

Rijsenhout in vrije val

Een welvaartsstudie over de maatschappelijke kosten van
de ruimtelijke reservering voor de Parallele Kaagbaan



Walter J.J. Manshanden (NEO Observatory)

Leo M. Bus (LeoBus.nl)

Rotterdam, december 2021

Rijsenhout in vrije val

Een welvaartsstudie over de maatschappelijke kosten van de ruimtelijke reservering voor de
Parallele Kaagbaan

Onderzoek in opdracht van de Dorpsraad Rijsenhout

Begeleiding:

Commissie Woningbouw

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.....	4
1 Achtergrond en vraagstelling	6
1.1 Rijsenhout stagneert	6
1.2 Besluit ruimtereservering parallelle Kaagbaan	7
1.3 Inhoud van dit rapport	9
2 Impact van Parallelle Kaagbaan op de capaciteit van de luchthaven en aantal ernstig gehinderden in de omgeving.....	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Operationele impact.....	12
2.3 Impact voor bewoners van Rijsenhout.....	14
2.3.1 Ernstig gehinderden in Rijsenhout en andere woonkernen van Haarlemmermeer	14
2.3.2 Ernstig gehinderden in Rijsenhout en andere woonkernen ten westen en zuidoosten van de Kaagbaan	15
2.3.3 Ernstig gehinderden in Rijsenhout en woonkernen ten noordoosten van de Kaagbaan 16	
2.3.4 Ernstig gehinderden buiten de focusgebieden van Schiphol	17
3 De sociaal-economische ontwikkeling van Rijsenhout 2004–2020	19
3.1 Inleiding	19
3.2 Uitkomsten	22
3.2.1 Bevolking	22
3.2.2 Woningvoorraad.....	23
3.2.3 Woningwaarde	24
3.2.4 Bevolking 0-15 en 65+ jaar	28
3.2.5 Inkomen.....	29
3.3 Aanbeveling.....	31
Literatuur.....	33

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 – voornamelijk ten behoeve van het bedrijfsmodel van de grootste gebruiker van de luchthaven – piekuurcapaciteit 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 deze reservering in Rijsenhout ontstaan.

De reservering creëert onzekerheid voor inwoners en bedrijven, die niet weten hoe hun toekomst er in Rijsenhout uit ziet. Een tweede Kaagbaan maakt het tijdens piekuren mogelijk dat niet 74 maar 75 vliegtuigen per uur vanaf Schiphol kunnen vertrekken. Aanleg van de parallelle Kaagbaan betekent echter ook sloop van woningen en gebouwen in een deel van Rijsenhout. Uit eerder onderzoek blijkt dat 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 Luchthavenindelingsbesluit 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 Rijsenhout qua woningwaarde opgelopen tot in totaal 101 miljoen euro. Dit bedrag 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 van de 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 of minder in hun 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.

Deze studie betreft een eerste kwantitatieve verkenning van de vraag of Rijsenhout op enige voor welvaart relevante kenmerken afwijkt van andere dorpen. Deze eerste verkenning leverde daarvoor een positief antwoord op. De verkenning legt ook verschillende nieuwe vragen neer. Het woningwaardeverval is gemeten op het niveau van wijken/buurtten. Eerder is door het Centraal Planbureau op basis van prijzen van woningtransacties welvaartseconomisch onderzoek gedaan naar de relatie tussen de geluidsnormen voor Schiphol en het woningwaardeverval in de wijde omgeving van de luchthaven. Een herhaling van dat onderzoek op basis van dat model – met de reservering van de Parallele Kaagbaan als controlevariabele – zou zeer gewenst zijn in het licht van de huidige problematiek. Daarnaast is met de huidige dataset op het niveau van wijken/buurtten meer mogelijk, omdat de indeling in LIB-zones en de omliggende de verwachte uitkomsten gaf. Tenslotte is deze verkenning eveneens toepasbaar op andere dorpen in de Haarlemmermeer en daarbuiten, zoals De Kwakel of Leimuiden.

1 Achtergrond en vraagstelling

1.1 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 van het Groene Hart, een productieve tuinbouw en goede bereikbaarheid een welvarende dorpsgemeenschap moeten zijn. Dat is het echter niet.

De Feiten op een Rij

De problematiek van Rijsenhout is samengevat in 'De feiten op een rij', een visueel document dat is opgesteld voor het gesprek tussen de Dorpsraad Rijsenhout en de ministeries van IenW en BZK op 15 juli 2021. De punten daarin zijn:

- Geluid: huidige LIB-contouren, MER en de ruimtelijke reservering voor de parallelle Kaagbaan
- Het advies van de Wereldgezondsorganisatie betreffende de grenswaarde van 45 dB(A) L_{den} en 40 dB(A) L_{night}
- Baanonderhoud
- Luchtkwaliteit en ultra fijnstof
- Veiligheid
- De Gezondheidsmonitor hinder en beleving van de GGD

In 'de feiten op een rij' worden de gevolgen van deze onderwerpen voor Rijsenhout toegelicht. Naast de huidige ernstige hinder door geluid ontstaat in Rijsenhout extra overlast tijdens perioden van gepland baanonderhoud op Schiphol. Bovendien is sprake van een ernstige aantasting van de luchtkwaliteit in Rijsenhout door de hoge bijdrage van luchtvaart op (ultra) fijnstof. De leefbaarheid zou bij aanleg van de parallelle Kaagbaan onmogelijk worden, waardoor Rijsenhout (groten)deels onbewoonbaar wordt. De woningbehoefte van Rijsenhout kan momenteel niet vervuld worden door deze problematiek. Daarbij komt de leegstand van kassen, waar vooralsnog geen andere bestemming voor is. Door de huidige en toekomstige zware druk op de fysieke leefbaarheid, in combinatie met de mogelijke aanleg van de parallelle Kaagbaan, zet dit druk op de sociale leefbaarheid van Rijsenhout.

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 Zwanenburgbaan 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 (parallelle) Kaagbaan van de luchthaven Schiphol. Deze reservering leidt tot een grote onzekerheid over de toekomstige mogelijkheden van de 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, parallelle 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.

1.2 Besluit ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Tot 1 april 2008 was de reservering voor de parallelle Kaagbaan opgenomen in het Streekplan Noord-Holland Zuid van de provincie Noord-Holland. Daarna wilde de provincie, met het oog op leefbaarheid en behoefte aan woningbouw in het licht van schaarse ruimte, de reservering alleen voortzetten volgens het 'baan erbij is baan eraf' principe. Daar dit standpunt niet werd gedeeld door het Rijk, heeft het Rijk de ruimtelijke bevoegdheid naar zich toegetrokken. De juridische uitwerking van het reserveringsbeleid dat het Rijk sinds 1 april 2008 voert is op 25 november 2013 gepubliceerd in het Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden (Staatsblad 2013, 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 dit Besluit staat omschreven waartoe de optie op de tweede Kaagbaan dient, en wie welke rechten heeft. Tevens is vermeld wie financieel gevrijwaard is.

DOEL VAN DE TWEDE, PARALLELE KAAGBAAN: PIEKURCAPACITEIT

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 die slechts 2 banen heeft). 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 tijdens piekperiodes altijd minimaal 3 banen nodig: 2 landingsbanen en 1 startbaan of andersom, afhankelijk van de piekperiode. Volgens de luchtvaartsector is de parallelle Kaagbaan voor de lange termijn een belangrijke optie om een betrouwbare operatie ook in de toekomst mogelijk te blijven maken en daarmee de netwerkqualiteit te kunnen garanderen.

Al voor 2008 gaf de luchtvaartsector aan, dat bij meer dan 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol de parallelle Kaagbaan van toegevoegde waarde is. Enkele jaren na de mondiale luchtvaartcrisis van 2008 heeft de luchtvaartsector bevestigd, dat de parallelle Kaagbaan voor de lange termijn nog steeds een belangrijke optie is om op Schiphol een betrouwbare operatie mogelijk te blijven maken.

VRIJWARING VAN FINANCIËLE CLAIMS

Doordat het Rijk het reserveringsbeleid vanaf 1 april 2008 heeft overgenomen van de provincie Noord-Holland, hebben de provincie en de gemeente Haarlemmermeer geen invloed meer op de besluitvorming. Dit creëert ook voor hen onzekerheid over geluidsoverlast in de toekomst, hetgeen de keuze van woningbouwlocaties in de MRA belemmert. De Rijksoverheid heeft in het Besluit van 2013 voor onbepaalde tijd grond gereserveerd voor de mogelijke aanleg van een parallelle Kaagbaan.

Een belangrijk onderdeel in het Besluit is bovendien 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...'* (Staatsblad 2013, 506: p.13).

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 aanschaft. 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 de 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. Met de juridische uitwerking in het Staatsblad 2013, 506 wijst het Rijk op de leveringsplicht: er mogen geen andere onomkeerbare activiteiten of investeringen worden gedaan, maar de eigenaar van de optie vrijwaart

zich van kosten. Dit houdt in dat de gemeente Haarlemmermeer de planologische beperking die voortvloeit uit de reservering bewaakt door het aantal vergunningen voor een herbestemming te minimaliseren.

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.

LUCHTVAARTNOTA 2020-2050

Volgens de Luchtvaartnota 2020-2050 kunnen met name in Rijsenhout de gevolgen voor de leefbaarheid van een parallelle Kaagbaan zeer ingrijpend zijn (IenW, 2020: p.77). Een parallelle Kaagbaan kan volgens de Luchtvaartnota 2020-2050 weliswaar leiden tot een beperkte afname van het aantal ernstig gehinderden van geluid, maar hierdoor verplaatst ook de hinder naar gebieden aan de (zuid)westkant van Schiphol. Het kabinet houdt de reservering van de parallelle Kaagbaan voorlopig aan, totdat eerdere studies naar de operationale impact op Schiphol, de geluidshinder voor de omgeving en de veiligheidseffecten van de parallelle Kaagbaan in een aanvullend onderzoek aan elkaar gekoppeld zijn. Het Rijk verwachtte uiterlijk in 2021 een besluit te zullen nemen over de ruimtelijke reservering voor een parallelle Kaagbaan. De Tweede Kamer heeft echter op 2 februari 2021 de Luchtvaartnota 2020-2050 controversieel verklaard, waardoor besluitvorming over de ruimtelijke reservering pas door het volgende kabinet kan worden genomen.

1.3 Inhoud van dit rapport

VRAAGSTELLING

De Dorpsraad Rijsenhout heeft NEO Observatory en LeoBus.nl gevraagd de maatschappelijke kosten – het waardeverlies en de sociaal-economische stagnatie in Rijsenhout – als gevolg van de optie op de tweede, parallelle Kaagbaan op een rij te zetten in een bondig rapport, dat gebruikt kan worden in het gesprek dat de Dorpsraad Rijsenhout met het Ministerie van IenW en andere partijen voert.

UITWERKING

De mogelijkheden tot woningbouw worden in Rijsenhout beperkt door het rijksbeleid voor Schiphol geformuleerd in de Wet tot wijziging van de wet Luchtvaart ('Wijzigingswet', 2003) en de ruimtelijke consequenties daarvan in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Vanwege het LIB kan volgens de Ruimtelijke Economische Visie Rijsenhout alleen op enkele open plekken in het lint nog woningbouw gerealiseerd kunnen worden. Nieuwbouw van woningen, scholen en andere geluidsgevoelige bestemmingen is vanwege de ligging van Rijsenhout in LIB-zone 4 (beperkingengebied geluid) niet toegestaan.

Het doel van dit onderzoek 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 zal krijgen. De sociaal-economische effecten van de lopende optie op de Parallele Kaagbaan worden als volgt in beeld gebracht:

1. Aan de hand van informatie over aanpassingen van het baanstelsel op Schiphol worden de effecten van een ingebruikname van de parallelle Kaagbaan beeld gebracht. De effecten voor de inwoners van Rijsenhout worden daarbij gezien tegen het licht van de operationele impact op Schiphol en de omgevingseffecten in andere dorpen rondom Schiphol.
2. De sociaal-economische kenmerken van Rijsenhout worden op basis van het bestand wijken/buurtten van het CBS kwantitatief bepaald. Dit bestand bevat uitgebreide data over bevolking, wonen en inkomen op wijk/buurt niveau. De focus ligt 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, wat zal blijken uit een vergelijking van deze gegevens met diverse referentieregio's.

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

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.

In de verkenning van Schiphol wordt 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 onderzoeken, ontbreekt deze informatie in de verkenning. 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).

Aanbeveling van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, 2018)

‘For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft below 45 dB L_{den} , 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.’

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 (Adecs 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. Daarnaast heeft het Ministerie van IenW een ‘quickscan’ van de veiligheid van aanpassingen van banenstelsel op Schiphol laten uitvoeren (NLR, 2019). Conclusie van deze ‘quickscan’ is dat een banenstelsel met een parallelle Kaagbaan mogelijk tot een extra risico op botsingen in de lucht leidt, maar naar verwachting ook tot een verlaging van het externe veiligheid risico.

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 vliegtuigen per uur bij een inkomende piek en 110 vliegtuigen per uur bij een uitgaande piek. Bij een piekuurcapaciteit van 110 vliegbewegingen bedraagt de maximale jaarcapaciteit – op basis van de inschatting in de verkenning door Schiphol (To70, 2019) dat de theoretische jaarcapaciteit in de praktijk hooguit voor 85% benut kan worden – 560 tot 580 duizend vliegbewegingen. De second opinion geeft echter aan dat de relatie tussen de

piekuurcapaciteit en de jaarcapaciteit te complex is om te baseren op een 'expert judgement' van het benuttingspercentage (Adecs Airinfra Consultants & MovingDot, 2020: pp. 28-30).

In de verkenning is voor 2027 uitgegaan van een piekuurcapaciteit van 120 vliegbewegingen, maar de second opinion komt tot een inschatting van maximaal 115 vliegbewegingen per uur (Adecs Airinfra Consultants & MovingDot, 2020: p.12). Bij een piekuurcapaciteit van 120 vliegbewegingen per uur bedraagt volgens de maximale jaarcapaciteit 605 – 630 duizend vliegbewegingen, bij een piekuurcapaciteit van 115 vliegbewegingen per uur zijn dat 580 – 605 duizend vliegbewegingen (To70, 2020: Addendum).

Tabel 1 Capaciteit bij uitbreiding banenstelsel Schiphol tijdens piekperioden

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

Bron: To70

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 (Adecs Airinfra Consultants & MovingDot, 2020: p.20). De capaciteit zal tijdens alle piekperioden niet veranderen als naast een parallelle Kaagbaan ook een 4^e Noord-Zuidbaan opengesteld wordt.

Tabel 2 Capaciteit banenstelsel tijdens piekperioden bij 'baan erbij is baan eraf' principe

	aantal vliegbewegingen per uur		
	inkomende piek	uitgaande piek	dubbele piek
<i>Banenstelsel met Parallele 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 Parallele 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

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 buitenwerkingstelling van de Aalsmeerbaan en/of Buitenveldertbaan zal echter een aanzienlijke vermindering van de capaciteit tijdens alle piekperioden betekenen.

2.3 Impact voor bewoners van Rijsenhout

Volgens de verkenning van Schiphol hebben in Rijsenhout 1.216 mensen ernstige geluidhinder van het huidige banenstelsel (To70, 2019). Daaruit kan afgeleid worden dat momenteel 29% van de inwoners van Rijsenhout ernstige geluidshinder van Schiphol ondervindt.¹

Elke uitbreidingsvariant van het banenstelsel zal in Rijsenhout het aantal mensen dat ernstig geluidhinder 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 3 Toename aantal ernstig gehinderden (≥ 48 dB(A) L_{den}) in Rijsenhout bij uitbreiding banenstelsel Schiphol

	Uitbreiding banenstelsel met		
	Verlengde Oostbaan	Parallelle Kaagbaan	Parallelle 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 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.

2.3.1 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

¹ Omdat de berekening van het aantal ernstig gehinderden binnen de ≥ 48 dB L_{den} geluidscontour gebaseerd is op de woningsituatie op 1 januari 2018 (To70, 2019: p.81), is het aantal ernstig gehinderden eveneens gerelateerd aan bevolkingscijfers op 1 januari 2018.

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.²

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.

Tabel 4 Impact op aantal ernstig gehinderden (≥ 48 dB(A) L_{den}) 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)

2.3.2 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.

² (To70, 2019) heeft de effecten in de overige woonkernen binnen de gemeente Haarlemmermeer – Aalsmeerderbrug, Abbenes, Beinsdorp, Boesingheliede, Buitenkaag, Cruquius, Haarlemmerliede, Lisserbroek, Oude Meer, Rozenburg, Spaarnwoude, Vijfhuizen en Zwaanshoek – niet afzonderlijk opgenomen in de verkenning.

Tabel 5 Impact op aantal ernstig gehinderden (≥ 48 dB(A) L_{den}) 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.

2.3.3 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).

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.

Tabel 6 Impact parallelle Kaagbaan op aantal ernstig gehinderden (≥ 48 dB(A) L_{den}) in Rijsenhout en woonkernen ten Noordoosten van Schiphol

	Zonder 4 ^e Noord- Zuidbaan	Met 4 ^e 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)

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.

2.3.4 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 7 Impact van Parallelle Kaagbaan op aantal ernstig gehinderden (≥ 48 dB(A) L_{den}) in gemeenten buiten focusgebied Schiphol met vergelijkbare effecten als Rijsenhout (toename) of Kudelstaart (afname)

	Zonder sluiting andere banen	Met sluiting Aalsmeerbaan	Met sluiting Buitenveldertbaan
<i>Rijsenhout</i>	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%
<i>Kudelstaart</i>	-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 is 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. 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 binnen de invloedssfeer van Schiphol ook dorpen zijn met relatief snel stijgende woningwaarden.

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 Luchthavenindelingsbesluit (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 één 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 die grenzen aan de LIB zone (de A zone), en een ring van dorpen in gemeenten daaromheen (de B zone). De twee extra ringen om de LIB-zones heen zijn 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.

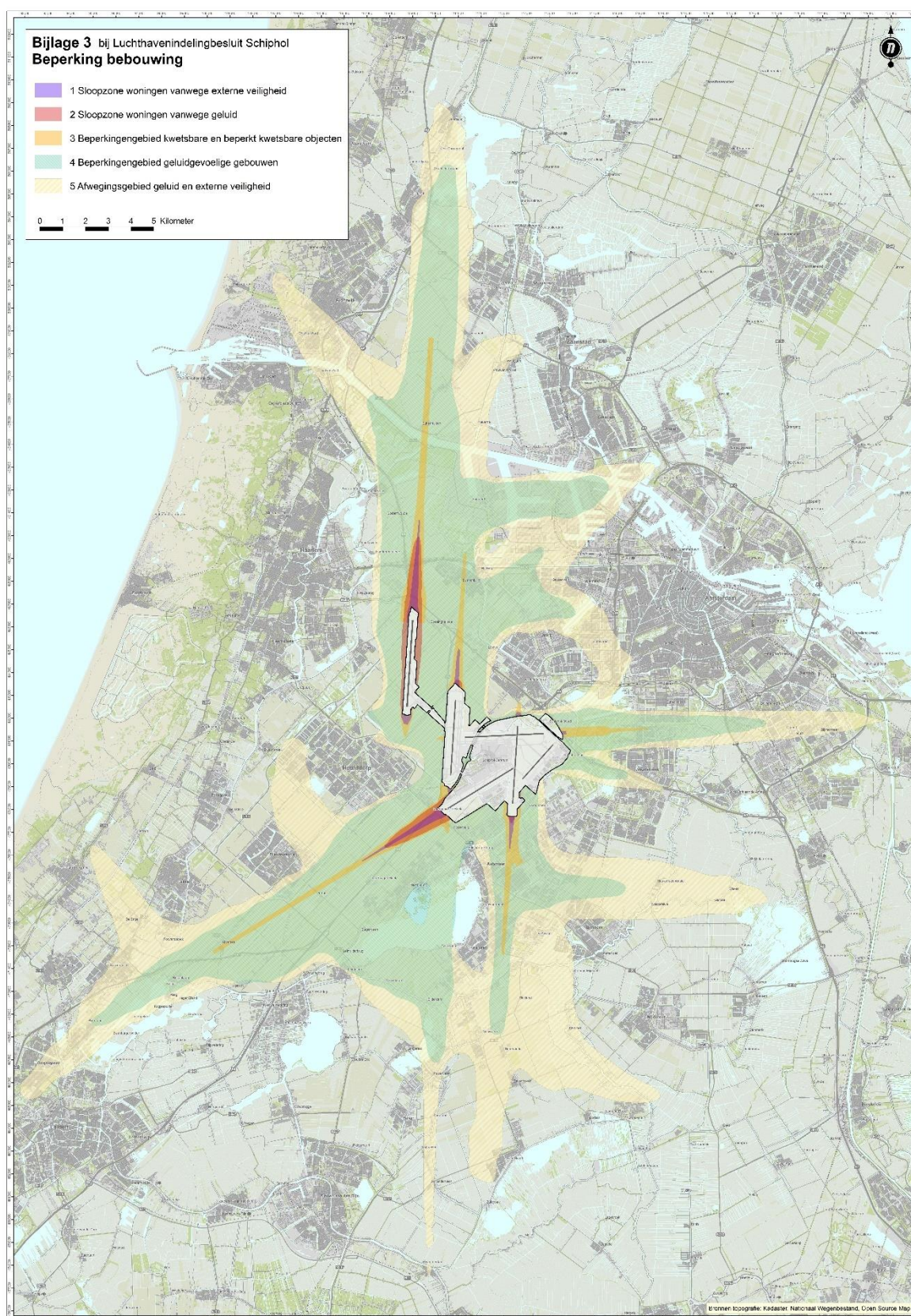
Het aantal dorpen per schil of ring neemt van binnen (kern Schiphol) naar buiten (het Groene Hart) toe. Dit veroorzaakt een bias, omdat de 'normale' situatie in zone B en grotendeels in zone A domineert in de populatie dorpen. In dit onderzoek is dat zo gelaten, omdat een grote controlegroep een robuust '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 e.d. beïnvloede tijdreeks kon worden vastgesteld. Uiteindelijk bleven 102 dorpen over die zijn onderzocht. Tevens zijn de dorpen in focusgebieden in de studie van To70 2019 van elkaar onderscheiden, aangevuld met de andere woonkernen in de gemeente Haarlemmermeer. Dat zijn er in totaal 22. Rijsenhout bevindt zich in LIB-zone 4 en het focusgebied West, d.w.z. ten Westen van de Kaagbaan.

Tabel 8 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
Zone A	35	Overig Haarlemmermeer	10
Zone B	44		
	102		22

Figuur 1 Zones Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) Schiphol



Bron: Webapplicatie LIB Schiphol

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 stringent ruimtelijk beleid dat na 2012 mogelijk wordt. Hierdoor werden restricties in het Groene Hart en daarbuiten minder stringent 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, waardoor druk op ruimte ontstaat. Na 2015 wordt dat zichtbaar in de groeiversnelling in de totale populatie. 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, terwijl zone A en B een even hoge groei als LIB zone 5 hebben.

Tabel 9 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).

Bezien 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 op tussen de bevolkingsgroei die de agglomeratiekracht van Amsterdam veroorzaakt, en de negatieve externe

effecten van luchtvaart. Met name focusgebied Noordoost wint aan bevolkingsgroei. Daarentegen heeft Rijsenhout in focusgebied West op de lange termijn 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 10 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.

Tabel 11 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

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

	2004-09	2010-15	2016-20	2004-20
	%	%	%	%
Zuidoost	7,0	2,6	0,2	3,2
Noordoost	0,2	0,2	1,1	0,5
West	0,4	0,8	0,3	0,5
Overig Haarlemmermeer	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 referentiezones. 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 te zijn. In Rijsenhout is het verschil met de totale regio in de meest recente periode 2016-2020 aanmerkelijk groter geworden, namelijk 3,6 procent per jaar in Rijsenhout, tegenover 5,5 procent per jaar in het totaal van de zones.

Tabel 13 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

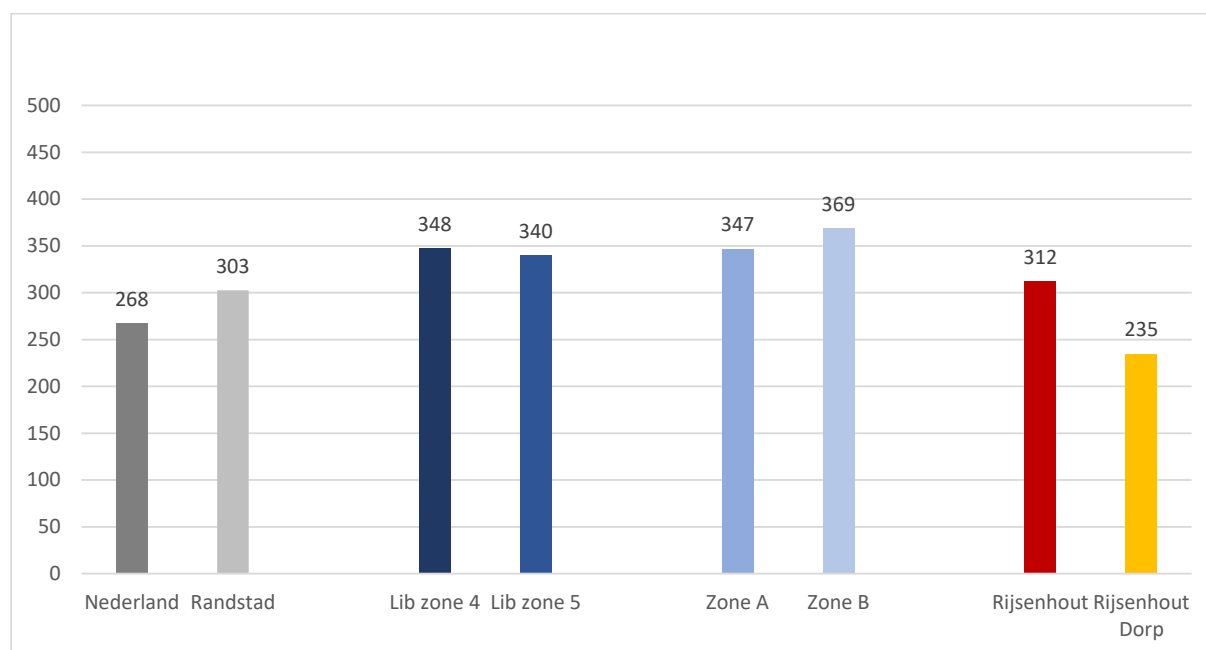
Bron: CBS

Tabel 14 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 Haarlemmermeer	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

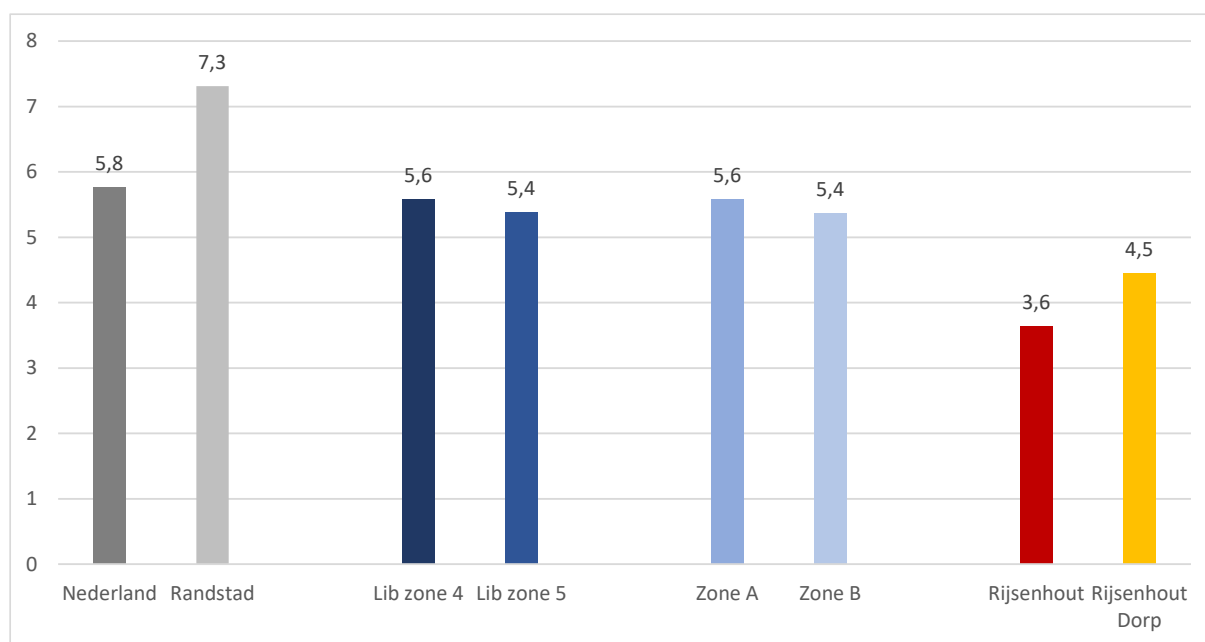
Bron: CBS

Figuur 2 Gemiddelde woningwaarde in dorpen in zones rond Schiphol, 2020



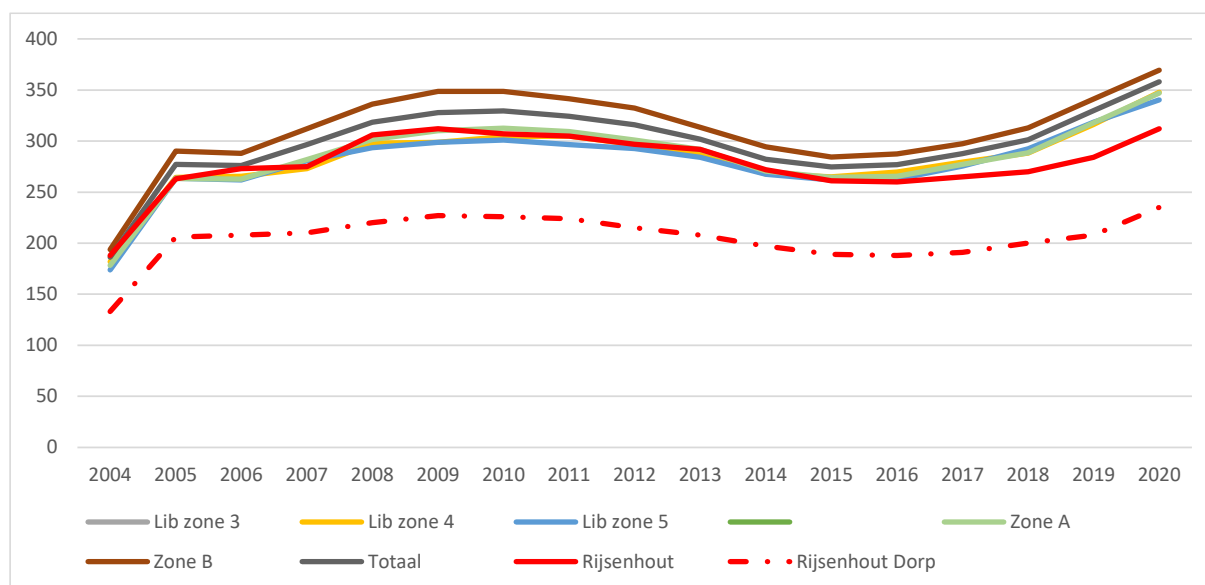
Bron: CBS

Figuur 3 Ontwikkeling woningwaarde in dorpen in focusgebieden rond Schiphol, 2016-2020



Bron: CBS

Figuur 4 Ontwikkeling gemiddelde woningwaarde in dorpen in zones rond Schiphol, 2004-2020

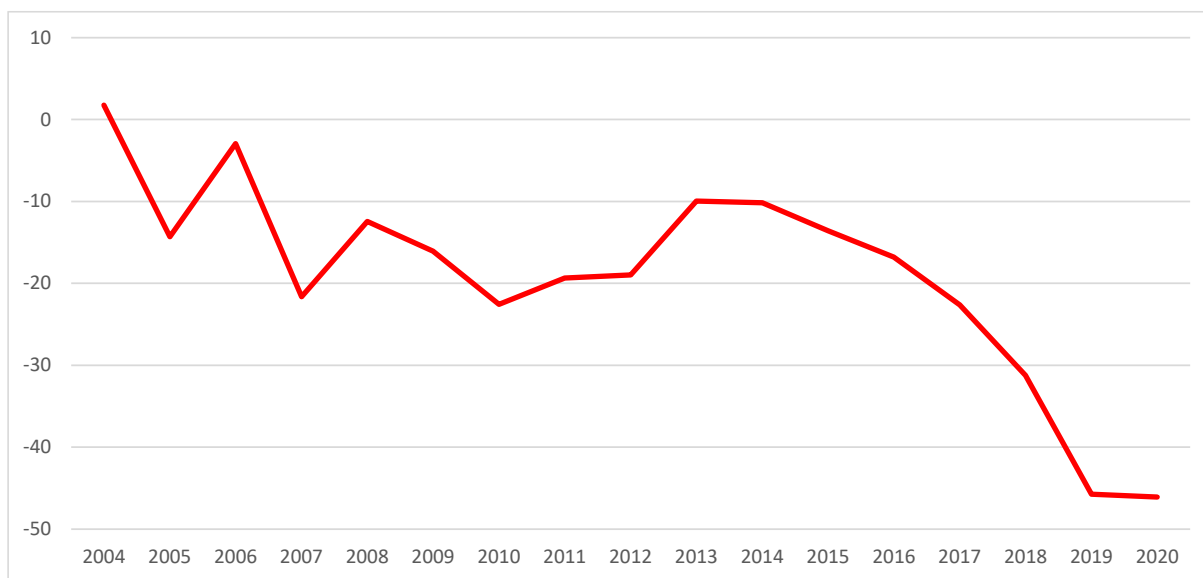


Bron: CBS

Figuur 4 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 niet alleen aanmerkelijk lager dan van LIB zone 5 maar ook lager dan geheel 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. Dit is een aanwijzing dat waardeverlies door de overlast van Schiphol zich uitstrekt tot buiten de officiële LIB zones.

Figuur 5 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

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 euro. 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 de dorpen in het gehele onderzoeksgebied).

Benadrukt wordt dat het bedrag een eerste indicatief cijfer is, waarbij geen rekening wordt gehouden met de kwaliteit van de woningen in Rijsenhout en zone B. Dan gaat het over de specifieke kwaliteit in Rijsenhout, tegenover de gemiddelde woningkwaliteit in zone B. Dat verschil is

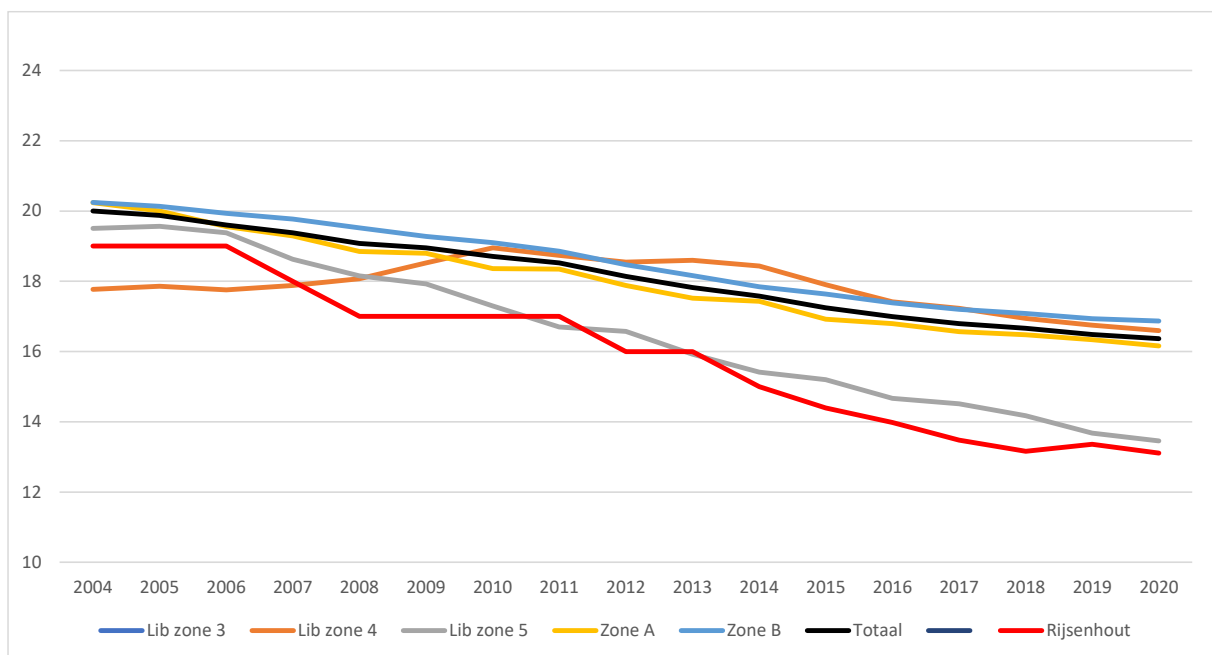
onbekend. Wat wel bestaat is het waargenomen verschil nu, en het extra verschil dat na 2015 ontstaat. Een eerste schatting van 100 miljoen is vanuit dat perspectief plausibel, omdat de gemiddelde woningwaarde van Rijsenhout ook hoger zou kunnen zijn dan de gemiddelde kwaliteit van woningen in zone B als de geluidsoverlast er niet zou zijn geweest.

3.2.4 Bevolking 0-15 en 65+ jaar

Figuur 6 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 jaar 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 7 toont het aandeel 65-jarigen en ouder in de bevolking en laat zien dat de vergrijzing sneller verloopt in Rijsenhout.

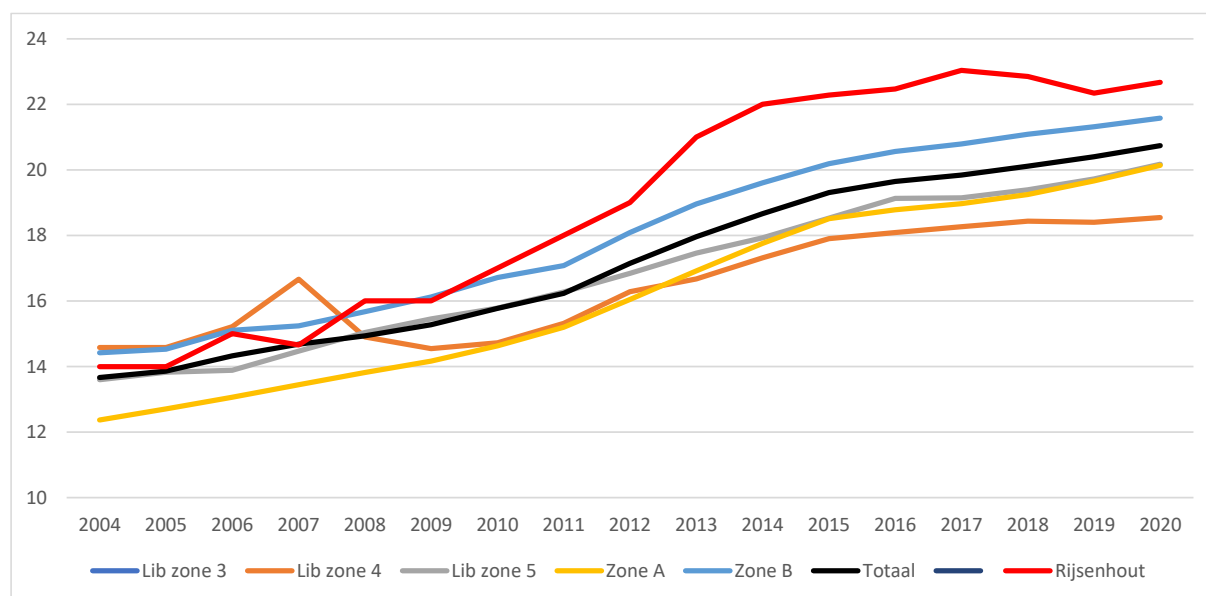
LIB Zone 4 laat een bijzonder patroon zien: aanvankelijk neemt het aandeel 0-15 jaar toe, evenals de categorie 65+, om vanaf de recessie 2009 te stagneren. Dat is toe te schrijven aan het stilvallen van de vestiging van jonge gezinnen en senioren in enige dorpen in LIB zone 4 als gevolg van de recessie 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 6 Ontwikkeling aandeel bevolking 0-15 jaar in de gehele bevolking naar LIB zones rond Schiphol, 2004-2020



Bron: CBS

Figuur 7 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

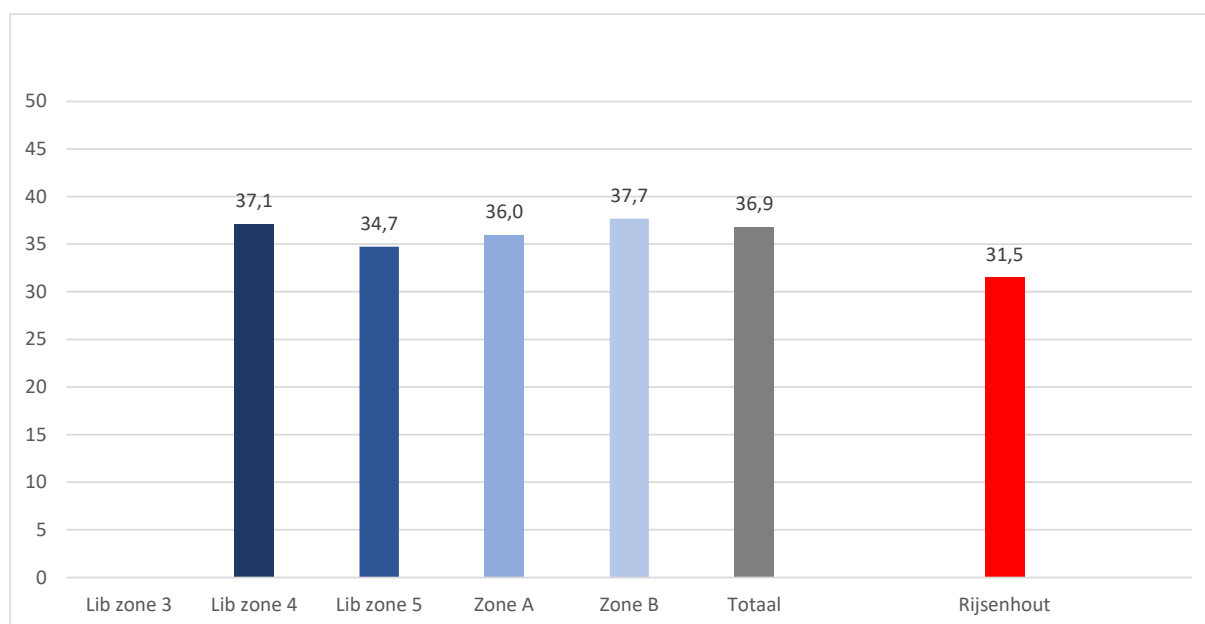
Het gemiddelde inkomen per inkomensontvanger vertoont in Rijsenhout een bijzonder patroon. Over de periode 2004-2007 ligt het gemiddelde inkomen in Rijsenhout in de bandbreedte van de onderscheiden zones, maar heeft deze al een dalende tendens. In de periode 2009-2018 is het gemiddelde inkomen in Rijsenhout 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 is gebleven. Toch is het gemiddelde inkomen gedaald. Dat wijst er op dat hogere inkomens uit 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.

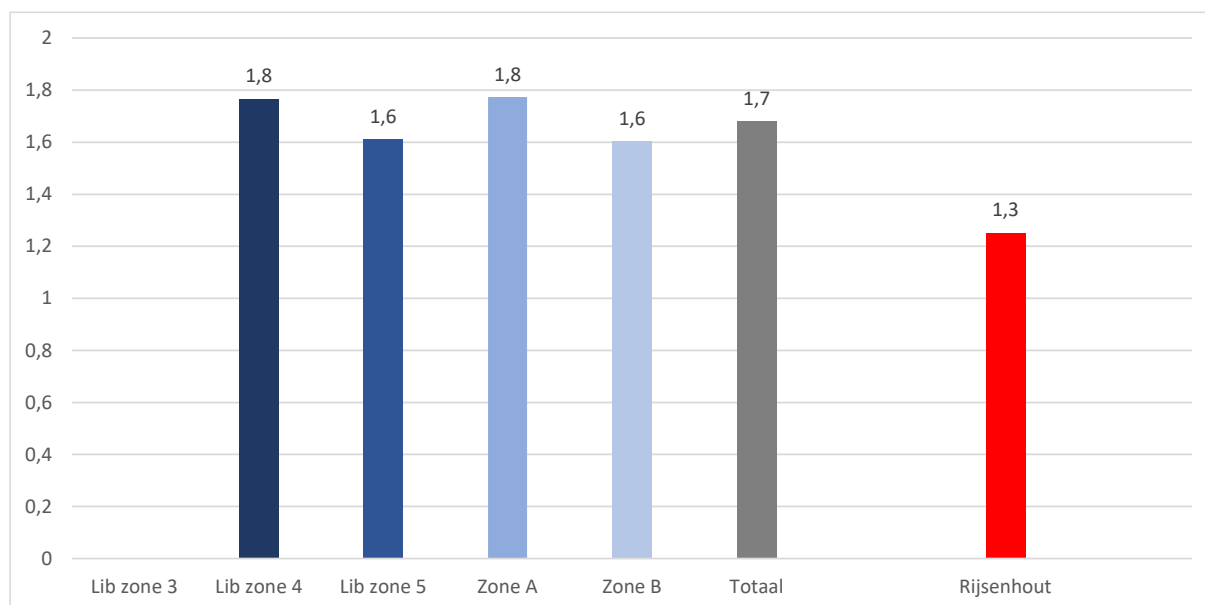
Het percentage bijstandsuitkeringen (op de gehele bevolking) neemt in recente jaren snel toe in Rijsenhout (onderliggende data laten zien dat dat juist in Rijsenhout Dorp plaatsvindt). Dat past in het patroon van sociaal-economische deprivatie van Rijsenhout in recente jaren. Op de lange termijn is er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

Figuur 8 Inkomen per inkomensontvanger naar LIB-zones, zone A en B en Rijsenhout, 2018, x1000 euro



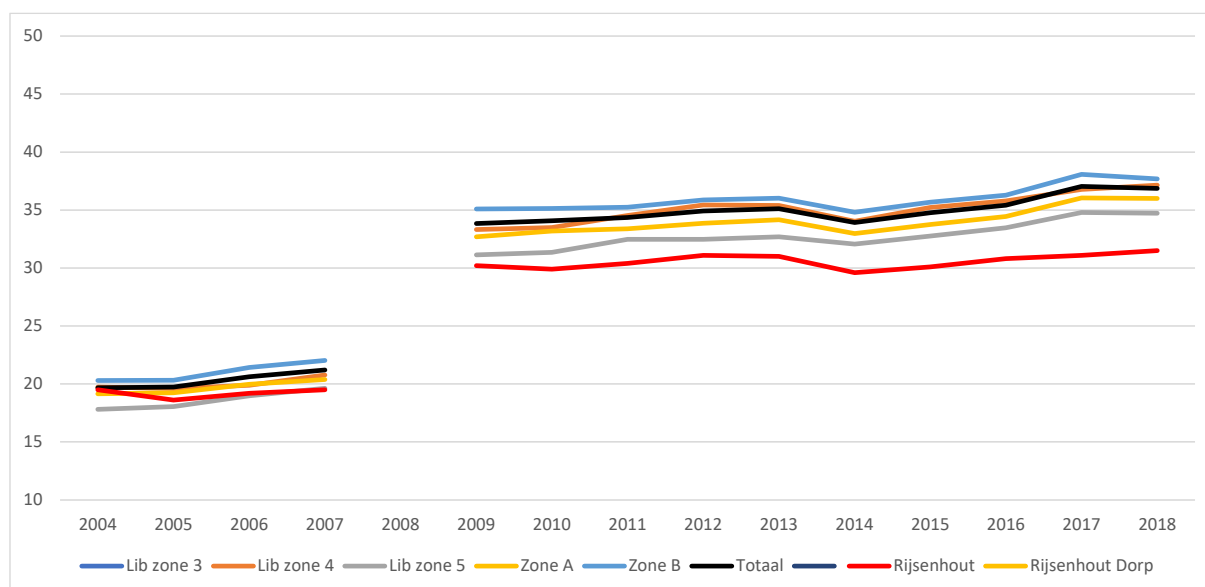
Bron: CBS

Figuur 9 Ontwikkeling van het inkomen per inkomensontvanger naar LIB-zones, zone A en B en Rijsenhout, 2015-2018, gemiddelde jaarlijkse groei in procenten



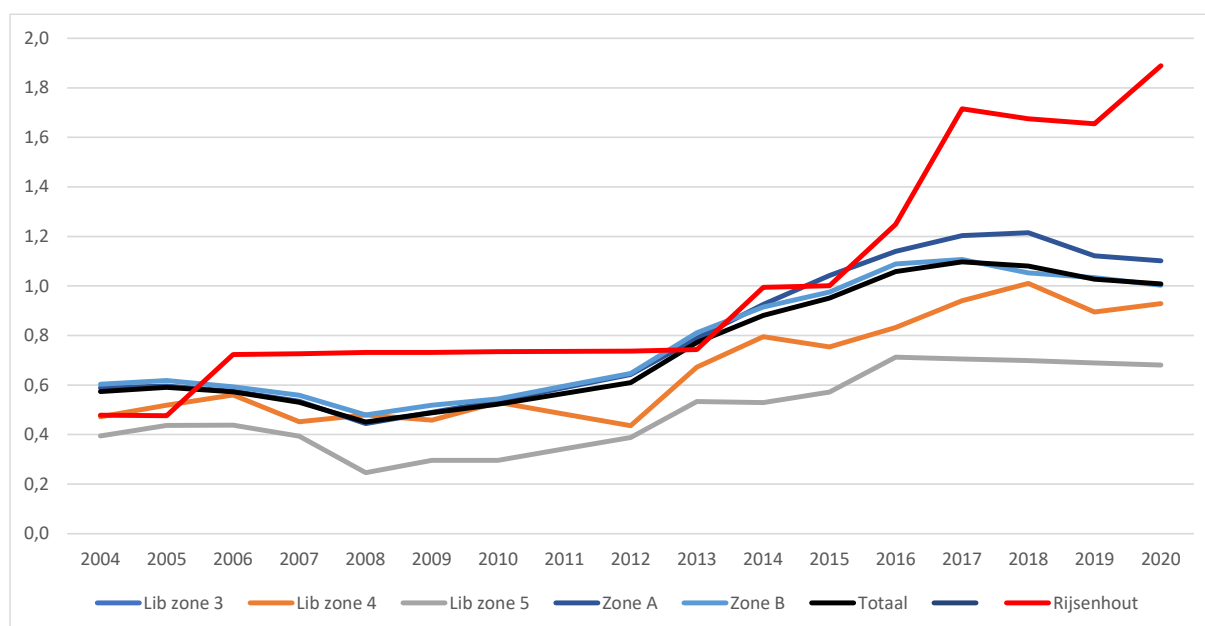
Bron: CBS

Figuur 10 Ontwikkeling van het gemiddelde inkomen per inkomensontvanger, 2004-2007 en 2009-2018, naar LIB-zones en zone A en B



Bron: CBS

Figuur 11 Ontwikkeling van aantal bijstandsuitkeringen naar LIB-zones en zone A en B: Aantal bijstandsuitkeringen als percentage van het aantal inwoners, 2004-2020



Bron: CBS

3.3 Aanbeveling

Deze studie betreft een eerste kwantitatieve verkenning van de vraag of Rijsenhout op enige voor welvaart relevante kenmerken afwijkt van andere dorpen. Het woningwaardeverval en andere sociaal-economische indicatoren zijn gemeten op het niveau van wijken/buurten. Doordat de indeling in LIB-zones en omliggende schillen de verwachte uitkomsten gaf, zijn met de huidige

dataset op het niveau van wijken/buurten meer analyses mogelijk. Zo is deze verkenning eveneens toepasbaar op andere dorpen in de Haarlemmermeer en daarbuiten, zoals De Kwakel of Leimuiden.

De verkenning legt ook verschillende nieuwe vragen neer. Eerder is onderzoek gedaan naar de relatie tussen geluidsoverlast en woningwaardeverval (CPB, 2006), maar dat onderzoek was micro-economisch van aard en gebaseerd op prijzen van woningtransacties om het functionele verband tussen woningwaarde en geluidsoverlast te bepalen. Een herhaling van dat onderzoek op basis van dat model zou zeer gewenst zijn in het licht van de huidige problematiek, ofschoon daarvoor ook andere verklarende variabelen nodig zijn. De reservering van de Parallelle Kaagbaan zou als controlevariabele kunnen worden toegevoegd aan het model dat in de studie van het Centraal Planbureau is gebruikt.

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.
- CPB. (2006). Geluidsnormen voor Schiphol. Een welvaartseconomische benadering. Den Haag: Centraal Planbureau.
- IenW. (2020). *Verantwoord vliegen naar 2050. Luchtvaartnota 2020-2050*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- NLR. (2019). *Quickscan veiligheid banenstelsel Schiphol*. Amsterdam: Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum.
- Staatsblad. (2013). Besluit van 25 november 2013 tot wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (ruimtereservering parallelle Kaagbaan). *Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden*.
- 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.