



Toekomstig leven rond knooppunt Hoofddorp

Verkenning van sociaal-culturele effecten van de Noord/Zuidlijn en ruimtelijke ontwikkelingen rond station Hoofddorp



gemeente
Haarlemmermeer

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk

Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
E-mail info@haarlemmermeer.nl
Internet www.haarlemmermeer.nl

Fotografie

Luchtfoto Beukenhorst in aanbouw (rond 1986)
Historisch Archief Haarlemmermeer te Hoofddorp - Aerophoto Nederland

Team Onderzoek, februari 2025

Inhoudsopgave

Samenvatting: de toekomst van knooppunt Hoofddorp in zeven denkrichtingen	4
1. Inleiding.....	6
1.1 Aanleiding en vraagstelling.....	6
1.2 Aanpak en leeswijzer: de ville en de cité	6
Kader: Uitgangspunten van deze verkenning uit planvorming	8
1.200 meter rond het station	8
12 kilometers tussen stations.....	9
2. Met sprongen vooruit.....	10
2.1 Verstedelijkingsgolven in Haarlemmermeer	10
2.2 Verstedelijking: eenrichtingsverkeer?	10
Kader: Nieuwe planning in een oude traditie	13
De uitzonderlijke gebundelde deconcentratie van Haarlemmermeer	13
De poly-centrische metropool en het belang van verbindingen	13
Het eerst volgende station: ‘transit oriënted development’	14
3. Bereikbaarheid en sociale verstedelijking	15
3.1 Van de stad naar het dorp: een fijne plek waar je snel weg bent	15
3.2 Licht en schaduw van de agglomeratie in de poly-centrische metropool	17
Kader: Woonwerkpand en de Noord/Zuidlijn	18
4. Een levenscyclus in de wijk	19
4.1 De spitsuur van het leven	19
4.2 Een levenscyclus in de wijk: in de buurt wonen	19
4.3 Waar staan ze nu? Ouders en hun uitvliegende kinderen.....	20
Kader: Sociale Cohesie	23
5. Het centrum en de rand	24
5.1 Station Hoofddorp als <i>transit oriënted development</i>	24
5.2 Een stad met hart en ziel	25
5.3 De openheid van het publieke domein en/of de openbare ruimte.....	25
5.4 Niet-stad Hoofddorp: de polderstad	26
Kader: Verschillende publieke ruimten	27
Literatuurlijst:.....	29

Samenvatting: de toekomst van knooppunt Hoofddorp in zeven denkrichtingen

Op basis van reeds bestaande kennis over eerdere verstedelijkingsgolven van Haarlemmermeer presenteren wij zeven denkrichtingen voor de sociaal-culturele effecten van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de ruimtelijke ontwikkelingen rond station Hoofddorp. Aan de hand van deze denkrichtingen kan het toekomstig leven rond knooppunt Hoofddorp verder worden verkend. Wij verwachten dat de impact hiervan op het leven in Hoofddorp, en op Haarlemmermeer als geheel, gering zal zijn. De effecten zullen vooral in het gebied zelf voelbaar worden en in hoe inwoners die plek ervaren. De sociaal-culturele gevolgen zullen daarbij veel minder eenduidig zijn dan de term verstedelijking – steeds meer stad – suggereert.

1. Elk agglomeratievoordeel,

De verstedelijkingsgeschiedenis van Hoofddorp is niet los te zien van de poly-centrische metropoolregio Amsterdam. De Randstad is een netwerk van meerdere stedelijke kernen die elkaar aanvullen. Meerdere woonplaatsen leveren in samenhang agglomeratievoordelen op, die samen meer zijn dan de som der delen. Haarlemmermeer voegt zowel woon- als werkplekken toe aan de stadsgewesten Amsterdam en Haarlem en Haarlemmermeeders maken gebruik van de stedelijke voorzieningen daar. Historisch gezien voegen onze polders ook ruimte en groen toe als bufferzone in het stedelijk veld van de Randstad. De Noord/Zuidlijn zal deze voordelen in de toekomst waarschijnlijk uitvergroten, maar niet sterk van aard veranderen.

Welke functie vervult knooppunt Hoofddorp in het poly-centrische netwerk van de metropoolregio?

HOOFDSTUK 3 BEREIKBAARHEID EN SOCIALE VERSTEDELIJING

2. heb zijn nadeel.

Naast agglomeratievoordelen ontstaan in poly-centrische steden ook agglomeratienadelen waarbij de voorzieningen of ruimte claims van de één, de mogelijkheden van de ander beperken. Deze effecten ontstijgen plangebieden en gemeentegrenzen en de sociaal-culturele gevolgen zullen zich daarbij op verschillende ruimtelijke schaalniveaus steeds anders voordoen. De Noord/Zuidlijn zal ook deze nadelen in de toekomst waarschijnlijk uitvergroten, maar niet sterk van aard veranderen.

Welke voor- en nadelen heeft het versterken van de knooppuntfunctie voor Hoofddorp als geheel?

HOOFDSTUK 3 BEREIKBAARHEID EN SOCIALE VERSTEDELIJING

3. Doorstroming

Nieuwe bewoners komen altijd ergens vandaan. Afhankelijk van wat voor woningen waar worden neergezet en voor welke prijs, zal de doorstroming er anders uitzien. Het is waarschijnlijk dat de historische trend in de doorstroming van Hoofddorp zich voortzet: instroom van stellen in gezinsvormende leeftijd vanuit steden uit de omgeving. De Hoofddorpse bevolking zal daardoor opnieuw groeien en interne doorstroming zal moeten concurreren met deze historische trend.

Welke verhouding tussen instroom en interne doorstroom kunnen wij verwachten in de toekomstige hoogbouw?

HOOFDSTUK 3 BEREIKBAARHEID EN SOCIALE VERSTEDELIJING

4. De cyclische wijk

Als je op een plek in korte tijd veel woningen bouwt, komen daar ineens veel mensen wonen. Als die woningen vergelijkbaar zijn, zijn de doelgroepen dat ook. Als die mensen vervolgens lang in hun woning blijven wonen, groeien zij met de wijk mee. De levensfasen van de bewoners gaan als een golf door de wijk en daarmee verandert het sociale leven in de wijk. Deze bevolkingsgolven zijn goede voorspellers voor de behoeften in een wijk. Als mensen kort in hun woning blijven wonen, ontstaan deze golven niet en kan het sociale leven in een buurt snel veranderen door wisselende bewoners; of die veranderlijkheid kan juist kenmerkend zijn voor het sociale leven in zo'n buurt. De mutatiegraad zal bepalend zijn voor het sociale karakter van dit woongebied en in hoeverre het nodig is om te anticiperen op demografische golven.

Hoe ziet de cycliciteit van de bewoning van een wijk met veel appartementen eruit?

HOOFDSTUK 4 EEN LEVENSCYCLUS IN DE WIJK

5. Buurtleven

Uit de eerste levensfasen van eerdere Haarlemmermeerse wijken is op te maken dat het contact tussen burens in een nieuwe wijk vaak snel ontstaat, maar weer even snel wegebt zodra de gezamenlijke nieuwbouwperikelen voorbij zijn. In wijken met veel kinderen ontstaan via de kinderen weer nieuwe sociale contacten in de buurt of elders in Hoofddorp. Binding met de omgeving heeft tijd nodig: niet alleen moeten buurtbewoners daar in het dagelijks leven tijd voor overhouden of vrij maken, er moet ook tijd overheen gaan om banden te verstevigen. De hoogstedelijke omgeving die wordt gebouwd rond station Hoofddorp zal minder kinderrijk zijn dan eerdere wijken met veel eengezinswoningen en misschien ook een hogere mutatiegraad krijgen. Het is waarschijnlijk dat hier een vorm van samenleven ontstaat die wij in Haarlemmeer nog niet kennen en waarbij wij voor de aanpak in verschillende domeinen minder kunnen leunen op ervaringen uit het recente verleden.

Hoe ziet na verloop van tijd het burenccontact eruit in de buurt rond het station?

HOOFDSTUK 4 EEN LEVENSCYCLUS IN DE WIJK

6. Het publieke domein

Inwoners van Hoofddorp benoemen in lokaal onderzoek het gemis aan een sfeervol 'echt stadscentrum', een plek waar het leven samenkomt in het hart van de stad. In Hoofddorp is het publieke domein niet op één centraal punt te vinden, maar ligt verspreid over uiteenlopende plekken en via verbindingen binnen én buiten de woonplaats. De 'ziel van de stad' is door haar spreiding minder duidelijk aan te wijzen dan de pleinen en straatjes van een historische binnenstad. Het groen en de diversiteit aan functies rondom knooppunt Hoofddorp bieden kansen om het publieke domein meer kwaliteit te geven, maar dit zal er altijd anders uitzien en ervaren worden, dan in de traditionele stad; Hoofddorp is immers een *nieuwe stad*.

Welke bijdrage levert dit gebied in de toekomst aan het publieke domein in het hart en de ziel van Hoofddorp?

HOOFDSTUK 5 HET CENTRUM EN DE RAND

7. Verplichte versus vrije tijd

De sociaal-culturele effecten komen niet alleen op verschillende ruimtelijke schaalniveaus voor, maar ook in andere typen tijdsbeleving. Het gebruik van dit gebied zal anders zijn in iemands vrije tijd dan in de verplichte werktijd. Door ook naar het gebruik over een week of een jaar te kijken – in plaats van over de momenten van één dag – is beter op het daadwerkelijk gebruik te anticiperen. De tijdsbesteding van verschillende bewoners, werknemers en bezoekers kunnen elkaar daarbij aanvullen of versterken, maar ook met elkaar botsen. De geplande ruimtelijke ontwikkelingen rond station Hoofddorp bieden een vooruitblik van 20 jaar, maar een wijkcyclus voltrekt zich in ongeveer een halve eeuw. Het sociale vraagt om een langer perspectief. Oog hebben voor deze verschillende tijdsdimensies en snelheden kan nieuwe denkrichtingen openen voor hoe er in de toekomst zal worden geleefd rond knooppunt Hoofddorp.

Welk gebruik kent dit gebied in de verschillende typen tijd?

HOOFDSTUK 4 EEN LEVENSCYCLUS IN DE WIJK

1. Inleiding

De Amsterdamse metro komt naar Haarlemmermeer. Om de capaciteit van het openbaar vervoer (OV) rond Schiphol te verhogen, wordt de Noord/Zuidlijn (NZL) doorgetrokken naar station Hoofddorp. Maar de bouw van een metrohalte in Hoofddorp zal meer betekenen dan het verbeteren van een OV-verbinding alleen. Het al fors verstedelijkte ‘dorp’ wordt weliswaar onderdeel van het metro(politaan)netwerk; omgekeerd wordt ‘de grote stad’ onderdeel van de polderstructuur. Rond het huidige trein- en busstation worden tegelijkertijd 15.500 woningen en 11.000 nieuwe arbeidsplaatsen toegevoegd die het karakter van het gebied zullen veranderen. Er ontstaat op deze plek een compactheid aan hoogbouw die onze polder nog niet kent. Hoe zal het leven er daar in de toekomst uitzien?

1.1 Aanleiding en vraagstelling

De bouwontwikkelingen en de komst van de metro luiden een nieuwe fase in voor de ruimtelijke *verstedelijking* van onze gemeente. Het verder verstedelijken van Hoofddorp wordt in verschillende ruimtelijke plannen expliciet benoemd met de ambitie *Hoofddorp als complete stad* of de ondertitel *Een perspectief voor toekomstgerichte stedelijkheid* (zie kader onder). Geplande ingrepen zullen het gebied echter niet alleen ruimtelijk veranderen, die veranderingen zullen ook sociaal-culturele effecten hebben. Deze toekomstige effecten zijn in hoge mate onvoorspelbaar. Daarom gaan wij in deze verkenning op zoek naar denkrichtingen die helpen bij het overdenken van allerlei mogelijke effecten op het leven in het gebied. Wat ligt in lijn der verwachtingen voor het leven rond knooppunt Hoofddorp en wat wordt de betekenis hiervan voor Haarlemmermeer en de (metropool)regio? Op basis van onderzoek naar de eerdere verstedelijkingsfasen van Hoofddorp en (internationale) wetenschappelijke literatuur over vergelijkbare ruimtelijke ingrepen, geven wij in deze toekomstverkenning antwoorden op de vraag:

Wat weten we over de sociaal-culturele effecten van de verstedelijking van onze gemeente in het verleden en wat kan dat zeggen over het toekomstig leven rond knooppunt Hoofddorp?

1.2 Aanpak en leeswijzer: de ville en de cité

Verstedelijking is in deze verkenning een kernbegrip met verschillende betekenissen en kenmerken. Om daar meer helderheid in te scheppen, lenen wij het onderscheid tussen ville en cité dat socioloog Richard Senneth maakt in zijn boek *Stadsleven* (2018). Hij noemt de sec bebouwde omgeving de *ville* en gebruikt het woord *cité* voor hoe in die omgeving wordt geleefd. De ville is de gebouwde stad van straten, pleinen en gebouwen. Een puur fysieke plek die ruimtelijk verstedelijkt is of ‘stads’ kan zijn. Het begrip *stad* is volgens Senneth echter ook een minder strak omliggende mentaliteit, een collectie ‘steedse’ percepties, gedragingen en overtuigingen; een beleefde *cité*. Een plek waar mensen (samen)leven en waar ‘openheid’ een belangrijk kenmerk van is.

In het onderstaande kader beschrijven wij een aantal ruimtelijke ingrepen die in de planvorming naar voren komen, de geplande veranderingen in de *ville*. Deze plannen gebruiken wij als input om – op basis van lokaal onderzoek en wetenschappelijke literatuur – mogelijke sociaal-culturele gevolgen van deze ruimtelijke ingrepen voor de beleefde *cité* te verkennen. Zo is ook direct een onderscheid gemaakt tussen de planvormingsdocumenten en deze toekomstverkenning. Planvorming wil concreet iets veranderen in de toekomst. Er worden besluiten genomen over wat we nu kunnen doen om de meest gewenste toekomst dichterbij te brengen (binnen de huidige mogelijkheden). Ruimtelijke plannen waarop wij deze verkenning baseren, hebben als doel om iets te veranderen in de fysieke wereld van de ville en spreken daarmee een wens uit voor de toekomst. Deze toekomstverkenning doet echter iets anders. Wij schetsten op basis van het lokale verleden en ervaringen elders, hoe de geplande ruimte beleefd *kan gaan worden*.¹ We proberen met deze publicatie dus niets te veranderen, maar laten slechts een aantal denkrichtingen zien over mogelijke sociaal-culturele effecten op de cité van de toekomst. Hoe zou er naar dit gebied gekeken *kunnen* worden? Hoe zou hier *kunnen* worden geleefd? Op deze vragen zijn geen definitieve antwoorden te geven omdat de toekomst niet voorspelbaar is. Onderzoek kan alleen het feitelijke heden en verleden met hoge waarschijnlijkheid aantonen. Met de denkrichtingen en kennis over het verleden in de hand kunnen mogelijke toekomstten echter wel beter gefundeerd worden verkend.

¹ We putten uit onderzoek naar Haarlemmermeer uit de afgelopen 25 jaar. Grotendeels is dat onderzoek van de gemeentelijke onderzoeksafdeling, maar we maken daarnaast dankbaar gebruik van de stadssociologische literatuur over Haarlemmermeer en vergelijkbare steden als Almere en Zoetermeer van Arnold Reijndorp en anderen. Om deze kennis in een breder kader te plaatsen gebruiken we internationale stedenbouwkundige literatuur.

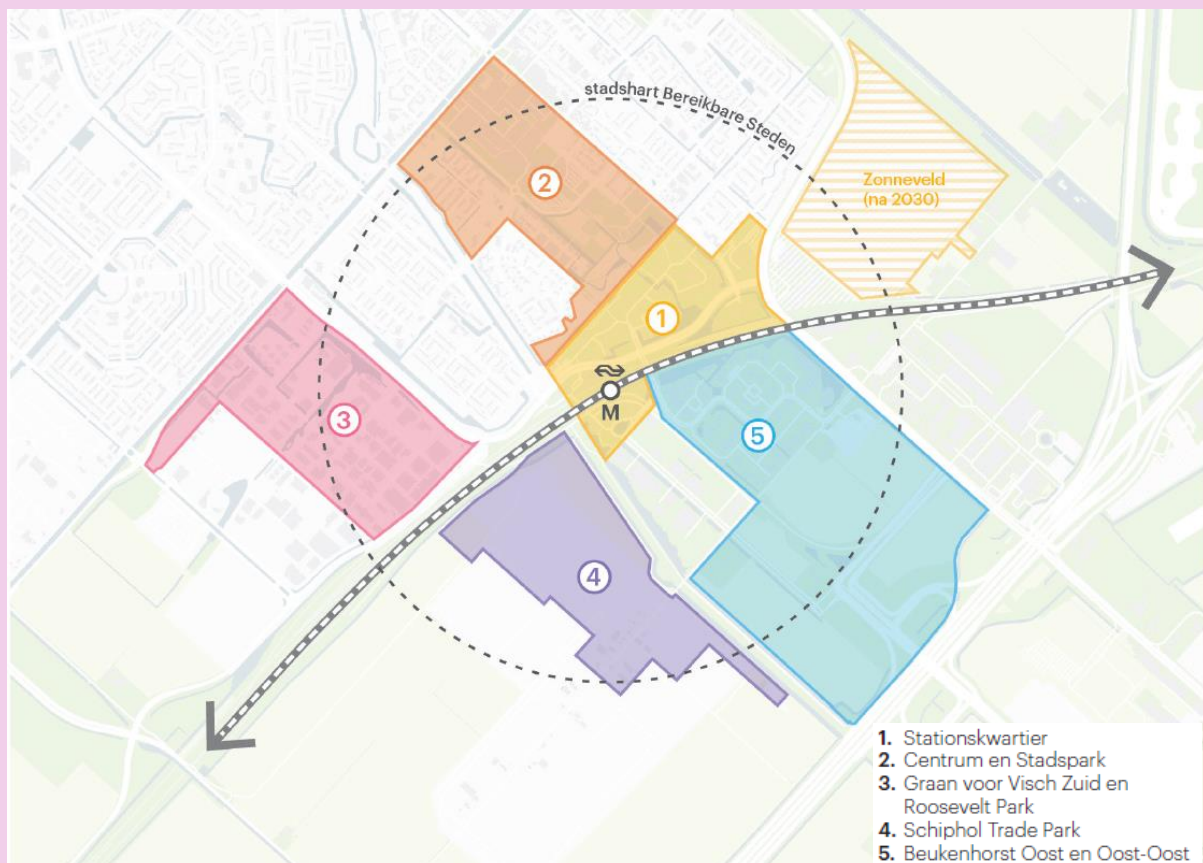
Dit document opent met een samenvatting in de vorm van zeven denkrichtingen. Deze kunnen worden gebruikt bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, maar ook bij het anticiperen op ontwikkelingen in andere domeinen zoals de behoefte aan voorzieningen, het gebruik van de openbare ruimte en het karakter of de identiteit van dit deel van onze gemeente. Per denkrichting verwijzen we naar het hoofdstuk waarop die (voornamelijk) gebaseerd is en formuleren wij een vraag die kan helpen bij het verkennen van verschillende toekomsten. De komende vier hoofdstukken vormen de basis van de zeven denkrichtingen, achtereenvolgens zijn dat: de term 'verstedelijking', de rol van bereikbaarheid hierin, het leven in een wijk en ideeën over 'centrum' en 'rand'.

Kader: Uitgangspunten van deze verkenning uit planvorming

Als fundament voor deze verkenning gaan we uit van het *Gebiedsplan Hoofddorp* (2021) en de *MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer* (2022). We starten vanuit de veronderstelling dat de plannen uit deze documenten de toekomst vorm zullen geven en speculeren dus niet over het wel of niet realiseren van de plannen. Er bestaat in de planvorming een onderscheid tussen de aanleg van de Noord/Zuidlijn en de verschillende plangebieden rond het station, maar in dit onderzoek beschouwen we alle tezamen. Sociaal-culturele effecten zullen de plangrenzen overstijgen en bouw en bereikbaarheid zijn in de Haarlemmermeerse verstedelijkingsgeschiedenis altijd dusdanig verstrengeld geweest dat we ze in deze verkenning niet strikt van elkaar willen scheiden.

1.200 meter rond het station

In het *Gebiedsplan Hoofddorp* (2021) wordt gesteld dat 15.500 woningen en 11.000 nieuwe arbeidsplaatsen zullen worden toegevoegd in onderstaand plangebied. Ruimtelijk is dat het focusgebied van dit onderzoek: een 1.200 meter cirkel rond het station (15 minuten lopen of 5 minuten fietsen). We maken hierbij geen onderscheid tussen de deelgebieden waar de eerste van de 3.900 woningen van Hyde Park al staan; of de 10.000 woningen die volgens het *Ontwikkeldkader Spoorzone Hoofddorp* (2024) in de rest van het gebied worden gepland; noch de plannen in de *Visie Stadscentrum Hoofddorp 2040*. We gebruiken deze uitwerkingsproducten uiteraard wel om meer inzicht te krijgen in elk deelgebied, maar voor deze verkenning en haar betekenis voor andere delen van Haarlemmermeer beschouwen we het gebied in zijn totaliteit. De sociaal-culturele effecten zullen zich immers niet beperken tot de grenzen van de deelplannen.



Bron: Gebiedsplan Hoofddorp, ontwikkeling van het stadshart, december 2021

12 kilometers tussen stations

In dit onderzoek gaan we ervanuit dat de NZL zal worden aangelegd en dat die het uitgangspunttracé uit de *MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer* (2022) zal volgen. Dit betekent dat er een metrohalte zal komen bij station Hoofddorp, Schiphol centrum, Schiphol Noordwest en de Johan Huizingalaan. De metro sluit aan op de huidige NZL bij station Amsterdam Zuid en zal ook halteren bij huidig metrostation Amstelveenseweg. Uit de *Rapportage bereikbaarheid - Als onderdeel van de ZWASH onderzoeksfase 5* (2021) valt af te leiden dat voor dit traject de reistijd van Hoofddorp naar Amsterdam Zuid voor de trein wordt gezet op 11 minuten en voor de metro 16 minuten. De verbetering van de verbinding zit dus niet zozeer in de reistijd als wel in het reiscomfort: de metro gaat ten opzichte van de trein vaker per uur, is een goedkoper vervoermiddel en maakt een reis van station Hoofddorp naar alle NZL-haltes mogelijk zonder over te stappen. Op basis van de huidige reistijd van de NZL kun je straks binnen een half uur met dat gemak op alle haltes in Amsterdam uitstappen. Wij beschouwen het doortrekken van de NZL daarom als een verbetering van een al bestaande verbinding: afgezien van Schiphol Noordwest en de Johan Huizingalaan, zijn al de haltes nu met één overstap tussen trein en metro te bereiken. Het vervoersysteem verandert dus niet, maar het comfort van de metro versterkt een al bestaande verbinding.

Uitgangspunt tracé via Schiphol Noordwest uit startdocument MIRT-verkenning (PA3.2):



Bron: Startdocument MIRT-verkenning, OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer, oktober 2022

Tabel Gedachte reistijd NZL Station Hoofddorp – Amsterdam-Zuid (16 min) + huidige reistijd NZL vanaf Amsterdam-Zuid (eigen berekening):

Doel station	Reistijd van station Hoofddorp
Station Zuid	16 minuten
Europaplein	18 minuten
De Pijp	20 minuten
Vijzelgracht	22 minuten
Rokin	24 minuten
Centraal Station	26 minuten
Noorderpark	28 minuten
Noord	30 minuten

2. Met sprongen vooruit

Onze gemeente kent een geschiedenis van woningbouwpieken die onze bevolkingsomvang in stapjes steeds groter deed groeien. Het is een constante groei waarbij Hoofddorp onvermijdelijk lijkt uit te groeien tot een *Hoofdstad*. Het proces van verstedelijking is ruimtelijk misschien rechtlijnig; de sociaal-culturele effecten van die transformatie zijn dat niet. Het is waarschijnlijker dat er een nieuwe kleur bijkomt in ons stedelijkheidspalet, dan dat de ontwikkelingen rond het station van de doorgetrokken Noord/Zuidlijn het karakter van de stedelijkheid in onze gemeente zal bepalen.

2.1 Verstedelijkingsgolven in Haarlemmermeer

De afgelopen halve eeuw is Haarlemmermeer met een aantal sprongen gegroeid tot de 14^e gemeente van Nederland op basis van een inwonertal boven de 160.000, net boven Enschede en net onder Haarlem. Grootschalige woningbouw deed de gemeente stapsgewijs groeien en veranderde daarmee van karakter. Hoofddorp speelde in deze transformatie een hoofdrol. Tijdens de groeikernperiode tussen 1960 en 1985 werden daar achtereenvolgens Graan voor Visch, Pax, Bornholm en Overbos gebouwd. In die wijken wonen nu ongeveer 27.000 van de 80.000 Hoofddorpers. Tussen 1985 en 2010 werden Toolenburg en Floriande toegevoegd, met op dit moment respectievelijk 14.733 en 18.337 inwoners. Zo groeide Hoofddorp door naar het formaat van een middelgrote Nederlandse stad (tussen de 50.000 en 100.000 inwoners, vergelijkbaar met Lelystad of Roosendaal).

Sindsdien zijn er op deze schaal geen wijken meer bij gebouwd, maar de ontwikkelingen rond het station brengen daar de komende jaren verandering in. Aan de huidige 33.000 woningen in Hoofddorp worden volgens het Gebiedsplan Hoofddorp (2021) nog eens 15.500 woningen toegevoegd; er komt bijna de helft van het aantal woningen bij. Ter vergelijking: bij de bouw van VINEX-wijk Floriande werd er een derde toegevoegd aan de woningvoorraad van Hoofddorp. Het voormalig Kruisdorp groeide toen van 21.365 naar 27.705 woningen en daardoor van 56.900 naar 70.020 inwoners. Hoeveel inwoners de komende bouwhausse zal gaan toevoegen weten we niet precies, maar dat de ruimtelijke uitbreiding ook een sociaal effect zal hebben is zeker. In het gebiedsplan formuleert men het als volgt: *De ontwikkeling van het Stationsgebied betekent de volgende stap in de ontwikkeling naar een complete stad: een stedelijker Hoofddorp met een sterkere oriëntatie op Amsterdam*. De plannen schetsen een meer stedelijke ville, maar wat voor cité zal daarbij ontstaan? Alleen als we ook die tweede vraag beantwoorden krijgen we een compleet beeld van de nieuwe *Hoofdstad*.

2.2 Verstedelijking: eenrichtingsverkeer?

De lijn van gestage bevolkingsgroei in onderstaande grafiek suggereert een ontwikkelingsrichting die ook in de term verstedelijking zelf besloten ligt: die kan maar één kant op. In *verstedelijking* zit de schijnbaar onstuitbare mars naar een meer stedelijke wereld besloten, die tegelijk het stedelijk leven verknoopt met vooruitgang en moderniteit. De stad staat symbool voor de toekomst en het platteland blijft in deze beweging *achter* en wordt tegelijkertijd door de stedeling geromantiseerd tot een oorspronkelijke plek die het – door steeds verdere verstedelijking – allang niet meer is. Deze enkelvoudige beweging van *land naar stad* beschreven wij al eerder in een onderzoek naar cultuur in Haarlemmermeer, maar daarnaast schetsten wij toen een parallelle beweging van *natuur naar cultuur* met eenzelfde tendens. Al voordat de eerste steden werden gebouwd brachten de eerste landbouwers stukken natuur *in cultuur*. Onze gemeente dankt daaraan ook haar naam en geschiedenis: met de droogmaking hebben we het natuurverschijnsel Haarlemmermeer ver-maakt tot een polder van landbouwgrond (gemeente Haarlemmermeer, 2012). Zowel stad als platteland zijn hier met *mensen handen gemaakt* en het is nog maar van recente datum dat we gecultiveerde delen land vrijwillig *teruggegeven* aan de natuur. De twee bewegingen – van *land naar stad* en van *natuur naar cultuur* – zijn allebei sturend, maar laten zien dat er altijd meerdere bewegingen tegelijkertijd plaatsvinden en dat er ook omkeringen mogelijk zijn. Na de 20-ste eeuw is er geen linea recta meer naar vooruitgang en moderniteit. Ruimtegebrek, klimaatverandering en vervuiling met gezondheidsrisico's nopen ons om de verhouding stad/land in de verhouding achterlijk en vooruitgang te herzien.

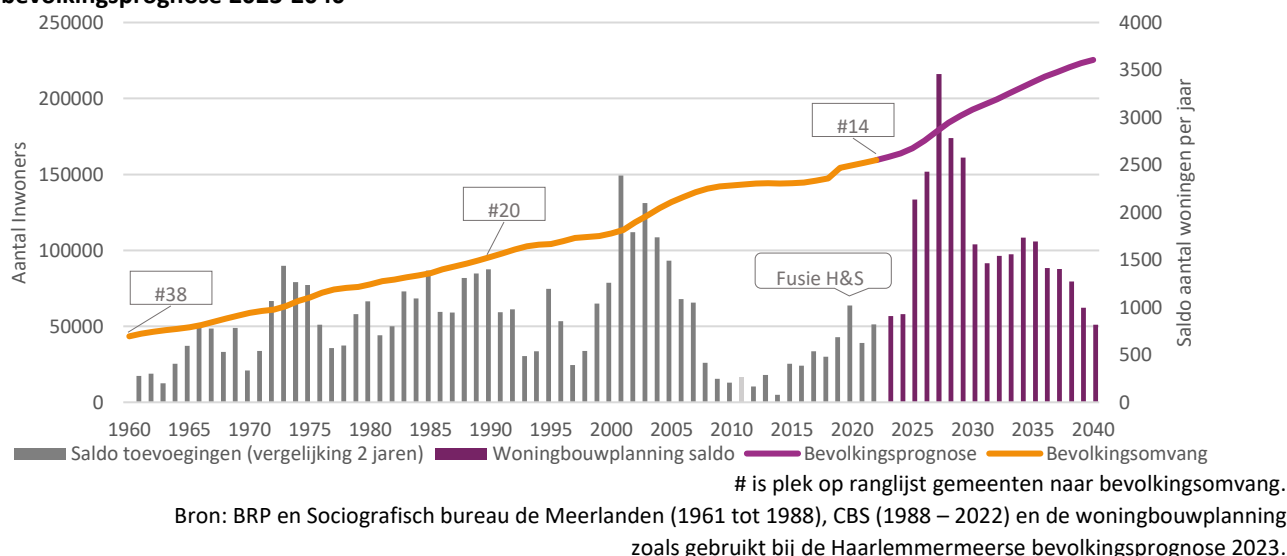
De effecten van ruimtelijke veranderingen zullen dan ook meerdere kanten op gaan, die zijn hier in de gemaakte polder nooit enkelvoudig of rechtlijnig geweest. In de fysieke ruimte van Haarlemmermeer en in de tijdsbesteding van haar inwoners zien we een veelzijdig palet terug van stad én land, natuur én cultuur, toen én nu: landbouwers leven met de seizoenen, terwijl op Schiphol 24-uur wordt doorgewerkt; boeren wonen op hun eigen erf, terwijl medewerkers met kantoortijden ook steeds meer thuiswerken; de netwerkstedelingen hebben een moderne vloeibare levensstijl, maar zijn als spitsuurgezin gebonden aan het bioritme van hun kinderen (gemeente Haarlemmermeer, 2015). Het centrum van Hoofddorp kent zijn recente trekpleisters als het winkelcentrum en het

cultuurgebouw, maar ook kleinschalige woonwijken en blikvangers uit het verleden zoals het Polderhuis, de Hoofdvaart en de Fruittuinen. De historiciteit van het centrum is meer gelegen in het maken van het land dan in het maken van de stad, ook al liggen die historische elementen inmiddels ingebed tussen de functionalistische structuur van de 20^e-eeuwse stedenbouw. De Geniedijk met haar forten is onderdeel van de Stelling van Amsterdam, maar is toch eerder een landschappelijke breuk in de polderstructuur omringt door woonwijken en bedrijventerreinen, dan een stadsmuur die een oude binnenstad omlind. In Park 20/20 wordt de werklocatie 'The Campus' nog ontwikkeld, terwijl delen van Beukenhorst-West al plaatsmaken voor de appartementen van Hyde Park. Deze dynamiek van verandering en vermenging hoort bij de veelvuldige identiteiten van Haarlemmermeer.

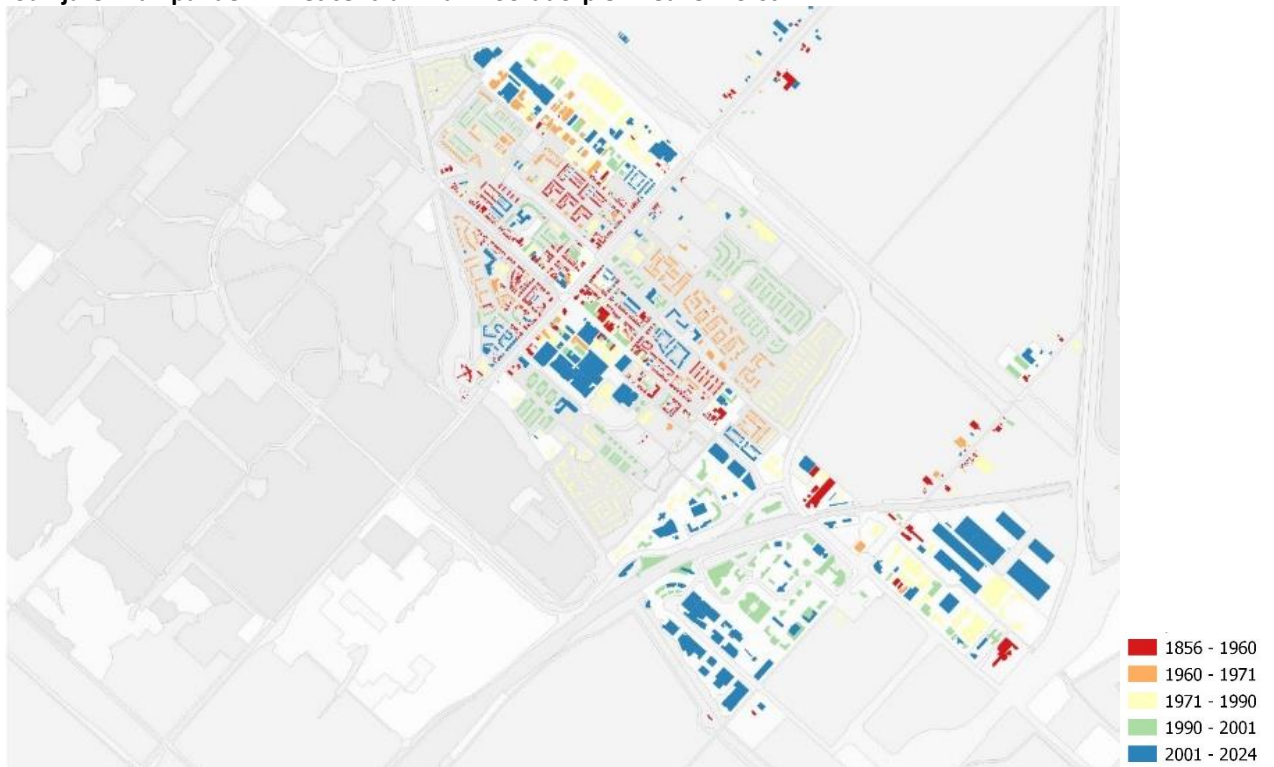
Onze gemeente is altijd een toekomstig project geweest vol vernieuwing en verbetering, maar dat gebeurt niet zonder verlies en teloorgang van andere kenmerken. Voor bewoners gaat die verandering ook gepaard met angst en vervreemding, zeker als die verandering snel en ingrijpend plaatsvindt. Nieuwe wijken worden door sommige bewoners van Hoofddorp nog lang gezien als losstaande elementen die er niet bij horen en sommige bewoners van nieuwe wijken voelen zich slechts beperkt verbonden met de rest van Hoofddorp. *"Ik voel mij niet eens Hoofddorper, met al die nieuwe wijken erbij."*, *"Als echte Hoofddorper vind ik Floriande ook niet echt Hoofddorp"* of *"Als iemand mij zou vragen: waar wil je wonen? Dan is dat niet Hoofddorp. Maar ik vind Floriande eigenlijk wel een stuk op zich, waar ik mij wel fijn voel."* Door te pionieren met nostalgie en bewust om te gaan met het bestaande en de gewenste verandering is het mogelijk om de rijkheid aan identiteiten in Haarlemmermeer te behouden en uit te breiden. Een rijkheid aan identiteiten die Haarlemmermeer nog aantrekkelijker kan maken (gemeente Haarlemmermeer, 2024). Nieuwe ontwikkelingen zijn daarbij altijd een kans én een bedreiging en hebben invloed op wie of wat er volgens verschillende bewoners wel en niet bij Hoofddorp hoort.

Nieuw, oud en recent staan in het centrum van Hoofddorp naast en door elkaar. De historiciteit van het centrumgebied van Hoofddorp toont de sporen van haar ontstaansgeschiedenis, zoals Amsterdamse grachtenpanden het vergaarde kapitaal van de gouden eeuw laten zien en de burcht van Leiden de stadshistorie als nederzetting op het kruispunt van waterwegen. De Hoofddorpse geschiedenis is echter niet alleen drooglegging en landbouw, maar ook de schoksgewijze groei van de Nederlandse plantraditie, de navenante bevolkingsontwikkelingen en de verbinding met steden in de omgeving. Rond 1970 woonden er nog geen 10.000 mensen in Hoofddorp, inmiddels zijn dat er meer dan 80.000 en is het Kruisdorp een ver verleden. Hoofddorp heeft een dusdanige massa bereikt dat een nieuwe woonwijk haar karakter niet meer helemaal zal veranderen. De bouw van vele appartementen rond het station zal het karakter van het leven in de 33.000 woningen in andere woonwijken niet sterk veranderen. Het maken van een extra verbinding van Hoofddorp via Schiphol naar Amsterdam versterkt een al aanwezige verbinding. Wij verwachten dat de sociaal-culturele effecten vooral voelbaar gaan worden rond knooppunt Hoofddorp en dus ook in de aangrenzende gebieden die zelf ruimtelijk juist niet gaan veranderen. Er ontstaat rond het station een nieuwe plek waar de huidige Haarlemmermeesters zich toe zullen gaan verhouden, misschien met een zekere vervreemding. Maar uiteindelijk zullen de meer dan 100.000 bewoners die nu worden geprognosticeerd voor Hoofddorp het leven in dit gebied vorm gaan geven en dat zal in meer richtingen tegelijk gebeuren dan de term verstedelijking als louter ville begrepen doet vermoeden.

Aantal inwoners en groei aantal woningen in Haarlemmermeer van 1960 tot 2023 en woningbouwplanning en bevolkingsprognose 2023-2040



Bouwjaren van panden in het centrum van Hoofddorp en Beukenhorst:



Bron: Basisregistratie Adressen en Gebouwen

Kader: Nieuwe planning in een oude traditie

Ruimtelijk beleid in de Randstad is zoeken naar een traditionele balans. Enerzijds het streven naar het maximaal benutten van het economisch potentieel van de stedelijke regio en tegelijkertijd het streven naar een aangenaam stedelijk leefgebied (Boussauw et al., 2018). Denk hierbij bijvoorbeeld aan ruimtelijke concepten als groene tuinsteden of juist sterk verdichte compacte steden en bufferzones die steden van elkaar scheiden, zoals het Groene Hart. De huidige vorm van Hoofddorp is het resultaat van het ruimtelijk beleid in de 20^e- en 21^e-eeuw, dat erop was gericht de verstedelijking in Nederland in goede banen te leiden.

De uitzonderlijke gebundelde deconcentratie van Haarlemmermeer

Het schrikbeeld van voortwoekerende steden heeft in het Nederlandse verstedelijkingsbeleid geleid tot een gecontroleerde vorm van suburbanisatie (Figuur 1). Onder de noemer ‘gebundelde deconcentratie’ groeide kleine- en middelgrote steden uit tot ‘groei-kernen’ rondom grote urbane centra (De Klerk & Van der Wouden, 2021, p. 175). Het volledige stadse leven van wonen en werken zou zich in deze groei-kernen moeten gaan afspelen en stedelingen wisten deze nieuwe steden ook snel te vinden. Aanvankelijk gingen de planners ervan uit dat bedrijven hun potentiële werknemers zouden volgen zodra die vanuit de stad naar de suburbane kernen verhuisden. Dit gebeurde echter niet, ondanks het extra zetje dat de Rijksoverheid probeerde te geven met het “spreidingsbeleid” van eigen instanties zoals het CBS naar Heerlen en de toenmalige PTT naar Groningen. De betaalbare auto zorgde ervoor dat mensen grotere afstanden konden afleggen in minder tijd. Zij gingen daardoor niet korter reizen, maar in dezelfde tijd juist verder weg van hun werk wonen. Vanuit economisch perspectief is de groei-kern Haarlemmermeer wat dat betreft een vreemde eend in de bijt. Hier is juist veel bedrijvigheid door onder andere de aanwezigheid van Schiphol, dat in later ruimtelijk (mainport)beleid wordt uitgeroepen tot economische motor van Nederland. Ons gemeentelijk grondgebied biedt daardoor niet alleen woningen, maar ook bijzonder veel arbeidsplaatsen aan mensen uit de regio. Deze uitzonderingspositie binnen de groei-kernen van Nederland zijn bepalend voor onze ruimtelijke relaties met omliggende steden.

De poly-centrische metropool en het belang van verbindingen

Om het toenemende forensisme te faciliteren werd nog tijdens de wederopbouwjaren werk gemaakt van moderne infrastructuur. Het resultaat van dit beleid is de verknoping van stedelijke centra rond Amsterdam tot een poly-centrische metropoolregio die steeds meer één stedelijk systeem vormt (Figuur 1). Het versterken van die integratie door middel van infrastructuur heet een proces van ‘metropolitisatie’ (Boussauw et al., 2018). Dit proces is zowel de uitkomst van een spontaan proces van suburbanisatie en forensisme, als van gevoerd verstedelijkingsbeleid. De poly-centrische metropool is het beleidsmatige antwoord op de spanning tussen de stad als dynamische, economische kern enerzijds en de leefbare, groene stad anderzijds. Het doel van de verknoping van verschillende steden tot één stedelijk netwerk is dat de (economische) agglomeratievoordelen niet verloren gaan in de ruimtelijke spreiding (Boussauw et al., 2018). De ideeën over de poly-centrische metropool zijn ook duidelijk te herkennen in conceptuele vormgeving van toekomstige verstedelijking van onze regio in bijvoorbeeld de Verdichtingsvisie van Haarlemmermeer en het Verstedelijkingsconcept 2050 van de MRA.

Deze manier van kijken naar (economische) agglomeratievoordelen en verstedelijking is niet onomstreden. Hoewel het concept van ‘*borrowed size*’ al in 1973 is geïntroduceerd (Alonso, 1973), vindt er nog steeds een verhit academisch debat plaats over het effect van agglomeratievoordelen bij netwerksteden (Meijers & Burger, 2017; Brezzi & Veniri, 2015). Op de schaal van de metropool blijken mono-centrische wereldsteden meer agglomeratievoordelen te hebben en hun economische potentie beter te benutten dan poly-centrische stedelijke regio’s. Toch presteren kleinere steden in die stedelijke netwerken – zoals Hoofddorp – veel beter dan op basis van hun grootte verwacht mag worden (Meijers & Burger, 2017). De poly-centrische metropool kan worden gezien als een West-Europese variant van de mono-centrische wereldstad. Een poging om antwoord te geven op de nadelen van een wereldstad; zoals gebrek aan ruimtelijke kwaliteit, open ruimte, verontreinigde lucht en congestie die wereldsteden kenmerkt. De leefbaarheidscijfers van metropoolbewoners laten zien dat ze op zoek zijn naar een balans tussen de voor- en nadelen van de stad en daarmee niet te ver weg, maar ook niet te dichtbij willen wonen (Lenzi & Puccia, 2020). De Noord/Zuidlijn beschouwen wij later in deze verkenning daarom als een versterker van zowel de huidige agglomeratievoordelen die Hoofddorp geniet, als van de nadelen.

Het eerst volgende station: ‘transit oriënted development’

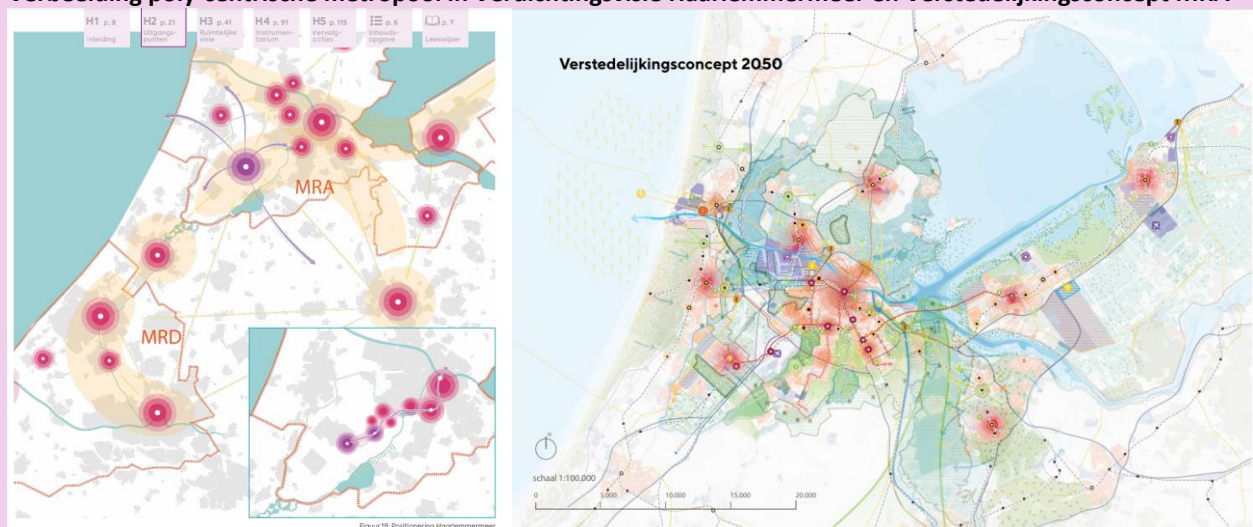
Doordat het verstedelijken als poly-centrische stad in opgang kwam, is er sinds eind jaren '90 ook meer aandacht voor verstedelijking rond OV-knooppunten waar kernen met elkaar worden verbonden. De bereikbaarheid die snelle OV-verbindingen biedt, maakt het mogelijk om rond goed verbonden stations in hoge dichtheden te bouwen. Tegelijkertijd probeert men in steden functies niet langer te scheiden, maar steeds meer te combineren om aantrekkelijke plekken te creëren (Klerk, de & Van der Wouden, 2021, pp.228). Ruimtelijke concepten als de compacte stad, stedelijke knooppunten en ‘transit oriënted development’ (TOD) zijn daarom in de afgelopen 40 jaar geïntroduceerd in de Nederlandse ruimtelijke planning. De ontwikkeling rond station Hoofddorp past precies in deze meer recente traditie.

De verstedelijking van Hoofddorp staat in een lange stedenbouwkundige traditie die Haarlemmermeer heeft vormgegeven. Van gebundelde deconcentratie naar poly-centrische metropool, onze gemeente heeft altijd werkgelegenheid en woonwijken geboden aan onze regio. Die poly-centrische metropool kent wel verschillende soorten steden. Hoofddorp heeft nu eenmaal een andere oorsprong en ontwikkeling dan Amsterdam. Hierdoor heeft deze plek specifieke kwaliteiten, rust, ruimte, betaalbaarheid, nabijheid, waar de metropool als geheel zijn voordeel mee kan doen. Recent onderzoek naar de identiteiten van Haarlemmermeer omschrijft het als de kwaliteiten van ‘niet-stad’ Hoofddorp: *“Dat zie ik als ik naar Amsterdam ga, dat mensen ook een beetje die rust missen, die wij hier wel hebben.”* aldus een Hoofddorper (gemeente Haarlemmermeer 2024). Deze specifieke plaats als (groeikern in het poly-centrische netwerk betekent dus niet dat Hoofddorp ‘hetzelfde’ is als de kernstad of dat het op haar eigen tempo toegroeit naar zo’n stad. De kracht van poly-centrische stedelijke regio’s ligt juist in het aanvullen van elkaars kwaliteiten.

Figuur 1 | Verstedelijkingsconcepten



Verbeelding poly-centrische metropool in Verdichtingsvisie Haarlemmermeer en Verstedelijkingsconcept MRA



Uit: Verdichtingsvisie Haarlemmermeer (2021) en Verstedelijkingsconcept 2050 Metropoolregio Amsterdam (2021)

3. Bereikbaarheid en sociale verstedelijking

De bereikbaarheid van Hoofddorp in de stedelijke regio heeft een grote rol gespeeld in de verstedelijkingsfasen uit het verleden. Wij verwachten dat in de toekomst ook terug te zien. Niet alleen in een herhaling van verhuispatronen, een bestendiging van het ruimtelijk gedrag van onze inwoners en hun navenante attitudes, maar ook in de rol die Hoofddorp en Haarlemmermeer spelen in de economische potentie van deze regio. De druk vanuit Amsterdam op onze woningmarkt zal groot zijn en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn zal de ruimtelijke oriëntatie van onze bewoners op die stad versterken. De pendel van forensen over en weer krijgt meer ruimte en het gebied zal daardoor in de vrije tijd anders worden gebruikt dan onder werktijd. De NZL zal waarschijnlijk een vliegwiel zijn voor het metropolitisatie-proces dat al gaande is en de huidige voor- en nadelen daarvan aan weerskanten van de lijn versterken.

3.1 Van de stad naar het dorp: een fijne plek waar je snel weg bent

Nieuwe woonwijken krijgen nieuwe bewoners en daarmee verandert omvang en samenstelling van de bevolking. In zekere zin is de Haarlemmermeerse bevolking daardoor de afgelopen 50 jaar meer stedelijk geworden. Veel van de bewoners van uiteenlopende nieuwbouwwijken kwamen uit de stad. Het inwonertal nam toe en daarbij voegde zich een groot aantal (ex)stedelingen. In 1991 – net na de groeikernperiode – was een kwart van de Haarlemmermeerse bevolking hier geboren en kwam driekwart van elders: voor 31% uit Amsterdam en 13% uit Haarlem (Omnibus 1991). 15 jaar later kwam in de VINEX-wijk Floriande iets meer dan de helft van de huishoudens van buiten Haarlemmermeer, waarvan meer dan de helft uit Amsterdam of Haarlem. In een gebied als Hoofddorp zuid – waar veel nieuwe woningen zijn opgeleverd met de bouw van Tudorpark en Nassaupark – zien we dat 57% van de bewoners uit Haarlemmermeer komt, 37% uit een andere gemeente en 6% direct uit het buitenland. Op 1 januari 2025 woonden volgens de Basisregistratie Personen in de eerste twee woongebouwen Kensington en Notting Hill de eerste 442 bewoners van Hyde Park op 256 adressen. Van hen kwam 31% uit Amsterdam en 20% uit andere gemeenten van de MRA. 15% kwam uit andere gemeenten van Nederland en 10% direct vanuit het buitenland. 24% kwam uit Haarlemmermeer, waarvan 21% uit Hoofddorp. In de verhuispatronen van de afgelopen 23 jaar zien we dat de afgelopen jaren – net als na de VINEX-periode – meer naar de gemeente toe wordt verhuisd dan binnen de gemeente wordt doorgestroomd. Relatief nieuw is de toenemende vestiging direct uit het buitenland en het toenemende vertrek uit de gemeente.

De stedelijke nieuwkomers lieten de stad dan wel achter zich, maar niet ver en niet voorgoed. Zij zochten een buurt *dichtbij* de stad. De nieuwbouwwijken waren voor deze huishoudens aantrekkelijk vanwege enerzijds de woning en anderzijds de locatie in de Randstad met uitstekende (auto)bereikbaarheid (gemeente Haarlemmermeer 2008). In allerlei VINEX-wijken van Nederland constateerden stadssociologen dat de bewoners van dit type wijken in wat zij noemen *nieuwe steden*, hypermobiel waren en van de regio gebruik maakten al was het op een *stad à la carte* manier (Reijndorp, 2019). Onze inwoners recreëren in de Kennemerduinen, winkelen in Haarlem, brengen de kinderen naar school *en route* naar het werk in Amsterdam, doen op de terugweg boodschappen in het wijkwinkelcentrum en gaan in de avond naar een sportclub aan de andere kant van het dorp. Zo leven zij op een bijzonder grote ruimtelijke schaal die overeenkomt met de (poly-centrische) planningsideeën die onze woonwijken hebben voortgebracht.

De ex-stadsbewoners namen hun moderne stedelijke levenswijze mee naar Haarlemmermeer, deze groep typeerden we in lokaal leefstijlonderzoek uit 2011 als *netwerkstedelingen*. Een groep die zich onderscheidde op basis van leeftijd, gezondheid, inkomen en opleiding: *net verhuist uit de stad, veelal jonge, redelijk welvarende en hoogopgeleide gezinnen, met perspectief op 'meer', zowel in de woon- als werkcarrière [...] hun actieradius is groot, soms uitwaaiend tot ver weg in het land. Zij combineren een druk gezinsleven met carrière en kennen derhalve een intensieve mobiliteit (95% bezit één of meer auto's)* (Kijk op de Wijk 3, 2011). De helft van de Haarlemmermeerdere viel toentertijd in deze groep en ze woonden vooral in de recente VINEX-wijken Floriande, Getsewoud en Stellinghof; het wat oudere Toolenburg en de Ringvaartdorpen Lisserbroek, Vijfhuizen en Rijsenhout. De dominantie van deze groep neemt natuurlijk niet weg dat er ook op deze plekken sprake was van sociale variatie in leeftijd, welvaart en plaats van herkomst.

Recent onderzoek toont de variatie in sociaal ruimtelijke oriëntatie van onze inwoners op dit moment. Haarlemmermeer is dichtbij én ver weg. Het perspectief waarmee onze inwoners afstanden ervaren hangt af van welk

centrum of oriëntatiepunt zij innemen, en die kunnen per persoon, activiteit en tijdstip verschillen. Haarlemmermeer wordt vanuit steden om ons heen misschien beschouwd als de rand, maar voor Haarlemmermeeders is hun woonplek juist midden in de Randstad met meerdere steden in de nabijheid als onderdeel van hun woonomgeving. Zeker voor inwoners die vanuit die steden naar Haarlemmermeer verhuizen blijft de moederstad in hun beleving erg dichtbij, zoals een voormalig Amsterdamse het omschrijft: *“Haarlemmermeer is dankzij alle steden er omheen heel aantrekkelijk om te wonen, want je kunt gewoon contact blijven houden met waar je vandaan komt. En daar gebruik blijven maken van culturele en zorgvoorzieningen. Je kunt er uitgaan en kleding kopen.”* Met deze oriëntatie kan een hardnekkig beeld van het imago van Hoofddorp meekomen dat contrasteert met het ‘echte centrum’ van de oude traditionele stad van oorsprong. Een imago met aan de ene kant een gebrek aan dynamiek, sfeer en gezelligheid; en aan de andere kant rust, ruimte en groen. Maar wat hier niet is kun je gemakkelijk in de omgeving vinden en vice versa (Gemeente Haarlemmermeer, 2024).

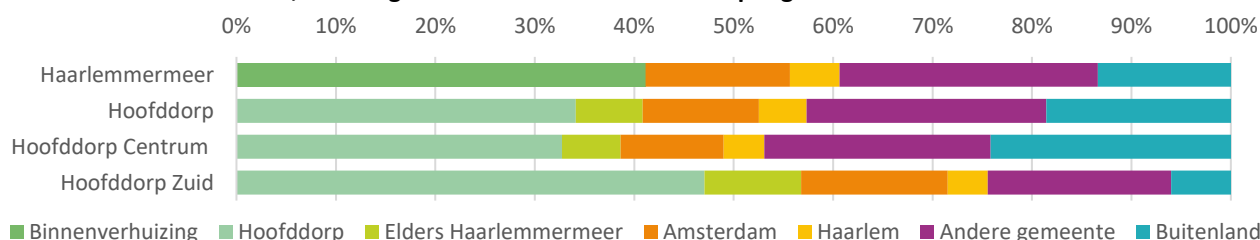
De omschrijving van het fluïde ruimtelijk gedrag van deze bewoners roept een beeld op van de ultieme keuzevrijheid: je kunt kiezen waar je trek in hebt bij de stad *à la carte*. De keerzijde is dat je ook van die vrijheid gebruik *moet* maken. Je moet je kinderen naar de basisschool brengen, maar daarna ook zelf door naar je werk in Amsterdam. Er is een verschil tussen het gebruik van alle mogelijkheden van de poly-centrische stad in de vrijheid van de *vrije tijd* van ontplooiing en sociaal contact; en de noodzaak van de *verplichte tijd* van werk en zorg. Onderzoekers in Almere stellen daarom voor om niet te spreken van een *daily urban system* – waarin het metropolitane leven zich dagelijks af zou spelen – maar van een *weekly urban system* – waarin de ritmische afwisseling van verplichte en vrije tijd; van weekend en doordeweeks – tot uitdrukking komt (Nio, 2016).

Herkomst huishoudens die in Floriande zijn gevestigd in de periode 2000-2007

Categorie huishoudens	Floriande			
Doorstromers binnen Haarlemmermeer	35%	Waarvan:		
Haarlemmermeerse starters	15%			
Huishoudens van buiten Haarlemmermeer	51%		Huishoudens van buiten	
Totaal	100%		Amsterdam	33%
			Haarlem	20%
			Elders	48%

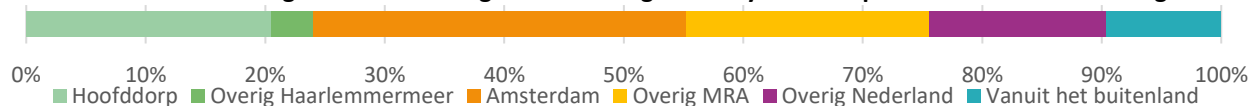
Bron: Staat van Haarlemmermeer 1 (2008), bevat afrondingsverschillen

Instroom vanuit buitenland, andere gemeente of Haarlemmermeer per gebied tussen 2011-2023



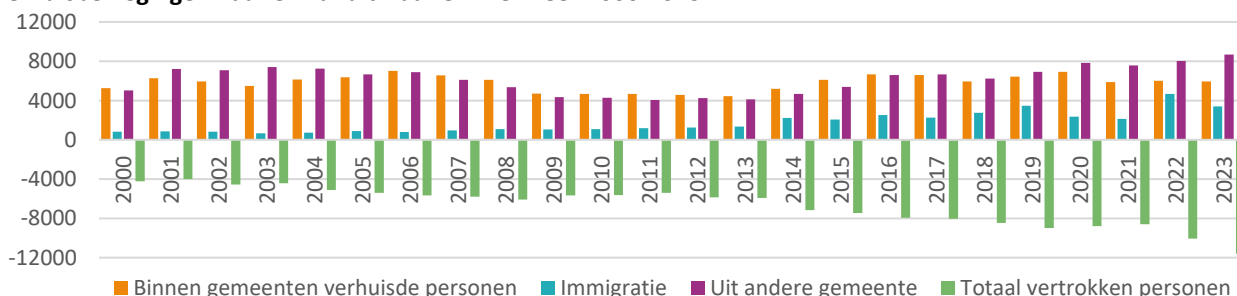
Bron: BRP verhuisbestanden 2011-2023, Hoofddorp Zuid is CBS-buurt BU03940118 en Hoofddorp centrumbuurt BU03940102

Eerste 442 bewoners woongebouwen Kensington en Notting Hill in Hyde Park op 1-1-2025 naar herkomst gemeente



Bron: BRP

Verhuisbewegingen naar en vanuit Haarlemmermeer 2000-2023



Bron: CBS

3.2 Licht en schaduw van de agglomeratie in de poly-centrische metropool

De bereikbaarheid van Hoofddorp maakt deze locatie niet alleen aantrekkelijk voor bewoners, maar ook voor bedrijven en hun werknemers (zie onderstaand kader). De Noord/Zuidlijn verbetert de verbinding van station Hoofddorp en Schiphol met het centrum van Amsterdam. Hoewel die verbinding nu al goed is, is deze specifieke metroverbinding een voordeel dat andere steden in de MRA niet hebben. Wij gaan er daarom vanuit dat deze verbeterde verbinding kansrijk is voor de economische potentie van dit gebied. Het biedt Hoofddorp de kans om nog meer te genieten van de economische voordelen van de poly-centrische metropool. Het belang van afstand tussen de economische centra en de omliggende steden neemt namelijk nog steeds toe, ondanks steeds meer ICT oplossingen en snellere verbindingen (Bohmen & Nilsson, 2021). Hier gaat het niet zozeer om de fysieke afstand, maar om de hoeveelheid (potentiële) interactie en uitwisseling tussen plekken. Daarmee is de verbondenheid binnen het netwerk van de metropool cruciaal (Meijers & Burgers, 2017): des te beter de verbinding tussen plekken, hoe meer uitwisseling. Goed verbonden plekken zijn daarom aantrekkelijk voor nieuwe potentiële inwoners en bedrijven. Alle plekken die door een lijn direct verbonden worden, hebben daar voordeel van, voornamelijk als de toegang tot bereikbare banen en woningen dicht langs het tracé wordt geopend. Niet alleen vanwege de winst aan reistijd, maar internationaal onderzoek laat ook zien dat het versterken van OV-netwerken vooral een positief effect heeft wanneer reizigers niet hoeven over te stappen (Bohman & Nilsson, 2021). Het ligt in lijn der verwachting dat de NZL de reis van en naar werk zal vergemakkelijken voor Haarlemmermeerse werknemers (en naar studie voor studenten) en Amsterdammers die in onze gemeente werken.

Ook in de vrije tijd worden meerdere grootstedelijke voorzieningen in Amsterdam makkelijker bereikbaar vanaf station Hoofddorp. De NZL vormt een directe verbinding naar bijvoorbeeld halte Vijzelgracht: daar vandaan loop je in 10 minuten naar het *Museumplein* met het Rijks-, het Van Gogh en het Stedelijk museum, én het concertgebouw. Nog eens vijf minuten verder sta je op het Leidseplein met theaters, poppodia en bioscopen. En dat is maar één metrohalte en dan laten we horeca, winkels, onderwijs en andere stedelijke voorzieningen die de NZL dichterbij zal brengen buiten beschouwing. De verbinding met deze locaties is echter op dit moment ook al goed en wij gaan ervan uit dat de huidige patronen slechts versterkt zullen worden. Mobiliteitsonderzoek naar de huidige NZL laat zien dat bewoners van stationsgebieden niet direct andere plekken gaan bezoeken die door de nieuwe lijn worden ontsloten (gemeente Amsterdam, 2021). De omgekeerde route vanuit Amsterdam naar Hoofddorp zal in het begin dus ook niet anders worden gebruikt dan nu al gebeurt. De NZL is voor de woon-werkbalans waarschijnlijk een flinke capaciteitstoevoeging en zo ook voor het verkeer van en naar Schiphol. Andere bestemmingen in Haarlemmermeer worden daarmee ook beter bereikbaar, maar het zal per activiteit verschillen of daar gebruik van wordt gemaakt. Voor groene recreatiebestemmingen blijken mensen bijvoorbeeld slechts bereid om beperkte afstanden – 6 km en/of 10-15 minuten - af te leggen (Bureau Buiten, 2022). De reistijd van de NZL vanaf station Amsterdam Zuid naar Hoofddorp is met 16 minuten langer dan dat (zie kader Inleiding). Een verandering van patronen verwachten wij dus niet, maar een versterking van de huidige patronen wel.

In de poly-centrische stad is echter niet alleen sprake van dit soort agglomeratievoordelen, er zijn ook nadelen. Het lenen van elkaars inwoners, arbeidsmarkt en voorzieningen zit het ontstaan van voorzieningen in suburbane ‘periferie’ juist in de weg; omdat inwoners gebruik maken van het rijke, goed bereikbare, voorzieningenniveau van de kernsteden (Meijer & Burger, 2017). Kernsteden genieten meer voordelen dan kleine steden in het urbane netwerk van de metropool. Een beter ingebed zijn in het netwerk leidt niet automatisch tot meer metropolitane functies (Meijer & Burger, 2022). De satellietstad ligt in de ‘agglomeratieschaduw’ van de moederstad. De genoemde culturele voorzieningen zijn een goed voorbeeld. In eerder onderzoek naar cultuur zagen wij al dat Haarlemmermeer er op gemeentelijke ranglijsten meestal bekaaid vanaf komt, omdat alleen culturele voorzieningen meetellen die binnen de gemeentegrens liggen. Terwijl onze inwoners juist veel gebruik maken van culturele voorzieningen in andere gemeenten (gemeente Haarlemmermeer, 2012). Het beoordelen van voorzieningenniveaus per gemeente gaat voorbij aan het gedachtengoed van de poly-centrische stad, waarbij steden juist van elkaars voorzieningen gebruik maken. Op dezelfde gemeentelijke ranglijstjes scoren wij op economische indicatoren juist hoog door alle bedrijvigheid rond Schiphol op ons grondgebied, maar die bedrijvigheid heeft ook een sterk regionale of zelfs internationale functie. In de metropool genieten we ieder van elkaars voorzieningen, maar de consequentie is wel dat het draagvlak voor dat type voorzieningen in de eigen gemeente daardoor afneemt. Voor het wel- of niet hebben van die voorzieningen is er in de agglomeratieschaduw meer massa nodig dan wanneer een plek daarbuiten zou vallen (Meijer & Burger, 2022). Zo heeft elk agglomeratievoordeel zijn nadeel.

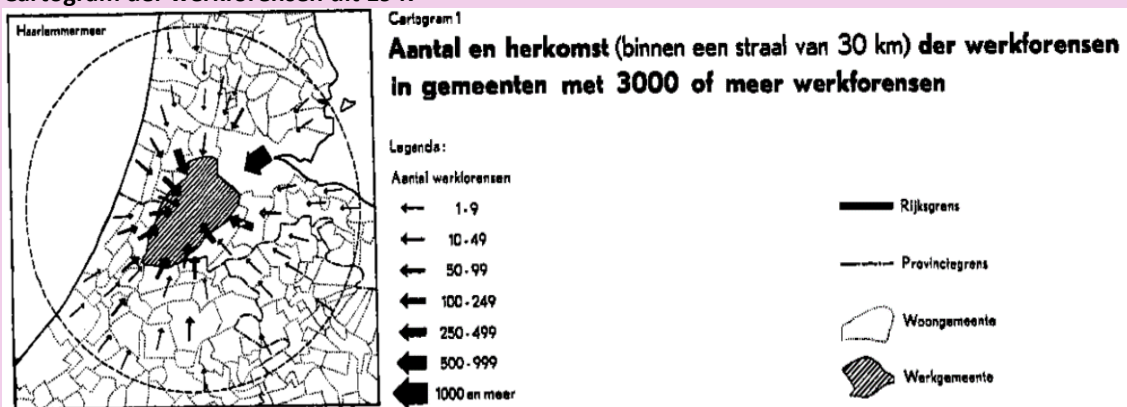
Kader: Woonwerkpendel en de Noord/Zuidlijn

De Noord/Zuidlijn zal in de toekomst waarschijnlijk een belangrijke rol gaan spelen in de woon-werkpendel tussen Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp. Er is een lange historische trend van woon-werkpendel zowel van, als naar Haarlemmermeer. Niet alleen komen er veel werknemers uit de regio naar ons toe; 60% van de werknemers die in Haarlemmermeer wonen werkt in een andere gemeente.

In 1971 liet statistisch onderzoek deze patronen reeds zien en die verhouding is tot op de dag van vandaag nauwelijks veranderd (Volkstellingen 1971, CBS, 2023). Van de Haarlemmermeerse werkzame beroepsbevolking werkt één op de vijf in Amsterdam en 23.400 Amsterdammers werken op dit moment in onze gemeente (CBS, 2023). In onze gemeente zijn meer arbeidsplaatsen dan onze beroepsbevolking groot is. De luchtvaart- en logistieke industrie is daarbij een belangrijke werkgever. In 2017 verschaftte de luchthaven 70.000 van de 164.200 arbeidsplaatsen in Haarlemmermeer. De meeste werden ingevuld door Amsterdammers (16,4%) en Haarlemmermeeders (12,6%) maar tweederde komt van elders.

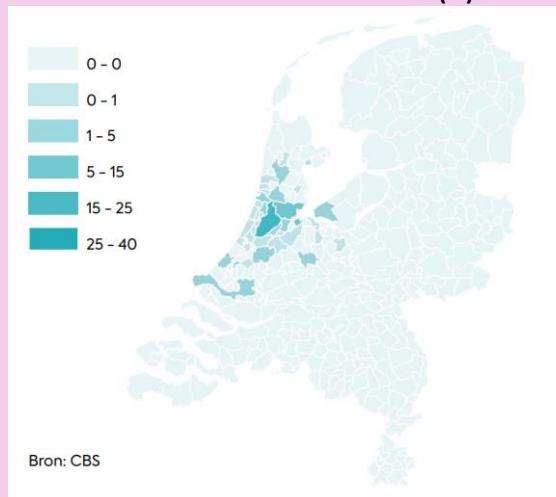
Op basis van deze langdurige trends gaan we ervan uit dat het doortrekken van de NZL vooral een versterkend effect zal hebben op bestaande patronen, in plaats van dat er nieuwe patronen zullen ontstaan. Nieuwe patronen in forensisme zullen eerder volgen uit landelijke trends. Nederlanders besteden gemiddeld 45 tot 60 minuten aan reizen van- en naar werk. Dit gemiddelde is de afgelopen 70 jaar niet veranderd, maar de gemiddelde afstand wél door het gebruik van nieuwe vervoersmiddelen (Susilo & Maat, 2007). Meer recent zijn er wel verschillen ontstaan tussen mensen die (deels) thuiswerken (46%) en mensen voor wie dit niet mogelijk is (54%). Mensen die thuis kunnen werken wonen vaak iets verder van hun werk. De Covid-pandemie heeft deze verhouding slechts enkele procenten verschoven en leidde niet direct tot een trek van werknemers naar meer rurale gebieden (PBL, 2021).

Cartogram der werkforensen uit 1947

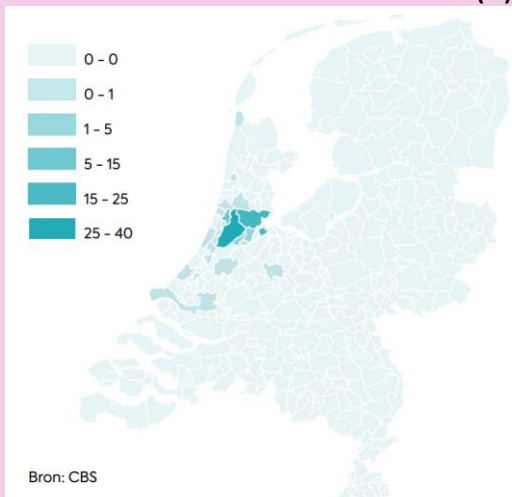


Bron: Volkstelling 1947, volkstellingen.nl

Wie werken in Haarlemmermeer 2020 (%)?



Waar werken Haarlemmermeeders 2020 (%)?



Bron: Staat van Haarlemmermeer 4 (2022)

4. Een levenscyclus in de wijk

In het verleden heeft grootschalige woningbouw het sociaal leven in Hoofddorpse wijken veranderd door een aantal demografische golven teweeg te brengen. Hoewel deze patronen in wijken met veel eengezinswoningen niet één op één geprojecteerd kunnen worden op de toekomst van een hoogbouw wijk, kunnen die patronen wel enig inzicht in de demografische ontwikkelingen daarin geven. Wij verwachten dat er minder buurtcontact zal zijn rond het station dan in andere wijken van Hoofddorp – zeker als er veel wordt doorverhuisd – maar dit hoeft het succes van de wijk niet in de weg te staan.

4.1 De spitsuur van het leven

De goede bereikbaarheid van Hoofddorp maakte deze woonplaats in het verleden aantrekkelijk voor netwerkstedelingen. Naast de ruimtelijke oriëntatie bepaalde ook de levensfase als *spitsuurgezin* deze leefstijl. Dertigers verlaten vaak de stad op zoek naar een ruimere woning in een rustige omgeving om een gezin te stichten. Zij vinden die eengezinswoning in woonkernen die dichtbij de stad zijn gelegen zoals Hoofddorp. De beweging van opgroeien buiten de stad, in de stad volwassen worden, een partner vinden, en vervolgens als gezin weer buiten de stad gaan wonen, typeert het Planbureau voor de Leefomgeving als ‘de roltrap’. Deze landelijke verhuistrend leek tijdens de bankencrisis tussen 2008 en 2013 te stagneren, maar trok in Nederland daarna weer onverminderd aan. Voor jongvolwassenen werd het daarbij wel moeilijker om naar de stad te trekken voor een baan of opleiding (PBL, 2019). In de recent opgeleverde wijken met veel eengezinswoningen Tudorpark en Nassaupark zien wij dit verhuispatroon terug: in 2024 is 53% van de huishoudens daar een huishouden met kinderen (CBS). Meer dan de helft van de eerste 442 bewoners van woongebouwen Kensington en Notting Hill in Hyde Park valt op 1 januari 2025 ook in de gezins(vormende) leeftijdscategorie tussen de 25 en 40 jaar.

De samenstelling van zo’n wijk is door dit verhuispatroon in het begin niet alleen erg eenzijdig in leeftijd (dertigers), maar ook in huishoudsamenstelling (ouders met kinderen). En in het geval van Haarlemmermeer ook in arbeidsparticipatie (tweeverdieners), zo blijkt uit lokaal onderzoek. De arbeidsparticipatie is zowel onder mannen als vrouwen altijd structureel hoger geweest in onze gemeente dan in de rest van Nederland. Dit kan een leefstijlkenmerk zijn, maar ook komen door de vele banen en hoge woonlasten in onze regio waardoor een tweeverdienersmodel vaak noodzakelijk én mogelijk is. Hoe dan ook worden werk- en zorgtaken in deze gezinnen gecombineerd, met een dichtgetimmerd weekstramien tot gevolg dat zij omschrijven als: *ritme, systeem, programma, geoliede machine, een bedrijf, structuur*. Alleen vakanties en het weekend bieden respijt aan de doordeweekse schakelmomenten van werk en zorg tussen 6:30-9:00 en 17:00-20:30. Deze ouders ervaren dit spitsuur van het leven als: *automatische piloot, verstand op nul en door sleur, geregeld en gesjees, een robot zijn* (gemeente Haarlemmermeer 2015). Het is dan ook niet gek dat Haarlemmermeer als woonplek onder andere gewaardeerd wordt omdat het zo *praktisch* is. Dat ontzorgt ook, zeker mensen met jonge kinderen. “*Hoofddorp is wel heel makkelijk om te wonen. Het is heel overzichtelijk, alles is in de buurt. Als je wilt kun je alles op de fiets doen. En er is veel sport. Voor de kinderen was het heel fijn met de school vlakbij.*” (Gemeente Haarlemmermeer, 2024).

De sociaal-culturele gevolgen van deze dominante leefstijlkenmerken – hypermobiliteit en spitsuurgezin – zagen we de afgelopen 15 jaar in allerlei lokaal onderzoek terug. Uiteraard in een jonge bevolking die erg beweeglijk is, maar ook in een versnelde individualisering en secularisering, een kleinere deelname aan vrijwilligerswerk door grotere arbeidsparticipatie (terwijl mantelzorg in tijd wel bovenop werk stapelt), veel ‘eigen kracht’ in nieuwe wijken met welvarende en hoogopgeleide bewoners, grotere reikwijdtes van sociale netwerken van vrienden en familie; waarbij vooral het ver weg wonen van familie het sociale vangnet verzwakt, omdat mantelzorg dan ook nog van ver weg moet komen (Staat 2, 2012; Kijk op de Wijk 4, 2014; Staat 3, 2015, Uit liefde belast!, 2018). Ook het buurtleven kunnen we deels karakteriseren vanuit de onderzoekstraditie van de reeksen (Kijk op de Wijk en Staat van Haarlemmermeer) en zo een aantal ‘levensfasen’ van een nieuwe buurt schetsen.

4.2 Een levenscyclus in de wijk: in de buurt wonen

Onderzoek in Haarlemmermeer en andere new towns in Nederland laat zien dat het sociale leven in de buurt mee evolueert met de levensfasen van de bewoners. Na de oplevering van een wijk leggen buurtgenoten contact met elkaar, omdat ze in eenzelfde situatie zitten en daardoor gedeelde belangen hebben. Ze maken kennis, lenen elkaars gereedschap en zetten samen een schutting op. Een voormalig bewoner van Floriande die nu in Tudorpark woont omschrijft het als volgt: “*Een nieuwbouwwijk, ik noem het altijd het campinggevoel: je begint allemaal ergens op hetzelfde moment, dus je begint allemaal op nul.*” Daarna neemt het contact in de buurt weer af, maar in kinderrijke wijken groeit het contact in de buurt daarna weer aan via bijvoorbeeld de school en de sportvereniging (Reijndorp,

2019, gemeente Haarlemmermeer, 2024). Om dit soort sociale banden te bestendigen is tijd nodig; als er in een buurt veel wordt doorverhuisd komen bewoners daar niet aan toe. De uithuisigheid van de netwerkstedeling zorgt er tevens voor dat hun sociale netwerk niet zozeer in de eigen buurt of straat wordt gesponnen, maar juist tot ver buiten de gemeentegrens reikt. Het tijdgebrek in spitsuurgezinnen maakt sowieso weinig plaats voor sociale contacten, hoewel sommige ouders dat oplossen door juist de contacten in de buurt te cultiveren: daar hoeven ze minder ver voor te reizen. Na verloop van tijd zagen we in de VINEX-wijken dan ook de cijfermatige constructie van buurtcohesie wel wat stijgen, maar deze bereikte nooit de niveaus van de kleine dorpen in Haarlemmermeer (gemeente Haarlemmermeer, 2015, zie kader). Volgens socioloog Jan Willem Duyvendak heb je een zekere 'immobiliteit' nodig voor buurthechting – wat je ertoe aanzet om te investeren in je omgeving – om je ergens 'thuis te voelen'. Hij introduceert twee concepten die dit thuisgevoel bevorderen: haven en heaven. *Haven* is verbonden met kenmerken van de ruimtelijke omgeving en gaat over je 'veilig en comfortabel voelen' in een voorspelbare, bekende fysieke omgeving. *Heaven* gaat meer over het gevoel van verbondenheid en het samenleven met andere 'gelijkgestemden' (Duyvendak, 2009). Hier is een parallel te trekken tussen Duyvendaks haven & heaven en Sennets ville & cité. In de sociale broedplaats die Haarlemmermeer is, worden nieuwe inwoners allerlei kansen geboden om te investeren in hun sociale omgeving via bestaande verbanden in de straat of via het verenigingsleven. Het hebben van kinderen en banden in de omgeving vanuit het verleden zijn hiervoor ook aanknopingspunten. Maar er zijn ook Haarlemmermeeders die het juist fijn vinden om niet te wortelen en te genieten van de vrijheid die het contextloos wonen in onze gemeente biedt (gemeente Haarlemmermeer, 2024).

Vanuit deze onderzoeksgeschiedenis halen wij uit de plannen voor de Hoofddorpse knooppuntontwikkeling een aantal elementen die de binding tussen buurtgenoten onderling moeilijker zou kunnen maken dan in onze huidige wijken. De hoogbouw bij het station zal – zeker met de komst van de NZL – de oriëntatie op Amsterdam versterken. Een influx van bewoners uit de stad valt te verwachten met waarschijnlijk de kenmerken die we bij netwerkstedelingen constateerden: sterke mobiliteit, een wijde ruimtelijke oriëntatie, veel eigen kracht en weinig vrije tijd.

Appartementen zijn minder op gezinnen gericht dan eengezinswoningen – de naam zegt het al – dus de binding via kinderen krijgt minder vorm. Hoofddorpse wijken waar al veel appartementsgebouwen staan kennen op dit moment een snellere doorstroom dan andere wijken. Op adressen van eengezinswoningen in Hoofddorp was de gemiddelde woonduur in 2022 13 jaar, terwijl dat op adressen van appartementen maar 7 jaar was. In de centrumbuurt – waar veel appartementen staan – verandert bijna een vijfde van de huizen per jaar van bewoner en in de DUWO-flats aan de Opaallaan schommelt de mutatiegraad zelfs rond de 40%. Bewoners wonen nu dus minder lang in een appartement dan in eengezinswoning in Hoofddorp. Woningen worden in hoogbouw van het straatniveau opgetild en op een grotere afstand van de openbare ruimte geplaatst. Al deze elementen maakt het waarschijnlijk dat de sociale binding tussen burens niet makkelijk tot stand zal komen in hoogbouw wijken. En niet iedereen zit daar ook op te wachten: beter een goede buur dan een verre vriend, maar *good fences make good neighbors*. Haarlemmermeer biedt onze inwoners nu al de kans om heerlijk te wonen, ook contextloos (gemeente Haarlemmermeer, 2024). Minder sociaal contact tussen burens hoeft een succesvolle buurt niet in de weg te staan, maar bepaalt wel deels hoe daar samen zal worden geleefd.

4.3 Waar staan ze nu? Ouders en hun uitvliegende kinderen

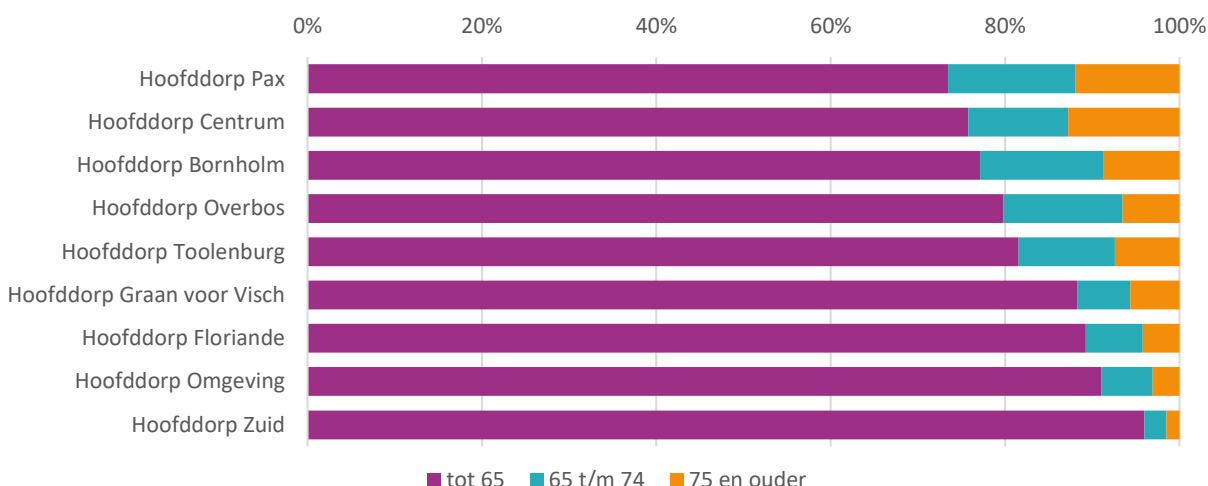
De contrasten uit eerder onderzoek tussen wijken in Hoofddorp en de dorpen in het buitengebied tonen al hoe anders het samenleven in Hoofddorp wordt ervaren. Hoofddorpers spreken over hun woonplaats als “wel een beetje” een “soort stad”. In sociaal opzicht wordt Hoofddorp meer als stad beleefd dan als dorp. Het gemeenschapsleven speelt zich af op het niveau van de wijk, buurt of straat en niet in Hoofddorp als woonplaats. Er is meer drukte, groei van inwoners en wijken, veel vernieuwing en op straat zeggen mensen elkaar geen gedag. Maar toch ervaren veel bewoners Hoofddorp niet als ‘echte stad’, zeker als zij zelf uit zo’n ‘echte stad’ komen. Er mist sfeer, het is saai en de ruimtelijke opzet doet meer denken aan een dorp met veel ruimte, rust en groen. Hoewel de balans in dit soort stadse en dorpse kenmerken in Nieuw-Vennep in de beleving van Haarlemmermeeders nog duidelijk doorslaat naar dorps, is Hoofddorp toch vooral een niet-stad (gemeente Haarlemmermeer, 2024). Ongeacht of er nieuwe massale woningbouw zal plaatsvinden, gaat deze sociale verandering van Hoofddorp volop door. We kunnen kijkend naar de toekomst een onderscheid maken tussen twee opvallende groepen bewoners: ouders en hun kinderen.

De bevolkingsgolven lopen in onze oudste nieuwbouwwijken ten einde en de wijkpioniers die daar nog wonen zijn inmiddels de pensioenleeftijd gepasseerd. De kinderen zijn het huis uit en de bevolking in deze wijken is gekrompen, maar ook meer divers geworden. De bevolkingsgolf is uitgedoofd en waarschijnlijk blijft er een wijk over die in leeftijd meer gemêleerd is, omdat de sporadisch beschikbaar gekomen eengezinswoningen zijn betrokken door jonge gezinnen. In de plannen rond knooppunt Hoofddorp worden deze ouders als potentiële doelgroep benoemd onder de term ‘empty nesters’. In absolute aantallen is deze doelgroep aardig verdeeld over de verschillende wijken van Hoofddorp met een uitschieter in Toolenburg, maar als aandeel van een wijk is de vergrijzing een grotere factor in oudere wijken zoals Pax en Bornholm. Het is niet te verwachten dat doorstroming vanuit deze wijken naar appartementen veel invloed op die wijken zal hebben, omdat het verdwijnen van de wijkpioniers daar al jaren aan de

gang is. Het effect van instroom van empty-nesters rond knooppunt Hoofddorp kan op die locatie twee verschillende effecten hebben. Als de instroom relatief jong is – als de kinderen net het huis uit gaan of de pensioenleeftijd nadert – dan kan een appartement lang door dezelfde mensen worden bewoond zonder dat veel ondersteuning nodig is. Een vrouw van 65 jaar had volgens het CBS in 2023 een levensverwachting van 25,5 jaar. Als iemand echter relatief oud is en naar een appartement verhuist omdat die hulpbehoevend is geworden en daarom gelijkvloers of kleiner wil gaan wonen, dan kan de woonduur in het appartement een stuk korter zijn en is er ook direct ondersteuning nodig.

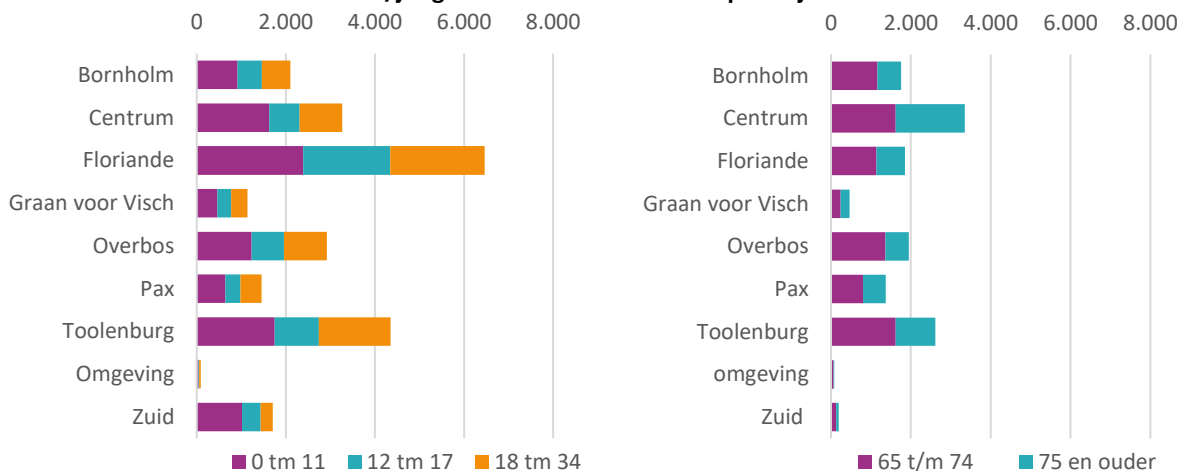
De kinderen van onze oorspronkelijke wijkpioniers naderen op dit moment in grote getalen de jongvolwassenheid en hebben de grootste moeite om te starten op de woningmarkt. Zij willen vaak in de gemeente blijven wonen, maar kunnen daar geen woning vinden of betalen (Jeugdpublicatie, 2019). Het tweejaarlijkse onderzoek Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (WiMRA) stelde voor 2023 wederom vast dat starters beperktere verhuismogelijkheden hebben in onze regio en ze iets later uit huis gaan dan twee jaar eerder. Het percentage thuiswonende jongvolwassenen stijgt in Haarlemmermeer dan ook harder dan landelijk. In 2024 woonde een kwart van de 20 tot 30 jarigen in Nederland thuis, terwijl dat in onze gemeente 37% was (zie figuur). De hoogbouw bij het station kan jongvolwassenen die in Hoofddorp willen blijven wonen een plek bieden, mits die appartementen voor deze doelgroep betaalbaar zijn. Volgens onderzoek in andere new towns hebben de kinderen van de eerste bewoners meer eigenaarschap ontwikkeld in de *nieuwe stad* dan hun ouders. Door in verschillende wijken bij vriendjes te spelen, van sportclub te wisselen, een eerste liefde te ontmoeten, te verhuizen, een bijbaantje te hebben, en van de ene school naar de andere te gaan; groeiden zij op met hun nieuwe stad, gaven haar vorm en ervoeren haar eerder als al bestaande stad, meer dan hun ouders dat hebben gedaan (Reijndorp, 2019). Een begin van de wooncarrière van deze groep in Hoofddorp kan dit gevoel van eigenaarschap in stand houden en misschien wel uitbouwen.

Percentage ouderen naar wijk van Hoofddorp



Bron: BRP januari 2024

65+-ers en thuiswonende kinderen/jongvolwassenen in Hoofddorpse wijken:



Bron: BRP januari 2023

Jaar	Haarlemmermeer 20 tot 25 jaar	Haarlemmermeer 25 tot 30 jaar	Nederland 20 tot 25 jaar	Nederland 25 tot 30 jaar
2000	20%	10%	22%	8%
2001	20%	10%	22%	8%
2002	20%	10%	22%	8%
2003	20%	10%	22%	8%
2004	20%	10%	22%	8%
2005	20%	10%	22%	8%
2006	20%	10%	22%	8%
2007	20%	10%	22%	8%
2008	20%	10%	22%	8%
2009	20%	10%	22%	8%
2010	20%	10%	22%	8%
2011	20%	10%	22%	8%
2012	20%	10%	22%	8%
2013	20%	10%	22%	8%
2014	20%	10%	22%	8%
2015	20%	10%	22%	8%
2016	20%	10%	22%	8%
2017	20%	10%	22%	8%
2018	20%	10%	22%	8%
2019	20%	10%	22%	8%
2020	20%	10%	22%	8%
2021	20%	10%	22%	8%
2022	20%	10%	22%	8%
2023	20%	10%	22%	8%
2024	20%	10%	22%	8%

Figuur bevolkingsgolven door de wijken van Hoofddorp

Hoofddorp Toolenburg										
1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2024
	278	1320	1622	1167	875	739	658	698		
	146	915	1461	1324	1091	853	793	716		
	110	588	1030	1265	1215	1039	827	809		
	72	415	667	943	1164	1160	982	827		
	279	494	507	610	764	942	907	868		
	463	1493	1138	630	680	654	745	657		
	301	1755	2111	1180	803	730	812	928		
	196	1174	2094	1816	1120	784	808	951		
	112	843	1362	1836	1642	1071	793	841		
	52	557	1010	1265	1648	1545	994	800		
	30	263	780	956	1196	1577	1446	1094		
	45	181	411	756	952	1150	1484	1403		
	21	234	327	429	757	915	1063	1326		
	27	194	363	346	437	732	837	904		
	10	167	265	337	327	422	671	709		
	5	71	189	239	299	297	387	574		
	1	28	72	153	168	237	233	288		
	1	6	22	45	105	132	208	221		
	2149	10698	15431	15297	15243	14979	14648	14614		

Hoofddorp Floriande										
1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2024
					2	1145	1970	1219	863	753
					1	726	1786	1848	1293	982
					1	569	1222	1738	1757	1399
					7	404	960	1188	1636	1656
					2	351	725	840	1015	1287
					1	936	1134	763	775	750
					1	1379	1800	1040	909	856
					1	1264	2300	1683	1206	1046
					2	859	2074	2167	1650	1372
					4	491	1404	1971	2010	1591
					6	335	819	1358	1825	1953
					1	261	575	804	1270	1569
					0	149	506	555	784	1039
					0	93	270	510	564	665
					2	34	165	269	499	520
					0	18	91	155	274	408
					1	6	66	97	146	235
					0	5	44	81	115	128
					32	9025	17911	18286	18591	18208

[illegible]

Gemeente Haarlemmermeer

Kader: Sociale Cohesie

In onderzoek naar sociale samenhang in Haarlemmermeer gebruikten wij in het verleden regelmatig het concept *sociale cohesie*, maar deze term is te diffuus voor deze verkenning. Het Sociaal Cultureel Planbureau (SCP, 2023) beschouwt het als een *sensitizing concept*: een veelzijdig en multi-interpretabel begrip waarover voortdurend discussies worden gevoerd. Ze omschrijven het als een legpuzzel die zichzelf continue herschikt en van kleur verschiet. Arnold Reijndorp benoemt in discussies over de *nieuwe* steden het concept als een ultiem containerbegrip en tevens ultiem voorbeeld van een beleidstautologie: tegelijk een *probleem* dat moet worden opgelost én de *oplossing* voor allerlei problemen (Reijndorp, 2019 p.18/19).

De algemeen gebruikte cijfermatige constructie van sociale cohesie bleek in lokaal enquêteonderzoek beperkt bruikbaar, omdat die is gebaseerd op te veel onderliggende aannames en waardeoordelen. Het construct laat een te eenzijdig beeld van dit begrip zien. De cijfers zijn hoger in de kleine dorpen van onze gemeente en buurten waar mensen langer wonen, dan in grootschalige wijken en buurten waar veel wordt doorverhuisd. Deze maat laat echter niet zien *hoe* er dan wordt samengeleefd (gemeente Haarlemmermeer, 2008, 2012, 2015). Om het toekomstig leven rond knooppunt Hoofddorp te verkennen is het begrip – en zeker de operationalisering daarvan in enquêtevragen – daardoor niet bruikbaar. De sociale netwerken, tijdsbestedingen en levensfasen in deze verkenning bieden daartoe concretere handvatten en hebben tevens het voordeel dat zij gedrag slechts beschrijven en daar niet direct een probleem of oplossing in besloten ligt. Het recente onderzoek *Haarlemmermeer: van leeg canvas naar rijk kleurenpalet* (2024) biedt een rijker beeld van hoe bewoners van onze gemeente de sociale banden ervaren.

Tabel 1: Correlaties tussen buurtcohesie en woonduur in periodes van 5 jaar

	Mutatie- graad	Percentage inwoners met woonduur op adres in 5 jaar klassen							
		1-4	5-9	10-14	15-19	10 -20	20-29	>20	>30
Buurtcohesie	-0,26	-0,30	-0,12	0,06	0,04	0,07	0,07	0,41	0,55
De mensen in deze buurt kennen elkaar nauwelijks*	-0,13	-0,43	-0,10	0,03	0,14	0,11	0,17	0,53	0,62
De mensen gaan in deze buurt op een prettige manier met elkaar om	-0,43	0,00	-0,07	0,03	-0,11	-0,05	-0,02	0,09	0,16
Ik woon in een gezellige buurt waar veel saamhorigheid is	-0,27	-0,30	-0,03	0,08	0,03	0,07	0,04	0,35	0,48
Ik voel mij thuis bij de mensen in deze buurt	-0,37	-0,25	-0,05	0,09	0,01	0,06	-0,01	0,30	0,46

Buurtcohesie is een score van 0 tot 10 gebaseerd op de antwoorden op de 4 stellingen. De correlatie met mutatiegraad en woonduur is berekend op scores uit 2002, 2004, 2007, 2009, 2011 en 2012 over 15 wijken en kernen in Haarlemmermeer.

* De correlatie is hier berekend met het percentage inwoners dat het *niet* eens is met de stelling, omdat de stelling negatief geformuleerd is. De overige stellingen zijn positief en daarom is de correlatie berekend met het percentage dat het eens is met de stelling.

bron: BRP en bevolkingsenquêtes

Uit: Trendrapport Wonen - Staat van Haarlemmermeer 3 (2015)

5. Het centrum en de rand

Het ontwikkelen van een stadshart op een multimodaal knooppunt in een Randstedelijke *new town* is een andere opgave dan het beheren van een historische binnenstad met centrumfunctie in Groningen of Eindhoven. Over ruimtelijke ontwikkelingen die starten vanuit infrastructurele knooppunten (ook wel *transit oriënted development* of TOD genoemd) weten we uit wetenschappelijke literatuur dat de waarde van grond en vastgoed op die plek stijgt en dat daar verdringingseffecten uit kunnen voortkomen. Het is echter niet duidelijk hoe er daarna op dat soort plekken samen wordt geleefd. Vanuit onderzoek in nieuwe steden weten we dat het publieke leven zoals je dat in een stadshart verwacht aan te treffen, veel meer verspreid is over verschillende plekken. De ziel van Hoofddorp huist in de verschillende losliggende plekken waar bewoners hun sociaal leven onderhouden: in het groen, in de wijk en op andere plekken waar mensen samen komen binnen en buiten de gemeentegrens. Het toekomstig leven rondom knooppunt Hoofddorp is daarom waarschijnlijk niet een kwestie van een gecentreerd stedelijk leven op één plek, maar een toevoeging in het (sociale) knooppuntnetwerken van onze inwoners, werknemers en bezoekers.

5.1 Station Hoofddorp als *transit oriënted development*

Naast een ontwikkeling van het centrum van Hoofddorp zijn de komst van de NZL en nieuwe gebouwen in dit gebied natuurlijk ook een ontwikkeling van het stationsgebied van Hoofddorp. Stationsgebieden worden in Nederland steeds meer ontworpen als verblijfsruimten of binnenstad buurten. In tegenstelling tot monofunctionele woon- of werkplekken – zoals in Hoofddorp in het verleden ontwikkeld – probeert men buurten te maken waar mensen zowel wonen, werken als bijvoorbeeld winkelen (Klerk, de & Van der Wouden, 2021, p. 214). Het idee is dat de stationsgebieden daardoor de hele dag in gebruik, levendig en ook sociaal veilig zijn. Kortom, het station als kruispunt van verschillende functies en verschillende vervoermiddelen en snelheden. Het station is vanuit dit idee idealiter het aantrekkelijk kloppende hart van de stad waar al die functies samenkomen en een plek die herkenbaar is. Dit stelt hoge eisen aan het ruimtelijk ontwerp van stationslocaties met oog voor eigenheid en gezelligheid van de plek, voor de snelheden van verschillende modaliteiten en voor verschillende typen functies (Pojani & Stead, 2015). Bij de eerst volgende stations in het treinnetwerk na Schiphol – Amsterdam Lelylaan en Amsterdam Zuid – blijkt het maken van een fijne verblijfsplek een aanzienlijke opgave.²

Er is veel ruimtelijk onderzoek gedaan naar het succes van de ontwikkeling van OV-knooppunten als transit oriënted development. Zo'n vanuit mobiliteit startende gebiedsontwikkeling is een stedelijke en economische ontwikkeling die aangezwengeld wordt door trein- of metrostations in de omgeving. De aantrekkingskracht van deze locaties wordt vaak gemeten door te kijken of er sprake is van waarde creatie; of kopers bereid zijn meer te betalen voor grond of vastgoed. Onderzoek toont aan dat stationslocaties slagen in die opzet (Klerk, de & Van der Wouden, 2021, p. 214; Bohman & Nilsson, 2021). Onderzoek naar de ontwikkeling van stationsgebieden leert ons ook belangrijke lessen over de ontwikkeling ervan. Deze projecten vergen vaak een langdurige publieke adem om ze tot stand te brengen (Knowles, 2012). Zoals bij veel grote infrastructuur projecten, worden baten overschat en kosten juist niet (Flyvbjerg, 2010). Bovendien bestaat er op het niveau van het mobiliteitsnetwerk de kans dat verschillende station-ontwikkellocaties met elkaar gaan concurreren (Pojani & Stead, 2014). De voor- en nadelen van agglomeratie uit hoofdstuk 3 duiken hier weer op.

Er is echter slechts beperkt onderzoek gedaan naar de sociaal-culturele impact van dit type knooppuntontwikkeling. Thema's die door onderzoekers zijn aangestipt kennen vooral een economische en planologische dimensie, maar er is weinig onderzoek naar de impact van TOD-ontwikkelingen op bestaande en nieuwe gemeenschappen (Ibraeva et al., 2020). Een overzichtsstudie laat wel zien dat er na de ontwikkeling van knooppuntlocaties een gentrificatie- en verdringingsproces kan optreden (Padeiro et al., 2019). Maar of deze plekken daadwerkelijk levendige, leefbare of aantrekkelijke plekken zijn om te wonen, werken of verblijven en hoe deze nieuwe wijken integreren in het bestaande stedelijke weefsel, is wetenschappelijk nog een open vraag. In ruimtelijk/mobiliteit onderzoek hebben wij geen duidelijk sociaal perspectief op de impact van de ontwikkeling van stationslocaties kunnen vinden. Om daar iets over te zeggen richten wij ons hierna op onderzoek naar het publieke domein in new towns. Het is ingewikkeld om vanuit verschillende disciplines een gebied te onderzoeken. Dat maakt het des te urgenter en relevanter om dit wel te doen.

² <https://www.parool.nl/amsterdam/iedereen-wil-een-levendige-zuidas-maar-het-vlot-nog-niet-echt-voor-een-groenteboer-is-de-huur-hier-gewoon-te-hoog~b94262ac/> of <https://www.parool.nl/nieuws/wat-is-er-mis-met-station-lelylaan~b83e6082/>

5.2 Een stad met hart en ziel

Inwoners beschrijven in lokaal onderzoek Hoofddorp als centraal gelegen in de Randstad, maar ervaren vanuit dat perspectief soms ook een gemis aan een stedelijk centrum (gemeente Haarlemmermeer 2024). Het *Gebiedsplan Hoofddorp* uit 2021 heeft als ondertitel: *ontwikkeling van het stadshart*. Een stadshart doet in eerste instantie denken aan de winkelcentra met deze naam in Amstelveen of Zoetermeer. Maar de beeldspraak van een stadshart suggereert ook een middelpunt waar het stadsleven op gericht is. Een plek in het centrum waar de ‘stadsheid’ tot uiting komt; een open plek voor ontmoeting en interactie. Een plek om te winkelen, maar ook om uit te gaan of je publiek te manifesteren in het midden van de stad. Een centrum van de minder strak omliggende mentaliteit, ‘steedse’ percepties, gedragingen en overtuigingen die Senneth benoemt met *cité*. Het stadshart van Hoofddorp ligt niet op zo’n ruimtelijk middelpunt van de woonplaats, maar aan de oostrand daarvan. De beperkingen van Schiphol verhinderden de bouw ten oosten van het oude dorpscentrum en elke successievelijke nieuwbouwwijk werd daarom weer een stukje westelijker gebouwd. De meest zuidwestelijke woning van Floriande ligt hemelsbreed dichtbij het centrum van Hillegom dan bij het Van Stamplein. Maar dat het stadshart niet in een ruimtelijk middelpunt ligt, hoeft niet te betekenen dat het niet het kloppend hart van de stad is. Als beeldspraak is het een vitaal orgaan voor het publieke stadsleven, de kern waar de rest van het lichaam op gericht is, zoals alle wegen uiteindelijk naar Rome leiden.

In zijn gebruiksaanwijzing voor de nieuwe stad uit 2019 schrijft stadssocioloog Reijndorp niet over een dergelijk *hart* van de groeikernen van Nederland, maar juist over de *ziel* daarvan. De ziel van de geplande woonsteden huist volgens hem vooral in de wijken en niet in het centrum. De woonwijken zijn de bouwblokken waaruit de structuur van deze steden is gepland. Een structuur die verschillende functies van elkaar scheidt en doorgang faciliteert. Bewoners eigenen zich deze steden toe door gebruik te maken van de verschillende locaties die comfortabel binnen handbereik liggen. Juist door er doorheen te bewegen krijgt dit type stad vorm voor haar inwoners; of dat nu gaat om het doen van de dagelijkse boodschappen, verhuizen naar een nieuwe wijk of het uitgaan in een nabijgelegen moederstad. Veraf gelegen plekken kunnen door dit gedrag vertrouwd voelen, terwijl een nabije woonwijk als ver weg kan worden beleefd wanneer een inwoner daar niets te zoeken heeft. Het is de beweging door de wijken die de nieuwe stad haar ‘ziel’ geeft (Reijndorp, 2019). Misschien dus ook niet verwonderlijk dat deelnemers aan het open proces Hoofddorp-Centraal een aanbeveling formuleerden met de woorden: *Maak de route de ziel van het park* (Het advies van buiten, 2015). Niet het verblijf, maar de doorgang is de kern van deze beeldspraak; niet het middelpunt, maar de ruimtelijk verspreide locaties vormen de ziel. Alle wegen leiden niet naar Rome, de wegen *zijn* Rome.

De twee beelddspraken *hart* en *ziel* zijn niet concreet en roepen bij iedereen andere associaties op. De termen zijn dus ook niet direct in te vullen of te gebruiken, maar *het verschil* tussen een centraal stadshart en een meer verspreide ziel in een stad komt ook in de beleving van onze inwoners terug: *“Hoofddorp is nog steeds een dorp voor mij. Dat komt omdat je in een stad alles dichtbij elkaar hebt. Hier in het dorp is het meer verspreid en heeft iedere wijk zijn eigen winkelcentrum. Veel groenstroken tussen de wijken. Het is niet echt een stad te noemen.”* Wat in Haarlemmermeer centrum en rand is gaat niet alleen om bereikbaarheid, dichtheid of stedelijke dynamiek, ook de hechting aan plekken, sociale relaties en schoonheid van de omgeving dragen bij aan het gevoel van ver weg en dichtbij. Die ervaring wordt daarbij gevormd door de eigen oorsprong en herinneringen die inwoners hebben. Een aantrekkelijke route kan iets dat hemelsbreed ver weg is dichtbij laten voelen, terwijl dichtbij gelegen maar moeilijk bereikbare plekken, als ver weg worden ervaren. De ervaring van wat het centrum is en wat daar wel en niet bij hoort, is daarom afhankelijk van het persoonlijk perspectief en zal in Hoofddorp diffuser (wat niet vager betekent) worden ingevuld dan in een oude traditionele stad waar de binnenstad het herkenbare centrum is (gemeente Haarlemmermeer, 2024). De ontwikkeling van een stadshart op deze plek loopt zo tegen twee te nemen hindernissen aan: je kunt niet voorbouwen op een al beschikbaar focaal punt van het publieke domein in het leven van Hoofddorpers en ruimtelijk is het centrum van Hoofddorp niet het middelpunt van die woonplaats. Het samenspel tussen de metaforen hart en ziel bieden denkrichtingen die helpen bij het nemen van deze hindernissen.

5.3 De openheid van het publieke domein en/of de openbare ruimte

Het *publieke domein* lijkt net als de eerder genoemde hart en ziel van de stad ongrijpbare terminologie. En toch wijden stadssociologen er in de *Atlas Nieuwe Steden* uit 2012 de helft van het hoofdstuk *De geleefde stad* aan, omdat zij het zien als een domein dat onmisbaar is voor een stedelijke cultuur van openheid en uitwisseling. Zij proberen dit domein te vinden op plekken die door een breed publiek worden bezocht en waar uiteenlopende groepen met elkaar in aanraking komen. In Haarlemmermeer benoemen zij als voorbeelden (semi)openbare locaties als de Olmenhorst, de Toolenburgerplas en Claus Partycentrum. Het snelwegrestaurant Den Ruygen Hoek wordt zelfs als casus uitgelicht voor een nieuw type stedelijke openbare ruimte waar het publieke domein van de nieuwe stad vorm zou kunnen krijgen. Casussen in andere steden zijn winkelgebied De Tjalk op een bedrijventerrein in Lelystad, recreatiegebied Buytenpark in Zoetermeer en Almeerderstrand (Reijndorp et al., 2012). Het zijn losliggende plekken in de nieuwe steden die meer doen denken aan de metafoor van de ziel, dan aan een hart van de stad. De onderzoekers hadden in

elk geval moeite om in dit type steden een stedelijke openheid en uitwisseling te vinden. Ook de typering van onze eigen inwoners over Hoofddorp als een ‘niet-stad’ komt terug in een ervaren gebrek aan dynamiek, sfeer en gezelligheid in vergelijking met oude stadscentra. Een ‘echt centrum’ wordt gemist. Je krijgt daar een rustige en praktische woonplek voor terug: *“Dus het is gewoon super praktisch wonen en dat is ook fijn, dat ontzorgt ook wel. Maar ja sfeer, heeft het niet.”* (gemeente Haarlemmermeer, 2024).

Lokaal onderzoek uit 2011 had een vergelijkbaar thema met de *openbare of publieke ruimte*, gedefinieerd als een ruimte die men eenvoudigweg of met permissie mag betreden; waar je anderen aantreft of zelf zichtbaar bent; plekken waar je op uit kan kijken of situaties voor publieke manifestatie. Deze brede omschrijving wordt concreet uitgewerkt in vier casussen van typisch atypisch stedelijke openbare ruimten. Twee van deze casussen liggen in het huidige plangebied: de *ogenschijnlijke stedelijkheid van stationsomgeving en Beukenhorst* en de *Fruittuinen*. Waar de stationsomgeving tien jaar geleden ruimtelijk al een stedelijke indruk maakte, constateerden we toen dat er weinig sprake was van stedelijkheid in sociale zin: het was een functioneel gescheiden gebied zonder verbinding met het leven in het centrum van Hoofddorp. De Fruittuinen leverde één van de meest verrassende openbare ruimtes van Haarlemmermeer op, maar ook die lag met de rug naar haar omgeving. Beide casussen toonden de sociale onderbenutting van het gebied. Het zou als overgang van station naar centrum de spannende stedelijke contrasten die mogelijk zijn in Haarlemmermeer kunnen benadrukken (gemeente Haarlemmermeer, 2011). De kansen voor de publieke ruimte lagen toentertijd voor het oprapen rond het station en ook nu zijn er aanknopingspunten te vinden in dit gebied die binnen de ruimtelijke typering van de stadsociologen zouden passen. Als voorbeeld zou je kunnen denken aan het station zelf, de hotels, kantoren en horecagelegenheden. Uit de Basisregistratie Adressen en Gebouwen wordt duidelijk dat er in dit gebied heel wat panden zijn met gebruiksdoelen die aansluiten bij een publieke functie (zie onderstaande kaart). De waarde hiervan voor een new town moet niet worden onderschat. Zoals wij in eerdere hoofdstukken zagen heeft Haarlemmermeer het voordeel dat wij nooit alleen een woongemeente zijn geweest. De bedrijvigheid en de aanwezigheid van de luchthaven hebben functies aan dit gebied toegevoegd die een zekere stedelijke (economische) dynamiek met zich meebrengen. Deze functies kunnen helpen om een plek te laten ontstaan die aansluit bij wat stadsociologen zien als het publieke domein. Een plek die in Sennets optiek stedelijk oftewel ‘open’ is: waar meerdere dingen tegelijk gebeuren, die een oriëntatiepunt biedt en poreus, incompleet en veelvoudig is (Sennet, 2018).

5.4 Niet-stad Hoofddorp: de polderstad

De grootste kansen voor het publieke domein liggen misschien wel in het groen in dit gebied. In een geplande stad als Hoofddorp is functiescheiding de norm en is op elke plek duidelijk wat je daar mag doen: fietsen, autorijden, werken, wonen of winkelen. In de groene gebieden van parken en recreatiegebieden is dat minder duidelijk en ontstaat er ruimte voor ontmoeting en stedelijke rituelen: een plek voor een verjaardag, een festival, trouwfoto’s, een potje voetbal, of gewoon een blokje om; de plek voor onderbreking van de werkdag en de doordeweekse routines. Daar – in de anti-structuur van de stad – vinden stadssociologen de openheid en uitwisseling die je van een stad zou verwachten, terwijl dat in de gebouwde omgeving van de Nederlandse groeikernen minder expliciet tot uiting lijkt te komen (Reijndorp, 2019). Tijdens de corona-pandemie werd deze functie volop benut. Het groen in de woonomgeving en recreatiegebieden werd gebruikt voor ommetjes en ontmoetingen. Je zag door de mensen het Haarlemmermeerse bos niet meer. In deze crisissituatie bleken de suburbane kwaliteiten van een ruime woning – met tuin en werkkamer – in een rustige groene omgeving goud waard (Coronapublicatie, 2021).

Het wandelbos, de Fruittuinen, maar ook de Geniedijk, bieden in het huidige plangebied uitgebreid de ruimte voor een open, levendig en groen publiek domein op zijn Hoofddorps. Het is waar de polderstad vorm kan krijgen door meerdere omkeringen van de begrippen centrum en rand. Waar oude binnensteden als concentraties van bebouwing in contrast met het ommeland zijn ontstaan, komen we in de Randstad langzaam in de situatie dat juist het groen als schaarse concentratie overblijft tussen de verschillende steden. Een aantal architectenbureaus proberen deze functie in onze regio concreet te maken in het manifest van de “Amsterdamse Groene Scheggen” (2019) door flinke delen buiten Amsterdam aan te wijzen als potentieel (recreatie)groen voor stedelingen. Waar het centrum van de stad vroeger de interactie aanwakkerde, zijn de trekpleisters in het groen inmiddels ook belangrijke locaties voor openheid, ontmoeting en manifestatie. De anti-structuur van de stad kan zo in de niet-stad Hoofddorp juist de plek zijn waar het publieke domein vorm krijgt. Verstedelijking is dan niet een eenzijdige beweging naar verdichte stadsbuurten, maar een ontsluiting van de ruimtelijke variatie in de poly-centrische Randstad. Waar Hoofddorp ooit moest gaan fungeren als hoofdstad van Haarlemmermeer, biedt een omkering naar het polderland de kans om een nieuwe polderstad uit te vinden (zie ook *Haarlemmermeer: van leeg canvas naar rijk kleurenpalet*, gemeente Haarlemmermeer, 2024).

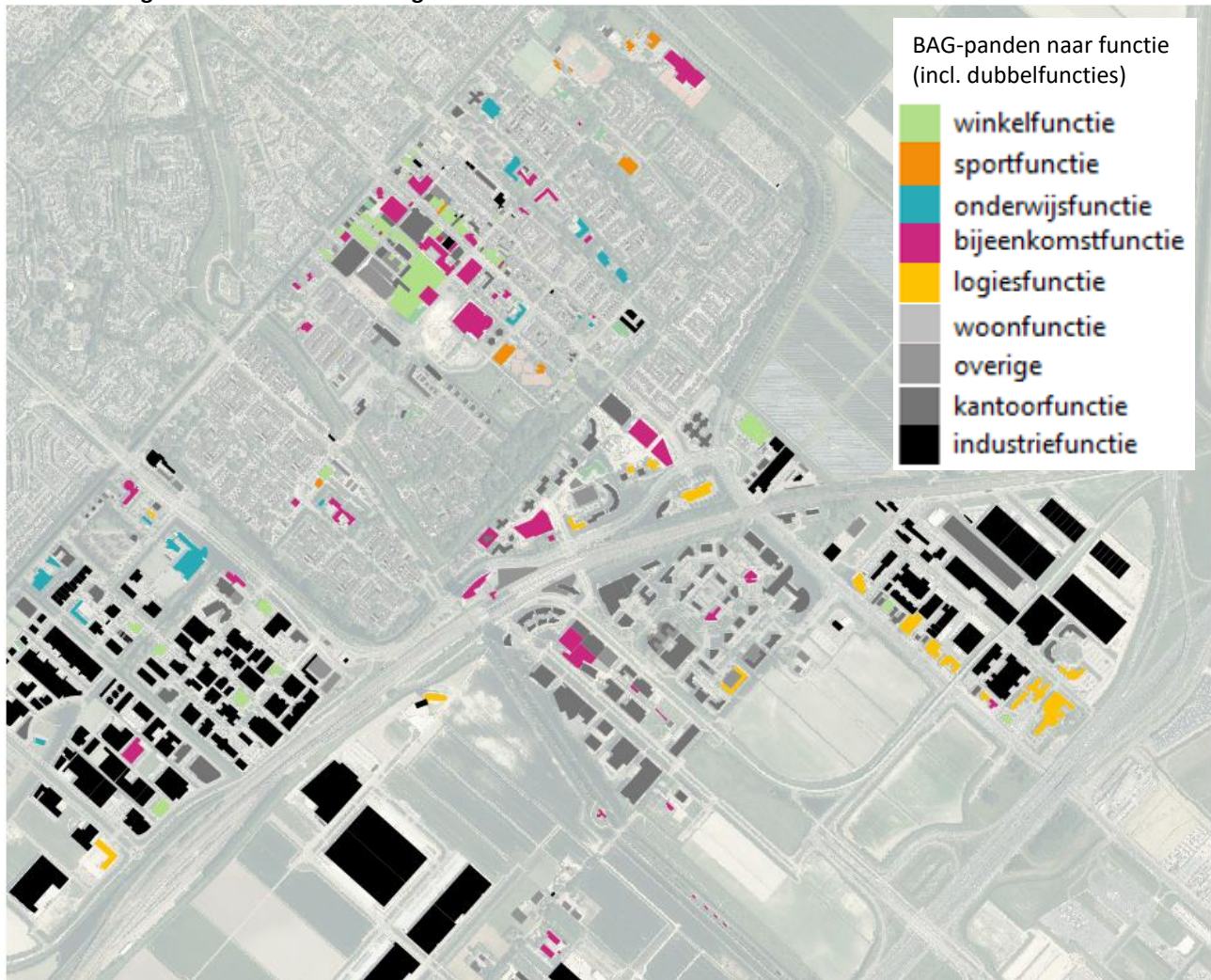


Kader: Verschillende publieke ruimten

De publieke/openbare ruimte als onderdeel van de stedelijke cité blijkt lastig te definiëren en concreet te omschrijven. Maar de openbare ruimte, het publieke leven en mobiliteit zijn innig met elkaar verbonden. De moderne tijd – met zijn snelle mobiliteit – heeft het publieke leven in de openbare ruimte fundamenteel veranderd (Ravazzoli & Torricelli, 2017). Die ruimte wordt gebruikt voor veel verschillende doelen en we bewegen ons er op verschillende snelheden doorheen. Dat maakt het ook ingewikkeld om deze ruimte fysiek zo te ontwerpen dat het voldoet aan de verschillende wensen voor deze ruimte. Voor het gebied rond het station kan een onderscheid in drie narratieven van publieke ruimten helpen om de verschillende functies/wensen scherper in beeld te krijgen (Verheul, 2017). Drie functies die met elkaar op gespannen voet staan:

- **Democratische ontmoetingsruimte:** De publieke ruimte als verzamelplaats van de samenleving. Een plaats waar mensen samen komen en zich kunnen uiten. Klassieke voorbeelden zijn de Griekse agora of het Romeinse forum.
- **Frictieloze transitieruimte:** Een plek die zo efficiënt mogelijk overbrugd moet worden tussen startpunt van een reis en de bestemming. Een plek die gebaat is bij een duidelijke en voorspelbare orde waarin functies veilig van elkaar gescheiden zijn.
- **Gethematiseerde consumptieruimte:** De stad als aantrekkelijke openbare attractie die mensen aan zich weet te binden. Vanuit dit perspectief ziet men de gebruiker van de publieke ruimte als consument die daar op een prettige manier wil verblijven.

Panden naar gebruiksdoel in de Basisregistratie Adressen en Gebouwen



Bron: Basisregistratie Adressen en Gebouwen augustus 2024

Literatuurlijst:

Gebruikte publicaties team Onderzoek gemeente Haarlemmermeer:

- Gemeente Haarlemmermeer (1991), *Omnibusonderzoek 1999*
- Gemeente Haarlemmermeer (2008), *De Staat van Haarlemmermeer 1 | Analyse atypische stedelijkheid Haarlemmermeer*
- Gemeente Haarlemmermeer (2011), *Kijk op de Wijk 3 | Een analyse van de open buitenruimte in Haarlemmermeer*
- Gemeente Haarlemmermeer (2012), *De Staat van Haarlemmermeer 2 | Met mensen handen gemaakt!*
- Gemeente Haarlemmermeer (2015), *De Staat van Haarlemmermeer 3 | Logboek van een polder*
- Gemeente Haarlemmermeer (2014), *Kijk op de Wijk 4 | Een onderzoek naar sociale draagkracht en kwetsbaarheid in Haarlemmermeer*
- Gemeente Haarlemmermeer (2018), *Uit Liefde Belast | onderzoek naar ervaringen van Haarlemmermeerse mantelzorgers*
- Gemeente Haarlemmermeer (2019), *Een Nieuwe Eeuw in de Kinderschoenen | Haarlemmermeers jeugdonderzoek*
- Gemeente Haarlemmermeer (2021), *Eén jaar corona in Haarlemmermeer*
- Gemeente Haarlemmermeer (2022), *De Staat van Haarlemmermeer 4 | De Regio Ontrafeld*
- Gemeente Haarlemmermeer (2024), *Grenzen in beweging - Gebiedsverkenning Haarlemmermeer-Noord*
- Gemeente Haarlemmermeer (2024), *Haarlemmermeer: van leeg canvas naar rijk kleurenpalet*

Gebruikte andere literatuur:

- Alonso W (1973) Urban zero population growth. *Daedalus* 109: 191–206
- AlfAMS & TU Delft, 2022
- Bohmen H., D. Nilsson (2021) Borrowed sizes: A hedonic price approach to the value of network structure in public transport systems, *The Journal of Transport and Land Use*, 41, pp. 87-103
- Boussauw, K., Van Meeteren, M., Sansen, J., Meijers, E., Storme, T., Louw, E., Derudder, B. & Witlox, F. (2018). Planning for agglomeration economies in a polycentric region: Envisioning an efficient metropolitan core area in Flanders, *European Journal of Spatial Development*, 69.
- Brezzi M., P. Veneri (2014): Assessing Polycentric Urban Systems in the OECD: Country, Regional and Metropolitan Perspectives, *European Planning Studies*, 23(6), pp. 1128-1145
- Bureau Buiten, Bureau voor Ruimte & Vrije Tijd (2022) Natuur- en recreatiegebieden Noord-Holland, een bovenregionale analyse, Provincie Noord-Holland
- Duyvendak, Jan Willem (2009), *Thuisvoelen, Een korte introductie op drie artikelen*, *Sociologie*, jaargang 5 — 2009 | 2
- Flyvbjerg, Policy and Planning for Large Infrastructure Projects: Problems, Causes, Cures, in Thomas L. Harper, Michael Hibbard, Heloisa Costa, and Anthony Gar-On Yeh, eds., *Dialogues in Urban Regional Planning*, vol. 4, New York: Routledge, pp. 223-248. First published in *Environment and Planning B*
- Gemeente Amsterdam (2021), *De impact van de Noord/ Zuidlijn*
- Gemeente Haarlemmermeer (2015), *Hoofddorp Centraal, Het advies van buiten*
- Gerritsma, F. I. van 't Klooster, M. Wammes, P. van der Vliet, (2019) *De Amsterdamse Scheggen Manifest*, Hoekstra Krantendruk, Emmeloord
- Knowles, R. D. Transit Oriented Development in Copenhagen, Denmark: from the Finger Plan to Ørestad, *Journal of Transport Geography*, 22, pp. 251-261
- Ibraeva, A., Correia, G. H. D. A., Silva, C., & Antunes, A. P. (2020). Transit-oriented development: A review of research achievements and challenges. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132, 110-130.
- Klerk, L. de, R. van der Wouden (2021) *Ruimtelijke ordening; Geschiedenis van de stedelijke en regionale planning in Nederland 1200 – nu*, Nai010 uitgevers, Rotterdam
- Lenzi, C., & Perucca, G. (2021). Not too close, not too far: Urbanisation and life satisfaction along the urban hierarchy. *Urban Studies*, 58(13), 2742-2757

- Meijers, E. J., & Burger, M. J. (2017). Stretching the concept of 'borrowed size'. *Urban Studies*, 54(1), 269-291
- Meijer E., M. Burger (2022) Small and medium-sized towns: out of the dark agglomeration shadows and into the bright city lights? Gepubliceerd in: H. Mayer, M. Lazzeroni (2022) *A research agenda for small and medium-sized towns*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham
- Nio, Ivan (2016). *Moderniteit en suburbaniteit in de nieuwe stad: Almere, Cergy-Pontoise, Milton Keynes*. Universiteit van Amsterdam, Amsterdam
- Padeiro, M., Louro, A., & Da Costa, N. M. (2019). Transit-oriented development and gentrification: a systematic review. *Transport Reviews*, 39(6), 733-754.
- Planbureau voor de Leefomgeving (2019), *Trek van en naar de stad, Veranderingen in verhuispatronen, 1996-2018*, <https://themasites.pbl.nl/o/trek-van-en-naar-de-stad/>
- Planbureau voor de Leefomgeving (2021), *Thuiswerken en de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit; op zoek naar trends, trendbreuken en kansen als gevolg van corona*, Den Haag
- Pojani, D., D. Stead (2014) Ideas, interests, and institutions: explaining dutch transit-oriented development challenges, *Environment and Planning A*, 46, pp. 2401-2418
- Pojani, D., D. Stead (2015) Transit-Oriented Design in the Netherlands, *Journal of Planning Education and Research*, 35, pp. 131-144
- Reijndorp, Arnold, Like Bijlsma en Ivan Nio (2012), *Atlas Nieuwe Steden, De verstedelijking van de groeikernen*, trancity*valiz
- Reijndorp, Arnold (2019), *De nieuwe stad, een gebruiksaanwijzing*, trancity*valiz
- Sennet, Richard (2018), *Stadsleven, een visie op de metropool van de toekomst*, Meulenhoff, Amsterdam
- Sociaal Cultureel Plan bureau (2023), *Samenleving in beweging, Diversiteit en sociale cohesie nader beschouwd*
- Susilo, Y. O., & Maat, K. (2007). The influence of built environment to the trends in commuting journeys in the Netherlands. *Transportation*, 34, 589-609.
- Verheul, W. J. (2017) Placemaking en het discours van de publieke plek, gepubliceerd in: J. Laven, S. Vander Ham, S. Veelders, H. Krassenberg, *De stad op ooghoogte in Nederland*, Blauwdruk, Wageningen
- Volkstellingen (1973) geraadpleegd op: (19-12-2023)
<http://www.volkstellingen.nl/nl/volkstelling/jaarview/1971/index.html>

