

Baan erbij, baan eraf is geen optie

De maatschappelijke kosten van de Parallele Kaagbaan voor Rijsenhout



Walter J.J. Manshanden (NEO Observatory)

Leo Bus (LeoBus.nl)

Rotterdam, december 2021

Baan erbij, baan eraf is geen optie. De maatschappelijke kosten van de Parallele Kaagbaan voor Rijsenhout

Onderzoek in opdracht van de Regiegroep Rijsenhout/Stichting 2030

Begeleiding:
Gerben van der Knaap

December 2021

NEO Observatory, Rotterdam
Leobus.nl, Rotterdam

© NEO Observatory/LeoBus.nl
Gebruik van informatie uit deze publicatie is op voorwaarde van bronvermelding toegestaan.

Inhoud

Samenvatting.....	1
1 Inleiding en vraagstelling.....	2
1.1 Achtergrond: Rijsenhout stagneert.....	2
1.2 Uitwerking van de vraagstelling: Koninklijk Besluit 2013, nr 506	3
2 Impact van Parallele Kaagbaan op de Capaciteit van de Luchthaven en Aantal Ernstig Gehinderden in de Omgeving.....	6
2.1 Inleiding.....	6
2.2 Operationele impact.....	7
2.3 Impact voor bewoners van Rijsenhout.....	8
2.4 Ernstig gehinderden in Rijsenhout en andere woonkernen van Haarlemmermeer	9
2.5 Ernstig gehinderden in Rijsenhout en andere woonkernen ten westen en zuidoosten van de Kaagbaan	10
2.6 Ernstig gehinderden in Rijsenhout en woonkernen ten noordoosten van de Kaagbaan	11
2.7 Ernstig gehinderden buiten de focusgebieden van Schiphol	12
3 De sociaal-economische ontwikkeling van Rijsenhout 2004-2020	13
3.1 Inleiding.....	13
3.2 Uitkomsten	17
3.2.1 Bevolking	17
3.2.2 Woningvoorraad.....	19
3.2.3 Woningwaarde	20
3.2.4 Bevolking 0-15 en 65+ jaar	24
3.2.5 Inkomen.....	26
Literatuur.....	29

Samenvatting

De reservering op de parallelle, tweede Kaagbaan legt al jaren een schaduw over Rijsenhout. Deze reservering is gemaakt ten behoeve van de door de Schiphol Group NV gepercipieerde noodzaak om ten behoeve van het bedrijfsmodel van de grootste gebruiker van de luchthaven piekcapaciteit te kunnen bieden. De reservering is bij Koninklijk Besluit eenzijdig vastgelegd. Daarin is het Rijk gevrijwaard van de premie voor degene die de optie heeft geleverd, terwijl er wel materiële en sociale kosten zijn. Dit onderzoek werpt licht op de kosten die door de schaduw van de reservering in Rijsenhout ontstaan.

De reservering creëert onzekerheid voor inwoners en bedrijven, die niet weten hoe hun toekomst er in Rijsenhout uit ziet. Aanleg van de baan betekent sloop voor een deel van Rijsenhout. Uit onderzoek blijkt dat welke baangebruik er is in de toekomst, een tweede Kaagbaan met of zonder sluiting van één of twee huidige banen, voor Rijsenhout in elk geval meer ernstige hinder oplevert. De druk die deze onzekerheid op de gemeenschap van Rijsenhout legt, is aanzienlijk. Het leidt tot verlies van waarde, hetgeen zichtbaar moet zijn aan de ontwikkeling van de woningwaarde van Rijsenhout ten opzichte van andere dorpen, waar de bewoners niet in een dergelijke onzekerheid leven.

De vraag in welke mate de woningwaarde in Rijsenhout daalt als gevolg van de optie op de parallelle Kaagbaan is onderzocht aan de hand van het bestand Wijken en Buurten van het CBS over de periode 2004-2007. Daarbij zijn de zones volgens het Luchthaven Indelings Besluit leidend. Daaromheen zijn twee zones gekozen, concentrisch, van gemeenten waarin dorpen zoals Rijsenhout gesitueerd zijn. In totaal is een bestand samengesteld met consistente reeksen voor 102 dorpen. Dit maakt een vergelijking van Rijsenhout met andere dorpen waar de druk van de geluidsoverlast of een nieuwe startbaan niet speelt.

De uitkomst is dat na 2015 het woningwaardeverlies van Rijsenhout snel oploopt. De woningprijzen stijgen er wel, evenals in andere dorpen, maar lang niet zo snel. Eerder, rond 2005, is de woningwaarde in Rijsenhout nog vergelijkbaar met andere regio's. In 2020 is de achterstand van woningwaarde in Rijsenhout in totaal opgelopen tot 101 miljoen euro. Dat bestaat uit twee componenten: de algemene overlast door geluid ten gevolge van de luchtvaart (38,3 miljoen), en een tweede factor, zeer waarschijnlijk de reservering voor de tweede Kaagbaan (62,7 miljoen euro).

De bevolkingsgroei van Rijsenhout stagneert op lange termijn; deze groeit niet. Daarbij neemt het aandeel 0-15 jarigen relatief snel af, meer dan in de dorpen in de controlegroep, en neemt het aandeel 65+ versneld toe. Bij een stationaire bevolking betekent dat dat jonge, startende gezinnen zich al enige tijd niet in Rijsenhout vestigen, maar wel in vergelijkbare dorpen. Tegelijk daalt het gemiddeld inkomen in Rijsenhout snel na 2015, terwijl dat eerder vergelijkbaar was met de dorpen in de controlegroep. Het betekent dat mensen met de hogere inkomens wegtrekken, en mensen met lagere inkomens zich er vestigen. Omdat de toekomst ongewis is, investeren mensen niet alleen niet tot minder in woningen. Ze investeren waarschijnlijk ook minder in elkaar, zodat de maatschappelijke cohesie en kwaliteit parallel met de woningwaarde daalt. Woningwaarde is niet meer dan een signaal.

1 Inleiding en vraagstelling

1.1 Achtergrond: Rijsenhout stagneert

Rijsenhout is een dorp dat aan de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder ligt, tegenover de Westeinderplassen grenzend aan het Groene Hart. Het dorp maakt onderdeel van de gemeente Haarlemmermeer uit. Rijsenhout heeft mogelijkheden in de pleziervaart – de ringdijk getuigt daarvan. Van oorsprong is het een dorp van kwekers, overwegend van bloemen, aansluitend op Aalsmeer. Daarnaast is de infrastructurele ontsluiting van Rijsenhout gunstig met de nabijheid van de A4 en Amsterdam als groeipool, waarvan de urbanisatievoordelen zich uitstrekken tot in de Haarlemmermeer. Kortom, Rijsenhout zou gezien de mogelijkheden voor een leefbare woningomgeving, recreatie, landschappelijke kwaliteit aan het Groene Hart, een productieve tuinbouw, goede bereikbaarheid een welvarende dorpsgemeenschap moeten zijn.

Dat is het echter niet. De dorpsraad Rijsenhout geeft aan dat het dorp sociaal-economisch stagneert. In Rijsenhout staan veel verlaten kassen van bedrijven die de schaalvergroting in de glastuinbouw niet hebben overleefd. Er vindt geen vernieuwing plaats. De eigenaren van de gronden hebben geen nieuwe bestemming voor deze leegstaande kassen en grond gevonden. Er is zeer weinig nieuwbouw van woningen. Vergunningen worden klaarblijkelijk niet tot moeizaam verleend.

Er is in Rijsenhout al sprake van overlast door het vliegverkeer van de luchthaven Schiphol, in het bijzonder het gebruik van de Zwanenburg in de voor Rijsenhout ongunstige zuidelijke richting. Dit is nog geen volledige verklaring voor de stagnatie. De belangrijkste oorzaak is de ruimtelijk-planologische reservering voor de tweede (parallele) Kaagbaan van de luchthaven Schiphol. Deze reservering leidt tot een grote onzekerheid over de toekomstige mogelijkheden van deze grond. Vernieuwing wordt niet in gang gezet waardoor het dorp sociaal-economisch stagneert. De fysieke reservering legt beslag op een groot stuk grond, die ook door Schiphol zelf beter benut zou kunnen worden. De grond voor de tweede Kaagbaan ligt dichtbij Schiphol zelf en kan ook benut worden voor distributiecentra etc. ('verdozing') die nu verder weg van Schiphol gebouwd worden. Dit gaat ten koste van de ruimte en legt extra beslag op het wegennetwerk. De tweede Kaagbaan verhindert een compactere ontwikkeling van Schiphol zelf.

De luchthaven Schiphol heeft namelijk een optie op een extra baan ten zuiden van de huidige Kaagbaan. Daarvoor is grond gereserveerd voor de baan met een veiligheidsmarge. Bij realisatie van de deze tweede, parallele Kaagbaan ontstaat er ook een geluidscontour ten zuiden van de baan, omdat deze tweede Kaagbaan juist in die richting gebruikt gaat worden. Een deel van Rijsenhout komt zelfs onder de geluidscontour te liggen waaronder sloop geboden is. In de rest van Rijsenhout komt de leefbaarheid ernstig onder druk te staan. Opgemerkt wordt dat het niet duidelijk is of, na realisatie van de tweede Kaagbaan, beide banen naast elkaar qua veiligheid wel tegelijkertijd gebruikt kunnen worden. Het gevolg van deze optie van Schiphol op de grond en de bijbehorende geluidscontour is grote onzekerheid voor bewoners en ondernemers in en om Rijsenhout. Onzekerheid over hun toekomst, die elke toekomstgerichte beslissing ondermijnt. Een beperkte rondgang door Rijsenhout maakt dit duidelijk.

Vraagstelling

De Regiegroep Rijsenhout heeft NEO Obervatory en LeoBus.nl gevraagd de maatschappelijke kosten - het waardeverlies en de sociaal-economische stagnatie van Rijsenhout - als gevolg van deze optie op

de tweede, parallelle Kaagbaan op een rij te zetten in een bondig rapport, dat gebruikt kan worden in het gesprek dat de Regiegroep Rijsenhout met het Ministerie van IenW en andere partijen voert.

Uitwerking

Het doel van dit onderzoeksproject voor de Dorpsraad Rijsenhout is de deterioratie en waardeverval van Rijsenhout door de optie 'Parallele Kaagbaan' kwantitatief en kwalitatief in beeld te brengen. Zo is de verwachting dat een deel van Rijsenhout gesloopt moet worden en het blijvende deel aanzienlijk meer geluidsoverlast krijgt. De sociaal-economische effecten van de lopende optie op de Parallele Kaagbaan worden als volgt in beeld gebracht:

1 Probleemanalyse. Aan de hand van informatie over huidig en toekomstig baangebruik worden de effecten op Rijsenhout in beeld gebracht. Dit wordt aangevuld met nadere informatie over Rijsenhout door middel van een rondleiding ter duiding van het vraagstuk en met documenten die over dit vraagstuk beschikbaar zijn, in het bijzonder 'De feiten op een rij' dd 15 juli 2017, en de Ruimtelijk-economische visie Rijsenhout.

2 Het kwantitatief bepalen van sociaal-economische kenmerken van Rijsenhout op basis van het bestand wijken/buurtten van het CBS 1996-2021. Dit bestand bevat uitgebreide data over bevolking, wonen en inkomen op wijk/buurt niveau. De focus zal liggen op vergrijzing (bevolking naar leeftijd), bevolkingsgroei, woningbouw, woningwaarde en inkomens. Het gebrek aan zekerheid over de toekomst heeft effecten die in elk van deze indicatoren zichtbaar zal zijn. Dit moet blijken uit een vergelijking van deze gegevens met een nog te bepalen referentieregio. Hiertoe wordt ook informatie

Dit rapport heeft het karakter van een probleemanalyse die voorafgaat aan een MKBA.

1.2 Uitwerking van de vraagstelling: Koninklijk Besluit 2013, nr 506

De optie op de tweede Kaagbaan is bij Koninklijk Besluit vastgelegd en gepubliceerd in het Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden (Staatsblad 2013, nr 506). De titel van dit besluit is: 'Besluit van 25 november 2013 tot wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (ruimtelijke reservering parallelle Kaagbaan).' In het onderhavige besluit staat omschreven waartoe de optie op de tweede Kaagbaan dient, en wie welke rechten heeft. Tevens is vermeld wie er juridisch gevrijwaard is.

Het doel van de tweede, parallelle Kaagbaan: piekuurcapaciteit

De verwachting in 2013 was dat de capaciteit van het banenstelsel nog voor circa 10 jaar toereikend is om de verwachte groei te accommoderen. De noodzaak voor de Luchthaven Schiphol om de optie te nemen is de verwachte groei van de luchtvaart. Volgens de Luchtvaartnota 2020-2050 vindt er in 2021 onderzoek plaats over de noodzaak de looptijd van de optie op de parallelle Kaagbaan te verlengen.

Het probleem op Schiphol is niet zozeer de groei van de luchtvaart maar vooral de benodigde piekuurcapaciteit voor het bedrijfsmodel blokkensysteem van de grootste gebruiker (KLM) van Schiphol; het is niet de capaciteit zelf (zie de luchthaven Heathrow met 2 banen). De essentie van dat systeem is dat KLM met een groot aantal vluchten de passagiersstroom genereert voor de intercontinentale vluchten naar grootstedelijke centra in de wereld. Zodoende creëert Schiphol/KLM de passagiersstroom en bestemmingen die de thuismarkt van Nederland niet biedt, hetgeen gunstig is voor het vestigingsklimaat van Nederland.

Deze passagiersstroom dient nauwkeurig gecoördineerd te zijn om de overstap- en wachttijden te minimaliseren. Daardoor ontstaan pieken in het aantal vliegbewegingen. Dit leidt op termijn tot gebrek aan piekuurcapaciteit van het banenstelsel, omdat het blokkensysteem van KLM andere vluchten van andere maatschappijen verdringt. Bij Schiphol spelen daarnaast factoren als het ruimtelijk verdelen van de geluidsoverlast en de wind als natuurlijke factor. Daardoor zijn er altijd minimaal 2 banen nodig, waarbij gebruik van steeds dezelfde twee banen niet mogelijk is.

In het KB 2013, nr 506 wordt uiteengezet dat de ruimtelijke bevoegdheid van de parallelle Kaagbaan bij het Rijk komt te liggen. Het standpunt van de Provincie Noord-Holland is, met het oog op leefbaarheid, behoefte aan woningbouw in het licht van schaarse ruimte, 'baan erbij, baan eraf'. Daar dit standpunt niet wordt gedeeld door het Rijk, heeft het Rijk de ruimtelijke bevoegdheid naar zich toegetrokken en per KB vastgelegd. Hierdoor hebben de gemeente Haarlemmermeer en de Provincie Noord-Holland geen invloed op de besluitvorming. Dit creëert ook voor hen onzekerheid over geluidsoverlast in de toekomst, hetgeen de keuze van woningbouwlocaties in de MRA belemmert.

Een belangrijk onderdeel in het KB 2013 nr 06 is dat de Rijksoverheid gevrijwaard is van enige financiële claim die voortvloeit uit de optie op de parallelle Kaagbaan: *'De Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 is niet van toepassing...'* KB 2013 nr 506 p13.

Economisch betekent dit dat de optie op de parallelle Kaagbaan een call-optie die door de leverende partij gratis is geleverd. Echter, bij opties is altijd sprake van twee partijen: een partij die de optie levert tegenover een partij die de optie aanschafft. Op termijnmarkten of optiebeurzen is het zo dat de partij die de optie levert, een premie ontvangt en in de tussentijd de onderliggende goederen of aandelen in voorraad houdt en levert als de optie uitgeoefend wordt. Bij uitoefening heeft degene die optie heeft verkocht een leveringsplicht. Dat zijn in het geval van Rijsenhout niet de eigenaren van de grond, zo is gebleken. Dat is de gemeente Haarlemmermeer, omdat deze gemeente via het bestemmingsplan en vergunningen de gebruiksrechten van de grond verdeelt. Het KB 2013 nr 506 wijst op de leveringsplicht: er mogen geen andere onomkeerbare activiteiten of investeringen worden gedaan, maar de eigenaar van de optie vrijwaart zich van kosten. Het KB uit 2013, nr 506, noemt ook geen looptijd voor de optie, wel dat er een tussentijdse evaluatie zal zijn. Het KB vermeldt niet wie de leveringsplichtige is. Het betekent dat de gemeente Haarlemmermeer de planologische beperking die voortvloeit uit de reservering bewaakt door het aantal vergunningen voor herbestemming minimaliseert.

Daarbij wordt opgemerkt dat het een gratis optie is. De kosten van de optie worden gedragen door degenen die hem leveren: de eigenaren van de grond in Rijsenhout en indirect de dorpsgemeenschap van Rijsenhout zelf, waarvan de sociaal-economische ontwikkeling stagneert. Het doel van dit project is om de kosten van de planologische reservering in beeld te brengen. Daarbij richten we ons op het waardeverlies van woningen en de stagnatie van de dorpsgemeenschap. De dorpsgemeenschap Rijsenhout streeft echter naar het economisch en sociaal in stand houden en ontwikkelen van het dorp.

2 Impact van Parallele Kaagbaan op de Capaciteit van de Luchthaven en Aantal Ernstig Gehinderden in de Omgeving

2.1 Inleiding

In 2019 heeft Schiphol een verkenning laten uitvoeren naar de effecten van diverse mogelijke aanpassingen van het banenstelsel op de luchthaven (To70, 2019). Op hoofdlijnen betreffen de aanpassingen:

- een verlenging van de Oostbaan of
- aanleg van de parallelle Kaagbaan of
- aanleg van de parallelle Kaagbaan én 4^e Noord-Zuidbaan

In alle varianten van de verkenning blijven de Kaagbaan, Polderbaan en Zwanenburgbaan in gebruik en wordt de huidige, voornamelijk door 'General Aviation' verkeer gebruikte Oostbaan buiten werking gesteld. De aanleg van de parallelle Kaagbaan kan volgens het 'baan erbij is baan eraf' gepaard gaan met een buitenwerkingstelling van de Aalsmeerbaan en/of Buitenveldertbaan.

De effecten van de aanpassingen van het banenstelsel zijn in de verkenning van Schiphol gebaseerd op 550.000 vliegbewegingen in 2027. Hoewel dit aantal vliegbewegingen door recente ontwikkelingen (COVID-19, natuurvergunning) waarschijnlijk niet meer actueel is, geven de uitkomsten van de verkenning wel een indicatie van de impact van een eventuele openstelling van de parallelle Kaagbaan ten opzichte van het huidige 5-banenstelsel.

De verkenning van Schiphol gaat ervan uit dat tijdens een piekperiode van inkomende vliegtuigen twee landingsbanen en één startbaan en tijdens een piek van vertrekkende vliegtuigen twee startbanen en één landingsbaan gebruikt worden. In uitzonderlijke situaties (dubbelpiek) kunnen vier banen worden gebruikt, als er tegelijkertijd veel vertrekkend én veel landend vliegverkeer is. Buiten de pieken wordt één landingsbaan en één startbaan ingezet. Het baangebruik in de verkenning komt overeen met de situatie in 2019. In 2020 en 2021 was vanwege de coronapandemie geen sprake van uitzonderlijke pieksituaties.

(To70, 2019) heeft per woonkern het aantal ernstig gehinderden door geluid berekend binnen de 48 dB(A) L_{den} contour. Ofschoon de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018) vanwege het risico voor de gezondheid geadviseerd heeft om de gemiddelde geluidbelasting overdag boven 45 dB(A) L_{den} te beperken onderzoeken, ontbreekt deze informatie in de verkenning. De WHO (2018) aanbeveling is duidelijk op dit punt:

'For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft below 45 dB Lden, as aircraft noise above this level is associated with adverse health effects.'

For night noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft during night time below 40 dB L_{night}, as aircraft noise above this level is associated with adverse effects on sleep.

To reduce health effects, the GDG strongly recommends that policy-makers implement suitable measures to reduce noise exposure from aircraft in the population exposed to levels above the guideline values for average and night noise exposure. For specific interventions the GDG recommends implementing suitable changes in infrastructure.'

WHO 2018, p61.

Ter indicatie het aantal ernstig gehinderden binnen de gehele 45 dB(A) L_{den} contour rondom Schiphol is ruim 75% hoger dan binnen de 48 dB(A) L_{den} contour (To70, 2020: p.70).

Voor de berekening van de geluidseffecten zijn in de verkenning van Schiphol drie geografische focusgebieden onderscheiden:

- ten westen van de Kaagbaan met als woonkernen Burgerveen, Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Rijsenhout
- ten zuidoosten van de Kaagbaan met als woonkernen Aalsmeer, Kudelstaart, Oosteinde en Uithoorn
- ten noordoosten van de Kaagbaan met als woonkernen Badhoevedorp, Halfweg/Spaarndam, Lijnden, Zwanenburg, Amstelveen, Amsterdam Zuidwest en Buitenveldert

Op de verkenning van Schiphol heeft het Ministerie van IenW een second opinion laten uitvoeren (Adec's Airinfra Consultants & MovingDot, 2020). Waar relevant zal naar deze second opinion worden bij het duiden van de geluidseffecten voor de omgeving en de operationele effecten voor de luchthaven.

2.2 Operationele impact

Op het huidige banenstelsel van Schiphol kunnen momenteel tijdens inkomende piekperioden (2 landingsbanen en 1 startbaan) 68 aankomende vliegtuigen per uur en tijdens uitgaande piekperioden (2 startbanen en 1 landingsbaan) 74 vertrekkende vliegtuigen per uur afgehandeld worden. De totale 'declared capacity' bedraagt momenteel 106 tot 110 vliegtuigen per uur. In de verkenning is voor 2027 uitgegaan van een capaciteit van 120 vliegbewegingen per uur, maar de second opinion komt tot een inschatting van 115 vliegbewegingen per uur (Adec's Airinfra Consultants & MovingDot, 2020: p.12).

Door verlenging van de Oostbaan, aanleg van de parallelle Kaagbaan of een 4^e Noord-Zuidbaan zal de capaciteit tijdens uitgaande piekperioden met 1 vliegbeweging per uur toenemen, maar tijdens inkomende piekperioden niet verbeteren. Alleen tijdens de dubbelpiek is er enig capaciteitsverschil (2 vliegbewegingen per uur) tussen een banenstelsel met een parallelle Kaagbaan of met een verlengde Oostbaan. De second opinion is echter van mening dat de capaciteit van een banenstelsel met een Verlengde Oostbaan overschat is (Adec's Airinfra Consultants & MovingDot, 2020: p.20). De

capaciteit zal tijdens alle piekperiodes niet veranderen als naast een parallelle Kaagbaan ook een 4^e Noord-Zuidbaan opengesteld wordt.

Tabel 2.1 Capaciteit bij uitbreiding banenstelsel Schiphol tijdens piekperiodes

	aantal vliegbewegingen per uur		
	inkomende piek	uitgaande piek	dubbele piek
Huidig banenstelsel	68	74	120
Effect van Verlengde Oostbaan	0	+1	+3
Effect van Parallelle Kaagbaan	0	+1	+5
Effect van Parallelle Kaagbaan én 4e Noord-Zuidbaan	0	+1	+5

Bron: (To70, 2019)

Ofschoon het Rijk al in 2008 het reserveringsbeleid ten aanzien van de parallelle Kaagbaan heeft overgenomen van de provincie, blijft voor de provincie Noord-Holland het uitgangspunt 'baan erbij is baan eraf' leidend. De openstelling van de parallelle Kaagbaan gepaard met buitenwerkstelling van de Aalsmeerbaan en/of Buitenveldertbaan zal echter een aanzienlijke vermindering van de capaciteit tijdens alle piekperiodes betekenen.

Tabel 2.2 Capaciteit banenstelsel tijdens piekperiodes bij 'baan erbij is baan eraf' principe

	aantal vliegbewegingen per uur		
	inkomende piek	uitgaande piek	dubbele piek
<i>Banenstelsel met Parallelle Kaagbaan</i>			
M.u.v. Oostbaan geen buitenwerkstelling andere banen	68	75	125
Effect buitenwerkstelling Aalsmeerbaan	-10	-18	-17
Effect buitenwerkstelling Buitenveldertbaan	-2	-25	-27
<i>Banenstelsel met Parallelle Kaagbaan én 4^e Noord-Zuidbaan</i>			
M.u.v. Oostbaan buitenwerkstelling andere banen	68	75	125
Effect buitenwerkstelling Aalsmeerbaan	-4	-18	-15
Effect buitenwerkstelling Buitenveldertbaan	-2	-25	-27
Effect buitenwerkstelling Aalsmeerbaan én Buitenveldertbaan	-24	-36	-47

Bron: (To70, 2019)

2.3 Impact voor bewoners van Rijsenhout

(To70, 2019) heeft de berekening van het aantal ernstig gehinderden gebaseerd op bevolkingscijfers per 1 januari 2018. Daaruit kan afgeleid worden dat momenteel 29% van de inwoners van Rijsenhout ernstige geluidshinder ondervindt.

Elke uitbreidingsvariant van het banenstelsel zal in Rijsenhout het aantal mensen dat ernstig geluidshinder van Schiphol ondervindt doen toenemen. Bij verlenging van de Oostbaan neemt het aantal ernstig gehinderden in Rijsenhout met 4% toe, bij een parallelle Kaagbaan zal dit 9% zijn.

Tabel 2.3 Impact op aantal ernstig gehinderden in Rijsenhout bij uitbreiding banenstelsel Schiphol
Extra ernstig gehinderden als percentage

	Uitbreiding banenstelsel met		
	Verlengde Oostbaan	Parallele Kaagbaan	Parallele Kaagbaan én 4 ^e Noord-Zuidbaan
Geen buitenwerkstelling andere banen	4%	9%	9%
Buitenwerkstelling Aalsmeerbaan		26%	27%
Buitenwerkstelling Buitenveldertbaan		4%	4%
Buitenwerkstelling Aalsmeerbaan én Buitenveldertbaan			28%

Bron: (To70, 2019)

Een parallelle Kaagbaan in combinatie met sluiting van de Aalsmeerbaan en/of Buitenveldertbaan biedt mogelijkheden voor woningbouw in de Schipholregio. Voor Rijsenhout maakt het daarbij een groot verschil, hoe dit 'baan erbij is baan eraf' uitgangspunt wordt ingevuld. Door de Aalsmeerbaan buiten gebruik te stellen kan de parallelle Kaagbaan in meer noordoostelijke richting worden aangelegd. "Hiermee wordt door vertrekkend verkeer vanaf de parallelle Kaagbaan het overvliegen van Rijsenhout zo veel mogelijk vermeden" (To70, 2019: p.15). Niettemin zal door een parallelle Kaagbaan in combinatie met sluiting van de Aalsmeerbaan het aantal mensen in Rijsenhout dat ernstige geluidhinder ondervindt met meer dan 25% toenemen. Bij buitenwerkstelling van de Buitenveldertbaan zal een parallelle Kaagbaan bij evenveel mensen in Rijsenhout ernstige geluidhinder veroorzaken als een Verlengde Oostbaan.

2.4 Ernstig gehinderden in Rijsenhout en andere woonkernen van Haarlemmermeer

Naast Rijsenhout zal met name in Nieuw-Vennep het aantal mensen toenemen, dat ernstige geluidhinder ervaart van een uitbreiding van het banenstelsel op Schiphol. Ook in Hoofddorp – de grootste woonkern van Haarlemmermeer – zal bij een Verlengde Oostbaan of een Parallele Kaagbaan voor meer mensen sprake zijn van ernstige geluidhinder. In andere woonkernen zal het aantal mensen dat ernstige geluidhinder ervaart gelijk blijven of zelfs afnemen (in Burgerveen en Badhoevedorp) bij uitbreiding van het banenstelsel met een Verlengde Oostbaan of Parallele Kaagbaan.¹

Evenals in Rijsenhout zal in de meeste woonkernen van Haarlemmermeer het geluidseffect van de parallelle Kaagbaan kleiner zijn als de openstelling daarvan gecombineerd wordt met een sluiting van de Buitenveldertbaan; in Hoofddorp en Badhoevedorp is zelfs sprake van een kleiner aantal ernstig gehinderden dan in de huidige situatie. Door een parallelle Kaagbaan te combineren met een sluiting van de Aalsmeerbaan zullen in Badhoevedorp, Halfweg/Spaarndam, Lijnden en Zwanenburg iets minder mensen ernstige geluidhinder ondervinden van Schiphol. In Rijsenhout en Nieuw-Vennep daarentegen neemt door de parallelle Kaagbaan het aantal ernstig gehinderden fors toe en dit effect wordt nog eens versterkt door de parallelle Kaagbaan te combineren met een sluiting van de Aalsmeerbaan.

¹ (To70, 2019) heeft de effecten in de woonkernen Aalsmeerderbrug, Abbenes, Beinsdorp, Boesingheliede, Buitenkaag, Cruquius, Haarlemmerliede, Lisserbroek, Oude Meer, Rozenburg, Spaarnwoude, Vijfhuizen en Zwaanshoek niet afzonderlijk opgenomen in de verkenning.

Tabel 2.4 Impact op aantal ernstig gehinderden in woonkernen Haarlemmermeer bij uitbreiding banenstelsel Schiphol

	Verlengde Oostbaan		Parallele Kaagbaan met sluiting Oostbaan	
		Zonder sluiting andere banen	Met sluiting Aalsmeerbaan	Met sluiting Buitenveldertbaan
Rijsenhout	4%	9%	26%	4%
Badhoevedorp	0%	-1%	-2%	-7%
Burgerveen	-5%	-3%	4%	0%
Halfweg/Spaarndam	0%	0%	-1%	0%
Hoofddorp	2%	2%	0%	-1%
Lijnden	0%	0%	-5%	0%
Nieuw-Vennep	10%	12%	13%	11%
Zwanenburg	0%	0%	-2%	0%

Bron: (To70, 2019)

2.5 Ernstig gehinderden in Rijsenhout en andere woonkernen ten westen en zuidoosten van de Kaagbaan

Ten Westen van Schiphol zullen meer mensen ernstige geluidhinder gaan ondervinden van een parallelle Kaagbaan, terwijl ten Zuidoosten van Schiphol minder mensen ernstige geluidhinder zullen ervaren. In Uithoorn en Oosteinde zal bij een Verlengde Oostbaan het aantal ernstig gehinderden sterker reduceren dan bij een parallelle Kaagbaan, maar in Aalsmeer en Kudelstaart leidt verlenging van de Oostbaan voor meer inwoners tot ernstige geluidhinder.

Tabel 2.5 Impact op aantal ernstig gehinderden in woonkernen ten Westen en Zuidoosten van Schiphol bij uitbreiding banenstelsel

	Verlengde Oostbaan		Parallele Kaagbaan met sluiting Oostbaan	
		Zonder sluiting andere banen	Met sluiting Aalsmeerbaan	Met sluiting Buitenveldertbaan
Rijsenhout	4%	9%	26%	4%
Burgerveen	-5%	-3%	4%	0%
Hoofddorp	2%	2%	0%	-1%
Nieuw-Vennep	10%	12%	13%	11%
Aalsmeer	20%	-9%	-25%	-10%
Kudelstaart	10%	-10%	-3%	-9%
Oosteinde	-13%	-2%	-52%	-3%
Uithoorn	-16%	-1%	-51%	-4%

Bron: (To70, 2019)

Door een parallelle Kaagbaan te combineren met een sluiting van de Aalsmeerbaan zal in Rijsenhout het aantal mensen met ernstige geluidhinder van Schiphol met meer dan 25% toenemen. Daarentegen zal in Aalsmeer door sluiting van de Aalsmeerbaan het aantal ernstig gehinderden met een kwart afnemen en in Oosteinde en Uithoorn zelfs halveren. Sluiting van de Buitenveldertbaan leidt in de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn eveneens tot minder geluidsoverlast ten opzichte van de huidige situatie, maar in Rijsenhout en Nieuw-Vennep leidt een parallelle Kaagbaan zowel met als zonder Buitenveldertbaan tot een toename van het ernstig gehinderden.

2.6 Ernstig gehinderden in Rijsenhout en woonkernen ten noordoosten van de Kaagbaan

Een parallelle Kaagbaan met of zonder 4^e Noord-Zuidbaan maakt voor het aantal ernstig gehinderden in Rijsenhout weinig uit. In woonkernen ten noordoosten van de Kaagbaan zal een 4^e Noord-Zuidbaan wel impact hebben. Een 4^e Noord-Zuidbaan reduceert in Halfweg/Spaarndam en Zwanenburg het aantal ernstig gehinderden met meer dan 10%, terwijl een parallelle Kaagbaan geen effect heeft in deze woonkernen. In Lijnden daarentegen neemt het aantal ernstig gehinderden toe door een 4^e Noord-Zuidbaan. Buiten Haarlemmermeer zal door een parallelle Kaagbaan in Amsterdam Zuidwest het aantal ernstig gehinderden afnemen, maar in Buitenveldert en Amstelveen juist toenemen. Een verlengde Oostbaan heeft in het gehele ‘focusgebied’ ten noordoosten van Schiphol geen impact op het aantal ernstig gehinderden (niet in tabel).

Tabel 2.6 Impact parallelle Kaagbaan op aantal ernstig gehinderden in Rijsenhout en woonkernen ten Noordoosten van Schiphol

	Zonder 4 ^e		Met 4 ^e Noord-Zuidbaan		
	Noord-Zuidbaan	Zonder sluiting andere banen	Met sluiting Aalsmeerbaan	Met sluiting Buitenveldertbaan	Met sluiting Aalsmeerbaan én Buitenveldertbaan
Rijsenhout	9%	9%	27%	4%	28%
Badhoevedorp	-1%	-1%	-3%	-8%	-11%
Halfweg/Spaarndam	0%	-12%	-12%	-12%	-13%
Lijnden	0%	4%	-1%	3%	-1%
Zwanenburg	0%	-18%	-18%	-18%	-20%
Amsterdam Zuidwest	-16%	-17%	-19%	-20%	-19%
Buitenveldert	3%	3%	17%	-15%	7%
Amstelveen	2%	2%	16%	-17%	4%

Bron: (To70, 2019)

In Rijsenhout zal bij openstelling van de parallelle Kaagbaan en 4^e Noord-Zuidbaan het aantal ernstig gehinderden toenemen met 9%, en zelfs met 27% als deze openstelling gepaard gaat met een sluiting van de Aalsmeerbaan. Ook in Buitenveldert en Amstelveen zal het aantal ernstig gehinderden fors toenemen bij een sluiting van de Aalsmeerbaan. In deze plaatsen zullen alleen bij sluiting van de Buitenveldertbaan minder inwoners ernstige geluidhinder ondervinden van Schiphol, terwijl in Rijsenhout dan nog steeds sprake zal zijn van een toename van het aantal ernstig gehinderden ten opzichte van de huidige situatie.

Een parallelle Kaagbaan zal in Amsterdam Zuidwest het aantal ernstig gehinderden aanzienlijk doen verminderen, omdat daarmee het vliegen over Amsterdam wordt voorkomen. Het maakt daarbij weinig uit of daarbij ook de 4^e Noord-Zuidbaan wordt geopend en/of de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan worden gesloten. In Halfweg/Spaarndam en Zwanenburg daarentegen zal het aantal ernstig gehinderden pas verminderen als na de parallelle Kaagbaan ook de 4^e Noord-Zuidbaan in gebruik wordt genomen. Het aantal ernstig gehinderden in Badhoevedorp zal nauwelijks verminderen bij een parallelle Kaagbaan en 4^e Noord-Zuidbaan, maar deze reductie zal substantiëler zijn als ook de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan buitenwerking worden gesteld. In Rijsenhout zal echter het aantal ernstig gehinderden het sterkst toenemen bij een sluiting van de Aalsmeerbaan en Buitenveldertbaan.

2.7 Ernstig gehinderden buiten de focusgebieden van Schiphol

In geen enkele andere woonkern binnen de ‘focusgebieden’ van Schiphol zal door de parallelle Kaagbaan het aantal ernstig gehinderden zo sterk toenemen als in Rijsenhout en Nieuw-Vennep. Buiten de ‘focusgebieden’ van Schiphol zal de impact van de parallelle Kaagbaan – door een verlegging van vliegroutes – nog groter zijn in de gemeenten Katwijk en Oegstgeest in de provincie Zuid-Holland. Evenals in Rijsenhout biedt het ‘baan erbij is baan eraf’ principe in de gemeenten buiten de ‘focusgebieden’ van Schiphol geen soelaas, als de parallelle Kaagbaan gecombineerd wordt met een sluiting van de Aalsmeerbaan. Alleen in de gemeenten Almere, Diemen en Ouder-Amstel zal door buitenwerkingstelling van de Buitenveldertbaan de parallelle Kaagbaan bij minder mensen ernstige geluidhinder veroorzaken, maar evenals in Rijsenhout zal in de gemeenten Haarlem, Leiden en Lisse ondanks het ‘baan erbij is baan eraf’ principe een banenstelsel met een parallelle Kaagbaan bij meer mensen ernstige geluidhinder veroorzaken dan het huidige banenstelsel.

Tabel 2.7 Impact van Parallelle Kaagbaan op aantal ernstig gehinderden in gemeenten buiten focusgebied Schiphol met vergelijkbare effecten als Rijsenhout (toename) of Kudelstaart (afname)

	Zonder sluiting andere banen	Met sluiting Aalsmeerbaan	Met sluiting Buitenveldertbaan
Rijsenhout	9%	26%	4%
Almere	1%	12%	-4%
Diemen	4%	20%	-10%
Haarlem	7%	7%	3%
Katwijk	20%	21%	20%
Leiden	5%	8%	8%
Lisse	4%	6%	5%
Oegstgeest	72%	71%	71%
Ouder-Amstel	2%	18%	-17%
Weesp	3%	11%	1%
Kudelstaart	-10%	-3%	-9%
Gooise Meren	-3%	-9%	-9%
Nieuwkoop	-11%	-16%	-10%
Woerden	-16%	-32%	-19%
Amsterdam Zuidwest (binnen focusgebied)	-16%	-18%	-19%

Bron: (To70, 2019)

Aan de overzijde van de Westeinderplassen in Kudelstaart, maar ook in Amsterdam Zuidwest, zullen juist minder mensen ernstige geluidhinder ondervinden bij ingebruikname van de parallelle Kaagbaan. Buiten de ‘focusgebieden’ van Schiphol zal met name in de Zuid-Hollandse gemeenten Nieuwkoop en Woerden het aantal ernstig gehinderden afnemen door de parallelle Kaagbaan open te stellen. In deze gemeenten en ook in Gooische Meren zullen nog minder mensen ernstige geluidhinder ondervinden, als vanwege het ‘baan erbij is baan eraf’ uitgangspunt de Aalsmeerbaan wordt gesloten. Het ‘baan erbij is baan eraf’ uitgangspunt geeft in Kudelstaart geen verdere vermindering van het aantal ernstig gehinderden.

3 De sociaal-economische ontwikkeling van Rijsenhout 2004-2020

3.1 Inleiding

De hoofdconclusie van het voorgaande hoofdstuk is de ingebruikstelling van de parallelle Kaagbaan de ernstige hinder bij Rijsenhout zal toenemen, ongeacht of andere banen wel of niet worden gesloten. Er is wel variatie in de mate van extra ernstig gehinderden. Sluiting van de Aalsmeerbaan volgens het baan erbij baan eraf principe veroorzaakt in Rijsenhout zelfs ruim een kwart meer ernstig gehinderden. Rijsenhout staat daar overigens niet alleen in. In het noordwesten van Zuid-Holland, Oegstgeest, Leiden, Lisse, Katwijk, maar ook in Haarlem neemt het percentage ernstig gehinderden toe. In Oegstgeest neemt het aantal ernstig gehinderden met ruim 70% toe.

De focus in dit rapport is op Rijsenhout. De vraag die in dit hoofdstuk wordt beantwoord is welk effect deze extra hinder, die hoe dan ook optreedt, heeft op een dorpskern en op de dorpsgemeenschap. Daarbij is er een kans dat deze extra hinder bij sluiting van de Aalsmeerbaan fors is. Daarbij wordt opgemerkt dat het hier gaat over het extra percentage ernstig gehinderden. Indien dat al hoog is, is die extra hinder substantieel. Het effect op de bewoners van Rijsenhout is dat die kans onzekerheid over de toekomst teweegbrengt. Het is onduidelijk of de Parallele Kaagbaan er wel komt, en daarbovenop is niet duidelijk of er wel een andere baan wordt gesloten en welke dat dan is. Zeker is dat dit de toekomstige kwaliteit van leven in Rijsenhout aantast.

Indicatoren

De veronderstelling is dat de markten rationeel zijn en de bewoners in Rijsenhout en daarbuiten deze calculatie ook gemaakt hebben. Bewoners zullen die toekomst niet afwachten en mogelijk toekomstige bewoners van Rijsenhout zullen hier rekening mee houden. Dit uit zich onder andere in neerwaartse druk op de woningwaarde, maar ook in andere sociaal-economische kenmerken van Rijsenhout. In de volgende paragrafen wordt getoond of het er een afzonderlijk parallelle Kaagbaan effect waarneembaar is, en zo ja, hoe dat de dorpsgemeenschap van Rijsenhout beïnvloedt. De volgende indicatoren zijn daarvoor onderscheiden:

- Bevolking
- Woningvoorraad
- Woningwaarde
- Bevolking 0-15 jaar en 65+ jaar
- Gemiddeld inkomen per inkomensontvanger
- Aantal uitkeringen bijstand
- Aantal bedrijven

Voor deze indicatoren is een tijdreeks opgebouwd over de periode 2004-2020. De bron is het bestand Wijken en Buurten van het CBS, met gegevens voor allerlei variabelen.

Referentie (controle groep)

Om het effect van de reservering van de parallelle Kaagbaan te bepalen, is een goede vergelijking cruciaal. Er kunnen tal van andere mechanismen spelen die tot effecten leiden die schijnbaar door de Parallelle Kaagbaan worden veroorzaakt, maar feitelijk door andere factoren worden bepaald die toevallig niet worden gemeten. In andere dorpen buiten de invloedssfeer van Schiphol kunnen soortgelijke vraagstukken spelen als in Rijsenhout, maar er kunnen in de invloedssfeer van Schiphol dorpen zijn met relatief snel stijgende woningwaarden zijn.

De dataset is ontworpen om voor dergelijke effecten te controleren. De onderzoekseenheid is het dorp. Dat wil zeggen, ruimtelijk geconcentreerde bebouwing en bewoning met een inwonertal van 100 tot 10.000 inwoners. De regio waaruit soortgelijke dorpen zijn gekozen is het gebied dat wordt omvat door het Luchthavenindeliningsbesluit (de LIB-zone). Dat zijn dorpen die evenals Rijsenhout worden beïnvloed door Schiphol. De gehele LIB zone kent 5 schillen. Schil 1 en 2 zijn buiten beschouwing gebleven, omdat daar geen dorpen zijn waargenomen. In schil 3 is een dorp waargenomen: Rozenburg. In schil 4 en schil 5 van het LIB gebied bevindt zich een aanzienlijk aantal dorpen. Als controlegroep – dorpen die geen invloed van Schiphol ondervinden – zijn twee ringvormige regio's om de LIB zone heen gekozen. Ten eerste een ring van dorpen in gemeenten die grenzen aan de LIB zone (de A zone), en een ring van dorpen in gemeenten daaromheen (de B zone). Er zijn twee extra ringen om de LIB-zones heen gekozen, om grenseffecten van gemeenten en dorpen aan de buitenkant van LIB zone 5 en de binnenzijde van ring A te compenseren met een groep dorpen daarbuiten die duidelijk op afstand van Schiphol liggen.

Het aantal dorpen per schil of ring neemt van binnen (kern Schiphol) naar buiten (het Groene Hart) toe. Dit veroorzaakt een bias, omdat de 'normale' situatie in zone B en grotendeels in zone A domineert in de populatie dorpen. In dit onderzoek is dat zo gelaten, omdat een grote controlegroep een robuust 'normaal' of referentie vormt.

Na alle herkenbare dorpen in deze regio's geïdentificeerd te hebben via Google Maps en Wikipedia is een groslijst dorpen bepaald. Alleen die dorpen zijn uiteindelijk onderzocht waarvan een zuivere, dat wil zeggen niet door grenswijzigingen etc beïnvloede tijdreeks kon worden vastgesteld. Uiteindelijk beleven 102 dorpen over die zijn onderzocht. Tevens zijn de dorpen in focusgebieden in de studie van To70 2019 van elkaar onderscheiden. Dat zijn er in totaal 22. Rijsenhout bevindt zich in LIB zone 4 en focus gebied West (figuur 3.2).

Tabel 3.1 Aantal dorpen in de onderzoekspopulatie naar zonering en focusgebieden

Zone	Aantal dorpen	Focusgebied	Aantal dorpen
LIB zone 3	2	Zuidoost	3
LIB zone 4	12	Noordoost	6
LIB zone 5	9	West	3
		Overig	
Zone A	35	Haarlemmermeer	10
Zone B	44		
	102		22

Figuur 3.1 Zones Luchthaven Indelings Besluit Schiphol

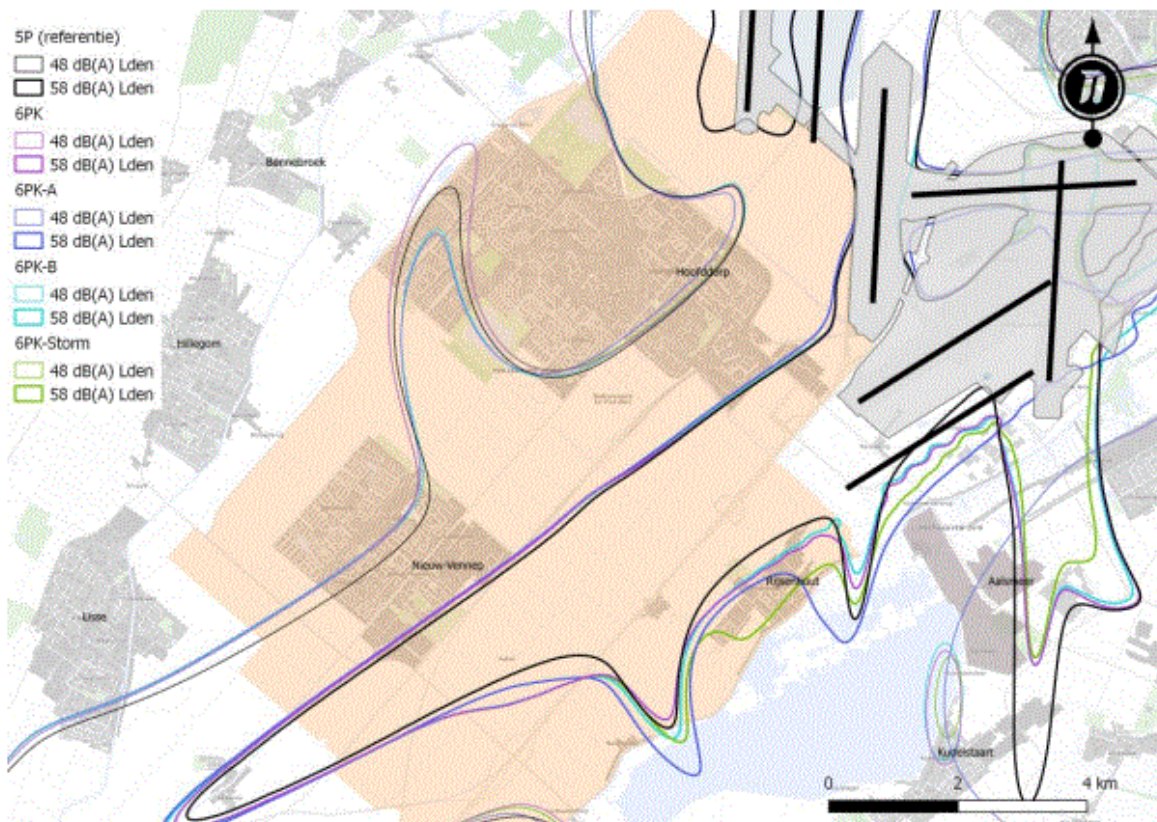


Bron:

Figuur 3.2 Rijsenhout in focusgebied West

Tabel 6-3: Effect op het aantal ernstig gehinderden bij introductie van de parallelle Kaagbaan – focusgebied West.

Aantal EGH	Hoofddorp	Nieuw-Vennep	Rijsenhout	Burgerveen	Totaal
Referentie	10.838	4.637	1.216	161	16.853
6PK	2%	12%	9%	-3%	5%
6PK-A	0%	13%	26%	4%	6%
6PK-B	-1%	11%	4%	0%	3%
6PK-Storm	3%	12%	40%	-1%	8%



Figuur 6-3: Contouren bij introductie van parallelle Kaagbaan – focusgebied West.

Bron: To70 2019

3.2 Uitkomsten

3.2.1 Bevolking

In vergelijking met het totaal van de onderscheiden zones vertraagt de bevolkingsgroei van LIB zone 4 en versnelt die van LIB zone 5. Dit is een plausibel verschijnsel in verband met de toenemende geluidsoverlast van de luchthaven. Het beeld per zone wordt ook door andere factoren beïnvloed. De bevolkingsgroei in het gehele gebied versnelt na 2015. Dat wordt veroorzaakt door de combinatie van een aantrekkende economie en minder stringente ruimtelijk beleid dat na 2012 mogelijk wordt. Hierdoor werden restricties in het Groene Hart en daarbuiten minder stringenter toegepast, zodat bevolkingsgroei en woningbouw mogelijk werd in kleine kernen. Tevens is het zo dat er juist in de Randstad en daarbinnen in de Metropoolregio Amsterdam een relatief hoge bevolkingsgroei is en daardoor druk op ruimte ontstaat. Na 2015 wordt dat zichtbaar in de groeiversnelling in de totale populatie in de periode 2016-2020. Deze groeiversnelling is afwezig in LIB zone 4. Daar vertraagt de groei en wordt de bevolking juist de andere kant op geduwd. Dit levert na 2015 een bijzonder beeld van ruimtedruk op: vanuit Amsterdam als centrum van regionaal-economische ontwikkeling in de richting van kleine kernen om Amsterdam en de MRA heen, en vanuit Schiphol weer terug. Lib zone 5 lijkt daarin de buffer te zijn. Daarbinnen heeft LIB zone 4 een lagere bevolkingsgroei, en zone A en B hebben een even hoge groei als LIB zone 5.

Tabel 3.2 Bevolkingsgroei in dorpen rond Schiphol, 2004-2020 naar deelperiode en zone (N=102)

	2004-09	2010-15	2016-20	2004-20
	%	%	%	%
Lib zone 4	2,5	0,8	0,5	1,2
Lib zone 5	0,0	0,6	1,0	0,5
Zone A	0,3	0,3	1,1	0,5
Zone B	0,2	0,1	1,0	0,4
Totaal	0,4	0,3	1,0	0,5
Rijsenhout	-0,4	-0,4	1,2	0,1
Rijsenhout Dorp	-2,4	2,1	-0,3	-0,1

Rijsenhout (bestaande uit Zuid, Dijk, Dorp en Omgeving) heeft over de gehele periode praktisch een nulgroei. Wel is er variatie over de tijd, variërend van krimp naar enige groei. Over het geheel genomen is de bevolking stationair op de lange termijn: een nul groei, waar de andere regio's gemiddeld een duidelijk hoger gemiddeld groeipad vertonen (1% per jaar).

Bzien naar focusgebieden – een ander type indeling op basis van geluidsoverlast afhankelijk van baangebruik - is zichtbaar dat de ontwikkeling van de bevolking in Zuidoost aanzienlijk momentum verliest, analoog aan het beeld van LIB zone 4. Daar treedt het effect van de bufferzone tussen de bevolkingsgroei die de agglomeratiekracht van Amsterdam veroorzaakt, en de negatieve externe effecten van luchtvaart. Noordoost, West en Overig Haarlemmermeer, met name Noordoost, wint

aan bevolkingsgroei. Op de lange termijn heeft Rijsenhout in focusgebied West een lagere groei van de bevolking. De conclusie is dat de omvang van de bevolking van Rijsenhout stabiel is. Hier kan op zich nog geen betekenis aan worden gehecht, maar het houdt mogelijk stagnatie in.

Tabel 3.2 Bevolkingsgroei in dorpen rond Schiphol, 2004-2020 naar deelperiode en focusgebied (N=22)

	2004-09	2010-15	2016-20	2004-20
	%	%	%	%
Zuidoost	5,9	2,7	0,3	2,9
Noordoost	-0,6	0,0	1,9	0,4
West	-0,2	0,9	1,0	0,6
Overig Haarlemmermeer	0,7	0,2	1,0	0,6
Totaal focusgebieden	2,0	1,2	0,9	1,4
Rijsenhout	-0,4	-0,4	1,2	0,1
Rijsenhout Dorp	-2,4	2,1	-0,3	-0,1

Bron: CBS

3.2.2 Woningvoorraad

De ontwikkeling van de woningvoorraad van Rijsenhout is buitengewoon traag, evenals bij die van de bevolking. Op de lange termijn 2004-2020 groeit de woningvoorraad in Rijsenhout jaarlijks met gemiddeld 0,2 procent. Dat is een minimale groei en fors lager dan het gemiddelde van de dorpen in de referentiezones. Het totaal gemiddelde over de gehele periode is 1 procent per jaar, in Rijsenhout 0,2 procent. Duidelijk is dat de woningbouw in LIB zone 4 fors vertraagt over de tijd; van 2,7 procent in het tijdvak 2004-2009 naar 0,1 procent gemiddeld per jaar over de periode 2016-2020.

De vergelijking met focusgebieden laat zien dat de uitbreiding van de woningvoorraad in Zuidoost in de loop van de tijd stagneerde, analoog aan LIB zone 4. Dat betreft enige dorpen Zuidoost die ook in LIB zone 4 liggen.

Tabel 3.3 Ontwikkeling woningvoorraad in dorpen rond Schiphol, 2004-2020 naar deelperiode en zone (N=102)

	2004-09	2010-15	2016-20	2004-20
	%	%	%	%
Nederland	0,9	1,1	0,8	0,9
Randstad	0,9	1,1	0,9	0,9
Lib zone 4	2,7	0,9	0,1	1,2
Lib zone 5	1,0	1,1	0,8	1,0
Zone A	1,1	1,1	1,0	1,1
Zone B	0,7	1,1	0,9	0,9
Totaal	1,0	1,1	0,9	1,0
Rijsenhout	0,1	0,1	0,5	0,2
Rijsenhout Dorp	-0,9	1,9	-0,1	0,4

Bron: CBS

Tabel 3.4 Ontwikkeling woningvoorraad in dorpen rond Schiphol, 2004-2020 naar deelperiode en focusgebieden (N=102)

	2004-09	2010-15	2016-20	2004-20
	%	%	%	%
Zuid-Oost	7,0	2,6	0,2	3,2
Noord-Oost	0,2	0,2	1,1	0,5
West	0,4	0,8	0,3	0,5
Overig H'meer	1,1	0,9	0,7	0,9
Totaal focusgebieden	2,7	1,3	0,6	1,5
Rijsenhout	0,1	0,1	0,5	0,2
Rijsenhout Dorp	-0,9	1,9	-0,1	0,4

Bron: CBS

3.2.3 Woningwaarde

De gemiddelde woningwaarde is in Rijsenhout lager dan in de referentie zones. Ook blijkt de groei van woningwaarde in Rijsenhout lager dan gemiddeld. Over de gehele periode 2014-2020 is de toename van de woningwaarde in Rijsenhout gemiddeld 1% per jaar lager dan in het totaal van de referentieregio's. Opvallend is dat de woningwaarde in de gehele zone over de periode 2004-2020 0,8 procent per jaar lager is dan in de Randstad als geheel. Dit indiceert dat het negatieve waarde effect van Schiphol zich uitstrekt over een groot gebied. Ook blijkt dat daarbinnen weinig differentiatie is. In Rijsenhout is het verschil met de de totale regio in de meest recente periode 2016-2020 beduidend groter geworden, namelijk 3,6 procent per jaar in Rijsenhout, tegenover 5,5 procent per jaar in het totaal van de zones. Figuur 3.3 laat dat duidelijk zien.

Tabel 3.5 Ontwikkeling woningwaarde in dorpen rond Schiphol, 2004-2020 naar deelperiode en zone (N=102)

	2004-09	2010-15	2016-20	2004-20
	%	%	%	%
Nederland	12,7	-3,0	5,8	4,4
Randstad	12,8	-2,9	7,3	5,0
Lib zone 4	10,4	-2,0	5,6	4,1
Lib zone 5	11,4	-2,2	5,4	4,3
Zone A	11,7	-2,6	5,6	4,3
Zone B	12,4	-3,3	5,4	4,1
Totaal	12,0	-2,9	5,5	4,2
Rijsenhout	10,7	-2,9	3,6	3,2
Rijsenhout Dorp	11,3	-3,0	4,5	3,6

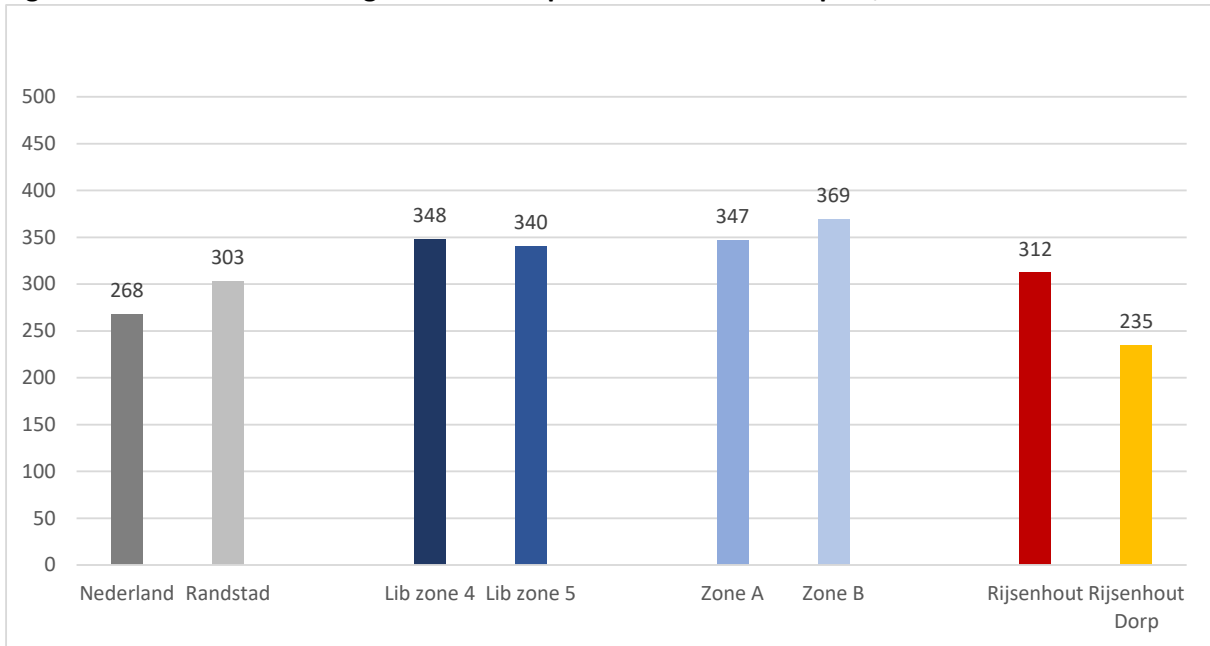
Bron: CBS

Tabel 3.6 Ontwikkeling woningvoorraad in dorpen rond Schiphol, 2004-2020 naar deelperiode en focusgebieden (N=102)

	2004-09	2010-15	2016-20	2004-20
	%	%	%	%
Zuidoost	9,8	-1,6	5,7	4,2
Noordoost	10,3	-2,3	7,5	4,5
West	11,4	-3,0	4,0	3,5
Overig Haaremmmermeer	11,0	-2,5	5,1	3,9
Totaal focusgebieden	10,5	-2,1	5,8	4,2
Rijsenhout	10,7	-2,9	3,6	3,2
Rijsenhout Dorp	11,3	-3,0	4,5	3,6

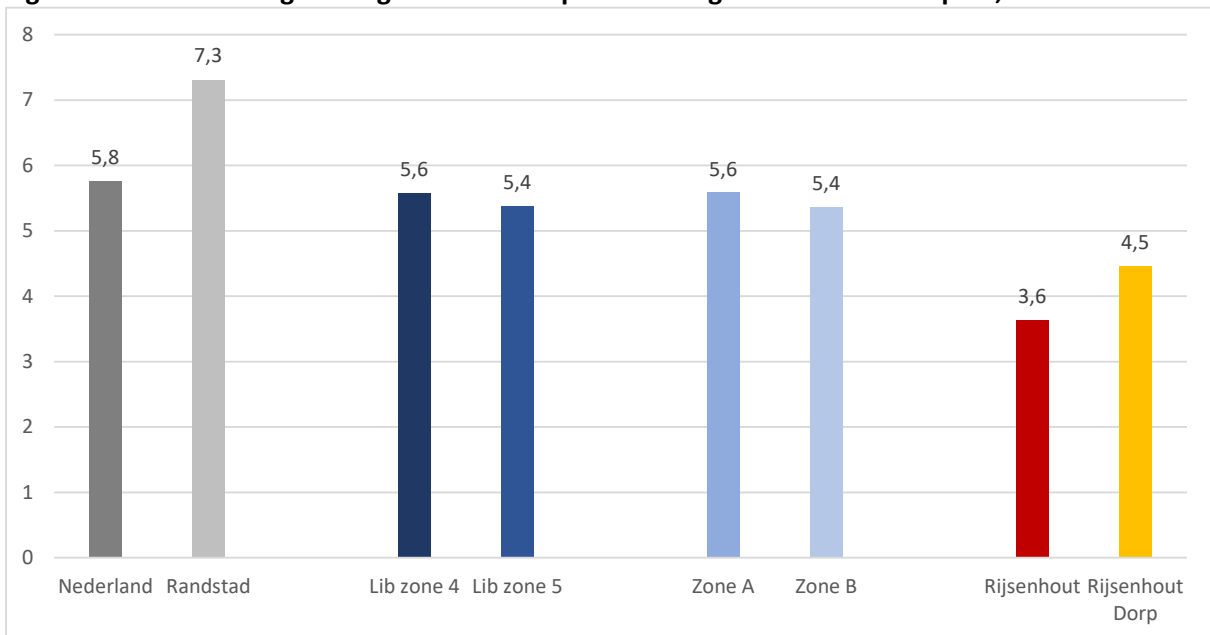
Bron: CBS

Figuur 3.1 Gemiddelde woningwaarde in dorpen in zones rond Schiphol, 2020



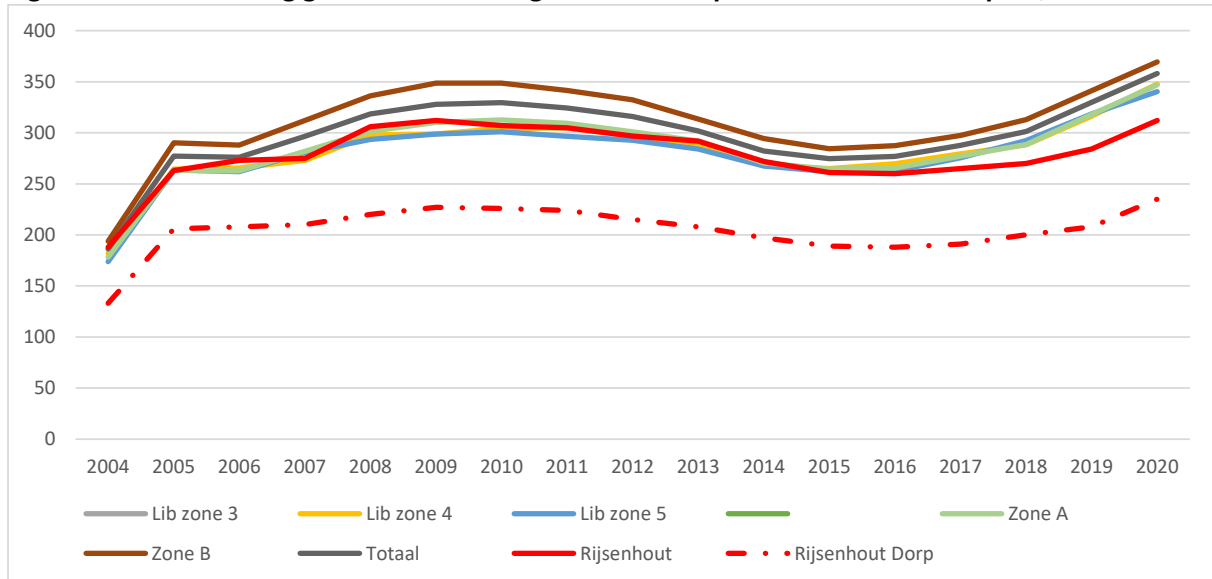
Bron: CBS

Figuur 3.2 Ontwikkeling woningwaarde in dorpen in focusgebieden rond Schiphol, 2016-2020



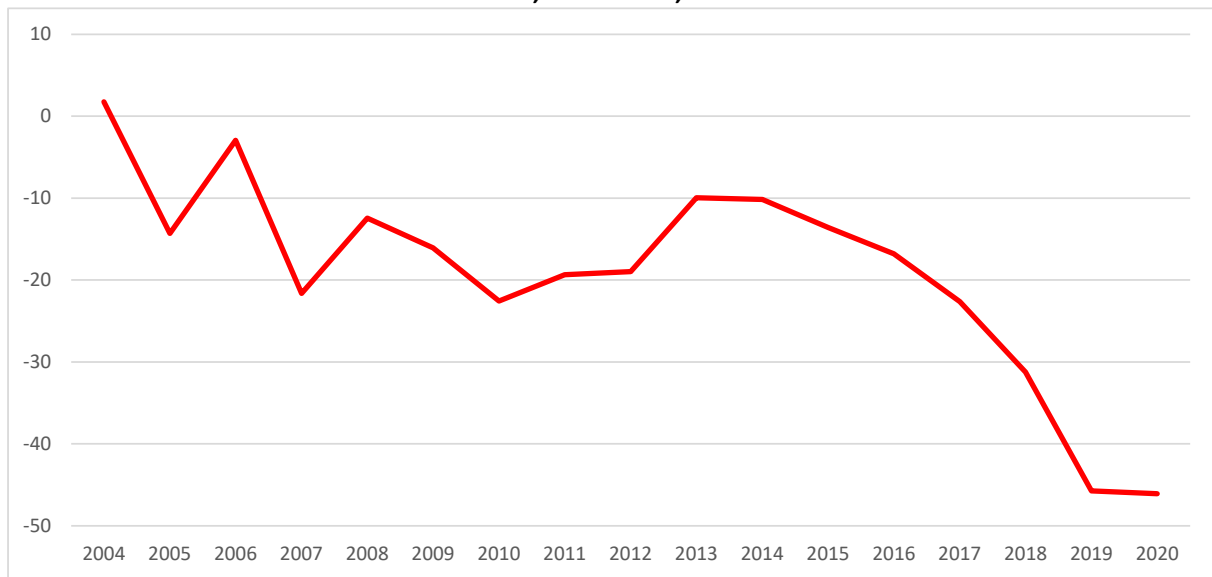
Bron: CBS

Figuur 3.3 Ontwikkeling gemiddelde woningwaarde in dorpen in zones rond Schiphol, 2004-2020



Bron: CBS

Figuur 3.4 Verschil woningwaarde Rijsenhout met het gemiddelde van het totaal van de dorpen in de onderscheiden LIB-zones en zone A en B, 2004-2020, x1000 Euro



Bron: CBS

Figuur 3.3 laat duidelijk zien dat de groei van de woningwaarde van Rijsenhout aanvankelijk binnen de bandbreedte ligt, maar vanaf het begin van de economisch gunstige jaren 2015-2019 relatief verslechtert. De woningwaarde stijgt er wel, maar trager dan in de referentieregio's. Het verschil met de andere regio's loopt dan op. Na 2008 is de woningwaarde in Rijsenhout gemiddeld hoger dan in LIB zone 5, maar in 2020 is die van Rijsenhout aanmerkelijk lager dan van LIB zone 5, maar ook lager dan LIB zone 4, waar Rijsenhout deel van uitmaakt. Tevens is de woningwaarde in de dorpen in zone B, die het verst van Schiphol ligt, het hoogst. Dit is conform verwachting. Zone A verschilt niet veel van LIB zone 5. Het is mogelijk dat men in zone A ook hinder ondervindt – weliswaar niet ernstig, maar wel genoeg hinder om effect op de woningwaarde te hebben, niet veel anders dan in LIB zone 5. Dit is een aanwijzing dat waardeverlies door de overlast van Schiphol zich uitstrekt tot buiten de officiële LIB zones.

De verandering van relatieve woningwaarde van Rijsenhout na 2015 wordt toegeschreven aan de reservering voor de parallelle Kaagbaan en/of de toename van geluidsoverlast vanaf dat jaar, juist in Rijsenhout. Het is namelijk mogelijk dat de eventuele aanleg van parallelle Kaagbaan en de zekerheid dat Rijsenhout in elke variant over het toekomstig baangebruik meer ernstige hinder zal ondervinden, duidelijk is geworden in de regionale woningmarkt. Bij elkaar zijn er twee effecten in het woningwaarde verlies van Rijsenhout te onderscheiden

- Algemene geluidsoverlast (verschil zone B en LIB zone 4 in 2020)
- Een extra effect dat toegeschreven wordt aan het toekomstig gebruik van de parallelle Kaagbaan en/of extra geluidsoverlast door de groei van het aantal vliegbewegingen van Schiphol (verschil Rijsenhout met LIB zone 4 in 2020).

Indien het gemiddelde verschil in woningwaarde wordt geprojecteerd op het aantal woningen, komt het eerste effect op 38,3 miljoen euro, en komt het tweede effect op een extra van 62,7 miljoen. In totaal komt dat neer op 101 miljoen euro woningwaardeverlies voor geheel Rijsenhout. Dat is het totale verschil indien de gemiddelde woningwaarde in Rijsenhout even hoog zou zijn als de gemiddelde woningwaarde in zone B, de zone met de hoogste gemiddelde woningwaarde van dorpen in het gehele onderzoeksgebied.

Benadrukt wordt dat dit een eerste indicatief cijfer is, waarbij geen rekening wordt gehouden met de kwaliteit van de woningen in Rijsenhout en zone B. Dat gaat over de specifieke kwaliteit in Rijsenhout, tegenover de gemiddelde woningkwaliteit in zone B. Dat verschil is onbekend. Wat wel bestaat is het waargenomen verschil nu, en het extra verschil dat na 2015 ontstaat.

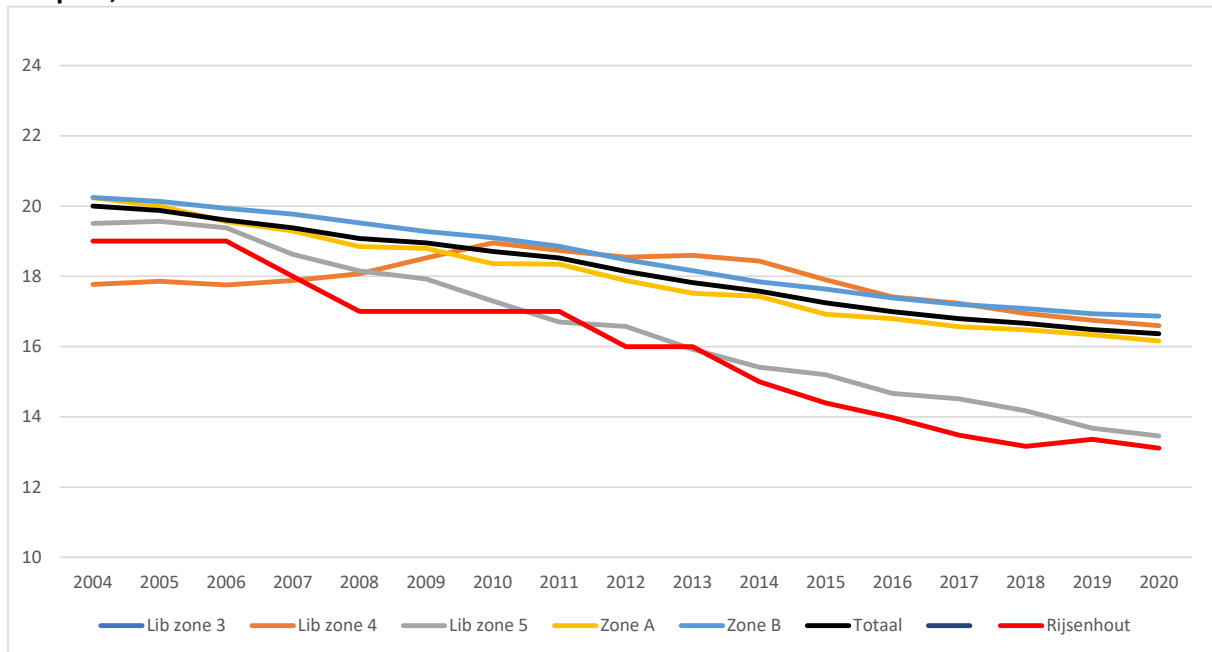
Een eerste schatting van 100 miljoen is vanuit dat perspectief plausibel, omdat de gemiddelde woningwaarde van Rijsenhout ook hoger zou kunnen zijn dan de gemiddelde kwaliteit van woningen in zone B als de geluidsoverlast er niet zou zijn geweest.

3.2.4 Bevolking 0-15 en 65+ jaar

Figuur 3.4 laat zien dat het aandeel bevolking 0-14 jaar in de bevolking afneemt in de loop van de tijd. Dat is in de eerste plaats een algemeen verschil als gevolg van de vergrijzing. Duidelijk is dat het aandeel 0-15 jarigen in de bevolking van Rijsenhout en LIB zone 5 uit de pas loopt met het gemiddelde van de LIB-zones plus zone A en B er omheen. Duidelijk is dat de vergrijzing in LIB zone 5 en Rijsenhout is versneld na 2006. Figuur 3.5 toont het aandeel 65 jarigen en ouder in de bevolking en laat zien dat de vergrijzing sneller verloopt in Rijsenhout.

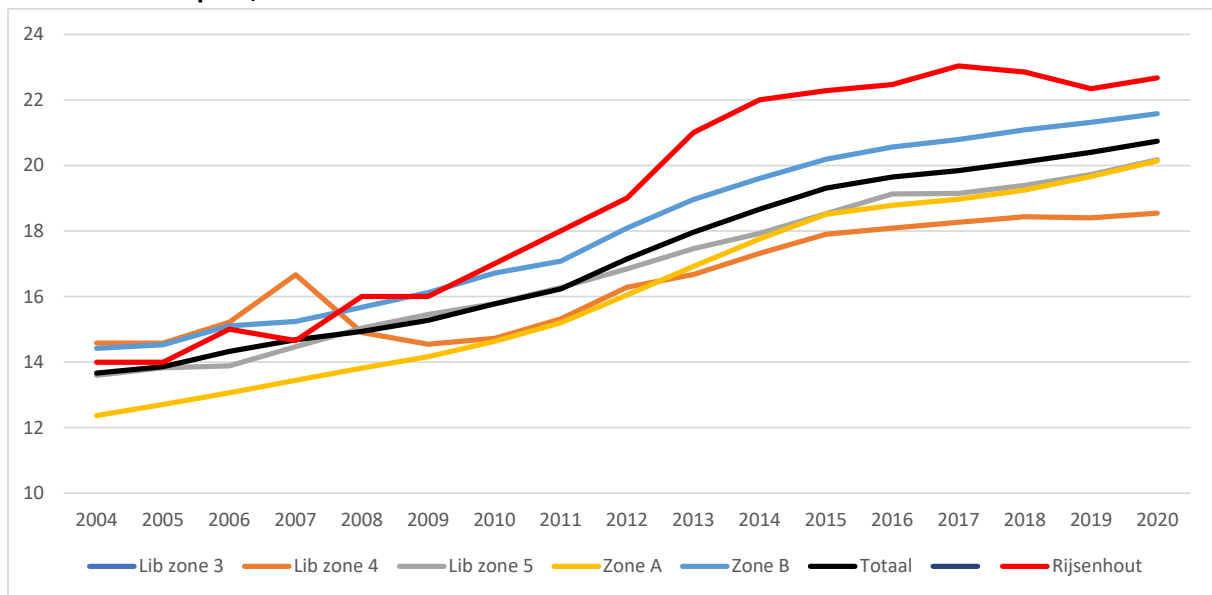
LIB Zone 4 laat een bijzonder patroon zien: aanvankelijk neemt het aandeel 0-15 jaar toe, evenals de categorie 65+, om vanaf de recessie 2009 te stagneren. Dat is toe te schrijven aan het stilvallen van de vestiging van jonge gezinnen en senioren in enige dorpen in LIB zone 4 als gevolg van de recessie in die jaren. Opvallend is dat dat niet is hersteld in de hoogconjunctuur na 2015. Dat patroon sluit aan bij het beeld van hoge bevolkingsgroei en woningbouw in LIB zone 4 in de jaren 2004-2009 (zie eerdere paragrafen).

Figuur 3.5 Ontwikkeling aandeel bevolking 0-15 jaar in de gehele bevolking naar LIB zones rond Schiphol, 2004-2020



Bron: CBS

Figuur 3.6 Ontwikkeling aandeel bevolking 65 jaar en ouder jaar in de gehele bevolking naar LIB zones rond Schiphol, 2004-2020



Bron: CBS

3.2.5 Inkomen

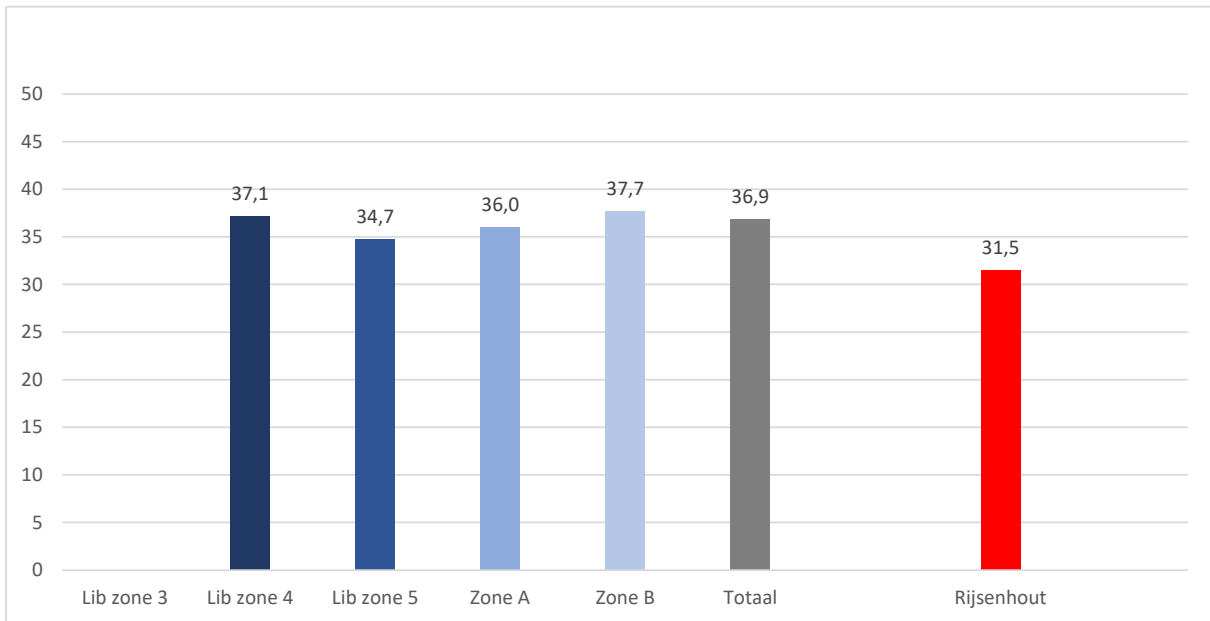
Het gemiddelde inkomen per inkomensontvanger vertoont in Rijsenhout een bijzonder patroon. Over de periode 2004-2007 ligt het gemiddelde inkomen in Rijsenhout in de bandbreedte van de onderscheiden zones, maar heeft deze al een dalende tendens. In de periode 2009-2018 is het gemiddelde inkomen in Rijsenhout onder dat van de bandbreedte uitgekomen (onder dat van LIB zone 5), en het verschil met de zones neemt daarna toe. In 2018 ligt het gemiddelde inkomen in Rijsenhout op 31,5 duizend euro, fors lager dan het totaal van alle onderscheiden zones (36,9 duizend euro). Het verschil is dan 5,4 duizend euro. Het verschil met het ideale gebied, zone B die het verst van Schiphol is, is iets groter, namelijk 37,7 duizend euro in zone B, 6,2 duizend euro meer dan in Rijsenhout.

Eerder is gebleken dat de bevolkingsomvang in Rijsenhout ongeveer hetzelfde gebleven. Toch is het gemiddelde inkomen gedaald. Dat wijst er op dat hogere inkomens in Rijsenhout zijn vertrokken naar elders, en dat deze woningen in gebruik zijn genomen door mensen met lagere inkomens. Dit loopt synchroon met de lagere toename van de woningwaarde.

Dit is in de kern de achteruitgang van sociale structuur van Rijsenhout, omdat hiermee netwerken worden verbroken en het draagvlak van voorzieningen erodeert. Het is daarmee niet uitgesloten dat huishoudens juist in Rijsenhout gaan wonen omdat het goedkoper wonen is. Cijfers om dit nader te onderzoeken zijn niet voorhanden.

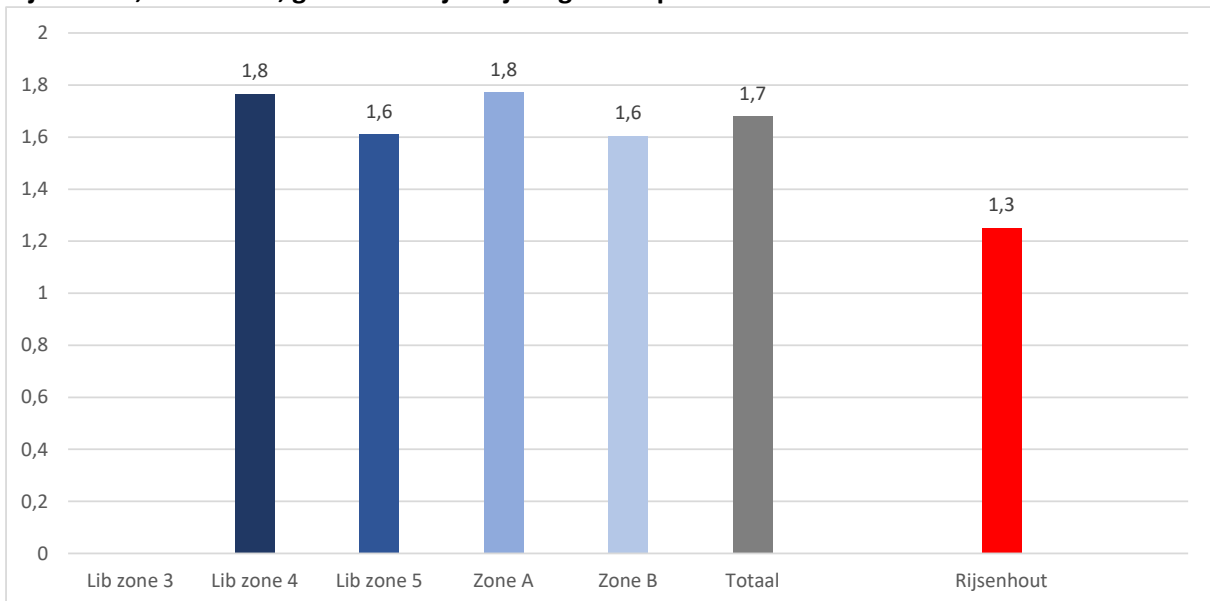
Het percentage bijstandsuitkeringen (op de gehele bevolking) neemt in recente jaren snel toe in Rijsenhout (onderliggende data laten zien dat dat juist in Rijsenhout Dorp plaatsvindt). Dat past in het patroon van sociaal-economische deprivatie van Rijsenhout in recente jaren. Op de lange termijn is er al enige druk, en dat is na 2015 versneld.

Figuur 3.7 Inkomen per inkomensontvanger naar LIB-zones, zone A en B en Rijsenhout, 2018, x1000 euro



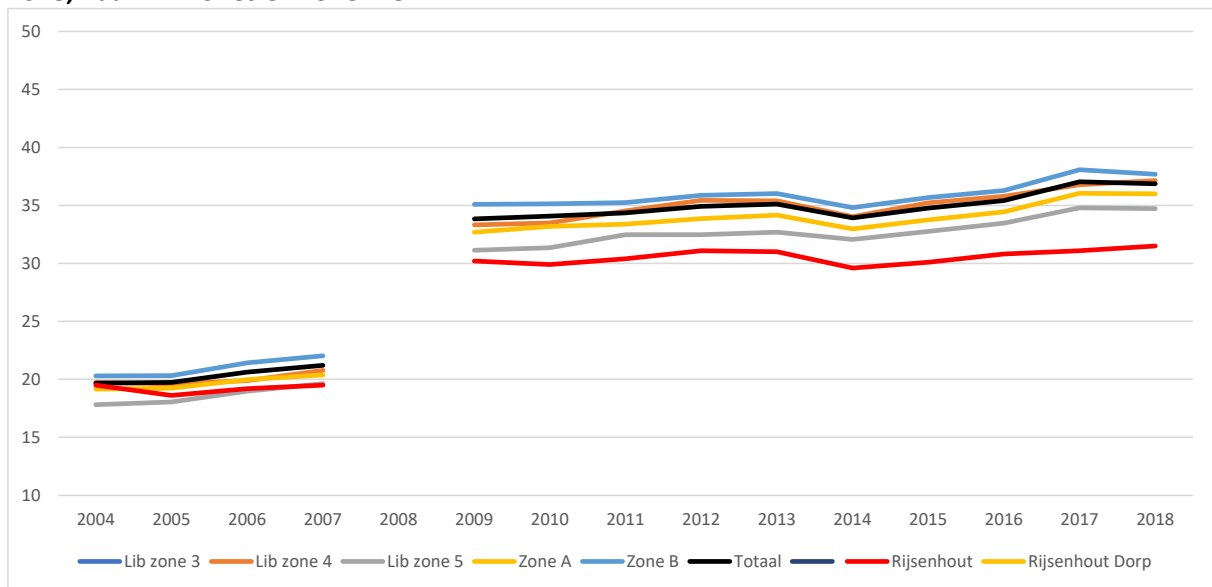
Bron: CBS

Figuur 3.8 Ontwikkeling van het inkomen per inkomensontvanger naar LIB-zones, zone A en B en Rijsenhout, 2015-2018, gemiddelde jaarlijkse groei in procenten



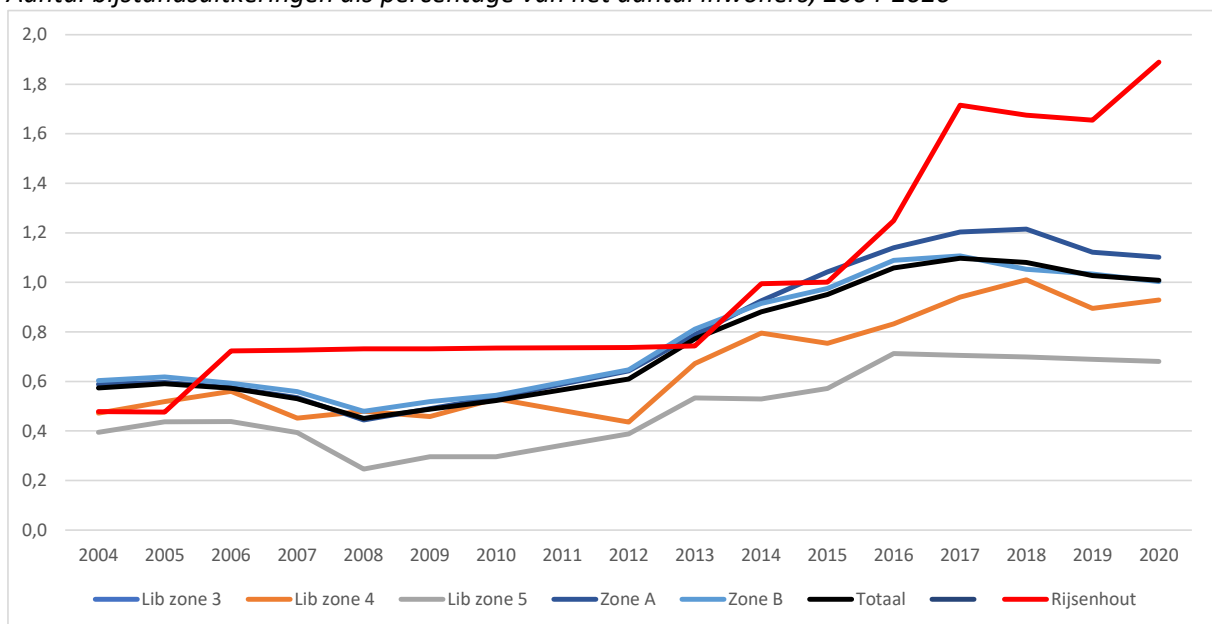
Bron: CBS

Figuur 3.9 Ontwikkeling van het gemiddelde inkomen per inkomensontvanger, 2004-2007 en 2009-2018, naar LIB-zones en zone A en B



Bron: CBS

Figuur 3.10 Ontwikkeling van aantal bijstandsuitkeringen naar LIB-zones en zone A en B
Aantal bijstandsuitkeringen als percentage van het aantal inwoners, 2004-2020



Bron: CBS

Literatuur

Adecs Airinfra Consultants & MovingDot. (2020). *Toets op rapport verkenning banenstelsel Schiphol. Effecten geluid en capaciteit*. Den Haag: i.o.v. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

To70. (2019). *Verkenning effecten geluid en capaciteit bij aanpassing van het banenstelsel Schiphol. Eindrapport*. Den Haag: i.o.v. Royal Schiphol Group.

To70. (2020). *MER 'Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol'. Deelonderzoek geluid*. Den Haag.

WHO. (2018). *Environmental Noise Guidelines for the European Region*. Kopenhagen: World Health Organization Regional Office for Europe.