

# Samenwerken aan een Leefbare Regio Rijsenhout

Managementrapport LUP30806

7 juli 2023

Maarten Luimes (1091549)  
Michiel Bijlsma (1086979)  
Mika Sardina (1073788)  
Sam Ly (1090828)  
Tijn Trimbach (1062352)



## Probleemstelling

Onder de rook van Amsterdam zijn er verschillende mooie dorpen die door de explosieve groei en uitbreiding van Schiphol, de grootste economische factor in de regio, langzaam in de verdrinking dreigen te komen (Koning et al., 2002). Een voorbeeld van zo'n dorp dat in de verdrinking komt is Rijsenhout. Zo raakt het zo mooi gelegen dorp langs de Westeinderplassen steeds verder ingesloten door distributiecentra en datacentra die als paddenstoelen uit de grond komen. Deze zogenoemde blokkendozen nemen stuk voor stuk langzaam het mooie open en weidse uitzicht van de dorpsbewoners op de polder weg. Dit is niet het enige probleem dat deze blokkendozen voor de bewoners van Rijsenhout veroorzaken. Zo gebruiken de bestelbussen van multinationals als DHL, FEDEX en Amazon de wegen als racebaan wat voor veel overlast en gevaarlijke situaties zorgt voor de bewoners. Dit is niet de enige verkeersoverlast, zo worden de wegen in en rondom Rijsenhout ook veelvuldig gebruikt door sluipverkeer om de files op de A4 te vermijden. Verkeer is niet alleen op de weg, verkeer is hier ook aanwezig in de lucht. Bewoners ervaren vooral bij het omgekeerd gebruik van de Zwanenburgbaan veel overlast. Als laatste is er in Rijsenhout een enorm tekort aan huizen waardoor vooral starters geen kans hebben op een woning. Hierdoor zijn zij genoodzaakt om bij hun ouders te blijven wonen of elders een huis te zoeken. Omdat de jonge aanwas hierdoor uitblijft ligt vergrijzing op de loer.

## Visie

Het oplossen van deze problemen is mogelijk door goed samen te werken met alle partijen. Participatie zal dan ook centraal staan in deze visie die bestaat uit 8 kernpunten:

1. Het eerste kernpunt is het beperken van overlast. Rijsenhout wordt dit vooral veroorzaakt door vliegtuigen, maar ook door commercieel- en sluipverkeer van de A4. Via een ontsluitingsweg moet dit omgeleid worden.
2. Het tweede kernpunt in onze visie is symbiose tussen dozen en kassen. De datacentra verbruiken veel energie waarvan een deel verloren gaat aan restwarmte, terwijl de kassen juist veel energie gebruiken om de kas op temperatuur te houden. Onze visie wil samenwerking tussen dozen en kassen creëren zodat de restwarmte van de datacentra kan worden gebruikt om de kassen te verwarmen.
3. Het derde kernpunt is om samen de dorpskernen te versterken. Om ervoor te zorgen dat de dorpskern Rijsenhout niet verloren gaat in de toekomst is een concreet plan nodig. In onze visie willen we door middel van participatie huidige bewoners betrekken bij het dorp, terwijl nieuwe bewoners een kans krijgen om te integreren.
4. Het vierde punt in onze visie is het bouwen van nieuwe woningen. Dit punt hangt samen met het versterken van de dorpskern. In het gebied staan veel verlaten, oude kassen die geen functie meer hebben, deze ruimte moet worden gebruikt voor woningbouw.



5. Het vijfde punt van onze visie is om samen te verduurzamen. Dit moet samen gebeuren met de inwoners, door bijvoorbeeld te stimuleren dan inwoners zonnepanelen op het dak leggen of dat duurzame initiatiefnemers voor nieuwbouwwijken voorrang krijgen.
6. Het zesde punt van onze visie gaat over het beschermen van de huidige recreatie. De huidige recreatie wordt beschermd van massatoerisme en er wordt niet ingezet op uitbreiding.
7. Het zevende punt van onze visie gaat over het samenwerken met Schiphol. Door een betere samenwerking tussen Schiphol en de bewoners kunnen de positieve onderdelen van Schiphol beter naar voren komen zodat Schiphol van een dreiging naar een mogelijkheid groeit in de regio.
8. Het achtste en laatste punt gaat over het steunen en betrekken van de lokale ondernemers. Om terug te komen op het versterken van de dorpskern Rijsenhout, is het volgens onze visie belangrijk om dit in coöperatie met lokale ondernemers te doen.

## Onderbouwing empirische analyse

Uit de kwalitatieve analyse over wonen werd duidelijk dat er onder jongeren een sterke behoefte is om in Rijsenhout te blijven wonen. Echter zijn hier geen mogelijkheden toe omdat er geen betaalbare starterswoningen te koop zijn in Rijsenhout. Daarom moet er meer starterswoningen in Rijsenhout worden gebouwd.

De conclusie van de kwantitatieve analyse economie & werkgelegenheid is dat er geen aantoonbaar verband is tussen de variabelen leefbaarheid en werksituatie en de variabelen mate van Schiphol als positieve factor in de regio.

Uit de ruimtelijke analyse van water, klimaat en ecologie kwam dat er te weinig ruimte is voor natuur en hier meer aan gedaan zal moeten worden. Dit is dan ook in ons plan opgenomen. Uit de andere ruimtelijke analyse over mobiliteit & infrastructuur kwam vooral dat de wegen enorm druk zijn. De enige oplossing om dit goed op te lossen is door te investeren in een goed OV-netwerk. Ook is er een gebrek aan parkeerplaatsen.

Uit de laatste analyse, de kwalitatieve analyse over de leefbaarheid en omgeving, is gekomen dat de grootste beperkingen voor jongeren in Rijsenhout het beperkte aantal voorzieningen in Rijsenhout is. Een andere beperking voor jongeren is het beperkte OV-netwerk in Rijsenhout.





## Mobiliteitskaart regio Aalsmeer-Rijsenhout

- Tramhaltes
  - bushalte
  - Treinstation
- Wegen
- Autosnelweg
  - Hoofdweg
  - Lokale weg
  - Regionale weg
  - Straat
- Rail
  - Water
  - Schiphol



Figuur 1 De mobiliteitskaart die gebruikt is tijdens de ruimtelijke analyse voor mobiliteit & infrastructuur

## Participatieplan

Door verschillende verandering in de manier waarop we plannen, wordt participatie gezien als een essentieel onderdeel van het planningsproces (Sanoff, 1999). Het participatieplan bestaat uit vier fases.

In de eerste fase (de oriënterende fase) gaat het vooral om zoveel mogelijk informatie te verzamelen en dit wordt gedaan op verschillende manieren. Een manier om informatie te verzamelen is om een avond te organiseren waar bewoners van Rijsenhout en vertegenwoordigers van bedrijven zoals Schiphol met elkaar in de discussie kunnen gaan. Andere manieren zijn een ideeënbus in het dorps huis of online enquêtes in de facebook-groep "Wat Rijsenhout moet weten".

Wanneer de informatie is verzameld gaat het proces door naar fase 2 (de scenario fase). In deze fase gaat het vooral over het vormen van verschillende scenario's om voor te kunnen leggen aan de bewoners en andere stakeholders. Nadat alle stakeholders de scenario's hebben kunnen bekijken zal er gestemd worden over welk scenario er uitgevoerd gaat worden. Vaak wordt dit een hybride tussen de verschillende scenario's met ook nog eventuele nieuwe ideeën van bewoners en stakeholders.



De derde fase (de ontwikkel fase) van het participatieplan wordt het scenario waar in de vorige fase voor gekozen is uitgevoerd. In deze fase kunnen de bewoners en andere stakeholders vooral betrokken worden door discussieavonden te organiseren en daarin naar eventuele obstakels van de nieuwe situatie te vragen. Ook kunnen de bewoners en stakeholders nog ideeën en tips delen om de situatie verder te kunnen verbeteren. In deze fase wordt het gekozen scenario helemaal geoptimaliseerd om de best mogelijke leefsituatie te creëren voor de bewoners en andere stakeholders.

In de vierde en laatste fase (de reflectie fase) van het participatieplan zijn de plannen uitgevoerd en zal het gebied langzaam losgelaten worden. Wel zal er door middel van gesprekken met bewoners en een algemeen meldpunt de situatie in de gaten gehouden worden. Het algemeen meldpunt is zowel online als in de dorpsraad. Mochten er veel meldingen van verbeteringen gemaakt worden zal er naar de mogelijkheid gekeken worden of dit ook ingevoerd zou kunnen worden. Aan het eind is het doel dat het leven van de mensen in Rijsenhout mede door in aanpassingen is verbeterd.



*Figuur 2 De vier fases van het participatieplan*

## Ontwikkelingsplan

Door de SWOT-analyse te bundelen met de eerder opgestelde visie is het doel om een alomvattend plan te maken. Hier worden verschillende maatregelen voor genomen. Als eerste is er gekozen om de verwaarloosde kassen te vervangen voor nieuwe woningen. Een volgende maatregel is om een impuls te geven aan het openbare vervoer in Rijsenhout. Om de overlast van sluipverkeer te verminderen is er als maatregel gekozen om een nieuwe weg aan te leggen. De volgende maatregel is om het dorpse gevoel te behouden. Zo worden de data- en distributiecentra verplaatst naar een strook langs de A4. De energietransitie is ook belangrijk en om dit opgang te brengen wordt het financieel aantrekkelijk gemaakt om te investeren in groene energie zoals zonnepanelen. Door middel van duidelijke communicatie zal ook het grote gevaar van Schiphol omgezet kunnen worden in een positief aspect. De betere communicatie zal gestimuleerd worden door het opzetten van een nieuwe raad waar bewoners en Schiphol meer met elkaar in overleg kunnen. Om energie te besparen wordt het opwarmen van de kassen gedaan met de restwarmte van de datacentra. Voor het behoud van de huidige recreatie passen geen investeringen in recreatie en dus worden deze ook afgeraden. Als laatste worden de lokale ondernemers betrokken bij het hele proces om zo de dorpskern te versterken.



## Detailuitwerking

Om ons detailplan te halen zijn er verschillende maatregelen te halen. De eerste maatregel is om de kassen in Rijsenhout zelf af te breken. Deze ruimte zal vervolgens gebruikt worden voor nieuwe huizen. Deze nieuwbouw zal uit twee delen staan. Een deel bestaat uit de bouw van de starterswoning en seniorenwoningen, het andere deel zal bestaan uit de bouw van woningen uit het hogere segment. Het eerste deel zullen 360 woningen zijn en het tweede deel zal bestaan uit 60 woningen. Door de nieuwe aanwas van inwoners door nieuwbouw zijn er meer potentiële klanten voor de voorzieningen en hierom is het belangrijk dat de er gestimuleerd wordt dat de leegstaande panden in het centrum ook gevuld worden met nieuwe voorzieningen. Meer voorzieningen versterkt de dorpskern, zorgt voor werkgelegenheid en vergroot de leefbaarheid in het dorp. Een andere maatregel is om groene barrières aan te leggen. De groene barrières zorgen ervoor dat de bedrijven en kassen niet in direct zicht zijn van de bewoners en dat de geluidsoverlast wordt verminderd. Aangezien er wanneer er nieuwe woningen bij komen de vraag naar groene ruimte ook zal stijgen is dit daar ook een oplossing voor. Een laatste maatregel die in het detailplan genomen wordt is de aanleg van een nieuwe steiger. In interviews kwam naar voren dat er een behoefte is aan een nieuwe zwemplek. Deze zal dicht bij de nieuwe wijk komen zodat ook deze mensen de ruimte krijgen om leuk te kunnen recreëren.



Figure 3 Een voorbeeld van een starterswoning (Bebouw Midreth, 2013)





Figuur 4 De kaart van Rijsenhout met de plannen erin verwerkt, met de legenda eronder

## Bronnen

Bebouw Midreth. (2013, 2 november). *Starterswoning*. [www.bebouw.nl](http://www.bebouw.nl).  
<https://www.bebouw.nl/nl/nieuws/detail/lansingerland-12-starterswoningen-myownhome-in-verkoop>

Koning, M. A., Verkade, E., Hakfoort, J. R., & Planbureau, N. C. (2002). *Gevolgen van uitbreiding Schiphol: een kengetallen kosten-batenanalyse*.

Sanoff, H. (1999). *Community Participation Methods in Design and Planning*.  
<https://ci.nii.ac.jp/ncid/BA45570355>

