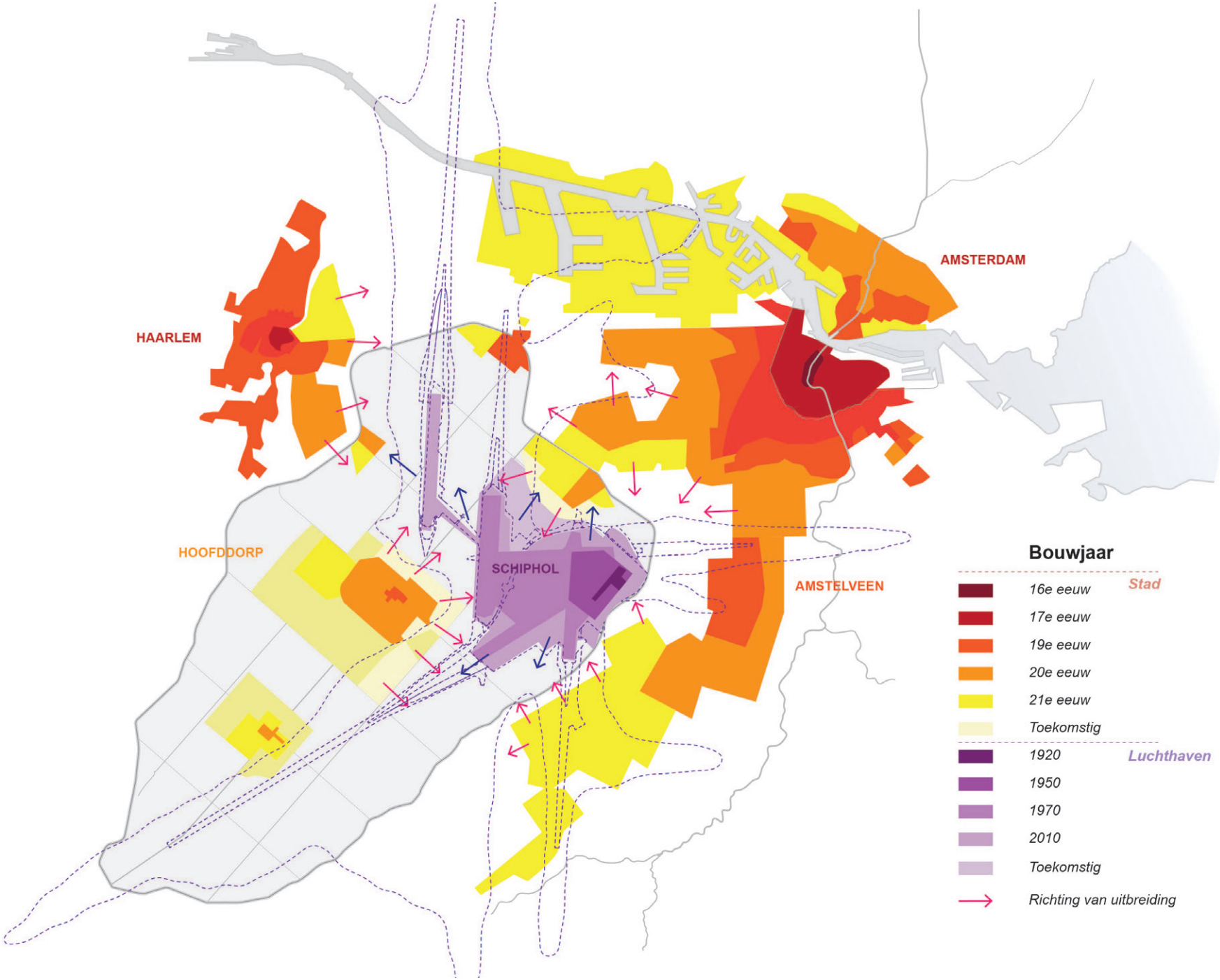
<u>Een herkenbaar, aantrekkelijk en beleefbaar landschap met een passende en compacte luchthaven</u>
Om tot een betere balans te komen tussen de ontwikkeling van de luchthaven en de verbetering van de leefomgevingskwaliteit is een integrale blik op de inpassing van de luchthaven in het landschap nodig. Dit wordt bezien vanuit de volgende analyse.

Het polderlandschap van Haarlemmermeer is onderhevig aan permanente verandering. Waar Haarlemmermeer voor 1852 water was, kon je na 1852 op ingepolderd land lopen in een uitgestrekt agrarisch landschap binnen de Ringvaart. Het land was verdeeld in blokken van 1.000 meter bij 200 meter. De schaal van het landschap bleek een geschikt canvas voor de luchthaven. Schiphol kon zich er vestigen en groeien. De luchthaven is inmiddels verder uitgegroeid tot zo'n 2.300 hectare, waarmee het alleen al qua ruimtelijke footprint een wereldspeler is. De contouren van de luchthaven beperken zich niet enkel tot de grond, maar spreiden zich ook in de lucht. De hindercontouren beperken bouw- en gebruiksmogelijkheden in het aangrenzende landschap.

De bouw- en gebruiksbeperkingen hebben ertoe geleid dat in het hart van de MRA een uitgestrekt en leeg landschap bestaat. Ondanks dat dit kenmerkende open landschap het visitekaartje van de Haarlemmermeerpolder is, faciliteert het ook omgevingseffecten afkomstig van de luchthaven, waaronder grondgeluid.
Wij willen daarom samen met Schiphol verkennen hoe het landschap en het verdichten van de luchthaven kunnen bijdragen aan een vermindering van de eerder beschreven milieueffecten. Tegelijkertijd is de actuele opgave om ruimte en identiteit aan te brengen in dit veranderende landschap urgent. Dit gaat gepaard met onder andere nieuwe recreatieve routes, functies en bestemmingen die van betekenis zijn voor inwoners en bezoekers, zodat de ontwikkeling van het landschap meegroeit met een intensivering van het programma op de luchthaven.

Ondanks dat het noordelijk deel van de Haarlemmermeerpolder een open landschap is, betekent dat niet dat er ruimte over is. Op een aantal plaatsen groeien het stedelijke landschap en de luchthaven naar elkaar toe en wordt de ruimte ertussen steeds schaarser. Dit vraagt om een zorgvuldige invulling van het landschap, om een goede overgangszone te creëren die aansluit bij de behoefte van de stedelijke gebieden en van de behoeften van de luchthaven.

Figuur 12 (rechts). De jaarringen van de ruimtelijke ontwikkeling binnen de metropoolregio Amsterdam. Enerzijds heeft de stedelijke agglomeratie zich door de tijd heen naar buiten toe ontwikkeld. Anderzijds kent de luchthaven een vergelijkbaar pad van uitbreiding. Inmiddels zijn we bij de laatste jaarring aangekomen die we maar één keer kunnen inzetten om een goede overgang, en balans, tussen luchthaven en stad te creëren. Beeld: Cluster RED


HAARLEM
AMSTERDAM
HOOFDDORP
SCHIPHOL
AMSTELVEEN
Bouwjaar
Stad
16e eeuw
17e eeuw
19e eeuw
20e eeuw
21e eeuw
Toekomstig
Luchthaven
1920
1950
1970
2010
Toekomstig
Richting van uitbreiding

Hoofdstuk 3 Programma voor het ROP

Voor de NvU, het ROP en daarmee de wijziging van het Omgevingsplan gaan wij uit van het Rijksbeleid, als vastgelegd in het Luchthavenverkeersbesluit. Hierin zijn 478.000 vluchten mogelijk, waarvan maximaal 27.000 in de nacht. Dit aantal is de inzet van de ‘balanced approach’ procedure. Ten overvloede, de motivering van dat aantal vluchten is door de Raad van State niet geaccepteerd (ECLI:NL:RVS:2026:1400).

In het ROP wordt uitgewerkt hoeveel passagiers en ton vracht met deze 478.000 vluchten gepaard gaan. Op basis hiervan wordt het programma behorend tot de vliegoperatie bepaald. Daarnaast heeft Schiphol een ontwikkelvraag voor commercieel programma vastgoed (hotels, kantoren, logistiek en parkeergelegenheid). Ook dit deel wordt inzichtelijk gemaakt.

Onderzoeksvragen voor het ROP als geheel
Uiteindelijk is het ROP de plek om alle onderzoeken en alle gebieden met elkaar te confronteren en de samenhang te krijgen om vanuit functie, inrichting en bebouwing de leefbaarheid van het gebied zo goed mogelijk te maken. Het is daarmee een integrale beschouwing van alles wat er op Schiphol afkomt, waarbij delen van het ruimtebeslag op het luchthaventerrein zijn en delen daarbuiten. De impact van meerdere ontwikkelingen versterken elkaar en geven zowel een wisselwerking als een cumulatief effect op de ruimte.

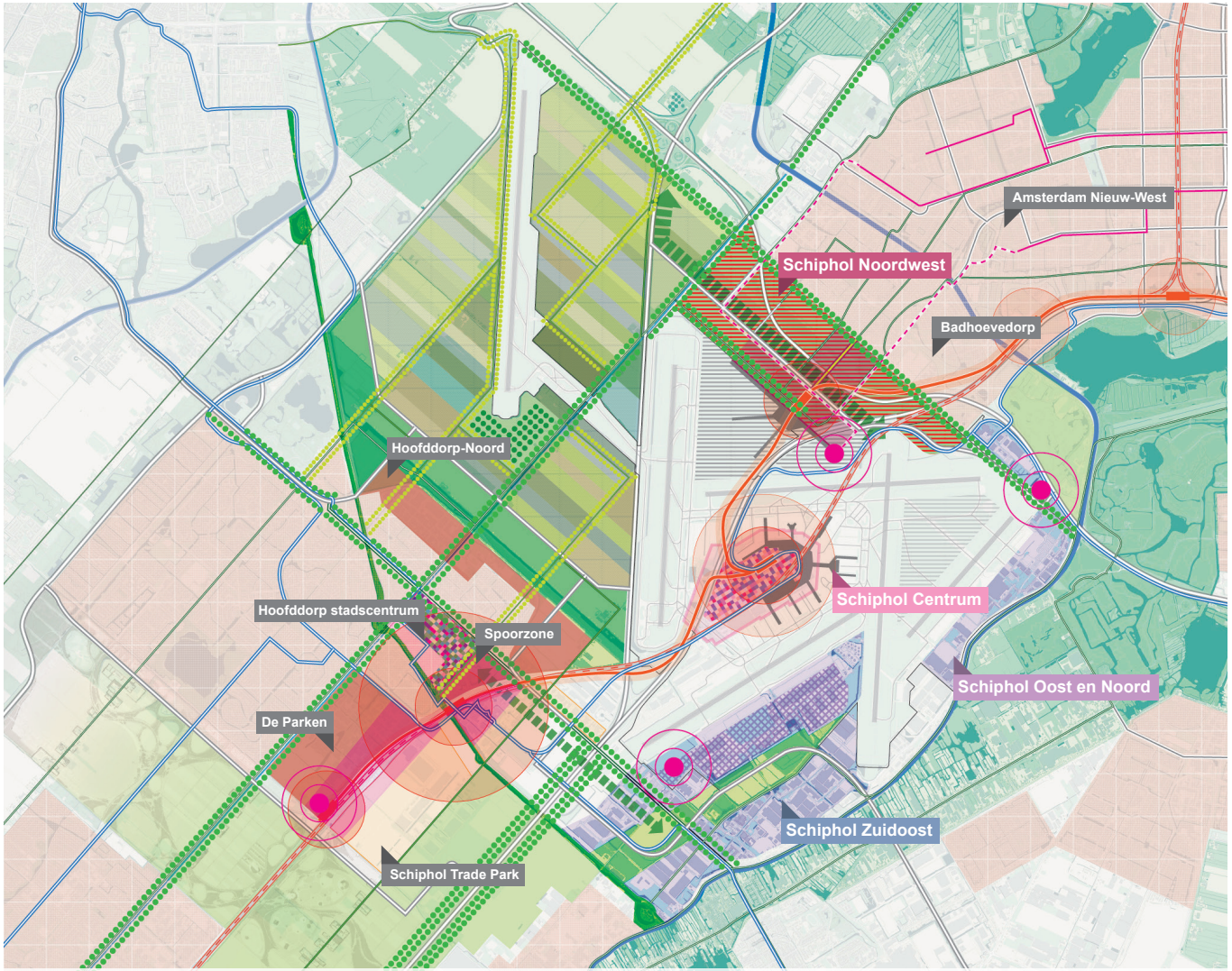
De invloeden daarvan reiken verder dan het luchthaventerrein. Vandaag, morgen en overmorgen zijn relevant om zaken in de tijd te programmeren en investeringen en beleidswijzigingen op het juiste moment te kunnen doen.

In het ROP wordt uitgewerkt:

- *Welke aantallen passagiers en tonnage voor vracht behoren bij de 478.000 vluchten?*
- *Wat het luchthavenprofiel van Schiphol is met de drie verschillende tijdshorizonnen? Op welke wijze Schiphol daarnaartoe kan groeien of dit luchthavenprofiel kan behouden.*
- *Op welke wijze de Mainport wordt doorontwikkeld om invulling te geven aan de concurrentiepositie van de MRA en de autonomie van Nederland? Dit kan door middel van een ruimtelijk-economische koers voor de luchthaven en omgeving.*
- *Dat met de sturing van het programma een bijdrage wordt geleverd aan de MRA, ook voor wat betreft het vestigingsklimaat en de bereikbaarheid.*
- *Welk commercieel vastgoed er op het luchthaventerrein is en hoe zich dat kan ontwikkelen in de toekomst.*
- *Wat het aantal vervoersbewegingen (spoor en de weg en met langzaamverkeer) is en op welke wijze zich dat gaat ontwikkelen? Dit wordt uitgesplitst naar een operationeel en een commercieel deel.*
- *Wat het aantal parkeerplaatsen is en op welke wijze zich dat gaat ontwikkelen?*

Het is aan Schiphol om alternatieven met een groter of kleiner aantal vluchten en daarmee samenhangend operationeel programma te onderzoeken. Dit om bijvoorbeeld de sterkte of zwakte van keuzen te begrijpen of langjarige ontwikkelingen in het juiste perspectief te plaatsen en daarvoor ruimtelijke reserveringen te doen.

Hoofdstuk 4 Doelen en uitgangspunten



Figuur 13. Beeld: Cluster RED - streefbeeld via ontwerpend onderzoek van de Aerotropolis & Airport Corridor

In dit hoofdstuk zijn de in hoofdstuk 3 beschreven doelen opgenomen en worden de doelen onderverdeeld in uitgangspunten die elk uitgezet zijn in de tijd en zijn voorzien van een onderzoeksvraag die in het ROP wordt uitgewerkt.

1. Een gezonde en veilige leefomgeving

1a

Gezonde leefomgeving–luchthaven
Een sterke luchthaven met internationale connectiviteit kan alleen bestaan bij een gezonde leefomgeving; ruimtelijke ontwikkelingen op de luchthaven en investeringen in gezondheid en de leefkwaliteit zijn onlosmakelijk.

Vandaag is er op een aantal punten een disbalans tussen de luchthaven en de omgeving. Volgens de GGD Gezondheidsmonitor en hinderbeleving door Schiphol (2024) is er gemiddeld een toename in de hinderbeleving bij onze inwoners (ook van activiteiten op de grond), die invloed hebben op de gezondheid van onze inwoners. Er is mede vanuit de Omgevingswet een groeiende noodzaak en daarom ook juridische en beleidsmatige opdracht om de gezondheid van omwonenden en werknemers actief te beschermen en te bevorderen.

Morgen investeert Schiphol grootschalig in de luchthaven en de verduurzaming ervan. Deze investeringen geven ruimtelijke ontwikkelingen die een impact hebben op de omgeving. Samen met de ontwikkelingen wordt daarom ook de luchthaven in balans gebracht met de omgeving. Onder andere door effecten van de luchthaven beter in kaart te brengen en te monitoren. Schiphol neemt bij haar investeringen en ruimtelijke ontwikkelingen maatregelen, zoals geluidbewust bouwen, die negatieve milieueffecten op de omgeving verminderen en de gezondheid van omwonenden en werknemers beschermen en bevorderen. De koppelingen en voorwaarden worden opgenomen in het Omgevingsplan.

Overmorgen blijft de luchthaven in balans met haar omgeving. Schiphol heeft maatregelen getroffen die maken dat de luchthaven past in en bij haar omgeving en de gezondheid blijft actief beschermd. Gebieden op en rond de luchthaven zijn geluidbewust en de maatregelen op de grond maken dat de woonkernen een sterk verminderde hinder(beleving) hebben.

In het ROP wordt uitgewerkt:
In een op te stellen milieueffectrapport worden de gevolgen van de ontwikkelingen van de luchthaven op het milieu en de gezondheid onderzocht. Op basis van het Omgevingswet, met in achtneming van het voorzorgsbeginsel, wordt daarnaast in het ROP uitgewerkt welke maatregelen er worden genomen bij ontwikkelingen van de luchthaven, hoe deze maatregelen de gezondheid van inwoners en werknemers kan beschermen én bevorderen en hoe dit wordt gemeten en gemonitord. Een brede beschouwing van gezondheid is nieuw in de Omgevingswet. Het motiveren van de bescherming en bevordering van de gezondheid kan wellicht in de vorm van een gezondheidseffectrapport.
Wij doen nog meer kennis op voor de 100% versie om te bepalen op welke wijze hier invulling aan kan worden gegeven.

De vragen die wij hierbij hebben bestaan op dit moment uit twee delen, enerzijds is inzicht nodig in wat de onderzoeks- en bewijslast is passend bij het omgevingsplan en hoe hier invulling aan gegeven kan worden. Anderzijds moet uitgezocht wat er mogelijk ook in andere beleidssporen thuishoort zoals het Luchthavenverkeers- en het Luchthavenindelingsbesluit wat onder verantwoordelijk van het Rijk valt.
Bij het opstellen van het ROP dient Schiphol ten minste uit de volgende onderdelen uit te werken:

- *Op welke wijze Schiphol ervoor zorgt dat de minimale milieunormen voor de omgeving worden behaald.*
- *Welke maatregelen Schiphol gaat nemen in elk van die scenario's , om de gezondheid van de inwoners te kunnen beschermen en bevorderen.*
- *Op welke wijze de ontwikkeling van de luchthaven wordt gekoppeld aan de gezonde en veilige leefomgeving (koppeling 2d).*
- *Op welke wijze Schiphol omgaat met de hinderbeleving van de inwoners en hoe zij de hinderbeleving omlaag brengt*
- *Op welke wijze onderzoek wordt gedaan naar onder meer het verminderen van het nadelig effect van (grond)geluid in de omliggende kernen en het beperken van de (hinder van)(ultra)fijnstof en op welke wijze de uitkomsten van dat onderzoek worden toegepast.*

1b

Veiligheid als license to operate
De ‘license to operate’ van Schiphol wordt bepaald door een veilige leefomgeving, veilige reizigersstromen en een veilige afwikkeling van het vliegverkeer

De ‘license to operate’ van Schiphol wordt bepaald door een veilige leefomgeving, veilige reizigersstromen en een veilige afwikkeling van het vliegverkeer.

Vandaag is de luchthaven goed en veilig verbonden. Dit is de basis van de operatie. Wel worden er knelpunten ondervonden in de verbondenheid en staat de veiligheid op momenten onder druk, onder meer op het treinstation van Schiphol.

Morgen ontstaan er uitdagingen vanwege de verwachte groei in passagiers die van en naar de luchthaven reizen. Er is voldoende ruimte op de juiste plaats gemaakt voor diensten die de veiligheid garanderen. Dit betekent dat Schiphol werk maakt van voldoende beweegruimte voor de passagiers in de terminal, op Plaza, op het treinstation, op de perrons van het openbaar vervoer en in de pieren.

Een veilige bereikbaarheid van de luchthaven is voorwaardelijk voor een verdere groei van het aantal passagiers en kan de ontwikkeling van commercieel vastgoed vertragen. Er wordt gewerkt aan een zodanige (over)capaciteit op de weg én het spoor dat verstoringen in het proces niet leiden tot veiligheidsrisico’s. Cruciaal hierin is het de metro via Schiphol naar Hoofddorp (OVAH). Hierdoor is er een extra modaliteit en een meer redundant systeem.

Overmorgen Met een volledig vernieuwd Schiphol-centrum en nieuwe vrachtgebouwen op Schiphol Zuidoost is een nieuw Schiphol ontstaan. Aanleg van infrastructuur maakt dat reizigersstromen vlot en gemakkelijk door Schiphol gaan. Er is voldoende ruimte voor de diensten die de veiligheid garanderen en deze kunnen snel en gemakkelijk over het terrein bewegen. Bij de ontwikkeling van een nieuw luchthavenareaal zijn mogelijke nieuwe veiligheidsrisico’s afgedekt voor de veiligheidsdiensten.

In het ROP wordt uitgewerkt:

- *Welke maatregelen er worden genomen om de luchthaven veilig te kunnen bereiken bij een groei van het aantal passagiers en de aanpassingen in de infrastructuur.*
- *Welke ruimte waar nodig is voor de instanties die zorgen voor de veiligheid, zoals voor de brandweer, marechaussee en de douane.*
- *Op welke wijze veiligheidsrisico’s zijn afgedekt voor de KMAR en andere veiligheidsdiensten bij de ontwikkeling van een nieuw luchthavenareaal op Schiphol Noordwest, vanwege een gesplitste operatie en mogelijk langere aanrijtijden.*

2. Een herkenbaar, aantrekkelijk en beleefbaar landschap met een passende en compacte luchthaven

2a

Compacte footprint als principe
Een zo compact mogelijke luchthaven gaat efficiënt met haar ruimte om en laat zo ruimte voor andere functies, waaronder het landschap. Een zo compact mogelijke footprint wordt gerealiseerd door inzet op sterke verdichting.

Vandaag is luchthaven Schiphol een van de grootste luchthavens ter wereld. De groei van het aantal passagiers en vracht en de beperkt beschikbare ruimte vragen om verdichting en innovatieve oplossingen om de (ruimtelijke) uitbreidingsplannen van Schiphol zo compact mogelijk te maken. Een voorwaarde is dat alle uitbreidingen waaronder eventuele nieuwe areaalontwikkeling passen in stedenbouwkundige principes / structuren en in haar omgeving.

Morgen bouwt Schiphol aan een compact centrum van haar luchthaven met sterke verdichting van het centrumgebied en een eerste aanzet van het verdichten van het vrachtareaal op Schiphol Zuidoost en de overige uit te plaatsen ondersteunende luchthavenactiviteiten. Nieuw en extra programma wordt in de basis binnen de gegeven ruimte ingepast, zodat verdichting steeds verder vorm krijgt. Rond de HOV-punten ontstaan plekken waar veel werknemers zijn. De hoogwaardige openbare ruimte tussen de gebouwen begint met de ontwikkelingen vorm te krijgen.

Overmorgen is Schiphol-centrum maximaal verdicht en is hier de extra ruimte voor reizigers opgebruikt. De luchthaven ondersteunende functies hebben een hoge dichtheid. Het cargo-areaal is efficiënter omgegaan met de ruimte door haar verdere inrichting en gebruik. De tonnages die per hectare worden verwerkt zijn hoger. Parkeren enkellaags op maaiveld is de hoge uitzondering. Voor de openbare ruimte geldt dat die intensief benut wordt op plaatsen van sterke verdichting en dat die daar ook voor is gemaakt.

In het geval van een nieuw luchthavenareaal op Schiphol Noordwest wordt er ingezet op digitalisering en automatisering om zo het totale ruimtebeslag van de nieuwe terminal zo compact mogelijk te houden. Het klassieke ruimtebeslag van aankomst, aankomsthal, check-in, douane en pieren wordt onderzocht op efficiëntie en daarna zo compact mogelijk ingericht.

In het ROP wordt uitgewerkt:

- *Op welke wijze functies binnen het luchthaventerrein zo efficiënt mogelijk ruimtelijk kunnen worden ingedeeld, zodat zij logisch op elkaar aansluiten en functies in gebruik gecombineerd kunnen worden (koppeling 3c).*
- *Hoe wordt ingezet op verdichting en zo veel mogelijk meerlaags bouwen, zodat er zo efficiënt mogelijk gebruik wordt gemaakt van gronden.*
- *Welke stedenbouwkundige principes leidend zijn voor ieder deelgebied binnen het luchthaventerrein*
- *Hoe een intensivering van programma op de luchthaven zich vertaalt in investeringen in de kwaliteit en het systeem van de buitenruimte*
- *Hoe aandacht wordt geschonken aan de vormgeving van de randen van de compacte luchthaven (koppeling met 2d)*

2b

Landschap en openbare ruimte als visitekaartje
Een veilig, herkenbaar en aantrekkelijk landschap ontstaat door investeringen in langzaamverkeerroutes, verblijfsplekken en ruimtelijke kwaliteit.

Vandaag wordt het landschap rondom Schiphol op veel plekken eenzijdig en extensief gebruikt, soms door functies met een groot ruimtebeslag. Er is niet altijd een logische aansluiting op de luchthaven of een kern. Dit leidt tot onherkenbare of sociaal-onveilige plekken. Het landschap staat vooral ten dienste aan (agrarisch) ondernemers.

Het landschap draagt onvoldoende bij aan het (internationale) vestigingsklimaat en de ervaring van aankomst en vertrek van de passagiers op de luchthaven. Met name aan de westkant van de luchthaven wordt het landschap gekenmerkt door agrarisch poldergebied. Een type landschap dat een sterke vogelaantrekkende werking heeft die de vliegveiligheid in toenemende mate in gevaar brengt. Op enkele plekken is het mogelijk om de operatie van dichtbij te ervaren.

Morgen investeert Schiphol met haar partners in het landschap en de openbare ruimte op en rondom de ontwikkelingen waaraan Schiphol behoeften heeft. Zodoende wordt de openbare ruimte herkenbaarder, beter bruikbaar, beter toegankelijk en gezonder/groener. Er ontstaan sociale veilige routes en ontstaan meer met aandacht vormgegeven aansluitingen tussen Schiphol, de kernen en het landschap. Er worden bijdragen geleverd aan natuurherstel en een samenhangend en kwalitatief ecologisch landschapssysteem. Een vernieuwende en andere manier van het gebruiken van het landschap wordt geagendeerd, met een gunstig effect op de vliegveiligheid, grondgeluid en waterberging.

Het karakteristieke poldergrid van de Haarlemmermeer is hierin het canvas waarin gebruik en verschijning opnieuw geprogrammeerd worden. Schiphol gaat uit van water en bodem sturend, wat betekent dat ontwikkelingen op maaiveld worden afgestemd op de ondergrond en wordt gestreefd naar een gezond basissysteem van water en bodem.

Overmorgen is er een nieuw luchthavenlandschap, dat een meerwaarde heeft voor haar omgeving en voor de luchthaven. De gebieden en routes zijn herkenbaar en sociaal veilig. Er zijn nieuwe landschappelijke en recreatieve routes aangelegd om een fijnmaziger netwerk te kunnen aanbieden tussen Amsterdam, Hoofddorp, Haarlem en Aalsmeer en nieuwe vormen van (agrarisch) grondgebruik zorgen ervoor dat minder vogels met negatieve impact op de vliegveiligheid worden aangetrokken.

Ook zijn er ingrepen gedaan die grondgeluid verminderen, bijvoorbeeld in de vorm van nieuwe ribbellandschappen. Het luchthavenlandschap heeft een vernieuwde en sterke identiteit die samenhangt met de aanwezigheid van de luchthaven en betekenis heeft voor reizigers, werknemers en omwonenden. Gebruik, bestemmingen en routes zijn passend bij de plek en bij de moderne tijd. Het visitekaartje van de luchthaven is getransformeerd van een operatie op een historisch canvas naar een luchthavenlandschap, waarin luchthaven en omgeving zijn vergroeid. In dit nieuwe landschap is de water- en natuuropgave van overmorgen opgelost.

In het ROP en de gebiedsvisies voor Zuidoost en Noordwest wordt uitgewerkt:

- *Op welke wijze een aantrekkelijk landschap ontstaat dat ten dienste staat van én de luchthaven én van de inwoners; hoe het ontwerpend onderzoek naar het toekomstig landschap van Schiphol, zoals uitgevoerd door de gemeente, wordt verwerkt.*
- *Hoe het landschap op de schaal van Haarlemmermeer-noord verbonden is met het landschap op de luchthaven en hoe dat zich vertaalt in een netwerk van openbare ruimte 'tot aan de gebouwen'*
- *Welke plekken -gebieden nu onveilig, onherkenbaar of onaantrekkelijk zijn en waarvoor een oplossing nodig is en hoe die geboden kan worden.*
- *Welke routes en verblijfsplekken nu of in de (nabije) toekomst de bijzondere aandacht en daarmee de investeringen krijgen (recreatieve routes en bestemmingen).*
- *Welke ruimtelijke ontwikkelingen op de luchthaven zijn gekoppeld aan welke landschappelijke investeringen zoals opgenomen in het landschapsplan*
- *Welke groenstrategie gehanteerd wordt*
- *Op welke wijze de LIOR van Schiphol toepast wordt*

2c

Overgangszones versterken leefkwaliteit
Kwalitatieve overgangszones naar onder meer Badhoevedorp, Rijsenhout, de Ringdijk-Aalsmeer en Hoofddorp-Noord verbeteren het woon- en leefklimaat en maken de luchthaven beter inpasbaar.

Vandaag grenzen de leefgebieden rondom Schiphol nagenoeg direct aan het open landschap van Schiphol, waarbij de afstanden tussen Schiphol en de kernen steeds kleiner is geworden. Hierdoor komen de negatieve omgevingseffecten ongefilterd tot de omwonenden.

Morgen investeert Schiphol in een nieuw luchthavenlandschap (zie tevens punt 2b) met overgangszones die de leefkwaliteit voor de omgeving ten goede komen en het netwerk van natuur en recreatie versterken. Hiermee wordt een landschappelijke basis gelegd voor de toekomstige uitbreidingen van overmorgen, die vanaf dag één al tot vermindering van de hinder leiden in aangrenzende woonkernen. De overgangszones zijn aangewezen en ruimtelijk uitgewerkt in het ROP en gekoppeld aan een door Schiphol bijeengebracht investeringsbudget, zodat er over kan worden gegaan tot gerichte realisatie.

Overmorgen zijn er nieuwe overgangszones aangelegd tussen de woonkernen en de luchthaven met hoogwaardige buitenruimte, ruimte voor recreatie en mitigerende maatregelen ten aanzien van de negatieve milieueffecten afkomstig van Schiphol. Die overgangen kunnen gebouwd of landschappelijk van aard zijn. Hierdoor is het prettiger wonen en werken in de rond Schiphol gelegen gebieden, waardoor de gezondheid van omwonenden en werknemers kan verbeteren. De overgangszones zijn recreatief verbonden in netwerken en geven mogelijkheden om tussen de kernen en het luchthavenlandschap te bewegen.

In het ROP wordt uitgewerkt:

- *Hoe er overgangszones kunnen worden gemaakt die fysiek maar ook in beleving ruimte creëren tussen operatie en de kernen; hoe het ontwerpend onderzoek naar het toekomstig landschap van Schiphol, zoals uitgevoerd door de gemeente, wordt verwerkt (koppeling 2c).*
- *Hoe de overgangszones bijdragen aan het verbeteren van de gezondheid in de kernen door verbetering van de klassieke milieuthema's als geluid en luchtkwaliteit en anderszijds uitnodigen tot bewegen of het algemeen welzijn vergroten (koppeling 1a).*
- *Hoe de overgangszones bijdragen aan het uitbreiden en het versterken van het natuurnetwerk, zoals bijvoorbeeld aansluitingen op de NNN of de Westeinderscheg*
- *Wat de maat, locatie en invulling van dergelijke zones is en hoe die samengaan met de thema's landschap (2b) en entrees (2d).*
- *Hoe de overgangszones aangelegd en beheerd worden.*

2d

Entrees bepalen uitstraling
Hoogwaardige en overzichtelijke entreecorridors langs onder meer A4, A9, Kruisweg, Fokkerweg, Sloterweg en Schipholweg geven Schiphol een duidelijk gezicht.

Vandaag heeft Schiphol een sterke entree in het hart van het luchthaventerrein, op Plaza, waar de roltrappen omhoogkomen en er veel reuring is. Hiermee wordt vooral ingezet op de beleving van de reiziger en niet op de beleving van werknemers van de decentrale delen, inwoners van de Haarlemmermeer of passanten. Delen van de randen van het luchthaventerrein voelen en fungeren nu als achterkanten van de luchthaven. De Sloterweg, de Fokkerweg, de Rijkerstreek,de Kruisweg en de Brugstraat zijn belangrijke entrees naar Schiphol en corridors voor verkeer. Op deze corridors zijn veel niet-fijne plekken en delen voelen sociaal onveilig.
Morgen investeert Schiphol in de verblijfskwaliteit van het centrumgebied en de deelgebieden die op korte termijn gerevitaliseerd worden, zoals het vrachtareaal in Zuidoost. De eerste plekken aan de entree-corridors die ontwikkeld worden, geven de aanleiding om naar de hele corridor te kijken. Aandacht voor deze plekken uit zich bijvoorbeeld in logische, sociaal veilige en koele routes vanuit de omgeving tot aan de voordeur voor voetganger, fietser en automobilist. Een koppeling met versterking van het ecologisch netwerk is een kans.
Overmorgen heeft Schiphol een gezicht naar buiten toe met goede en veilige verblijfsplekken en hoogwaardige langzaam verkeersroutes. De ruimtelijke kwaliteit is sterk verbeterd en de luchthaven kent een alzijdig karakter en uitstraling richting haar leefomgeving waardoor de eerdergenoemde wegen van vandaag als voorkanten aanvoelen en entrees zijn voor iedereen.

In het ROP en de gebiedsvisies voor Zuidoost en Noordwest wordt uitgewerkt:
- *Welke entree-corridors nu onveilig, onherkenbaar of onaantrekkelijk zijn of onvoldoende kwaliteit hebben.*
- *Op welke wijze aantrekkelijke entreecorridors van de luchthaven verbeteren om de luchthaven een duidelijk en fraai gezicht te geven, ervaren vanuit de landzijdige ontsluitingswegen.*
- *Welke entree-corridors nu of in de (nabije) toekomst de bijzondere aandacht en daarmee de investeringen krijgen van de verschillende eigenaren.*
- *Welke ruimtelijke ontwikkelingen op de luchthaven gekoppeld zijn aan de investeringen in de entree-corridors en wie daarvoor nodig zijn.*

3. Hoogwaardige internationale connectiviteit met een goed lokaal vestigingsklimaat en een goede bereikbaarheid

3a

Bereikbaarheid stuurt groei
Groei aan de luchtzijde is alleen mogelijk bij een goede en veilige landzijdige bereikbaarheid; mobiliteitshubs zijn essentieel om vervoersstromen te ontlasten.

Vandaag is de luchthaven voldoende bereikbaar. De mate van bereikbaarheid van Schiphol moet worden bezien in de context van de omliggende regio en de uitwaaiers daarvan. Die staat onder druk door congestie op het autonetwerk en spoornetwerk en waardoor tevens druk ontstaat op de landzijdige afwikkeling van de passagiers en de werknemers. Dit is het meest zichtbaar binnen de corridor MRA – Schiphol – Metropoolregio Rotterdam - Den Haag (MRDH): deze is hoogbelast en nadert de maximale capaciteit. Dat uit zich in vertragingen op de weg en binnen het treinsysteem, met name in de tunnel, die weinig robuust is. Bij relatief kleine gebeurtenissen of bij onderhoud is er veel uitstraling op het netwerk en effect op de dienstregeling met potentiële effecten voor de veiligheid (zie 1b).

Morgen werken we aan een verbeterd vestigingsklimaat en goede regionale bereikbaarheid, die voorwaardelijk zijn voor een sterk en hoogwaardig internationaal netwerk. Groei in het aantal passagiers en het samenhangend aantal werknemers gaat daarom gepaard met het verbeteren van de (regionale) bereikbaarheid.

Doordat vandaag en morgen geen zicht is op voldoende versterking van het autonetwerk, zal groei van het aantal passagiers en werknemers moeten worden opgevangen door een versterkt lokaal OV-netwerk en voor een deel gebiedsgerichte oplossingen voor de wegbereikbaarheid
Er zijn investeringen in het spoornetwerk nodig om te voorkomen dat de maximale capaciteit op de perrons wordt bereikt en er onvoldoende ruimte is voor passagiers op de perrons om veilig te kunnen reizen. De corridor MRA – MRDH is van groot belang voor de regionale bereikbaarheid en capaciteit op die corridor is noodzakelijk voor zowel de bereikbaarheid van de luchthaven als ook om de gemeentelijke Schaalsprong wonen te kunnen realiseren en het goede regionale vestigingsklimaat te behouden.

Morgen is de operatie, de ontwikkeling van het aantal passagiers én het commerciële samenhangende programma afgestemd op de capaciteit van het spoor/stations en de wegen. Schiphol en partners investeren, bij groei in passagiers, in de landzijdige bereikbaarheid, onder meer door de aanleg van de OVAH tot Hoofddorp en andere lokale maatregelen in het OV en op de weg die bijdragen aan een verbeterde bereikbaarheid.

Overmorgen is de luchthaven goed, snel en veilig bereikbaar over fietspaden en met het openbaar vervoer. Schiphol is dankzij de focus en prioritering op het openbaar vervoer aantrekkelijker te bereiken met het HOV. Daardoor is Schiphol minder gericht op- en minder afhankelijk van bereikbaarheid over de weg.

De luchthaven is vanuit Hoofddorp en Amsterdam bereikbaar met de metro. De metro zorgt ervoor dat (inter)nationale treinen voldoende ruimte hebben. De keuzevrijheid om het individuele gemotoriseerde vervoermiddel, de auto, eigen te kiezen is verminderd doordat de luchthaven per auto minder goed bereikbaar wordt. Voor werknemers geldt dat zij meer en meer kiezen voor een duurzamere vorm van vervoer.

Schiphol zet zich er maximaal voor in om een collectieve en duurzamere vorm van vervoer de prettigste manier van reizen te maken, door de infrastructuur en de openbare ruimte daarop in te richten. Schiphol geeft hiervoor ruimte en richt de routes en openbare ruimte zo in dat ze de prettigste manier van reizen faciliteren.

De luchthaven en daarmee het zuidwestelijk deel van de MRA is goed bereikbaar met alle modaliteiten, nadrukkelijk met het openbaar vervoer. De relatie tussen treinstation Schiphol Plaza en de luchthaven is sterker geworden. Er is ruimte in de plannen gelaten voor extra spoorverbindingen. Reserveringen voor bijvoorbeeld een extra treinstation of een tweede metrolijn vanuit Amsterdam in Schipholdriehoek Noordwest onderzocht en geborgd.

In het ROP wordt uitgewerkt:

- *Op welke wijze de luchthaven bereikbaar is én blijft met de verschillende modaliteiten.*
- *Op welke wijze de luchthaven ervoor zorgt dat ondanks een groei van het aantal passagiers en vracht en daarmee het aantal werknemers, dit niet ten koste gaat van de regionale bereikbaarheid, zodat omliggende kernen ook met de gemeentelijke Schaalsprong bereikbaar blijven.*
- *Hoe wordt de ov-bereikbaarheid van de luchthaven vergroot in lijn met de verwachte groei van het aantal reizigers?*
- *Welk commercieel vastgoed er op en om het luchthaventerrein passend is bij de bereikbaarheid en hoe zich dat kan ontwikkelen in de toekomst.*
- *Welke maatregelen de luchthaven voorstelt om de modal shift te wijzigen naar meer collectief vervoer / minder auto. Hiervoor werkt de luchthaven met de drie verschillende tijdshorizonnen.*

3b

Kwaliteit boven volume

Schaarse ruimte wordt ingezet voor kwalitatieve groei, met focus op economische connectiviteit en een sterk vestigingsklimaat.

Vandaag heeft Schiphol moeite om ten opzichte van referentie-luchthavens de kwaliteit te leveren die zij wil (en moet) leveren. Een kwalitatief goede luchthaven draagt bij aan de connectiviteit en een aantrekkelijk vestigingsklimaat en versterkt daarmee de (internationale) concurrentiepositie van de MRA. Er zijn daarvoor meerdere redenen, waaronder verouderde gebouwen en faciliteiten, onvoldoende fysieke ruimte in de terminals en de bereikbaarheid die onder druk staat. Schiphol wil tevens qua kwaliteit terug naar de top van de Europese hubs.

Morgen kiest Schiphol er primair voor om zich in te zetten om die kwaliteitsluchthaven te zijn. Dit is een keuze voor kwaliteit boven volume. Schiphol investeert hier fors in. De schaarse ruimte (fysiek maar ook qua infrastructuur etc) wordt primair ingezet om de kwaliteit van de operatie/ dienstverlening te verbeteren. Groei van het aantal passagiers en vracht is daaraan ondergeschikt en pas mogelijk als de kwaliteit van de luchthaven verbetert. Hierbij heeft Schiphol vanwege de slots geen vrije keuze. Ontwikkelingen van commerciële, niet direct aan de luchthavengebonden activiteiten, waaronder de realisatie van kantoren, hotels en parkeren kunnen vertragen als gevolg van een tekort aan ruimte op het netwerk en de kwalitatieve en kwantitatieve groei van de luchthaven.

Overmorgen is er op de luchthaven voldoende capaciteit en ruimte om een kwalitatieve luchthaven te zijn die een groot volume aan passagiers kan afhandelen. Schiphol verbindt met haar netwerk Nederland en de MRA met de economische relevante gebieden en draagt zo bij aan het goede vestigingsklimaat in de MRA. Schiphol heeft haar doelstelling om een kwalitatief hoogstaande luchthaven te zijn gehaald. Passagiers kiezen de luchthaven vanwege haar connectiviteit én het comfort. Dit geeft ruimte op het netwerk, zodat dat geen belemmering meer is om commerciële activiteiten te ontwikkelen.

In het ROP wordt uitgewerkt:

1. *Welke functies in de schaarse ruimte en netwerkcapaciteit een plek krijgen? Hierbij wordt de schaarse ruimte en netwerkcapaciteit bepaald. Hierbij wordt de volgende onderverdeling gemaakt:*
1. *Een kwalitatief goede luchthaven met economisch relevante connectiviteit en welke ruimte daarvoor nodig is en wat het maximum aantal passagiers en tonnage aan vracht zijn.*
2. *Werkprogramma dat van (inter)nationale betekenis is en het lokale vestigingsklimaat verbetert en welke ruimte daarvoor nodig is.*
3. *Kwantitatieve groei van commercieel vastgoed, waarbij het gemeentelijk beleid van de koers werklocatie geldt en welke ruimte daarvoor nodig is.*

3c
Economisch ecosysteem als kracht
Schiphol en omgeving vormen een onderscheidend economisch systeem; internationaal werkprogramma wordt geconcentreerd primair op Schiphol-centrum rond OV-knooppunten, ondersteunende functies op Oost en Zuidoost.

Vandaag draagt de luchthaven al in belangrijke mate bij aan een onderscheidend economisch programma met een internationaal werkprogramma. Het belangrijkste internationaal werkprogramma op de luchthaven is gekoppeld aan Schiphol-centrum. Op en rond de luchthaven zijn echter nog tal van locaties die in meer of mindere mate bijdragen aan het economische ecosysteem, waaronder grote logistieke terreinen. Meer perifere ruimtelijke ontwikkelingen met name op Oost liggen qua ontwikkeling stil.

Morgen zet Schiphol in op het versterken en verdichten van Schiphol-centrum en het uitplaatsen van cargo en het luchthaven-ondersteunend programma. De infrastructuur wordt gelijktijdig in orde gemaakt. Cargo op Zuidoost is een motor voor dat gebied en draagt bij aan de internationale keten van goederen en waardevermeerdering. Het bestaande internationale werkprogramma op Schiphol-centrum wordt bediend en kan bij voldoende bereikbaarheid, zie 3a, in beperkte mate groeien.

Overmorgen is Schiphol-centrum benut en de bereikbaarheid op orde. De bereikbaarheid is geen beperkende factor maar juist een positief onderscheidende factor. Dit trekt de bedrijven aan die bijdragen aan de economische kracht van de MRA.

De monofunctionele, extensief gebruikte gebieden zijn verdicht. Er is door de verbeterde bereikbaarheid ruimte om hoogwaardig intensief werkprogramma. Die locaties zijn gekoppeld aan spoorstations. Dit verbetert het (inter)nationaal vestigingsklimaat verder. Deze locaties dragen bij aan het vestigingsklimaat van de MRA en versterken de Nederlandse autonomie. Voor de omliggende kernen zijn deze locaties een verrijking en profiteren de kernen en de toplocaties van elkaar.

In het ROP wordt uitgewerkt:
- *Op welke wijze de functies in de gebieden logisch zijn, zodat ruimte efficiënt worden ingezet en er versterking is door de bundeling of juist de splitsing van de verschillende functies (koppeling 2a).*
- *Welke plekken zich lenen voor welke mate van levendigheid? Hierbij wordt een voorstel gedaan voor de concentratie van die functies die bijdragen aan levendige gebieden? Dit loopt samen op met de gebiedsvisies.*
- *Dat plekken met een arbeidsintensief en internationaal werkprogramma worden geconcentreerd nabij spoorstations.*
- *Dat plekken met een meer arbeidsextensief en luchthavenondersteunend programma een plek krijgen in Oost en Zuidoost en prettig te bereiken zijn met het OV en de fiets (koppeling met 2b en 2c).*

Hoofdstuk 5 Indicatoren ROP Schiphol

Met de NvU worden drie doelen en negen uitgangspunten gesteld. Die uitgangspunten zijn leidend bij deze landzijdige ontwikkeling van Schiphol en dienen om de balans te vinden. Met deze uitgangspunten worden de principes gesteld en richting gegeven aan toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven.

De principes zijn algemeen geformuleerd. Er is een lijst van indicatoren opgesteld die bij de uitgangspunten horen, dit om scherpte te krijgen en om inhoud te geven aan het regelend deel van Omgevingsplan.

Schiphol motiveert haar doelen en ambities ten aanzien van de luchthaven in het ROP in verschillende tijden. Hierbij gebruikt Schiphol de termijnen van vandaag, morgen en overmorgen. De indicatoren worden naar de toekomst steeds scherper, om de luchthaven steeds verder te krijgen in de richting van de drie doelen en meer in balans te krijgen met haar omgeving.

Nu lopen meerdere onderzoeken over de ontwikkeling van de luchthaven. De resultaten uit die onderzoeken worden nog verwerkt in de lijst met indicatoren. Die lijst van indicatoren wordt toegevoegd in de 100 % versie. Bij aanvang van de procedure tot wijziging van het Omgevingsplan zullen alle doelen ingevuld moeten zijn. De doelen zijn dan haalbaar én scherp. Dit is de basis voor de ETFAL-motivering en de wijziging van het Omgevingsplan.

Voorbeeld:
Voordat een functie op een nieuw gebied geplaatst kan worden, moeten de indicatoren over: bereikbaarheid; landschappelijke overgangszones; en de mate van verdichting behaald zijn. Als de indicatoren niet gehaald zijn, is het niet mogelijk om die functie in dat nieuwe gebied te realiseren.

De indicatoren komen terug in de regels van het Omgevingsplan als voorwaarde of door een voorwaardelijke verplichting. Zo is een toekomstige ontwikkeling op en om de luchthaven verbonden aan voorwaarden.

Op deze wijze weet Schiphol welke eisen gelden voor een uitbreiding of verplaatsing van programma. Andersom is het dan ook bekend voor onze inwoners.

Dit hoofdstuk wordt nader uitgewerkt in de 100% versie.



Figuur 14. Foto: Cluster RED - Verkeerstoren Polderbaan

Hoofdstuk 6 Specificatie deelgebieden

Schiphol driehoek Noordwest

Schiphol driehoek Noordwest behoort tot één van de meest waardevolle gebieden van Nederland, gelegen in het hart van de MRA. Samen met Brainport Eindhoven behoort het tot de twee locaties in Nederland die internationaal kunnen concurreren in het kader van strategische autonomie en relevantie, zoals reeds gepresenteerd en vastgesteld in de rapporten Draghi en Wennink.

Als de Schiphol driehoek Noordwest tot ontwikkeling komt, geeft de ligging en schaal van het gebied de kans om hier een A-locatie te maken. Tot die tijd is het een strategische gebied, waarmee wij zorgvuldig om moeten gaan. Bij ontwikkeling is er voor de multimodaal ontsloten Schiphol driehoek een eigen airport city profiel nodig. De Schiphol driehoek is tevens onderdeel van de airport corridor. De ontwikkeling van de Schiphol driehoek moet daarom compact, hoogwaardig en internationaal zijn, zodat het maximaal bijdraagt aan de doelstellingen van Wennink. Deze doelstellingen worden verder uiteengezet en ruimtelijk gemaakt.

De investeringen voor het Schiphol van ‘morgen’ (tot circa 2038) zijn gericht op de uitvoering van het Masterplan Schiphol-centrum. Voor de lange termijn heeft Schiphol binnen de driehoek noordwest nog steeds een strategische reservering voor toekomstige luchthavenontwikkeling, die niet eerder dan ‘overmorgen’ (na 2038) zal plaatsvinden. Hierbij houdt Schiphol rekening met meerdere scenario’s.

In de gebiedsvisie voor de Schiphol driehoek zal worden uitgewerkt wat de balans van de drie doelen, de uitgangspunten en de specifieke waarde van het gebied betekent.
verdichting en de ruimtelijke kwaliteit die ermee gepaard gaat.

Schiphol Zuidoost

Aan de zuidoostzijde van het luchthaventerrein ligt een gebied waar met name gewerkt wordt en op enkele plekken nog gewoond, met zowel beperkingen van de luchthaven in het kader van veiligheid en geluidsoverlast (LIB), als met kansen, vanwege de strategische ligging nabij de mainport en de wegbereikbaarheid. Dit resulteert in een gemengd gebied van bedrijvigheid en kantoren met een sterke relatie met de luchthaven.

Schiphol Zuidoost is internationaal georiënteerd met een overwegend logistiek programma, kantoren en datacenters en weinig maatschappelijke, lokale functies en voorzieningen. De relatie van bedrijvigheid met de luchthaven versterken de connectiviteit en economische positie van het gebied en dragen op die wijze bij aan de lokale en regionale economie. Ondanks de strategische ligging en recentere datum van ontwikkelingen is het gebied nog weinig verdicht. Infrastructuur heeft op plekken de ruimte en is met name afgestemd op de vracht en dus de vrachtauto.

Vanwege de ruimte die nodig is ter ontwikkeling van het centrum van Schiphol wordt een aantal activiteiten, met name gericht op de vrachtafhandeling, naar het zuidoosten van de luchthaven verplaatst. Het huidige Omgevingsplan biedt hier binnen het luchthaventerrein ruimte voor, maar er wordt door Schiphol ook buiten deze grenzen gezocht naar meer ontwikkelruimte.

De opgave van dit gebied is om ontwikkelingsmogelijkheden, die bijdragen aan het vestigingsklimaat en de internationale connectiviteit, te zoeken in verdichting en efficiënt ruimtegebruik en daarmee het behoud van een zo compact mogelijke luchthaven. Dit geeft ruimte voor kwalitatieve overgangszones met de omliggende kernen en ruimte om de bereikbaarheid te verbeteren, met name voor het openbaar vervoer en fietsers. Het werelderfgoed is ondanks de regels die daarvoor gelden een belangrijke kans.

In de gebiedsvisie voor de Schiphol Zuidoost zal worden uitgewerkt wat de balans van de drie doelen, de uitgangspunten en de specifieke waarde van het gebied betekent.

Schiphol-centrum

Schiphol-centrum ligt in het ‘hart’ van de luchthaven en is één van de best bereikbare plekken van Nederland door het samenkomen van alle modaliteiten. De ruimte wordt geboden voor de efficiënte en veilige afhandeling van grote (internationale) reizigersstromen.

Schiphol-centrum is ook een hoogstedelijk verblijfs- en economisch gebied met ruimte voor commercieel vastgoed voor de reiziger en de operatie. Schiphol-centrum zal zich blijvend ontwikkelen om een vestigingsplaats te zijn voor internationale bedrijven.

Schiphol Oost

Schiphol Oost heeft een belangrijke functie voor het onderhoud van vliegtuigen. Dit is een activiteit die bijdraagt aan de strategische autonomie van Nederland. Het is van groot belang dat er ruimte voor vliegtuigonderhoud is om dit te behouden.

De ligging direct aan het luchthaventerrein is voor Oost een belangrijke kans. Daarnaast zitten er een aantal luchtvaartondersteunende kantoren, een paar grote hotels en enkele niet aan de luchthaven of luchtvaart verbonden kantoren.

Uit onderzoeken komt naar voren dat de perifere ligging, de matige HOV-bereikbaarheid, de druk op het wegen netwerk en de afwezigheid van de mogelijkheid voor wonen maken dat dit geen aantrekkelijke vestigingsplaats is voor kantoren. Dit maakt dat verdere ontwikkeling is gepauzeerd en heroverwogen moet worden. Hierbij moet mede gekeken worden naar de verdeling van functies, waaronder kantoren en hotels, over het totaal van de regio, Haarlemmermeer en het Schipholterrein.

Schiphol Noord

Schiphol Noord gelegen tussen de Schipholweg en A9 is gelegen binnen het luchthaventerrein en wordt hoofdzakelijk ingezet voor luchthavenondersteunende activiteiten én in beperkende mate voor kantoren en hotels. Voor andere functies geldt hetgeen wat onder Schiphol Oost is uitgeschreven. Schiphol Noord bestaat verder uit de golfbaan. Hier zijn op dit moment -met uitzondering van de vergroting van de cateringservice- nauwelijks ontwikkelingen voorzien. Het gebied is gelegen aan het Amsterdamse bos, de ringvaart en de Nieuwe Meer en geeft een groene uitloper van dit gebied. Dit gebied moet bijdragen aan de deze grote groenstructuur.

Schiphol West

De westzijde van de luchthaven heeft in tegenstelling tot de andere gebieden van Schiphol een open en landschappelijk karakter en wordt gedomineerd door de Zwanenburgbaan en Polderbaan, die los van de bestaande poldergridstructuur in het agrarisch landschap liggen. Deze openheid is bepaald door de luchtvaart, waarvoor in het gebied bouw- en gebruiksbeperkingen gelden.

Het gebied kent nauwelijks bebouwing in een verder verstedelijkte MRA. De internationale connectie en het open Haarlemmermeerse polderlandschap bieden een kans om bij te dragen aan het visitekaartje van Schiphol en Nederland. In deze ruimte kan een deel van de landschappelijke maatregelen voor de balans gevonden worden door mitigerende maatregelen tegen hinder van de luchthaven. Ook kan een nieuwe landschappelijke invulling de vogelaantrekkende werking van het huidige landschap verminderen. Bebouwing is hier in ieder geval tot 2050 uitgesloten.

Hoofdstuk 7 Proces

Wordt opgenomen in de 100% versie

Hoofdstuk 8 Beleid

Voor de NvU is een beleidsanalyse gedaan. Het is een analyse van het eigen beleid van de gemeente. Ook is gekeken naar relevante verdragen, EU-richtlijnen en Rijks en provinciale en regionale regelgeving en beleidsdoelen. Het grootste deel van het beleid van de hogere overheden gaat over het luchtzijdige deel. Het beleid van de landzijde wordt voornamelijk door provincie en ons bepaald. Voor zover relevant voor de NvU zijn regelgeving en beleid opgenomen in de doelen en uitgangspunten van de NvU.

Hieronder staat een niet-limitatieve lijst van geraadpleegde beleidsstukken.

Internationaal / Europese Unie
- Verenigde Naties Sustainable Development Goals (SDG's).
- International Civil Aviation Organization-verdrag
- Europese Milieuwetgeving
- Europese Vogel- en Habitatrichtlijn – Natura 2000-wetgeving (2009/147/EG) (92/43/EEG)
- Europese Richtlijn Omgevingslawaai (2002/49/EG)
- Europese Richtlijn Luchtkwaliteit (2004/107 en 2008/50/EG aangescherpt in 024/2881)
- Europese Richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (MER) (2011/92/EU)
- Rapport Draghi

Nationaal
- Nationale Omgevingsvisie (NOVI)
- Ontwerp Nota Ruimte 2025
- Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD)
- Omgevingswet
- Luchtvaartnota 2020-250
- Wet Luchtvaart
- Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
- Ruimtelijk Economische Visie
- Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdlijnennotitie
- Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)
- Rapport Wennink

Provinciaal
- Provinciale Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (2018)
- Omgevingsverordening OVNH2022
- Schiphol driehoek – gebiedsvisie 2040 (2010)

Metropoolregio Amsterdam en regionaal
- EnterNL Ontwerp Ontwikkelstrategie
- MIRT – afspraken OVAH
- Rijnland Waterbeheerprogramma 6 (WBP6) 'water wijst de weg'
- Waterschapsverordening de Rijnlander Keur
- NOVEX Schiphol – uitvoeringsprogramma Westeinderscheg
- Verstedelijkingsconcept 2050 - MRA

Amsterdam Economic Board
- De Tech Corridor – een verkenning van digitale synergie tussen de MRA en de Brainport

Gemeentelijk

<u>Algemeen</u>
- Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2021.0003036)
- Verdichtingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2022.00000470)
- Nota van Uitgangspunten Schaalsprong Oostflank Haarlemmermeer (2020)
- Verordening Fysiek Domein (10192430)
- Beleidsstuk 'Samen gezond in Kennemerland 2021-2028' ((2021.0001769)

<u>Mobiliteit</u>
- Fietsplan Haarlemmermeer 2024 (10833380)
- Nota Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (2021.0001681)
- Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer - Vrijheid van bewegen 2018 (20180065348)
- Investeringsagenda Mobiliteit 2024 – 2027
- Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025
- Handboek Parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018 (herziening 2025) (11897014)
- Parkeerbeleid passagiersparkeren Schiphol (2012)
- Verkeersstructuurplan Hoofddorp

Milieu-aspecten

- Decentraal Uitvoeringsplan Schone Lucht Akkoord 2025 (11826609)
- Richtlijn Luchtkwaliteit en Gezondheid GGD
- Beleidskader Bodem onder de Omgevingswet 2025 & bodemkwaliteitskaart (11923072)
- Nota Actieplan Geluid 2018-2023 (2021.0000888)

Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie

- Visie Polderlinten en Beeldkwaliteitsplan voor de erven 2022 (2022.0000056)
- Visie Ringdijk en Ringvaart 2017 (2017.0011195)
- Beeldkwaliteitsplan De verbindende ring, beeldkwaliteitsplan ringvaart en ringdijk Haarlemmermeer (2021.000069)
- Archeologiebeleid Haarlemmermeer 2020-2030
- Visie Landschap en Recreatie Haarlemmermeer 2040 (2021.0002744)

Stedenbouwkundige opzet

- Omgevingskwaliteit – Nota uiterlijk van bouwwerken Haarlemmermeer 2020 – samenvoeging welstandsnota's (2020.0002340)

Natuur en Ecologie

- Natuurvisie Haarlemmermeer 2040 (2021.0000462)
- Convenant reduceren vogelaanvaringen Schiphol 2025-2031 (12206947)

Openbare ruimte

- LIOR
- Klimaatadaptatiebeleid Haarlemmermeer 2022 (2022.0000040)
- Waterhuishouding
- Programma Riolering en Stedelijk Water (PRSW) 2024-2028 (8414039)
- Haarlemmermeer en Rijnland Strategische samenwerkingsagenda 2021-235 (2021.0001877)

Vestigingsklimaat, Economie, Programmeringen

- Haarlemmermeer en de luchthaven – Strategische Inzet 2022 – 2030 (2021.0002735)
- Economische Koers Haarlemmermeer 2024 'van grijs groeien naar groen ontwikkelen' (10973869)
- Koers Werklocatiemarkt (deel I, Integrale Beschouwing Werklocatiemarkt, 2023) (7963359)
- Verblijfsaccommodatiebeleid / Logiesbeleid Gemeente Haarlemmermeer 2026 -2030
- Evaluatie en actualisatie verblijfsaccommodatiebeleid 2021-2025 'Logeer in Haarlemmermeer! 2026-2030'
- Toerisme, evenementen en promotie Haarlemmermeer 2020-2025 (2020.000380); Beleid voor commerciële voorzieningen Haarlemmermeer; regels en ruimte (2019) (2019.0057889)
- Beleidsregel logies arbeidsmigranten Haarlemmermeer 2025
- Metropoolregio Amsterdam (MRA) en Plabeka

Energie en circulariteit

- Datacenterbeleid gemeente Haarlemmermeer 2020 (2020.0002126)
- Beleidskader Zonneakkers Haarlemmermeer 2020 (2020.0000707)
- Beeldkwaliteitsplan Zonnecarré 2021 (20210000819)
- Actualisatie Programma Energietransitie 2022-2026
- Warmtevisie