



# ONTWIKKELING STATIONSGBIED HOOFDDORP 2030

---

Spoorboek voor de bouw van  
**15.500 nieuwe woningen** en het  
creëren van **6.200 arbeidsplaatsen**

## Verdichtingsplan Hoofddorp

### Dichtheid

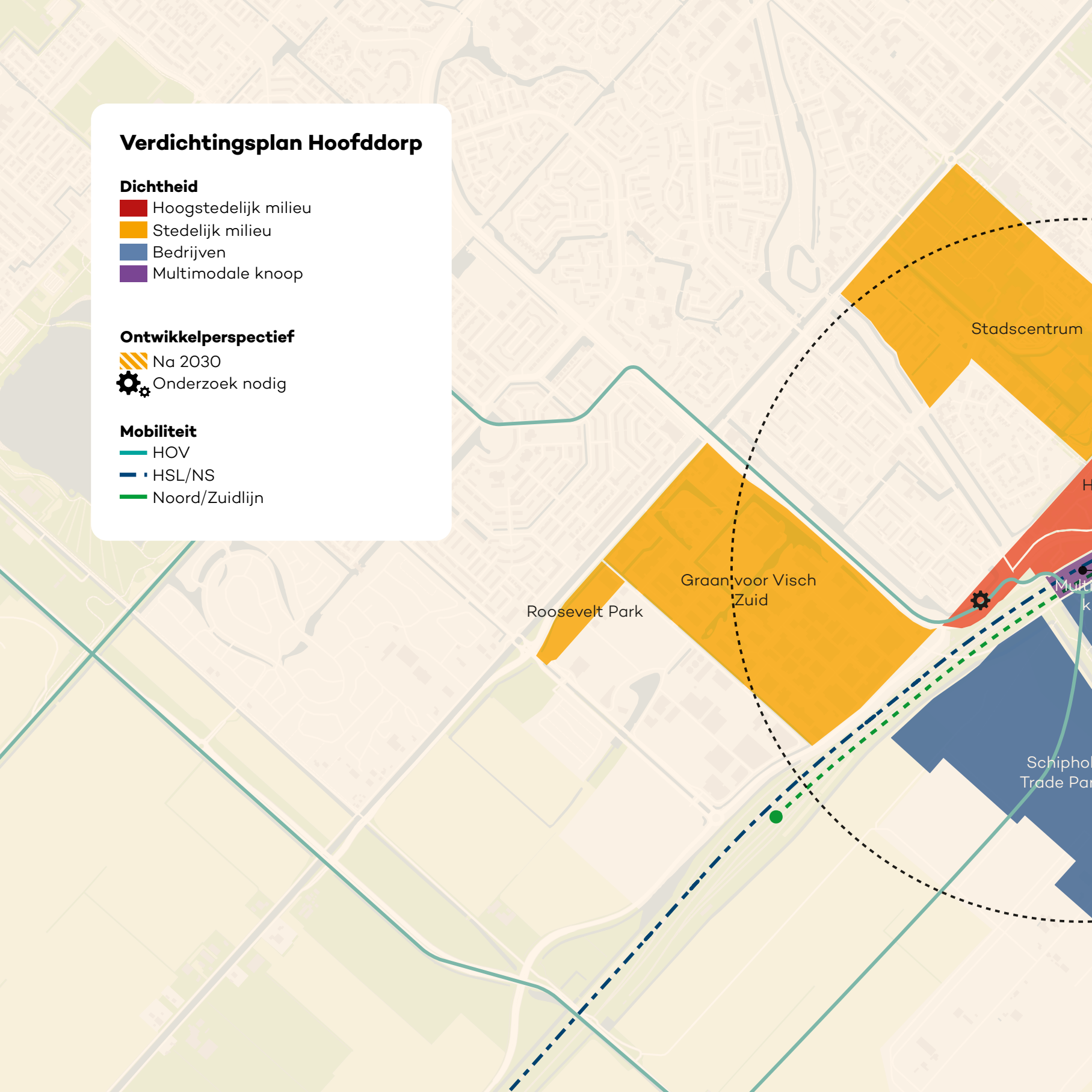
- Hoogstedelijk milieu
- Stedelijk milieu
- Bedrijven
- Multimodale knoop

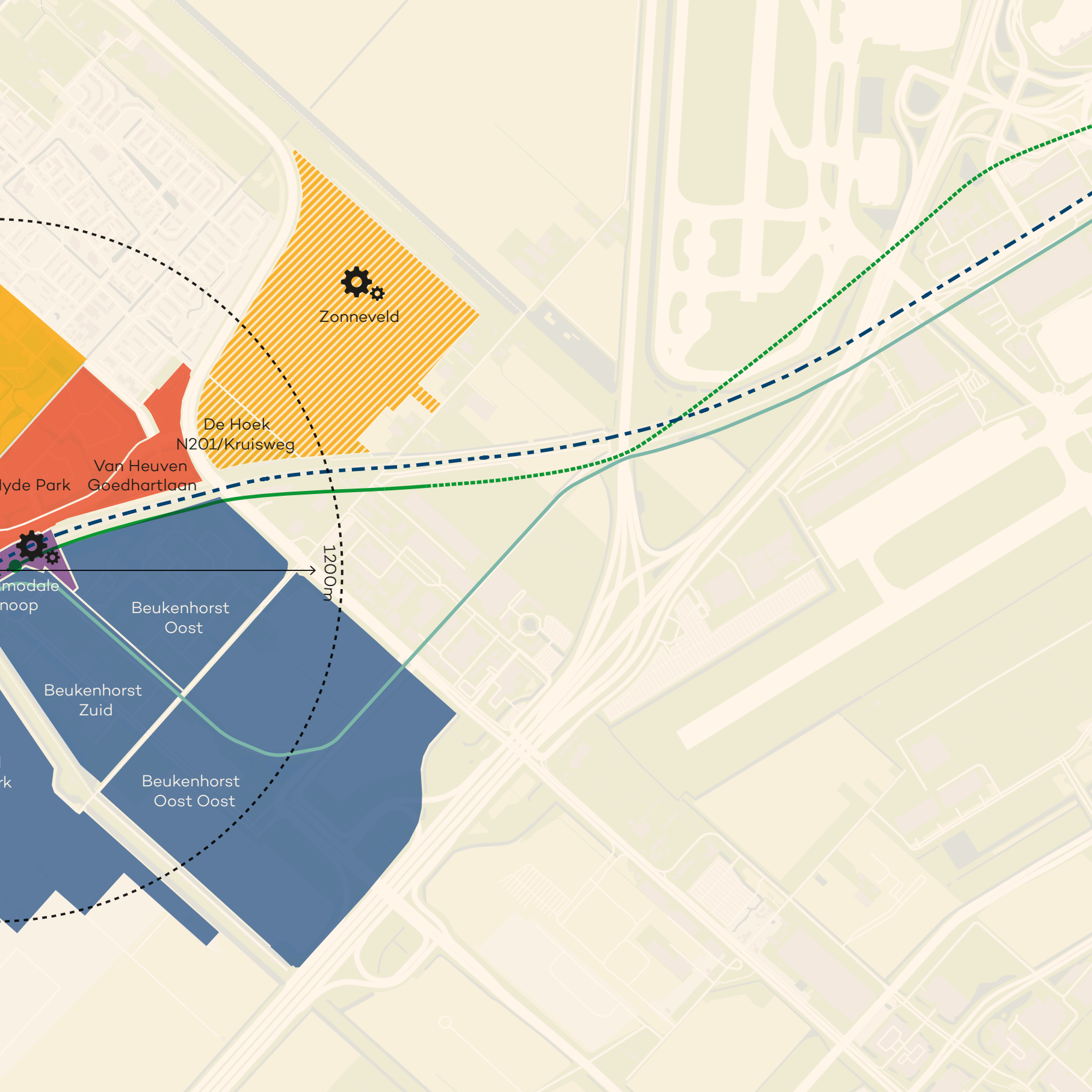
### Ontwikkelperspectief

- Na 2030
- Onderzoek nodig

### Mobiliteit

- HOV
- HSL/NS
- Noord/Zuidlijn





Zonneveld

De Hoek  
N201/Kruisweg

Van Heuven  
Goedhartlaan



modale  
knooppunt

Beukenhorst  
Oost

Beukenhorst  
Zuid

Beukenhorst  
Oost Oost

1200m



# Inhoud

---

1	Samenvatting	6
2	Schaal- en kwaliteitssprong	8
3	Intermezzo - We zijn al begonnen	18
4	Ontwikkelpad	20
5	Intermezzo - Partners	30
6	Manifest	36

# Stationsgebied van Hoofddorp heeft enorme potentie

**De gemeente Haarlemmermeer wil met het Stationsgebied Hoofddorp met 15.500 woningen bijdragen aan de versnellingsambities die door het Rijk zijn geformuleerd in de NOVI en Bereikbare Steden.**

De ambitie is om het stationsgebied van Hoofddorp integraal te ontwikkelen tot een levendige, internationaal georiënteerde omgeving met een levendige mix van wonen, werken, ontmoeten, leren, winkelen, verblijven, verplaatsen en recreëren. In dit spoorboek wordt deze ambitie onderschreven door betrokken overheden en vervoerspartijen.

Door in het stationsgebied van Hoofddorp 15.500 woningen en 6.200 arbeidsplaatsen toe te voegen binnen een straal van 1.200 meter ontstaat een hoogstedelijk, aantrekkelijk gebied, waarmee open ruimte in de polder wordt bespaard. Een substantieel aandeel van deze woningen kan voor 2030 gebouwd worden.

Belangrijke gangmaker voor de grootschalige versnelling van de woningbouw is de komst van de Noord/Zuidlijn tot aan Hoofddorp, met de Airport sprinter als voorloper. Hiermee wordt ook de internationale oriëntatie van het stationsgebied versterkt en zal het gebied samen met Schiphol en Amsterdam een hechter onderdeel uitmaken van de internationale entree van Nederland. De gebiedsontwikkeling vergt een aanpassing aan het Station Hoofddorp tot multimodale knoop, waar de metro, bus, trein, fiets- en wandelverkeer goed op elkaar aansluiten.

Deze gebiedsontwikkeling gaat gepaard met forse investeringen. Hiervoor zijn de kosten, opbrengsten en dekkingen in beeld gebracht. De partners werken de plannen de komende tijd nader uit. Met de concretisering van de plannen worden de financiële onderbouwingen ook verder aanscherpt. Het ongedekte deel van de totale investeringen bedraagt € 300 tot 400 miljoen.



We zijn al begonnen met de realisatie en planontwikkeling. Met de partners die de ambitie onderschrijven wordt oplossingsgericht gewerkt aan de verdere gebiedsontwikkeling die vragen met zich meebrengt op het gebied van infrastructuur en omgevingseffecten. De partners

zoeken samen naar innovatieve oplossingen om versnelling mogelijk te maken.

Dit spoorboek is een eerste stap in de samenwerking tussen alle betrokken partners in de integrale gebiedsontwikkeling

van Stationsgebied Hoofddorp. Het is de basis voor de nadere, gezamenlijke uitwerking van het stedenbouwkundige plan.



Impressie toekomstbeeld van wonen in een  
hoogstedelijke stationsomgeving van Hoofddorp.  
Beeld: MVRDV



# SCHAAL- EN KWALITEITS- SPRONG VAN HET STATIONSGEBIED

---

2







**De beoogde schielsprong in het stationsgebied van Hoofddorp  
raakt alle facetten van de ruimtelijke ordening.**

Beeld: MVRDV-project Westerpark West

# Ambitie stationsomgeving Hoofddorp; een enorme schaal- én kwaliteitssprong

Hoofddorp maakt zich op om deel uit te maken van de internationale entree van Nederland.

**Met de komst van de Noord/Zuidlijn in het vooruitzicht maakt het stationsgebied van Hoofddorp zich op voor een schaal- en kwaliteitssprong. Samen met Schiphol maakt het stationsgebied straks onderdeel uit van de internationale entree van Nederland. Door de ontwikkeling van het stationsgebied ontstaat een aantrekkelijke entree naar het stadcentrum van Hoofddorp en groeit Hoofddorp uit naar zo'n 120.000 inwoners en Haarlemmermeer naar circa 220.000 inwoners in 2040/50.**

## 15.500 woningen

Er liggen plannen om rond het station van Hoofddorp 15.500 woningen te realiseren. Al deze woningen liggen ongeveer in een straal van 1.200 meter rond het station. Een substantieel aandeel van deze woningen kan voor 2030 gebouwd worden. Naast woningen is er ruimte voor kantoren en voorzieningen. Dat levert circa 6.200 nieuwe arbeidsplaatsen op.

Het stationsgebied krijgt een groene, stedelijke uitstraling en biedt zowel gezinnen als jongere en oudere één- en twee persoonshuishoudens een levendige plek om te wonen, werken en leven. De voorzieningen in het stationsgebied zijn aanvullend op het stadscentrum en gericht op inwoners, werknemers en bezoekers uit Haarlemmermeer en de regio. Een zogeheten 'interactiemilieu' dat gericht is op inspiratie, interactie en transactie. Het stadshart van Hoofddorp is nog altijd goed bereikbaar, maar de auto is niet langer dominant aanwezig.

## De lat ligt hoog

Specifiek voor de directe stationsomgeving ligt de lat hoog. Het Rijk, de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer en de marktpartijen zien hier kans om in hoge dichtheden rondom en tegen het station aan een bruisend hoogstedelijk gebied te ontwikkelen met internationale allure. Door dit gebied integraal te ontwikkelen met een spraakmakend stedenbouwkundig plan en architectuur, wordt dit een waar

visitekaartje voor Haarlemmermeer en de Metropoolregio Amsterdam. Zo ontstaat een bijzondere, zuidelijke entree voor Schiphol en de Zuidas. Op termijn maakt het stationsgebied van Hoofddorp samen met Schiphol onderdeel uit van de internationale entree van Nederland.

## Groei vervoersbewegingen

De doorontwikkeling van het station naar een multimodale knoop waar trein, metro, bus en langzaam verkeer bij elkaar komen, brengt veel vervoersbewegingen met zich mee. Op Station Hoofddorp stappen nu dagelijks zo'n 20.000 treinreizigers in en uit. Met de doorontwikkeling tot multimodaal knooppunt, is de verwachting dat het aantal reizigers groeit, waarbij het zwaartepunt verschuift van reizigers per trein, naar reizigers per metro. Prognoses van NCMA, ZWASH en de MRA-netwerkanalyse laten aantallen reizigers in 2040 zien die variëren van 28.000 (zonder metro) tot 53.000 (met metro) per dag.

Mogelijk toekomstbeeld van wonen  
rondom Station Hoofddorp.  
Beeld: MVRDV



# Sporen van de gebieds-ontwikkeling Stationsgebied Hoofddorp: integrale aanpak

**De beoogde schaal- en kwaliteitssprong bestaat uit verschillende sporen: de ontwikkeling van het wonen, werken, voorzieningen, bereikbaarheid, groen en water vergt een integrale aanpak. Zo zijn infrastructurele ingrepen vereist om grootschalige woningbouw mogelijk te maken. Bovendien vereist een toename in het aantal inwoners een aanvullende investering in groen. En dit alles moet passen binnen de Haarlemmermeerse identiteit en de normering voor onder andere geluid, stikstof en trillingen.**

## **Een mix van functies in een stedelijk leefmilieu**

Rondom Station Hoofddorp ambiëren de partners een kwalitatief hoogwaardig hoogstedelijk leefmilieu. Een mix van wonen, werken, leren, winkelen, verplaatsen, verblijven en recreëren. Een goede samenhang tussen al deze functies

is een vereiste. Dit vraagt om een integrale ontwikkeling. In een groene en waterrijke setting, met vele maatschappelijke en publieke voorzieningen. Randvoorwaardelijk is de komst van de Noord/Zuidlijn met de Airport Sprinter als voorloper. Dat maakt een doorontwikkeling van Station Hoofddorp naar een multimodale knoop en aanpassingen in de auto-, fiets- en voetgangersinfrastructuur voor een optimale bereikbaarheid nodig.

## **Spoor woningbouw**

Wat de woningbouw betreft, is een gemengd woningprogramma voorzien, conform het woonbeleid van de gemeente Haarlemmermeer. Dit beleid zet in op woningen voor gezinnen, voor jongeren en stellen die in Haarlemmermeer willen blijven wonen, voor ouderen die een geschikte woning zoeken voor de oude dagen, en voor bewoners die zorg of ondersteuning nodig hebben. Zoals ook elders in Haarlemmermeer geldt; is het uitgangspunt in het stationsgebied dat 50% van de woningen in het lage en middenprijssegment valt.



### Spoor werkgelegenheid

Wat het werk betreft, zijn functies voorzien die de lokale economie versterken, maar ook aansluiten bij de internationale positie en de optimale bereikbaarheid van Hoofddorp met het openbaar vervoer. Voor ogen staat een zogenaamd interactiemilieu rondom het station, dat ook van toevoegde

waarde is voor de omringende woningen. In dit interactiemilieu komen kantoorfuncties (met zo'n 5.800 extra arbeidsplaatsen), commerciële functies (met zo'n 100 arbeidsplaatsen) en maatschappelijke voorzieningen (met zo'n 300 arbeidsplaatsen). Bij commerciële en maatschappelijke voorzieningen wordt gedacht aan vergadercentra,

werkplekken, hotels en horeca, maar ook voorzieningen op het gebied van zorg, onderwijs en mogelijk cultuur. Deze werkfuncties markeren de lokale, regionale en internationale positie van Hoofddorp, waarbij verkend wordt of een nevenvestiging van een kennis- of onderwijsinstantie tot de mogelijkheden behoort.

### Spoor groen

De ontwikkeling naar meer levendigheid door de aanwezigheid van bewoners, horeca, retail, cultuur, onderwijs en bedrijvigheid brengt reuring met zich mee. Dit vraagt tegelijkertijd om rust door het toevoegen van voldoende groen, water en recreatiemogelijkheden. Verdichten kan niet zonder vergroenen. De doorontwikkeling van het Wandelbos naar een stadspark en de ontwikkeling van PARK21 tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep zijn daarvoor van belang. Maar er is meer groen nodig, in de vorm van groene verblijfsplekken in de woonwijken en groene langzame verkeersverbindingen naar het stadspark, PARK21 en de Geniedijk. De Geniedijk als onderdeel van het UNESCO monument Stelling van Amsterdam verdient bijzondere aandacht. Hier ligt een kans voor een mooie, langzame verkeersverbinding van het stationsgebied naar de duinen, de Westeinderscheg en het Groene Hart.

**De gebiedsontwikkeling kent vele facetten; de ontwikkeling van wonen, werken, voorzieningen, bereikbaarheid, energie, groen en water gaat hand in hand.**



Sfeerbeeld stedelijk water voor  
Stationsgebied Hoofddorp

Beeld: Atelier Bow-Wow en Dertien 12



### Spoor multimodale knoop

De ontwikkeling van de multimodale knoop betreft het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, de herontwikkeling van de perrons, de perronontsluiting met een spoortunnel en de verplaatsing en uitbreiding van het busstation. In de ontwikkeling van de multimodale knoop speelt ook het stationsplein een belangrijke rol. Dit wordt een openbaar gebied met voorzieningen waar het fijn is om te verblijven voor reizigers en dat uitnodigend is voor zakelijke ontmoetingen en voor vermaak voor bewoners uit de buurt. Zowel aan de oost- als westzijde. Het station krijgt twee voorkanten: aan de westzijde meer gericht op wonen en werken, aan de oostzijde ligt de focus op wonen.

Door in te zetten op de transitie van de modaliteiten naar openbaar vervoer, fietsen en wandelen,

draagt de integrale ontwikkeling van het stationsgebied bij aan de mobiliteitstransitie op het schaalniveau van de metropoolregio. De autoluwe ontwikkeling en de multimodale hubvorming dienen zo als voorbeelden voor de bredere vervoersontwikkeling in de metropoolregio.

### Spoor wegeninfrastructuur

De aanpassingen in de infrastructuur gaan over aan- en ontsluitingen en ombuigingen voor het autoverkeer. Denk aan de ontsluiting van Hyde Park, een alternatieve route wegens het afwaarderen van de Van Heuven Goedhartlaan en het verplaatsen en uitbreiden van P&R-faciliteit. De aansluiting op de N201 en de Rijkswegen wordt nader onderzocht in samenspraak met de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat.

Net zo belangrijk zijn de maatregelen voor het langzaam verkeer: een fietshub voor 1.000 fietsen, fietsroutes naar de werklocaties Schiphol Trade Park en Beukenhorst Oost en Oost-Oost en het opwaarderen van de fietsroute Van Heuven Goedhartlaan. Tot slot krijgt ook de voetganger bijzondere aandacht in de stationsomgeving, door onder meer een duidelijke en groene wandelroute van het station naar het stadscentrum van Hoofddorp.

### Spoor samenhang in Haarlemmermeer

De doorontwikkeling van het stationsgebied, als onderdeel van een groot stadshart dat loopt van station tot het huidige centrum, kan niet los gezien worden van andere ontwikkelingen in en rondom Haarlemmermeer. Het gemengde woonprogramma in het stationsgebied verhoudt

zich uitstekend tot de overige (toekomstige) woningbouwprojecten elders in de gemeente. Er is immers vraag naar alle type woningen, zowel koop als huur, grondgebonden als gestapeld en van verschillende grootte en prijsklasse. Het economische programma zal aanvullend zijn op dat wat al in het stadscentrum aanwezig is. Daarnaast draagt het programma bij aan een interactiemilieu.

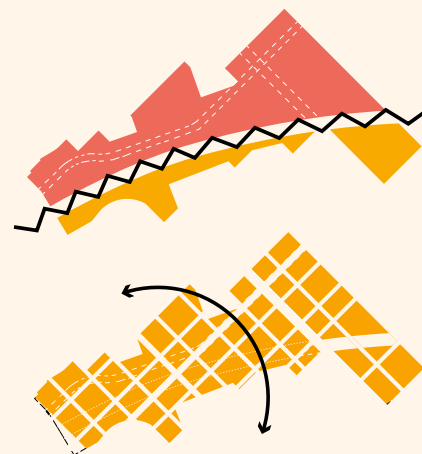
### Spoor omgevingseffecten

Vooruitlopend op nader onderzoek ten aanzien van (relevante) omgevingseffecten heeft een eerste inventarisatie plaatsgevonden. Hieronder vallen belemmeringen zoals het LuchtvaartIndelingsBesluit (LIB), stikstof, geluidscumulatie en trillingen van vlieg-, trein-, en wegvervoer. Deze effecten spelen allen in meer of mindere mate in het Stationsgebied Hoofddorp en worden vroegtijdig meegenomen in de verdere stedenbouwkundige uitwerkingen.

Met alle partners wordt gelijktijdig gewerkt aan oplossingsrichtingen voor deze omgevingseffecten, welke worden uitgewerkt in het gezamenlijk Gebiedsplan.

Voor stikstof geldt dat de gebruiksfase van de ontwikkeling extra vervoersbewegingen genereert welke tot extra stikstofuitstoot leiden. Momenteel wordt in beeld gebracht wat de te verwachten stikstofdepositie van de ontwikkeling en het daaropvolgende gebruik is op stikstofgevoelige natuurgebieden. Wanneer er sprake is van een toename van de depositie worden hiervoor oplossingsrichtingen onderzocht.

Voor het geluid hanteert de gemeente Haarlemmermeer akoestische randvoorwaarden als regels die worden verbonden aan de bestemmingsplannen. De normering van de randvoorwaarden is deels gebaseerd op het toetsingskader van de Wet geluidhinder. Ook wordt



**Van barrière naar toegankelijk gebied: het spoor vormt nu een grens tussen wonen en werken en valt samen met de LIB-grens. De ambitie is het stedelijk gebied te laten doorlopen onder en over het spoor en aan weerszijden wonen en werken te ontwikkelen. Beeld: MVRDV**

momenteel in beeld gebracht wat de geluidsbronnen in het gebied zijn en wat het effect van deze bronnen is. Nader onderzocht wordt welke oplossingsrichtingen het meest geschikt zijn, waarbij eerst gekeken wordt om het geluid bij de bron te verminderen.

Naast geluid van weg- en spoorverkeer is geluid van luchtverkeer een belangrijk aandachtspunt. Het Stationsgebied Hoofddorp is deels gelegen in het afwegingsgebied LIB 5, waarvoor binnenstedelijk geen beperkingen aan woningbouw gekoppeld zijn voor de woningbouw tot 2030. Bij de planvorming wordt de belasting van luchtvaartgeluid bij de cumulatie meegenomen, waarbij oplossingsrichtingen zoals geluid adaptief bouwen worden onderzocht.

Het effect van trillingen op de mogelijkheid grootschalige woningbouw te realiseren wordt eveneens nader onderzocht.



# Hoogstedelijke ontwikkeling als deel van een polycentrische metropool

**De Metropoolregio Amsterdam (MRA) zet in op een polycentrische ontwikkeling. Door de stadsharten van Almere, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend, Zaanstad, Alkmaar en Hoorn nabij de OV-knooppunten te verdichten met werk, wonen en voorzieningen, blijft het groen dichtbij en zijn voorzieningen en banen goed bereikbaar.**

## Hoofddorp als deel van een netwerk

De Metropoolregio Amsterdam is een samenhangend netwerk van steden: een duidelijke wisselwerking tussen de kernstad Amsterdam en de steden daaromheen. En dat is al heel lang zo. Denk bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van de Beemster als luthof voor de rijken uit de 17e eeuw. Of aan de ontwikkeling van de zaagmolens in Zaanstad die daarmee de palen leverden voor de woningproductie van Amsterdam en een belangrijke bron van werkgelegenheid waren.

Of aan de eerste trekvaart tussen Haarlem en Amsterdam, die de start van een nieuw en zeer efficiënt transportsysteem voor reizigers en goederen markeerde. Het leven met water en landschap is altijd een belangrijke basis geweest voor de verstedelijking van de regio. Dit zien we bijvoorbeeld terug in de rijkdom aan droogmakerijen en polders. Midden in dit metropolitane landschap zijn door de eeuwen heen verschillende steden en dorpen ontstaan. De gedachte van een 'polycentrische metropool' (meerdere kernen die met elkaar in een samenhangend netwerk functioneren) is dus niet nieuw, maar borduurt voort op een rijke planningsgeschiedenis. Meer recent dringt zich ook de vergelijking op met de opvattingen uit het AUP (1935) van Van Eesteren. Van Eesteren wilde door het toevoegen van voorzieningen in de wijken – winkels, scholen, parken, kerken, et cetera – de bewoners een grote mate van zelfstandigheid bieden ten opzichte van de oude stad. Zijn nieuwe stedenbouwkundige uitgangspunten en idealen zijn samen te vatten als 'licht, lucht en ruimte'.

Het AUP gaf vorm en invulling aan het begrip licht, lucht en groen, en zo ontstond de lobbenstructuur van Amsterdam al in 1935. Deze unieke groenstructuur is een kracht die Amsterdam sterk doet onderscheiden van andere grote steden in de wereld.

Vandaag de dag zijn de contouren van dit plan nog steeds zichtbaar in onze regio, onder andere in de scheggenstructuur. Kenmerkend voor het scheggenplan zijn de vingervormige lobben van Amsterdam richting Zaanstad, Hoofddorp/Schiphol en Almere. Binnen deze lobben liggen kernen die onderling goed verbonden zijn en elkaar versterken. De ontwikkeling van de lobben heeft tot gevolg dat het des te belangrijker is om de verstedelijking van de steden buiten de lobben een fundament te geven. Dat fundament bestaat uit de bereikbaarheid (verbindingen), de groenstructuur en economische ontwikkeling.

## Polycentrische verstedelijking

Gezien de snelle ontwikkeling die de Metropoolregio Amsterdam



doormaakt, hebben de steden van de MRA het principe van 'polycentrische verstedelijking' omarmd. Dat houdt in dat verstedelijking zo veel mogelijk wordt gerealiseerd binnen de steden en kernen, dichtbij openbaar vervoersknooppunten, gecombineerd met economische versterking. Op deze manier groeien de steden in de MRA, maar behouden zij hun eigen kwaliteiten en identiteit.

### **De polycentrische metropool voorziet in gespreide hoogstedelijke ontwikkeling waarmee groen wordt behouden en voorzieningen altijd dichtbij zijn.**

Gekozen is om negen steden, die deel uitmaken van het daily urban system van Amsterdam, te versterken. Het gaat om Almere, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend, Zaanstad, Alkmaar en Hoorn. In deze steden worden er in een straal van 1.200 meter rond ov-knooppunten in totaal 53.000 woningen en daarbij horende werkgelegenheid

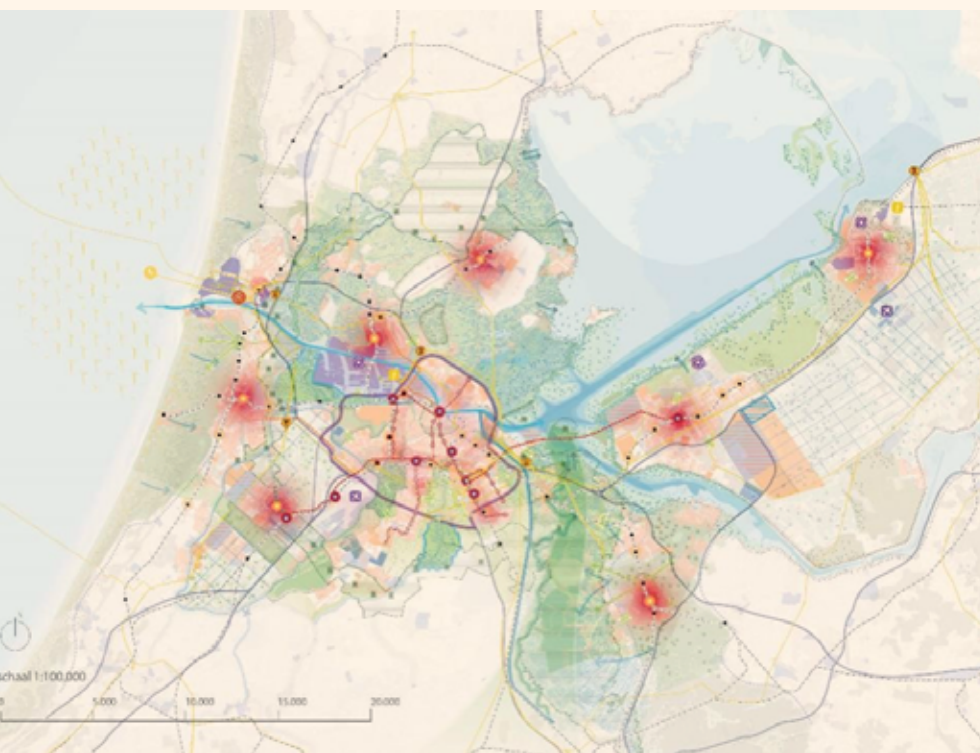
en voorzieningen ontwikkeld. Daarmee houden we open landschap en natuur voor iedereen bereikbaar en zijn voorzieningen altijd dichtbij. Deze negen steden zijn onderling goed verbonden via openbaar vervoer en weginfrastructuur.

#### **Versnellingsopgave van formaat**

Rijk en regio werken samen aan deze ingeslagen hoofdkeers van de evenwichtige ontwikkeling van een polycentrische metropoolregio, met als opgave 175.000 woningen te realiseren in de periode 2020-2030 en het streven om het beïnvloedbare deel van de werkgelegenheidsgroei (zo'n 10%) te spreiden over de stadsharten. Zo wordt ook een bijdrage geleverd aan het zo optimaal mogelijk benutten van het bereikbaarheidssysteem, inclusief OV-knooppunten en (OV-)infrastructuur.

Het tempo van woningbouw in de MRA wordt versneld om te voorzien in het enorme landelijke en regionale tekort aan woningen. De te realiseren woningen komen neer op een jaarlijkse realisatie van 17.500 woningen. Een ongekend hoog aantal wanneer we ons realiseren dat door de jaren heen de gemiddelde productie in de MRA rond de 12.000 woningen lag. Maar het gaat even zo zeer om een kwalitatieve opgave. De woningen moeten goed, betaalbaar, gevarieerd, klimaatbestendig en duurzaam zijn, optimaal bereikbaar zijn via het openbaar vervoer, voorzien zijn van een aantrekkelijke (groen/blauwe) omgeving en met werkgelegenheid in de directe nabijheid.

Met 15.500 woningen en 6.200 arbeidsplaatsen kan het stationsgebied van Hoofddorp een uitzonderlijke bijdrage leveren aan de woningbouwopgave in de Metropool Amsterdam..



#### **Meerkernige ontwikkeling in de Metropoolregio Amsterdam.**

Beeld: Metropoolregio Amsterdam.

# Hyde Park: een nieuwe stadswijk onder de rook van Amsterdam

In Hyde Park wordt stedelijke dichtheid gecombineerd met hoogwaardige, groene openbare ruimte.

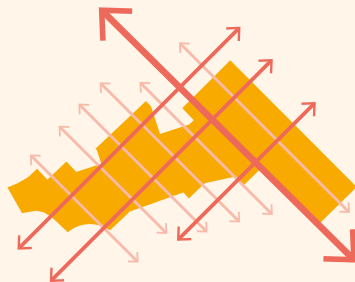
**Het verouderde kantorendistrict Beukenhorst-West in Hoofddorp wordt momenteel getransformeerd tot een aantrekkelijk nieuw stadsdeel genaamd 'Hyde Park'. Gelegen op loopafstand van station Hoofddorp wordt hier hoogstedelijk wonen gecombineerd met hoogwaardige groene openbare ruimte en binnentuinen.**

## Vliegwiel van de ontwikkeling van het stationsgebied

Door de gunstige ligging voor een levendige, stedelijke wijk zal Hyde Park onderdeel gaan uitmaken van de regio Amsterdam met een geheel eigen signatuur. Met circa 3.800 appartementen en bijbehorende voorzieningen vormt de wijk een belangrijke stedelijke ontwikkeling in het gebied tussen het Station Hoofddorp en Hoofddorp-centrum, dat tot voor kort een kantorenpark was met veel leegstand.

Het masterplan draagt bij aan de ontwikkeling van Hoofddorp tot een toekomstbestendige en levendige stad waarin werken, wonen en recreëren optimaal samengaan. Door het ontwikkelen van Hyde Park worden goed bereikbare woningen toegevoegd aan de woningvoorraad. De daarmee gepaarde verdichting zorgt ervoor dat er in de Haarlemmermeer voldoende ruimte overblijft voor groen.

Door het herstellen van de oorspronkelijke polderstructuur met zijn rechte sloten en straten wordt een waardevolle landschappelijke kwaliteit van de Haarlemmermeer versterkt en wordt Hyde Park goed verbonden met



De Haarlemmermeerse polderlijnen vormen de ruimtelijke structuur van het toekomstige stationsgebied.

Beeld: MVRDV



de omgeving. Hierdoor ontstaan logische wandel- en fietsroutes tussen het winkelcentrum, stadspark en het station. Elke laan krijgt een eigen karakter. De hoofdstraat is ontworpen als boulevard met bomen aan weerszijden en brede stoepen met winkels en horeca. Fietsen, lopen en verblijven staan centraal in het gelijkvloerse gebied: de auto is er te gast.

Door de opzet met kwalitatief hoogwaardige stadsblokken met

geluidsluwe binnentuinen, ontstaat een prettige en groene stadswijk. Kenmerkend zijn de schuine daken waardoor iedereen zowel binnen als buiten kan genieten van de zon. Door de 'happen' uit de gebouwen hebben bewoners vanaf hun dakterras bovendien zicht op het park. De diversiteit wordt verder bereikt door de opdeling van de bouwblokken in 'Hoofddorpse huizen', ieder met een eigen herkenbaar karakter.



**Winy Maas**

'Hyde Park wordt een levendige hoofdstedelijke wijk, vlakbij Amsterdam, waar het comfortabel wonen is, waar ontmoeten en het genieten van de groene omgeving centraal staat. En dat op een on-Nederlandse schaal.'



4

**Sfeerbeeld mogelijke doorontwikkeling; de ambitie om groen en water ruimte te geven is prominent aanwezig.** Beeld: MVRDV-project Westerpark West



# ONTWIKKELPAD; IN SNELTREIN- VAART NAAR DE TOEKOMST

---

# De ontwikkeling van het Stationsgebied Hoofddorp stapt op een rijdende trein

## Dit Spoorboek is een eerste stap in de samenwerking tussen alle betrokken partners in de gebiedsontwikkeling van het Stationsgebied Hoofddorp.

De eerstvolgende stap, welke dit jaar nog genomen wordt, is om in gezamenlijkheid het Gebiedsplan op te stellen. In dit plan wordt het stedenbouwkundig raamwerk nader uitgewerkt, en wordt rekening gehouden met de bredere ontwikkeling van Haarlemmermeer. De verdere stedenbouwkundige uitwerking, waarvoor de gemeente Haarlemmermeer de trekker is, wordt vervolgens uitgewerkt richting eind 2021. In het plan is speciale aandacht voor de infrastructurele ingrepen. Deze worden behandeld in het Bestuurlijk Overleg MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Het traject volgende op het spoorboek vraagt een passende organisatie, planning en investering als onderdeel van de reeds bestaande trajecten.

### MRA-west als deel van de NOVI

In de brief van 9 juni 2021 aan

de Tweede Kamer worden door de minister drie sporen genoemd om de woningbouw te versnellen. Een daarvan is de inzet op 14 grootschalige woningbouwgebieden (NOVI: Nationale Omgevingsvisie), waarvan Haarlemmermeer onder de noemer 'MRA-west' er een is. In deze gebieden werkt het Rijk met de betrokken overheden in een integrale aanpak aan de planontwikkeling. Ambtelijk is door het Rijk meegewerkt aan dit Spoorboek, maar het is aan het nieuwe kabinet om te besluiten hoe de gebieden moeten worden ingevuld. Met het Spoorboek voor Stationsgebied Hoofddorp wordt richting gegeven aan de invulling van dit gebied. Zodra het kabinet is gevormd kunnen er samen met het Rijk snel stappen worden gezet richting start bouw.

### Ontwikkeling stationsgebied als onderdeel totale ontwikkeling Haarlemmermeer

De doorontwikkeling van het stationsgebied van Hoofddorp vormt een onderdeel van de totale schaa sprong van het wonen in Haarlemmermeer. Behalve in het stationsgebied zijn ook in de westflank van de gemeente en

in Nieuw-Vennep en Hoofddorp-Noord een flink aantal woningen gepland. Voor de oostflank van Haarlemmermeer, waar Schiphol en het stationsgebied onderdeel van uitmaken, is recent gestudeerd op een mogelijke toekomst voor dit gebied: een eigen profiel als Geniecampus van de westelijke Randstad, waar een ontmoetingslandschap de verschillende economische clusters verbindt en ruimte wordt geboden aan zowel kennis als kunde. In deze visie is het station Hoofddorp en de omgeving flink opgeschaald met kansen als (intern)nationale hub. Schiphol is daarbij opgenomen in een groot groen-blauw systeem en de verbinding met de Westeinderscheg-en plas zorgt voor een kwalitatieve en recreatieve schaa sprong. Bij de verdere ontwikkeling van het stationsgebied worden deze ontwikkelingen en visie in ogenschouwen genomen.

### Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)

In het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid werken het Rijk en de MRA sinds 2018 samen aan de opgaven op het terrein van bereikbaarheid en verstedelijking.

Het programma bestaat uit vier programmalijnen die een focus hebben op de langere termijn (2040) en een Uitvoeringsagenda die zich richt op de korte en middellange termijn (2030).

### **Uitvoeringsagenda en Bereikbare Steden**

De uitvoeringsagenda richt zich op het verlichten van de druk op het mobiliteitssysteem om deze ook slimmer, veiliger en duurzamer maken. Naast maatregelen die het reisgedrag beïnvloeden, richt de Uitvoeringsagenda project Bereikbare Steden zich op de woningbouw in binnenstedelijk gebied, in de nabijheid van OV-knooppunten, op de korte en middellange termijn. Bereikbare Steden is gestoeld op de volgende bevindingen:

- Voor een duurzame ontwikkeling van de polycentrische metropoolregio is een goede bereikbaarheid cruciaal;
- Diverse openbaar vervoersknooppunten in de MRA hebben, vanwege hun ligging, veel potentie voor verdere verstedelijking en verdichting, waarbij het bestaande (ov-) systeem verder benut kan worden;
- In het verlengde hiervan is ook een bijdrage te leveren aan het organiseren van tegenspits, economische ontwikkeling en versterking van de identiteit en leefbaarheid van de steden.

### **Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH)**

In 2020 zijn verschillende onderzoeken verricht, waaronder: het MIRT-onderzoek ZWASH, de Quicksan Westkant Amsterdam, regionale studies naar metro-ontwikkeling aan de westkant (MASH) en de spoorstudie Airport Sprinter fase 2. Op basis hiervan:

- Is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de metro

Ringlijn tussen Amsterdam Centraal en Isolatorweg als voorkeursalternatief uitgesproken;

- Is de mogelijkheid van de trein, een Airport Sprinter tussen Hoofddorp en Amsterdam CS, onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat deze sprinter een belangrijke rol kan vervullen in het ov-netwerk en daarmee een goede tussenoplossing zou zijn, maar geen passende oplossing is voor de ontsluiting van woningbouwlocaties. Ook draagt deze oplossing minder bij aan het vrijspelen van capaciteit op het treinspoor en het op de lange termijn scheiden van lokaal, regionaal en nationaal verkeer;
- Is het (hoofd)wegennet in het ZWASH-gebied verkend. Hieruit is geconcludeerd dat met een aantal ingrepen de capaciteit uit te breiden

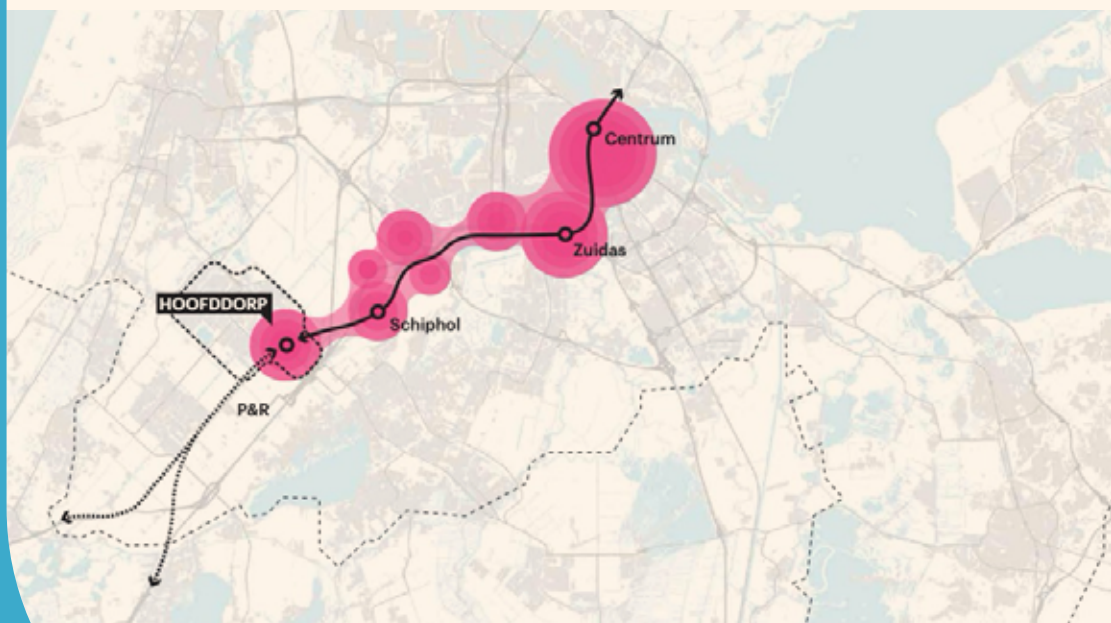
is, maar dat knelpunten niet helemaal worden opgelost.

Vervolgonderzoek is nodig.

Vervolgstep van ZWASH is om toe te werken naar een MIRT-verkenning. Voorwaarde voor zo'n startbeslissing is zicht op voldoende financiële dekking voor beoogde maatregelen.

### **Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)**

Dit programma is een uitvoeringsprogramma van de Rijksoverheid. Het omvat projecten van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, dat jaarlijks wordt geactualiseerd en gepubliceerd op Prinsjesdag als bijlage van de begroting van het infrastructuurfonds. Twee keer per jaar vindt hierover overleg plaats met de regio, bestaande uit Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Voor een gecoördineerde inbreng van voorstellen vindt afstemming plaats in het programma van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.



**Visualisatie van de noord-zuid verbinding met Amsterdam.** Beeld: MVRDV

# Een passende organisatiestructuur om te komen tot integrale ontwikkeling

**De versnelling van de woningbouw in het stationsgebied van Hoofddorp betreft een integrale opgave met een veelvoud aan betrokken partijen. De samenwerking met de partners is georganiseerd in een organisatiestructuur waarin iedere betrokken partij ruimte en zeggenschap heeft.**

## **Gelijkwaardige partners in een integrale opgave**

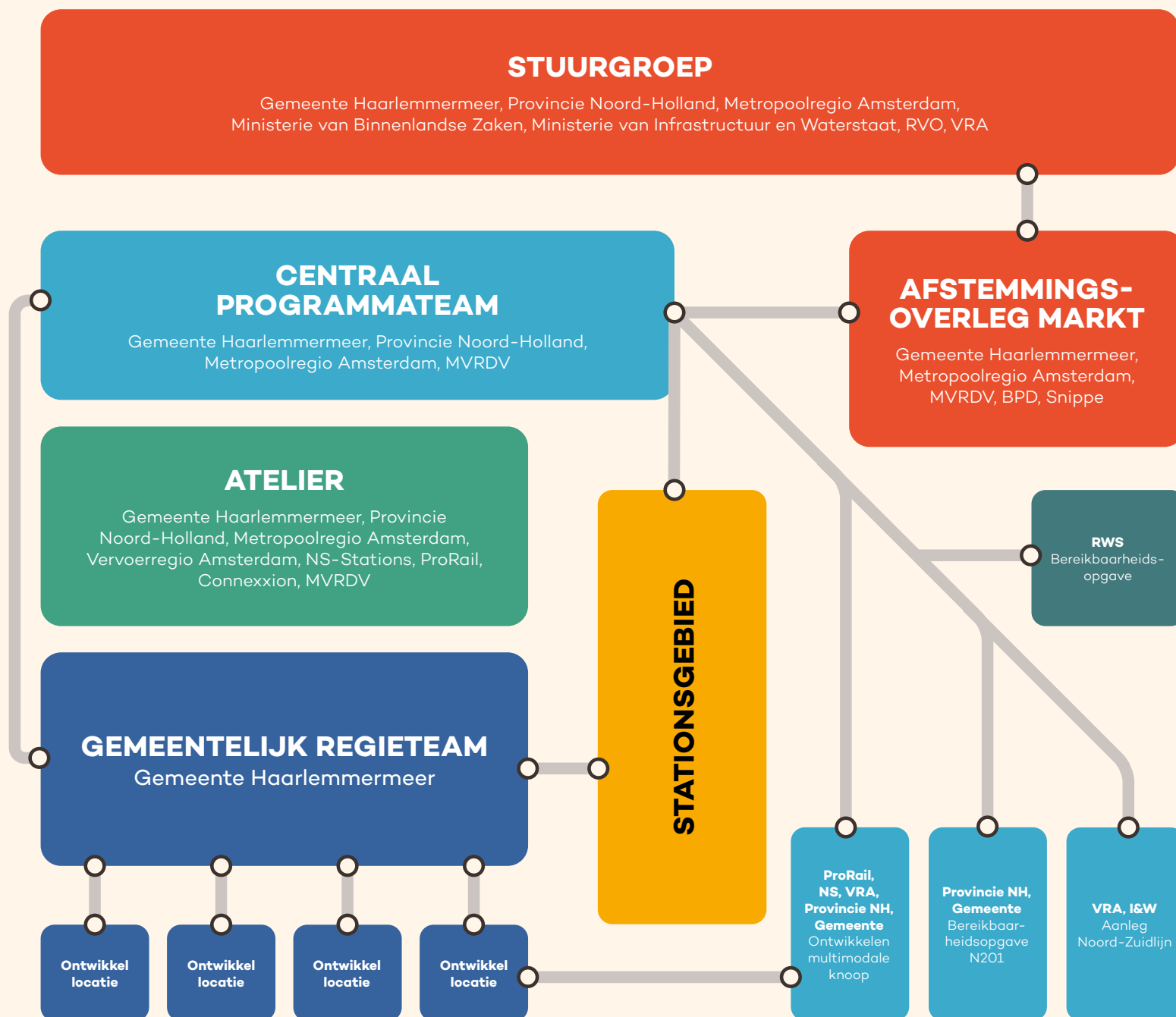
De huidige organisatiestructuur om te komen tot versnelling van de woningbouw in het Stationsgebied wordt weergegeven met behulp van bijgaand schema. De woningbouwopgave raakt aan vele onderwerpen en partijen. Iedere partij is verantwoordelijk voor de eigen ontwikkeling, de afstemming vindt plaats op de raakvlakken. Zo kan de woningbouw in het Stationsgebied niet plaatsvinden zonder de

toekomstige reizigersstromen mee te nemen in de planontwikkeling. Dit heeft effect op het gebruik van het station. De integraliteit van de complexe opgave is verbeeld in de organisatiestructuur. Momenteel wordt onderzocht of deze structuur voor het vervolgtraject aanpassingen behoeft.



Weergave van de huidige organisatiestructuur om te komen tot integrale ontwikkeling van het stationsgebied Hoofddorp.

Beeld: Programmteam Stationsgebied Hoofddorp



# Fasering van de ontwikkelingen en nader onderzoek

---

## **De gezamenlijke ambitie en bestuurlijke afspraak is om een substantieel deel van de 15.500 woningen binnen de straal van 1.200 meter om het Station Hoofddorp te realiseren voor 2030.**

De schaal- en kwaliteitssprong rondom station Hoofddorp vergt een integrale ontwikkeling. Dit is complex, want de ontwikkeling van de beoogde grootschalige woningbouw is afhankelijk van een aantal infrastructurele ingrepen, en gedurende de transformatie moet het station bereikbaar blijven. Bovendien zal het succes van het wonen voor een groot deel bepaald worden door de aankleding van de openbare ruimte met groen en water. Daarbij zal de mix met werkgelegenheid en voorzieningen de stedelijke levendigheid bepalen. Alleen als deze sporen goed op elkaar afgestemd zijn is het mogelijk om binnen de termijn 15.500 woningen te realiseren in de stationsomgeving van Hoofddorp.

Het ontwikkelpad voor het stationsgebied is zo opgezet dat gestart kan worden met ontwikkelingen, vooruitlopend op een definitieve keuze over het wel of niet doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Hetzelfde geldt voor de ontsluiting op het bovenliggend wegensysteem. Over de verkeerskundige maatregelen op de N201 en Rijkswegen vindt overleg plaats, waarbij verschillende opties verkend worden.

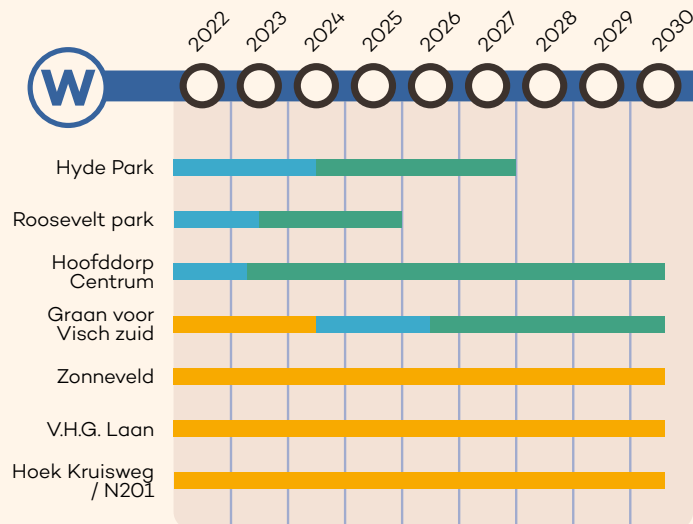
Het integraal ontwikkelen van de deelgebieden binnen het stationsgebied is afhankelijk van met name het veranderen van de verkeerscirculatie. Het amoveren van wegen om zo ruimte vrij te maken voor bebouwing kost echter tijd. Voor het gebied in de directe omgeving van het station wordt daarom onderzocht wat er vooruitlopend op de afwaardering van de Van Heuven Goedhartlaan al kan worden gerealiseerd. De gemeente zet in op het versnellen van woningbouw op een aantal specifieke bouwplots, anticiperend op de grotere ingrepen die meer tijd kosten.

## **Sporen in de tijd**

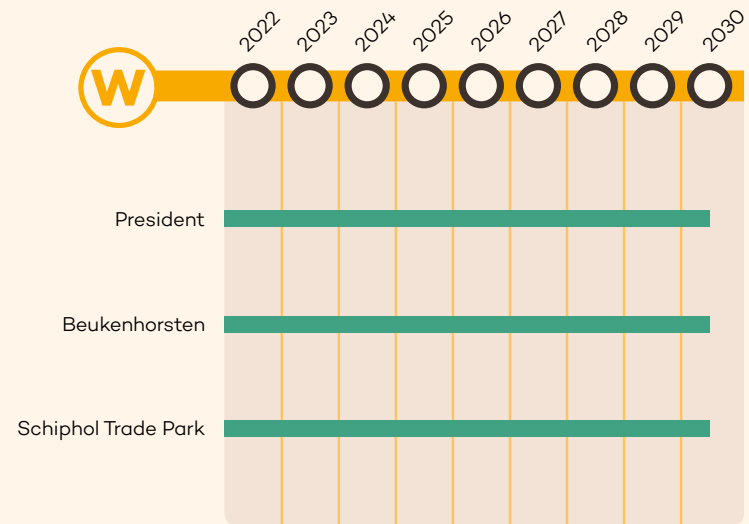
Het figuur op de rechterpagina laat schematisch een mogelijke fasering zien voor de verschillende sporen. De schaalessprong is reeds in gang gezet met transformatie van het kantorenterrein Beukenhorst-West naar hoogstedelijk wonen, bekend onder de naam Hyde Park. Ook in Rooseveltpark en Hoofddorp Centrum gaat de bouw binnenkort van start. Daarmee wordt een substantieel aandeel van de 15.500 woningen gerealiseerd. Verder ontwikkelen de kantoorterreinen de President, Beukenhorst Zuid en Schiphol Trade Park zich steeds verder. De transformatie van de locaties Zonneveld en Hoek/N201 naar wonen en werken vergen nog nader onderzoek naar onder andere leefbaarheid. De realisatie van woningbouw op deze locaties wordt niet voor 2030 verwacht.

Rechterpagina: **Samenhangende sporen ontwikkeling Stationsgebied Hoofddorp.**  
Beeld: Gemeente Haarlemmermeer

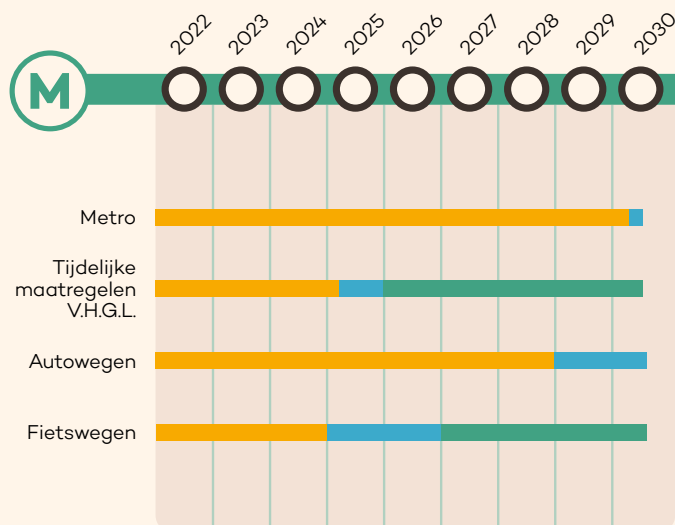
## WONEN



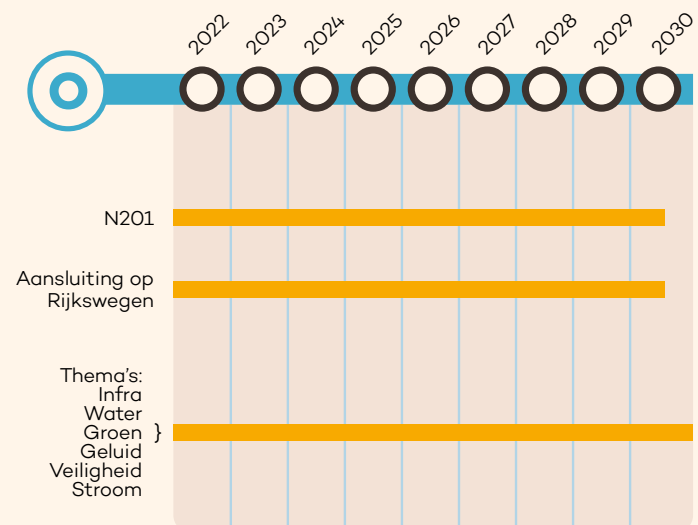
## WERKEN



## MULTIMODALE KNOOP EN BEREIKBAARHEID



## ONDERZOEKEN



### Legenda

■ Onderzoeken en voorbereiding

■ Realisatie tot 1e oplevering

■ Opleveren

# Investeren in een aantrekkelijk en leefbaar stationsgebied

**Met de ontwikkelingen die reeds van start zijn gegaan in Hoofddorp wordt al flink geïnvesteerd in de toekomst van het gebied. Om de integrale ontwikkeling echter vlot door te zetten zijn in de nabije toekomst aanvullende investeringen nodig, welke de komende periode nader worden uitgewerkt en verder aangescherpt.**

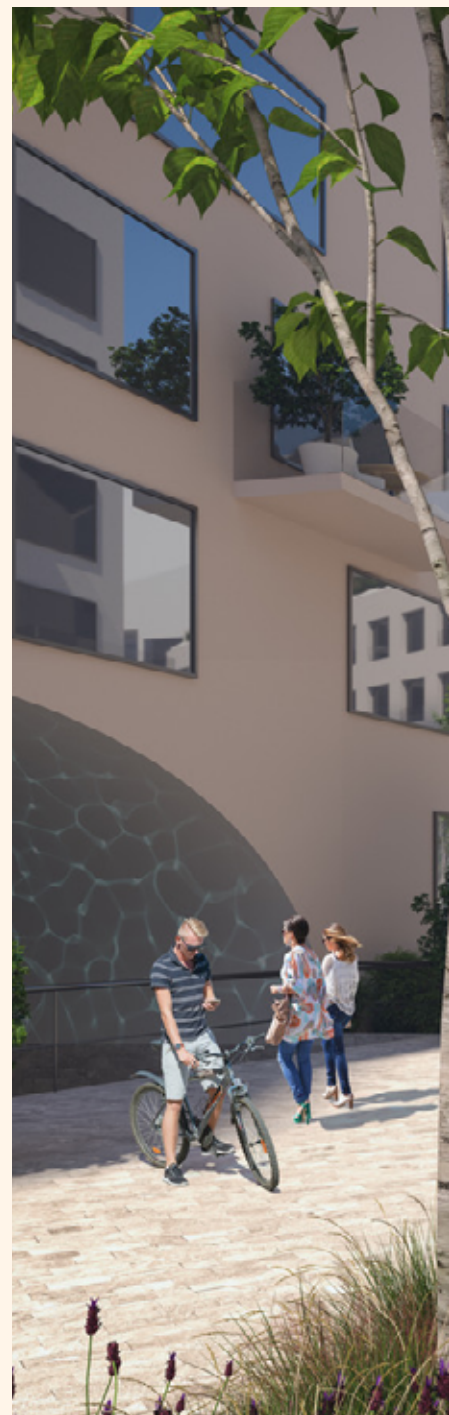
## Investerings

Om het beoogde programma van 15.500 woningen en 6.200 arbeidsplaatsen te realiseren zijn forse investeringen benodigd binnen en buiten de 1.200 meter contour. Zo zijn kostbare ingrepen in de afwaardering van de Van Heuven Goedhartlaan, de optimalisatie van de knoop A4/A5/N201 en de verbetering van de verbinding met het centrum en Schiphol Trade Park vereist om het programma volledig te realiseren. Met de toename van het aantal reizigers moet het entreegebied van het station tevens worden aangepast, waaronder het verplaatsen van de bushalte

en het maken van een fietshub vallen. Deze investeringen kunnen niet volledig verhaald worden op de ontwikkelingen.

Het investeren in Hoofddorp is al begonnen: naast de verdubbeling van de Bennebroekerweg worden bijvoorbeeld doorgaande fietspaden aangelegd en het park tussen Hyde Park en het centrum aangepast. In de nabije toekomst zijn meer investeringen nodig. Van al deze investeringen zijn de kosten, opbrengsten en dekkingen in beeld gebracht. Het ongedekte deel van de totale investeringen bedraagt € 300 tot € 400 miljoen. De partners werken de plannen de komende tijd nader uit. Met de concretisering van de plannen worden de financiële onderbouwingen eveneens verder aangescherpt.

Mogelijk toekomstbeeld van wonen in hoogstedelijk Hoofddorp.  
Beeld: MVRDV





Door te investeren in infrastructuur, groen en water ontstaat er ruimte voor betaalbare woningen en een aantrekkelijk, bereikbaar en leefbaar stationsgebied.

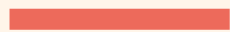


**Integrale ontwikkeling van stedelijk gebied met ruimte voor iedereen.**

Beeld: Pancras Plaza Kings Cross London, John Sturrock



# PARTNERS IN DE ONTWIKKELING VAN HET STATIONSGEBIED



5

# Duizenden woningen extra in Stationsgebied Hoofddorp

**De Metropoolregio Amsterdam staat voor een grote bouwopgave. Hoofddorp, op steenworp afstand van Schiphol en de Zuidas van Amsterdam, is een geweldige locatie om duizenden woningen en kantoren toe te voegen. Wethouder Jurgen Nobel geeft een inkijk in de ontwikkeling.**

**Wat is het eerste wat u voor u ziet als u denkt aan de ontwikkeling van de stationsomgeving?**

“De ontwikkeling van de stationsomgeving Hoofddorp is al in gang gezet. De kantorenlocatie ‘Beukenhorst-West’, aan de westzijde van het NS-station, wordt op dit moment getransformeerd naar een gebied met een stedelijke uitstraling. Dat is Hyde Park. Hier zullen 3.800 woningen gebouwd worden. De komende jaren is dit een plek met veel bouwactiviteit. Deze moderne, stedelijke wijk zal samen met het bestaande centrum van

Hoofddorp, met het raadhuis, het cultuurgebouw, de winkelstraten en winkelcentrum en het tussengelegen stadspark, het nieuwe levendige stadshart van Hoofddorp vormen. In totaal willen we hier meer dan 5.000 woningen bijbouwen. Ook aan de noord- en zuidkant van Hoofddorp zijn verschillende ontwikkelingen gaande die zorgen voor een betere mix van wonen en werken. Daarnaast zijn de bedrijvenlocaties Schiphol Trade Park, Beukenhorst Zuid en Beukenhorst Oost-Oost aan de oostzijde van station Hoofddorp al in ontwikkeling.”

**Wat zou voor u de belangrijkste reden zijn om in het stationsgebied te gaan wonen/werken?**

“Dit wordt een levendig, modern en stedelijk gebied, waar veel internationaal opererende bedrijven zitten, maar waar je ook prettig kunt wonen, met veel groen en ruimte om je heen. De komst van de Noord/Zuidlijn maakt de stationsomgeving nog aantrekkelijker. Dan ben je binnen een paar minuten op





Schiphol en in tien minuten op de Zuidas. Die verbondenheid is belangrijk. Zo kan Hoofddorp uitgroeien tot een belangrijk centrum in de Metropoolregio Amsterdam.”

**Zou u wonen of werken in de stationsomgeving van Hoofddorp aanraden aan vrienden en kennissen? Wat vertelt u dan?**

“Vroeger was er niet heel veel te doen in Hoofddorp. Als wij iets wilden drinken, moesten we naar Amsterdam of Haarlem. Dat verandert nu. Hoofddorp wordt gezelliger. En met die supersnelle verbindingen ligt de wereld aan je voeten. Dat levert heel veel voordelen op. Daarnaast zijn de woningen, vergeleken met Amsterdamse prijzen, nog te overzien.”

**Wethouder Jurgen Nobel van Gemeente Haarlemmermeer.**

Beeld: Gemeente Haarlemmermeer



# Lokale ondernemers en toekomstige bewoners aan het woord

**De integrale ontwikkeling van het Stationsgebied raakt huidige en toekomstige bewoners, ondernemers, reizigers en bezoekers. In de opgave van de gebouwde omgeving staat de mens centraal. Mensen maken immers de stad.**

**Interview:**

**Toekomstige bewoner Hyde Park**

**Uniek wonen, centraal in de randstad.**

**Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om in Hoofddorp te gaan wonen?**

“Het project Hyde Park voelt voor mij als zoiets unieks en speciaals dat het voor mij niet gek veel had uitgemaakt waar het stond. Dat het dicht bij Amsterdam en centraal in de Randstad ligt maakt voor mij het plaatje compleet.”

**Zijn er dingen die u zou veranderen aan Hoofddorp?**

“Ik zou willen dat het centrum meer bruist, echter gaat Hyde Park hier verandering in brengen dus voor mij hoeft er niets te veranderen.”

**Zou u Hyde Park en Hoofddorp aanraden aan vrienden en kennissen? Wat vertelt u dan?**

“Ik doe niet anders! Ik vertel dat dit zo'n uniek en speciaal project is met voor ieders wil wat. Op de bovenste etage een appartement vinden van 55 m2 met 50 m2 terras, waar vind je dat nou? De architectuur is van ongekende hoogte en wie wilt er nou niet voor de deur lekker uit eten gaan, borrelen, boodschappen doen en naar de sportschool gaan?”



**Blok 'Notting Hill', momenteel in de verkoop in Hyde Park.**

Beeld: Hyde Park.



## Heleen de Vreese

**Bestuurder DUWO** – eigenaar en ontwikkelaar van studentenwoningen in het stationsgebied van Hoofddorp

### Interview:

#### Een perfecte plek voor studenten

“Wij onderzoeken mogelijkheden naar studentenhuisvesting in het Stationsgebied, omdat dit een unieke kans is voor studenten. DUWO is natuurlijk al actief in Hoofddorp, met een kleine 600 studentenwoningen op de Opaalcampus. De ontwikkeling in het Stationsgebied biedt een mooie kans om ons aanbod uit te breiden.

Het Stationsgebied is een aantrekkelijk gebied voor studentenhuisvesting vanwege de nabijheid van het station én het centrum van Hoofddorp. Het is een goede plek voor studenten die in Hoofddorp naar het MBO gaan, maar vooral ook studenten die in Amsterdam (of Leiden) gaan studeren, maar in Hoofddorp willen (blijven) wonen. Deze studenten dragen bij aan reuring en levendigheid omdat zij Hoofddorp leren kennen als een mooie plek om te wonen. Daarom is dit ook een doelgroep voor de toekomst in de Haarlemmermeer.

Voor ons is de betaalbaarheid van de woningen voor de studenten, en de nabijheid van voorzieningen die gericht zijn op ontmoeting en contact erg belangrijk. Deze voorzieningen variëren van studieplekken tot sportscholen en van bruine kroegen tot coffeecorners. Daarbij is van belang dat het gebied niet op zichzelf

komt te staan, maar de verbinding wordt gevonden met het bestaande centrum van Hoofddorp.

De optimalisatie van het OV is ook erg belangrijk. Hoofddorp heeft geen HBO- en WO- onderwijs binnen de eigen gemeentegrenzen. Daarom is goede bereikbaarheid voor studenten die in Hoofddorp willen (blijven) wonen cruciaal. Het doortrekken van de metro en mogelijk nachtvervoer zou dus erg positief zijn!”



## Erwin Kerkhoff

**Royal Properties Group** – eigenaar South Point, in de bocht van de Taurusavenue

### Interview:

#### Het Stationsgebied als voorbeeld voor de toekomst

‘De uitstraling van station Hoofddorp kan worden verbeterd naar een levendige verbinding tussen de twee delen van de stad. Denk daarbij qua vormgeving aan station Zuid in Amsterdam. Dit maakt voor ons, de Royal Properties Group, integraal onderdeel uit van onze plannen en wij willen er ook zelf in investeren in goede samenwerking met de gemeente, de Provincie, de MRA, de NS, ProRail, de gebruikers en de inwoners van het gebied. De gemeente kan dit mogelijk maken. Als het Rijk ook nog haar steentje bijdraagt kunnen we gezamenlijk Hoofddorp en haar stationsgebied tot een voorbeeld maken van toekomstgericht bouwen in verbinding met duurzaamheid’.

**Creëren van levendigheid in het stationsgebied is de opgave voor dit gebied.**

## Gyula Öry

**Eigenaar van Cairn Real Estate**

### Interview:

#### Op naar een levendig Stationsgebied

‘De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is super. Je bent in 4 minuten op Schiphol. En vanuit de Zuidas zo in Hoofddorp. Of andersom: vanuit betaalbare woningen in Hoofddorp zo op het werk in Amsterdam’. ‘Creëren van levendigheid in het stationsgebied is de opgave voor dit gebied. Creëer gezelligheid om het verblijf voor de werknemers en inwoners leuk te maken. Luister naar de wensen van de werknemers en de inwoners. Sluit goed aan op de huidige ontwikkelingen in het gebied: Pharos gebouw, Park 20-20 en Hyde Park’.

**Het droombeeld van Royal Properties Group voor de transformatie van de huidige bebouwing South Point.**

Beeld: Royal Properties Group.



# MANIFEST

Dit spoorboek beschrijft de ambitie en de beoogde route voor de versnelling van de woningbouw in het Stationsgebied van Hoofddorp. De volgende partijen committeren zich aan deze gezamenlijke opgave.



**Jurgen Nobel**  
Wethouder Gemeente  
Haarlemmermeer



**Mariëtte Sedee**  
Wethouder Gemeente  
Haarlemmermeer



**Cees Loggen**  
Gedeputeerde  
Provincie Noord-Holland



**Jeroen Olthof**  
Gedeputeerde  
Provincie Noord-Holland



**Lex Brans**  
Bouwambassadeur  
Provincie Noord-Holland

Gemeente Haarlemmermeer  
Provincie Noord-Holland  
Vervoerregio Amsterdam  
Metropoolregio Amsterdam  
NS  
ProRail  
Connexxion



**Marja Ruigrok**  
Dagelijks bestuur  
Vervoerregio Amsterdam



**Emiel Reiding**  
Directeur  
Metropoolregio Amsterdam



**Irma Winkenius**  
Regiodirecteur NS



**Harro Homan**  
Regiodirecteur  
ProRail



**Erik van Essen**  
Concessiedirecteur  
regio Noord-Holland  
Connexxion

**De ambitie van de  
integrale ontwikkeling  
wordt gezamenlijk  
onderschreven**

# Colofon

---

## **Coverbeeld**

Atelier Oostflank, BVR Adviseurs

## **Auteurs**

Provincie Noord-Holland  
Metropoolregio Amsterdam  
Gemeente Haarlemmermeer  
Vervoerregio Amsterdam  
MVRDV  
DUWO  
Cairn Real Estate  
Royal Properties Group

## **Vormgeving**

Misteli Creative Agency

## **Drukker**

Koninklijke Van der Most

## **Oplage**

200 stuks

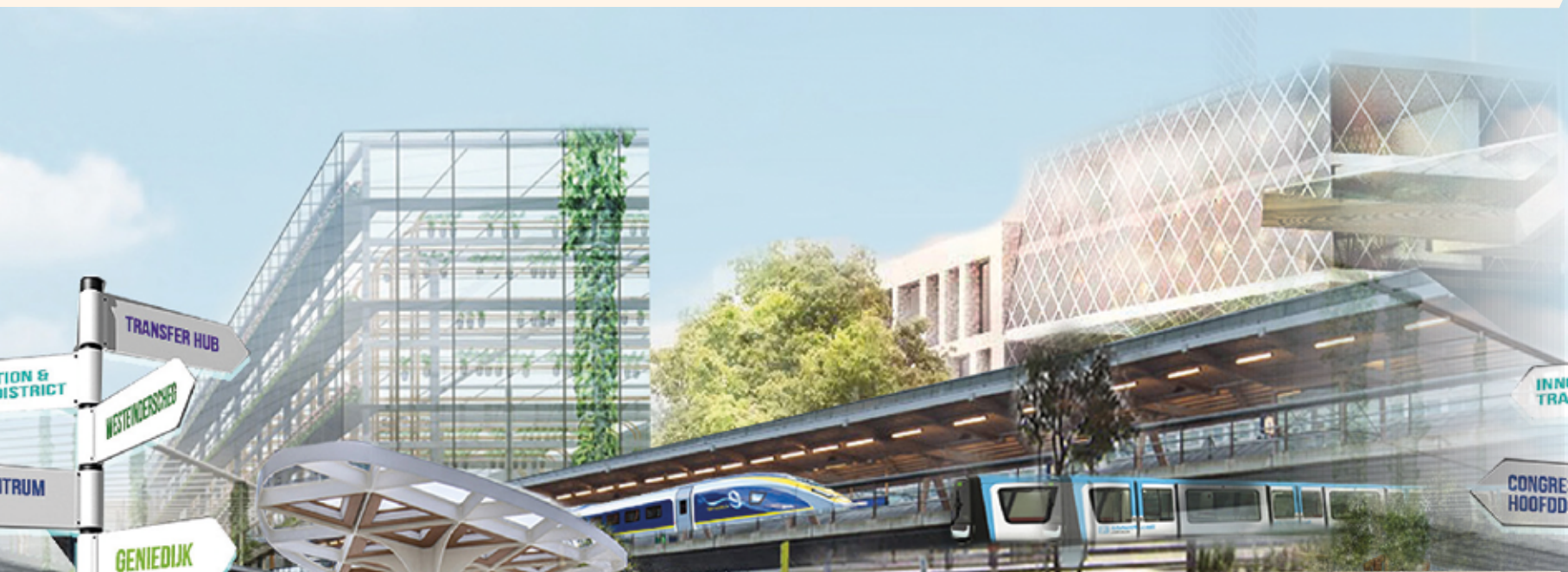
## **Aangeboden door**

Metropoolregio Amsterdam

## **In samenwerking met**

Gemeente Haarlemmermeer, Provincie Noord-Holland, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Vervoerregio Amsterdam, NS, ProRail en Connexxion





Ontwikkeling  
Stationsgebied  
**Hoofddorp 2030**