

Tendrapport 2012

De Staat van Haarlemmermeer 2

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Hoofdstuk 1	
Inleiding	4
Hoofdstuk 2	
Demografie	6
Hoofdstuk 3	
Wonen	16
Hoofdstuk 4	
Sociale cohesie	30
Hoofdstuk 5	
Mobiliteit	44
Fotokatern	
Toen en nu	57
Hoofdstuk 6	
Participatie	69
Hoofdstuk 7	
Economie	78
Bijlagen	
Onderzoeksverantwoording	99
Begrippenlijst	102
Literatuurlijst	104
Thematische en strategische publicaties van team Onderzoek	108
Colofon	109

Voorwoord

Het verdiepingsdeel van deze tweede *Staat van Haarlemmermeer* – over cultuur – heeft als informatiebron gediend bij de herijking van het nieuwe cultuurbeleid, maar is tegelijkertijd ook een nadere uitwerking van de ons zo kenmerkende *atypische stedelijkheid*. De analyse van tien cultuurbetekeningen tonen cultuur in al haar lokale facetten. Bovendien bieden foto's en citaten een kort en krachtig beeld van cultuur in onze gemeente en hoe uiteenlopend inwoners haar beleven en ervaren.

Met mensenhanden gemaakt! verwijst naar de hier nog steeds sterk aanwezige pioniersmentaliteit – ooit gevormd in ons agrarisch verleden op zelf gecreëerd land – maar ook naar ons dynamische heden. De titel zinspeelt tevens op een mogelijke cultuurrijke toekomst.

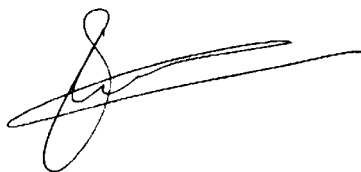
Het trendrapport biedt een geactualiseerd beeld van de stand van zaken in onze gemeente op heel diverse gebieden: van bevolkingsopbouw tot en met economie. Het levert informatie over een woningmarkt die door crisis en verminderde woningbouw minder doorstroom vertoont dan we in de gemeente gewend zijn. Het laat zien dat we een welvarende gemeente zijn en blijven, met onderscheiden vormen van sociale cohesie en daarbij horende mobiliteitspatronen.

Of u nu inwoner, raadslid, beleidsambtenaar, ondernemer bent, cultuurprofessional of bij een andere Haarlemmermeerse instelling werkzaam; beide onderdelen van deze publicatie zijn voor u van belang.

Ook gemeenten, die net zoals wij in een ontwikkeling verkeren van mengvormen tussen stad en land, kunnen uit dit onderzoek putten.

Namens het college van burgemeester en wethouders,

Theo Weterings
Burgemeester



Haarlemmermeer, juli 2012

Hoofdstuk 1

Inleiding

Haarlemmermeer blijft ook in crisistijd een welvarende gemeente

Nederland maakt een serieuze economische crisis door. De gevolgen hiervan worden ook voor Haarlemmermeer herkenbaar. Hoewel hier ook steeds meer tekenen van deze waarneembaar worden, blijft de gemeente op economisch gebied tot de top behoren.

Kampen steeds meer gebieden met bevolkingskrimp en een sterke vergrijzing, Haarlemmermeer behoudt een relatief jonge bevolking. Het grote aantal nieuwbouwwoningen uit een recent verleden (merendeel grondgebonden eengezinswoningen) zorgt voor een continue toevoer van veelal jonge gezinnen met (of nog zonder) kinderen uit de stedelijke omgeving.

Het gevolg: een langer durende ‘verjongingskuur’ van de bevolking. Net als in de rest van Nederland zal ook hier gaandeweg vergrijzing optreden, maar wel vertraagd en getemperd door de roltrapfunctie die de gemeente op de regionale woningmarkt vervult. Haar centrale positie in de Randstad en de nabijheid van grote steden leveren deze dynamische voordelen op.

Het sociale spiegelbeeld van de ‘atypische’ en ‘polycentrische’ stedelijke structuur van onze gemeente¹ toont een mix aan sociale verbanden:

van hecht en nabij tot los en ver weg. Een breed scala aan leefstijlen en leefgemeenschappen levert niet alleen een rijke schakering in cultuurduiding en – beleving (zie het verdiepingsdeel: *Met mensenhanden gemaakt!*), maar ook diversiteit in mobiliteitspatronen en -behoeften op.

De jonge gezinnen die de gemeente rijk is, wonen veelal geconcentreerd in de *Postmoderne wijken* wonen. Zij leven een druk bestaan en moeten binnen schaarse tijd werk- en zorgtaken zien te combineren. De stijgende arbeidsparticipatie van vrouwen (en in de toekomst ook van ouderen) zou hierdoor een aanslag kunnen vormen op het reservoir aan vrijwilligers en mantelzorgers. Toch ook bij dit onderwerp voorspoedige trends in Haarlemmermeer; nog altijd is het percentage inwoners dat zich kosteloos inzet voor de samenleving in de gemeente hoger dan landelijk. Dit ondanks het relatief hoge aantal hier wonende tweeverdieners.

Haarlemmermeer zal de komende jaren nog steeds welvarend, relatief jong en een aantrekkelijke woongemeente blijven. Toch zal ook hier een kleine groep kwetsbaren zwaar onder de crisis gebukt gaan. Deze kleine groep inwoners blijft moeilijk zichtbaar voor onderzoek en slecht bereikbaar voor beleid. Meer traditionele onderzoeksmethoden zoals enquêteonderzoek zijn niet adequaat om goed zicht te krijgen op de situatie van deze groep(en) inwoners. Op dit moment loopt er een (kwalitatief)

¹ Zie *Staat van Haarlemmermeer, Atypische stedelijkheid*, 2011.

onderzoek naar een aantal kwetsbare groepen in de gemeente en worden relevante gegevens over dit onderwerp voorbereid (publicatiedatum eind 2012). Daarom in dit tweede trendrapport geen hoofdstuk *Sociale Uitsluiting*. In het Armoede- hoofdstuk van de publicatie *Kwetsbare groepen in Haarlemmermeer* zullen armoede en sociale uitsluiting ruime aandacht krijgen.

Hoofdstuk 2

Demografie

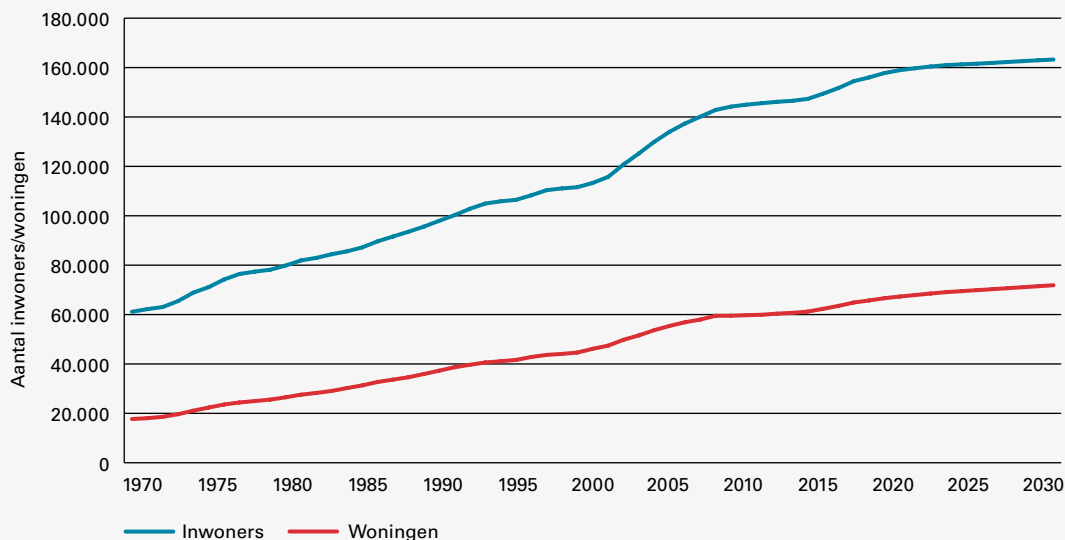
Geen krimp, wel afvlakkende groei

Op 1 januari 2012 telde Haarlemmermeer 143.962 inwoners. Na een sterke toename van de bevolking met gemiddeld 3.300 inwoners per jaar in de Vinex-periode (1998–2008) vlakt de groei van de bevolking nu af. De laatste twee jaar groeide het

aantal inwoners met 1100 personen. Een dergelijke geringe toename was gewoon in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw, maar deed zich hierna vrijwel niet meer voor.

De eerstkomende jaren zal, door een beperkte woningproductie, de bevolking van Haarlemmermeer

Figuur 1: Ontwikkeling aantal inwoners en woningvoorraad in Haarlemmermeer vanaf 1 januari 1970



Bron: GBA Haarlemmermeer, CBS.

opnieuw een geringe groei doormaken. Zelfs een daling is mogelijk. In een recente publicatie kondigt het CBS voor veel regio's en gemeenten in Nederland toekomstige krimp aan (CBS/PBL, maart 2010). Betekent bovengenoemde conjuncturele daling van het aantal Haarlemmermeerse inwoners dat onze gemeente of delen ervan tot dergelijke krimpgebieden zal behoren?

In dit hoofdstuk komt de landelijke bevolkingsontwikkeling aan bod, groei en krimp. We laten de effecten van deze bevolkingsontwikkeling voor Haarlemmermeer zien.

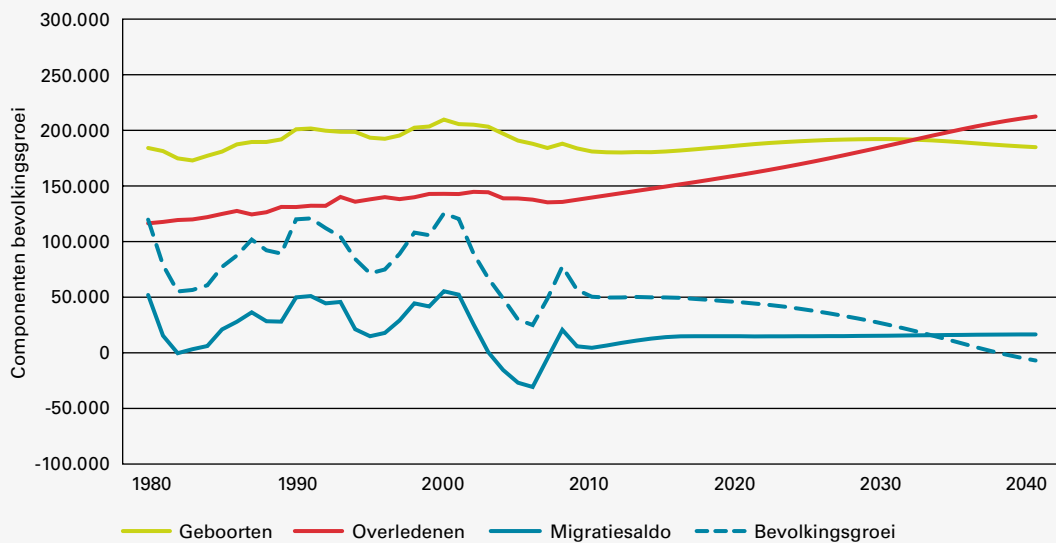
1. Groei en krimp op nationale en regionale schaal

De Nederlandse bevolking zal tegen het jaar 2040 een maximum van 17,5 miljoen inwoners bereiken (CBS prognose 2010). Na de Tweede Wereldoorlog kende Nederland een continue groei van de bevolking door een lang aanhoudende geboortegolf. Vanaf de jaren zeventig drukten secularisatie, emancipatie en individualisering het aantal geboorten sterk. Deze verminderde groei zou ruimschoots gecompenseerd worden door immigratie (gastarbeiders, gezinshereniging, vluchtelingen en instroom vanuit Suriname). In de periode 1980 tot 2010 groeide de Nederlandse bevolking gestaag vanwege een stabiel geboorteoverschot (het jaarlijkse verschil tussen het aantal geboortes en het aantal overledenen) en door buitenlandse migratie. Omdat de instroom

Hoofdstuk 2

Demografie

Figuur 2: De groei – en de samenstelling van de groei – van de Nederlandse bevolking vanaf 1980



Bron: CBS/PBL.

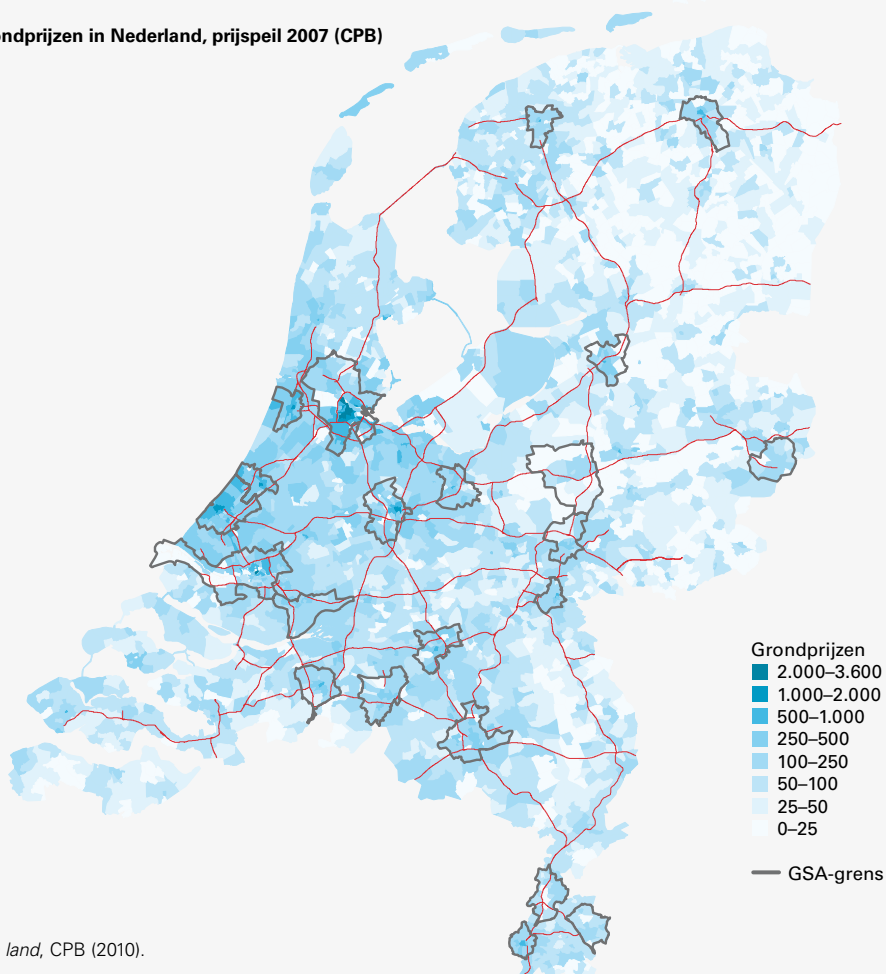
vanuit het buitenland periodiek sterk fluctueerde, kende het groeicijfer een grillig verloop (figuur 2). Voor de periode 2010 tot 2040 verwacht het CBS een verdere vergrijzing van de Nederlandse bevolking. Het aandeel 65 plussers zal toenemen van 15% nu tot 26% in 2040. De komende decennia neemt de groei van de bevolking af als gevolg van een voorspelbaar dalend geboorte-overschot. Rond 2030 gaat dit dalend geboorte-overschot over in een (toenemend) sterfteoverschot. Over ongeveer twintig jaar zullen meer mensen overlijden dan er geboren worden; de Nederlandse bevolking neemt hierdoor in omvang af. Dit noemen we bevolkingskrimp. Aanvankelijk nog gecompenseerd door buitenlandse migratie, zal tegen 2040 het inwonertal in Nederland daadwerkelijk kunnen gaan dalen. Het omslagmoment van groei naar krimp zal per regio verschillen. Dit geldt ook voor snelheid en omvang van het verschijnsel.

In de Randstad en in de regio's rond Groningen, Zwolle, Arnhem en midden Brabant is een verdere groei van de bevolking te verwachten tot 2040. Alle andere regio's zullen in de komende dertig jaar op enig moment te maken krijgen met een dalende bevolking. In sommige regio's zoals Noordoost-Groningen, Parkstad Limburg en Zeeuws-Vlaanderen krimpt de bevolking nu al structureel. In het afgelopen decennium daalde het aantal inwoners al in veertig Nederlandse gemeenten.

Hoofdstuk 2

Demografie

Figuur 3: Grondprijzen in Nederland, prijspeil 2007 (CPB)



Bron: *Stad en land*, CPB (2010).

2. Regionale groei- en krimpfactoren

Verschillende factoren beïnvloeden groei dan wel krimp op lokaal en regionaal niveau. De belangrijkste zijn: economische groeiperspectieven en *woningbouw* mogelijkheden, en *binnenlandse en buitenlandse migratiestromen*. *Leeftijd- en huishoudsamenstelling* hebben er ook invloed op. Per regio kunnen de factoren – en hun invloed op de bevolkingsontwikkeling – nogal uiteenlopen.

2.1. Economie en woningbouw

Economie en woningbouw beïnvloeden het sterkst groei, stilstand of krimp. Grootstedelijke regio's – waaronder de Noordvleugel – met veel werkgelegenheid en opleidingsmogelijkheden ondervinden permanente bevolkingdruk en behouden *groeiperspectieven*. Perifeer gelegen dunbevolkte regio's, met een minder sterke economische structuur, kennen dit niet of veel minder. Ter illustratie zijn in figuur 3 grondprijzen in Nederland afgebeeld als indicator voor druk en groeiperspectieven.

De mate waarin groeipotenties kunnen worden benut hangt af van plancapaciteit en mogelijkheid voor woningbouw.

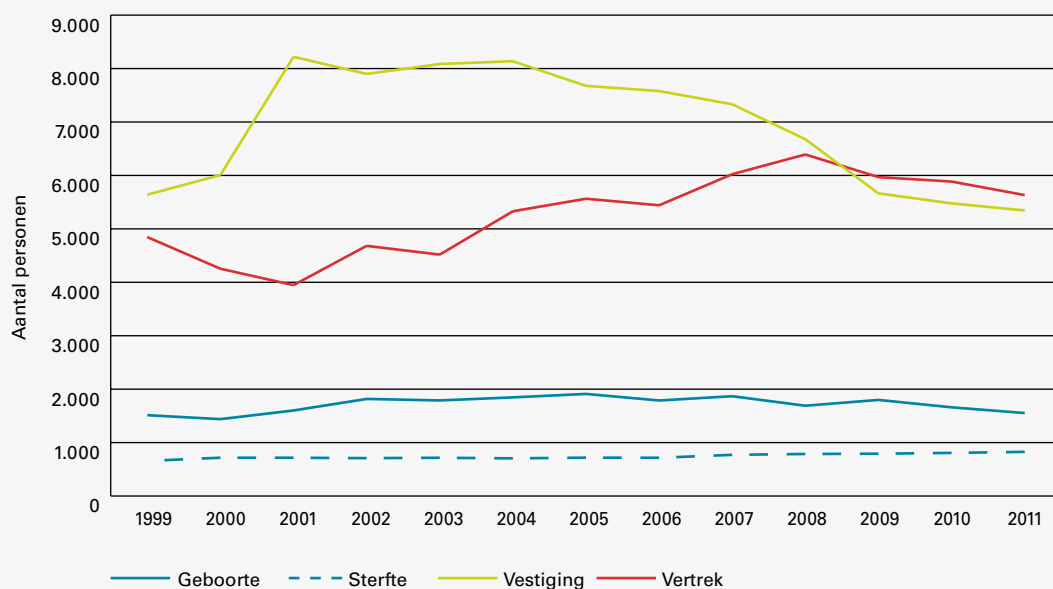
2.2. Binnenlandse en buitenlandse migratiestromen

In verhuisbewegingen van personen en huishoudens binnen Nederland (binnenlandse migratie) zijn patronen te herkennen, die aansluiten op groeipotenties van regio's en gemeenten en daarbij horende woningbouw (voor voormalig perifere groeikernen en groeisteden gold dit minder). Deze verhuispatronen bepalen in hoge mate *regionale* verschillen in groei en krimp. De ontvolking van het platteland en de trek naar de steden kennen een lange geschiedenis. Jongeren tot 30 jaar (voor studie en werk) verhuizen vanuit alle perifere regio's naar grootstedelijke gebieden, vooral in de Randstad. Dit is een structureel verschijnsel. Om deze reden verliest ook Haarlemmermeer jongeren van 18 tot 25 jaar aan de grote omliggende steden. Wanneer we in de gemeente geboren jongeren van 16 tot 20 jaar in de tijd volgen, blijkt dat meer dan 40% van hen naar elders is vertrokken voor hun 30ste levensjaar. De meeste van deze jongvolwassenen blijven, al dan niet met hun partner, in de steden. Vroeger of later – vooral als er kinderen komen – verhuist een deel naar gebieden rondom de grote stad. Het continue karakter van dit migratiepatroon, gecombineerd met een stijging van jongeren op de sociaaleconomische ladder, wordt de *roltrapfunctie* van de grote steden genoemd. Het levert directe druk op voor grote steden en indirecte druk op randgemeenten. Haarlemmermeer is dubbel

Hoofdstuk 2

Demografie

Figuur 4: Haarlemmermeer, geboorten, overledenen, gevestigde en vertrokken personen per jaar vanaf 1999



Bron: GBA.

betrokken bij de roltrapfunctie van de grote steden. Aan de onderkant van deze 'trap' vertrekken jongeren uit de gemeente (bijna 40% van hen naar Amsterdam en Haarlem en 20% naar buiten de Randstad). Aan de bovenkant van de 'trap' ondervindt Haarlemmermeer druk vanuit de stad. In de Vinex-periode (2000–2008) kon

Haarlemmermeer deze grootstedelijke druk opvangen. In deze jaren kende de gemeente sterk positieve saldi van gevestigde versus vertrokken personen (figuur 4).

Begin 2009 hielden vestiging en vertrek (beide ca 6.000 personen) elkaar in evenwicht. Vanaf 2009 is er sprake van geringe vertrekoerschotten

hetgeen een daling van het aantal inwoners betekent. Dat het inwonertal toch nog toenam komt door een geboorteoverschot van ca 1.000 personen per jaar (figuur 4).

Buitenlandse migratie draagt extra bij aan de groei in sommige regio's. Immigranten richten zich van oudsher op industriesteden en grootstedelijke agglomeraties, omdat hier de meeste kans op werk en scholing is. Nieuwkomers vinden hier lotgenoten die hen zijn voorgedaan.

2.3. Leeftijdsopbouw

De leeftijdsopbouw van de bevolking bepaalt mede de mate van groei of krimp. Een bevolking met veel ouderen en weinig jongeren zal in omvang afnemen omdat dan meer mensen overlijden dan er geboren worden. Binnen Haarlemmermeer bestaan grote verschillen in de bevolkingsopbouw van wijken en kernen (van *Historische kernen* tot *Postmoderne wijken*). In de gemeente als geheel wijkt de leeftijdsopbouw van de bevolking echter niet veel af van de Nederlandse. Net als landelijk ook hier een natuurlijke groei (meer geboorten dan sterften) voor de komende twintig jaar.

2.4. Samenstelling van huishoudens

Via het proces van gezinsverdunding beïnvloedt de samenstelling van huishoudens eveneens de groei- en krimpmaat. Gezinsverdunding, een al decennialang waarneembaar proces, houdt in dat huishoudens in omvang kleiner worden

(meer alleenstaanden, tweepersoonshuishoudens en eenoudergezinnen). Dit vergt steeds meer woningen bij eenzelfde aantal inwoners. Toename van het aantal huishoudens vraagt dus om uitbreiding van de woningvoorraad. Wanneer een gemeente daar niet voor kiest en geen extra woningen bouwt, zal het inwonertal onherroepelijk dalen. Inwoners zullen immers (noodgedwongen) naar elders verhuizen.

In gebieden met veel jonge, kinderrijke gezinnen (zoals in Haarlemmermeer) zal op termijn – wanneer kinderen hun ouderlijk huis verlaten – de gezinsverdunding zich sterker manifesteren dan elders. Het gemiddelde aantal personen per huishouden (gemiddelde woningbezetting) vormt een indicatie voor de mate waarin het proces van gezinsverdunding zich zal voltrekken. In Nederland verwacht het CBS een verdere daling van 2,3 nu tot 2,1 in 2040. Ter vergelijking: Amsterdam telt gemiddeld iets minder dan twee personen per woning. In Haarlemmermeer houden we rekening met een daling tot 2030 van 2,5 tot 2,3.

Hoofdstuk 2

Demografie

3. Conclusies

- *Structurele* bevolkingskrimp is een nieuw verschijnsel in de Nederlandse samenleving; lange tijd was continue groei van de Nederlandse bevolking een gegeven. Nieuw aan deze krimp is de onvermijdelijkheid ervan, het is een *onomkeerbare ontwikkeling*. Extra woningbouw werd tot voor kort ingezet om het aantal inwoners niet te laten dalen; deze remedie zal, voor een aantal huidige of toekomstige krimpgebieden, geen soelaas meer bieden. Sterker nog, in krimpgebieden zal structurele leegstand – zelfs van aantrekkelijke woningen – optreden, in het naoorlogse Nederland een tamelijk ongewoon verschijnsel. Bevolkingskrimp, toenemende leegstand en verschraling van het voorzieningenaanbod zijn geen lokkende vooruitzichten. Geen reden echter om bij de pakken neer te gaan zitten. Krimp biedt immers ook kansen op een nieuw perspectief en alternatieve ontwikkelingen zoals *leisure*, recreatie, toerisme, natuurontwikkeling en nieuwe vormen van agrarische productie. Een structureel dalende bevolking vormt derhalve een nieuwe uitdaging voor beleidsmakers en bestuurders, voor wie groei stevast het perspectief was.
- In Haarlemmermeer is structurele krimp de komende decennia niet aan de orde. In potentie is er sprake van voortdurende bevolkingsdruk vanuit de omgeving (die vooral

manifest wordt bij een aantrekkelijk woningaanbod en bij een aantrekkende economie).

Zelfs als Haarlemmermeer kiest om de verwachte gezinsverdunding op termijn niet te compenseren met extra woningbouw, dan wordt de gemeente nog steeds geen krimpgemeente. Dit geldt zelfs voor de *historische kernen* waar (door ruimtegebrek of vanwege geluidscontouren) al langer niet gebouwd wordt en het inwonertal terugloopt. Ook hier is geen leegstand van woningen te verwachten. De ligging van de gemeente en haar aantrekkelijke woningvoorraad voor gezinnen uit de steden temperen hier structurele krimp.

4. Signalen

- Wanneer na 2040 de Nederlandse bevolking sterk zou krimpen en de druk op de Noordvleugel substantieel zou dalen, dan pas zouden ook aantrekkelijke woongebieden en woonmilieus, zelfs in de Randstad zoals Haarlemmermeer, kwetsbaar worden voor structurele leegstand. Maar zover is het nog lang niet.

Hoofdstuk 3

Wonen

Woningmarkt onder druk?

1. Toekomstperspectief landelijke en regionale woningmarkt

De landelijke woningmarkt staat onder druk. De laatste drie jaar nam het aantal kooptransacties af en daalde de verkoopprijs van koopwoningen gemiddeld met 8,5% (CBS). De bouwproductie loopt terug door vraaguitval en onzekerheden over afzetmogelijkheden. En de financiële en economische crisis versterken de bestaande stagnatie op de woningmarkt. Hoewel de koopsector hiervoor het meest gevoelig bleek, wordt de huursector ook geraakt. Stagnerende doorstroming impliceert dat lagere inkomensgroepen en starters langer op een woning moeten wachten dan strikt noodzakelijk; er zijn in Nederland als geheel immers relatief veel sociale huurwoningen. De sociale huurvoorraad telt in ons land 2,6 miljoen woningen, terwijl de doelgroep voor deze sector 1,9 miljoen huishoudens omvat. Nederlandse corporaties beheren de huurmarkt voor 80%; dat is het hoogste aandeel in Europa. Om de doorstroming te bevorderen heeft de Europese Commissie, in overleg met de Nederlandse regering, recent besloten dat midden- en hogere inkomensgroepen niet langer toegang mogen krijgen tot de sociale huurvoorraad.

Om de toename van het aantal huishoudens op te kunnen vangen, zullen in de komende tien jaar

500.000 tot 600.000 woningen moeten worden gebouwd, zo schat het Rijk in. De nationale woningbouwopgave zal, gelet op huidige en toekomstige krimpregio's (zie hiervoor hoofdstuk 2: Demografie), regionaal verschillend worden ingevuld. Het noordelijk deel van de Randstad zou het meest moeten groeien. De geschatte nieuwbouwbehoefte in de Noordvleugel (inclusief Utrecht) bedraagt 439.000 woningen voor de periode 2010–2040.¹ Deze woningbehoefte is gebaseerd op een geschatte groei van het aantal huishoudens in de Noordvleugel; hierin schuilt een aanzienlijke migratiecomponent.² Binnenlandse en buitenlandse migratiestromen werden en worden immers nog steeds in sterke mate gestuurd door woningbouwprogramma's. Een huishoudensprognose opstellen houdt dus altijd al in rekening houden met een bepaalde woningbouwprognose. Dit laatste is in de huidige crisistijd, bij een stagnerende woningmarkt lastiger geworden. Een expertbegeleidingsgroep heeft dan ook kritische kanttekeningen geplaatst bij bovengenoemde prognosecijfers van onderzoeksbureau ABF.

1 Deze schatting is het resultaat van een modelmatige berekening van onderzoeksbureau ABF in opdracht van de Ministeries van Infrastructuur en Milieu en BiZa.

2 Op dit moment wordt binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) gezocht naar een verdere invulling van plancapaciteit op basis van woningbehoefte tot 2040.

De begeleidingsgroep wees er op dat gemaakte plannen in crisistijd vaak geen doorgang vinden of vertraagd worden uitgevoerd. Er vinden op dit moment bovendien verschuivingen plaats in de woningvraag/behoefte van huishoudens. Men vroeg ook aandacht voor de veranderende vormen van stedelijkheid en daaraan verbonden voorkeuren (van huidige en toekomstige huishoudens) voor specifieke woonmilieus. Bij het kiezen van een woonplaats kijken huishoudens immers ook naar bereikbaarheid, economie en cultuur. Dit alles maakt het plannen van de woningbehoefte tot een steeds complexere aangelegenheid.

Wat betekenen bovengenoemde trends en ontwikkelingen op de woningmarkt nu voor Haarlemmermeer?

2. De woningmarkt in Haarlemmermeer

Ook de Haarlemmermeerse woningmarkt heeft te lijden onder de gevolgen van de huidige economische crisis. Een beperkte en/of vertraagde woningproductie leidt op dit moment al tot een negatieve migratiebalans (zie hoofdstuk 2: Demografie). Voor een groeigemeente als Haarlemmermeer is dit een nieuw verschijnsel. Redenen genoeg om in dit hoofdstuk aandacht te wijden aan de volgende vraagstukken:

1. Welke verhuistrends nemen we waar in Haarlemmermeer?
2. Hoe groot is de lokale woningbehoefte?

3. Heeft de huidige crisis invloed op de verhuisgeneigdheid van Haarlemmermeeders?
4. Wat zijn de huidige woonwensen van onze inwoners?

2.1 Verhuistrends binnen Haarlemmermeer

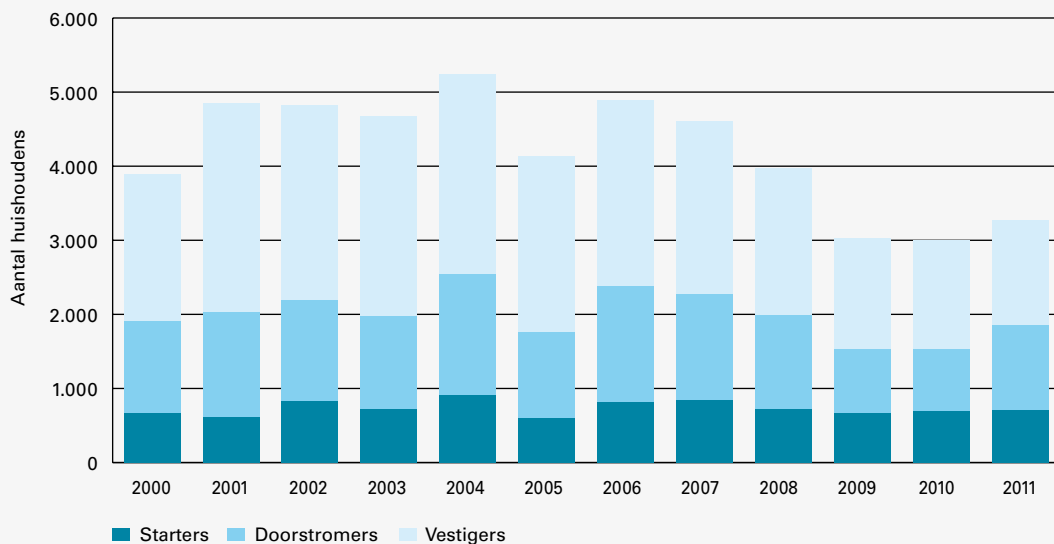
De verhuisbewegingen in de gemeente zijn in te delen in: *interne* verhuizingen van starters en doorstromers én verhuizingen vanuit de omgeving. Haarlemmermeer vervult in de regio een zogenaamde *roltrapfunctie*. Jongeren vertrekken vanuit Haarlemmermeer naar de grote steden in de omgeving; jonge gezinnen (met en zonder kinderen) verlaten de stad naar en vertrekken in omgekeerde richting naar randgemeenten zoals Haarlemmermeer.³ Het totaal aantal verhuizingen in de gemeente is in de periode 2006–2009 fors afgenomen (figuur 1). In 2011 is het aantal verhuizingen weer iets aangetrokken.

³ Zie voor verdere uitleg over de roltrapfunctie hoofdstuk 2, pagina: 11.

Hoofdstuk 3

Wonen

Figuur 1: Verhuizingen in Haarlemmermeer onderverdeeld in starters, doorstromers en huishoudens van buiten (2000–2011)

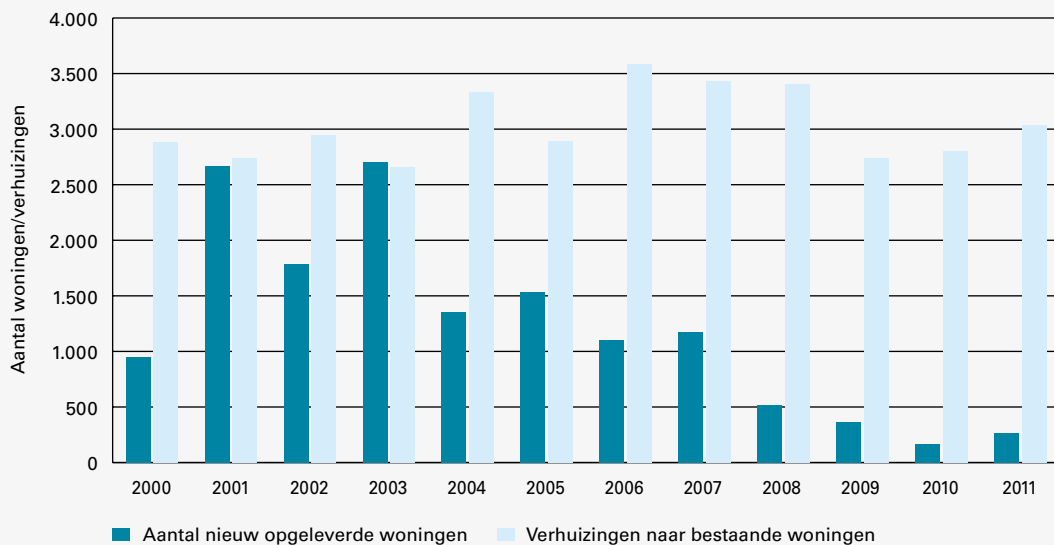


Bron: GBA.

Nieuwe woningen genereren directe verhuizingen; en via doorstroming ook indirecte (figuur 2). In de periode 2000–2007 namen verhuizingen binnen de bestaande voorraad toe, ondanks die dalende nieuwbouwproductie. Ook het aantal Haarlemmermeerse starters dat jaarlijks zelfstandig ging wonen nam de laatste jaren nauwelijks af. De dalende verhuysfrequentie in de gemeente is

vooral te wijten aan een verminderde woningbouwproductie en de daaruit volgende stagnatie van doorstromingen.

Figuur 2: Nieuwbouwproductie en verhuizingen naar bestaande woningen in Haarlemmermeer (2000–2011)



Bron: BAG en GBA.

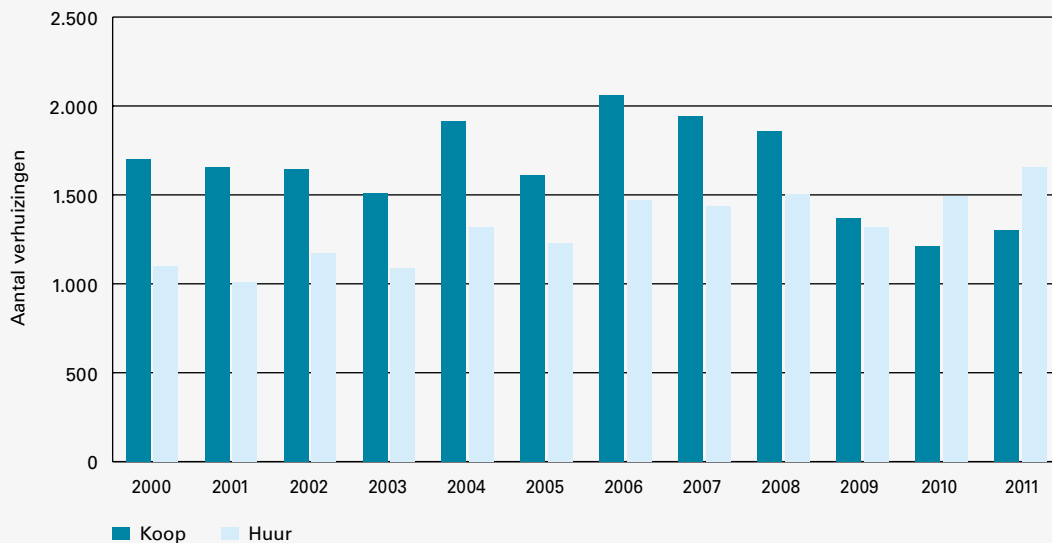
De daling van het aantal verhuizingen naar bestaande woningen betrof de afgelopen jaren vooral de koopsector (figuur 3). De economische crisis lijkt de doorstroming naar koopwoningen negatief te beïnvloeden. In 2010 zien we voor het eerst meer verhuizingen naar huur- dan naar koopwoningen (figuur 3). De mutatiegraad in de Haarlemmermeerse huursector is weliswaar altijd

hoger dan in de koopsector; maar omdat de woningvoorraad voor 68% uit koopwoningen bestaat was het aantal verhuizingen naar koopwoningen steeds groter dan naar huurwoningen. De daling van het aantal verhuizingen naar koopwoningen ging hier de laatste drie jaar gepaard met een beperkte prijsdaling (3,4% tegenover landelijk 8,3%).

Hoofdstuk 3

Wonen

Figuur 3: Verhuizingen naar bestaande koop- en huurwoningen in Haarlemmermeer (2000–2011)



Bron: BAG en GBA.

2.2 De lokale woningbehoefte

In perioden van grote woningproductie groeide de Haarlemmermeerse bevolking sterk door omvangrijke vestigingsoverschotten.⁴ Deze groei beïnvloedt ook de toekomstige woningbehoefte

⁴ Er vestigden zich meer mensen in de gemeente dan er vertrokken.

in de gemeente. Bovendien zijn als gevolg van gezinsverdunding steeds meer woningen nodig bij eenzelfde aantal inwoners. Indien niet in deze toenemende woningbehoefte kan worden voorzien zal het aantal inwoners in de gemeente gaan teruglopen: inwoners zullen immers vertrekken naar elders. In de laatste twee jaar was er in de gemeente al sprake van een vertrekoverschot.

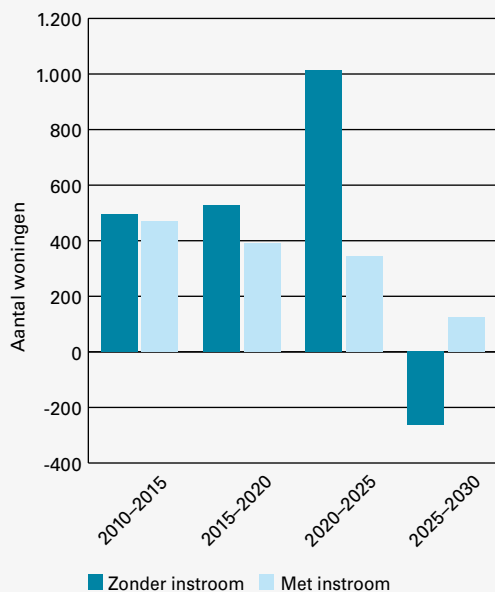
Kennelijk is er een omslagpunt in de woningproductie waaronder vestigingoverschotten omslaan in vertrekoverschotten. Dit *omslagpunt* in de woningproductie zouden we de **lokale of 'eigen' woningbehoefte** kunnen noemen. Gedefinieerd als: *het aantal woningen, nodig om gezinsverdunding en natuurlijke groei van de Haarlemmermeerse bevolking op te kunnen vangen* (zie ook hoofdstuk 2, Demografie). Als de woningproductie gelijk is aan deze 'lokale woningbehoefte' ontstaat er kwantitatief evenwicht in de migratie, oftewel er is noch een vestigings- noch een vertrekoverschot.

Het doel van deze modelmatige berekening is inzicht verkrijgen in het minimaal aantal woningen dat nodig zou zijn om de Haarlemmermeerse bevolking op peil te houden. De berekening noemen we modelmatig en constructief, omdat de woningmarkt zich niet op lokaal, maar op regionaal niveau afspeelt; dit is des te meer aan de orde in gemeenten waar meer woningen worden gebouwd dan nodig om in de lokale woningbehoefte te voorzien. De cijfers zijn dus zuiver hypothetisch en slechts bedoeld als hulpmiddel voor scenario-verkenningen; deze kunnen als beleidsinstrumenten worden ingezet.

Hoofdstuk 3

Wonen

Figuur 4: Haarlemmermeer, toekomstige 'eigen' woningbehoefte in twee varianten

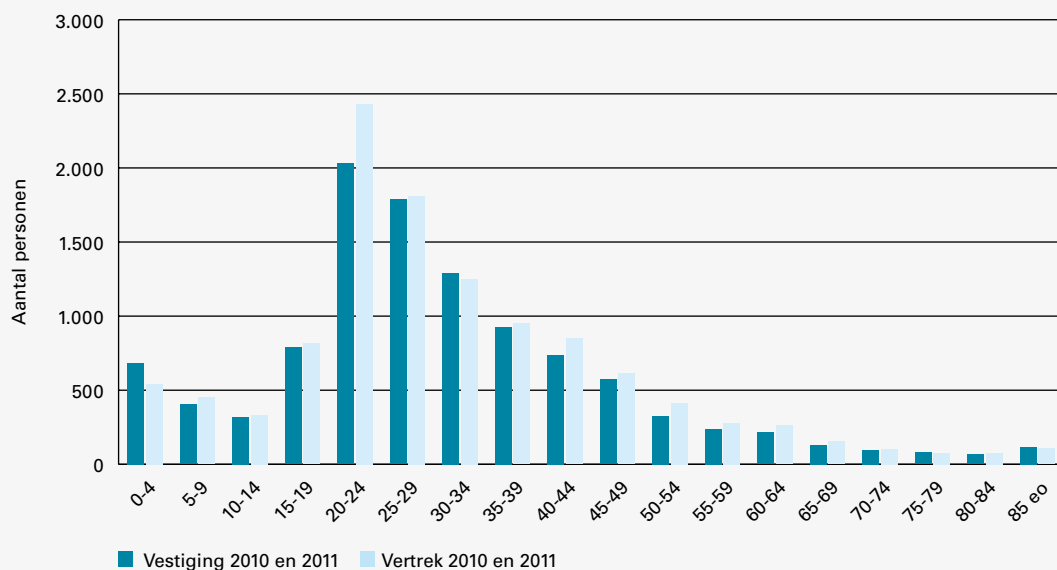


Bron: Bevolkingsprognoses 2011.

De 'lokale woningbehoefte' van Haarlemmermeer is voor 2030 geschat op basis van de natuurlijke groei (geboorte min sterfte) en van autonome migratiebewegingen.⁵ Per jaar steken gemiddeld zo'n 6.000 personen de Ringvaart over (vestigingen én vertrekken). Deze migratie blijkt een dempend effect te hebben op de toekomstige woningbehoefte (figuur 4). Dit komt omdat een deel van de Haarlemmermeerse jongeren naar elders vertrekt. De lokale woningbehoefte van Haarlemmermeer bedraagt tot 2020 tenminste 400 woningen per jaar (figuur 4). Na 2025 vermindert de toename van de lokale woningbehoefte. In totaal bedraagt de 'eigen', lokale woningbehoefte 6.700 woningen voor de periode 2012–2030.

⁵ Dit zijn migratiebewegingen die zich onafhankelijk van woningbouw voltrekken.

Figuur 5: Haarlemmermeer, gevestigde en vertrokken personen naar leeftijd in 2010 en 2011



Bron: GBA.

2.3 Verhuiscapaciteit

Is de daling in het aantal verhuizingen in de gemeente gedurende de laatste twee jaar nu een indicatie van uitstel of zelfs van afstel van verhuiscapaciteit? Periodiek meten we de verhuiscapaciteit onder onze inwoners. Huishoudens die beslist binnen twee jaar willen verhuizen noemen we

‘verhuiscapaciteit’. Dit zijn potentiële doorstromers. De verhuiscapaciteit onder Haarlemmermeesters is toegenomen van 7% in 2007 tot 10% in 2011 (figuur 6). Ongeveer 5.400 huishoudens willen binnen twee jaar verhuizen. Deze toegenomen verhuiscapaciteit zou het gevolg kunnen zijn van het dalende aanbod aan nieuwbouw. Vooral

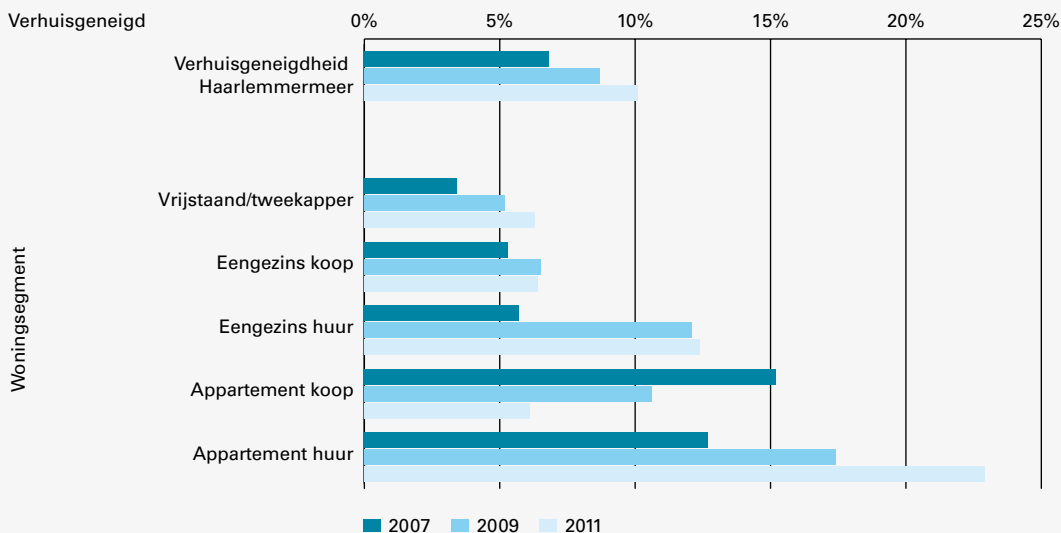
Hoofdstuk 3

Wonen

huishoudens in huurwoningen zeggen in 2011 vaker op korte termijn te willen verhuizen dan vier jaar geleden; bijna één op de vier bewoners van huurappartementen geeft aan dat te willen. Huishoudens in koopappartementen willen daarentegen aanzienlijk minder vaak verhuizen. Huishoudens in de laagbouw-koopsector zijn ook

meer honkvast; de verhuiscapaciteit is onder deze groep nauwelijks toegenomen.

Figuur 6: Haarlemmermeer, verhuiscapaciteit per woningsegment in procenten vanaf 2007

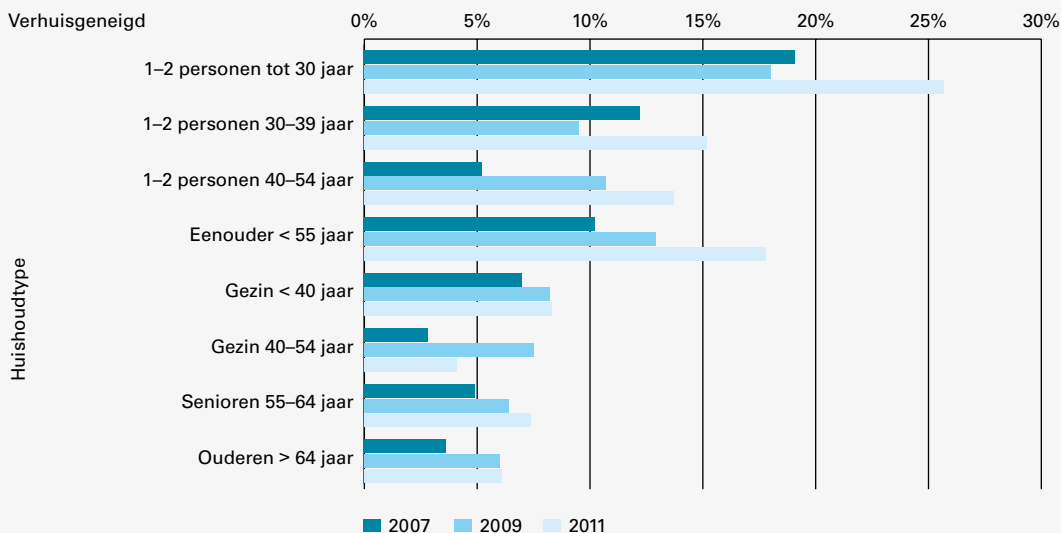


Bron: Bevolkingsenquête 2011.

In het centrumgebied van Hoofddorp, Graan voor Visch en Bornholm ligt de verhuiscapaciteit boven de 25%. Vooral één- en tweepersoonshuishoudens in alle leeftijdsklassen en jongeren tot 30 jaar zijn in deze wijken verhuiscapaciteit (figuur 7), dat wil zeggen groepen in de eerste fasen van hun wooncarrière. Huishoudens met kinderen

en ouderen zijn daarentegen veel minder geneigd om te verhuizen. Het minst verhuiscapaciteit zijn gezinnen (met kinderen) met hoofdbewoner(s) in de leeftijdsklasse van 40 tot 55 jaar.

Figuur 7: Haarlemmermeer, verhuiscapaciteit per huishoudtype in procenten vanaf 2007



Bron: Bevolkingsenquête 2011.

Hoofdstuk 3

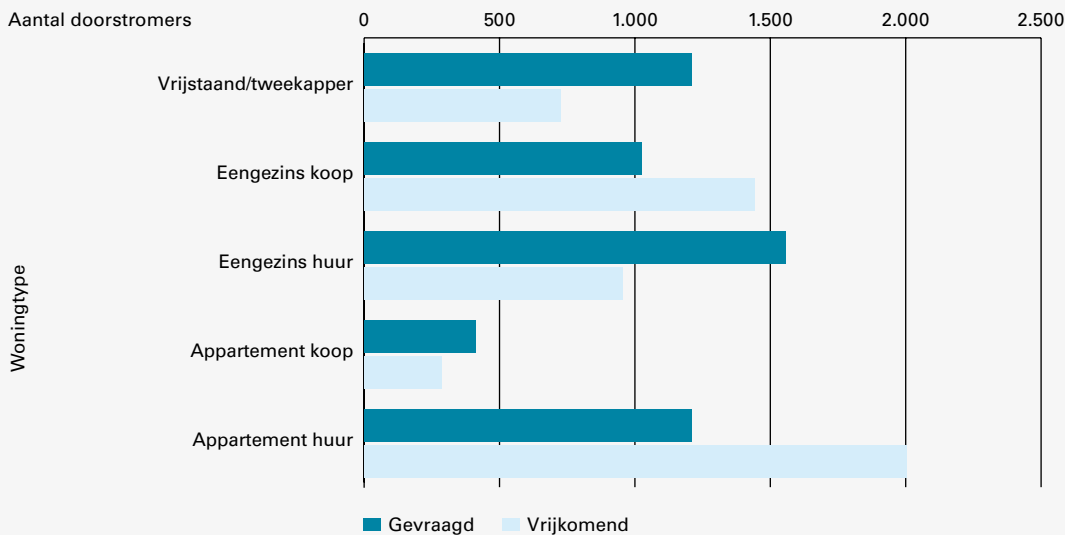
Wonen

2.4 Woonwensen

Bij huishoudens, die beslist binnen twee jaar willen verhuizen zijn de woonwensen geïnventariseerd evenals de kenmerken van de woningen die men achterlaat (figuur 8). Deze vergelijking geeft inzicht in de vraag- aanbodverhouding voor de belangrijkste woningsegmenten. In de segmenten

luxue laagbouwkoop (tweekappers en vrijstaande woningen) en in de laagbouwhuur blijken de grootste tekorten te bestaan. Bij huurappartementen is het potentiële aanbod groter dan de vraag en hetzelfde geldt in minder mate voor koopeengezinswoningen in een rij.

Figuur 8: Haarlemmermeer, vraag en aanbod van Haarlemmermerse doorstromers per woningsegment

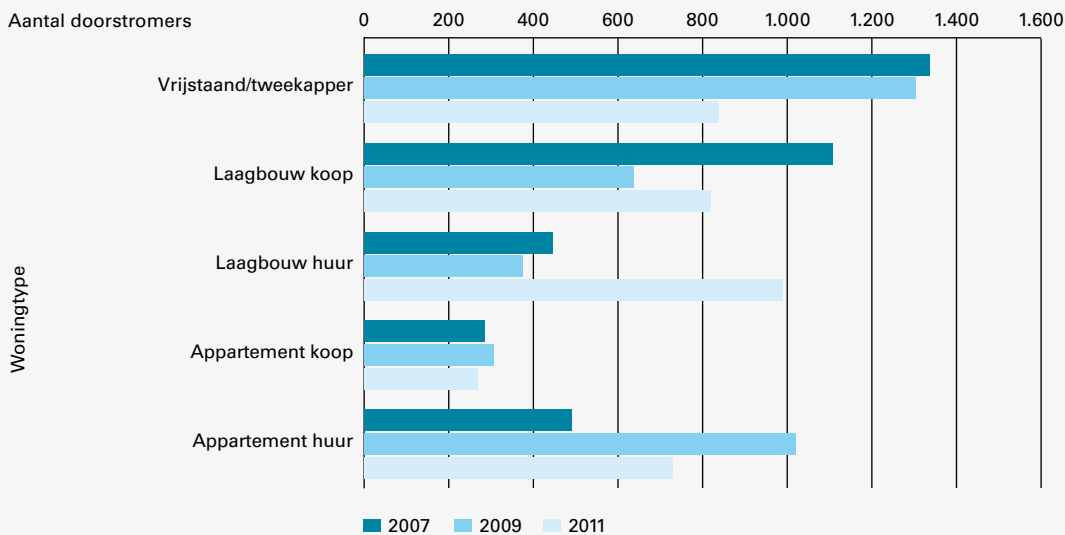


Bron: Bevolkingsenquête 2011.

Om de invloed van de economische crisis op de woonwensen na te kunnen gaan, vergelijken we recente woonwensen met 2007 en 2009. Om de invloed van veranderende huishoudsamenstelling niet de woonwensen te laten beïnvloeden zijn de huidige woonwensen en die in 2009 gestandaardiseerd naar de huishoudsamenstelling

in 2007 (zie figuur 9). In 2011 blijkt de vraag naar het luxesegment afgenomen en nam de vraag naar laagbouwhuur toe. Verschoof in 2009 de vraag van koopeengezinswoningen naar huurappartementen, in 2011 is deze verschuiving gedeeltelijk tenietgedaan. De vraag naar koopappartementen is onveranderd klein. Bij de

Figuur 9: Haarlemmermeer, vraag van Haarlemmermerse doorstromers naar woningsegment. In 2009 en 2011 gestandaardiseerd naar 2007



Bron: Bevolkingsenquête 2011.

Hoofdstuk 3

Wonen

interpretatie van de woonwensen dient bedacht te worden dat vraag van starters en van huishoudens van buiten Haarlemmermeer niet is meegenomen.

3. Conclusies

- Als gevolg van de economische en financiële crisis zijn met name verhuizingen naar koopwoningen teruggedalen; er heeft zich een verschuiving voorgedaan in de vraag van laagbouw**koop** naar laagbouw**huur**. De opwaartse doorstroming naar koopwoningen – zowel vanuit de stedelijke omgeving (roltrapfunctie) als binnen Haarlemmermeer – stagneert op dit moment. Tot grote prijsdalingen heeft dit in Haarlemmermeer tot nu toe echter niet geleid.
- Het aantal huishoudens met verhuisintentie is sinds 2007 toegenomen, maar feitelijk worden verhuizingen uitgesteld. Het reservoir aan huishoudens dat wel zou willen verhuizen maar dit niet doet, wordt dus steeds groter.
- De verhuisgeneidheid in huurappartementen is hoog. Dit woningtype voorziet onmiskenbaar in een behoefte van (vooral) jonge huishoudens. In Haarlemmermeer beschouwen veel huishoudens dit woningtype als een tijdelijke woonvorm. De vraag naar laagbouw – huur én koop – blijft desondanks dominant in de gemeente.
- De 'eigen' lokale woningbehoefte (6.700 woningen tot 2030) is berekend uit een voorspelbaar en gekwantificeerd proces van gezinsverdunning van de huidige

Haarlemmermeerse bevolking. Hierbij is ook rekening gehouden met jaarlijkse vrij autonoom verlopende migratieprocessen die zich voltrekken op de Haarlemmermeerse woningmarkt.

Deze migratiebewegingen hebben een dempend effect op de lokale woningbehoefte. Het voorzien in de 'eigen' woningbehoefte zorgt niet voor (extra) groei van de bevolking en de regionale opvang van woningzoekenden is hierin dus beperkt maar niet helemaal afwezig.

4. Signalen

- Woningbouw bovenop de 'eigen' lokale woningbehoefte – ten behoeve van de regio – dient gezien in het licht van de roltrapfunctie die Haarlemmermeer heeft in de regio. Deze roltrapfunctie heeft betrekking op regionale doorstroming waarbij kwaliteit van woning en woonomgeving centraal staat. Hierin past een kwalitatieve benadering beter dan kwantitatieve woningbouwtaakstellingen. De door ABF berekende woningbehoefte voor de gehele Noordvleugel tot 2040 is slechts indicatief en vormt daarom geen exacte basis voor het opstellen van kwantitatieve regionale en lokale woningbouwtaakstellingen. De woningbehoefte van de Noordvleugel biedt uiteraard wel een, zij het ruwe, context voor het opstellen van lokale woningbouwprogramma's die qua omvang, samenstelling als fasering sterk kunnen differentiëren.

Hoofdstuk 4

Sociale cohesie

Hecht én los, nabij én op afstand

“Sociale cohesie krijgt vaak vorm in de directe woonomgeving van mensen, maar er zijn ook vormen van sociale binding die de directe woonomgeving overstijgen. De gemeenschap waar men deel van uitmaakt, verandert voor de moderne burger voortdurend. Nu eens delen we met de buurman de auto, dan weer gaan we terug naar onze oude woonplaats om met vrienden uit onze studietijd uit te gaan. Maar of we nu in een dorp of in een grote stad wonen, we kunnen allen meedoen aan inzamelingsacties voor de Derde Wereld. Sociale cohesie varieert in vorm en op schaalniveau en dient dus op verschillende manieren onderzocht.”

Zo luidde één van de conclusies uit het hoofdstuk ‘sociale cohesie’ uit het vorige Haarlemmermeerse trendrapport (*Staat van Haarlemmermeer 1/ Trendrapport, 2008*). Dit onderzoek liet zien hoe processen van modernisering en verstedelijking, zoals deze zich vanaf de jaren ’70 in deze gemeente voltrokken, uiteenlopende vormen van samenleven en sociale binding voortbrachten. De ‘nieuwerwetse’ gemeenschapsvormen blijken, evenals de hybride vormen van dorpse-stedelijkheid die we in dat eerste deel van de *Staat van Haarlemmermeer* waarnamen, vermengd en complex.

In Haarlemmermeer valt sociale binding daarom niet op één manier te onderzoeken, te operationaliseren of te meten. Het sociale domein kent hier meer diversiteit dan vanuit traditioneel stedelijk perspectief waarneembaar is. De variatie is bovendien een andere dan in een grote monocentrische kernstad. Er dient ‘oog, oor en instrument’ te worden ontwikkeld om de diversiteit aan gemeenschapsvormen en sociale binding in de ‘uitgewaaierde’ vormen van atypische stedelijkheid uit de doeken te doen. Voor vormen van sociale binding hier al decennialang aanwezig, maar ook voor prille gemeenschapsvormen, nog net in wording, evenals voor sociale banden die steeds minder voorkomen of zelfs dreigen te verdwijnen. In dit hoofdstuk zoomen we verder in op de diverse vormen van sociale binding in de gemeente: op die hechte, nabije banden in de buurt, maar ook op lossere banden verder weg. Zo bieden we een beeld van de diversiteit van sociale verbanden en van uiteenlopende lokale gemeenschappen in Haarlemmermeer. We laten tegelijkertijd ook de sociologische spiegelzijde zien van de ruimtelijke groei en bijzondere verstedelijking die onze gemeente typeren.⁶

6 Zie: Atypische stedelijkheid in Haarlemmermeer, in: *Staat van Haarlemmermeer 1, 2008*.

Modernisering en verstedelijking betekenen vanuit sociologisch perspectief: ontwikkeling en transformatie van omgangsvormen tussen individuen en groepen, én van aard en hechtheid van die sociale banden. In dit onderzoek staan daarom de volgende vier vragen centraal:

1. Welke rol speelt de buurt in het sociale leven van Haarlemmermeerse inwoners?
2. Welke factoren dragen bij aan een sterke cohesie in de directe woonomgeving?
3. Hoe ver reikt het sociale netwerk van Haarlemmermeeders?
4. Leiden de uiteenlopende vormen van sociale cohesie ook tot meer maatschappelijke betrokkenheid en/of politieke participatie?

Inzicht verkrijgen in de samenhang tussen ruimtelijke transformatie en sociale verbanden stelt ons in staat om in sommige wijken de sociale binding te versterken en in andere juist te koesteren, opdat organisch gegroeide solidariteit en hecht sociaal weefsel niet onnodig uiteenvallen. In nieuwe of nog te ontwerpen wijken kan men de factor tijd in de bouwplannen meenemen; die tijd die mensen, van welke achtergrond ook, nodig blijken te hebben om ergens te wortelen, zich thuis te voelen en deel uit te gaan maken van een nieuwe vorm van samenleven.

1. Sociaal verbonden in de buurt of juist daarbuiten?

Waar decennia geleden het dagelijks leven van mensen zich bijna volledig afspeelde in de directe woonomgeving, strekken sociale netwerken van mensen zich vandaag de dag doorgaans ver uit buiten de eigen buurt (Völker, 2009). Sociale contacten in de buurt nemen af en maken steeds meer plaats voor activiteiten daarbuiten (Guest & Wierzbicki, 1999). Sterke buurtgemeenschappen zijn niet langer vanzelfsprekend. Hechte buurtbanden zijn aan erosie onderhevig. ‘Boosdoeners’ zijn quasi-autonome processen van modernisering, verstedelijking en individualisering. Maar betekenen deze algemene maatschappelijke trends en ontwikkelingen dat de buurt ook steeds minder een rol speelt in het leven van alle sociale groepen/gemeenschappen of zijn er binnen gemeenschappen verschillen aanwijsbaar die niet alleen sociologisch, maar vooral ook beleidsmatig relevant zijn? Waar, in welke wijken en kernen is een geringe sociale cohesie een probleem? Voor welke sociale groepen geldt dit wel en voor welke minder, of helemaal niet? Sociale banden kunnen immers van een andere aard zijn, of gewoonweg verder van de eigen woonomgeving zijn gesitueerd.

Als we Haarlemmermeeders vragen naar hun oordeel over de sociale banden in hun buurt dan laat het overgrote deel zich daar positief over uit. Meer dan driekwart voelt zich thuis bij buurtgenoten en vindt dat bewoners in de eigen buurt

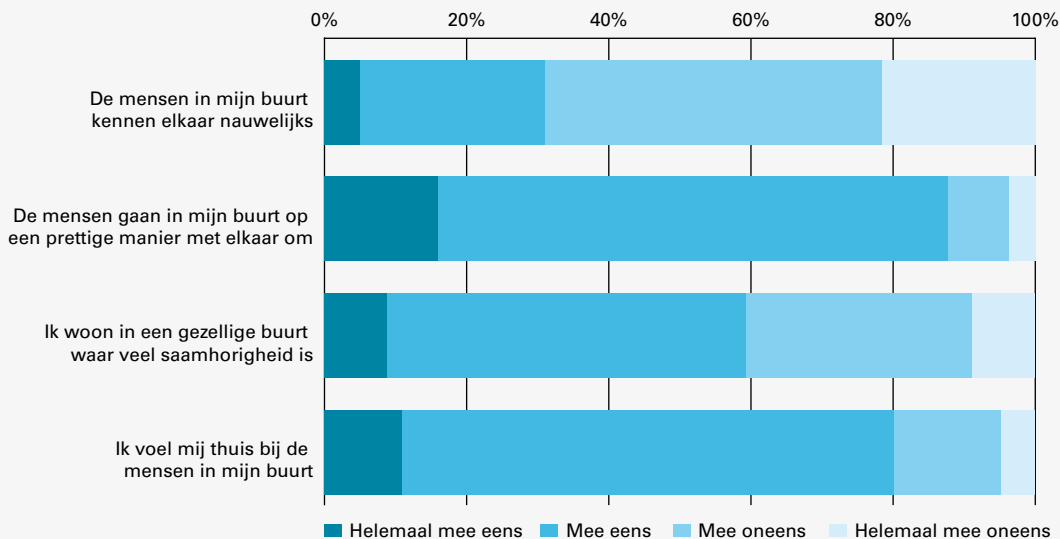
Hoofdstuk 4

Sociale cohesie

op een prettige manier met elkaar omgaan. Het zijn er maar weinig die in noodgevallen niet terecht kunnen bij een buurtgenoot. Meer dan de helft van de Haarlemmemeerders heeft vaak contact

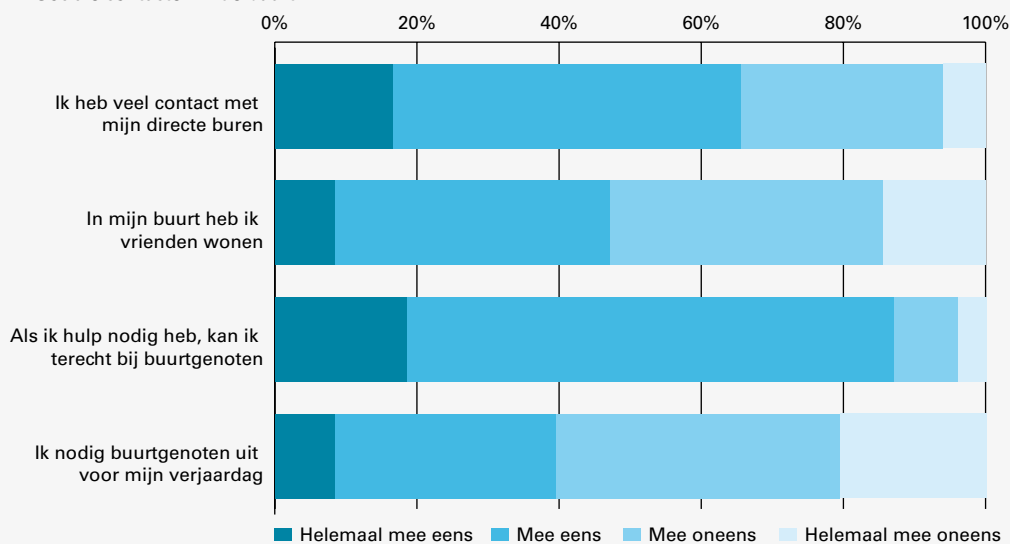
met directe buren (Figuur 1 en 2). Eén op de twee inwoners heeft hechte vriendschapsbanden met mensen uit de buurt.

Figuur 1: Sociale cohesie in de buurt



Bron: Bevolkingsenquête 2011.

Figuur 2: Sociale contacten in de buurt



Bron: Bevolkingsenquête 2011.

De begrippen ‘saamhorigheid’ en ‘prettig met elkaar omgaan’ zijn echter subjectief en kunnen – al naar gelang de verwachtingen die men heeft ten aanzien van het sociale leven in de buurt – voor verschillende mensen uiteenlopende betekenis hebben. De één neemt genoeg met oppervlakkig of incidenteel contact, terwijl een buurtgenoot daar juist hogere verwachtingen over kan hebben. Wanneer we inwoners vragen naar de hechtheid

van die buurtbanden blijken 40 van de 100 Haarlemmermeeders toch een sterk saamhorigheidsgevoel in de buurt te missen; zij vinden dat er in de buurt hechte banden dienen te bestaan.

In Haarlemmermeer blijkt de buurt voor *gezinnen met kinderen*, inwoners met *minder financiële armslag* en voor *lager opgeleiden* de buurt nog steeds de plek bij uitstek voor sociaal contact.

Hoofdstuk 4

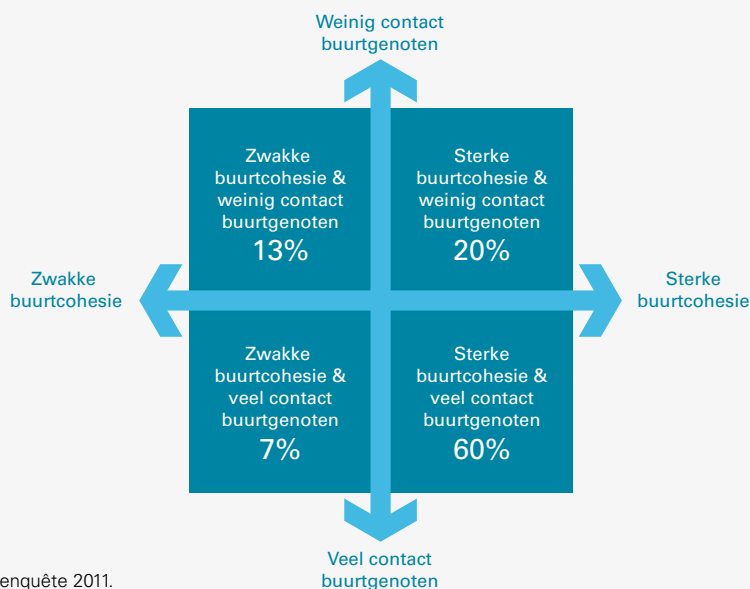
Sociale cohesie

In wijken en kernen waar deze groepen geconcentreerd wonen en de buurtcohesie een lage score toont, vraagt de lage sociale cohesie dan ook beleidsmatige aandacht.

Voor al in het sociale leven van minder welvarende en lager opgeleide Haarlemmermeeders speelt de buurt nog steeds een belangrijke rol. Zij hebben vaker én intensiever contact met buurtgenoten dan

hoger opgeleide inwoners. Lager opgeleiden hebben vaker vrienden in de eigen buurt wonen en daarmee een nabij iemand bij wie ze voor hulp terecht kunnen. Wijken waar veel mensen met een lagere opleiding en een laag inkomen leven, worden vaak gezien als plekken met potentiële sociale problemen; dit onderzoek laat nu zien dat deze gebieden ook broedplaatsen zijn van hechte banden en solidariteit tussen buurtgenoten.

Figuur 3: Buurtcohesie en contact met buurtgenoten



Bron: Bevolkingsenquête 2011.

Bewoners die de eigen buurt een sterke sociale cohesie toedichten, hebben over het algemeen vaker zelf intensieve contacten met buurtgenoten. Toch is er een aanzienlijke groep, ongeveer 20%, die spreekt van een sterke sociale samenhang, terwijl zij in de eigen buurt zelf weinig contacten onderhouden. Deze inwoners uiten zich positief over het sociale leven in de buurt, maar doen er zelf niet actief aan mee (zie figuur 3).

De sociale banden van anderen worden met tevredenheid, maar op afstand waargenomen. Dit maakt deze inwoners nog niet tot onverschillige hyperindividualisten. Dat zij genoeg nemen met oppervlakkige, incidentele buurtcontacten komt vooral doordat hun 'dragende' sociale netwerk zich vooral buiten de eigen buurt bevindt. Deze groep is vaker hoger opgeleid, welvarend en slechts matig betrokken bij lokale verenigingen en organisaties. Zij zijn niet alleen bewoner van de eigen wijk, kern of gemeente, maar vooral van de Randstad. In wijken of kernen waar veel mensen wonen die de eigen woonomgeving ervaren als een plek om zich terug te trekken, als een veilige haven om bij te komen van dynamiek en drukte van het 'Randstedelijke leven', zullen sociale contacten en sociaal leven vaker de buurtgrens overschrijden. Hier dient een lagere buurtcohesie geïnterpreteerd als uiting van de schaalvergroting van sociale netwerken die nu eenmaal het gevolg zijn van modernisering en verstedelijkingsprocessen.

Dit verschijnsel laat zien wat de sociologische betekenis is van de ruimtelijke ligging van Haarlemmermeer in het hart van de Randstad. Een lage sociale cohesie behoeft *hier* dus minder tot geen beleidsmatige aandacht. In deze gebieden is het relevanter om inzicht te hebben in de ruimtelijke oriëntatie van deze groepen en in hun mobiliteitsbehoeften en -patronen. Het faciliteren van mobiliteit met verschillende goed op elkaar aansluitende vormen van vervoer is hier de beleidsmatige uitdaging (zie hoofdstuk *Mobiliteit* en *Participatie*). Bovendien blijkt een langere woonduur in buurt en gemeente ook bij groepen met een meer stedelijke leefstijl en een buurt-overschrijdende ruimtelijke oriëntatie toch een wortelend effect te hebben. Ook zij raken mettertijd meer betrokken bij de eigen buurt en de lokale gemeenschap.

Kwetsbaar, en dus voor welzijnsbeleid relevant, is vooral de positie van mensen die noch in de eigen directe omgeving noch daarbuiten sterke sociale banden hebben. Vooral zij die ook nog in een buurt wonen met een lage cohesie en die bij nood niet op ondersteuning kunnen rekenen, lopen risico op sociaal isolement. Het hoogste risico op sociale uitsluiting lopen mensen met een combinatie van de volgende kenmerken: een hogere leeftijd, een slechte gezondheid, minder welvarend en met een laag opleidingsniveau.

Hoofdstuk 4

Sociale cohesie

2. Buurtcohesie: veel kinderen, lange woontijd en sterke betrokkenheid bij lokale gemeenschap

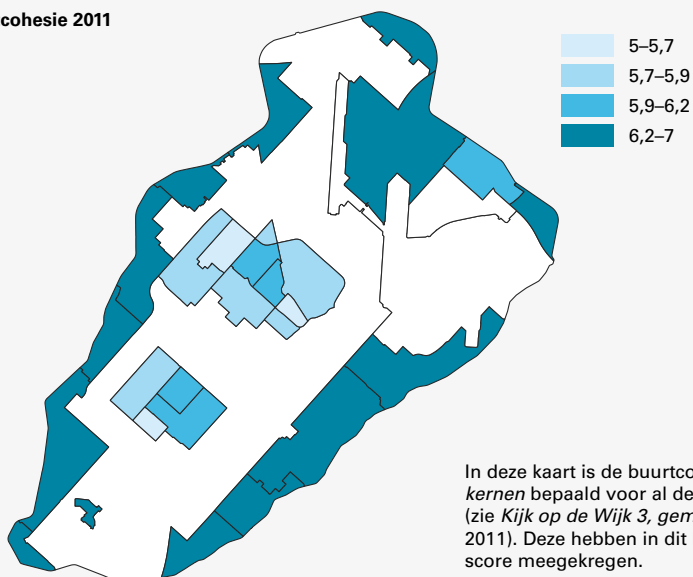
Gezinnen met kinderen zijn sterker op de eigen buurt gericht dan gezinnen zonder kinderen, zij die al uit de kinderen zijn of dan alleenstaanden. Een druk leven en een extern gerichte ruimtelijke oriëntatie zijn 'vijanden' van buurtbetrokkenheid. Kinderen vertragen het levensritme van mensen en beperken hun ruimtelijke oriëntatie. De straat direct buiten de deur wordt met een kind aan de hand verblijfplek in plaats van louter doorgangsroute. Het parkje om de hoek wordt een plek om andere kinderen te ontmoeten en om samen te spelen in plaats van louter kijkgroen in de buurt. Kinderen dragen op deze wijze bij tot intensievere contacten met buurtgenoten, ook tussen hun ouders. Hun aanwezigheid in de buurt draagt bij aan het saamhorigheidsgevoel in de wijk. Meer contact dichtbij, zonder haast leidt tot sterkere sociale banden met buurtgenoten.

Een lange woontijd maakt buurtbanden sterker. Veel verhuizingen in de buurt, een hoge mutatiegraad, knagen daarentegen aan de sociale binding aldaar. Buurten waar veel mensen wonen met verhuisplannen hebben een lagere sociale cohesie. Prangende verhuisplannen demotiveren bewoners om blijvend te investeren in sociale contacten in hun buurt. Een buurt als 'los zand' kan bovendien een extra reden vormen om te willen vertrekken. Zo kan een stroom van

verhuizingen leiden tot nog meer vertrek en tot een lagere buurtcohesie. Een 'eigen huis' of 'huren' schept hier een eigen dynamiek. Huiseigenaren voelen zich over het algemeen meer verbonden met hun buurt dan huurders, voor wie het wonen in die buurt vaker van tijdelijke aard is, want soms slechts een eerste stap in hun wooncarrière.

Ook namen we samenhang waar tussen de *betrokkenheid bij maatschappelijke organisaties*, zoals dorps- en wijkraden of club- en buurthuizen en een hechte buurtbinding. In buurten en wijken met een sterkere buurtcohesie tref je meer bewoners aan die actief zijn als vrijwilliger. Dit verband dient evenwel niet oorzakelijk te worden geïnterpreteerd; het omgekeerde gaat namelijk ook op: via dorps- en wijkraad leert men buren beter kennen en daardoor neemt de betrokkenheid met de eigen buurt toe.

Figuur 4: Buurtcohesie 2011



In deze kaart is de buurtcohesie in de *historische kernen* bepaald voor al deze kernen te samen (zie *Kijk op de Wijk 3, gemeente Haarlemmermeer*, 2011). Deze hebben in dit kaartje dus allen dezelfde score meegekregen.

Bron: Bevolkingsenquête 2011.

Bovenstaande figuur laat de spreiding zien van het cijfer voor buurtcohesie in de wijken en kernen van Haarlemmermeer. Hoe relevant de informatie op deze kaart ook; het platte vlak toont louter één dimensie van het verschijnsel. Leefstijl, levensfase, financiële situatie en een combinatie van al deze factoren bepalen de beleidsrelevantie van deze cijfers.

3. Sociaal netwerk: aard en reikwijdte

Mensen maken deel uit van een netwerk van relaties: familie, vrienden, kennissen en buurtgenoten. Binnen een sociaal netwerk is men solidair met elkaar, er heerst vertrouwen en men ondersteunt elkaar indien nodig. Sociale netwerken bevorderen welzijn en welvaart van individuele mensen én van de samenleving als geheel.

Hoofdstuk 4

Sociale cohesie

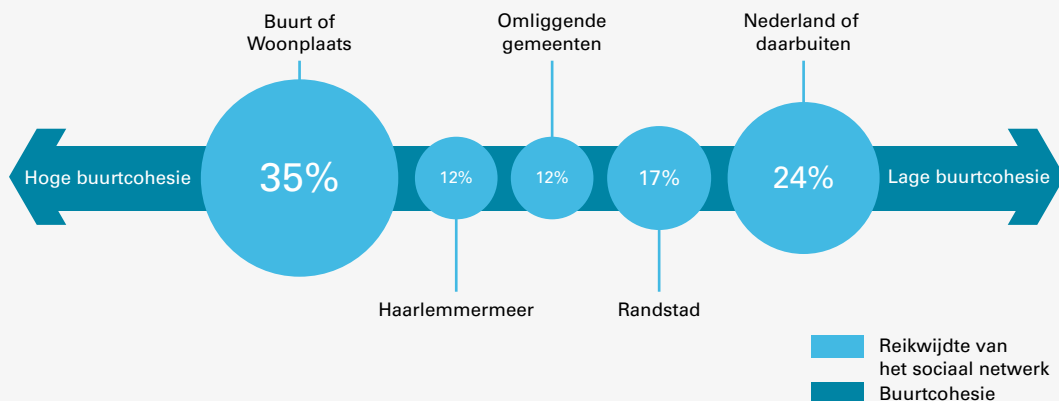
Daarom worden zij ook wel aangeduid met de term *sociaal kapitaal*. Licht werpen op aard en reikwijdte van Haarlemmermeerse sociale netwerken helpt om de uiteenlopende vormen van sociale cohesie in de gemeente beter te duiden en te begrijpen.

Dat de meeste inwoners contacten in de eigen woonomgeving combineren met een buurt-overschrijdend sociaal netwerk verrast niet. Wel opvallend is dat het sociale netwerk van

ongeveer de helft van de inwoners zich *vooral* in de eigen buurt, woonplaats of gemeente bevindt. De andere helft heeft zijn sociaal netwerk vooral in een aangrenzende gemeente⁷ of nog verder verspreid over de Randstad en daarbuiten. Hoe groter de reikwijdte van het sociale netwerk des te lager de buurtcohesie (zie figuur 5).

⁷ Vaak zijn deze mensen in een gemeente aan de overzijde van de Ringvaart geboren en/of opgegroeid.

Figuur 5: Reikwijdte sociaal netwerk en sociale cohesie Haarlemmermeerse inwoners



Bron: Bevolkingsenquête 2011.

Leeftijd en opleidingsniveau blijken belangrijke voorspellers van de reikwijdte van het sociale netwerk van mensen. Het leven van ouderen speelt zich dicht bij huis af dan dat van hun jongere buurtgenoten. Oudere mensen hebben dan ook frequenter contact met burens en ook meer vrienden in de buurt. Jongeren ontmoeten hun vrienden daarentegen vaker buiten de directe woon-omgeving. Dat lager opgeleide inwoners meer betrokken zijn bij de eigen buurt heeft te maken met de aard en reikwijdte van hun sociale netwerk. Voor deze groep blijken sterke banden in de directe omgeving van belang voor de waardering van het eigen sociale netwerk. Het sociale netwerk van deze meer *traditionele inwoner* (wat ouder, met een lager opleidingsniveau en inkomen)⁸ speelt zich vooral af in de directe woonomgeving en woonplaats. Zulke hechte, nabije sociale banden gaan gepaard met een grotere interesse in gemeentelijke politiek en betrokkenheid bij lokale organisaties, zoals buurt- en clubhuizen en dorps- en wijkraden.

De ‘netwerksteding’ (jong, hoog opgeleid en met een relatief hoog inkomen)⁹ heeft een sociaal netwerk dat zich ver buiten de eigen woon-omgeving bevindt.

8 Zie: *Kijk op de Wijk 3*, pagina's 33–45, voor een uitgebreide beschrijving van de traditionele inwoners en netwerkstelingen in Haarlemmermeer.

9 Idem.

De mensen waarmee deze groep zich het meest identificeert, en waarop men rekent in geval van nood, wonen buiten Haarlemmermeer: in de Randstad of nog verder weg verspreid over Nederland. De contacten met buurtgenoten zijn sporadisch; toch wordt dit niet als problematisch ervaren. Vriendschapsrelaties met mensen buiten de eigen buurt zijn bij deze groep inwoners belangrijker voor de waardering van het eigen sociale netwerk dan sociale relaties met buurtgenoten.

Binnen de groep netwerkstelingen is er een duidelijk onderscheid te maken tussen netwerkstelingen die kort, en zij die al langer in de gemeente wonen (langer dan 10 jaar). Het sociale netwerk van ‘nieuwe’ netwerkstelingen heeft een grotere reikwijdte dan dat van hen die hier al langer wonen. Met de tijd wordt de woonplaats ook voor deze nieuwkomers een plek om mensen te ontmoeten, sociale banden te smeden en vriendschappen aan te gaan.

Bewoners van de randen van Haarlemmermeer, in de historische kernen langs de Ringvaart of in *contrastdorpen* zoals Lissebroek en Vijfhuizen, zijn sterk betrokken en verbonden met de eigen kern, maar zijn voor hun sociale leven tegelijkertijd ook sterk gericht op buurgemeenten. Eén op de vijf inwoners (20%) van deze contrastdorpen zegt dat de belangrijkste mensen uit hun sociale netwerk in een buurgemeente aan de overkant wonen. Voor de hele gemeente is dit 12%.

Hoofdstuk 4

Sociale cohesie

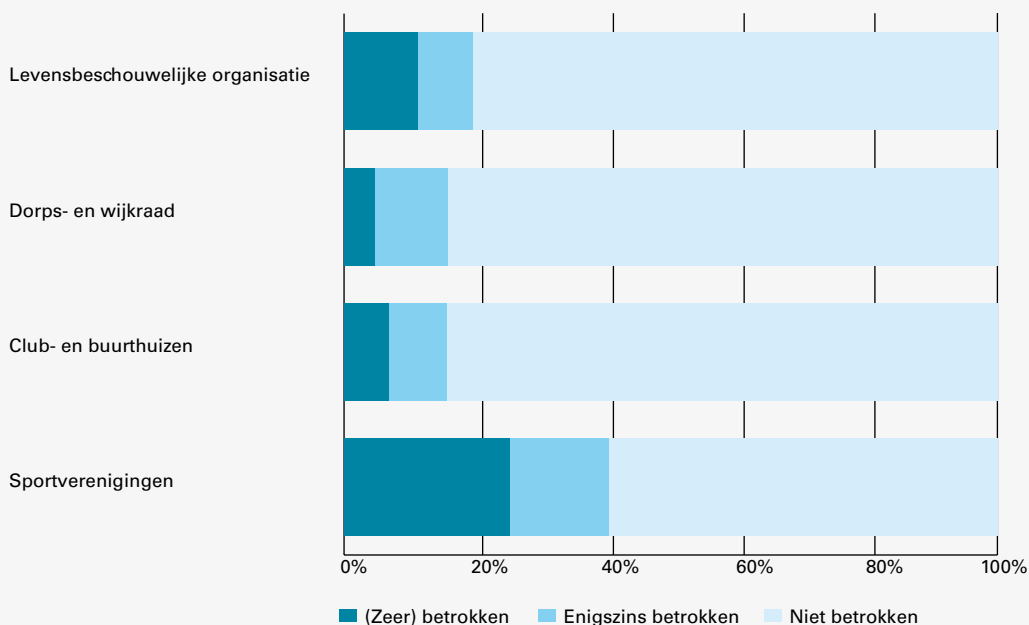
4. Maatschappelijke betrokkenheid

Betrokkenheid bij verenigingen en maatschappelijke organisaties zien sociale wetenschappers vaak als nog een andere vorm van sociale cohesie. Maatschappelijke betrokkenheid wordt beschouwd als indicator van het welzijn van een sociale gemeenschap. Mensen leren, door actief deel te nemen aan het verenigingsleven, nieuwe mensen kennen buiten de eigen sociale groep. Hierdoor zouden zij sociale vaardigheden ontwikkelen en meer geïnteresseerd raken in politiek (SCP, 2008: 71). De vraag is of deze veronderstelling, stammend uit een tijd van sterke verzuiling, nog steeds opgaat in Nederland en in Haarlemmermeer? Mensen verbinden zich immers niet meer voor hun hele leven aan een organisatie of vereniging. Individualisering en ontkerkelijking hebben ertoe geleid dat burgers zich minder vanzelfsprekend op basis van hun levensbeschouwing binden aan één organisatie (SCP, 2008: 85). Is deze vorm van sociale cohesie een vorm dat mensen in onze gemeente nog bindt? Bij welke groepen inwoners is deze sterk, matig of nauwelijks aanwezig?

Vier op de tien Haarlemmermeeders voelt zich (zeer) betrokken bij hun sportvereniging; dit zijn vaker hoogopgeleide, jonge *netwerkstedelingen*. De betrokkenheid bij levensbeschouwelijke organisaties en club- en buurthuizen is daarentegen gering (zie figuur 6). Haarlemmermeeders die wel

affiniteit hebben met meer lokaal gerichte organisaties, zoals club-/buurthuizen en dorps-/wijkraden, zijn sterk verbonden en voelen zich verantwoordelijk voor de eigen buurt. Een sterkere betrokkenheid bij lokale organisaties gaat gepaard met een sterkere buurtcohesie. Voor vier van de tien Haarlemmermeeders, vaak lager opgeleiden, geldt dat zij zich bij geen enkele maatschappelijke organisatie thuis voelen. Beleidsmatig vraagt dit laatste aandacht. Het kan een indicatie zijn van zich geïsoleerd of gemarginaliseerd voelen.

Figuur 6: Betrokkenheid bij maatschappelijke verenigingen/organisaties



Bron: Bevolkingsenquête 2011.

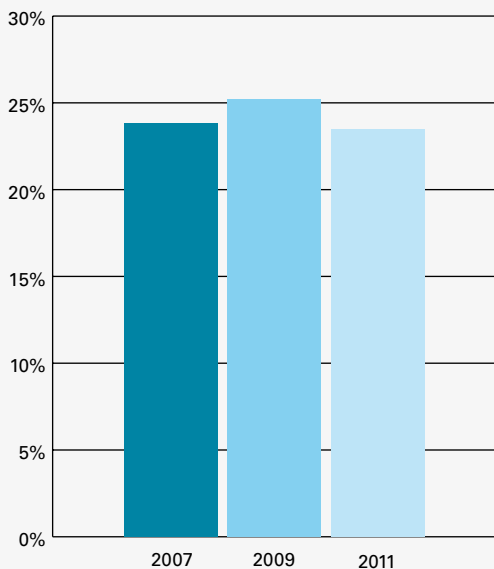
Maatschappelijke betrokkenheid en solidariteit valt ook af te lezen aan het aandeel vrijwilligers. Al een aantal jaar schommelt het aandeel vrijwilligers in de gemeente, net als in Nederland als geheel, rond de 25% (zie figuur 7). Ouderen doen – zij hebben veelal meer tijd beschikbaar –

vaker vrijwilligerswerk dan jongeren. De helft van de vrijwilligers in de gemeente is 65 jaar en ouder (ruim 85% is ouder dan 55 jaar). Hoger opgeleiden zijn meer gemotiveerd om als vrijwilliger aan de slag te gaan dan lager opgeleiden.

Hoofdstuk 4

Sociale cohesie

Figuur 7: Deelname vrijwilligerswerk (%) in Haarlemmermeer (2007–2011)



Bron: Bevolkingsenquête 2011.

In de *historische kernen* en de *contrastdorpen* wonen de meeste vrijwilligers. In de *postmoderne wijken* Floriande en Getsewoud wonen weinig mensen die vrijwilligerswerk doen; hier wonen veel jonge mensen, met een druk levensritme en een weidser sociaal netwerk.

5. Conclusies

- Sociale cohesie is net als de samenleving continu aan verandering onderhevig. In een gemeente die zich kenmerkt door grootscheepse en snelle ruimtelijke en dus ook sociale veranderingen dient men zich hier nog meer rekenschap van te geven. Sociale cohesie is niet één ding, laat staan één cijfer, maar bestaat uit een veelvoud van vormen. De vorm is afhankelijk van het type gemeenschap, de aard van de banden, de reikwijdte van het sociale netwerk van mensen en de mate waarin zij zich betrokken voelen en participeren in (lokale) maatschappelijke organisaties en verenigingen.
- In Haarlemmermeer kent sociale cohesie evenveel verschijningsvormen als er sociale gemeenschappen zijn te onderscheiden. Ook de reikwijdte van het sociale netwerk van Haarlemmermeesters loopt sterk uiteen:
 1. In de historische kernen en de oude delen van de contrastdorpen wonen hechte gemeenschappen met een kleine reikwijdte. De inwoners zijn veelal ouder en wonen al langer in de gemeente; zij voelen veel affiniteit

-
- met lokale organisaties. Hier reiken de sociale banden al iets verder over de Ringvaart.
2. Inwoners met een relatief kortere woonduur, afkomstig uit de grote steden in de omgeving hebben een sociaal netwerk met een grote reikwijdte. De voor hen meest belangrijke personen bevinden zich niet in de eigen buurt, maar soms ver daarbuiten. Kinderen in een gezin en een langere woonduur doen deze zich centrifugaal gedragende inwoners de blik meer richten op de eigen buurt.
 3. Er zijn groepen inwoners, zoals gezinnen met kinderen, ouderen, laagopgeleiden en inwoners met minder financiële middelen, die voor hun sociale contacten veel meer afhankelijk zijn van de eigen buurt. De voor hen meest belangrijke of cruciale mensen wonen dichtbij, vaak in hun directe woon-omgeving of woonplaats. Inwoners met een combinatie van deze achtergrondkenmerken, die in wijken wonen met een lage cohesie, zullen dit als een tekort ervaren. Bij problemen kunnen zij immers niet rekenen op de solidariteit van buurtgenoten. De meest kwetsbaren lopen in deze 'zwakke-cohesie-wijken' een risico op sociaal isolement.

6. Signalen

- Het cijfer voor sociale cohesie alleen biedt welzijnsbeleid slechts een mager kompas. Zonder oog voor de verschillende gemeenschappen, de reikwijdte van hun sociale netwerk en de oorzaken van de zwakke cohesie in buurten en wijken kan het beleid minder toegesneden zijn op de veelheid aan vormen van sociale cohesie. Men loopt het risico op een ontoereikende probleemanalyse. Een geringe sociale binding – gevolg van een leefstijl met omvangrijke reikwijdte – kan dan bijvoorbeeld per abuis worden geduid als sociale desintegratie. Omgekeerd, kan men in wijken met een 'normale' sociale cohesie kleine kwetsbare groepen over het hoofd zien. Juist deze kleine groepen – bij wie uiteenlopende vormen van kwetsbaarheid (lage opleiding, weinig financiële middelen, hoge leeftijd en een slechte gezondheid) zich kunnen concentreren – vragen om gericht welzijnsbeleid.
- Om deze laatste ommissie te voorkomen zal in het onderzoeksrapport *Kwetsbare groepen in Haarlemmermeer* meer inzicht worden gegeven in de achtergrondkenmerken, de problematiek en de plekken waar deze groepen zich in de gemeente bevinden. In de *Kijk op de Wijk 4* zal de robuustheid en aard van sociale infrastructuur verder worden onderzocht.

Hoofdstuk 5

Mobiliteit

Bewegen én verblijven

De centrale ligging in de Randstad en de snelle verbinding met de rest van de wereld is wat Haarlemmermeer aantrekkelijk maakt voor haar omgeving, zowel voor potentiële inwoners als voor bedrijven. Om meerwaarde te kunnen halen uit deze gunstige ligging is de gemeente gebaat bij een 'goede' bereikbaarheid. Voor Haarlemmermeer kenmerkende sectoren zoals luchtvaart, logistiek en zakelijke dienstverlening kunnen hier dan optimaal van profiteren.

De verkeersbewegingen zijn in de polder de afgelopen decennia zo toegenomen dat de verblijfskwaliteit er in het gedrang is gekomen. Het ontbreken van één centrumkern en een strakke scheiding van wonen, werken en recreëren heeft tot een overdaad aan mobiliteit geleid. Ruimtelijke keuzen, zoals de westelijke uitbreidingsrichting van Hoofddorp of de situering van woonboulevard Cruquius tussen Hoofddorp en Haarlem hebben de policentrische structuur versterkt en de ermee verbonden verkeersbewegingen verder opgevoerd. Buitenstaanders zijn Haarlemmermeer hierdoor voornamelijk als doorgangsgebied gaan beschouwen. Een sprekend voorbeeld daarvan is de A9 die in Badhoevedorp het tuindorp doorsnijdt.

Veel hedendaagse knelpunten op mobiliteitsgebied zijn te herleiden tot het spanningsveld 'bewegen versus verblijven'. Wil een plek kwaliteit hebben

dan dient het goed ontsloten te zijn. Een groot aantal bewegingen op één plek leidt echter tot overlast en staat op gespannen voet met de verblijfskwaliteit aldaar. Bewegen en verblijven hoeven niet per definitie elkaars vijanden te worden. In dit essay analyseren we waarom dit spanningsveld tussen bewegen en verblijven de afgelopen decennia in Nederland wel steeds nijpender werd.

1. Bevolkingstoename, emancipatie en welvaartsgroei

Figuur 1

Gemiddelden huishoudengrootte		
	Nederland	Haarlemmermeer
1960	3,6	4,2
2010	2,3	2,6

Bron: GBA Haarlemmermeer & CBS.

Een absolute groei van de bevolking, een veranderde gezinssamenstelling en een enorme uitbreiding van het wagenpark hebben het belang en de complexiteit van bewegen vergroot (Oldekalter & Harms, 2009). Het aantal Nederlanders nam met 44% toe tot 16,5 miljoen tussen 1960 en 2010. En omdat de omvang van het gezin drastisch afnam, groeide het aantal huishoudens. Momenteel bestaat ruim een derde van de 7 miljoen Nederlandse huishoudens uit één persoon. Hierdoor nam het aantal bewegingen nog meer toe (Harms, 2004).

Om een ‘minigezin’ draaiend te houden zijn immers niet minder bewegingen nodig dan voor een meerpersoonshuishouden.

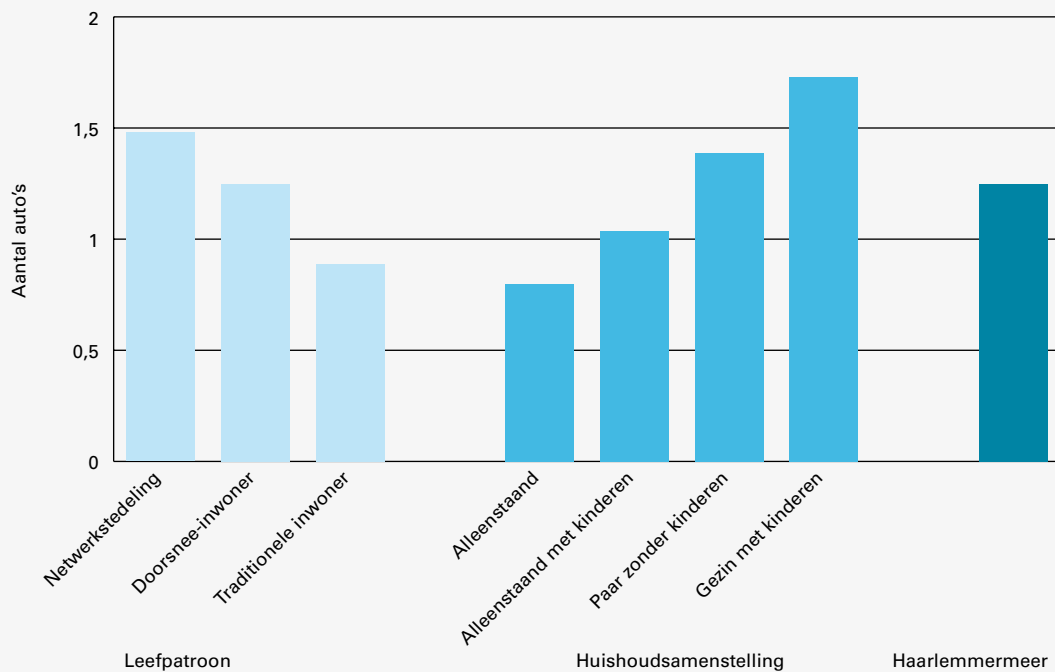
In Haarlemmermeer is een soortgelijke ontwikkeling van gezinsverdunding zichtbaar, maar de bevolking nam hier veel sterker toe dan in Nederland als geheel, namelijk van 43.000 naar 143.000 inwoners. De mobiliteitsbehoefte binnen de gemeente groeide daardoor nog veel sterker dan landelijk.

De emancipatie van de vrouw heeft het mobiliteitsgedrag van een huishouden verder op z'n kop gezet. Veel meer Nederlandse vrouwen zijn buitenshuis gaan werken, waardoor zorg- en werktaken vaker gecombineerd worden. Was in 1975 14% van de bevolking taakcombineerder, in 2005 liep dit al op tot 40% (Harms, 2008). In Haarlemmermeer zelfs tot ruim 60%. Gezinnen moeten meer inspanningen verrichten om elk lid van het huishouden dagelijks op de plaats van bestemming (crèche, school, werk) te krijgen. Hierdoor is de actieradius van vrouwen toegenomen. Voor werk en andere activiteiten gaan ze echter minder ver van huis dan hun partner (zie pagina 55/56). Moderne vrouwen hebben in 2011 bijna allemaal een rijbewijs (90%). Twee werkende partners in één gezin deed het gezinsinkomen groeien en maakte een tweede auto mogelijk. Het hoogste autobezit tref je dan ook aan bij tweeverdieners met kinderen, ook in Haarlemmermeer.

Hoofdstuk 5

Mobiliteit

Figuur 2: Autobezit per huishouden naar leefpatroon



Bron: Bevolkingsenquête 2011.

De meest mobiele inwoners van de gemeente zijn de *netwerkstedelingen*¹¹ (ca. 50% van de bevolking). Zij hebben de meeste middelen (inkomen, gezondheid, opleiding, meerdere auto's) om mobiel te kunnen zijn. De netwerkstedeling doet z'n naam eer aan en heeft de Randstad als leefomgeving. De *doorsnee-inwoner* heeft een beperktere actieradius en is meer op omliggende gemeentes en op Haarlemmermeer zelf gericht. *Traditionele inwoners* zijn voor de meeste activiteiten op de eigen woonplaats (zie figuur 3) gericht; zij hebben vaker geen auto.

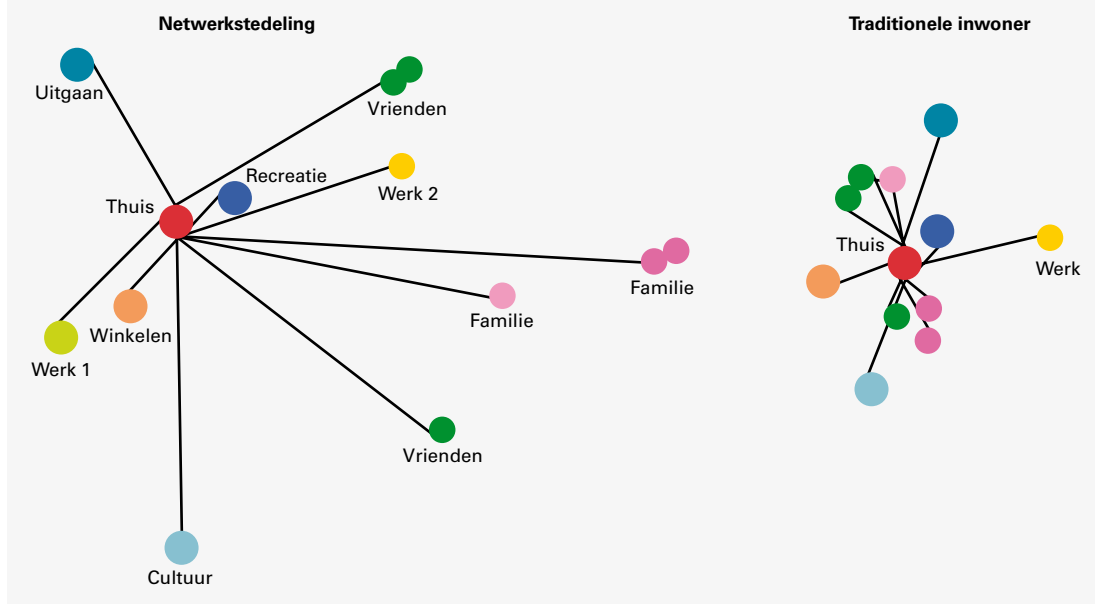
De actieradius van Haarlemmermeerse inwoners verschilt sterk per type activiteit. Voor recreatie, ontspanning en winkelen zijn veel inwoners op de eigen gemeente gericht; voor andere activiteiten is de spanwijdte groter.

¹¹ Zie *Kijk op de Wijk 3*, voor meer informatie over leefpatronen in Haarlemmermeer (p. 39–41).

Hoofdstuk 5

Mobiliteit

Figuur 3: Verschil in mobiliteitspatronen van twee typen inwoners

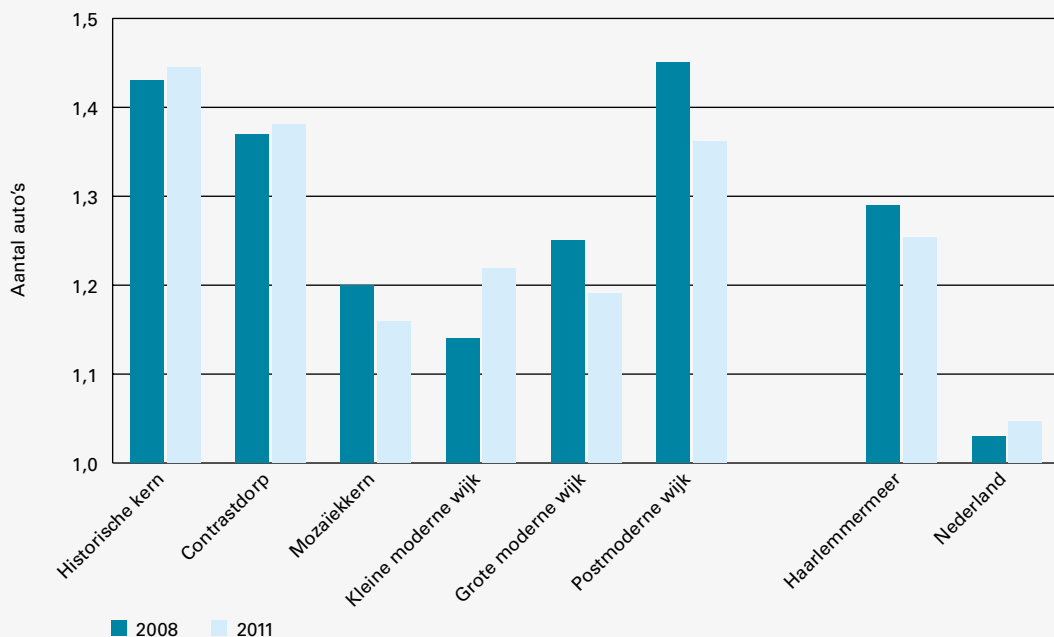


In de 21^{ste} eeuw bevindt de kruidenier zich niet meer om de hoek. Voor dagelijkse activiteiten, zoals boodschappen doen, kinderen naar school brengen, bezoek aan vrienden leggen we steeds grotere afstanden af. Mobiel zijn is dus steeds meer een eerste levensbehoefte geworden (Flamm & Kauffman, 2006). Mensen die niet mobiel kunnen zijn – door gezondheidsproblemen of schaarse

financiële middelen – ondervinden hiervan meer hinder dan vroeger. In Haarlemmermeer is mobiel zijn extra belangrijk. De grote fysieke afstand tussen wonen, werken en voorzieningen noopt tot mobiliteit. Dit geldt in het bijzonder voor inwoners in de *historische kernen*. Boodschappen doen of naar school gaan betekent voor hen bijna altijd de eigen kern verlaten en de Ringvaart oversteken (zie pagina

55/56). In deze kernen is autobezit, bij gebrek aan alternatieve vervoersvormen, bijna noodzakelijk, zelfs voor alledaagse verplaatsingen. Hier is het autobezit dan ook het hoogst (zie figuur 4) van de gemeente.

Figuur 4: Autobezit per huishouden naar wijktype in 2008 en 2011



Bron: Bevolkingsenquête 2011.

Hoofdstuk 5

Mobiliteit

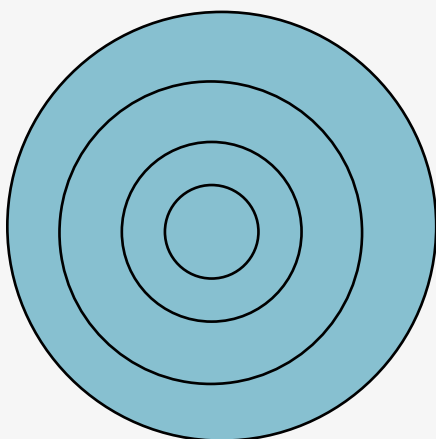
2. Van één naar meerdere kernen

In traditionele opvattingen over stedelijkheid denkt men de stad vanuit het centrum naar het 'ommeland'. De buitenste ring van deze kernstad (concentrische) bestaat uit buitenwijken er omheen. Bewoners pendelen van de rand naar de kern. Zij zijn voor (hoogwaardige) voorzieningen immers afhankelijk van dat ene centrum. De relatie tussen stedelijke kern en rand is in de werkelijkheid echter dynamisch en voortdurend aan verandering

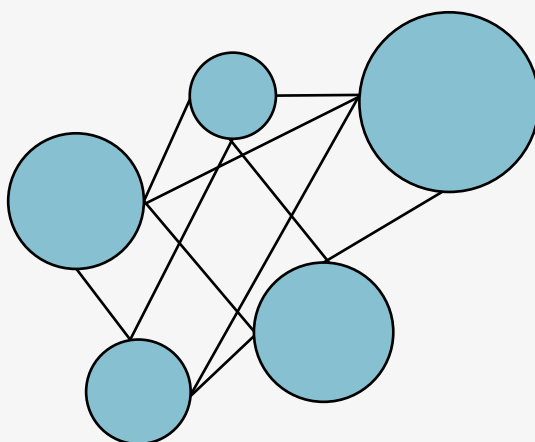
onderhevig. Bovenstaand theoretische, duale beeld van de stad past dan ook steeds minder goed op Haarlemmermeer. Stadsheid is namelijk niet langer voorbehouden aan een binnenstad. Ook buiten de kernstad dienen zich nieuwe vormen van stedelijkheid aan, bijvoorbeeld rondom nieuwe stations, grootschalige winkelplaza's en recreatiemilieus (PBL, 2010). Haarlemmermeer is met haar policentrisch karakter zo'n atypisch stedelijke plek geworden.

Figuur 5

Concentrische stad



Polycentrische stad



In een policentrische stad moeten bewoners voor dagelijkse activiteiten grotere afstanden afleggen (zie figuur 6); zij zijn immers minder op slechts één centrum georiënteerd (Dijst, 2006; Grunfeld, 2010). In Nederland zijn de afgelopen kwart eeuw meer van deze policentrische gebieden ontstaan. Dit is nog een andere verklaring voor de toegenomen mobiliteit in ons land (zie figuur 6). Door de meerkernige stedelijke structuur zijn Haarlemmermeerders nog mobieler dan de gemiddelde Nederlander. Veel inwoners hebben voor een breed palet aan activiteiten een regionale of Randstedelijke oriëntatie (zie pagina 55/56). De gunstige ligging van de gemeente, omgeven door grote en kleinere stedelijke concentraties (Amsterdam, Haarlem, Leiden en Amstelveen) wordt als een heel belangrijk pluspunt van het wonen in Haarlemmermeer genoemd (gemeente Haarlemmermeer, 2008).

Figuur 6

Afstand per verplaatsing en motief	1985	2000	2008
Woon-werk	11,7	15,7	17
Zakelijk	24,9	28,6	27,3
Onderwijs	8,7	12,4	12,6
Winkel	4,4	4,6	5,2
Vrije tijd en overig	9,7	10,9	11,1

Bron: Olde Kalter & Harms (2009), Mobiliteitsontwikkelingen duiden en verklaren, paper CVS-congres.

3. Mobiliteit als trekpleister voor bedrijvigheid

Niet alleen inwoners profiteren van de gunstige ligging van de gemeente; ook veel bedrijven kiezen om deze reden voor Haarlemmermeer als vestigingslocatie.¹² De aanwezigheid van de luchthaven binnen de gemeentegrenzen zorgt ervoor dat je hier bevindt op een gunstige plek binnen een wereldwijd netwerk; hoofdkantoren, distributiecentra, groothandels en transport-ondernemingen vestigen zich hier graag. Dit levert veel werkgelegenheid op (114.000 arbeidsplaatsen). Omdat een aanzienlijk deel van deze arbeidsplaatsen wordt opgevuld door werknemers van buiten de gemeente nemen de verkeersbewegingen nog meer toe. Veelal komen werknemers uit de regio. Sommige bedrijven op Schiphol trekken zelfs personeel aan uit het hele land (gemeente Haarlemmermeer, 2008). Naast veel werkgelegenheid genereert de luchthaven ook een grote stroom reizigers die de polder in- en uitgaan. 'Bewegen' is dus ook een essentiële voorwaarde om de Haarlemmermeerse economie draaiende te houden.

¹² Zie ook hoofdstuk 7: Economie.

Hoofdstuk 5

Mobiliteit

4. Conclusies

- Bewegen (vooral in de vorm van automobilititeit) is de afgelopen decennia in ons land relevanter en omvangrijker geworden; voor onze polder geldt dit zelfs nog sterker. Steeds meer mensen wonen en werken in, en bezoeken Haarlemmermeer. Dit leidt tot uiteenlopende soorten knelpunten, die op plekken in heel Nederland aan te treffen zijn; soms hebben deze mobiliteitsproblemen evenwel een heel specifiek Haarlemmermeers karakter.
- De policentrische of meerkernige stad is decennialang als een ongewenste ruimtelijke ontwikkeling beschouwd; het – vaak historische – stadscentrum moest beschermd en kriskras-mobiliteit een halt toegeroepen. Grote kantoren verplaatste men naar de stadsranden of naar snelweglocaties. Meubelboulevards groeiden langzaam uit tot complete, perifere winkelcentra. En grootschalige evenementenlocaties zoals de Amsterdam Arena werden trekpleisters van formaat. Zulke ontwikkelingen werden oogluikend toegestaan. Inmiddels vindt men op steeds meer plekken in Nederland vormen van deze ongewenste meerkernige stedelijkheid. Daar waar durf ontbrak om het concept van de traditionele policentrische stad in het ontwerp los te laten of men niet in staat bleek om nieuwe creatieve oplossingen te bedenken, werden deze meerkernige gebieden slecht ontsloten of arm aan verblijfskwaliteit (PBL, 2010).

5. Signalen

- Ook Haarlemmermeer kent als policentrische gemeente met nieuwe stedelijkheidsvormen dergelijke plekken, zoals bijvoorbeeld het kantorengedebied Beukenhorst of woonboulevard Cruquius. De openbare ruimte in Beukenhorst is vooral gericht op een snelle doorgang en niet op een langer verblijf. Dat maakt het gebied minder levendig en daardoor meer kwetsbaar voor verloedering. Bij Cruquius is daarentegen juist de ontsluiting het kwetsbare punt. Het Planbureau voor de Leefomgeving (2010) pleit voor doordacht ontwerpen van dergelijke plekken: tot voor kort nog beschouwd als stadsrand, maar zich emanciperend tot nieuwe urbane vormen. Het ontwerp van deze overgangen en niet meer het louter ‘wegzetten van functies’ kan deze gebieden de ‘nieuwstedelijke’ kwaliteit bieden die zij behoeven. Het verbinden van deze urbane overgangspunten met de rest van het stedelijk netwerk zou integraal onderdeel van het ontwerp van een locatie moeten vormen.
- Sterke groei van de automobilititeit leidt tot meer infrastructuur. Deze laatste vormt steeds vaker een heuse ‘moderne ommuring’ van stadsdelen (Bakker, 2008). Door deze barrières wordt het steeds lastiger om je te verplaatsen tussen delen en wijken van de stad. De afgelopen decennia werden (snel)bewegen en verblijven vaak elkaars tegenpolen; zij dienden in het ontwerp ruimtelijk

van elkaar gescheiden. Een voordeel van deze visie was dat overlast (geluid, veiligheid, luchtkwaliteit) beheersbaar bleef; het leidde echter tot het uiteenvallen van de stad in bijna onoverbrugbare stadswijken. Ook in Haarlemmermeer zijn de gevolgen van deze visie op stad en mobiliteit waarneembaar. Zo vormt de Van Heuven Goedhartlaan een ware barrière tussen de Hoofddorpse wijken Pax en Toolenburg, doorsnijdt de A9 het tuindorp in Badhoevedorp, en vormt de Drie Merenweg langs de wijk Floriande een belemmering voor recreatie. Eenmaal zo ontworpen zijn oplossingen zoals wegverlegging of overkluizing kostbaar en daardoor vaak onhaalbaar. Vooraf, dat wil zeggen, al in de ontwerpfase anticiperen op mogelijke gevolgen van infrastructuur voor woonkwaliteit is een 'must' geworden.

- De 'oude' polderwegen zijn niet berekend op de enorme toename aan verplaatsingen van deze eeuw. Vaak zijn er kunstgrepen nodig om de snelheid, waartoe deze lange wegen verleiden, af te remmen. Ook tracht men het verkeersaanbod te doseren om de verkeersveiligheid bij zoveel mobiliteit op dergelijke smalle wegen te kunnen blijven garanderen. In de mozaïekken verstoren de vele geparkeerde auto's het mooie traditionele dorpse straatbeeld met teloorgang van de verblijfskwaliteit als gevolg.

- Stedenbouwkundige opzetten uit de jaren '70 en '80, gericht op auto-ontmoediging, barsten uit hun voegen bij het feitelijke mobiliteitsgedrag van huidige wijkbewoners en bezoekers. Maar ook in nieuwere wijken uit de jaren 2000 ontstaan er knelpunten daar waar ruimtelijk wensdenken door de werkelijkheid wordt ingehaald. Auto-ontmoediging in het wijk-ontwerp blijkt vaker tot frustratie bij de hypermobiele bewoners te leiden dan tot de keuze voor een ander vervoersmiddel.
- In de omvangrijke Postmoderne wijken Floriande en Getsewoud wonen veel stedelingen met een druk leven en een grote actieradius. Om zo min mogelijk van hun schaarse tijd te verliezen kiezen zij vaak voor de flexibiliteit van de auto (Schokker & Peters, 2006). Drukke tweeverdieners komen echter dikwijls in de knel, omdat de ruimtelijke inrichting gericht was op het verblijf en ten koste gaat van parkeren en de snelheid waarmee men de wijk in en uit kan rijden. Door binnen dergelijke wijken voorzieningen in te plannen in het ontwerp, zoals kinderopvang, school en winkels nabij hoogwaardig openbaar vervoer, zouden de mobiliteitsbehoeften van deze jonge en dynamische gezinnen ondersteund worden zonder een navenant sterke toename van de automobilititeit of teloorgang van verblijfskwaliteit en kindvriendelijkheid in de wijk. Gemak en tijdsbesparing vormen de betere stimulansen voor gedragsverandering.

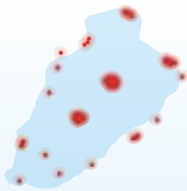
Hoofdstuk 5

Mobiliteit

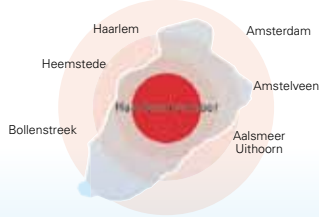
- De meest interessante uitdaging op mobiliteitsgebied voor de komende decennia blijft in Haarlemmermeer: om bij het 'faciliteren' van de zo nodig geworden beweging, de verblijfskwaliteit binnen de polder op sommige plekken te bewaken en te behouden, en op andere zelfs te versterken. Hiertoe zal het nodig zijn om het oude en traditionele stadsconcept van ons af te schudden en te ontwerpen vanuit de nieuwe meerkernige stadsdynamiek, zoals die in onze gemeente steeds meer is aan te treffen.

Actieradius van Haarlemmermeeders per activiteit

Werk



- Traditionele inwoner
- Geen auto
- Vrouw
- 50–65 jaar
- Onderwijs, consumenten-dienstverlening, luchtvaart
- Grote moderne wijk
- Herkomst elders
- Op fiets naar werk



- Historische kern + contrastdorp
- Groothandel, financiën, advies, recht

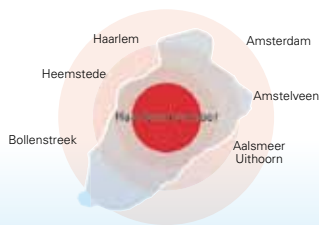


- Netwerkstedeling
- Woonduur < 5 jaar
- 2 auto's
- Man
- NS-maandkaart
- ICT, Media, ontwerp, kunst, industrie, overige zakelijke dienstverlening

Familie



- Netwerkstedeling
- Herkomst elders
- Woonduur < 5 jaar
- Man
- Treinabonnement

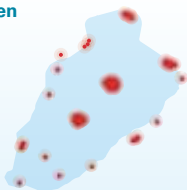


- Historische kern + contrastdorp + postmoderne wijk
- 2 auto's



- Traditionele inwoner
- Vrouw
- Alleenstaand
- Geen auto

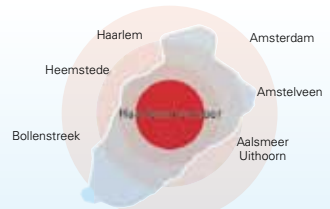
Vrienden



- Vrouw
- Woonduur > 10 jaar
- > 65 jaar



- Man
- Herkomst elders
- Met partner zonder kids
- OV/treinabonnement



- Historische kern + contrastdorp
- Woonduur < 5 jaar

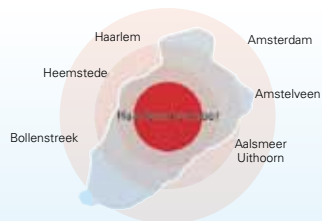
Recreatie en ontspanning



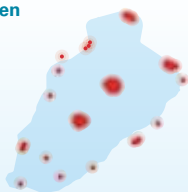
- Traditionele inwoner
- Met partner en kinderen
- 18–50 jaar
- Vrouw
- Geen auto
- Grote (post) moderne wijk



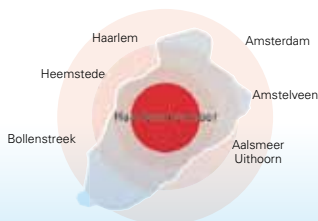
- > 50 jaar
- Man
- Met partner zonder kinderen



Winkelen



- Vrouw
- Moderne wijken
- Met partner en kids
- Oud-Haarlemmers

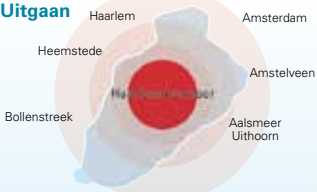


- Netwerkstedelingen
- Randdorpen
- Twee auto's



- Met partner zonder kinderen

Uitgaan



- Netwerkstedening
- Historische kern + contrastdorp + mozaïekkern
- Oud-Bollenstreekers
- Twee auto's



- Traditionele inwoner
- Vrouw
- Geen auto
- Woonduur > 20 jaar
- > 65 jaar
- Moderne wijk

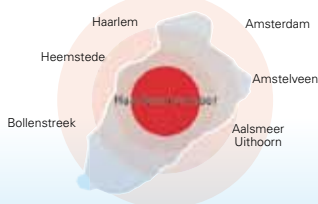


- Man
- < 50 jaar
- Postmoderne wijk

Cultuur



- Man
- < 50 jaar
- Postmoderne wijk
- Doorsnee + netwerkstedening



- Mozaïekkern
- Oud-Amsterdamers + Haarlemmers



- Traditionele inwoner
- Geen auto
- Woonduur > 20 jaar
- > 65 jaar
- Kleine moderne wijk

Bron: Bevolkingsenquête 2011.

Toen en nu





















Verklaring bij voorgaande foto's

A44 bij Abbenes *toen* 1978, *nu* 2011

IJweg bij Overbos *toen* 1983, *nu* 2011

Concourslaan *toen* 1995, *nu* 2011

De President *toen* 1982, *nu* 2011

Hoofddorp Marktpluin *toen* 1997, *nu* 2011

Hoofdvaart Lijnden *toen* 1997, *nu* 2011

Beukenhorst *toen* 1997, *nu* 2010

Hoofdweg/Mijfwijzerweg *toen* 1997, *nu* 2010

IJtocht *toen* 1997, *nu* 2010

Aalsmeerderbrug *toen* 1997, *nu* 2011

Hoofdstuk 6

Participatie

Meer werk, minder zorg?

Een vergrijzende samenleving is een uitdaging voor de hedendaagse verzorgingsstaat. De beroepsbevolking krimpt en de overheidsfinanciën met betrekking tot de pensioenen, de gezondheidszorg en de dienstverlening aan ouderen komt onder druk te staan. Om de gevolgen te compenseren zet de overheid in op een hogere participatiegraad van met name ouderen en vrouwen. Nieuwe deelnemers op de arbeidsmarkt zijn noodzakelijk voor behoud van sociale zekerheidsvoorzieningen. Tegelijkertijd wekt de almaar stijgende participatiegraad bezorgdheid over wie voor zieken, gehandicapten en oudere mensen gaat zorgen. Met de invoering van de Wmo stimuleert de overheid hulpbehoevenden ertoe om zolang mogelijk zelfstandig te blijven wonen, ondersteund door familie, vrienden en burens. Maar wie gaat deze hulp en ondersteuning straks nog bieden als vrijwilliger en mantelzorger zich steeds vaker op de arbeidsmarkt begeven?

Met name de betrokkenheid van het toenemend aantal vrouwen op de arbeidsmarkt wordt met bezorgdheid gevolgd. Vrouwen zijn een grote bron van informele zorg voor hulpbehoevenden (Timmermans, 2003). In de jaren negentig stelde men voor het eerst vast dat het aantal mantelzorgers afnam als gevolg van de stijgende participatiegraad (Vollenga et al., 2001). In navolging hiervan

vreesde men ook een afname van het aantal vrijwilligers (Arts & Te Riele, 2011).

Om beide doelstellingen te bereiken – stijging van arbeidsparticipatie én voldoende menskracht in de informele ondersteuning – zouden het verlenen van mantelzorg en vrijwilligerswerk goed te combineren *moeten* zijn met de participatie op de arbeidsmarkt. In dit hoofdstuk staat de combinatie van zorg en arbeid centraal en wordt ingegaan op de vraag wat de samenhang is tussen het verlenen van vrijwillige ondersteuning en de positie op de arbeidsmarkt. Daaraan vooraf wordt eerst beschreven welke personen mantelzorg- dan wel vrijwilligerstaken op zich nemen. Vervolgens wordt gekeken naar hun positie op de arbeidsmarkt. Is er aanleiding om ons – door een stijging van de arbeidsparticipatie – in Haarlemmermeer zorgen te maken over een afname van het ondersteuningspotentieel?

1. Arbeidsparticipatie onder Haarlemmermeerse vrouwen en ouderen hoog

Door de grote werkgelegenheid en een jonge en gezonde beroepsbevolking is de arbeidsparticipatie in Haarlemmermeer al jarenlang hoger dan in Nederland als geheel. Door de ontwikkeling van de Vinex-wijken en de navenante instroom van jonge kinderrijke gezinnen heeft de arbeidsparticipatie onder vrouwen in onze gemeente een vlucht genomen; de stijging is tweemaal zo sterk gestegen als landelijk (zie figuur 1). De opvoeding

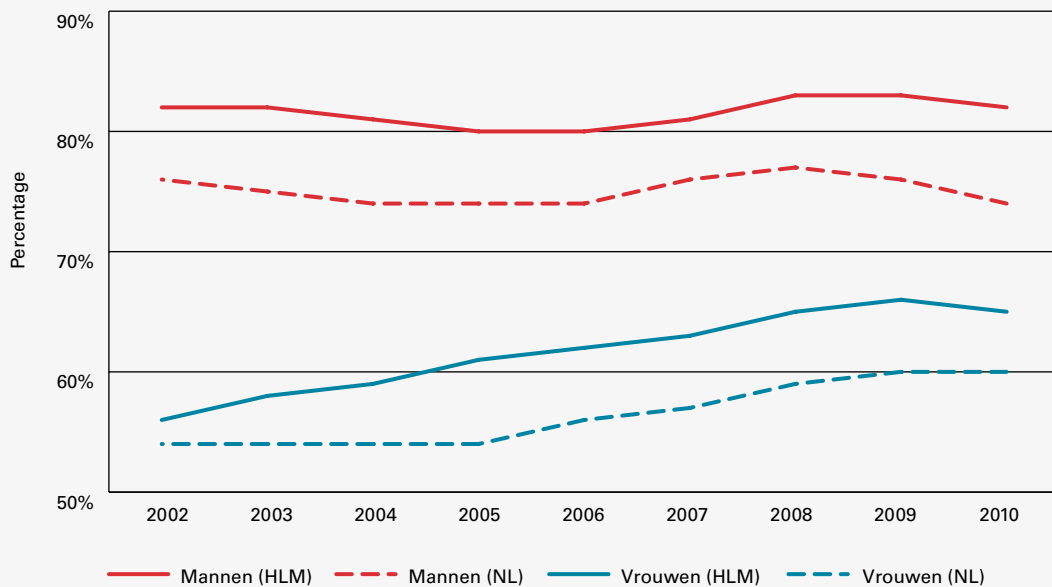
Hoofdstuk 6

Participatie

en de relatief hoge woonlasten dwingen Haarlemmermeerse vrouwen om financieel ook hun steentje bij te dragen. Ook Haarlemmermeerse ouderen (55 tot 65-jarigen) zijn in toenemende mate actief op de arbeidsmarkt (zie figuur 2). Het beleidsstreven van de overheid om de arbeids-

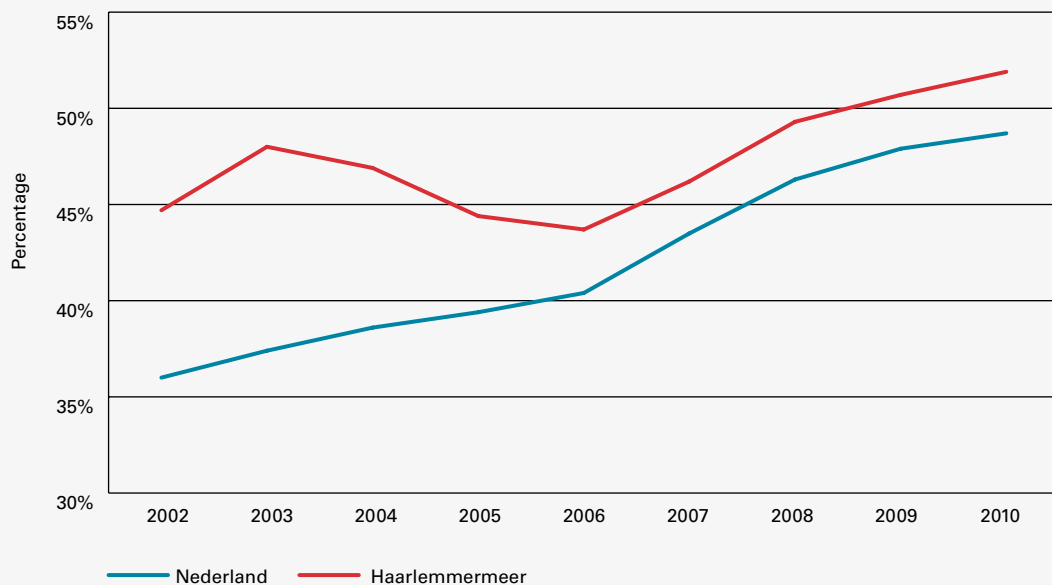
deelname van vrouwen en ouderen te verhogen, heeft in Haarlemmermeer zijn vruchten al afgeworpen.

Figuur 1: Netto arbeidsparticipatie naar geslacht (in %)



Bron: CBS.

Figuur 2: Netto arbeidsparticipatie van 55–65 jarigen (in %)



Bron: CBS.

2. Zorg en ondersteuning op schouders van vrouwen en ouderen

De toestroom van vrouwen en ouderen op de arbeidsmarkt kent desalniettemin een mogelijke schaduwkant: een afname van het ondersteuningspotentieel in Haarlemmermeer. Het zijn juist deze groepen die de informele zorgverlening aan

familie, vrienden en bekenden op zich nemen. Hoewel het aantal uren per week gelijk ligt onder beide seksen (9,5 uur p/w), bieden vrouwen (15%) vaker ondersteuning dan mannen (9%). Niet alleen geslacht, ook leeftijd speelt een rol bij het verlenen van mantelzorgtaken. Zo neemt het aantal mantelzorgers toe met het klimmen van de jaren.

Hoofdstuk 6

Participatie

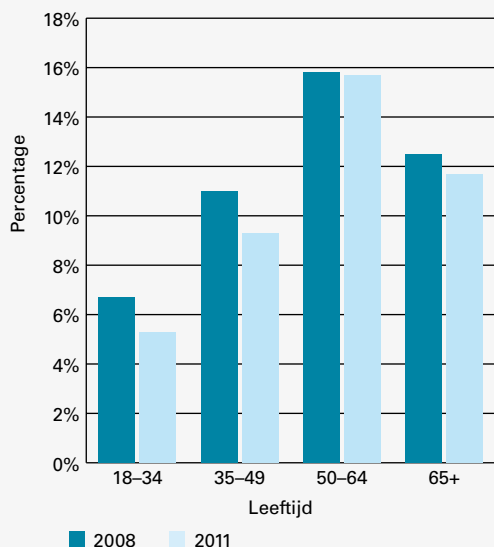
Onder de 65-plussers daalt het aantal mantelzorgers weer iets (zie figuur 3): deels omdat zij minder te maken hebben met situaties waarin een ouder zorg nodig heeft. Vaak zijn hun ouders al overleden. Ondanks de stijging van de arbeidsparticipatie onder vrouwen en ouderen zien we vooralsnog geen afname van het aandeel mantelzorgers in Haarlemmermeer. Al jarenlang blijft dit aandeel rond 11%, gelijk aan het

landelijke niveau (Vries & Van Mooren, 2010). Het gemiddeld aantal uur is de laatste jaren wél gestegen van 7 uur (2007) naar ruim 9 uur p/w (2011).

Ook op het gebied van vrijwilligerswerk zijn het de ouderen die de meeste taken op zich nemen. In verschillende onderzoeken wordt geconstateerd dat het vrijwilligerswerk aan het vergrijzen is (Arts en Te Riele, 2010; Van Ingen, 2009) en de gemiddelde leeftijd toeneemt. De seksverschillen zijn hier veel kleiner dan op het gebied van mantelzorg. Waar het aandeel vrijwilligers in Haarlemmermeer iets groter is onder vrouwen, besteden mannen er meer tijd aan. De verschillen worden eerder veroorzaakt door persoonskenmerken als leeftijd en opleidingsniveau. In Haarlemmermeer doen niet alleen ouderen maar ook hoogopgeleiden meer aan vrijwilligerswerk.

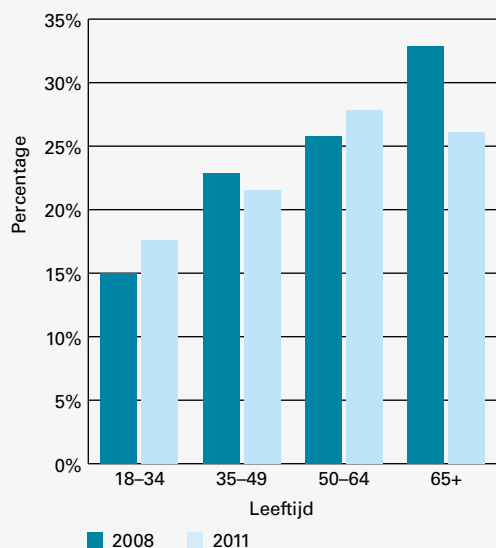
Hoewel vrijwilligersorganisaties vaak aangeven dat zij een tekort aan vrijwilligers ervaren (Devilee, 2005), lijkt er zowel in Nederland (CBS, 2009) als in Haarlemmermeer geen sprake van een daling in het vrijwilligerswerk. In Haarlemmermeer is ongeveer een kwart van de inwoners vrijwillig actief: ook dit is gelijk aan het landelijke aandeel.

Figuur 3: Aandeel mantelzorgers in Haarlemmermeer, naar leeftijdscategorie (in %)



Bron: Bevolkingsenquête 2011.

Figuur 4: Aandeel vrijwilligers naar leeftijdscategorie in Haarlemmermeer



Bron: Bevolkingsenquête 2011.

3. Arbeid(sduur) heeft negatief effect op zorg en vrijwilligerswerk

Hoe kan het nu dat in Haarlemmermeer, waar de arbeidsparticipatie hoog is en alsmat toeneemt, wij geen daling zien in de inzet van informele ondersteuning en vrijwilligerswerk? Er is namelijk wel een relatie tussen arbeidsdeelname en de inzet van zorg- of vrijwilligerstaken, ook in onze

gemeente. Werkenden in Haarlemmermeer (20%) zijn minder vaak actief als vrijwilliger dan niet-werkenden (28%), en besteden als vrijwilliger ook de helft minder tijd aan vrijwillige inzet (resp. 8 uur p/w en 4,6 uur p/w). Het zijn met name deeltijders met een baan tot 20 uur, die vaak vrijwillig actief zijn: zelfs meer dan mensen zonder betaald werk (zie figuur 5).

De mate van arbeidsdeelname is ook van invloed op het percentage mantelzorgers. Hoe groter de arbeidsdeelname, hoe kleiner het percentage dat mantelzorg verleent. Het is voor te stellen dat in gezinnen met meerdere kinderen de mantelzorg voor ouders vooral komt te liggen bij diegenen die minder werken en meer vrije tijd hebben. Er is echter geen duidelijk patroon te ontdekken waaruit blijkt dat de mate van arbeidsdeelname ook invloed heeft op het aantal uur dat men per week aan mantelzorg besteedt (zie figuur 6). Fulltimers besteden meer tijd aan mantelzorg dan mensen die niet werken. Kennelijk is na de 'beslissing' om mantelzorg te verlenen, het aantal zorguren niet zozeer meer afhankelijk van de vrije tijd buiten het werk, maar hangt het meer af van de zorgbehoefte van de chronisch zieke.

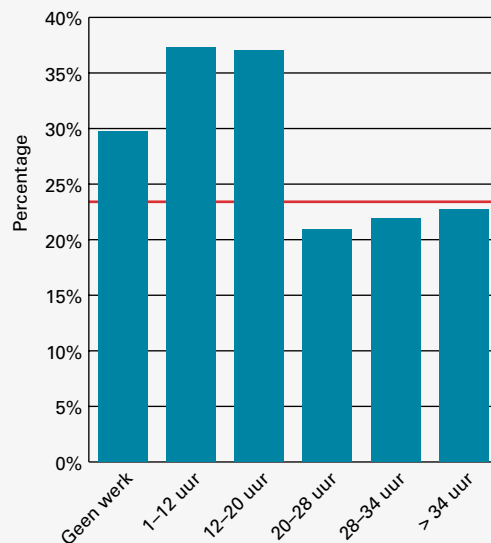
Hoofdstuk 6

Participatie

4. Vergrijzing remt daling van vrijwillige inzet en zorg

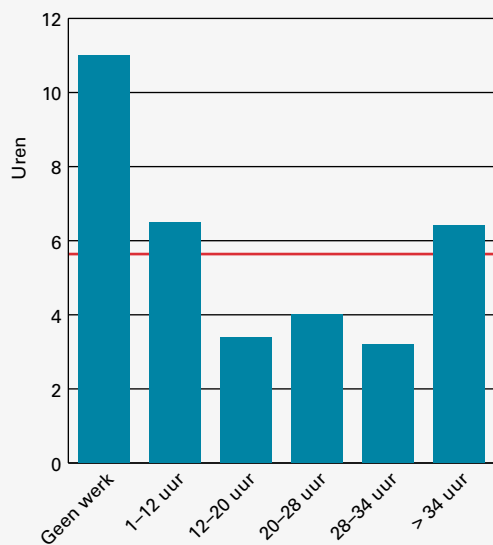
Gezien de relatie tussen arbeidsdeelname en zorg/vrijwilligerswerk kan een stijgende arbeidsparticipatie onder vrouwen en ouderen – onze grootste aanbieders van informele zorg en vrijwilligerswerk – negatieve gevolgen hebben voor de vrijwillige inzet in Haarlemmermeer. De laatste jaren is het aandeel mantelzorg en vrijwilligerswerk echter niet gedaald. Er zijn blijkbaar andere ontwikkelingen die een dempend effect hebben gehad, waaronder een toenemend opleidingsniveau – hoogopgeleiden zijn meer vrijwillig actief – en een toenemende vergrijzing van de bevolking. Door de vergrijzing stijgt het aanbod van mantelzorgers en vrijwilligers, terwijl tegelijkertijd – door een toename van fysieke ongemakken – meer vraag ontstaat naar informele zorg. Deze mechanismen lijken vooralsnog de nadelige effecten van een toenemende arbeidsparticipatie te hebben afgeremd. In de *Kijk op de Wijk 4* (eind 2012) zal de informele sociale infrastructuur van de gemeente worden onderzocht in samenhang met ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en in de demografie. Mochten er nadelige effecten worden gevonden op het gebied van mantelzorg en vrijwilligerswerk dan kan dat aanleiding zijn om nieuwe mogelijkheden te verkennen om de combinatie arbeid en vrijwillige ondersteuning te verlichten.

Figuur 5: Aandeel vrijwilligers in Haarlemmermeer naar aantal uren betaald werk p/w (2011)



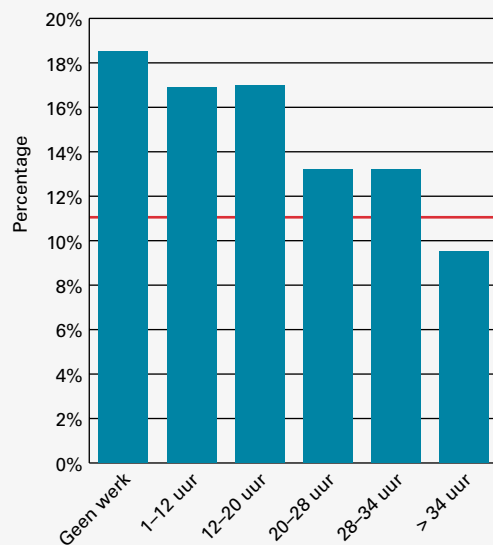
Bron: Bevolkingsenquête 2011.

Figuur 6: Aantal zorguren van Haarlemmermeerse vrijwilligers naar uren betaald werk p/w (2011)



Bron: Bevolkingsenquête 2011.

Figuur 7: Aandeel mantelzorgers in Haarlemmermeer naar aantal uren betaald werk p/w (2011)

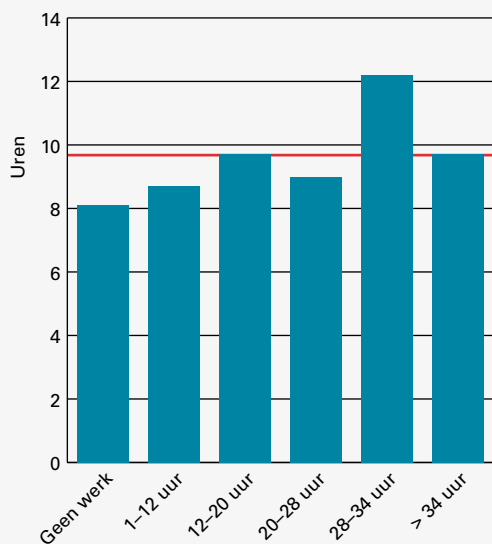


Bron: Bevolkingsenquête 2011.

Hoofdstuk 6

Participatie

Figuur 8: Aantal zorguren van Haarlemmermeense mantelzorgers naar uren betaald werk p/w (2011)



Bron: Bevolkingsenquête 2011.

5. Conclusies

- De arbeidsparticipatie van de Haarlemmermeense bevolking is hoger dan landelijk – ook voor vrouwen en ouderen – en neemt nog altijd toe.
- De arbeidsdeelname heeft invloed op het aandeel mantelzorgers en vrijwilligers. Hoe groter dit is, hoe kleiner het aandeel dat zorg- en vrijwilligers-taken verrichten.
- Hoe drukker men het heeft met werken, hoe kleiner het aantal uren dat vrijwilligers besteden aan vrijwillige inzet. Dit verband zien we evenwel niet op het gebied van mantelzorg.
- Als we de hoge arbeidsparticipatie van onze gemeente in ogenschouw nemen, komt de informele en vrijwillige ondersteuning in onze gemeente er positief uit. Ondanks de naar verhouding hoge werkdruk ligt het aandeel mantelzorgers en vrijwilligers in onze gemeente niet lager dan landelijk.

6. Signalen

- Dit kan betekenen dat het risico op overbelasting in Haarlemmermeer – met name van mantelzorgers – groter is dan elders. Dit vraagstuk wordt volgend jaar in de *Kijk op de Wijk 4* (2012) onderzocht.
- Aangezien vrouwen en ouderen onze grootste aanbieders zijn van informele zorg en vrijwilligerswerk, zou een stijgende arbeidsparticipatie onder deze groepen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de vrijwilligersinzet in Haarlemmermeer. De laatste jaren is het aandeel mantelzorg en vrijwilligerswerk evenwel niet gedaald. Ontwikkelingen zoals toename van het opleidingsniveau en vergrijzing van de bevolking hebben vooralsnog een dempend effect hierop gehad.

Hoofdstuk 7

Economie

Netwerkkwaliteit: goud in handen?

De Haarlemmermeerse economie maakt onderdeel uit van een geglobaliseerde netwerkeconomie. Als belangrijk knooppunt binnen een netwerk kent de gemeente een bijzondere combinatie van luchtvaart/havengerelateerde bedrijvigheid én lokale ondernemerschap. Dit geeft aan dit gebied een uitstekende economische uitgangspositie. Was dat in 2008 al zo (*Staat van Haarlemmermeer 1*), in 2011 is dit, ondanks recessie en economische crisis, nog steeds het geval. Vorig jaar nog bevestigde een Rabobank-rapport (2011) deze economische kracht van de gemeente. In de landelijke *Atlas voor Gemeenten* (2011) krijgt Haarlemmermeer de eerste plaats op de sociaaleconomische index; vooral de verhouding banen/beroepsbevolking en de hoge arbeidsparticipatie vallen positief op. Toch laat de crisis ook hier sporen na. Bevolkingsgerelateerde sectoren, zoals zorg en onderwijs, groeien als voorheen mee met de bevolkingstal; de economie als geheel groeide echter minder dan in die gebieden waar de dienstverlening als sector domineert.

De Haarlemmermeerse economie is sterk verweven met de internationale luchthaven. Een aanzienlijk aantal van de ruim 114.000 arbeidsplaatsen in de gemeente is luchtvaartgerelateerd. Banen tref je hier niet alleen aan bij grote ondernemingen, maar ook bij de kleinere bedrijven. De helft van de toeleveranciers van Schiphol heeft minder dan tien

werknemers. Deze bedrijven liggen over het hele poldergebied verspreid (KvK, 2010).¹³

De intrinsieke verwevenheid tussen lokale economie en internationale luchtvaart brengt de gemeente groei en dynamiek dit maakt haar ook kwetsbaar voor de conjunctuurgevoeligheid van deze internationale sector. Zowel passagiers- als vrachtvervoer zijn sterk afhankelijk van allerlei mondiale ontwikkelingen. Specialisten verwachten op termijn al wijzigingen binnen het overstap-systeem (TNO/SEO, 2007).

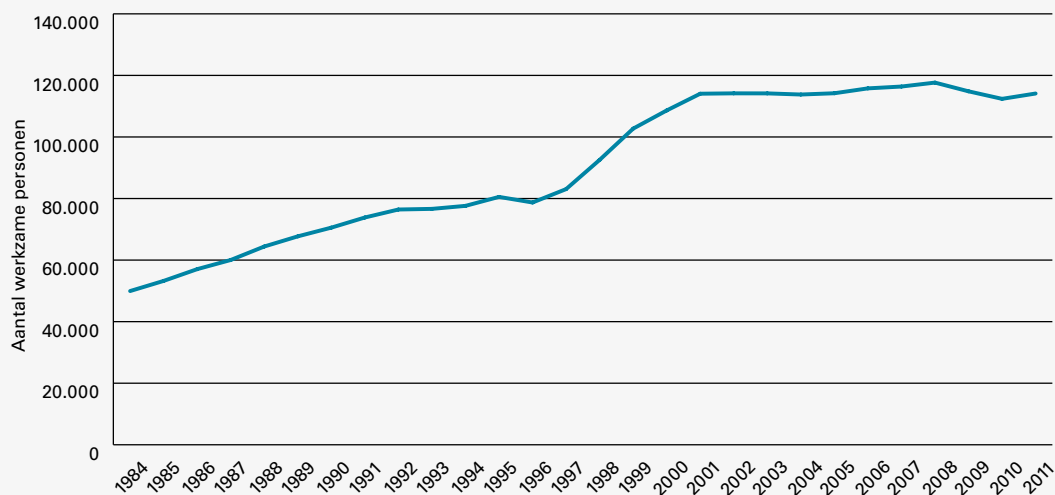
In dit hoofdstuk gaan we in op de betekenis van deze luchthavenspecialisatie van de Haarlemmermeerse economie. Na weergave van een aantal huidige trends en ontwikkelingen in de economie (werkgelegenheid, vracht- en passagiersvervoer op Schiphol, kantoren en winkelomzet) volgt een beschrijving van de organisatie en het functioneren van internationale bedrijven. Dan valt beter te begrijpen hoe de mondiale economie de lokale positie van Haarlemmermeer, met de internationale luchthaven op haar grondgebied, beïnvloedt.

¹³ Het onderzoek van de Kamer van Koophandel (2010) biedt geen inzicht in de mate waarin lokale ondernemingen voor hun omzet afhankelijk zijn van de luchthaven. Bedrijven beschouwen deze gegevens als strategische informatie en zijn terughoudend in het aanbieden ervan.

1. Huidige trends en ontwikkelingen in de Haarlemmermeerse economie

Hoewel de gemeente zowel op aantal banen als op netto participatiegraad (% werkenden uit potentiële beroepsbevolking) tot de koplopers behoort, neemt de werkgelegenheid sinds de eeuwwisseling (2000) minder toe. Na een geringe daling tussen 2008 en 2010 laat 2011 wel weer een licht herstel van de werkgelegenheid zien.

Figuur 1: Ontwikkeling van de werkgelegenheid (1984–2011)



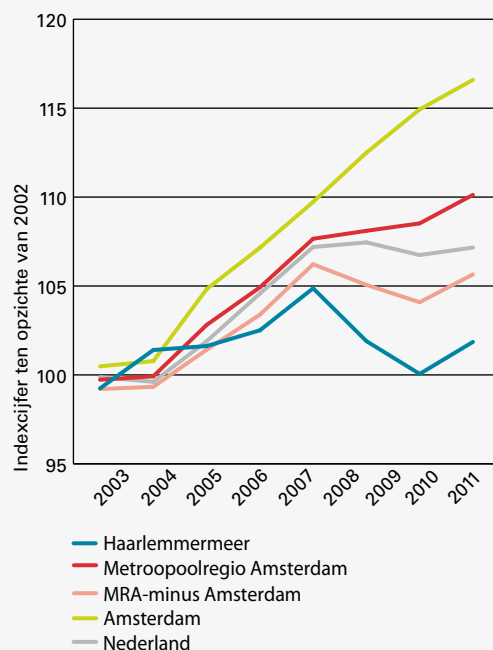
Bron: BIR Haarlemmermeer.

Hoofdstuk 7

Economie

Bezien vanuit het schaalniveau van de metropoolregio valt de afname van de groeisnelheid in de Haarlemmermeerse werkgelegenheid tussen 2003 en 2008 minder op. De gevolgen van de crisis tekenden zich echter wel af in een grotere werkgelegenheidskrimp dan in de rest van de regio. Verder valt de gestage toename van de werkgelegenheid in Amsterdam op. De groei voltrok zich daar vooral in de zakelijke dienstverlening.

Figuur 2: Ontwikkeling werkgelegenheid in MRA vanaf 2003 (indexcijfer)



Bron: O+S Amsterdam (2012), Metropoolregio Amsterdam in cijfers.

‘Zoomen’ we in op de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de diverse sectoren de afgelopen negen jaar dan zien we dat het grootste verlies aan banen in Haarlemmermeer zich voordoet in de traditionelere sectoren, zoals land- en tuinbouw en industrie, maar ook in de handel en de horeca neemt de werkgelegenheid af. Bij de sector vervoer lijkt de krimp vooral conjunctureel. De banengroei deed zich vooral voor in de zakelijke dienstverlening en in de sectoren zorg en onderwijs. Het aantal banen in de luchtvaartsector blijft nagenoeg gelijk.

Na een duidelijke neergang als gevolg van de crisis was in het passagiers- en vrachtvervoer op de internationale luchthaven sprake van herstel; dit gold in 2010 voor het vrachtvervoer zelfs iets sterker dan voor het vervoer van passagiers. In 2011 zette dit herstel door met een recordaantal passagiers van bijna 50 miljoen. Het vrachtvolume bleef gelijk met 1,5 miljoen ton vracht.

Figuur 3
(Indexcijfer, 2002 = 100)

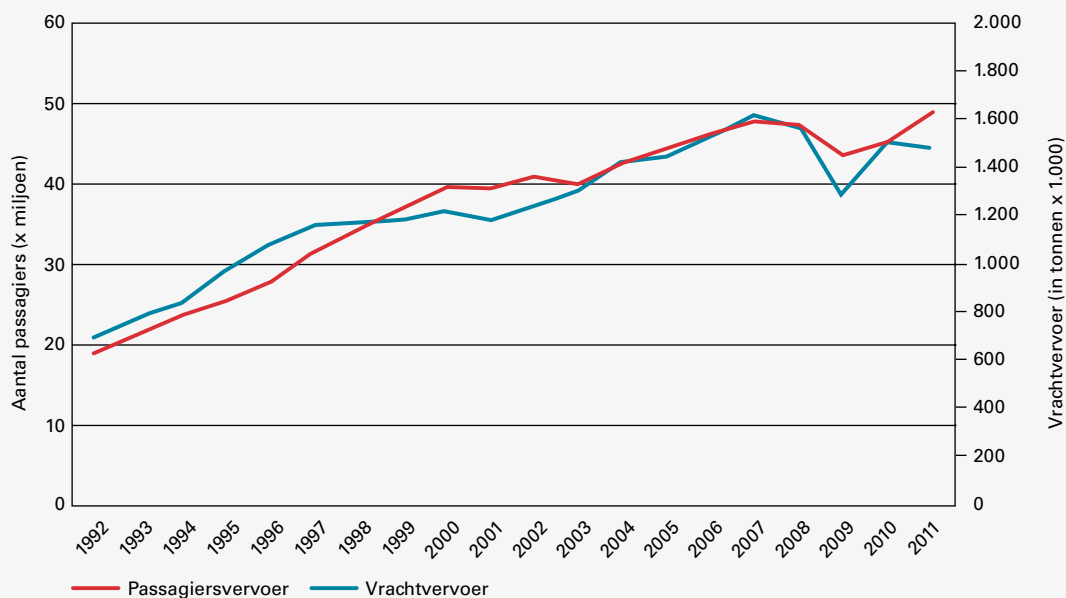
Sector	2004	2006	2008	2010	2011	Absoluut aantal banen (2011)
Land- en tuinbouw	98	98	91	73	73	1107
Industrie (incl. openb. nut)	92	83	84	63	61	5.725
Bouwnijverheid	111	106	107	108	98	4.408
Groothandel bloemen etc.	104	117	118	107	79	277
Handel overig	94	96	91	83	85	15.232
Horeca	93	92	87	86	87	3.529
Luchtvaart	99	103	107	100	101	33.499
Vervoer etc.	102	98	101	79	79	10.359
Financiële Diensten	107	103	88	93	94	2.696
Zakelijke Diensten	102	98	106	122	133	20.919
Openbaar bestuur	103	103	107	103	107	4.858
Onderwijs	108	121	128	149	151	3.220
Gezondheid & Welzijn	110	182	187	207	199	5.710
Milieu, cultuur en recreatie	104	104	110	103	105	2.575
Totaal aantal arbeidsplaatsen	100	101	103	98	100	114.114

Bron: BIR Haarlemmermeer.

Hoofdstuk 7

Economie

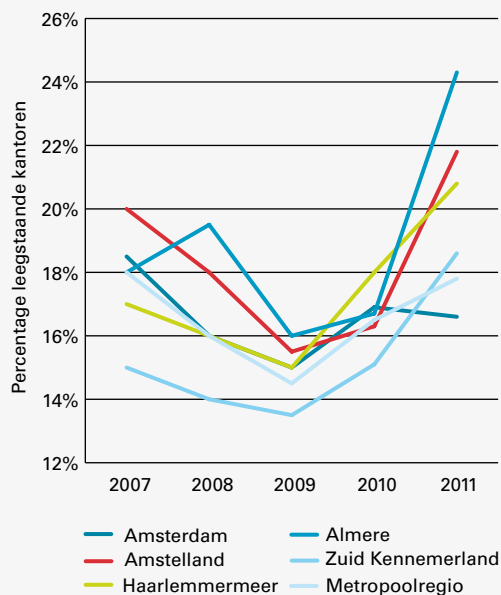
Figuur 4: Ontwikkeling passagiers- en vrachtkvervoer Schiphol



Bron: REVS (2011), Monitor Ontwikkelingsstrategie 2010 & Schipholgroup, cijfers 2011.

Heel Nederland kampt momenteel met een groot aantal leegstaande kantoren. In Haarlemmermeer is na 2009 de leegstand toegenomen. Een vijfde van kantoorruimten in de gemeente staat nu leeg. Dat is iets meer dan in de MRA als geheel.

Figuur 5: Leegstand kantoren



Bron: Kantorenmonitor (2007–2011).

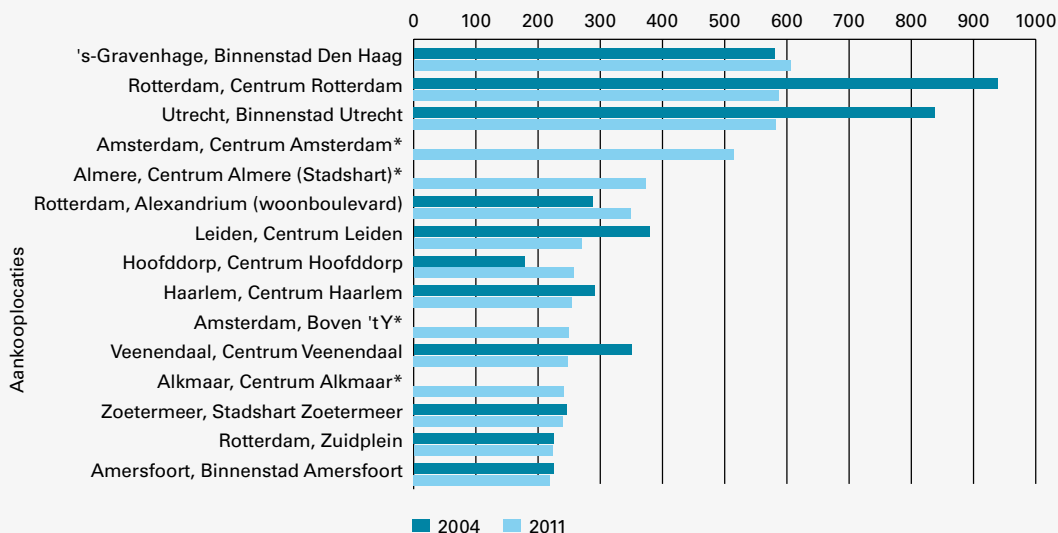
De lokale detailhandel weet steeds beter inwoners aan zich te binden. In de laatste zeven jaar zijn de bestedingen aan niet-dagelijkse artikelen binnen de gemeentegrenzen opgelopen van 60% (2004) naar 65% (2011). De groei van de lokale bestedingen in Haarlemmermeer valt des te meer op, omdat deze onder invloed van het verschijnsel 'internetwinkelen' in de meeste Nederlandse gemeenten juist daalden.

De totale omzet van de winkels in het centrum van Hoofddorp is flink gegroeid (40% tussen 2004 en 2011). De omzet is nu vergelijkbaar met de binnensteden van Leiden en Haarlem (zie figuur 6). Het winkeloppeervlak groeide met ruim 80% tot 62.748 m² en het aantal winkels nam toe van 162 tot 202. Een toenemend deel van de Haarlemmermeerse omzet komt uit de regio (zie figuur 7).

Hoofdstuk 7

Economie

Figuur 6: Omzet detailhandel in 2004 en 2011 (in miljoenen euro's)

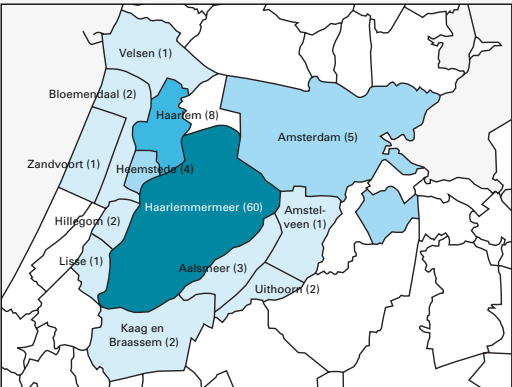


Bron: I&O (2011), Koopstromenonderzoek Randstad.

Figuur 7: Koopstromen

Niet-dagelijkse artikelen

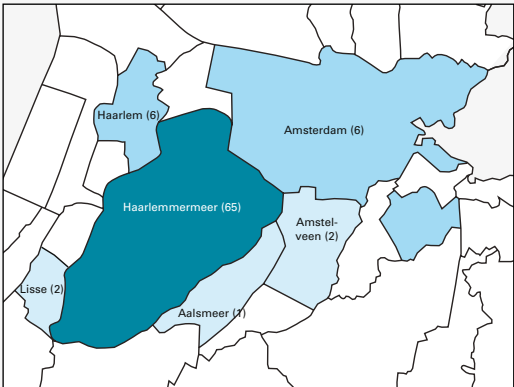
Waar komt de omzet in Haarlemmermeer vandaan (in %)



Overig Nederland: 8

Niet-dagelijkse artikelen

Waar gaan bestedingen uit Haarlemmermeer naar toe (in %, excl. 10% internet)



Overig Nederland: 7

Bron: I&O (2011), Koopstromenonderzoek Randstad.

Hoofdstuk 7

Economie

2. De netwerkonderneming: organisatie, functie en lokale binding

Haarlemmermeer vormt, met luchthaven Schiphol op haar grondgebied, een belangrijk knooppunt in de internationale netwerkeconomie. Het fungeert als één van de centrale plekken in een wereldwijd netwerk, waar mensen en goederen samenkomen. Het belang van deze knooppunt-functie is sinds de jaren '80 gegroeid door de wereldwijde arbeidsdeling (Castells, 2000). Producten kunnen als onderdelen worden gemaakt in China, geassembleerd in Japan en vervolgens getransporteerd via Schiphol voor de Europese markt. Dit heeft nogal ingrijpende consequenties voor de structuur van een bedrijf. Niet langer bevinden alle afdelingen van het bedrijf op één plek, maar zijn de bedrijfsonderdelen verspreid over de wereld (zie figuur 8) (Sassen, 2007). De complexiteit van de informatie- en logistieke stromen in een netwerkstructuur is groot.

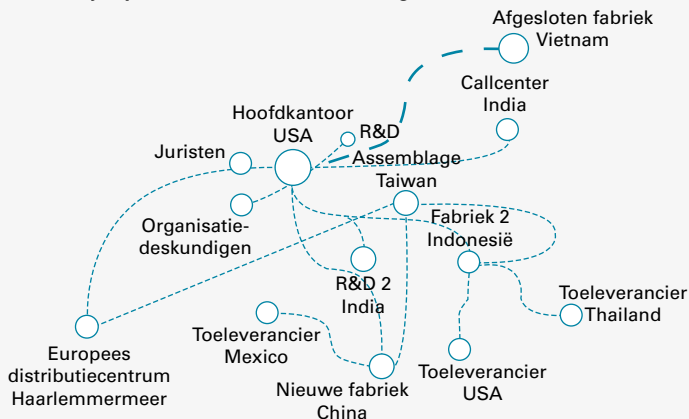
Onderdelen komen overal vandaan en moeten op tijd worden geleverd. De fabriek staat niet langer 'in de achtertuin', waardoor het ook lastiger is om zicht te houden op kwaliteit. Wereldwijd opererende netwerkcontrollers zijn dan onmisbaar om in de gaten te houden of alle processen goed op elkaar blijven afgestemd (Sassen, 2007). De optimale benutting van 'bronnen' op verschillende plekken in de wereld vormt immers het bestaansrecht van de netwerkonderneming (Meyer e.a., 2011). Voor het leiden van een 'netwerkonderneming' geldt vestiging op een locatie met snelle en directe toegang tot allerlei bestemmingen over de gehele wereld als cruciaal (Sassen, 2007; Bel & Fageda, 2008). Hoofdkantoren van multinationals vestigen zich daarom graag nabij een overstapluchthaven met veel rechtstreekse bestemmingen, zoals Schiphol (RPB, 2006). Netwerkkwaliteit is voor internationaal georiënteerde bedrijven een belangrijke vestigingsvoorwaarde geworden.

Figuur 8: Plaatsgebonden- versus Netwerkonderneming

**Klassieke onderneming
op één locatie**



Wereldwijd opererende netwerkonderneming



Geïnspireerd op Sassen: A sociology of globalisation (2007).

Een netwerkeconomie doet ook de band tussen een bedrijf en een regio veranderen. Philips is – tot in de jaren '70 – een goed voorbeeld van een klassieke regionaal gebonden onderneming. Experimentele producten zoals televisies werden in Eindhoven uitgetest door Eindhovenaren. Philips richtte voor medewerkers haar eigen sportverenigingen op (met voetbalclub psv als meest bekende voorbeeld). De kinderen van werknemers kregen zelfs een studietoelage via het bedrijf. Een netwerkonderneming

daarentegen heeft geen sterke band met één plek, noch met de inwoners aldaar. Bedrijfsonderdelen zijn immers over de gehele wereld te vinden. Als consequentie verhuizen netwerkonderdelen met een afgezwakte binding gemakkelijker wanneer dit voor de bedrijfsstrategie beter uitkomt (Sassen, 2007). Hoe moeilijker echter de vestigingsplaatskwaliteiten te kopiëren zijn door andere regio's, des te kleiner de kans dat een netwerkonderdeel verhuist. De uniciteit van de vestigingsplaatsvoordelen is dus een

Hoofdstuk 7

Economie

indicator voor de robuustheid van de economische kracht in een netwerkeconomie (Storper, 1997). Hoewel de lokale band van een onderneming in een netwerkeconomie zwakker is, blijkt de lokale context toch relevant. Het benutten van de voordelen van niet één maar van verschillende vestigingsplaatsen, wordt dan de opgave (Meyer e.a, 2011).

2.1 Knooppuntfunctie van Haarlemmermeerse economie

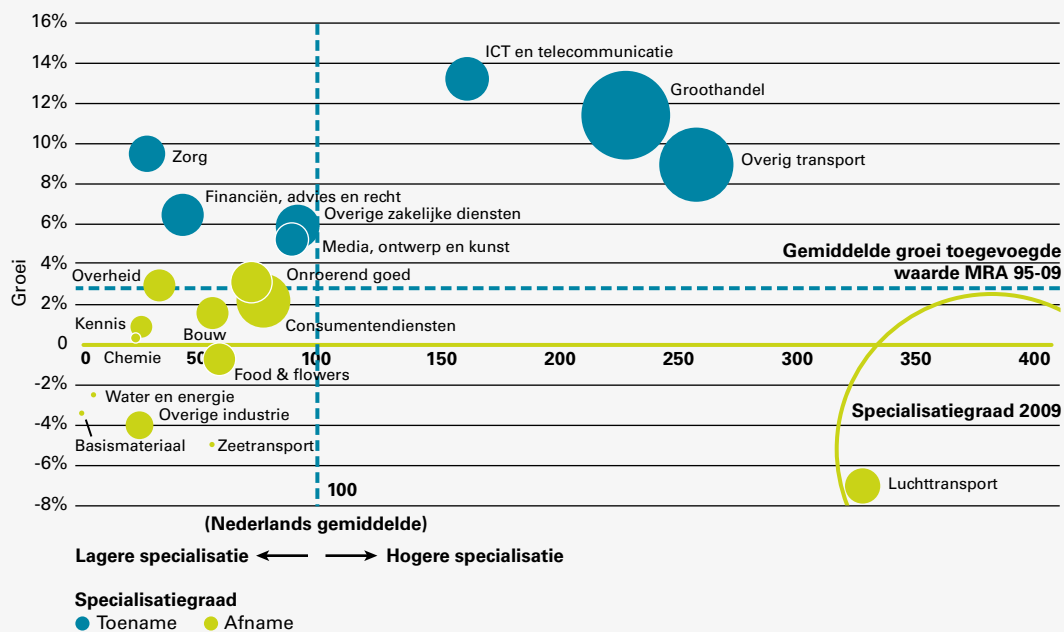
Bovengenoemde knooppuntfunctie van Haarlemmermeer maakt dat internationaal georiënteerde netwerkoncernen zich graag in deze economisch dynamische polder vestigen. Dit varieert van de directe luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid tot hoofdkantoren, distributiecentra, groothandels- en transportbedrijven (zie figuur 9) (TNO/VU, 2011; Atzema e.a., 2011). Naast een fysieke knoop (Schiphol) bevindt zich in onze nabijheid namelijk ook een virtuele knoop: de

internetbackbone AMS-IX. De Metropoolregio Amsterdam is hierdoor ook voor ICT-bedrijven een aantrekkelijke vestigingslocatie (Atzema e.a., 2011). Deze bedrijven ondersteunen netwerkondernemingen om in control te blijven.

De robuustheid van deze dynamische knooppuntpositie van Haarlemmermeer is afhankelijk van het 'unieke' of 'bijzondere' vestigingsmilieu (elders lastig of niet te kopiëren) dat de gemeente ondernemingen kan bieden. Dit dient per sector bekeken te worden; te beginnen bij de luchtvaart, gevolgd door logistiek, hoofdkantoren en ICT-ondernemingen¹⁴. Dan wordt beter zichtbaar hoe robuust de Haarlemmermeerse economische positie en haar luchtvaartspecialisatie ook voor de middellange termijn is en of er kwetsbare aspecten zijn te signaleren.

¹⁴Deze sectoren zijn geselecteerd op basis van de Economische Verkenningen (2011).

Figuur 9: Specialisatiegraad regio Haarlemmermeer



Bron: TNO/VU (2011), Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam.

Hoofdstuk 7

Economie

2.2 Luchtvaartspecialisatie

Schiphol kon in een klein land uitgroeien tot een grote overstapluchthaven door haar pioniersrol in de luchtvaart en de goede samenwerking met homecarrier KLM (zie kader). Cruciaal in de ontwikkeling van de luchthaven was de komst van het *hub-and-spoke* concept in de jaren '80. Schiphol werd een belangrijke overstapluchthaven voor het intercontinentaal vliegverkeer. Het vestigingsklimaat rond luchthavens die een dergelijke overstapplek werden, kreeg een 'boost', omdat zij op een centraal punt in een wereldwijd netwerk kwamen te liggen (Mare e.a., 2009). Netwerkdernemingen vestigen zich immers graag nabij een wereldknoop.

De kracht van Schiphol is de beschikbaarheid over veel (313) rechtstreekse bestemmingen. De luchthaven concurreert met Europese luchthavens als Parijs en Londen, maar ook met een opkomende transferluchthaven als Dubai. De thuismarkt van Schiphol is kleiner dan die van Parijs en Londen. Het hoge aantal bestemmingen kan alleen intact blijven als er voldoende overstappassagiers zijn. Schiphols troef in deze concurrentiestrijd om de transferreiziger is het aangename overstapklimaat (winkels, restaurants, lounge-ruimte) gecombineerd met efficiënte en accurate procedures (bagage, douane) (Atzema, 2011, Levelt, 2010). Bij internationale vergelijkingen komt de luchthaven al jaren als beste of één van de beste uit de bus.¹⁵

Het aangename overstapklimaat en de efficiënte procedures zijn sterk afhankelijk van goed opgeleid personeel. Om deze kwaliteit te waarborgen is de Mainport een samenwerkingsverband aangegaan met het ROC en de gemeente Amsterdam.

Op het Schipholcollege in Hoofddorp worden de leerlingen zo gericht geschoold dat hun kunnen aansluit bij de specifieke behoefte van het bedrijfsleven. Schiphol is met een dergelijk scholingsinstituut niet helemaal uniek in Europa, maar loopt wel voor op menig andere luchthaven. De kracht van Schiphol zal blijven bestaan zolang als andere luchthavens deze eigenschappen niet goed weten te imiteren. Voorwaarde blijft hierbij dat overstapluchthavens niet overbodig worden door een algehele groei van het vliegverkeer wereldwijd (TNO/SEO, 2007, Advies CROL, 2009).

15 Zie bijv. een verkiezing door Britse zakenreizigers: www.businesstraveller.com/awards2010

Korte geschiedenis van Schiphol

Hoe kan het dat een land met een kleine thuismarkt zo'n grote luchthaven heeft?

Daarvoor moeten we terug naar de ontwikkelingsgeschiedenis van de Europese luchtvaart. Binnen twee jaar nadat Schiphol in 1916 als militair vliegveld in gebruik werd genomen, bleek het onverharde landingsveld te klein en te drassig voor militaire vliegtuigen. Albert Plesman (oprichter KLM) wist – na een succesvol verlopen luchtvaarttentoonstelling – overheden zover te krijgen om hierin te investeren. Het kleine vliegveld raakte in een stroomversnelling toen KLM in 1920 een contract in de wacht wist te slepen om luchtpost tussen Londen en Amsterdam te verzorgen.

De KLM was toen net een jaar oud en is daarmee de oudste luchtvaartmaatschappij van de wereld. Tot de Tweede Wereld Oorlog was de luchtvaart flink verlieslijdend, maar overheden zagen het als een prestigekwestie om de ontwikkeling daarvan te stimuleren (Mare e.a., 2009).

Na de Tweede Wereldoorlog betaalden deze investeringen zich uit. Het aanwijzen van Schiphol als de nationale luchthaven in 1949 – en niet het Rotterdamse of Haagse – was een startpunt voor een periode van onstuimige groei. Het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht nam in korte tijd snel toe. Het vliegveld werd

gemoderniseerd met een terminal en extra landingsbanen. Ook aanverwante bedrijvigheid als vliegtuigfabriek Fokker vestigde zich in de polder. Een nieuwe fase was in de jaren '80 de komst van het hub-and-spoke concept in het wereldwijde vliegverkeer.

Schiphol en het lokale bedrijfsleven

Bedrijven waarmee luchthaven Schiphol leveranciersrelaties onderhoudt zijn divers. Het varieert van een grondverzetbedrijf tot een drukkerij. Soms zijn deze banden al oud, zoals bij transportbedrijf Millenaar (1923) dat met haar kippers al meegeholpen heeft met de aanleg van landingsbanen en nog steeds opdrachten voor de luchthaven doet.



Asfalt lossen voor landingsbaan Schiphol

Bron: www.millenaar-transport.nl

Hoofdstuk 7

Economie

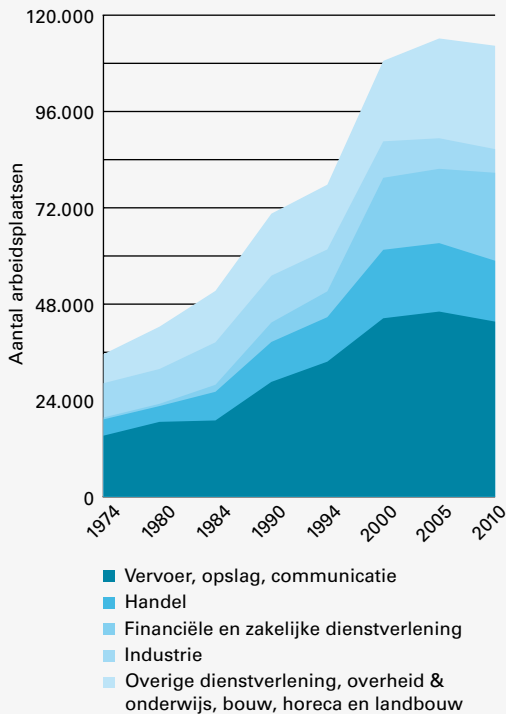
2.3 Het belang van logistiek voor een netwerkonderneming

Nederland is van oudsher een handelsland dat voordeel behaalt van haar strategische zeeligging in Europa (Levelt, 2011). Deze handelswortels zijn enigszins op een tweede plan geraakt ten tijde van de late industrialisatiegolven in Nederland; zij werden weer een voordeel toen de werkgelegenheid in een aantal sectoren zich in de jaren '80 van de vorige eeuw verplaatste naar lagelonen-landen. Ook de netwerkonderneming had producten nodig en die moesten vaak van ver komen. De Nederlandse regering (kabinet Lubbers 2) had hier wel oog voor. Zij formuleerde een mainportstrategie: Schiphol en de Rotterdamse haven werden aangewezen als te koesteren motoren van de Nederlandse economie (Levelt, 2011). Haven en luchthaven dienden elkaar nog meer te gaan versterken. De bulk zou via het water gaan, de hoogwaardige en verse producten via de lucht. De betrouwbaarheid van de goederenleverantie – cruciaal voor de netwerkonderneming – is gewaarborgd door het geringe risico op stakingen en de meertaligheid van Nederlanders. Efficiënte douaneformaliteiten garanderen een snelle doorvoer. En qua kosten is Nederland aantrekkelijk doordat logistieke bedrijven geen btw hoeven te betalen bij doorvoer van hun producten. Binnen Europa kent alleen België een soortgelijk voordeel. Extra infrastructuur zoals de Betuwelijn werd aangelegd met het argument om onze verbinding

met onze belangrijkste handelspartner Duitsland te bestendigen. Een Schiphol Area Development Company (SADC) werd opgericht om meer internationale bedrijvigheid aan te trekken, die zou profiteren van de netwerkkwaliteit van de luchthaven.¹⁶ Deze acties resulteerden in een snelle groei van de logistieke werkgelegenheid in de tachtiger en negentiger jaren (zie figuur 10). Haarlemmermeer is daarmee een belangrijke spin in het web van de logistieke stromen van de netwerkonderneming geworden.

¹⁶ Een samenwerking tussen gemeente Haarlemmermeer, Amsterdam, provincie Noord-Holland en Schiphol-group.

Figuur 10: Structuurverandering Haarlemmermeerse economie



Bron: BIR Haarlemmermeer (1974–2010).

Logistiek is cruciaal voor de netwerkonderneming. Producten en productonderdelen gaan de gehele wereld over. Op plekken waar deze goederen samenkomen kunnen drie typen activiteiten plaatsvinden: 1. het uitwisselen van vraag en aanbod (distributie); 2. het verhandelen van eindproducten (marktplaats); 3. het in elkaar zetten van een eindproduct met onderdelen van verschillende werelddelen (assemblage). Dit onderscheid is relevant, omdat men distributieactiviteiten gemakkelijker verplaatsen kan dan assemblage- en marktplaatsactiviteiten. De distributiefunctie draait erom goederenstromen zo snel, betrouwbaar en goedkoop mogelijk te kunnen afwikkelen (Levelt, 2011). De belangrijke vestigingsplaatsvoordelen zijn dan bereikbaarheid aan land- en luchtzijde. De marktplaats- en assemblagefunctie vragen evenwel om meer dan alleen een product van a-naar-b te brengen. Er wordt waarde toegevoegd doordat het product achtereenvolgens in elkaar gezet, op kwaliteit gecontroleerd, ingepakt en/of verkocht wordt. Aanwezigheid van gespecialiseerde arbeidskrachten en diensten in de nabijheid vormt dan een concurrentievoordeel.

Hoofdstuk 7

Economie

2.4 Economische synergie: bloemenveiling én internationale luchthaven

In de metropoolregio Amsterdam zijn distributiecentra en één belangrijke export-marktplaats te vinden, namelijk de bloemenveiling Aalsmeer (Levelt, 2011). Het voorbeeld van de bloemenveiling (zie kader) laat zien hoe iets dat weliswaar lokaal ontstaat en ondersteuning krijgt op andere schaalniveaus (in dit geval via de luchthaven) een zeer succesvol, innovatief en lastig te kopiëren milieu kan worden. Alle bloemen zijn op één plek het gehele jaar te verkrijgen via een distributienetwerk van Nederlandse telers en via import uit de hele wereld. Deze marktplaatsfunctie stimuleert informele contacten tussen veredelaars, telers, groothandelaren en ondersteunende organisaties. En op de achtergrond is daar kennisinnovator Landbouwniversiteit Wageningen. Kennis over de nieuwste teelttrends, prijzen en bloemenkwaliteit kun je hier dus als eerste opdoen. Bij het voorbeeld van de distributiecentra (zie kader) blijkt dat kosten en efficiëntie een zeer belangrijke rol spelen bij de locatiekeuze. Haarlemmermeer heeft geïnteresseerden ruimte te bieden (Atzema e.a., 2011). Logistieke bedrijvigheid is zeer gevoelig voor ontoreikende netwerkwaliteit. Toename van files bijvoorbeeld vormt een serieuze bedreiging voor de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats. Distributiecentra verplaatsen overigens hun activiteiten gemakkelijk omdat ze weinig lokaal gebonden zijn.

2.5 Internationaal knooppunt als aantrekkelijke vestigingslocatie voor hoofdkantoren van multinationals

Hoofdkantoren vestigen zich graag nabij centrale knopen in de netwerkeconomie zo ook bij luchthaven Schiphol. Specifieke vestigingsvoordelen van Nederland zijn de lage winstbelasting en de kwaliteit van het arbeidsaanbod (Atzema e.a., 2011). Het aanbod van directe intercontinentale vluchten blijkt een goede voorspeller voor de locatiekeuze van hoofdkantoren. Tien procent meer intercontinentale vluchten betekent vier procent meer hoofdkantoren in de desbetreffende regio (Bel & Fageda, 2008). Dit verband is het sterkst bij die kennisintensieve bedrijvigheid, waarbij het wereldwijd uitwisselen van informatie van cruciaal belang is voor het bedrijfssucces. Dit verband wordt onderstreept door het vestigingsgedrag van multinationals in de jaren '90. Haarlemmermeer (18%) haalde net zoveel multinationals binnen als Den Haag, Rotterdam en Utrecht tezamen (Kleyn & Tordoir, 2003). De Europese hoofdkantoren van Sony, Asics, Nikon en Microsoft zijn rond de luchthaven gevestigd (BIR, 2011). Alleen Amsterdam (30%) gaat Haarlemmermeer voor in het aantal nieuwe vestigingen (Kleyn & Tordoir, 2003). Ongeveer 400 Europese hoofdkantoren zijn op dit moment gevestigd in de Metropoolregio; circa twintig daarvan zijn ook hoofdkantoor wereldwijd (Tiggelooove & Veldhuis-Van Essen, 2011).

A. Distributiecentra: hightech en kleding

De Europese distributiefunctie van veel wereldwijde actieve hightech en kledingbedrijven is in Nederland te vinden. Het gaat daarbij om bedrijven als Electronic Arts, Intel, Scotch & Soda, Mitsubishi en Ricoh. De kledinggroot-handelsbedrijven zitten vooral in Lijnden (Atzema e.a., 2011) en de distributiecentra van hightech producten zijn op diverse plekken in de polder te vinden. Wat bij de distributiefunctie opvalt is dat ze niet zo sterk is ingebed in Nederland (Levelt, 2011). Zo huren kledinggroothandelaren tijdelijke loodsen en lokale partners in om voor hen de logistiek te verzorgen. Dit maakt ze flexibel om hun distributienetwerk te verplaatsen als marktontwikkelingen erom vragen (Levelt, 2011).

B. Europese bloemenmarktplaats

Nederland heeft meer dan de helft van de Europese bloemenmarkt in handen en het is een wereldhub op bloemengebied. Maar wat maakt het bloemcluster nu zo innovatief? De bloemensector in Nederland is een typisch voorbeeld van een economische activiteit die nooit zo groot had kunnen worden zonder de nabije luchthaven (Levelt, 2011). In de jaren '60 zorgde dit namelijk voor een rechtstreekse toegang tot de Amerikaanse en Japanse markt. Veel nieuwe bloemsoorten worden in Nederland

ontwikkeld. De universiteit van Wageningen speelt een centrale rol in deze innovaties. Nederlandse telers specialiseren zich steeds meer in exclusieve soorten, terwijl massa-producten worden geïmporteerd (bv. uit Kenia). De groothandelaren spelen de rol van coördinator tussen aanbod en vraag. Het omvangrijke distributienetwerk van verschillende telers in Nederland aangevuld met de import uit de hele wereld zorgt ervoor dat alle soorten bloemen het gehele jaar op één plek (Aalsmeer) te verkrijgen zijn. Dit is enorm efficiënt. Eén locatie nabij telers maakt het voor handelaren bovendien gemakkelijker om kennis te verkrijgen over de prijzen. De wereldprijs van bloemen wordt namelijk in Nederland vastgesteld. Tenslotte circuleert kennis over kwaliteit en nieuwste teeltrends eerder in Nederland dan in de rest van de wereld. De vermindering van de marktplaatsfunctie van Aalsmeer – door toenemende virtuele handel – vormt een 'beperkt' risico. Veel betrokkenen denken dat het niet zo'n vaart zal lopen, omdat er een kwaliteitscontrole moet plaatsvinden en die is nu eenmaal lastiger in een 'virtuele' wereld (Levelt, 2011). Persoonlijke relaties en reputatie van telers worden bij meer virtuele handel bovendien belangrijker wat in het voordeel pleit voor bestaande contacten binnen het cluster.

Hoofdstuk 7

Economie

De populariteit van Amsterdam (nr. 6 in Europa) als vestigingslocatie is sinds 1990 redelijk stabiel gebleven. Belangrijke aandachtspunten zijn wel de prijs-kwaliteitverhouding van kantoorruimte, van personeelskosten, stedelijke transportvoorzieningen en de kwaliteit van de leefomgeving (Tiggeloove & Veldhuis-Van Essen, 2011). Het verband tussen hoofdkantoren onderling blijft beperkt tot het gebruikmaken van dezelfde luchthaven en gespecialiseerde dienstverleners in de buurt. Toeleveranciers en klanten hebben bij netwerkondernemingen meestal een internationale achtergrond (Atzema e.a., 2011). Beperkte regionale inbedding maakt Europese hoofdkantoren van multinationals zeer fluide. Lokale overheden kunnen slechts beperkt invloed uitoefenen op bedrijfsverhuizingen. Haarlemmermeer heeft – tezamen met Amsterdam – door haar centrale netwerkpositie goede papieren om zowel hoofdkantoren aan te trekken als te behouden. Een succesvol hoofdkantorenmilieu in een netwerkeconomie is hier sterk verbonden met de ontwikkeling van de luchthaven.

2.6 Concentratie van ICT-bedrijven als virtueel knooppunt

De kiem van de ICT-specialisatie in Haarlemmermeer dateert uit het begin van de negentiger jaren. Vooral de nieuwe kantorenlocatie op Beukenhorst was een aantrekkelijke vestigingsplek voor ICT-bedrijven. De gunstige ligging van deze kantorenlocatie in de Randstad gaf bij de plaatskeuze de doorslag. Nog steeds tref je op Beukenhorst een concentratie van ICT-bedrijven aan, maar deze is minder groot dan 10 jaar geleden (Atzema e.a. 2011). Deze trend van een afnemende specialisatiegraad vind je in de gehele Metropoolregio terug (TNO/VU, 2011). Een verklaring hiervoor is dat het een sector betreft die het experimentele stadium is ontgroeid. Ruimtelijke nabijheid van samenwerkingspartners wint aan waarde wanneer kennis lastig over te dragen valt doordat deze nog in een ontwikkelingsfase verkeert (Storper & Venables, 2003). ICT-kennis is echter steeds makkelijker codificeerbaar en daardoor over grotere afstanden overdraagbaar (Ter Wal, 2008). Toch blijft ICT als snelste groeier met een hoge mate van specialisatie een belangrijke sector in Haarlemmermeer (TNO/VU, 2011). De belangrijkste vestigingsvoordelen, die Haarlemmermeer ICT-bedrijven biedt zijn: de nabijheid van internetbackbone AMS/IX en de nabijheid van afnemers (Atzema e.a., 2011). Belangrijke klanten binnen de polder zijn logistieke dienstverleners; ICT-bedrijven helpen hen om het distributieproces te verbeteren.

3. Conclusies

- In een *netwerkeconomie* ontstaat de meeste dynamiek nabij de best ontsloten vestigingsplaatsen. Haarlemmermeer is hier een voorbeeld van. Vanaf de tweede helft van de jaren '90 kent de gemeente een onstuimige banengroei (35%) in vooral de logistiek en zakelijke dienstverlening. Hier was ruimte om te ondernemen.
- De centrale ligging binnen een wereldwijd netwerk betaalde zich uit en wel op drie uiteenlopende schaalniveaus. *Internationaal* kan je vanuit Haarlemmermeer/Schiphol elke bestemming in de wereld rechtstreeks bereiken. *Regionaal* gezien ligt het gebied in het hart van de Randstad. Lokaal vormde zich een concentratie van internationaal georiënteerde bedrijvigheid nabij belangrijke infrastructuur. Zelfs virtueel – nabij een internetbackbone – ligt Haarlemmermeer in het centrum. Haar economische uitgangspositie is binnen een netwerkeconomie – waar centrale ligging een van de belangrijkste succesfactoren is – uitstekend.
- Een netwerkeconomie kan alleen goed functioneren bij een hoge omloopsnelheid van producten, diensten en mensen. In Haarlemmermeer leveren diverse lokale bedrijven en ICT-ondernemingen samen met de internationale luchthaven een bijdrage aan deze randvoorwaardelijke dynamiek. Hoofdkantoren van netwerk-ondernemingen en de bloemenveiling profiteren dan weer van de kwaliteit van dit systeem.
- Kenmerkend voor een netwerkeconomie is dat ze voor groei sterk afhankelijk is van de internationale conjunctuur. Bij internationale laagconjunctuur zijn er ook lokale gevolgen voelbaar. In dit licht dienen de fluctuaties van de afgelopen jaren in passagiers- en vrachtvervoer, en in de werkgelegenheid te worden gezien. Bevolkingsvolgende sectoren als het onderwijs, zorg en consumentendienstverlening (o.a. lokale detailhandel) daalden daarentegen niet, maar lieten juist groei zien.
- Als gevolg van deze sensibele dynamiek werken ook de ups en downs op de kantorenmarkt sterker door in Haarlemmermeer. In de jaren tachtig en negentig werd hier veel kantoorruimte ontwikkeld voor internationaal georiënteerde bedrijvigheid. Nu het minder gaat, is de leegstand hier ook wat groter. Grote/internationale bedrijven zijn namelijk veeleisender ten opzichte van hun kantoorruimte dan kleinere; zij verhuizen gemakkelijker wanneer die niet meer aansluit bij hun wensen.

4. Signalen

- In Haarlemmermeer is de netwerkkwaliteit van cruciaal belang voor de kwaliteit van het vestigingsklimaat, maar kan onder druk komen te staan door conjunctuur en structuurverandering van het mondiale vliegverkeer. Een lokale overheid kan hier echter geen directe invloed op uitoefenen. Een mogelijke indirecte

Hoofdstuk 7

Economie

strategie is omgevingsfactoren (transferhal, hotelfaciliteiten) op peil te houden. Schiphol scoort tot nu toe hoog qua efficiëntie en aangenaam overstapklimaat. Gericht personeelsbeleid en op maat gesneden opleidingen in de nabijheid bieden mogelijkheden om deze positie verder uit te bouwen.

- De bereikbaarheid binnen de Randstad is een andere pijler van netwerkkwaliteit. De vestigingsplaatskeuze van logistieke bedrijven leunt hier sterk op. Betrouwbare en snelle afwikkeling van goederen is van levensbelang voor een netwerkonderneming. Files vormen een bedreiging voor deze afwikkeling en zijn voor dit type bedrijven voldoende reden om naar elders uit te wijken.
- Er bestaan uiteenlopende mogelijkheden om dit probleem te omzeilen. Logistieke innovaties worden vaak in samenwerking met ICT-bedrijven bedacht (Atzema e.a., 2011). En zulke creatieve bedrijven zijn juist rijkelijk vertegenwoordigd in Haarlemmermeer. Dit biedt kansen. Een andere mogelijkheid is het verder uitwerken van de samenwerking met regionale beroepsopleidingen om de efficiëntie van de vervoersketen verder te vergroten.

Bijlagen

Onderzoeksverantwoording

Steekproeftrekking

Voor dit onderzoek is een vragenlijst uitgezet onder ruim 10.000 inwoners vanaf 18 jaar, onderverdeeld in wijken en kernen (zie figuur 1). Hoewel dit trendrapport niet primair ingaat op verschillen tussen wijken maar de hele gemeente betreft, kan je als onderzoeker van deze atypische gemeente niet om de bestaande verschillen tussen woongebieden

heen. Daarom zijn voor dit onderzoek aselechte gestratificeerde steekproeven getrokken uit de groep inwoners in de leeftijd van 18 tot 85 jaar (met uitzondering van thuiswonende kinderen, hoogbejaarden (85 plussers) en personen in tehuizen en instellingen). Alle personen hadden een gelijke kans om in de steekproef te komen; toch is slechts één vragenlijst per adres uitgezet.

Figuur 1: Steekproeven en respons voor de Staat van Haarlemmermeer 2/Trendrapport (per wijk/kern)

Wijken en kernen	steekproef	respons	respons%
Hoofddorp oude kern	700	268	38,3
Hoofddorp Graan voor Visch	500	186	37,2
Hoofddorp Pax	500	181	36,2
Hoofddorp Bornholm	600	220	36,7
Hoofddorp Overbos	600	205	34,2
Hoofddorp Toolenburg	600	232	38,7
Hoofddorp Floriande	700	221	31,6
Nieuw-Vennep oude kern	500	202	40,4
Nieuw-Vennep Welgelegen	500	176	35,2
Nieuw-Vennep Linquenda	600	225	37,5
Nieuw-Vennep Getsewoud	650	208	32,0
Zwanenburg	700	212	30,3
Badhoevedorp	700	253	36,1
Vijfhuizen	500	179	35,8
Rijsenhout	500	170	34,0
Lisserbroek	650	180	27,7
Historische kernen	800	280	35,0
Totaal	10.300	3.598	34,9

Bijlagen

Onderzoeksverantwoording

Iedere respondent representeert dus één huishouden. Het nadeel van deze responsverhogende maatregel is dat meerpersoonshuishoudens iets ondervertegenwoordigd zijn. De ondervertegenwoordiging is wel systematisch.

Een respons van 35% is voor een schriftelijke enquête acceptabel. Inwoners in Zwanenburg en vooral Lissbroek hebben relatief minder vaak gereespondeerd.

Weging en ophoging

De respons van de volwassenen is per onderscheiden gebied gewogen naar vijfjarige leeftijdsgroep, naar geslacht en naar het aantal volwassenen in het huishouden. Dit laatste om de systematische ondervertekening van meerpersoonshuishoudens te corrigeren. Bij de weging is bovendien rekening gehouden met de verschillen in bevolkingsgrootte tussen de onderscheiden gebieden. Soms is de respons opgehoogd naar de totale bevolking van 18 tot 85 jaar of naar het aantal huishoudens.

Analyseniveau

De analyses zijn meestal gedaan op het niveau van de gemeente als geheel. Bij onderwerpen zoals bijvoorbeeld sociale cohesie, waarbij het wijk- of zelfs buurtniveau relevant is, werd geanalyseerd op het niveau van wijken en kernen (zoals vermeld in figuur 1).

Parallel lopend veldonderzoek

Gelijktijdig met de enquête voor dit trendrapport is nog een andere vragenlijst uitgezet voor de indicatoren van de gemeentelijke programma-begroting. In deze tweede vragenlijst zijn ook een aantal vragen opgenomen over de (vrije) tijdsbesteding van Haarlemmermeeders. Deze enquête is gestuurd naar 6.300 inwoners van 18 jaar en ouder. De steekproef is hier getrokken op het niveau van wijktypen (zie figuur 2). Bij de steekproeftrekking voor dit tweede onderzoek is overlap met de andere steekproef voorkomen. De steekproeftrekking, weging en ophoging van de resultaten vonden op dezelfde manier plaats. De resultaten van (vrije)tijdsbestedingsonderzoek zijn in dit trendrapport uitgewerkt in hoofdstuk 6 Participatie.

Figuur 2: Steekproeven en respons (vrije) tijdsbestedingsonderzoek en programmabegroting per wijktype

Wijktype	steekproef	respons	respons%
Historische kernen	1.000	297	29,7
Contrastdorpen	1.000	293	29,3
Mozaïekkernen	1.200	339	28,3
Kleine moderne wijken	1.000	337	33,7
Grote moderne wijken	1.000	310	31,0
Postmoderne wijken	1.100	298	27,1
Totaal	6.300	1.874	29,7

Bijlagen

Begrippenlijst

Hoofdstuk 2 en 3: Demografie en Wonen

Starters: één of meer inwoners van Haarlemmermeer die een lege woning betreft of betrekken. Door deze perso(o)n(en) wordt geen woning vrijgemaakt. De meeste starters zijn jongeren die voor het eerst zelfstandig gaan wonen.

Doorstromers: een doorstromer is een huishouden dat verhuist van de ene woning naar een andere (beide gelegen in Haarlemmermeer).

Migratie: het gemeentegrens overstijgende verhuisgedrag van personen en huishoudens.

Verhuisgeneigd: huishoudens die aangeven dat ze beslist binnen twee jaar willen verhuizen naar een andere woning.

Hoofdstuk 4: Sociale Cohesie

Sociale Cohesie: De mate waarin mensen in gedrag en beleving uitdrukking geven aan hun betrokkenheid bij maatschappelijke verbanden in hun persoonlijk leven, als burger in de maatschappij en als lid van de samenleving.

Hoofdstuk 5: Mobiliteit

Actieradius: de afstand die mensen afleggen voor hun dagelijkse en wekelijkse activiteiten.

Concentrische stad: een stedelijk gebied met slechts één kern, waarop het omliggende woongebied dan ook gericht is.

Policentrische stad: een stedelijk gebied met meerdere kernen / centra, bijvoorbeeld rondom nieuwe stations, grootschalige winkelplaza's, recreatiemilieus en de historische binnenstad.

Hoofdstuk 6: Participatie

Bruto arbeidsparticipatie: het aandeel van de potentiële beroepsbevolking (bevolking 15–64 jaar) dat een betaalde baan heeft (of ambieert) van ten minste twaalf uur per week.

Mantelzorg: de zorg die mensen vrijwillig, onbetaald en informeel – dat wil zeggen niet in het kader van beroepsuitoefening of organisatie – aan elkaar geven.

Netto arbeidsparticipatie: het aandeel van de potentiële beroepsbevolking met een baan van meer dan 12 uur in de week. De netto arbeidsparticipatie ligt altijd iets onder de bruto arbeidsparticipatie.

Vrijwilligerswerk: werk dat in enig georganiseerd verband onverplicht en onbetaald wordt verricht ten behoeve van anderen of de samenleving.

Werkenden: alle personen die betaalde arbeid verrichten, ook al is het slechts voor één of enkele uren per week.

Hoofdstuk 7: Economie

Netwerkeconomie: een economie die georganiseerd in een keten van wereldwijde flexibele netwerken op het gebied van informatieoverdracht, communicatie en productie.

Netwerkoncerningen: ondernemingen die qua omvang kleiner en minder geïntegreerd zijn in de productiekolom, met functionele netwerken, die tot ver buiten de muren van het bedrijf reiken en die de factor kennis (in het bijzonder werknemers) centraal stellen. Nieuw is dat de netwerken waarin ze acteren (geografisch) steeds groter worden en intensiever gebruikt, meer vertakt raken en minder hiërarchisch van aard lijken te worden. Netwerken kunnen er toe bijdragen dat agglomeratie-voordelen, die vroeger puur locatiegebonden waren, nu op een hogere schaal kunnen worden behaald. Informatie en communicatietechnologie zijn essentieel voor het onderhouden van contacten binnen deze netwerken.

Bron: RPB (2006).

Hub (naaf): in de wereld van het luchtverkeer een luchthaven, waar men overstapt op andere vluchten, liefst van dezelfde maatschappij. De hub maakt onderdeel uit van het zogeheten hub and spokes-vervoersconcept, dat bedoeld is om de gemiddelde bezettingsgraad van de toestellen te verbeteren. Hierbij brengen kleinere vliegtuigen (feeders) passagiers naar een hub. Vervolgens vliegen de passagiers eventueel met grote toestellen naar een andere hub, waarna ze met kleinere vliegtuigen naar hun uiteindelijke bestemming worden gebracht. Het hub and spokes-concept is ontstaan in de Verenigde Staten na de deregulering van het luchtverkeer in 1978. Het verkeer van punt-tot-punt, dat tot dan door overheidsmaatregelen was afgedwongen, werd na de deregulering voor veel maatschappijen onrendabel. Voorbeelden van hubs zijn onder andere de luchthaven Schiphol voor de KLM en Frankfurt voor Lufthansa.

Bijlagen

Literatuurlijst

Hoofdstuk 2: Demografie

- Van den Broek & Boschman (2008). 'Nieuwe prognoses van bevolking, allochtonen en huishoudens tot 2025: bevolking grote steden gaat sterk veranderen' in: *Demos, bulletin over bevolking en samenleving, jaargang 24, nummer 9, november 2008*, NIDI: Den Haag.
- CBS/Pbl, (2010). *Regionale prognose 2009–2040: vergrijzing en omslag van groei naar krimp*, Den Haag.
- Gardenier, J.D e.a. (2011). *Leven in de leegte, leefbaarheid in Noord-Groningen anno 2010*, CAB: Groningen.
- Hooimeijer, P. (1998). 'Staat Nederland aan de vooravond van een nieuwe suburbanisatiegolf?' in: *Het bevolkingsvraagstuk in de 21^e eeuw*, NWO, Den Haag.
- Latten, J. (2009). 'Veranderend demografisch tij' in: *Demos, bulletin over bevolking en samenleving, jaargang 25, nummer 1, januari 2009, Themanummer – Groei en krimp in Nederland*, NIDI: Den Haag.
- NICIS (2009). *De nieuwe groei heet krimp, verslag van een congres over krimp in Kerkrade*, Den Haag.
- Oevering, F. (2010). *Demografische Krimp, de nieuwe realiteit in perspectief*, Rabobank Nederland: Utrecht.

- Verwest, F. & Van Dam, F. (2010). *Van bestrijden naar begeleiden: demografische krimp in Nederland, beleidsstrategieën voor huidige en toekomstige krimpregio's*, Den Haag.
- Schnabel, P. (2009). 'Krimp of verplaatsing, daling lokale bevolkingsomvang bij een groeiende landelijke bevolking' in: *Demos, bulletin over bevolking en samenleving, jaargang 25, nummer 1, januari 2009, Themanummer – Groei en krimp in Nederland*, NIDI: Den Haag.
- SER (2011). *Bevolkingskrimp benoemen en benutten*, Den Haag.

Hoofdstuk 3: Wonen

- ABF-Research (2011). *Houdbaarheid woningbehoefteprognoses Noordvleugel*. ABF Research: Delft.
- Donner, J.P.H. (2011). *Woonvisie, met toelichting, brief aan de Tweede Kamer 1 juli 2011*. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties: Den Haag.
- Groenemeijer, L, e.a. (2008). *Regionale lange termijnscenari's 2006–2040*. ABF Research: Delft.
- Haan, J. de e.a. (2011). *Conceptueel kader speerpunt woningmarkt*. CBS: Den Haag.
- Kimman R. (2011). 'NVM: Kabinet, zorg voor duidelijkheid op woningmarkt' in: *Reformatorisch Dagblad*.
- Volkskrant (2 juli 2011). *Stimulans huizenkoper is lapmiddel, (redactioneel commentaar)*.

- Verwest F e.a. (2009). *'Krimp vraagt om veranderingen woningvoorraad'* in: *Demos, bulletin over bevolking en samenleving, jaargang 25, nummer 1, januari 2009, Themanummer – Groei en krimp in Nederland*. NIDI: Den Haag.

Hoofdstuk 4: Sociale Cohesie

- Duyvendak, J., & Hurenkamp, M. (2004). *'Inleiding: Lichte gemeenschappen en de nieuwe meerderheid.'* in J. Duyvendak, & M.
- Hurenkamp, *Kiezen voor de kudde. Lichte gemeenschappen en de nieuwe meerderheid.* (pp. 9–17). Van Gennep: Amsterdam.
- Komter, A., Burgers, J., & Engbersen, G. (2000). *Het cement van de samenleving. Een verkennende studie naar solidariteit en cohesie.* Amsterdam University Press: Amsterdam.
- Portes, A. (1998). 'Social Capital: Its Origins and Applications' in: *Modern Sociology. Annual Review of Sociology*, 24, (pp. 1–24).
- Schnabel, P. (2004). *Individualisering en sociale integratie.* Sociaal en Cultureel Planbureau: Den Haag.
- Schuyt, K. (2001). *Het onderbroken ritme. Opvoeding, onderwijs en sociale cohesie in een gefragmenteerde samenleving. Kohnstamm lezing.* Vossiuspers AUP: Amsterdam.
- Schuyt, K. (2006). *Steunberen van de samenleving: sociologische essays.* Amsterdam University Press: Amsterdam.

- SCP (2008). *Betrekkelijke betrokkenheid: studies in sociale cohesie.* Sociaal Cultureel Planbureau: Den Haag.
- Tajfel, H., & Turner, J. (1986). 'The social identity theory of intergroup behaviour.' in S.W. Austin (Red.), *Psychology of intergroup relations.* Nelson-Hall: Chicago.

Hoofdstuk 5: Mobiliteit

- Bakker (2008). *Welkom in Megalopolis, denken over wonen, stad en toekomst.*
- Cresswall, T. (2006). *On the move – Mobility in the modern western World.* Routledge: New York.
- Dijst (2006), *Stilstaan bij beweging, over veranderende relaties tussen steden en mobiliteit.* oratie Universiteit van Utrecht, 8 februari.
- Flamm & Kaufmann (2006). 'Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study' in: *Mobilities vol. 1, nr. 2, p. 167–189.*
- Grunfeld (2010). *De policentrische Stedeling centraal, een onderzoek naar het veranderende palet van plekken in een policentrische regio.*
- Harms (2004). *De vlucht van de vrije tijd, beweegredenen voor uithuizigheid en vrijetijdsmobiliteit.* CVS-congres.
- Harms (2008). *Overwegend onderweg.*
- Molnar (2005). 'Mobiliteit van ouders met jonge kinderen' in: *Sociaal-Economische Trends 4^e kwartaal.*

Bijlagen

Literatuurlijst

- Olde Kalter & Harms (2009). *Mobiliteitsontwikkelingen duiden en verklaren*. cvs-congres.
- PBL (2010), *De Staat van de Ruimte, de herschikking van stedelijk Nederland*.
- Peters, Kloppenburg & Wyatt (2010). 'Co-ordinating Passages: Understanding the Resources Needed for Everyday Mobility' in: *Mobilities, volume 5, nr. 3, p. 349–368*.
- Schokker & Peters (2006). *Hypermobielen*. cvs-congres.
- Team Onderzoek (2008). *Staat van Haarlemmermeer 2008, trendrapport*. Gemeente Haarlemmermeer.

Hoofdstuk 6: Participatie

- Arts, K. & S. te Riele (2010). 'Vrijwilligerswerk.' In: H. Schmeets (red.) *Sociale Samenhang: Participatie, Vertrouwen en Integratie*. CBS: Den Haag/Heerlen.
- Arts, K., & S. te Riele (2011). *Vrijwilligerswerk onder werkenden en niet-werkenden*. CBS: Heerlen.
- Devilee, J. (2005). *Vrijwilligersorganisaties onderzocht*. SCP: Den Haag.
- Ingen, van (2009). 'Wat kenmerkt de vrijwilliger? Tijdbestedingspatronen en levensfasen tussen 1975 en 2005.' In: Dekker, P. en J. de Hart (red.) *Vrijwilligerswerk in meervoud. Civil society en vrijwilligerswerk*. SCP: Den Haag, 64–82.
- Timmermans, J.M. (2003). *Mantelzorg: over de hulp van en aan mantelzorgers*. SCP: Den Haag.

- Vollenga, I., Duijnste, M., Tielen, L., & J. Keesom (2001). *Mantelzorg van morgen: een verkenning van toekomstbeelden*. Nederlands Instituut voor Zorg en Welzijn/NIZW: Utrecht.
- Vries, J. d., & Mooren, F. van (2010). *Mantelzorgers op de arbeidsmarkt*. CBS: Heerlen.

Hoofdstuk 7: Economie

- Advies Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens (2009). *Mainport 2.0, Luchtvaart, luchthavens en de ruimtelijke economie van de regio in samenhang bezien*.
- Marlet G. & Woerkens C. (2011). *Atlas voor gemeenten 2011*.
- Atzema O. e.a. (2011). *The Amsterdam Family of clusters*. Universiteit van Utrecht.
- Bell G. & X. Fageda (2008). 'Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters.' in: *Journal of Economic Geography*, 8(4): 471–495.
- Castells M. (2000). *The Rise of the Network Society*, 2nd edition. Blackwell: Oxford.
- I&O (2011). *Koopstromenonderzoek Randstad*.
- Kamer van Koophandel (2010). *De lokale Lusten van Schiphol*.
- Levelt M. (2010). *Global trade & the Dutch hub, -understanding variegated forms of embeddedness of international trade in the Netherlands Clothing, flowers, and high-tech products*. UvA.

-
- Kleyn, W.H. en P.P. Tordoir (2003). *Van Randstad naar Deltametropool? Synopsis en nadere beschouwing*. Amsterdam.
 - Mare H. de, Burgers M.A. I., Davids C.A., el Makhloufi, J.E. Bosma (2009). *De Schiphol-regio als nevelstad. Een nieuwe benadering van stedelijke transformaties in de late twintigste eeuw*. *Stadsgeschiedenis*. pp. 165–190
 - Meyer K., Mudambi R., Narula R (2011). ‘Multinational Enterprises and Local Contexts: the Opportunities and Challenges of Multiple Embeddedness.’ in: *Journal of Management Studies* vol. 48, nr. 2, pp. 235–252.
 - O+S Amsterdam (2012). *Metropoolregio Amsterdam in cijfers 2012*.
 - Rabobank (2011). *De kracht van regio Schiphol, Onderzoek naar de economie en de functies van de regio*.
 - REVS (2011). *Monitor Ontwikkelingsstrategie 2010*.
 - RPB (2006). *Economische netwerken in de Regio*.
 - Sassen S. (2007). *A Sociology of Globalization*.
 - Storper M.(1997). *The Regional World*. Guilford Press: New York.
 - Storper & Venables (2003). *Buzz: Face-To-Face contact and the Urban economy*. Discussion Papers 598 Centre for economic performance.
 - Tiggeloove & Veldhuis-Van Essen (2011). ‘Internationalisering van de Metropoolregio Amsterdam’ in: TNO/VU *Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam*, p. 115–134.
 - TNO/VU (2011). *Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam*.
 - TNO/SEO (2007). *Maatschappelijk-economische analyse mainport Schiphol*.

Thematische en strategische publicaties van team Onderzoek

De onderzoeksafdeling van de gemeente Haarlemmermeer publiceert in opdracht van het college van B&W jaarlijks een overzichtsrapport over de gemeente. Om het jaar verschijnt de reeks *Kijk op de Wijk*. In deze periodieke publicatiereeks wordt een overzicht gegeven van de stand van zaken van één onderwerp dat op wijkniveau speelt. Zo was de leefbaarheid in de verschillende wijken en wijktypen van onze gemeente het onderzoeks-thema van *Kijk op de Wijk 1* en is in *Kijk op de Wijk 2* de sociale infrastructuur op wijkniveau in beeld gebracht. In het derde deel werd inzicht geboden in de openbare ruimte.

In de reeks *de Staat van Haarlemmermeer*, waarvan dit rapport de tweede is, komen thema's aan bod die juist wijkoverschrijdend zijn. *Kijk op de Wijk* heeft als doel om de diversiteit binnen de gemeente in beeld te brengen; de Staat van Haarlemmermeer beoogt juist een beeld te geven van het eigene door te kijken naar de verschillen tussen Haarlemmermeer, de regio, andere 100.000+ gemeenten en Nederland.

Team Onderzoek

Projectleider Isabel Suárez

Projectassistenten Stineke Bogaart en Koos Langeveld

Eindredactie Isabel Suárez

(m.m.v. Marinus Lineman en Stineke Bogaart)

Auteurs

Hoofdstuk 1. Inleiding: Isabel Suárez

Hoofdstuk 2. Demografie: Hans Boersma

Hoofdstuk 3. Wonen: Hans Boersma

Hoofdstuk 4. Sociale Cohesie: Rinse Derksen

Hoofdstuk 5. Mobiliteit: Michiel Overkamp

Hoofdstuk 6. Participatie: Marinus Lineman

Hoofdstuk 7. Economie: Michiel Overkamp

Bijlagen

Onderzoeksverantwoording: Hans Boersma

Tabellen en figuren

Team Onderzoek

FUNCKE communications & design, Haarlem

Foto's Toen en nu

Theo Baart

Vormgeving

FUNCKE communications & design, Haarlem

Drukwerk

Lenoirschuring, Amstelveen

Dit werk is auteursrechtelijk beschermd

Copyright © 2012 Gemeente Haarlemmermeer

Het is niet toegestaan (gedeelten van) deze uitgave te verveelvoudigen en / of openbaar te maken door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van team Onderzoek van de gemeente Haarlemmermeer. Overname van gedeelten van de inhoud, mits met bronvermelding, is wel toegestaan.

Gemeente Haarlemmermeer

Team Onderzoek

Cluster Staf, Bestuur en Directie

Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp

Telefoon: 023 - 567 6034

Voor meer informatie:

www.haarlemmermeer.nl/onderzoek



gemeente
Haarlemmermeer

2012