

Strategie functiemenging Zaancorridor

Eindversie

Rapportage



**bureau
buiten**

economie & omgeving

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	2
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Totstandkoming	6
1.3 Leeswijzer	7
2 Analyse huidige situatie	8
2.1 De Zaancorridor op hoofdlijnen	8
2.2 Toelichting op het belang van functiemenging	9
2.3 Resultaten verdiepende data-analyse functiemenging	9
2.4 Conclusie	10
3 Potentie voor functiemenging per station	11
3.1 Afbakening functies en potentieel effect op reizigersstromen	11
3.2 Overwegingen en locatievoorwaarden per functie	12
3.3 Potentie functiemenging per station	16
3.4 Conclusie: potentie functiemenging aan de Zaancorridor	16
4 Functiemenging nabij stationsomgevingen elders in het land	18
4.1 Toelichting op de selectie casuïstiek	18
4.2 Geleerde lessen per casus	19
4.3 Conclusies en aanbevelingen t.a.v. de casuïstiek	23
5 Advies en Strategie functiemenging	25
5.1 Marktvraag en ontwikkeling naar functies	25
5.2 Gemeentelijke beleidsrichting voor de stationsomgeving	26
5.3 Advies functiemenging per stationsomgeving/type	28
5.4 Strategie sturen op functiemenging	34
5.5 Conclusies, handelingsperspectief en vervolgstappen	38
Bijlage 1 Stationsprofielen per station	44
Bijlage 2 Potentie functiemenging per station	67

Aangeboden aan
Provincie Noord-Holland
21 januari 2026

Auteurs
Joost Hagens
Ruben Schepens
Myrthe van Galen

Projectnummer 2303



Managementsamenvatting

Aanleiding en afbakening

De Zaancorridor, het spoortraject tussen Zaandam en Heerhugowaard, kent een beperkte functiemenging in veel stationsomgevingen en mede daardoor een eenzijdige spitsrichting. Dit leidt tot beperkte regionale economische dynamiek, stationsgebieden die voornamelijk woongebieden zijn en lage benutting van de trein in de tegenspits. De Provincie Noord-Holland, NS, en de betrokken gemeenten (Dijk en Waard, Alkmaar, Heiloo, Castricum, Uitgeest en Zaanstad) streven naar het verbeteren van deze balans door het toevoegen van werkfuncties en publieksaantrekkelijke voorzieningen rondom de stations. Verdichting met wonen vindt al op meerdere plekken plaats, maar het realiseren van economische functies blijkt in de praktijk lastiger.

Functiemenging is cruciaal voor het creëren van levendige, aantrekkelijke en toekomstbestendige woon- en werkomgevingen. Een gevarieerd programma nabij stationsomgevingen zorgt voor dagelijkse reuring en verhoogt de nabijheid van voorzieningen. Gemengde stedelijke milieus bieden meer ruimte voor ontmoeting, versterken de regionale economie, vergroten de leefkwaliteit voor bewoners en werknemers, en stimuleren duurzame mobiliteit doordat meer functies op loop- en fietsafstand bereikbaar zijn. Daarmee draagt functiemenging bij aan kwalitatief sterkere steden- en kernen en een robuuste ontwikkeling van de Zaancorridor als geheel.

Analyse huidige situatie en potentie per stationsomgeving

Om de potentie van functiemenging op de Zaancorridor te onderzoeken is eerst de huidige situatie van de stationsomgevingen in kaart gebracht: de ruimtelijke en economische structuur, bestaande functies, kernindicatoren en lopende gebiedsontwikkelingen. In deze analyse is een onderscheid gemaakt tussen het 300 meter gebied (een straal van 300m rond het station) van het station en het 1200 meter gebied (een straal van 1.200m rond het station). Uit deze nulmeting blijkt dat veel stationsgebieden een dominante woonfunctie hebben, met beperkte aanwezigheid van economische, maatschappelijke of recreatieve voorzieningen. Tegelijkertijd zijn er stations met sterke potenties, bijvoorbeeld door nabijheid van onderwijsclusters, culturele voorzieningen, toeristisch aanbod of stedelijke centrumfuncties.

Als tweede stap zijn voor elke functie de belangrijkste locatievoorwaarden uitgewerkt, zoals ruimtelijke inpassing, benodigde dichtheid, verzorgingsgebied, bereikbaarheid en synergie met omliggende functies. Op basis hiervan is in hoofdstuk 3 per station de geschiktheid en het te verwachten effect op de tegenspits beoordeeld. Voor elk van de elf stationsomgevingen is uitgewerkt welke functies ruimtelijk kansrijk en functioneel passend zijn, variërend van onderwijs en zorg tot kantoren, sport, cultuur, horeca en recreatieve functies (zie onderstaande tabel). Daarmee ontstaat een duidelijk beeld van waar toevoeging van functies logisch en haalbaar is, en waar dit minder voor de hand ligt.

Lessen vanuit voorbeeldprojecten

In hoofdstuk 4 is geleerd van voorbeelden van functiemenging bij stations elders in het land. Voor Groningen Europapark, Tilburg Centraal, Hilversum Sportpark en Driebergen-Zeist is geanalyseerd hoe daar succesvolle combinaties van wonen, werken en voorzieningen tot stand zijn gekomen. Uit deze cases zijn lessen gedestilleerd over onder andere programmering, ruimtelijke kwaliteit, ontwikkeltempo en samenwerking tussen overheden, marktpartijen en vervoerders. Zo blijkt onder andere dat sterke publieke regie en strategisch eigendom vaak bepalend zijn voor het slagen van integrale gebiedsontwikkeling en werken flexibele programma's beter dan dichtgetimmerde masterplannen.

Tabel 1: Geschiktheid functiemenging per stationsomgeving

Geschiktheid stations	Heerhugowaard	Alkmaar-Noord	Alkmaar	Heiloo	Castricum	Uitgeest	Krommenie-Ass.	Wormerveer	Zaandijk-Zaanse S.	Koog aan de Zaan	Zaandam
Kantoren											
Kleine kantoorvolumes	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Grote kantoorvolumes	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Onderwijs											
Secundair onderwijs	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Tertiair onderwijs	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Winkels											
Dagelijks	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Niet-dagelijks	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Zorginstellingen											
Eerstelijnszorg	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Langdurige zorg	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Bovenregionale zorg	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Cultuur, sport en horeca											
Cultuur	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Sport	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Horeca	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Natuurrecreatie											
Versterken verbinding	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Advies functiemenging per stationsomgeving

Deze inzichten zijn in hoofdstuk 5 vertaald naar een concreet advies voor de elf stations langs de Zaancorridor (zie tabel 2). Voor ieder station worden functies voorgesteld die aansluiten bij de lokale context, ruimtelijke mogelijkheden en huidige en verwachte marktvrage. Hiermee ontstaat een gericht handelingsperspectief om de stationsomgevingen aantrekkelijker en veelzijdiger te maken en tegelijkertijd de tegenspits te versterken. Uit deze analyse blijkt dat de stations Alkmaar, Zaandam en Heerhugowaard de grootste potentie voor substantiële functiemenging hebben, vooral door hun intercitystatus, stedelijke dynamiek en de aanwezigheid van onderwijs- en zorgclusters. Stations als Castricum, Uitgeest, Wormerveer en Zaandijk-Zaanse Schans en Alkmaar-Noord, hebben sterke kansen rond recreatie, toerisme of zorg, maar vragen om gerichte keuzes die aansluiten bij hun schaal en karakter. Voor Heiloo, Krommenie-Assendelft en Koog aan de Zaan liggen vooral kansen in kleinschalige economische functies en voorzieningen die de leefbaarheid verbeteren.

Tabel 2: Advies functiemenging per stationsomgeving

Advies per stationsomgeving	Heerhugowaard	Alkmaar-Noord	Alkmaar	Heiloo	Castricum	Uitgeest	Krommenie-Assendelft	Wormerveer	Zaandijk-Zaanse Schans	Koog aan de Zaan	Zaandam
Kantoren											
Kleine kantoorvolumes	✓	✓	✓	~	✓	✓	~	~	~	~	✓
Grote kantoorvolumes	~	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓
Onderwijs											
Secundair onderwijs	✓	✓	~	~	~	~	✓	~	~	~	~
Tertiair onderwijs	✓	✓	✓	✗	✗	✗	~	✗	✗	✗	✓
Winkels											
Dagelijks	✓	✗	✓	~	✓	~	~	✓	✓	~	✓
Niet-dagelijks	~	✗	~	~	✗	✗	✗	✗	~	✗	✓
Zorginstellingen											
Eerstelijnszorg	✓	✓	~	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	~
Langdurige zorg	✓	✓	✓	~	~	~	~	~	~	~	✓
Bovenregionale zorg	~	✓	✓	✗	~	~	✗	✗	✗	✗	✓
Cultuur, sport en horeca											
Cultuur	~	✗	✓	~	✓	~	✗	✓	✓	✗	✓
Sport	~	✓	~	~	~	✓	✓	✗	✗	✗	~
Horeca	✓	~	✓	✓	✓	✓	~	✓	✓	✗	✓
Natuurrecreatie											
Versterken verbinding	✓	✗	✗	✓	✓	~	✗	✓	~	✗	✗

Strategie sturen op functiemengingen

Ook is in hoofdstuk 5 inzichtelijk gemaakt hoe het planologisch, juridisch, economisch en organisatorisch instrumentarium kan worden ingezet om functiemenging daadwerkelijk te realiseren. Dit omvat onder andere programmeringsafspraken, het benutten van financiële en procesmatige instrumenten, het faciliteren van gebiedsontwikkeling en het gericht inzetten van mobiliteitsmaatregelen. Deze instrumenten geven provincie, gemeenten en de NS concrete handvatten om de strategie uit te voeren en de stationsomgevingen stap voor stap te transformeren.

Tot slot wordt een methodiek voorgesteld om functiemenging te monitoren. Hiermee kunnen provincie en partners jaarlijks meten hoe stationsgebieden zich ontwikkelen en of de balans in de reizigersstromen verbetert. Door structureel samen te werken binnen het actieprogramma en de voortgang te bewaken ontstaat een gedeelde basis om keuzes te maken, ontwikkelingen te stimuleren en de Zaancorridor te laten uitgroeien tot een veelzijdige, sterk verbonden en economisch robuuste regio.

De belangrijkste conclusies en aanbevelingen zijn:

- Werk vanuit stationsprofielen: onderscheid tussen hoogstedelijke stations (Zaandam, Alkmaar) waar intensieve menging logisch is, middelgrote stations waar selectieve menging kansrijk is, en kleinschalige stations waar lichte menging en publieksaantrekkende voorzieningen beter passen. Dit voorkomt generieke strategieën en maakt gerichte keuzes mogelijk.
- Programmeer actief op werk- en publieksfuncties. De kansen voor kantoren, onderwijs en voorzieningen ontstaan vooral als overheden actief programmeren, makelaars betrekken, suboptimaal gehuisveste bedrijven benaderen en gericht marktwerking organiseren.
- Versterk de koppeling met gebiedsontwikkeling. Nieuwe woningbouwprojecten bieden een uniek moment om plintfuncties, werkruimtes en maatschappelijke functies mee te ontwikkelen. Zet hiervoor juridische en financiële instrumenten in, waaronder privaatrechtelijke afspraken bij gemeentelijke gronduitgifte, differentiatie in grondprijzen, parkeernormering en gerichte inzet van tijdelijke functies.
- Stationsgebieden profiteren van forse publieke investeringen in OV, infrastructuur, openbare ruimte en de sociale veiligheid. Door programmatische afspraken rondom functiemenging te koppelen aan deze investeringen (bijv. met NS/ProRail en gemeenten), ontstaat meer zekerheid voor partijen en wordt het draagvlak voor functiemenging sterker.

Voor het actieprogramma Zaancorridor zijn de volgende twee logische vervolgstappen uitgewerkt:

1. Continueer en versterk de samenwerking vanuit het actieprogramma Zaancorridor
2. Zorg voor doorlopende monitoring van de functiemenging in de stationsomgevingen

Eerste denklijnen voor aanvullende vervolgstappen zijn:

1. Het inrichten van een werkgroep functiemenging
2. Gezamenlijke acquisitie en of marketing/communicatie strategie ontwikkelen
3. De stationsprofielenschetsen uit dit onderzoek verdiepen/doorontwikkelen naar een ontwikkelbeeld per station

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Zaancorridor is de benaming voor de spoorlijn tussen Zaandam en Heerhugowaard¹. Provincie Noord-Holland, de zes gemeenten met een station aan de lijn en NS werken al geruime tijd samen om tot een betere benutting van het spoor te komen, zowel qua ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgevingen als qua treinfrequentie en -bezetting. Verdichting van de stationsomgevingen is hiervoor een beproefde strategie, waarmee op verschillende stations aan de Zaancorridor al ervaring is opgedaan of waar plannen voor zijn gemaakt die worden uitgevoerd. Woningbouw maakt hiervan vaak vanzelfsprekend al onderdeel uit. Maar werk- en/of bezoekfuncties zoals kantoren, bedrijfshuisvesting, commerciële en maatschappelijke voorzieningen, winkels, onderwijs, zorg, cultuur, leisure, etc., zijn tot dusverre minder of minder vanzelfsprekend in beeld. Terwijl dergelijke functies bijdragen aan reuring in de stationsomgeving en zorgen voor nabijheid van voorzieningen voor omwonenden, werkenden en reizigers. Functiemenging draagt daarmee ook bij aan de kwaliteit van stationsomgevingen en steden/dorpen. Bovendien kampt de Zaancorridor met een onevenwichtige verdeling van in- en uitstappers in de spitsperioden. Er reizen 's ochtends (veel) meer mensen naar Amsterdam en er gaan relatief lege treinen in noordelijke richting. In de avond is het beeld juist omgekeerd.

Ook op andere spoorlijnen in Noord-Holland is dit beeld waarneembaar. Bijv. op de Hoornse lijn, maar op de Zaancorridor is dit effect groter dan elders. Zowel voor de vervoerder, NS, als voor provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten is dit onwenselijk. Voor de NS omdat er relatief veel leeg materiaal moet worden ingezet, wat exploitatietechnisch uiteraard ongunstig is. De overheden streven daarnaast naar een evenwichtige ontwikkeling van de verschillende regio's in Noord-Holland, wat ook vraagt om toename van werkgelegenheid en voorzieningen ten noorden van Amsterdam.

Verdichting en functiemenging zijn logische onderdelen van een beleidsstrategie om aan deze problematiek wat te doen. Dit is ook nodig omdat het probleem zich anders steeds verder vergroot. De bij de Zaancorridor betrokken partijen hebben eind 2024 een gezamenlijk actieprogramma vastgesteld. Daarin wordt onder meer ingezet op het realiseren van een sterkere tegenspits door werkfuncties en publieksaantrekkende voorzieningen toe te voegen in de stationsomgevingen. In de praktijk constateert u dat verdichting met wonen wel tot stand komt, maar dat het een uitdaging is om economische functies en voorzieningen in gebiedsontwikkelingen te krijgen.

De provincie Noord-Holland heeft daarom Bureau BUITEN gevraagd om een ruimtelijk-economisch onderzoek uit te voeren om tot een strategie functiemenging Zaancorridor te komen.

1.2 Totstandkoming

Deze opdracht is uitgewerkt aan de hand van vier onderzoeksvragen die richting geven aan de analyse en de uiteindelijke strategie:

1. Breng de mate van functiemenging binnen 300 en 1.200 meter van alle OV-knooppunten op de Zaancorridor in beeld, inclusief inwoners, werkenden, typen economische activiteit, bezoekers en andere relevante indicatoren.
2. Beoordeel kritisch de bestaande methoden om functiemenging te meten en stel één of meerdere geschikte aanvullende indicatoren voor, die kunnen worden gebruikt bij actualisatie van het Dashboard en de Viewer OV-knooppunten.
3. Breng inspirerende voorbeelden buiten de Zaancorridor in beeld die laten zien hoe werkfuncties en publieksaantrekkende voorzieningen op een vernieuwende en financieel haalbare manier kunnen

¹ De Zaancorridor behelst ook station Amsterdam-Sloterdijk en Amsterdam-Centraal, echter worden deze stations niet meegenomen in het Actieprogramma Zaancorridor.

worden gecombineerd met wonen nabij OV-knooppunten en vertaal de lessen hiervan naar de Zaancorridor.

4. Inventariseer juridische, planologische, financiële en organisatorische instrumenten die gemeenten, provincie en NS kunnen inzetten om een aantrekkelijk ondernemers- en vestigingsklimaat voor publieksaantrekkende voorzieningen nabij de stations te creëren.

1.3 Leeswijzer

De rapportage is opgebouwd aan de hand van de vijf onderzoeksvragen.

- Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie rondom functiemenging in de stationsomgevingen langs de Zaancorridor. Dit hoofdstuk schetst op hoofdlijnen de ruimtelijk-economische context, het belang van functiemenging en de belangrijkste inzichten uit de data-analyse.
- Hoofdstuk 3 gaat in op de potentie voor functiemenging per station. In dit hoofdstuk worden de relatie tussen functies en OV-gebruik toegelicht en worden de belangrijkste locatievoorwaarden per functie samengevat.
- Hoofdstuk 4 behandelt inspirerende voorbeeldprojecten van functiemenging bij stations elders in het land. Aan de hand van deze casussen worden succesfactoren, knelpunten en lessen gedestilleerd die relevant zijn voor de Zaancorridor.
- In hoofdstuk 5 worden de inzichten uit de voorgaande hoofdstukken (en bijlagen) vertaald naar een concreet advies en een samenhangende strategie voor functiemenging. Dit hoofdstuk bevat aanbevelingen per type stationsomgeving, beschrijft het beschikbare planologische, juridische en organisatorische instrumentarium en schetst een handelingsperspectief voor provincie, gemeenten en andere betrokken partijen.
- In bijlage 1 zijn voor alle stations langs de Zaancorridor stationsprofielen opgenomen, die de basis vormen voor de beoordeling van de potentie van functiemenging. In deze stationsprofielen wordt ingegaan op: de huidige ruimtelijke en functionele situatie, de mate van functiemenging binnen 300 en 1200 meter, kernindicatoren zoals inwoners, banen en reizigers en de relevante ruimtelijke context.
- In bijlage 2 is per station en per functie de potentie voor functiemenging uitgewerkt aan de hand van beoordelingsmatrixen. Er is hierbij gekeken naar de geschiktheid van de stationsomgeving voor de desbetreffende functie en het verwachte effect op de tegenspits en het OV-gebruik.

Figuur 1: Stationsomgeving Uitgeest



Bron: Provincie Noord-Holland

2 Analyse huidige situatie

Hoofdstuk 2 schetst het huidige beeld van de stationsomgevingen langs de Zaancorridor. We brengen in kaart hoe de functies rondom de elf stations zich verhouden, welke ruimtelijke en economische structuren bepalend zijn en welke plannen al in ontwikkeling zijn. Dit hoofdstuk vormt daarmee de nulmeting: een feitelijke basis waarop we in de volgende hoofdstukken de kansen voor functiemenging en de strategische richting verder uitwerken.

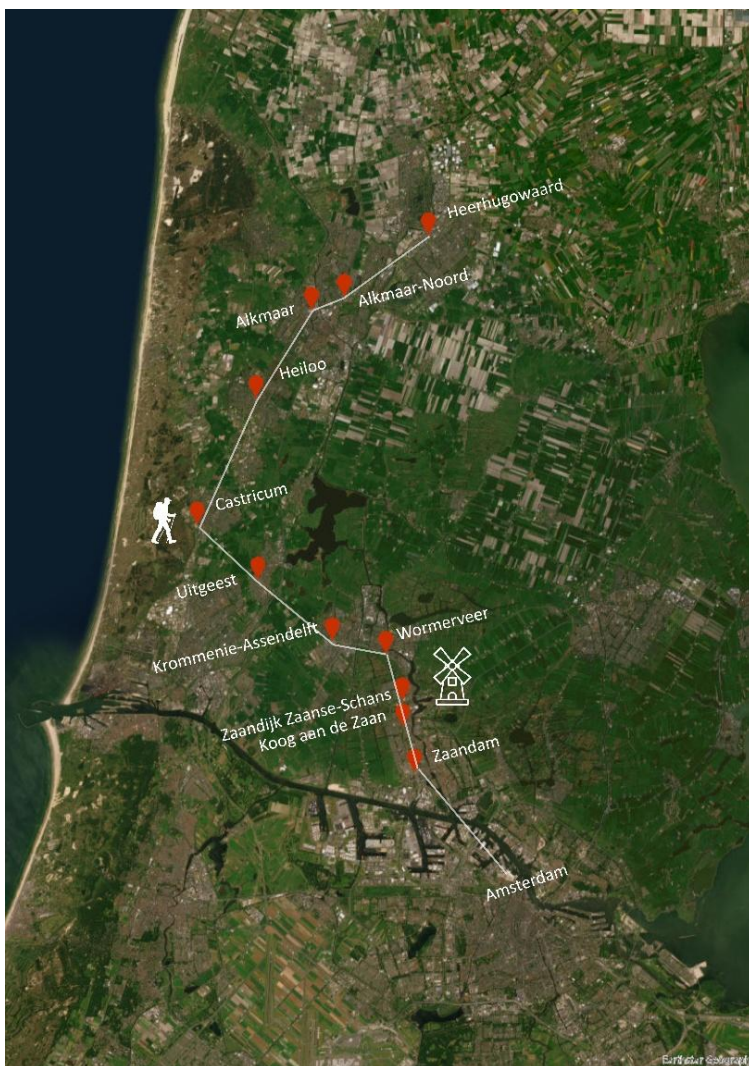
2.1 De Zaancorridor op hoofdlijnen

De Zaancorridor is de spoorlijn tussen Amsterdam en Heerhugowaard. In dit onderzoek richten wij ons specifiek op het traject tussen Heerhugowaard en Zaandam, waarlangs zich 11 stationsomgevingen bevinden (zie figuur 2). Deze stationsomgevingen behoren tot de gemeente Dijk en Waard, gemeente Alkmaar, gemeente Heiloo, gemeente Castricum, gemeente Uitgeest en de gemeente Zaanstad.

Deze spoorlijn wordt geconfronteerd met een grote ruimtelijk-economische opgave: in veel stationsgebieden langs de Zaancorridor is sprake van een onevenwichtige functiemix en een beperkt aanbod aan economische, maatschappelijke en publieke voorzieningen. Hierdoor functioneren veel stationsgebieden vooral als woonlocatie en hebben zij weinig aantrekkingskracht als bestemming.

Dit ruimtelijke profiel werkt ook door in de vervoersstromen: Op veel stations langs de Zaancorridor is het aantal instappers in de ochtend aanzienlijk groter dan het aantal uitstappers, wat leidt tot een eenzijdige spitsrichting (richting het zuiden/Amsterdam). Voor de NS betekent dit dat in de tegenrichting veel materieel moet worden ingezet met een betrekkelijk lage bezettingsgraad, wat de exploitatie onder druk zet. Voor de provincie Noord-Holland en de gemeenten langs de Zaancorridor is de huidige situatie eveneens onwenselijk, omdat de ruimtelijk-economische ontwikkeling hierdoor te sterk leunt op Amsterdam en kansen voor lokale en regionale voorzieningen, werkplekken en ontmoetingsfuncties onvoldoende worden benut en aan draagkracht verliezen.

Figuur 2: Overzichtskaart Zaancorridor



Bron: Bureau BUITEN

2.2 Toelichting op het belang van functiemenging

Het versterken van functiemenging in stationsomgevingen langs de Zaancorridor is allereerst een ruimtelijk-economische opgave. In veel stationsgebieden langs de Zaancorridor is het programma nu relatief eenzijdig en wordt gekenmerkt door een dominante woonfunctie en beperkte economische, maatschappelijke of publieke voorzieningen. Door binnen de beleidsruimte meer variatie toe te voegen, zoals werken, onderwijs, winkels, zorg, cultuur, sport en horeca, ontstaat een aantrekkelijkere stationsomgeving. Dit draagt bij aan een beter woon- en werkmilieu in de gemeenten langs de Zaancorridor, vergroot de lokale vitaliteit en zorgt voor een evenwichtiger economische structuur langs de gehele corridor. Daarnaast draagt een sterkere ruimtelijke-economische positie van de Zaancorridor eraan bij dat de economische dynamiek zich minder eenzijdig rond Amsterdam concentreert.

Daarnaast ontstaan door een gevarieerde functiemix in en rondom stations nieuwe bestemmingen op loop- en fietsafstand van het OV-knooppunt. Dit maakt het OV aantrekkelijker in het dagelijkse verplaatsingsgedrag en stimuleert daarbij duurzame mobiliteit. Tegelijkertijd heeft de functiemenging een positief effect op de mobiliteitsopgave in de regio. Door meer functies rondom de stationsomgeving te situeren aan de herkomstzijde van de spits, ontstaat een beter evenwicht tussen in- en uitstappers. Hierdoor neemt de bezetting in de tegenspits toe, waardoor de exploitatie en benutting van het spoor verbetert. Een beter gebalanceerd reizigersaanbod draagt bovendien bij aan de mogelijkheid van frequentieverhogingen, waardoor het totale mobiliteitssysteem langs de Zaancorridor verbetert.

In dit project onderzoeken wij daarom de potentie van functiemenging binnen zowel het directe invloedsgebied van 300 meter rondom het station als in de bredere zone van 1.200 meter. Specifiek wordt gekeken naar de aanwezigheid en kansrijkheid van de volgende functies: werken, onderwijs, winkel, zorginstellingen, sport, cultuur, horeca en natuurrecreatie. In hoofdstuk 3 worden deze functies verder uitgewerkt en wordt per station beoordeeld in hoeverre deze functies passend en kansrijk zijn voor het versterken van de functiemenging. Naast functiemenging en verdichting in de stationsomgeving zelf, wordt ook aandacht besteed aan het vergroten van de betekenis van het station voor iets verder weggelegen publiekstreckende functies, waar voor- en natransport, bijvoorbeeld per OV-fiets of E-bike, een rol bij kan spelen.

2.3 Resultaten verdiepende data-analyse functiemenging

Voordat we de potentie per station beoordelen schetsen we in deze paragraaf eerst het huidige beeld van alle stationsomgevingen langs de Zaancorridor, bestaande uit de huidige functies en een overzicht van de ruimtelijke plannen. Deze analyse vormt de nulmeting waarop we de kansen voor functiemenging in hoofdstuk 3 baseren.

Langs de Zaancorridor liggen drie grotere intercitystations: Heerhugowaard, Alkmaar en Zaandam. Bij Alkmaar en Zaandam, de twee grote steden, ligt het aantal reizigers per dag boven de 15.000. In Heerhugowaard is het aantal reizigers nog relatief laag in verhouding tot de intercitystatus en het aantal inwoners in de gemeente. Heiloo, Castricum en Uitgeest zijn beduidend kleinere gemeenten, waar het aantal reizigers afgerond tussen de 4.000-6.500 per dag ligt². De andere (naast Zaandam) vier stations in Zaanstad hebben daarmee vergelijkbare reizigersaantallen of zitten daar nog onder. Logischerwijs is het aantal reizigers positief gecorreleerd met het aantal inwoners (0,58 met aantal inwoners binnen 1.200m) en vooral met het aantal banen (0,89, respectievelijk 0,84 voor het aantal banen binnen 300, respectievelijk 1.200m).

² In de huidige dienstregeling van NS stopt de intercity ook in Castricum, Heiloo en Alkmaar-Noord. Dit zijn echter maar kleinere stations met een meer lokaal karakter.

Tabel 3 Kerncijfers per locatie

Stationslocatie	Reizigers per dag (NS, 2024)	Aantal inwoners (gemeente)	Aantal banen (gemeente)	Aantal banen (300m)	Aantal banen (1.200m)	Aantal woningen (gemeente)	Aantal woningen (300m)	Aantal woningen (1.200m)
Heerhugowaard	6.198	87.406	35.809	1.699	9.695	38.007	475	5.368
Alkmaar-Noord	3.650	109.483	60.020	1.279	6.981	53.936	576	8.069
Alkmaar	15.259	109.483	60.020	1.443	21.087	53.936	1.043	12.216
Heiloo	3.972	23.954	7.698	676	4.619	11.225	828	8.055
Castricum	6.458	35.535	11.259	1.362	4.465	16.558	466	5.086
Uitgeest	4.496	13.190	4.008	226	1.877	5.701	410	5.331
Krommenie-Assendelft	4.997	157.642	71.795	457	6.366	70.945	534	9.577
Wormerveer	3.814	157.642	71.795	454	2.863	70.945	356	6.557
Zaanse Schans	4.126	157.642	71.795	583	5.590	70.945	294	6.902
Koog aan de Zaan	2.740	157.642	71.795	349	6.684	70.945	1.102	9.250
Zaandam	23.093	157.642	71.795	4.258	16.747	70.945	859	10.492

Bron: Dashboard OV-knooppunten NH; LISA (2024).

Het aantal reizigers is ten opzichte van het aantal banen binnen 300m relatief laag in Heerhugowaard, Alkmaar Noord, Castricum en ook enigszins in Zaandam. In vergelijking tot het aantal banen < 1.200m geldt dat ook voor Alkmaar, Zaanse Schans en Koog aan de Zaan (maar niet voor Zaandam). In vergelijking tot het aantal inwoners <300m is het aantal reizigers relatief laag in Alkmaar Noord, Heiloo, Krommenie en Koog aan de Zaan. Bij de grotere 1.200m-straal is er een duidelijk onderscheid tussen de intercystations die relatief veel reizigers kennen en de andere stations, die een ondergemiddelde aantrekkingskracht hebben. Er is dus ook een impliciete samenhang met de kwaliteit van het spoorproduct: frequentie en snelheid doen ertoe. De analyse laat hiermee zien dat stations met meer banen in de directe omgeving meer reizigers trekken. Het aantal inwoners rond het station blijkt daarbij minder bepalend.

2.4 Conclusie

De stations in de Zaancorridor verschillen sterk in schaal, functie en ontwikkelpotentie. Daarom is maatwerk per station noodzakelijk. In Bijlage 1 Stationsprofielen per station, is per station een nadere duiding opgenomen bestaande uit een analyse van de huidige economische (onder andere aantal banen) en ruimtelijke situatie (de mate van functiemenging). Ook wordt hier de relevante ruimtelijke context geschetst, waarin lopende en geplande ontwikkelingen uiteen worden gezet. Deze stationsprofielen vormen daarmee de basis voor de verdere beoordeling van de potentie voor functiemenging per station, wat in hoofdstuk 3 verder wordt uitgewerkt.

De analyse laat zien dat veel stationsomgevingen langs de Zaancorridor momenteel worden gekenmerkt door een eenzijdige functiemix, met een dominante woonfunctie en een relatief beperkt aanbod aan economisch, maatschappelijke en publieke voorzieningen. Dit vertaalt zich in een onevenwichtige economische structuur, beperkte aantrekkingskracht als bestemming en een ongelijke verdeling van het aantal in- en uitstappers.

3 Potentie voor functiemenging per station

Hoofdstuk 3 gaat in op de potentie voor functiemenging per station. We brengen in beeld hoe de verschillende functies zich verhouden tot het OV-gebruik, welke vestigingsvoorwaarden daarbij horen en wat dit betekent voor de stationsomgevingen langs de Zaancorridor. Op basis van een beoordelingsmatrix brengen we per station in beeld welke functies kansrijk zijn en in welke mate zij kunnen bijdragen aan het versterken van de tegenspits. Hiermee vormt dit hoofdstuk de inhoudelijke onderbouwing voor de aanbevelingen en strategie in hoofdstuk 5.

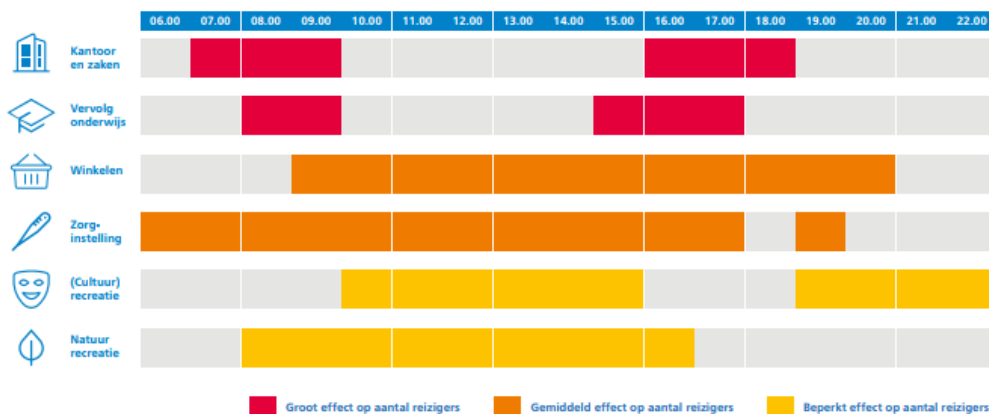
3.1 Afbakening functies en potentieel effect op reizigersstromen

Voor het bepalen van de potentie van functiemenging langs de Zaancorridor sluiten we in dit onderzoek aan bij de functiecategorieën die de NS onderscheidt in de brochure ‘Maak de bestemming bereikbaar’. Deze indeling is goed bruikbaar voor dit onderzoek, omdat het functies betreft die logisch passen in of nabij stationsomgevingen en die aantoonbaar van invloed zijn op het gebruik van het openbaar vervoer. Omdat deze hoofd categorieën nog relatief breed zijn, is binnen elke categorie een verdere onderverdeling in subcategorieën gemaakt. Zo wordt binnen de categorie kantoren onderscheid gemaakt tussen grootschalige kantoorlocaties en kleinschalige, solitaire kantoren, en binnen de categorie onderwijs tussen primair, secundair en tertiair onderwijs. In paragraaf 3.2 worden deze subcategorieën en hun locatievoorwaarden nader toegelicht.

Functiemenging kan op verschillende manieren worden ingevuld en elke functie kent een eigen reizigersprofiel en een ander effect op het OV-gebruik. Werkfuncties en kantoren zorgen doorgaans voor de grootste reizigersstromen, met name tijdens de ochtend- en avondspits. Ook vervolgonderwijs (MBO, HBO en universiteiten) heeft een grote invloed op het reizigersvolume; studenten reizen veel met een combinatie van trein, fiets en bus en dragen juist in de tegenspits en daluren bij aan een gelijkmatiger benutting van het OV. Winkels en zorginstellingen hebben een meer gespreid effect over de dag, doordat zij bezoekers op verschillende momenten aantrekken en daarmee minder piekgericht zijn. Culturele voorzieningen en recreatieve functies leveren meestal een kleinere, maar wel positieve bijdrage, vooral in de avonduren en bij evenementen. Locaties direct aan het station, zoals bioscopen, laten hierbij aantoonbaar extra reizigers zien. Natuurrecreatie heeft ten slotte een relatief beperkt en sterk seizoensgebonden effect, met name in weekenden en in de zomerperiode, wanneer extra bezoekers richting groene en waterrijke gebieden reizen³.

Figuur 3: Effect op aantal reizigers per functie

Het type bestemming bepaalt hoeveel reizigers het aantrekt en wanneer



Bron: NS Brochure: Maak de Bestemming Bereikbaar (2025)

³ NS brochure: Maak de Bestemming Bereikbaar (2025)

3.2 Overwegingen en locatievoorwaarden per functie

De potentie voor functiemenging langs de Zaancorridor wordt in belangrijke mate bepaald door twee samenhangende factoren. Ten eerste speelt de afbakening van de subsectoren binnen de onderscheiden functies een rol. Zo stellen grootschalige kantoorlocaties en bovenregionale zorginstellingen andere eisen aan een stationsomgeving dan kleinschalige kantoren of lokale eerstelijnszorg. Ten tweede zijn de ruimtelijke en functionele eisen per functie bepalend. Niet elke functie is op elke stationslocatie even goed inpasbaar: sommige functies floreren juist in hoogstedelijke omgevingen met een breed en intensief voorzieningenaanbod, terwijl andere functies beter aansluiten bij meer kleinschalige stationsomgevingen met een overwegend lokaal karakter.

Om per station een realistische en onderbouwde inschatting te kunnen maken van de mogelijkheden voor functiemenging, worden in deze paragraaf de belangrijkste overwegingen en locatievoorwaarden per functiecategorie systematisch uitgewerkt.

3.2.1 Kantoren

Voor de beoordeling van de potentie van kantoren binnen stationsomgevingen maken we in dit onderzoek onderscheid tussen twee typen kantoorsegmenten: kleinschalige, lokaal georiënteerde kantoren en grootschalige kantoren. Als praktische grens hanteren wij het volgende:

- Kleinschalige kantoren beslaan doorgaans < 500 m² vvo (verhuurd vloeroppervlakte). Dit gaat zowel om solitaire kantoren < 500 m² als om gebruikers met < 500 m² in multitenantgebouwen (tot circa 3.000 m² totaal). Dit betreft veelal lokaal georiënteerde bedrijven zoals advocatenkantoren of kleinere zakelijke dienstverleners.
- Grotere kantoorvolumes vallen boven deze drempelwaarde en richten zich vaker op een regionaal tot (boven)nationaal werkgebied, zoals hoofdkantoren en grotere organisaties (bijv. het hoofdkantoor van Ahold Delhaize in Zaandam).

Deze twee categorieën kennen verschillende vestigingsvoorkeuren en vragen om uiteenlopende ruimtelijke voorwaarden.

Kleinschalige kantoren functioneren het best in gemengde stedelijke omgevingen, waar wonen, werken en voorzieningen samenkomen. In dergelijke gebieden profiteren zij van de nabijheid van horeca, winkels en ontmoetingsplekken, wat bijdraagt aan een aantrekkelijk en dynamisch werkklimaat voor werknemers. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is relevant, maar niet doorslaggevend.

Grotere kantoorvolumes vestigen zich vooral bij intercitystations. Deze locaties bieden door hun hoge OV-frequenties een bovenregionale bereikbaarheid, waardoor werkgevers toegang hebben tot een veel grotere arbeidsmarkt dan alleen de regio. Voor personeel dat vaak langere woon-werkafstanden aflegt, veelal per trein of via de weg, is een goed bereikbare omgeving van essentieel belang. Daarbij spelen ondersteunende functies zoals horeca, vergaderlocaties en services rondom het station een belangrijke rol in de aantrekkelijkheid van de vestigingslocatie.

In de beleidsmatige sturing op kantoorlocaties hebben met name overheids- en semioverheidsorganisaties een bijzondere positie. Voor deze partijen kan actief worden gestuurd op strategische verplaatsingen naar goed bereikbare OV-knooppunten en stedelijke centra om zo een duurzame mobiliteitstransitie en aantrekkelijkere stationsomgeving te ondersteunen. Voor marktpartijen ligt de rol voor de gemeente vooral in het scheppen van de juiste randvoorwaarden: investeren in hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit, goede bereikbaarheid, voldoende voorzieningen en een aantrekkelijk stedelijk milieu.

3.2.2 Onderwijs

Onderwijsinstellingen kunnen een belangrijke aanjager zijn van levendigheid rondom stationsgebieden. Voor dit onderzoek is er onderscheid gemaakt in secundair onderwijs (voortgezet onderwijs) en tertiair onderwijs (MBO/HBO/WO). Deze twee typen onderwijs kennen een verschillend verzorgingsgebied en daarmee andere locatie-eisen.

Secundair onderwijs heeft een meer lokaal verzorgingsgebied en draagt daardoor in beperkte mate bij aan de tegenspitsopgave. Een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer is geen voorwaarde voor een locatie, maar kan wel een positieve bijkomstigheid zijn voor bijvoorbeeld personeel.

Tertiaire onderwijsinstellingen bedienen een regionaal tot bovenregionaal verzorgingsgebied en vestigen zich daarom bij voorkeur in de nabijheid van goed bereikbare OV-knooppunten. Studenten in het tertiair onderwijs zijn grotendeels afhankelijk van het openbaar vervoer. Studenten behoren namelijk tot de leeftijdsgroep (18-25 jaar) met de meeste afgelegde kilometers in het openbaar vervoer.

Ruimtelijk gezien vragen onderwijsinstellingen om forse kavels of grote gebouwen met substantiële vloeroppervlakten om onderwijsruimte, praktijkvoorzieningen en ontmoetingsplekken te kunnen faciliteren. Nabijheid van voorzieningen zoals horeca, sport, winkels, studieplekken en culturele functies dragen bij aan een levendige studentenomgeving. Ook de nabijheid van bedrijven is aantrekkelijk voor onderwijsinstellingen, omdat met name studenten in het beroepsonderwijs afhankelijk zijn van goede stageplekken.

3.2.3 Winkels

Voor dit onderzoek is voor de rol van detailhandel in stationsomgevingen onderscheid gemaakt tussen dagelijkse en niet-dagelijkse winkels. Dagelijkse winkels, zoals supermarkten, drogisterijen en bakkers, hebben primair een lokale verzorgingsfunctie en worden vooral bezocht door bewoners. Tot deze categorie behoren ook kleine dagelijkse (gemaks)winkels die zich richten op passanten, inwoners en treinreizigers. Deze winkels passen het best in hoofdwinkelgebieden en wijkcentra, waar goede bereikbaarheid per voet en fiets essentieel is, al kunnen zij rondom stations wel bijdragen aan de levendigheid van het gebied. De trein is voor dit type winkels van (zeer) beperkte betekenis.

Niet-dagelijkse winkels, zoals kleding-, elektronica- en boekwinkels, bedienen een groter verzorgingsgebied en zijn meer gebaat bij een stedelijke omgeving met hogere bezoekersstromen. Deze typen winkels profiteren sterk van een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en zijn daarom vooral kansrijk in stationsgebieden die dicht bij centrumgebieden liggen of fungeren als toeristische knooppunten.

Voor zowel dagelijkse als niet-dagelijkse detailhandel geldt dat concentratie van winkels in bestaande (wijk)centra wenselijk is, omdat dit versnippering voorkomt, leegstand beperkt en de vitaliteit van winkelgebieden versterkt. Daarnaast is voor rendabele detailhandel in stationsomgevingen een voldoende hoge bevolkingsdichtheid en koopkracht in de directe omgeving een belangrijke randvoorwaarde. Aansluitend op het provinciaal detailhandelsbeleid (zie kader op blz. 14) geldt voor stationsomgevingen dus dat detailhandel slechts beperkt kan worden toegestaan. Zonder substantiële woningbouw dient het aanbod zich te beperken tot gemaks- en reizigersgerichte detailhandel. Grootschalige of reguliere detailhandel behoort primair tot bestaande (hoofd)winkelgebieden en niet tot solitaire locaties of OV-knooppunten zonder voldoende draagvlak.

Voor dit onderzoek is niet specifiek gekeken naar de potentie van grootschalige detailhandel, zoals bouwmarkten, tuincentra of woonboulevards, in stationsomgevingen. Dit type retail is vooral auto-georiënteerd, vraagt grote oppervlakten en heeft vaak ruime parkeervoorzieningen nodig. Stationsgebieden zijn daarom geen logische plek, uitzonderingen daargelaten, zoals Ikea Haarlem (Station Haarlem Spaarnwoude) en de aanwezigheid van Overstad nabij station Alkmaar.

Wel is er een nieuwe trend zichtbaar: steeds meer traditionele grootschalige retailers introduceren kleine stadsconcepten, zoals showrooms van ketens als Ikea, waar je advies kunt krijgen en meubels kunt bestellen of City-Praxis-formules. Deze vormen van grootschalige detailhandel zijn dus minder afhankelijk van auto-gebruikers en passen, mits aansluitend bij lokaal/provinciaal beleid, in een stationsomgeving.

Detailhandelsbeleid 2025-2033 Provincie Noord-Holland

Het provinciale detailhandelsbeleid van Noord-Holland is gericht op het behoud en het versterken van een vitale, toekomstbestendige detailhandelsstructuur. De kern van dit beleid is dat detailhandel zich concentreert in bestaande winkel- en centrumgebieden. Solitaire detailhandelsontwikkelingen zijn in beginsel niet toegestaan, omdat zij kunnen leiden tot versnippering van het winkelaanbod, leegstand en de aantasting van bestaande winkelgebieden.

In de Omgevingsverordening Noord-Holland is vastgelegd wanneer verplichte regionale afstemming en advisering door de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland aan de orde is. Dit geldt onder meer bij:

- Nieuwe detailhandelsontwikkelingen groter dan 500 m² winkelvloeroppervlakte (wvo) buiten bestaande winkelgebieden;
- Uitbreidingen van detailhandel binnen bestaande winkelgebieden van meer dan 1.500 m² wvo, indien deze niet passen binnen het geldende omgevings- of bestemmingsplan;
- Uitbreidingen van meer dan 3.000 m² wvo in grotere winkelcentra met omvang van minimaal 25.000 m² wvo, waaronder de binnenstad centra van onder meer Alkmaar en Zaandam;
- Nieuwe detailhandel in het landelijk gebied groter dan 500 m² wvo;
- Nieuwe volumineuze detailhandel op bedrijventerreinen groter dan 1.500 m² wvo.

3.2.4 Zorginstellingen

Zorginstellingen kennen een grote variatie in schaal, bereik en functie, waardoor niet elke zorgvorm geschikt is voor een stationsomgeving. In hoofdlijnen wordt in dit onderzoek onderscheid gemaakt tussen drie typen zorginstellingen: eerstelijnszorg, langdurige zorg en welzijn, en gespecialiseerde of bovenregionale zorginstellingen. Eerstelijnszorg, zoals huisartsen, tandartsen en fysiotherapeuten, richt zich vooral op de directe woonomgeving en is daardoor niet per se gebaat bij een ligging direct naast een station. Hoewel deze functies kunnen bijdragen aan de leefbaarheid van stedelijke gebieden, is een stationslocatie geen vereiste, maar ze zijn op zich wel passend en zeker binnen de 1.200m zone.

Voor langdurige zorg en welzijnsvoorzieningen, zoals ouderenzorg, begeleid wonen en verpleging, is vooral een rustige en goed bereikbare omgeving gewenst. De nabijheid van een station kan ondersteunend zijn voor personeel en bezoekers, maar vormt geen noodzakelijke voorwaarde voor een goede werking van deze voorzieningen.

Gespecialiseerde of bovenregionale zorginstellingen, zoals ziekenhuizen, poliklinieken en GGZ-instellingen, bedienen een groter verzorgingsgebied en zijn daardoor wél gebaat bij een ligging nabij een station of een goede verbinding met een stationsomgeving. Vooral buitenpoliklinieken en focusklinieken zijn kansrijk op stationslocaties, omdat zij minder ruimte-intensief zijn en sterk kunnen profiteren van een goede OV-ontsluiting.

Voor alle zorgtypen speelt bereikbaarheid een belangrijke rol. Zorgpersoneel, waaronder stagiaires en jonge werknemers, is in hoge mate afhankelijk van het openbaar vervoer. In een arbeidsmarkt die onder druk staat, kan de nabijheid van een station daarom een belangrijke bindende factor zijn voor personeel.

3.2.5 Cultuur, sport en horeca

Cultuur-, sport- en horecavoorzieningen zijn belangrijke dragers van levendigheid in stationsomgevingen. Ze trekken bezoekers op verschillende momenten van de dag en week en kunnen daardoor bijdragen aan de tegenspitsopgave. Culturele voorzieningen, zoals theaters, poppodia, bioscopen, musea, erfgoedlocaties en bibliotheken, hebben doorgaans een bovenlokale functie. Ze profiteren van een stedelijke context met voldoende passanten en een divers aanbod aan ondersteunende functies, zoals horeca. Een goede OV-bereikbaarheid is daarbij essentieel, omdat een aanzienlijk deel van de bezoekers van buiten de directe omgeving komt.

Sport- en recreatievoorzieningen variëren sterk in schaal en bereik. Lokale sportvoorzieningen, zoals sportverenigingen en kleinere sporthallen vervullen voornamelijk een lokale functie en zijn minder afhankelijk van een ligging nabij het station. Grotere of gespecialiseerde voorzieningen, zoals zwembaden of schaatsbanen, trekken daarentegen een regionaal publiek en profiteren daarom van een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Horeca past het best op locaties met een hoge verblijfskwaliteit en een concentratie van publieke en commerciële functies, zoals stads- en dorpscentra of grotere stationsomgevingen. Horecagelegenheden fungeren als ontmoetingsplek voor reizigers, bewoners en werknemers en kunnen, zeker in combinatie met andere publiekstrekkingen zoals culturele voorzieningen, de aantrekkelijkheid van stationsgebieden verder vergroten. Bij grotere stations maakt horeca, zoals koffie- en lunchzaken, bovendien vaak onderdeel uit van het station zelf of de directe stationshal/pleinzone. Hier draagt horeca niet alleen bij aan het verblijfsklimaat, maar ook aan de sociale veiligheid in het gebied.

3.2.6 Natuurrecreatie

Natuurrecreatie onderscheidt zich van andere functies doordat de natuur zelf niet binnen een stationsomgeving ontwikkeld kan worden, maar een station wél kan fungeren als toegangspoort tot nabijgelegen natuur- en recreatiegebieden. De provincie Noord-Holland typeert dit soort stationslocaties als buitenpoorten: toegankelijke entrees voor bezoekers die per openbaar vervoer de natuur willen bereiken.

De bereikbaarheid van en ontsluiting tussen het station en het natuurgebied zijn daarom cruciaal. Goede routes, duidelijke bewegwijzering en veilige loop- en fietspaden vergroten de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto. Wanneer de verbinding logisch, direct en comfortabel is, neemt de kans toe dat bezoekers de trein kiezen boven de auto voor een bezoek aan natuurgebieden.

Daarnaast kunnen ondersteunende functies, zoals horeca, een bezoekerscentrum of een informatiepunt, het recreatieve gebruik verder versterken. Dergelijke voorzieningen dragen bij aan een hogere verblijfskwaliteit en maken een bezoek aan het natuurgebied aantrekkelijker en toegankelijker.

3.3 Potentie functiemenging per station

Om de potentie van functiemenging per station te beoordelen maken wij in dit onderzoek gebruik van een beoordelingsmatrix. Voor de beoordelingsmatrix wordt een vierpuntsschaal gehanteerd met de volgende betekenissen:

De functie is zeer kansrijk op deze locatie.	■
De functie is kansrijk op deze locatie.	■
De functie is beperkt kansrijk of alleen onder voorwaarden passend.	■
De functie is niet kansrijk op deze locatie.	■

Op basis van deze beoordelingssystematiek is per station en per functie een inschatting gemaakt van de potentie voor functiemenging. In Bijlage 2 Potentie functiemenging per station is deze beoordeling per station en per functie uitgebreid uitgewerkt en onderbouwd. In de volgende paragraaf worden de belangrijkste conclusies op corridor- en stationsniveau samengevat.

3.4 Conclusie: potentie functiemenging aan de Zaancorridor

Binnen de Zaancorridor laten de grote stedelijke stations (Alkmaar en Zaandam en in iets minder mate Heerhugowaard) een duidelijke potentie zien voor functiemenging (zie tabel 4). Dankzij de uitstekende OV-bereikbaarheid, de omvangrijke arbeidsmarkt en het grotere arbeidsmarktbereik, stedelijke voorzieningen en de hoge dichtheden zijn deze locaties aantrekkelijk voor zowel grootschalige als kleinschalige kantoren, tertiair onderwijs, een mix van dagelijkse- en niet-dagelijkse winkels (mits passend bij provinciaal detailhandelsbeleid). Ook culturele functies en horeca kunnen hier substantieel bijdragen aan de levendigheid van de stationsomgevingen. Sport- en natuurgerichte voorzieningen passen hier minder goed, vanwege de grote ruimteclaim van deze functies en de stedelijke context van dit type stationsomgevingen.

De middelgrote (IC)-stations in de Zaancorridor zoals Uitgeest en Castricum, bieden dankzij hun goede OV-bereikbaarheid vooral ruimte aan kleinschalige kantoren, secundair onderwijs of tertiair onderwijs (met name kansrijk nabij station Heerhugowaard). Dagelijkse en niet-dagelijkse winkels kunnen mits in lijn met provinciaal beleid, in combinatie met culturele voorzieningen en horeca de aantrekkelijkheid van deze stationsomgevingen vergroten. De potentie voor de uitbreiding van het (dagelijkse) winkelaanbod ligt met name bij station Heerhugowaard, waar het aantal inwoners de komende jaren fors zal toenemen. In Castricum liggen er kansen voor het toevoegen van toeristisch-gerichte winkels in de stationsomgeving. Daarnaast zijn beide stations kansrijk als buitenpoort: toegangspoort tot nabijgelegen natuurgebieden. Met name station Castricum heeft dankzij haar ligging naast het duingebied een kansrijke positie om meer bezoekers aan te trekken.

Tabel 4: Potentie functiemenging per functie per station

Geschiktheid stations	Heerhugowaard	Alkmaar-Noord	Alkmaar	Heiloo	Castricum	Uitgeest	Krommenie-Ass.	Wormerveer	Zaandijk-Zaanse S.	Koog aan de Zaan	Zaandam
Kantoren											
Kleine kantoorvolumes	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Grote kantoorvolumes	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Onderwijs											
Secundair onderwijs	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Tertiair onderwijs	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Winkels											
Dagelijks	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Niet-dagelijks	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Zorginstellingen											
Eerstelijnszorg	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Langdurige zorg	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Bovenregionale zorg	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Cultuur, sport en horeca											
Cultuur	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Sport	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Horeca	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Natuurrecreatie											
Versterken verbinding	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

De kleinere stations langs de Zaancorridor, zoals station Heiloo, Uitgeest en Koog aan de Zaan, hebben een overwegend lokaal en woonwijkgericht profiel. Hier ligt de nadruk op functies die aansluiten bij de directe buurtvoorzieningen: eerstelijnszorg, kleinschalige kantoren, beperkte horeca en dagelijkse winkels op wijkniveau. Grootschalige kantoren, tertiair onderwijs en regionale culturele voorzieningen passen niet bij de schaal en het voorzieningenniveau van deze gebieden. Wel zijn er kansen voor het versterken van natuur-recreatieve- of toeristisch-recreatieve functies wanneer zij nabij toeristische bestemmingen, zoals station Wormerveer als buitenpoort en station Zaandijk-Zaanse Schans als toegangspoort tot de Zaanse Schans.

4 Functiemenging nabij stationsomgevingen elders in het land

De inzet op functiemenging, met name in de directe omgeving van stations, is een breed gedeelde ambitie op veel plekken in Nederland. Hoewel iedere stationsomgeving langs de Zaancorridor zijn eigen kenmerken heeft, kunnen de gemeenten wel profiteren van ervaringen met functiemenging en gebiedsontwikkeling elders in het land. In dit hoofdstuk worden relevante lessen en inzichten gedeeld vanuit vier geanalyseerde casussen.

4.1 Toelichting op de selectie casuïstiek

Voor dit onderdeel van de analyse zijn vier casussen geselecteerd. Daarbij is gezocht naar casussen die enigszins passend zijn bij de schaal en omvang van de elf stations langs de Zaancorridor. De volgende criteria en/of overwegingen hebben een rol gespeeld bij de selectie van de casussen:

- Stations en stationsomgevingen waar in het recente verleden en/of in de nabije toekomst sprake is van substantiële gebiedsontwikkeling met functiemenging.
- Een stedelijke context met een differentiatie naar schaal, die recht doet aan de differentiatie op de Zaancorridor.
- Een enigszins evenwichtige verhouding tussen reizigers vanaf en naar het station (aan één kant van de spits), of in ieder geval niet een station dat voornamelijk als vertrekpunt in de ochtend wordt gehanteerd.

Op basis van bovengenoemde criteria en/of overwegingen zijn de volgende stationslocaties geselecteerd:

- Station Groningen Europapark: Laat zien hoe sterke gemeentelijke regie en grote publieke ankerfuncties (stadion, DUO, belastingdienst, mbo) een gemengd stationsdistrict kunnen bouwen, ook in een niet-Randstedelijke markt.
- Station Driebergen-Zeist: Toont hoe een compact knooppunt in kwetsbaar landschap kan verdichten met een selectieve functiemix en een sterke koppeling aan recreatie.
- Station Tilburg (Sporzone): toont hoe een eenzijdig plan voor grootschalige kantoren kan worden aangepast naar een succesvolle, gemengde gebiedsontwikkeling door leegstaand industrieel erfgoed te herbestemmen met cultuur, onderwijs en publieke ontmoetingsplekken in combinatie met werkplekken voor startups etc.
- Station Hilversum Sportpark: Een voorbeeld waar een behoorlijke functiemix nabij het station aanwezig is (onderwijs, zorg, sport en kantoren) en waar een betrekkelijk monofunctioneel kantorengedrag wordt getransformeerd tot een gemengde en levendige wijk.

4.2 Geleerde lessen per casus

Per casus schetsen we een beknopt beeld van de lokale context en de relevante lessen voor de Zaancorridor.

4.2.1 Groningen Europapark

Beschrijving lokale context:

Europapark is sinds 2006 getransformeerd van een monofunctioneel kantorenterrein naar een gemengd stedelijk gebied waarin wonen, mbo-onderwijs, sport en werken elkaar versterken. De gemeente Groningen heeft hier bewust de regie genomen: zij bezit een belangrijk deel van de grond en werkt met een flexibel bestemmingsraamwerk, waardoor ruimte ontstaat om kansen te benutten. Woningbouw loopt hier relatief eenvoudig, terwijl kantoren lastig te ontwikkelen zijn door een grote voorraad goedkope en gedateerde kantoorruimte elders in de stad. De dynamiek in Europapark wordt in grote mate bepaald door ankerfuncties zoals DUO (dat uitbreidt), het stadskantoor, de Belastingdienst in de nabijheid, het stadion de Euroborg en het omliggende sportcluster, die samen zorgen voor structurele bezoekersstromen. Publieke investeringen in bereikbaarheid, looproutes, parkeergarages en openbare ruimte versterken de aantrekkelijkheid van het gebied stapsgewijs.

Relevante lessen voor de Zaancorridor

Deze casus laat zien dat functiemenging hier mede is geslaagd doordat de gemeente actief stuurt op grondeigendom, programmering en flexibiliteit: een adaptief raamplan werkt immers beter dan een dichtgetimmerd masterplan met strikte programmaregels. Functiemenging wordt gemakkelijker als er duidelijke ankerfuncties zoals onderwijs, sport, cultuur of overheid in het gebied aanwezig zijn. Deze ankerfuncties brengen dagelijkse stromen bezoekers en bepalen de identiteit van het gebied.

Wonen vormt de motor van ontwikkeling, terwijl commerciële en zakelijke programma's kunnen volgen bij voldoende woningen in de nabijheid. Investeren in knooppunten en openbare ruimte is geen bijzaak, maar de basis voor verdere functiemenging. Tot slot toont Europapark dat doorlooptijd en dus geduld vergt om de markt in voldoende mate voor de locatie te interesseren: functiemenging ontstaat adaptief en gefaseerd, niet in één keer. Voor de Zaancorridor betekent dit: eerst kwaliteit en trekkers organiseren, dan flexibiliteit en maatwerk per station inzetten in plaats van generieke eisen of vaste percentages. Dit kan bijvoorbeeld door kantoren van overheidsdiensten, zoals een omgevingsdienst, gemeente- of provinciehuis, of andere grote (semi)publieke organisaties zoals het UWV, de Belastingdienst, het CBR, CJIB of IND, te verplaatsen naar stationsomgevingen. Ook grotere rechtbanken, scholen en zorginstellingen kunnen daar passend worden gehuisvest.

Figuur 4: Stationsomgeving Groningen Europapark



Bron: Gebiedsvisie Groningen-Europapark

Figuur 5: Overzicht gebiedsvisie Europapark



Bron: Gebiedsvisie Groningen-Europapark

4.2.2 Driebergen-Zeist

Beschrijving lokale context:

Station Driebergen-Zeist ligt in een wat uitgedijde vorm van lintbebouwing aan de N225 en combineert een vernieuwd station met kantoren, recreatieve bezoekerstromen en een sterke landschappelijke identiteit. De ambitie is een compact en hoogwaardig woon-werkgebied rond het station, maar zonder grote supermarkt of school, zodat voorzieningen in Zeist en Driebergen niet worden weggetrokken. Grote trekkers zoals Triodos, met het eraan gekoppelde congrescentrum Antropia, en de twee hockeyclubs zijn bepalend voor de bezoekersstromen. De planvorming blijft bewust adaptief zodat politiek draagvlak ontstaat, mede vanwege complex eigendom en de restricties rondom de aangrenzende natuurgebieden.

Relevante lessen voor de Zaancorridor

Deze casus toont dat functiemenging niet betekent dat alle functies overal moeten landen: een stationsgebied kan juist sterker worden door zich te specialiseren, bijvoorbeeld als werklocatie of recreatieve toegangspoort, zonder daar ook zorg, onderwijs en/of horeca toe te voegen. Compact bouwen bij hoge landschapsdruk vraagt om duidelijke begrenzing, hoogwaardige inrichting en slimme koppelingen met bestaande kernen. Voor de Zaancorridor betekent dit dat sommige stations beter één duidelijke rol kunnen krijgen (bijvoorbeeld natuurpoort, werkknoep of woonstation) in plaats van overal, min of meer, dezelfde mix te willen realiseren, als dat laatste markttechnisch of beleidstechnisch al zou kunnen.

Figuur 6: Overzicht stationsomgeving Driebergen-Zeist



Bron: Gebiedsvisie Driebergen-Zeist

Figuur 7: Themakaart stationsomgeving Driebergen-Zeist (rood=ontwikkelgebied wonen) (paars=ontwikkelgebied vermengen)



Bron: Gebiedsvisie Driebergen-Zeist

4.2.3 Tilburg

Beschrijving lokale context:

De Spoorzone in Tilburg is een langdurige binnenstedelijke ontwikkeling waarbij een voormalig spoorwerkplaatsgebied is getransformeerd tot een levendig OV-district met wonen, werken, cultuur, onderwijs en innovatie. De gemeente kocht vroegtijdig 14 hectare grond en kon daardoor sturen op tempo, programma en kwaliteit. Het succes kwam niet uit grootschalige kantoren die in eerste instantie waren beoogd, maar uit de herbestemming van industrieel erfgoed zoals de Lochal, dat uitgroeide tot een cultureel anker en publiekstrekker. Ander industrieel erfgoed is herontwikkeld tot bedrijfsverzamel functie, waarin intermediaire organisaties (o.a. de regionale ontwikkelingsmaatschappij MidPoint) en startups/spinoffs vanuit Universiteit Tilburg een plek vinden en dynamiek toevoegen aan het gebied. Aan de stadszijde werd eerder al succesvol Poppodium 013 toegevoegd. Tijdelijke functies werden bewust ingezet om leegstand te voorkomen en om het gebied aantrekkelijk te maken voor toekomstige gebruikers.

Figuur 8: Spoorzone Stoom013

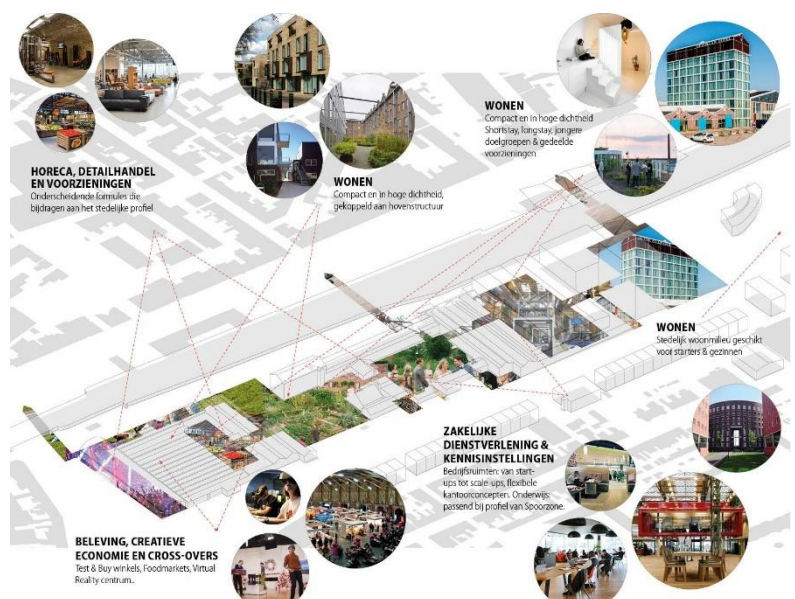


Bron: Hans Avontuur, Visit Brabant

Relevante lessen voor de Zaancorridor

Deze casus laat zien dat functiemenging kan groeien vanuit identiteit en hergebruik van bestaande gebouwen, in plaats van vanuit nieuwbouw of kantoorontwikkeling. Een sterk publiek gebouw kan een gebied activeren en nieuwe gebruikers aantrekken, waarna werken en voorzieningen kunnen volgen. Tijdelijke functies zijn geen tussenfase, maar een strategie om gebiedsontwikkeling te versnellen. Tot slot leert de Spoorzone dat een stationsgebied onderscheidend moet zijn van de binnenstad: niet concurreren, maar aanvullen met een eigen profiel. Voor de Zaancorridor betekent dit dat bestaande panden, erfgoed of publieke gebouwen kunnen dienen als katalysator voor nieuwe programmering, zonder meteen grootschalig te moeten bouwen. Indachtig het motto van Jane Jacobs - *new ideas need old buildings* - is dus aandacht voor het bestaande vastgoed dat tegen bescheidener prijzen in de markt kan worden gezet een relevant onderdeel van de ontwikkelstrategie. Niet elke stationsomgeving van de Zaancorridor leent zich hier overigens voor, met name de drie hoogstedelijke stationsomgevingen (Zaandam, Alkmaar en Heerhugowaard) zijn wel geschikt.

Figuur 9: Gebiedsconcept Oostelijke Spoorzone Tilburg



Bron: Urhahn

4.2.4 Hilversum Sportpark

Beschrijving lokale context:

Sportpark Hilversum transformeert de komende 10–15 jaar van een, ten dele, monofunctioneel kantorenbied naar een gemengd stedelijk milieu met wonen, werken, sport en onderwijs als dragende functies. Het gebied kent al belangrijke trekkers zoals het ROC en diverse sportvoorzieningen, maar mist nu nog levendigheid buiten kantoortijden. De gemeente kiest voor verdichting (ca. 900 woningen en 70.000 m² werken) en voor een nieuw multifunctioneel sportcomplex als publiek anker. Omdat Hilversum door de omliggende natuur nauwelijks uitbreidingslocaties heeft, vormt de stationsomgeving de meest logische plek voor stedelijke groei en functiemenging.

Figuur 10: Hilversum Sportpark



Bron: Gemeente Hilversum

Relevante lessen voor de Zaancorridor

Deze casus laat zien dat functiemenging alleen werkt bij voldoende schaal én balans: pas wanneer wonen, werken en voorzieningen elkaar kunnen dragen ontstaat een levendig stadsdeel. Verdichting rond het station is hier zowel een ruimtelijke noodzaak als een kans om de gemeente ook als werkgemeente te versterken. Publieke trekkers (zoals sport en onderwijs) kunnen een gebied activeren, ook buiten kantooruren. Voor de Zaancorridor betekent dit dat stationsgebieden pas echt gemengd worden wanneer ze voldoende kritische massa aan bewoners en gebruikers hebben; zonder voldoende woningen én publieksaantrekkende functies in de nabijheid, blijft de mix aan functies beperkt. Woningbouw kan dienen als vliegwiel voor functiemenging, omdat extra bewoners draagvlak creëren voor voorzieningen en werkplekken. Een bewuste keuze waar in Hilversum voor is gekozen is om zo snel mogelijk de bestaande loop- en fietsroute van het station naar het hart van het gebied opnieuw in te richten; om de route aantrekkelijker, beter vindbaar en veiliger te maken en daarnaast te onderzoeken hoe de ontsluiting van de perrons in relatie tot de gebiedsontwikkeling en omgeving op langere termijn verder te verbeteren.

Figuur 11: Programma Hilversum Sportpark



Bron: Stedenbouwkundig plan Sportpark, gemeente Hilversum

4.3 Conclusies en aanbevelingen t.a.v. de casuïstiek

De vier bestudeerde casussen laten zien dat elke stationsomgeving uniek is in schaal, marktpositie en programmatische kansen. Wat in Hilversum werkt, werkt niet vanzelf in Uitgeest; wat bij Europapark mogelijk is, kan in Castricum geen passende keuze zijn. Toch zijn er generieke inzichten die van waarde zijn voor de Zaancorridor. Deze gaan niet over wát er precies moet komen (bijvoorbeeld x woningen of y m² kantoor), maar over hoe functiemenging kansrijk kan worden gemaakt. Hieronder staan de belangrijkste negen principes en aanbevelingen die uit de casussen zijn af te leiden:

1. Sterke publieke regie en eigendom als motor voor integrale gebiedsontwikkeling

Functiemenging ontstaat niet vanzelf: sterke publieke regie op visie, grondposities, programmering en fasering kan nodig zijn om samenhangende en toekomstbestendige stationsomgevingen te realiseren. Wanneer ontwikkeling vooral aan de markt wordt overgelaten, kan snel versnippering, monofunctionaliteit of een gebiedsproces zonder duidelijke richting ontstaan. Publiek eigendom, of in elk geval georganiseerd eigendom, versnelt daarbij de ontwikkeling. Gebieden waar gemeenten of andere publieke partijen grondeigendom hebben, komen doorgaans sneller en consistent tot stand. Bij versnipperd eigendom stopt besluitvorming en is het bepalen van een gezamenlijke koers lastig. Door tijdig regie te organiseren (bestuurlijk én ruimtelijk) en eigendom te bundelen of te verwerven waar dat strategisch nodig is, ontstaat de slagkracht om publieke doelen daadwerkelijk te realiseren.

2. Werk met flexibele programma's, niet met dichtgetimmerde masterplannen

In alle casussen werkt flexibiliteit beter dan rigide eindbeelden. Door te werken met bandbreedtes en adaptieve kaders kan een gebied stapsgewijs meebewegen met kansen (bv. een onderwijsinstelling die wil verplaatsen, of de kans die zich aanbiedt tot realisatie van een zorgcluster). Een vast programma creëert risico's op planvertraging of leegstand. Formuleer daarom de uitgangspunten, ambities en kwaliteitseisen, maar laat programma's binnen marges ontwikkelen.

3. Kritische massa en ankerfuncties als basis voor een levendig stationsgebied

Echte functiemenging ontstaat pas wanneer er voldoende massa is om diverse functies te dragen. Dit kan worden bereikt met grotere volumes, zoals een substantieel aantal woningen, maar ook met sterke ankerfuncties zoals een mbo-instelling, sportcomplex, overheidsinstantie, cultuurhuis of campus. Zulke ankers genereren dagelijkse bezoekersstromen, geven een gebied herkenbaarheid en vormen het vliegwiel voor kleinschalige voorzieningen zoals horeca, diensten en maakbedrijven. Bepaal daarom per station welke kritische massa nodig is voor levendigheid en welke ankerfuncties daarbij het best passen. Kies bewust voor één of enkele trekkers die het gebied dragen, in plaats van een versnipperde mix zonder duidelijke doelgroep of dynamiek.

4. Investeer vroegtijdig in een hoogwaardige en veilige openbare ruimte

In alle casussen was een kwalitatieve ov-, fiets- en verblijfsomgeving een voorwaarde voor verdere functiemenging. Een onaantrekkelijke, onlogische of onveilige stationsomgeving remt ontwikkeling, zelfs als de marktbehoefte aanwezig is. Verbeter daarom eerst looproutes, groen, verblijfskwaliteit, fietsenstallingen, toegankelijkheid en de sociale veiligheid, parallel kan het ruimtelijk programma volgen. Nadeel is dat kosten vroeg worden gemaakt, terwijl de gebiedsontwikkeling nog lang doorloopt, maar die moeten op dit type locatie toch echt worden gezien als dingen die voor de baat uitgaan.

5. Functiemenging moet zoveel mogelijk een 18-uursdynamiek (06:00-24:00) creëren

Een gebied met slechts op één moment van de dag activiteit, bijvoorbeeld alleen tijdens kantooruren of juist alleen in de avond, blijft minder levendig en kan daardoor minder functies dragen. In gebieden waar activiteiten zich gedurende de hele dag afwisselen (werken en leren overdag, sport, cultuur en horeca overdag en in de avond) ontstaat continuïteit in bezoekersstromen en gebruik. Die constante reuring vergroot de kans dat meer voorzieningen haalbaar zijn. Programmeer daarom bewust op ritme: combineer functies die elkaar niet alleen logisch aanvullen, maar vooral op verschillende tijden activiteit genereren, zodat het gebied de hele dag door aantrekkelijk en actief blijft.

6. Tijdelijke invullingen zijn waardevolle startmotoren

Casussen laten zien dat tijdelijke functies leegstand voorkomen, plekken activeren en nieuwe doelgroepen aantrekken. Ze bouwen vertrouwen en kunnen uitgroeien tot structurele kwaliteiten. Gebruik daarom tijdelijke functies/voorzieningen (en dus gebruik) als placemaking-instrument, niet alleen als noodmaatregel. Uit de creatieve sector klinkt soms kritiek op het louter gebruiken van de sector voor placemaking. Maak bewuste keuzes voor tijdelijkheid en denk periodiek na over een eventuele structurele rol voor een partij of functie.

7. Realistische fasering is noodzakelijk

Functiemenging vraagt tijd en groeit binnen marktcycli. De casussen tonen ontwikkeltijden van 10–20 jaar, waarin eerst publieke ruimte en wonen worden gerealiseerd, en pas later werken, voorzieningen of leisure. Ontwikkel daarom met een lange adem en voorkom ambities die sneller gaan dan de markt kan volgen.

8. Mobiliteitskeuzes moeten aansluiten bij programmatische ruimte

Beslissingen over P+R, parkeren, autoluwe gebieden en/of ontsluiting zijn van invloed op de ruimtelijke en programmatische mogelijkheden. Een grote P+R locatie kan de gebiedskwaliteit nabij grote stations beperken; autoluwte kan juist de gebiedskwaliteit versterken bij de grotere stations. Maak daarom per station bewuste keuzes: welk type mobiliteit past bij welk stationsprofiel?

Verschillende mobiliteitskeuzes voor stations langs de Zaancorridor:

Voor de stations langs de Zaancorridor vraagt de mobiliteitskeuze om maatwerk. Bij de grotere, meer stedelijke stations (Alkmaar en Zaandam) ligt het voor de hand om STOMP (volgorde: Stappen, Trappen, OV, Mobility as a Service (MaaS), Privéauto) als uitgangspunt te nemen en te sturen op een autoluwe inrichting, omdat dit ruimte geeft aan verblijfskwaliteit en functiemenging. Voor middelgrote en regionale stations (Heerhugowaard, Castricum en Uitgeest) is juist een hybride benadering passend, waarbij fiets, OV en auto meer gelijkwaardig worden gefaciliteerd en P+R een gerichte rol kan spelen in de ontsluiting. Daarnaast kan ook gestuurd worden door betaald parkeren in te voeren of uit te breiden. Kleinere stations langs de corridor (de overige 6 stations) vragen vaak om een pragmatische mix gericht op bereikbaarheid per fiets én auto, met beperkte ruimtedruk op de directe stationsomgeving.

9. Elk station moet een eigen rol hebben, geen “one size fits all”

Functiemenging betekent niet overal hetzelfde programma. Sommige stations moeten specialiseren (bijv. buitenpoort, onderwijscluster, woonwijkstation, werklocatie), andere moeten brede menging nastreven. Bepaal daarom per stationsomgeving de rol binnen de Zaancorridor en laat deze leidend zijn voor het programma van functies en voorzieningen. Hier gaan wij in hoofdstuk 5 dieper op in.

5 Advies en Strategie functiemenging

In dit hoofdstuk vertalen we de in H3 bepaalde potentie voor functiemenging naar concrete aanbevelingen voor passende functies per stationsomgeving. Niet elke functie is overal wenselijk of realiseerbaar; de ontwikkelruimte verschilt per locatie en wordt mede bepaald door bestaande ruimtelijke structuren, marktomstandigheden én geldende beleidskaders en wet- en regelgeving. Daarom doen we voorstellen voor gerichte keuzes per station. Daarbij benutten we de lessen uit H4. Ook gaan we in op het beschikbare instrumentarium waarmee gemeenten kunnen sturen op functiemenging. Tot slot beschrijven we methoden om functiemenging op gebiedsniveau te meten en te monitoren.

5.1 Marktvraag en ontwikkeling naar functies

Om de potentie voor functiemenging langs de Zaancorridor goed te kunnen duiden, schetsen we hieronder per functie de belangrijkste marktontwikkelingen en trends, met waar mogelijk op hoofdlijnen een doorkijk naar de situatie in Noord-Holland.

5.1.1 Kantoren

De kantorenmarkt in Noord-Holland laat een duidelijk tweedeling zien. In de MRA (met name Amsterdam, Hoofddorp, Zuidas, Sloterdijk) is structureel hoge(re) vraag naar hoogwaardige kantoorruimte, vooral voor kennisintensieve en zakelijke dienstverleners. Buiten deze kerngebieden, waaronder delen van de Zaancorridor, is de vraag veel beperkter en krimpt de kantorenmarkt in zijn totaliteit. Hier drukken verouderde kantoren (jaren '70-'90) de marktprijs en wordt nieuwbouw pas haalbaar als de locatie onderscheidend is (bijvoorbeeld door een sterke OV-knoop of aanwezigheid van ankerfuncties of onderwijs). De voorkeur van gebruikers verschuift duidelijk naar OV-bereikbare en gemengde stedelijke milieus, maar alleen op locaties met voldoende kritische massa. Op kleinere of meer perifere stations is de vraag helemaal beperkt en ligt de nadruk op kleine kantoorunits, co-working en kleinschalige zakelijke functies. Het creëren van extra kantoraanbod langs de Zaancorridor is door de beperkte en/of ontbrekende marktvraag op de korte termijn lastig. Voor de Zaancorridor geldt met name dat er gekeken moet worden naar het verplaatsen van (solitaire) kantoren die nu buiten een stationsomgeving zijn gevestigd of die verplaatst kunnen worden naar de desbetreffende stationsomgeving.

5.1.2 Onderwijs

De onderwijsmarkt in Noord-Holland laat een duidelijke verschuiving zien. De trend is dat instellingen met kwalitatief mindere locaties willen verplaatsen naar betere locaties, goed bereikbaar, gemengd stedelijk, veilig, levendig. Mbo-instellingen concentreren hun locaties steeds vaker op goed bereikbare regionale OV-knooppunten, waar ook stagebedrijven in de nabijheid zitten. Dit zie je bijv. goed terug bij de vestigingen van het Talland College, deze zijn vrijwel allemaal nabij een station gevestigd. HBO-instellingen blijven grotendeels stedelijk geconcentreerd (Amsterdam, Alkmaar, Haarlem). Voor de Zaancorridor ligt de grootste kans bij mbo-satellietlocaties, vooral nabij Alkmaar, Heerhugowaard, Zaandam en evt. Krommenie-Assendelft (techniek, zorg, logistiek). Secundair onderwijs is minder kansrijk direct bij stations en middelbare scholen hoeven zich daar ook niet noodzakelijk te vestigen, locaties in de woonwijken/nabij sportcomplexen volstaan hier doorgaans ook. De Europese School die bij Alkmaar-Noord komt, is hierop een uitzondering.

5.1.3 Winkels

De winkelmarkt staat al jaren onder druk door online groei en afnemende passantenstromen buiten centra. In Noord-Holland is sprake van sterke concentratie in hoofdwinkelgebieden (Amsterdam, Amstelveen, Alkmaar, Haarlem, Zaandam) en forse leegstand in secundaire locaties. Voor

stationsomgevingen betekent dit dat detailhandel nauwelijks kansrijk is, tenzij het gaat om buurtwinkelprogramma's (dagelijkse boodschappen, gemakswinkels) die direct gekoppeld zijn aan een substantiële woonfunctie. Nieuwe retail wordt, rekening houdend met het provinciaal detailhandelsbeleid, vrijwel nooit meer ontwikkeld zonder gegarandeerde draagkracht van grote aantallen bewoners en reizigers. Voor de Zaancorridor zijn vooral kleinschalige dagelijkse voorzieningen logisch op middelgrote stations met veel woningen in de directe invloedssfeer.

Sommige stations hebben een (soms bescheiden) rol in de modal split van het kernwinkelapparaat (Zaandam, Alkmaar) of een andere binnenstedelijke detailhandelsconcentratie (zoals Overstad in Alkmaar), waarbij de modal split verwijst naar de verdeling van vervoerswijzen (zoals trein, fiets, auto en lopen) waarmee bezoekers deze winkelgebieden bereiken.

5.1.4 Zorg

De zorgvraag groeit in heel Noord-Holland voornamelijk gedreven door vergrijzing. Daarnaast heeft de sector te maken met toenemende personeelstekorten. De markt voor zorgfuncties is sterk locatieafhankelijk: aanbieders zoeken goed bereikbare plekken voor poliklinieken, eerstelijnscentra en dagvoorzieningen. Stationsomgevingen zijn aantrekkelijk, maar alleen wanneer de locatie voldoende zichtbaarheid en een groot verzorgingsgebied heeft. In gebieden met beperkte schaal (bijv. Zaanse Schans, Uitgeest) blijft de vraag klein. Grotere knopen zoals Zaandam, Alkmaar en Heerhugowaard zijn wel kansrijk voor zorgclusters, poliklinische zorg, GGZ-functies of gecombineerde welzijnsvoorzieningen. Zorginstellingen hechten steeds meer waarde aan goede OV-bereikbaarheid voor personeel, wat de potentie van stationslocaties versterkt.

5.1.5 Horeca/Cultuur/Recreatie

De horeca- en cultuurmarkt blijft volatiel en sterk afhankelijk van passantenstromen. Nieuwe horeca rond stations kan succesvol zijn wanneer er sprake is van veel reizigers, een groeiende woonpopulatie en nabijgelegen cultuur- of sportfuncties. Culturele voorzieningen worden in Noord-Holland veelal geconcentreerd in stedelijke centra, maar kleinschalige culturele trekkers of makersplekken kunnen juist goed functioneren in stationsomgevingen waar (tijdelijk) ruimte is en waar een 24-uurs programma gestimuleerd wordt (bijv. Tilburg-achtige aanpak). Recreatie rond de Zaancorridor (zoals Castricum of Zaanse Schans) hangt sterk samen met de natuurlijke en toeristische context: daar zijn kleinschalige horeca, bezoekerscentra en publieksfuncties kansrijker dan werkfuncties.

5.1.6 Natuur

Hoewel natuur geen marktsector is, is de vraag naar groen, recreatie en landschapskwaliteit een steeds belangrijker randvoorwaarde in gebiedsontwikkeling. In Noord-Holland, met het strand en de duinen, waterwegen en meren en cultuurhistorische landschappen, versterken natuurwaarden de aantrekkelijkheid van woonlocaties en daarmee ook de kans op functiemenging. Stations die aan landschappelijke structuren liggen (Castricum duinen, Zaanstad erfgoed, Heiloo duinen en de historische binnenstad van Alkmaar) kunnen deze kwaliteit benutten in de positionering van functies: recreatieve routes, bezoekerscentra, lichte horeca en passende mobiliteitsknooppunten. De markt voor natuur recreatie en bijbehorende/ondersteunende functies groeit, maar vraagt om zorgvuldige afstemming met beschermingsregimes en geen zware gebouwde programma's.

5.2 Gemeentelijke beleidsrichting voor de stationsomgeving

De mogelijkheden voor functiemenging worden mede bepaald door lokaal beleid. Gemeenten verschillen in hun ambitie, hun ruimtelijke kaders en in de mate waarin ze specifieke functies juist willen stimuleren, toestaan of weren in de directe stationsomgeving. Deze paragraaf geeft op hoofdlijnen weer wat het provinciaal en gemeentelijk beleid is over het stimuleren ofwel tegengaan van bepaalde functies nabij stationsomgevingen.

5.2.1 Kantoren

De Provincie Noord-Holland hanteert een concentratiebeleid voor kantoren, waarbij nieuwe kantoorontwikkelingen primair moeten plaatsvinden op hoger-order OV-knooppunten en in bestaande kantoorclusters. Verspreide kantoorlocaties buiten centra of buiten stationsomgevingen worden in principe ontmoedigd. Gemeenten langs de Zaancorridor sluiten hierbij aan door ontwikkeling vooral te richten op Zaandam, Alkmaar en in mindere mate Heerhugowaard; elders is nieuwbouw van kantoren ongewenst. Voor veel kleinere stations geldt dat nieuwe grootschalige kantoren voor één gebruiker worden uitgesloten of zeer beperkt toegestaan, tenzij het gaat om kleinschalige dienstverlenende functies die passen binnen een gemengd woon-werkmilieu.

5.2.2 Onderwijs

Onderwijsbeleid is primair gemeentelijk, maar de provincie stimuleert dat mbo- en hbo-locaties goed bereikbaar zijn per OV en fiets, en waar mogelijk onderdeel zijn van een stedelijk gemengd gebied. Langs de Zaancorridor betekent dit dat hbo-instellingen, mbo-onderwijs en internationale scholen vooral voorkomen in Alkmaar, Heerhugowaard en Zaanstad. Kleinere stations zonder stedelijke voorzieningen kennen doorgaans geen expliciete onderwijsopgave en faciliteren alleen kleinschalige voorzieningen (bijv. taalonderwijs, bijles, leerstudio's).

5.2.3 Winkels / detailhandel

De provincie hanteert een strikt detailhandelsconcentratiebeleid: winkels horen in bestaande centra en winkelstructuren, niet op perifere of solitaire locaties. Nieuwe winkelruimte buiten centra zijn alleen toegestaan wanneer zij aantoonbaar bijdragen aan de versterking van deze centra, niet aan de verzwakking ervan. Gemeenten langs de Zaancorridor volgen dit beleid, rond vrijwel alle stations geldt dat dagelijkse voorzieningen tot 500 m² wvo (zoals een kleine supermarkt, kiosk of ondersteunende horeca) wél mogelijk zijn, maar grotere winkelprogramma's niet. De beleidslijn is: stations als ondersteunende voorzieningenplek, geen nieuwe winkelgebieden. Solitaire winkelvestigingen en uitbreiding van winkelgebieden boven bepaalde omvang bij stations is alleen mogelijk als er positief is geadviseerd door de adviescommissie detailhandel van de provincie Noord-Holland.

5.2.4 Zorg

Zorgfuncties worden in Noord-Holland niet strikt geclusterd, maar de provincie stimuleert dat wijkgerichte zorg, eerstelijns zorg en maatschappelijke functies zoveel mogelijk in of nabij woongebieden worden gesitueerd. Gemeenten langs de Zaancorridor hanteren overwegend een vraagvolgend en locatie-afhankelijk beleid: kleinschalige zorg zoals huisarts, fysiotherapie, dagbesteding of GGZ-spreekruimten worden vaak toegestaan binnen gemengde gebieden, maar grotere zorgcomplexen worden alleen in grotere stedelijke knopen voorzien (bijv. Zaandam, Alkmaar).

5.2.5 Horeca, cultuur en recreatie

De provincie en betrokken gemeenten stimuleren horeca en cultuur als onderdeel van stedelijke verdichting, met name rond hoogwaardige knooppunten. Grotere voorzieningen (theaters, poppodia, musea) horen thuis in centrumgebieden (Zaandam, Alkmaar), maar kleinschalige horeca en cultuur wordt juist gezien als aanjager van levendigheid bij stations. Recreatie en lichte leisure worden vooral gecombineerd met bestaande groen- en waterstructuren langs de corridor; recreatie bij stations wordt doorgaans beperkt tot ondersteunende horeca, sportstudio's en kleinschalige cultuurplekken.

5.2.6 Natuur

De provincie Noord-Holland beschermt groengebieden en ecologische structuren streng, vooral buiten de stedelijke contouren. Voor stations die (gaan) fungeren als provinciale buitenpoort (zoals Castricum, Heerhugowaard en Wormerveer) wordt nadrukkelijk ingezet op functies die de recreatieve toegang, natuurbeleving en landschappelijke kwaliteit versterken.

Binnen het verstedelijkte gebied wordt gestuurd op vergroening en een klimaatadaptieve inrichting van stationsomgevingen, niet op grootschalige natuurlijke functies. Gemeenten langs de Zaancorridor stimuleren het toevoegen van groene openbare ruimte, parken, bomenrijen en ecologische verbindingen als onderdeel van herontwikkeling. Nieuwe natuurontwikkelingsprojecten horen vooral in het buitengebied, maar groene verblijfsplekken bij stations worden breed gestimuleerd.

5.2.7 Tussenconclusie over beleid functiemenging bij stations

Deze beleidslijnen laten zien dat functiemenging langs de Zaancorridor niet vanuit één uniform kader wordt vormgegeven, maar voortkomt uit een combinatie van provinciale kaders en lokale keuzes. Stations met een sterkere knoofunctie hebben beleidsmatig meer ruimte voor intensieve functies (kantoren, onderwijs, cultuur, horeca), terwijl kleinere haltes vooral gemengde woongebieden met beperkte ondersteunende functies kunnen faciliteren.

5.3 Advies functiemenging per stationsomgeving/type

Op basis van de potentieanalyse uit hoofdstuk 3, aangevuld met de inzichten uit de casussen en de koppeling met zowel marktpotentie als gemeentelijke en provinciale beleidsdoelen, kunnen we concluderen dat op veel stations langs de Zaancorridor reële mogelijkheden bestaan voor functiemenging. Tegelijkertijd geldt dat niet elk station dezelfde ontwikkelruimte heeft. Met name voor kleinere of meer woongeoriënteerde stations is de ruimte voor nieuwe functies beperkt en ligt de nadruk vooral op verdichting met aanvullende woningbouw. Functiemenging is daar niet uitgesloten, maar slechts in beperkte mate realistisch.

Het onderstaande overzicht geeft per station weer welk functieprofiel het meest kansrijk is en welke functies logisch aansluiten bij het lokale karakter, de ruimtelijke condities en de marktvraag. Dit overzicht is richtinggevend: in de praktijk kunnen zich altijd andere kansen voordoen die aanleiding geven tot bijsturing. Ook kunnen kansrijke functies toch niet realiseerbaar blijken, bijvoorbeeld wanneer een onderwijsinstelling of zorgaanbieder recent heeft geïnvesteerd in de bestaande huisvesting, of wanneer de hogere kosten in een stationsomgeving onvoldoende passen bij de functie. Het functieprofiel moet daarom worden gezien als een onderbouwde voorkeursrichting, niet als een sluitend programma.

5.3.1 Heerhugowaard (Dijk en Waard)

Het station Heerhugowaard ligt in een gemengd stedelijk woon-werkgebied met sterke aanwezige voorzieningen: een groot MBO-cluster, grote werkgevers (HHNK, gemeente), Stadshart Heerhugowaard op 1.200 meter en recreatieve trekkers in Broek op Langedijk. De ruimtelijke plannen sturen op forse verdichting en een campusachtig milieu.

Passende/gewenste functies:

- Kleinschalige en bij voldoende marktvraag grote kantoren: vooral maatschappelijke of zakelijke dienstverlening die goed mengt met onderwijs en voorzieningen (bijv. adviesbureaus, zorg- en welzijnsorganisaties). Voor grotere kantoren is Alkmaar mogelijk aantrekkelijker.
- Tertiair onderwijs: een satellietvestiging van Inholland of een mbo-uitbreiding/clustervorming past goed bij de bestaande campusachtige setting en draagt bij aan de tegenspits.

- Detailhandel: dagelijkse (gemaks)winkels zijn logisch in de plinten; gericht op direct omwonenden en gebruikers stationsgebied. Nichewinkels (bijv. speciaalzaken, conceptstores) passen als aanvulling op Middenwaard. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat deze ontwikkeling moeten passen binnen kader provinciaal detailhandelsbeleid.
- Zorg: eerstelijnsvoorzieningen en langdurige zorg passen bij de woningbouwopgave en het gebied, daarnaast kunnen (kleine) buitenpoli's ook toegevoegd worden
- Cultuur, horeca, sport: versterking van bestaande culturele voorzieningen (Theater Cool, bibliotheek) met horeca vergroot de aantrekkelijkheid, daarbij moet cultuur niet concurreren met het aanbod in Alkmaar. Alleen kleinschalige binnensporten zijn passend bij de stationsomgeving van Heerhugowaard
- Naturrecreatie: alle functies die passen bij een buitenpoort informatiepunten en kleinschalige horeca zijn daarbij passend.

5.3.2 Alkmaar Noord

Alkmaar-Noord is een functioneel lokaal station met behoorlijk wat functiemenging en enkele verspreide voorzieningen met een voornamelijk lokaal karakter. Met de komst van de Europese School ontstaat meer dynamiek, maar het gebied blijft minder stedelijk dan Alkmaar.

Passende/gewenste functies:

- Kleinschalige kantoren: maatschappelijk georiënteerde kantoren (zorg, welzijn, veiligheid) sluiten aan bij bestaande cluster (GGD, Witte Kruis). Bij voldoende marktvrage kunnen enkele grotere kantoren hier ook landen, maar wederom is hier Alkmaar en/of daarna Heerhugowaard mogelijk passender.
- Secundair onderwijs/kleinschalige HBO-satelliet: de Europese School trekt bovenlokale leerlingen
- Zorg: uitbreiding van eerstelijnsvoorzieningen of een kleine buitenpoli is logisch gezien aanwezige zorgaanbieders, ook bovenregionale zorgaanbieders zijn hier passend.
- Sport: het sportcluster (Hooranse Vaart) kan worden versterkt met ondersteunende functies (fysiotherapie, sportaanbieders).
- Horeca: beperkt; vooral kleinschalig (koffiebar, lunchplek) voor leerlingen en personeel.
- Geen uitgebreide detailhandel of cultuur: er is onvoldoende draagkracht en te lage passantenstromen. Cultuur is daarnaast meer passend in/of nabij het centrum van Alkmaar

5.3.3 Alkmaar

Station Alkmaar is een hoogstedelijk regionaal OV-knooppunt met sterk gemengde functies en omvangrijke gebiedsontwikkelingen die wonen, werken en voorzieningen toevoegen. De aanwezigheid van grote werkgevers en onderwijsclusters maakt het tot een kansrijke plek voor hoogwaardig stedelijk programma.

Passende/gewenste functies:

- Grootschalige (multi-tenant) kantoren: aantrekkelijk door bereikbaarheid, voorzieningen en regionale arbeidsmarkt (bijv. financiële dienstverlening, overheidsdiensten, zakelijke dienstverlening).
- Kleinere kantoren: passen in gemengde blokken in de nieuwe stedelijke ontwikkeling (flexibele werkplekken, creatieve bedrijvigheid).
- Tertiair onderwijs: kansrijk voor clustering of verplaatsing (Inholland, al is dat voorlopig "een gepasseerd station", voor Ipabo liggen er mogelijk wel kansen), gezien OV-bereikbaarheid.
- Detailhandel: Dagelijkse winkels in de plinten; niet-dagelijks aansluitend op binnenstad met als doel op behoud en versterken huidige winkelaanbod. Voor Alkmaar is kwantitatieve uitbreiding van het winkelaanbod niet gewenst.

- Specialistische zorg: vooral betere verbinding tussen station en Noordwest Ziekenhuis; buitenpoli's in stedelijk milieu mogelijk. Ook is er een kans om de GGZ aan de Oude Hoeverweg te verplaatsen naar het stationsgebied.
- Cultuur en horeca: versterken bestaand stedelijk programma (conferentieruimtes, leisure, horeca in de plinten).
- Geen natuurrecreatie of grootschalige sport gezien de ruimte-intensiteit.

5.3.4 Heiloo

De stationsomgeving van Heiloo heeft een uitgesproken woonkarakter met beperkte stedelijkheid, beperkte functiemenging en beperkte ruimte voor nieuwe functies. Nabijgelegen zorgcluster (GGZ), bibliotheek en een klein winkelcluster geven enige basis voor lokale voorzieningen.

Passende/gewenste functies:

- Enkele kleinschalige kantoren: lokale dienstverleners (advocaten, accountants, ontwerp- en adviesbureaus).
- Dagelijkse detailhandel: uitbreiding van buurtaanbod (bakker, drogist, kleine supermarkt) als versterking van het woonprofiel, mits passend binnen kaders provinciaal detailhandelsbeleid.
- Eerstelijnszorg: tandartsen, huisartsen, fysiotherapeuten; sluit aan bij woonfunctie.
- Kleinschalige cultuur: verplaatsen of uitbreiden van theater aan stationszijde zou identiteit kunnen versterken.
- Horeca: vooral lichte horeca zoals koffiebars of lunchplekken.
- Natuurrecreatie: betere verbinding, (voornamelijk fiets- en looproutes, en/of buslijnen) met het strand de duinen, geestgronden en veenweiden (fiets- en looproutes).
- Geen grootschalig onderwijs of kantoren.

5.3.5 Castricum

Het station is een belangrijke toegang tot de duinen en het strand, met een combinatie van recreatie, zorg en lokale voorzieningen. De omgeving kent een laag stedelijk profiel en beperkte ontwikkelruimte, maar een sterke recreatieve identiteit.

Passende/gewenste functies:

- Kleinschalige kantoren: vooral zorg- of recreatiegerelateerde bedrijven (bijv. natuurorganisaties, recreatieve bureaus).
- Dagelijkse winkels: uitbreiding passend bij woon- en recreatieprofiel (bijv. streekproductenwinkels, fietsverhuur als commerciële dienst), mits aansluitend op provinciaal detailhandelsbeleid.
- Niet-dagelijkse winkels: gericht op toeristen, mits passend bij provinciaal detailhandelsbeleid.
- Zorg: eerstelijnszorg en buitenpoli's; GGZ-locatie biedt kansen voor ondersteunende functies.
- Cultuur: versterken van klein museaal cluster (archeologiemuseum) met routes en horeca.
- Horeca: logisch als ondersteuning van recreatie (restaurants, strandgerichte horeca, terrassen).
- Natuurrecreatie: als buitenpoort duingebied: informatiepunt, verhuurpunt, bewegwijzering.
- Geen grootschalig onderwijs of kantoren.

Bijzondere lokale situatie: Uitbreiding bedrijventerrein Castricummer Werf

De vraag naar bedrijfsruimte in Noord-Holland neemt al enkele jaren gestaag toe, vooral voor logistiek-licht, ambacht, circulaire activiteiten en kleinschalige maakbedrijven. In veel dorpskernen ontstaat druk op gemengde bedrijvigheid door woningbouwambities, waardoor uitplaatsing naar bedrijventerreinen zoals de Castricummer Werf gewenst kan zijn. Een planologische uitbreiding van dit terrein biedt ruimte voor lokale ondernemers. Tegelijkertijd versterkt het de vitaliteit van de kern doordat ruimte-intensieve functies op een meer passende locatie worden geconcentreerd. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat bedrijvigheid die goed mengbaar is met wonen, zoals horeca, kleinschalige detailhandel, lokale kantoorruimte en ateliers of studio's, en die nu in de wijken is gevestigd, wordt verplaatst naar het bedrijventerrein. De eventuele uitbreiding van Castricummer Werf kan ook enige, zij het bescheiden, betekenis hebben voor de trein/het station.

5.3.6 Uitgeest

Uitgeest heeft een kleinschalig, landschappelijk profiel met een sterk woonkarakter en lage functiemenging. Het station heeft een schakelfunctie in het regionale OV, er is fysieke ontwikkelruimte en de betekenis voor recreatie bij het Uitgeestermeer kan worden vergroot.

Passende/gewenste functies:

- Kleinschalige kantoren: vooral lokaal georiënteerd (bouw, zorg, dienstverlening).
- Dagelijkse winkels: beperkte uitbreiding bij wijkcentrum mogelijk, mits passend binnen kaders provinciaal beleid.
- Zorg: eerstelijnszorg of buitenpoli's vanwege regiofunctie station zijn passend.
- Sport: uitbreiding bij bestaand cluster aan noordwestzijde.
- Horeca: gericht op dorpskern; aan station vooral licht programma.
- Natuurrecreatie: informatieknooppunt, fietsverhuur, betere verbindingen naar het Uitgeestermeer.
- Geen niet-dagelijkse detailhandel, cultuur op grotere schaal, grootschalige kantoren of onderwijs.

5.3.7 Krommenie-Assendelft

Een woon- en gezinsgericht stationsgebied met al sterke aanwezigheid van VO-scholen en een lokaal zorg- en winkelcluster. De omgeving kent beperkte stedelijkheid, maar een duidelijke vraag naar lokale functies door groei (Kreekrijk).

Passende/gewenste functies:

- Kleinschalige kantoren/ werkplekken: gekoppeld aan woonprogramma (bijv. zzp-werkplekken, zorgadministratie, ontwerpstudio's).
- Dagelijkse detailhandel: uitbreiding in wijkcentra (De Saen, Zuiderhoofdstraat) i.v.m. groei Kreekrijk, mits passend bij provinciaal detailhandelsbeleid.
- Zorg: eerstelijnszorg logisch, langdurige zorg gekoppeld aan woningbouw kan passend zijn.
- Onderwijs: functies die versterkend zijn aan de bestaande onderwijsinstellingen, bijvoorbeeld een bijlesinstituut.
- Sport: versterking cluster (TRIAS, verenigingen), bijvoorbeeld extra zaalruimte.
- Horeca: buurtgerichte horeca in centrumgebieden (lunchrooms, grand café).
- Geen grootschalige kantoren of regionale cultuurfuncties.

5.3.8 Wormerveer

Kleinschalige woonomgeving, met nabijheid van industriecluster Veerdijk, Zaanbocht als voorzieningenlint en toeristische aantrekkelijkheid en potentie voor buitenpoortfunctie (Guisveld, Wormer- en Jisperveld).

Passende/gewenste functies:

- Kleinschalige kantoren en creatieve en maatschappelijke organisaties: passend bij Zaanbocht, cultuurhistorisch erfgoed en wijkfunctie. Kans voor het ontwikkelen van het Gasfabriekterrein; kansrijk als industrieel erfgoed, broedplaatsen.
- Dagelijkse detailhandel: versterken van Zaanbocht als winkel- en verblijfsgebied.
- Zorg: eerstelijnszorg passend.
- Horeca, sport en cultuur: logische versterker langs Zaanbocht (terrassen, lunchrooms, ateliers). Regionaal benutten van Topsportcentrum de Koog.
- Natuurrecreatie: potentie als buitenpoort Guisveld/Wormer-Jisperveld; infopunt, belevingsroute.
- Geen grote kantoren, onderwijs, sport of groot cultureel aanbod.

5.3.9 Zaandijk-Zaanse Schans

Een gemengd woon-werkgebied met sterke toeristische dynamiek door Zaanse Schans, musea en erfgoedcluster. Het station functioneert zowel wijkgericht als recreatief.

Passende/gewenste functies:

- Kleinschalige kantoren: vooral erfgoed, cultuur of ambacht-gerelateerde organisaties.
- Detailhandel: toeristisch-recreatieve winkels (museumshops, ambachtelijke producten, streekproducten), mits passend bij provinciaal detailhandelsbeleid.
- Zorg: beperkte eerstelijnszorg mogelijk; verdere zorgfuncties zijn niet direct passend.
- Cultuur: bezoekersvoorzieningen, expositieruimtes, kleine culturele hubs.
- Horeca: eetcafés, bistro's, koffiezaken passend gekoppeld aan het toerisme.
- Natuur- en erfgoedrecreatie: routes richting Zaanse-Schans, Westzaan en Wormerland.
- Geen grootschalig onderwijs of kantoren passend.

5.3.10 Koog aan de Zaan

Woonwijkstation met beperkte functiemenging, nabij scholengemeenschap en topsportcentrum. Lage ruimtelijke capaciteit, wel potentie in plinten en verbinding met het centrum.

Passende/gewenste functies:

- Dagelijkse winkels: passend bij woonkarakter maar beperkt in omvang. Nieuwe ontwikkelingen moeten wel passend zijn binnen kaders provinciaal detailhandelsbeleid.
- Zorg: eerstelijnsvoorzieningen passend bij woonmilieu.
- Sport: versterking topsportcentrum (kleinschalige ondersteunende functies).
- Horeca: lichte horeca (koffiezaken, lunch) mogelijk.
- Geen niet-dagelijkse detailhandel, kantoren, onderwijs of cultuur.

5.3.11 Zaandam

Het centrale stedelijke knooppunt van Zaanstad met een hoogstedelijke mix van werken, voorzieningen, onderwijs, cultuur en grote werkgevers. Sterke groei en verdichting binnen 1.200 meter.

Passende/gewenste functies:

- Grootschalige kantoren: geschikt voor hoofdkantoren, zakelijke diensten, overheidsinstellingen.
- Kleinere kantoren: flexibel, gemengd; sterke vraag door stedelijke context.
- Tertiair onderwijs: logische clustering (MBO- en HBO-satellieten).
- Detailhandel: zowel dagelijks als niet-dagelijks, aansluitend op centrum en passend bij provinciaal detailhandelsbeleid.
- Zorg: specialistische zorg, ondersteunende zorg, buitenpoli's.
- Cultuur en horeca: logisch als versterking van centrum en verblijfsgebied (theater, horeca etc.).
- Geen grote sport of natuurrecreatie passend.

5.3.12 Tussenconclusie

Uit de analyse van de stationsomgevingen in de Zaancorridor blijkt dat functiemenging op veel locaties reëel en kansrijk is, maar dat de aard en omvang ervan sterk verschillen per station. Onderstaande tabel geeft het totaalbeeld weer.

- ✓ = ja, deze functie is hier passend en logisch
- ~ = de functie is hier beperkt passend en/of niet direct logisch
- ✗ = nee, deze functie is hier niet direct passend en logisch

Tabel 5: Tussenconclusie advies per stationsomgeving

Advies per stationsomgeving	Heerhugowaard	Alkmaar-Noord	Alkmaar	Heiloo	Castricum	Uitgeest	Krommenie-Assendelft	Wormerveer	Zaandijk-Zaanse Schans	Koog aan de Zaan	Zaandam
Kantoren											
Kleine kantoorvolumes	✓	✓	✓	~	✓	✓	~	~	~	~	✓
Grote kantoorvolumes	~	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓
Onderwijs											
Secundair onderwijs	✓	✓	~	~	~	~	✓	~	~	~	~
Tertiair onderwijs	✓	✓	✓	✗	✗	✗	~	✗	✗	✗	✓
Winkels											
Dagelijks	✓	✗	✓	~	✓	~	~	✓	✓	~	✓
Niet-dagelijks	~	✗	~	~	✗	✗	✗	✗	~	✗	✓
Zorginstellingen											
Eerstelijnszorg	✓	✓	~	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	~
Langdurige zorg	✓	✓	✓	~	~	~	~	~	~	~	✓
Bovenregionale zorg	~	✓	✓	✗	~	~	✗	✗	✗	✗	✓
Cultuur, sport en horeca											
Cultuur	~	✗	✓	~	✓	~	✗	✓	✓	✗	✓
Sport	~	✓	~	~	~	✓	✓	✗	✗	✗	~
Horeca	✓	~	✓	✓	✓	✓	~	✓	✓	✗	✓
Natuurrecreatie											
Versterken verbinding	✓	✗	✗	✓	✓	~	✗	✓	~	✗	✗

Hoogstedelijke stations zoals Zaandam, Alkmaar en Heerhugowaard bieden de grootste mogelijkheden om meerdere functies te combineren en zo de tegenspitsopgave substantieel te versterken. In stations met een woon- of dorpsgericht profiel zoals Heiloo, Uitgeest, Krommenie-Assendelft, Wormerveer en Koog aan de Zaan, ligt de nadruk meer op functies die aansluiten bij de lokale leefomgeving. Deze functies dragen niet altijd direct bij aan de tegenspits, maar versterken wel de leefkwaliteit, verblijfskwaliteit en de robuustheid van de stationsomgeving. Daarnaast zien we stations waar een gemengd profiel mogelijk is, maar binnen een meer beperkte bandbreedte. Alkmaar-Noord en Zaandijk-Zaanse Schans zijn hiervan goede voorbeelden: beide locaties hebben specifieke trekkers, respectievelijk onderwijs en toerisme/erfgoed, die richting geven aan kansrijke functies, maar waarbij brede stedelijke menging niet realistisch is.

Hoewel toevoegen van wonen niet helpt voor de tegenspitsopgave en zelfs enigszins strijdig is met die tegenspitsambitie, blijft het voor vrijwel alle stations wel een zinvolle strategie. Niet alleen omdat daarmee tegemoet wordt gekomen aan de woningbehoefte, maar ook omdat op die manier naar verwachting een relatief gunstige modal split op die locaties resulteert. Ook kan in een stationsomgeving met een lagere parkeernorm worden ontwikkeld, wat gunstig doorwerkt in de prijs en in het ruimtebeslag. En in het verlengde van extra woningen zijn weer meer maatschappelijke en commerciële voorzieningen mogelijk. Op die manier wordt de knoopwaarde benut en wordt de plaatswaarde (enigszins) versterkt.

5.4 Strategie sturen op functiemenging

Een betere balans tussen wonen, werken, voorzieningen en recreatie in de stationsomgevingen van de Zaancorridor vraagt om gerichte sturing. Marktontwikkelingen, ook langs de Zaancorridor, laten zien dat functiemenging niet vanzelf ontstaat: woningbouw domineert vrijwel alle gebiedsontwikkelingen, terwijl de programmatische en financiële ruimte voor werkfuncties, onderwijs of publieksaantrekkende voorzieningen onder druk staat. Tegelijk biedt functiemenging aanzienlijke meerwaarde: een aantrekkelijker verblijfsgebied, een completer voorzieningenaanbod en een sterkere regionale economische structuur en een beter functionerende tegenspits. Het is daarom belangrijk om zo goed mogelijk te sturen op functiemenging, al is dat zeker geen eenvoudig proces.

Deze strategie richt zich op drie lijnen/vormen van interventies die gezamenlijk richting geven aan een realistische en uitvoerbare aanpak. De strategie is geen hard instrumentarium, maar een set van beleidskeuzes, procesinterventies en ruimtelijk-functionele randvoorwaarden waarmee gemeenten, provincie en marktpartijen doelgericht kunnen sturen op functiemenging.

5.4.1 Ruimtelijke en programmatische sturing:

De ruimtelijke condities bepalen in belangrijke mate of functiemenging kansrijk en uitvoerbaar is. Voor de Zaancorridor betekent dit dat per stationsomgeving helder moet worden gemaakt welk type programma wenselijk en passend is. Op basis van de analyse en de adviesprofielen per station kunnen de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- Maak onderscheid tussen stations met een hoogstedelijk profiel (zoals Alkmaar, Heerhugowaard en Zaandam) en meer kleinschalige of dorpsgerichte stations (zoals Heiloo en Uitgeest). In deze laatste categorie past een beperktere vorm van functiemenging, met een focus op lokale voorzieningen, onderwijs en recreatieve functies. Daarbij kan worden gewerkt met een minimale programmatische ondergrens: een set van functies, of aantal m² aan voorzieningen, die in een wijk of stationsgebied aanwezig moet zijn of behouden moet blijven, ook bij transformatie. Deze ondergrens helpt om de lokale verzorgingsfunctie te borgen en om te voorkomen dat voorzieningen volledig verdwijnen door eenzijdige woningdruk.
- Formuleer per station een voorkeursprofiel waarin de gewenste verhouding tussen wonen, werken en voorzieningen is opgenomen, maar wel in een bandbreedte. Hierdoor ontstaat duidelijkheid voor initiatiefnemers en ontwikkelaars. Redeneer daarbij vanuit het concept van de 10-/15-minutenstad, waarin dagelijkse voorzieningen en functies binnen 10 tot 15 minuten lopen of fietsen bereikbaar zijn, en pas daar ook de lokale mobiliteitsstrategie op aan, bijvoorbeeld door het toepassen van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten en als laatste Privéauto) en lagere of beperktere parkeernormen.
- Leg in gebiedsvisies en omgevingsplannen zones vast waar publieksaantrekkende functies en werkfuncties logisch en kansrijk zijn, zoals in plinten⁴, stationspleinen en belangrijke loop- en fietsverbindingen.

⁴ Denk voor werken niet alleen in mogelijkheden in een plint, daar zit markttechnisch een limiet aan, maar ook aan zelfstandige/solitaire werkgebouwen, al zijn die financieel in nieuwbouw nu lastig haalbaar. In de stationsomgevingen van de Zaancorridor bevindt zich ook veel bestaand vastgoed, dat voor betaalbaar werken kan worden aangewend.

- Stimuleer dat publieke en semipublieke organisaties (onderwijs, zorg, gemeentelijke diensten) zich vestigen op goed bereikbare stationslocaties. Dit draagt bij aan een groter gebruik van het OV en versterkt de ruimtelijke-economische rol van de knooppunten.

5.4.2 Juridische sturing

Juridische sturing vormt een belangrijk onderdeel van het instrumentarium om functiemenging in stationsomgevingen mogelijk te maken en ongewenste eenzijdige ontwikkelingen te voorkomen. De Omgevingswet biedt gemeenten en provincie verschillende middelen om richting te geven aan de gewenste functiemix, zonder dat sprake is van harde programmatische verplichtingen die juridisch moeilijk te borgen zijn. De belangrijkste juridische instrumenten zijn het omgevingsplan, beleidsregels voor vergunningverlening, de BOPA-procedure (omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit) en het gebruik van de anterieure overeenkomst.

1. Omgevingsplan en omgevingsregels

Het omgevingsplan biedt de meest directe juridische mogelijkheid om functiemenging te sturen. Dit kan onder meer via:

- Bestemmingstypen die gemengde functies toestaan, waarbij een minimumpercentage niet-woonfuncties kan worden vastgelegd in plint- of knoopzones (een gebied rondom het station, of andere afgebakende gebieden);
- Aanvullende omgevingsregels voor levendige plinten, bijvoorbeeld verplichte invulling met publieksgerichte functies langs hoofdstructuren;
- Aanduidingen of zones waarin bepaalde functies juist uitgesloten worden (bijvoorbeeld grootschalige perifere detailhandel);
- Regels die functiewijzigingen aan voorwaarden verbinden, zoals behoud van voorzieningen of het aantonen dat alternatieve locaties ontbreken;
- Intensiteits- en dichtheidsregels die sturen op een bepaald programma of ruimtelijk profiel.

Hoewel harde kwantitatieve verplichtingen voor economische functies juridisch beperkt mogelijk zijn, bieden omgevingsregels wel degelijk ruimte om randen, zones of condities te stellen die functiemenging bevorderen.

2. Lokale en regionale instructieregels

De Omgevingswet maakt het mogelijk dat gemeenten en provincie instructieregels opnemen over ruimtelijke kwaliteit, OV-oriëntatie, mobiliteit en functiemenging in stationsgebieden. Provinciale instructieregels kunnen bijvoorbeeld richting geven aan:

- Behoud van strategische werkmilieus;
- Situering van publieksaantrekkelijke voorzieningen nabij knooppunten;
- Beperking van transformatie op kansrijke OV-locaties;
- Eisen aan gebiedskwaliteit of ontsluiting die voorrang geven aan gemengde functies.

Deze instructieregels werken door in gemeentelijke omgevingsplannen en kunnen worden ingezet om regionale samenhang in de Zaancorridor te borgen.

3. Rol van BOPA's

Veel transformatie-initiatieven in stationsomgevingen vinden plaats via een BOPA. In deze procedure moet worden beoordeeld of het initiatief bijdraagt aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties ('ETFAL') en of het past binnen beleidskaders van gemeente en provincie. Gemeenten kunnen deze afweging concreet sturen door beleidsregels vast te stellen die richting geven aan de beoordeling van BOPA's. Daarmee kunnen zij onder andere borgen dat:

- De behoefte aan werkfuncties en publieksaantrekkelijke voorzieningen expliciet wordt meegewogen;
- Bestaande betaalbare werkruimte niet ongewenst verdwijnt;

- Transformatie alleen wordt toegestaan wanneer basisvoorzieningen in de wijk behouden blijven;
- In gebieden met een hoogstedelijk karakter of strategisch knooppuntprofiel een minimum aan niet-woonfuncties aanwezig blijft.

Deze beleidsregels mogen uitsluitend betrekking hebben op ruimtelijk relevante aspecten, zoals leefkwaliteit, bereikbaarheid, passendheid van functies, mobiliteitseffecten en het functioneren van het gebied.

4. Sturen met een anterieure overeenkomst

In anterieure overeenkomsten met projectontwikkelaars kan een gemeente afspraken vastleggen waarbij extra bouwrechten of een verhoogd bouwvolume worden toegekend in ruil voor het realiseren van bijvoorbeeld betaalbare kantoorruimtes en/of ruimte voor andere functies/voorzieningen. Deze afspraken kunnen juridisch bindend zijn en specifiek gericht op het waarborgen van betaalbaarheid. Opgemerkt wordt dat dit juridisch wel glad ijs is. In samenwerkingsverbanden (Publiek-Private Samenwerking (PPS) of Joint ventures) kan ook nog worden gekeken hoe mogelijke risico's en opbrengsten gedeeld kunnen worden tussen (de gemeente en) private partijen. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid om via anterieure overeenkomsten uitruil tussen gebieden mogelijk te maken. Je kunt bijvoorbeeld op een stationslocatie vragen een meer gemengd programma te realiseren en dezelfde ontwikkelaar op een andere locatie de ruimte geven meer woningen te ontwikkelen. Je mag niet de planologische medewerking op locatie A afhankelijk maken van die op locatie B.

De Mix Utrecht: programmatische spreiding

In Overvecht (gemeente Utrecht) heeft BPD samen met Woonin en de gemeente Utrecht een vernieuwingsstrategie gerealiseerd waarbij op de projectlocatie 80 verouderde sociale huurwoningen zijn vervangen door 179 middenhuurwoningen, passend bij de lokale opgave. Tegelijkertijd zijn op andere plekken in de stad, waaronder op het voormalige Defensierrein en langs de Oudenoord, nieuwe sociale huurwoningen toegevoegd, zodat de totale stadsbrede balans in lijn blijft met de Utrechtse beleidsregels voor betaalbaar wonen. Het project omvat daarnaast bedrijfs- en maatschappelijke functies op straatniveau, waarmee een gevarieerde programmatische invulling ontstaat die aansluit bij de behoefte van de wijk.

5.4.3 Financieel instrumentarium

Financiële sturing richt zich op het creëren van randvoorwaarden waarmee maatschappelijk gewenste functies haalbaar kunnen worden gemaakt en waarmee ontwikkelrisico's evenredig kunnen worden verdeeld tussen publieke en private partijen. Daarbij gaat het niet om structurele subsidies, maar om gerichte instrumenten die bijdragen aan een betere businesscase voor gemengde gebiedsontwikkeling.

Belangrijkste elementen van financiële sturing zijn:

- Gebruik financiële prikkels in anterieure overeenkomsten, zoals het koppelen van extra bouwvolume of afwijkende programmatische kaders aan de realisatie van plintfuncties of betaalbare werkruimte. Bij gemeentelijk grondeigendom kan bovendien in tenders privaatrechtelijk meer worden geëist dan in het omgevingsplan mogelijk is, wat extra sturingsruimte biedt voor gemengde programma's.
- Pas gebiedsgerichte fondsen of revolverende middelen toe om tijdelijke onrendabele toppen bij maatschappelijk gewenste functies te overbruggen. Tegelijkertijd geldt dat de effectiviteit van revolverende fondsen sterk afhangt van de wijze waarop en ook of het fonds wordt gevuld, en dat dergelijke middelen niet kunnen worden ingezet als verkapte subsidiëring van marktpartijen. Door bij woningontwikkelingen een afdracht te vragen kan een bovenwijks fonds worden opgebouwd voor bijvoorbeeld het ondersteunen van functiemenging in stationsomgevingen. Deze systematiek vergroot echter de ontwikkelkosten van woningbouw en kan daarmee bijdragen aan verdere prijsdruk op de woningmarkt.

- Maak werk van actief grondbeleid om meer (strategische) grondposities in handen te krijgen nabij stations. Differentiatie van grondprijzen, erfpachtconstructies of gefaseerde gronduitgifte kunnen bijdragen aan de financiële haalbaarheid van maatschappelijke functies. Bij gemeentelijke grondeigendom kan je via tenders privaatrechtelijk ook meer eisen. De publiekrechtelijke mogelijkheden via het Omgevingsplan zijn beperkter (zie paragraaf 5.3.2).
- Onderzoek cofinanciering vanuit provinciale of rijksmiddelen wanneer functies bijdragen aan bredere beleidsdoelen, zoals tegenspitsversterking, verbetering van OV-knoopkwaliteit of verduurzaming van het verstedelijkingsstelsel.
- Mitigeer de kosten van gebiedsontwikkeling via lagere parkeernormen en slimme mobiliteitsconcepten, zoals deelmobiliteit. Stationsomgevingen lenen zich hier bij uitstek voor. Deze instrumenten verlagen bijvoorbeeld de ontwikkelkosten, doordat er minder (gebouwde) parkeervoorzieningen nodig zijn.
- Stimuleer marktpartijen en beleggers om te investeren in gemengd vastgoed door risico's te delen, bijvoorbeeld via garantieregelingen, tijdelijke exploitatieondersteuning voor plinten of gerichte bijdragen voor behoud en herbesteding van erfgoed. Voor dat laatste bestaan voorbeelden zoals de Lochal in Tilburg, waar een combinatie van subsidies en partnerschappen nodig was om transformatie van erfgoed mogelijk te maken.
- Werk met programmatische fasering: in veel stationsomgevingen verbetert de financiële haalbaarheid naarmate grotere delen van een gebied zijn gerealiseerd. Tijdelijke functies zoals fieldlabs, ateliers of pop-up voorzieningen kunnen de opstartfase financieel draaglijker maken en tegelijkertijd zorgen voor vroege levendigheid en hogere opbrengsten in latere stadia.
- Koppel grote publieke investeringen in OV-infrastructuur, openbare ruimte of mobiliteitshubs aan programmatische afspraken over functiemenging. Hierdoor kunnen publieke middelen worden benut om maatschappelijke en publieksaantrekkelijke functies mogelijk te maken die anders financieel niet haalbaar zijn.

5.4.4 Organisatorische en procesmatige sturing

Tot slot vraagt functiemenging om een integrale en gebiedsgerichte procesaanpak. Programma's die bijdragen aan een betere tegenspits of aan een aantrekkelijker stationsgebied komen pas tot stand als partijen actief samenwerken en tijdig programmeren. De belangrijkste elementen zijn:

- Richt gebiedsgerichte teams in waarin gemeente(n), provincie, NS en ontwikkelaars samenwerken aan programmering, mobiliteit, kwaliteit van de openbare ruimte, sociale veiligheid en plintinvulling. Deze teams kunnen vroegtijdig kansen signaleren en afspraken met marktpartijen coördineren.
- Organiseer actieve programmering van functies: onderwijsinstellingen, zorgaanbieders, cultuurpartners en mkb-clusters worden gericht benaderd om zich te vestigen in stationsomgevingen waar de analyse laat zien dat dit kansrijk is. Dit verkleint de afhankelijkheid van spontane marktinitiatieven.
- Benader tevens bedrijven in de regio en daarbuiten die nu suboptimaal gehuisvest zijn. De kantorenmarkt groeit niet meer structureel, maar kent nog wel een grote groep bedrijven die vanuit arbeidsmarktbereik, OV-oriëntatie of uitstraling beter passen op stationslocaties. Door proactief met deze bedrijven in gesprek te gaan, ook over gemeente- en regiogrenzen heen, kunnen logische verplaatsingen ontstaan, met name naar Zaandam, Alkmaar en Heerhugowaard.
- Nodig jaarlijkse één of meerdere grote (inter)nationale en regionale bedrijfshuisvestingmakelaars uit voor een gezamenlijke presentatie of roadshow waarin de ontwikkelkansen, bouwlocaties en programmatische profielen van de Zaandamcorridor inzichtelijk worden gemaakt. Dit versterkt de zichtbaarheid van de corridor in de regionale kantorenmarkt en vergroot de kans dat stationslocaties worden meegenomen in zoekopdrachten.
- Voer actief plintmanagement met een duidelijke regie op verhuur, branchering en tijdelijke invullingen. Hiermee kan in een vroeg stadium levendigheid worden gecreëerd en worden kansrijke functies op de juiste plekken geconcentreerd. Een voorbeeld hiervan is de plintenregisseur die in Eindhoven op Strijp-S verantwoordelijk is voor de invulling van de begane grond. De

plintenregisseur is daar verantwoordelijk voor het aantrekken van functies waar het gebied baat bij heeft.

- Maak gebruik van tijdelijke functies, zoals ateliers, fieldlabs, pop-up horeca of leerwerkplekken, om ontwikkelingstrajecten te versnellen en om al tijdens de bouw- of voorbereidingsfase een aantrekkelijk gebiedsprofiel te creëren.

5.5 Conclusies, handelingsperspectief en vervolgstappen

5.5.1 Conclusies en aanbevelingen

De analyse in dit rapport laat zien dat er langs de Zaancorridor potentie is om functiemenging te versterken en daarmee zowel de ruimtelijk-economische positie van de desbetreffende stationsomgeving, de Zaancorridor als geheel en de tegenspitsopgave van de NS te verbeteren. Veel stationsgebieden hebben nu een te sterke woonoriëntatie, waardoor de productie- en attractiewaarde nu uit balans is. Tegelijkertijd ontstaan er door geplande woningbouw, onderwijsontwikkelingen en gebiedsvernieuwingen nieuwe kansen om werken, voorzieningen, onderwijs, zorg en recreatie beter te verweven met de stationsomgevingen. In hoogstedelijke stationsgebieden (Zaandam, Alkmaar en Heerhugowaard) is de potentie voor een bredere mix evident, terwijl in meer kleinschalige stationsgebieden (bijvoorbeeld Heiloo, Uitgeest) vooral kleinschalige menging en publieksgerichte functies passend zijn.

Belangrijk is dat functiemenging niet vanzelf ontstaat. Zonder actieve sturing zal woningbouw blijven domineren en blijven kansen voor economische functies en voorzieningen onbenut. Het huidige probleem van een beperkte tegenspits wordt daarmee verder versterkt. De voorgaande paragrafen in dit hoofdstuk maken duidelijk dat gemeenten, provincie en NS gezamenlijk over een breed palet aan ruimtelijke, juridische, financiële en organisatorische instrumenten kunnen beschikken om functiemenging gericht te stimuleren. De belangrijkste conclusies en aanbevelingen zijn daarbij:

- Werk vanuit stationsprofielen: onderscheid tussen hoogstedelijke stations (Zaandam, Alkmaar) waar intensieve menging logisch is, middelgrote stations waar selectieve menging kansrijk is, en kleinschalige stations waar lichte menging en publieksaantrekkende voorzieningen beter passen. Dit voorkomt generieke strategieën en maakt gerichte keuzes mogelijk.
- Programmeer actief op werk- en publieksfuncties. De kansen voor kantoren, onderwijs en voorzieningen ontstaan vooral als overheden actief programmeren, makelaars betrekken, suboptimaal gehuisveste bedrijven benaderen en gericht marktwerking organiseren.
- Versterk de koppeling met gebiedsontwikkeling. Nieuwe woningbouwprojecten bieden een uniek moment om plintfuncties, werkruimtes en maatschappelijke functies mee te ontwikkelen. Zet hiervoor juridische en financiële instrumenten in, waaronder privaatrechtelijke afspraken bij gemeentelijke gronduitgifte, differentiatie in grondprijzen, parkeernormering en gerichte inzet van tijdelijke functies.
- Stationsgebieden profiteren van forse publieke investeringen in OV, infrastructuur en openbare ruimte. Door programmatische afspraken rondom functiemenging te koppelen aan deze investeringen (bijv. met NS/ProRail en gemeenten), ontstaat meer zekerheid voor partijen en wordt het draagvlak voor functiemenging sterker.

5.5.2 Handelingsperspectief van de betrokken stakeholders

Om functiemenging in de stationsomgevingen langs de Zaancorridor daadwerkelijk te realiseren, is actieve inzet van meerdere partijen nodig. Gemeenten hebben hierin een sleutelrol, maar ook de provincie, NS, marktpartijen en het Rijk kunnen een bepalende bijdrage leveren. Hieronder wordt per stakeholder het handelingsperspectief geschetst.

Gemeenten langs de Zaancorridor

Gemeenten hebben een centrale rol in het sturen op functiemenging, omdat zij beschikken over het planologisch, grond- en procesinstrumentarium om lokaal keuzes te maken en deze ook af te dwingen.

Allereerst vraagt dit om het expliciet reserveren van ruimte voor niet-woonfuncties in stationsomgevingen. Dit betekent dat gemeenten in omgevingsplannen, gebiedsvisies en ontwikkelkaders bewust ruimte moeten blijven houden voor werk- en publieksfuncties, ook wanneer de markt vraag op korte termijn vooral op wonen is gericht. Die ruimte moet flexibel worden vormgegeven, zodat kan worden ingespeeld op veranderende marktomstandigheden, maar het moet ook niet geheel vrijblijvend zijn.

Daarnaast ligt er een belangrijke opgave in het creëren van de juiste randvoorwaarden. Functiemenging vraagt om aantrekkelijke openbare ruimte, goede loop- en fietsverbindingen, passende mobiliteitskeuzes, voldoende verblijfskwaliteit en betaalbare bedrijfsruimte. Gemeenten kunnen hierop sturen door gerichte investeringen in de openbare ruimte en door mobiliteits- en/of parkeernormen af te stemmen op het gewenste programma. In veel gevallen is een gefaseerde aanpak realistisch: eerst investeren in publieksfuncties en dragers van levendigheid, en pas in een later stadium commerciële niet-woonfuncties toevoegen.

In de samenwerking met marktpartijen is wederzijdse openheid essentieel. Door open te rekenen en tekenen met ontwikkelaars ontstaat inzicht in wat financieel haalbaar is en waar knelpunten zitten. Dit maakt het mogelijk om gezamenlijk tot compromissen te komen, bijvoorbeeld via aangepaste fasering, andere programmatische keuzes of aanvullende publieke inzet. Gemeenten kunnen hierbij bewust kiezen voor samenwerking met ontwikkelaars die aantoonbare ervaring hebben met gemengde programma's en niet uitsluitend op woningbouw sturen.

Waar nodig kunnen gemeenten overwegen om (tijdelijk) risico's van niet-woonfuncties gedeeltelijk te dragen, bijvoorbeeld via een fonds bovenwijkse middelen. Dit kan helpen om onrendabele toppen in de beginfase te overbruggen. Daarnaast vraagt dit om consistentie: functiemenging moet niet alleen een beleidsambitie zijn, maar ook daadwerkelijk worden volgehouden wanneer die onder druk komt te staan, bijvoorbeeld vanuit woningbouwdoelstellingen of politieke afwegingen op de korte termijn.

Tot slot kunnen gemeenten actief inzetten op strategische verplaatsingen van functies. Het gaat hierbij om het faciliteren en stimuleren van verplaatsingen van scholen, kantoren en (semi-) overheidsinstellingen naar stationsomgevingen. Dit kan bijdragen aan de tegenspitsopgave én aan het versterken van stationsgebieden als volwaardige werk- en verblijfsplekken. Gezamenlijke lobby richting provincie en Rijk voor dergelijke verplaatsingen en bijbehorende middelen is hierin ook een mogelijkheid.

Provincie Noord-Holland

De provincie vervult een kaderstellende, verbindende en faciliterende rol op corridor- en regioniveau. Zij kan zorgen voor samenhang tussen gemeentelijke keuzes en het bredere provinciale beleid op het gebied van mobiliteit, verstedelijking en economie.

Een belangrijk handelingsperspectief ligt in het expliciet verbinden van functiemenging aan provinciale doelen, zoals tegenspitsversterking, verbetering van OV-knoopkwaliteit en evenwichtige regionale economische ontwikkeling. Door deze koppeling duidelijk te maken, ontstaat ruimte om functiemenging ook financieel te ondersteunen, bijvoorbeeld via cofinanciering of het inzetten van bestaande en/of aanvullende provinciale instrumenten.

Daarnaast kan de provincie de samenwerking tussen gemeenten langs de Zaancorridor actief stimuleren en borgen. Functiemenging vraagt om afstemming over schaal en specialisatie: niet elk station kan

hetzelfde programma dragen. De provincie kan helpen bij het maken van die keuzes en bij het voorkomen van onderlinge concurrentie tussen stations.

Ook richting het Rijk heeft de provincie een belangrijke rol. Door samen met gemeenten op te trekken in lobbytrajecten kan worden ingezet op de spreiding van Rijksfuncties, aanvullende investeringen in OV-knooppunten en een bredere inzet van middelen dan alleen voor woningbouw.

Tot slot kan de provincie haar planologische en financiële instrumentarium nadrukkelijker inzetten om functiemenging nabij stationsomgevingen te stimuleren en faciliteren. Dit kan onder meer door in provinciale omgevingsvisies en ruimtelijke verordeningen explicieter te sturen op concentratie van functies bij stations, bijvoorbeeld door geen nieuwe kantorenlocaties toe te staan buiten stationsomgevingen, of zoals de provincie nu al stuurt op waar wel/geen ruimte is voor extra detailhandel⁵. Daarnaast kan de provincie meer werk maken van financiële ondersteuning voor niet-woonfuncties, vergelijkbaar met de huidige inzet op het stimuleren van woonfuncties, om zo functiemenging in stationsomgevingen daadwerkelijk haalbaar te maken.

NS

NS vervult binnen de Zaancorridor een dubbele rol: enerzijds als vervoerder met een direct belang bij evenwichtige reizigersstromen en een sterke tegenspits, anderzijds als gebiedspartner en mede-ontwikkelaar van stationsomgevingen. Juist deze combinatie maakt NS een cruciale stakeholder in het realiseren van functiemenging.

Vanuit de vervoersrol heeft NS en daarnaast ook de treinreiziger, belang bij stationsomgevingen die niet uitsluitend woonlocaties zijn, maar ook bestemmingen vormen. Werkfuncties, onderwijs en publieksaantrekkende voorzieningen dragen bij aan meer uitstappers in de tegenspits en een gelijkmatigere benutting van het spoor. NS kan deze kennis actief inzetten door samen met gemeenten inzichtelijk te maken welke typen functies en programma's aantoonbaar bijdragen aan reizigersgroei buiten de spits, en door dit te vertalen naar gezamenlijke ambities per stationstype.

Tegelijkertijd is de NS op veel locaties een belangrijke gebiedspartner, onder meer via eigendom, erfpachtposities, stationsontwikkeling en investeringen in stationskwaliteit. Vanuit deze rol kan en zou de NS functiemenging actief moeten willen ondersteunen door investeringen in stations, OV-infrastructuur en openbare ruimte en (stedelijke) gebiedsontwikkeling te verbinden aan functiemenging. Door bij herontwikkeling of vernieuwing van stationsomgevingen expliciet ruimte te maken voor werken en publieksfuncties, bijvoorbeeld in stationsgebouwen, plinten of solitaire panden en of aangrenzende kavels, ontstaat meer zekerheid voor gemeenten en marktpartijen over de toekomstige inrichting en wordt functiemenging minder afhankelijk van incidentele marktinitiatieven.

Een belangrijk handelingsperspectief ligt daarnaast in het koppelen van OV-investeringen aan gebiedsontwikkeling. Stationsgebieden profiteren van substantiële publieke investeringen in bereikbaarheid, knooppuntenkwaliteit, verblijfskwaliteit en sociale veiligheid. Door deze investeringen te verbinden aan afspraken over programmatische vulling (bijvoorbeeld via intentieovereenkomsten of gebiedsafspraken met gemeenten en provincie) kan de NS bijdragen aan het realiseren van maatschappelijk gewenste functies die op eigen kracht niet altijd rendabel zijn.

Tot slot kan de NS als kennispartner optreden. Door data over reizigersstromen, gebruiksmomenten en verblijfsduur te delen en te combineren met gemeentelijke en provinciale inzichten, ontstaat een beter onderbouwd beeld van de effecten van functiemenging. Dit helpt om investeringsbeslissingen te onderbouwen en om de voortgang van de strategie functiemenging langs de Zaancorridor te monitoren.

⁵ De provincie kan ook ruimtelijk sturen op waar andere meer publieke functies zoals onderwijs en/of zorg wel of juist niet kunnen vestigen, voor dit type functies merken we op dat dit wel wat ongebruikelijker is.

Het Rijk

Het Rijk heeft geen directe rol in de stationsomgevingen langs de Zaancorridor, maar kan via zijn huisvestingsbeleid, investeringskeuzes en sectorale opgaven wel degelijk een bijdrage leveren aan functiemenging. Die rol is met name relevant waar rijksdoelen samenkomen met de opgaven rond bereikbaarheid, arbeidsmarkt en tegenspitsversterking.

Een belangrijk handelingsperspectief ligt in de spreiding en (her)positionering van rijksdiensten en rijkskantoren. Door nieuwe vestigingen, herhuisvesting of concentratie van rijksfuncties bewust te koppelen aan goed bereikbare stationslocaties langs de Zaancorridor, kan het Rijk bijdragen aan zowel duurzame mobiliteit als regionaal-economische versterking. Dit geldt niet alleen voor klassieke rijkskantoren, maar ook voor uitvoeringsorganisaties, opleidingslocaties en ondersteunende diensten. Hierbij kan ook gedacht worden aan Defensie en het bestaande defensiecluster in Den Helder. Defensie staat de komende jaren voor grote opgaven op het gebied van personeel, opleiding en logistieke ondersteuning. Opleidings-, kantoor- en ondersteunende functies van Defensie zijn in veel gevallen goed te combineren met een ligging nabij OV-knooppunten, zeker wanneer het gaat om administratieve diensten, stafafdelingen, onderwijs- en trainingslocaties of civiel-militaire samenwerkingsfuncties.

Daarnaast kan het Rijk bijdragen via financiële en programmatische instrumenten. Veel rijksmiddelen zijn momenteel sterk gericht op woningbouw, terwijl functiemenging vraagt om investeringen in werk- en publieksfuncties. Door rijksprogramma's en fondsen ook expliciet open te stellen voor functies die bijdragen aan OV-gebruik, tegenspitsversterking en knoopkwaliteit, ontstaat meer ruimte om stationsomgevingen daadwerkelijk gemengd te ontwikkelen.

Tot slot is het van belang dat het Rijk aansluit bij regionale samenwerkingsverbanden, zoals het actieprogramma Zaancorridor. Door gezamenlijk op te trekken in acquisitie, lobby en programmering – bijvoorbeeld rond rijksdiensten, Defensie of andere grote publieke werkgevers – kan de effectiviteit van investeringen worden vergroot en ontstaat meer samenhang tussen nationale opgaven en regionale ruimtelijk-economische ontwikkeling.

Marktpartijen

Marktpartijen zijn onmisbaar voor het realiseren van functiemenging in stationsomgevingen langs de Zaancorridor. Tegelijkertijd vraagt functiemenging van ontwikkelaars en beleggers een andere benadering dan monofunctionele woningbouw, met meer aandacht voor fasering, programmatische samenhang en lange termijn waarde.

Een belangrijk handelingsperspectief voor marktpartijen ligt in transparantie en samenwerking in de plan- en onderhandelingsfase. Wanneer onderhandelingen met gemeenten vast dreigen te lopen, kunnen marktpartijen bijdragen door inzicht te geven in hun financiële onderbouwing en aannames. Open 'rekenen en tekenen' maakt het mogelijk om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen die zowel publiek als privaat aanvaardbaar zijn, bijvoorbeeld via aanpassing van fasering, programma of risicoverdeling. Dit helpt om gemengde gebiedsontwikkelingen toch van de grond te krijgen, ook wanneer niet alle functies op korte termijn rendabel zijn.

Daarnaast ligt er voor marktpartijen een verantwoordelijkheid om functiemenging niet uitsluitend te benaderen vanuit korte-termijnopbrengsten. Werk- en publieksfuncties direct bij het station leveren op de lange termijn waarde op, doordat zij bijdragen aan levendigheid, aantrekkelijkheid en een sterk vestigingsmilieu. In gemengde stationsomgevingen ontstaan hoogwaardige interactiemilieus, die leiden tot stabielere en hogere vastgoedwaarden op en rondom het station. Vanuit dat perspectief is het logisch om woonfuncties deels iets verder van het station te realiseren, terwijl juist niet-woonfuncties profiteren van de directe OV-bereikbaarheid.

Tot slot speelt fasering en flexibiliteit bij het realiseren van functiemenging een cruciale rol. In veel stationsomgevingen is het niet realistisch om in één keer een volledig gemengd programma te

realiseren. Marktpartijen kunnen hierop inspelen door te werken met tijdelijke invullingen en adaptief vastgoed, waardoor functies in de tijd kunnen meebewegen met de marktvraag. Tijdelijke en/of kleinschalige functies in plinten en gebouwen kunnen bovendien bijdragen aan vroege levendigheid en het aantrekken van doelgroepen, wat de haalbaarheid van latere fasen vergroot.

5.5.3 Advies vervolgstappen:

Naast het geschetste handelingsperspectief per stakeholder is het van belang om te bepalen welke concrete vervolgstappen nodig zijn om functiemenging langs de Zaancorridor daadwerkelijk in uitvoering te brengen. Functiemenging vraagt om een lange adem, consistente samenwerking en het actief verbinden van beleid, investeringen en projecten. In deze paragraaf wordt een aantal realistische en direct uitvoerbare vervolgstappen benoemd, die passen binnen het bestaande actieprogramma Zaancorridor en daarnaast een aantal suggesties voor zinvolle aanvullende vervolgstappen.

Relevante vervolgstappen voor in het actieprogramma Zaancorridor zijn in ieder geval:

- Continueer en versterk de samenwerking vanuit het actieprogramma Zaancorridor: Functiemenging is ook een opgave die gemeentegrenzen kan overstijgen. Het is daarom van belang om de bestaande samenwerking binnen het actieprogramma Zaancorridor te continueren en waar nodig te versterken. Binnen deze samenwerking kunnen provincie, NS en de betrokken gemeenten gezamenlijk sturen op programmering, prioritering en afstemming van investeringen. Door functiemenging expliciet als gezamenlijk thema te positioneren binnen het actieprogramma ontstaat meer consistentie in ambities en keuzes per stationsomgeving en wordt voorkomen dat lokale initiatieven los van elkaar ontstaan.
- Zorg voor doorlopende monitoring van functiemenging in de stationsomgevingen: Om te kunnen beoordelen of de ingezette strategie daadwerkelijk effect heeft, is structurele monitoring noodzakelijk. Door gebruik te maken van meetbare indicatoren kan periodiek inzicht worden verkregen in de ontwikkeling van programmatische vulling, de balans tussen wonen en niet-wonen, de bezetting van plinten en de ontwikkeling van reizigersstromen. Door deze monitoring jaarlijks of tweejaarlijks te actualiseren ontstaat een objectieve basis om tijdig bij te sturen, keuzes te heroverwegen en de effecten van investeringen en beleidsmaatregelen inzichtelijk te maken.

Methodiek monitoren van functiemenging

Het meten van functiemenging kan niet worden teruggebracht tot één enkele indicator, omdat functiemenging meer omvat dan alleen het naast elkaar bestaan van verschillende functies. Het gaat ook om de balans tussen wonen en niet-wonen, de intensiteit van het ruimtegebruik en het aanwezige draagvlak. Daarom is een combinatie van indicatoren nodig. Het aantal woningen geeft inzicht in de marktvraag en het draagvlak voor voorzieningen, de Floor Space Index (FSI) zegt iets over de dichtheid en het potentieel voor een levendig programma, gegevens over vloeroppervlak naar gebruiksfunctie vanuit de BAG maken zichtbaar welke functies daadwerkelijk aanwezig zijn, en de mixed-use indicator (MXI) laat zien hoe wonen en niet-wonen zich tot elkaar verhouden. Wanneer je functiemenging nog specifiek wilt meten kan ook overwogen worden om aan de hand van een SBI-afbakening de ontwikkeling van een aantal specifieke sectoren, die logischerwijs een sterke relatie hebben met het station/treingebruik, over de tijd te meten. Door deze indicatoren in samenhang te gebruiken ontstaat een realistisch en goed interpreteerbaar beeld van de mate van functiemenging en de ontwikkeling daarvan in een stationsgebied.

Eerste denklijnen voor mogelijk aanvullende vervolgstappen zijn:

1. Het inrichten van een werkgroep functiemenging:
Het inrichten van een aparte werkgroep functiemenging kan bijdragen aan structurele kennisdeling en afstemming tussen gemeenten, provincie en NS. Binnen deze werkgroep kunnen concrete casussen worden besproken: waar lukt functiemenging in de praktijk, waar lopen projecten vast en welke instrumenten blijken effectief. Daarnaast kan de werkgroep signaleren waar aanvullende

inzet van provincie of Rijk wenselijk is, bijvoorbeeld op het gebied van financiering, regelgeving of huisvestingskeuzes van publieke functies. Ook kan de werkgroep inzichtelijk maken wat het huidige aanbod aan (langdurig) leegstaand vastgoed is. De werkgroep fungeert daarmee als leer- en afstemmingsplatform binnen het actieprogramma Zaancorridor.

2. Gezamenlijke acquisitie en of marketing/communicatie strategie ontwikkelen:

De gemeenten langs de Zaancorridor, of in ieder geval de gemeenten met de hoogstedelijke stationsomgevingen, kunnen gezamenlijk optrekken richting Rijk, provincie, NS en marktpartijen. Door een gezamenlijke acquisitie- en communicatiestrategie te ontwikkelen ontstaat een sterker en consistent verhaal over de kansen en kwaliteiten van de Zaancorridor. Dit kan worden ingezet voor lobby rond verplaatsing van overheidskantoren, investeringen in OV-knooppunten en dienstregelingen, en het bevorderen van een meer evenwichtige ruimtelijk-economische ontwikkeling binnen de provincie Noord-Holland.

3. De stationsprofielenschetsen uit dit onderzoek verdiepen/doorontwikkelen:

De in dit onderzoek opgestelde stationsprofielen/-schetsen kunnen in een vervolgstap worden verdiept en verder uitgewerkt tot concretere ontwikkelbeelden per stationsomgeving. Hierbij kan stedenbouwkundige expertise worden ingezet om programmatische keuzes, ruimtelijke structuren en fasering scherper te definiëren. Met name voor de stations Zaandam, Alkmaar en Heerhugowaard is dit relevant, omdat hier de grootste potentie voor functiemenging ligt. Tegelijkertijd geldt dat dit ook gemeenten zijn die reeds beschikken over ontwikkelbeelden of de capaciteit hebben om deze zelfstandig verder uit te werken, dus het kan ook een overweging zijn om dit proces in te richten voor de middelgrote stationsomgevingen nabij Castricum, Uitgeest en/of Krommenie Assendelft.

Bijlage 1 Stationsprofielen per station

Toelichting bijlage 1: Stationsprofielen per station

De stationsprofielen geven per station langs de Zaancorridor een beknopt maar integraal beeld van de huidige situatie en de ontwikkelcontext. Elk profiel bestaat uit twee onderdelen. In het eerste deel wordt de huidige situatie beschreven, met aandacht voor de aanwezige functies, de economische positie, bezoekersstromen en de rol van het station in de omgeving. In het tweede deel wordt de ruimtelijke context geschetst, waarin relevante beleidskaders, lopende en voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele ingrepen worden beschreven. Deze bijlagen vormt de basis voor bijlage 2, waarin per stationsomgeving de potentie van functiemenging wordt weergegeven.

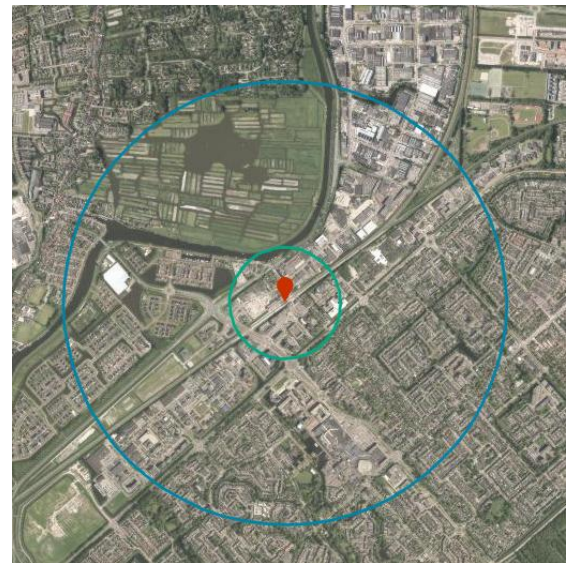
Heerhugowaard

Huidige situatie

De stationsomgeving van Heerhugowaard vormt een belangrijke schakel tussen stad, dorp en landschap. Rond het station bevindt zich een sterk MBO-cluster (o.a. Talland College) met diverse fieldlabs, dat potentie heeft om verder te groeien richting een campusachtige omgeving. In de directe nabijheid van het station liggen een aantal grote werkgevers, waaronder het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (ruim 700 banen) en, iets verder het gemeentehuis (ca. 400 banen).

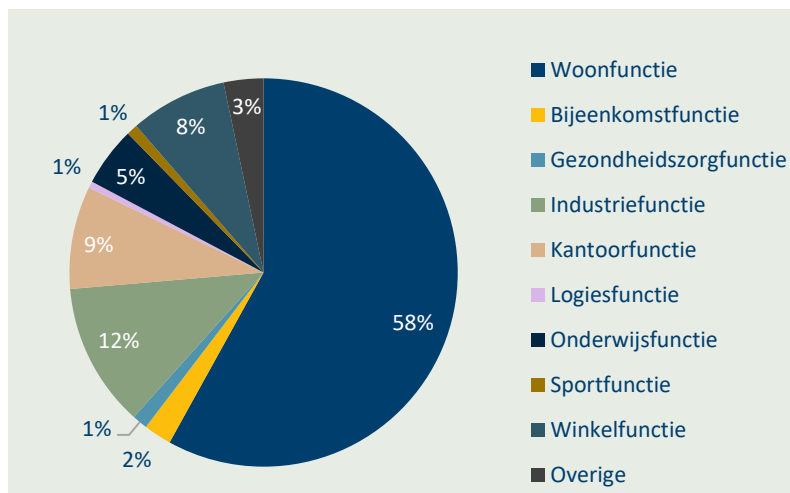
Museum BroekerVeiling en het cultuurhistorisch landschapsrserveraat Oosterdel fungeren als belangrijke toeristische trekkers. De gemeente ontwikkelt de zone rond het kanaal tot Kanaalpark. Daarnaast ligt binnen het 1.200 metergebied het Stadshart van Heerhugowaard, met onder andere winkelcentrum Middenwaard (het grootste overdekte centrum in de regio Noord-Holland Noord), een theater en een bioscoop. Deze functies trekken aanzienlijke aantallen bezoekers, maar de auto is dominant in de modal split en de trein speelt daarbij slechts een beperkte rol. Verdichting met wonen en het toevoegen van werken in de directe nabijheid van het station is kansrijk. Ook zit er groeipotentie in de buitenpoortfunctie voor Oosterdel en Museum BroekerVeiling.

Figuur 1: Kaart stationsomgeving Heerhugowaard



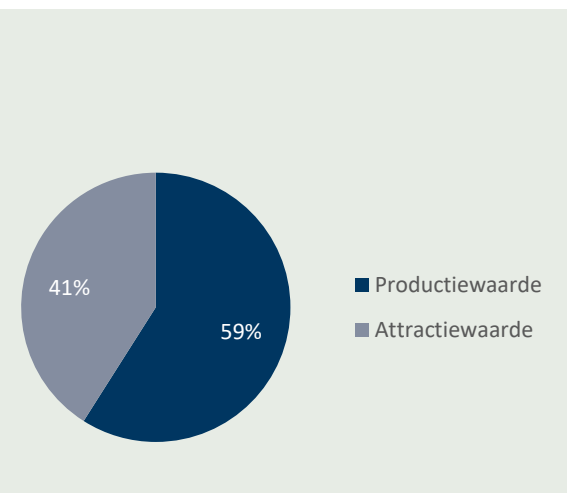
Bron: Bureau BUITEN

Figuur 2: Gebruiksfuncties Heerhugowaard – binnen 1200 meter



Bron: BAG (2025)

Figuur 3: Verhouding productie- en attractiewaarde



Bron: [Dashboard OV-knooppunten NH](#)

Ruimtelijke context

Om het stationsgebied een levendige omgeving te maken wordt er, in de gemeentelijke Omgevingsvisie en het Masterplan Stationsgebied, ingezet op een combinatie van werken, voorzieningen en wonen. Op maximaal 20 minuten lopen of 10 minuten fietsen vanaf het station wordt ingezet op intensivering en verdichting. Zo liggen er plannen op tafel om extra woningen in en rond het stationsgebied te ontwikkelen, namelijk ruim 2.000 woningen in het 300-metergebied en 5.500 woningen in het 1200-metergebied. Het ontwikkelplan richt zich dus op een transformatie van het huidige extensieve parkeer- en bedrijvenlandschap naar een multifunctioneel, toekomstbestendig stationskwartier waarin verschillende stedelijke functies elkaar versterken.

Ook is het de bedoeling dat het vernieuwde busstation bij het treinstation de hub wordt voor lokaal en regionaal vervoer, zodat je daar makkelijk kunt overstappen op trein, fiets of auto (P+R). Daarnaast worden doorfietsroutes gekoppeld aan het stationskwartier, komt er een ongelijkvloerse spookruising voor fietsers en voetgangers en komen er 2500-3000 fietsparkeerplekken bij⁶. In de directe stationsomgeving wordt bovendien ingezet op het toevoegen van stedelijke voorzieningen, zoals onderwijs, zorg horeca, maatschappelijke functies, commerciële plinten en kleinschalige detailhandel, zodat er een aantrekkelijk en levendig verblijfsklimaat ontstaat.

Hoewel het Masterplan Stationsgebied geen expliciete uitspraken doet over de Nijverheidsstraat (Zandhorst 2), ligt dit gebied in directe nabijheid van station Heerhugowaard en biedt het substantiële kansen voor economische ontwikkeling. De locatie kan een belangrijke schakel vormen tussen het stationsgebied en het omliggende werkgebied, bijvoorbeeld door ruimte te bieden aan stedelijk werken, mobiliteitsfuncties en nieuwe vormen van voorzieningen. Tot slot wordt door het college van B&W een besluit voorbereid over de ontwikkeling van een ParkeerHUB aan de Nijverheidsstraat, die kan bijdragen aan het ontlasten van de directe stationsomgeving en het faciliteren van verdere verdichting en intensivering rond het station.

Figuur 4: Stationsomgeving Heerhugowaard



Bron: Strategische Omgevingsvisie Dijk en Waard (2024)

⁶ Masterplan stationsgebied Dijk en Waard

Alkmaar-Noord

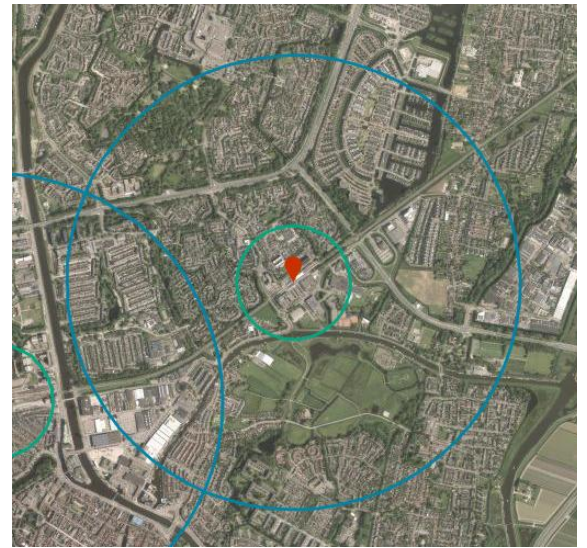
Huidige situatie

De stationsomgeving Alkmaar-Noord heeft een gemengd karakter met zowel woonwijken alsmede kantoren en diverse voorzieningen. In zowel het 300-meter als het 1.200-meter gebied is wonen de dominante functie (55% in 300 meter; 76% in 1.200m). De niet-woonfuncties rondom het stationsgebied bestaan vooral uit gezondheidszorg, onderwijs, sport en bedrijvigheid, zoals het Politie Opleidingscentrum, zwembad Hoornse Vaart, en de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord. Veel van deze functies hebben een duidelijke lokale verzorgende rol, maar vervullen deels een regionale functie. Daarnaast is dit gebied ook uitstekend bereikbaar per auto.

Economisch gezien is Alkmaar-Noord divers, met banen in de industrie, detailhandel en onderwijs. De grootste werkgevers in de stationsomgeving (300m) zijn Wittekruis (ca. 120 banen) en Connexion Taxi Services (ca.120 banen) en binnen het 1.200-metergebied Zaffier (ca. 1100 banen) en Politie Opleidingscentrum (ca. 275 banen). Daarbij geldt dat het aantal banen van Zaffier betrekking heeft op de organisatie als geheel en verspreid is over meerdere locaties in de regio; het aantal medewerkers op de locatie Alkmaar Noord ligt dus lager.

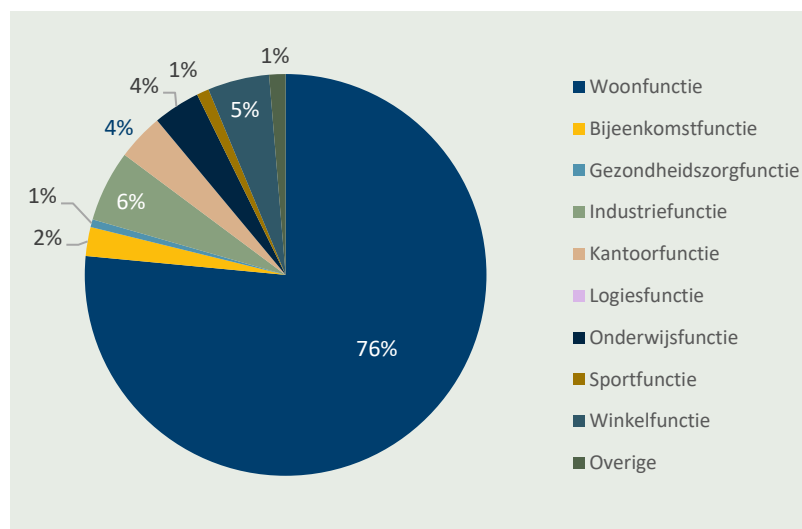
Samenvattend is Alkmaar-Noord een functioneel OV-station met enkele kantoren binnen een woonomgeving met diverse voorzieningen. De huidige stationsomgeving heeft op dit moment nog weinig publiek aantrekkende functies die de tegenspits kunnen versterken, maar er zijn wel aanknopingspunten voor meer functiemenging in dit gebied. Tot slot biedt de omgeving kansen om recreatieve voorzieningen beter te profileren, zoals bijvoorbeeld een NS-wandeling naar de Molenkade.

Figuur 5: Kaart stationsomgeving Alkmaar Noord



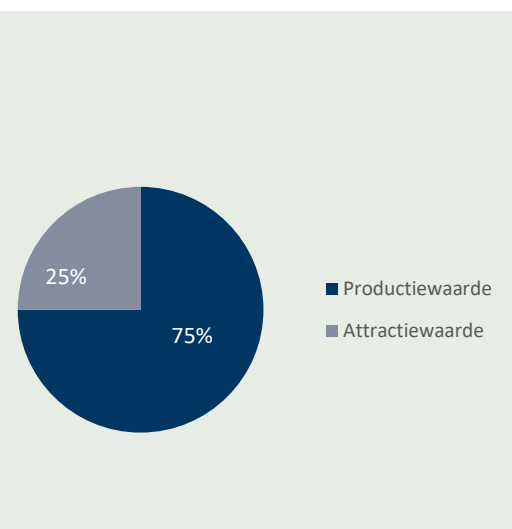
Bron: Bureau BUITEN

Figuur 6: Gebruiksfuncties Alkmaar-Noord – binnen 1200 meter



Bron: BAG (2025)

Figuur 7: Verhouding productie- en attractiewaarde



Bron: [Dashboard OV-knooppunten NH](#)

Ruimtelijke context



Het stationsgebied Alkmaar-Noord maakt deel uit van een bredere ruimtelijke ontwikkeling waarbij stationspleinen worden heringericht als schakels in een groene as door de stad. In dit gebied wordt daarnaast een mobiliteit hub met een regionale P+R-functie gerealiseerd om duurzame verplaatsingen te stimuleren. De gebiedsontwikkeling omvat ca. 440 woningen en stationsverzorgende voorzieningen (kleine supermarkt, sportschool en horeca) in de plint. Belangrijke projecten hierin zijn het appartementencomplex 'The Future'⁷, de nieuwbouw van de Europese School aan de Gravin Jacobastraat⁸ en het nieuwe sportcomplex Hoornse Vaart, die samen bijdragen aan een veelzijdig en toekomstgericht stationsgebied. Aan de noordzijde van het station (ter hoogte van Drechterwaard 100-102) is tevens ruimte voor nieuwe ontwikkelingen.

Figuur 8: Visie stationsgebied Alkmaar-Noord



Bron: Gemeente Alkmaar, z.d.

⁷ [Microcity Alkmaar](#)

⁸ [De Europese School komt in Alkmaar!](#)

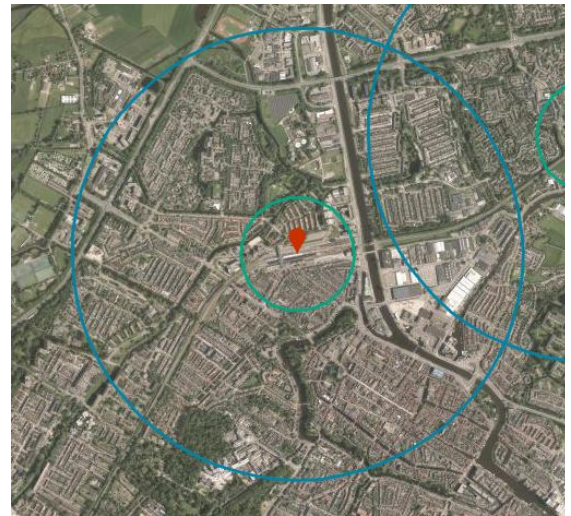
Alkmaar

Algemeen beeld

Het stationsgebied van Alkmaar vormt een essentiële toegang tot de stad en fungeert als belangrijk schakelpunt tussen de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord. Het is een centraal OV-knooppunt waar trein- en buslijnen samenkomen en waar cruciale voorzieningen zoals fietsenstallingen, P+R faciliteiten en andere stationsgerelateerde functies zijn geconcentreerd. De rol van dit gebied wordt de komende jaren versterkt door de introductie van hoogfrequent spoor in 2028 en de voortgaande gebiedsontwikkeling van het Alkmaars Kanaal⁹.

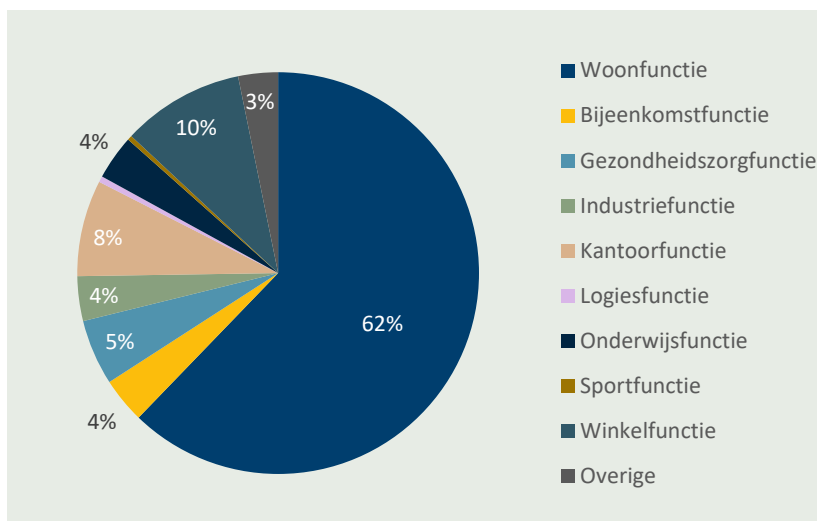
In Alkmaar is een stevig regionaal onderwijsaanbod aanwezig, met onder andere het Talland college en InHolland die beide binnen het 1.200-metergebied van station Alkmaar liggen. Hogeschool InHolland ligt wel buiten de ring van Alkmaar en is daarmee perifeer gelegen. Binnen het 1.200-metergebied rondom het station valt het grote aantal banen van de Noordwest Ziekenhuisgroep op (3504 banen), terwijl in de directe 300-meterzone, met name ten noorden van het station, verschillende type voorzieningen te vinden zijn, zoals het Talland College, de Rechtbank en het UWV. Waar het 300-metergebied voornamelijk een woonfunctie heeft aangevuld met enkele horeca- en detailhandelszaken, toont het 1.200-metergebied een hogere mate van functiemenging (MXI 0,62) en een betere balans tussen wonen en andere stedelijke functies. Daarmee bevestigt Alkmaar zijn (hoog)stedelijk karakter, met een rijk aanbod aan cultuur- en recreatievoorzieningen.

Figuur 9: Kaart stationsomgeving Alkmaar



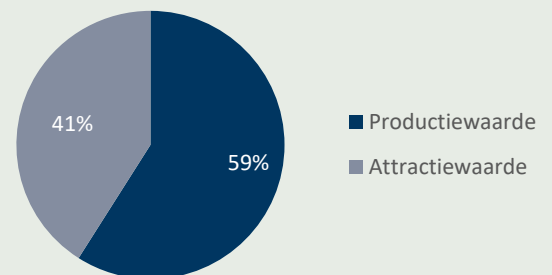
Bron: Bureau BUITEN

Figuur 10: Gebruiksfuncties Alkmaar – binnen 1200 meter



Bron: BAG (2025)

Figuur 11: Verhouding productie- en attractiewaarde



Bron: [Dashboard OV-knooppunten NH](#)

⁹ [Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar \(2021\)](#)

Ruimtelijke context

De gemeente Alkmaar heeft de ambitie om het gebied rond het station te ontwikkelen tot een levendige, groene en duurzame stadswijk. De Nieuwe Wognumsebuurt, gelegen ten noorden van het spoor, wordt herontwikkeld tot een hoogwaardig stedelijk milieu waar wonen, werken en recreëren samenkomen. Deze nieuwe buurt moet niet alleen aantrekkelijk zijn om in te wonen en te verblijven, maar ook een positieve impuls geven aan de omliggende wijken¹⁰. Deze ontwikkeling maakt onderdeel uit van het grotere programma Alkmaars Kanaal, waarin verschillende deelgebieden langs het Noordhollandsch Kanaal worden getransformeerd tot toekomstbestendige stedelijke woon- en werkmilieus.

In totaal worden er ca. 1.000 nieuwe woningen toegevoegd in de stationsomgeving, gecombineerd met ongeveer 55.000 m² bvo aan werk- en voorzieningenprogramma. Dit zorgt voor een substantiële verdichting en versterking van het stedelijke aanbod. De aanleg van de tunnel onder de Helderseweg verbetert de bereikbaarheid en vormt een belangrijke impuls voor de bereikbaarheid van het station. Daarnaast is er de wens het busstation te verplaatsen van de zuid- naar de noordkant van het station, wat de logistiek en overstap verbetert. In de nieuwe bouwblokken wordt ingezet op functiemenging, waarbij wonen, kantoren (kleinschalige bedrijfsruimtes) en levendige functies op de begane grond worden gecombineerd om een dynamisch, stedelijk en toekomstbestendig stationsgebied te creëren¹¹.

Figuur 12: Kanskaart Stationsgebied Alkmaar



Bron: Alkmaars Kanaal, 2021

¹⁰ Alkmaars Kanaal (2025)

¹¹ Gebiedsplan Alkmaar bereikbare steden

Heiloo

Algemeen beeld

De stationsomgeving van Heiloo is kleinschalig en is functioneel met een sterke woonoriëntatie. De directe omgeving kent een beperkte mate van functiemenging: de MXI binnen 300 meter bedraagt 0,83 en binnen 1.200 meter 0,80, wat duidt op een sterke dominantie van de woonfunctie. De overige functies bestaan voornamelijk uit gezondheidszorg en wat winkel- en bijeenkomstfuncties

Ondanks de dominante woonfunctie bevinden zich ook een aantal voorzieningen in de stationsomgeving van Heiloo, ook al zijn deze vrijwel allemaal lokaal van aard. Zo bevindt de bibliotheek van Heiloo zich binnen 300 meter van het station. In het 1.200-meter gebied bevindt zich een winkelcentrum, Landgoed Ter Coulster en de Cultuurkoepel. Ook benoemenswaardig is het grote bovenregionale bedrijventerrein Boekelermeer. Hoewel dit buiten het 1.200-metergebied ligt, kan het station mogelijk een aanvullende rol vervullen in de bereikbaarheid van Boekelermeer, bijvoorbeeld voor stagiairs.

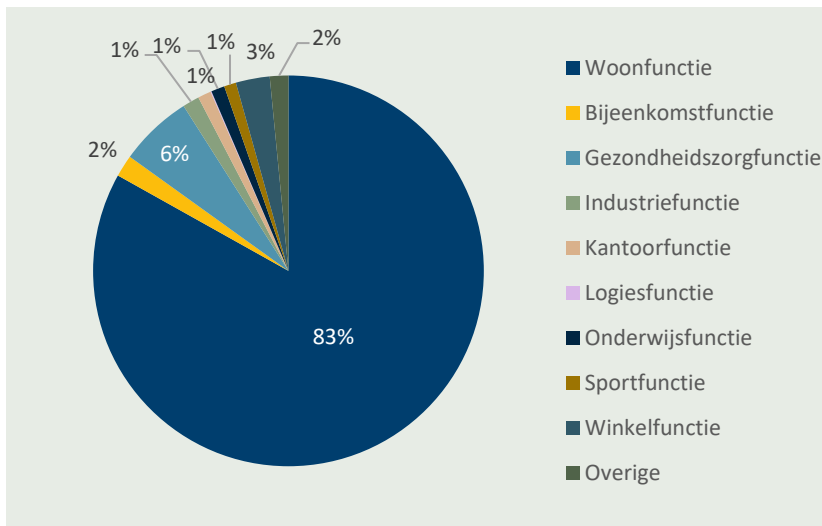
De grootste werkgevers in de stationsomgeving (1.200meter) zijn GGZ Noord-Holland met ca. 800 banen, gemeente Heiloo (ruim 150 banen) en Stichting Landschap Noord-Holland (ruim 100 banen).

Figuur 13: Kaart stationsomgeving Heiloo



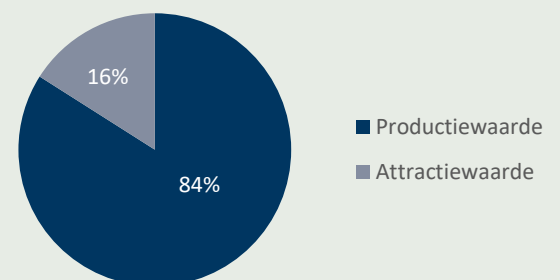
Bron: Bureau BUITEN

Figuur 14: Gebruiksfuncties Heiloo – binnen 1200 meter



Bron: BAG (2025)

Figuur 15: Verhouding productie- en attractiewaarde

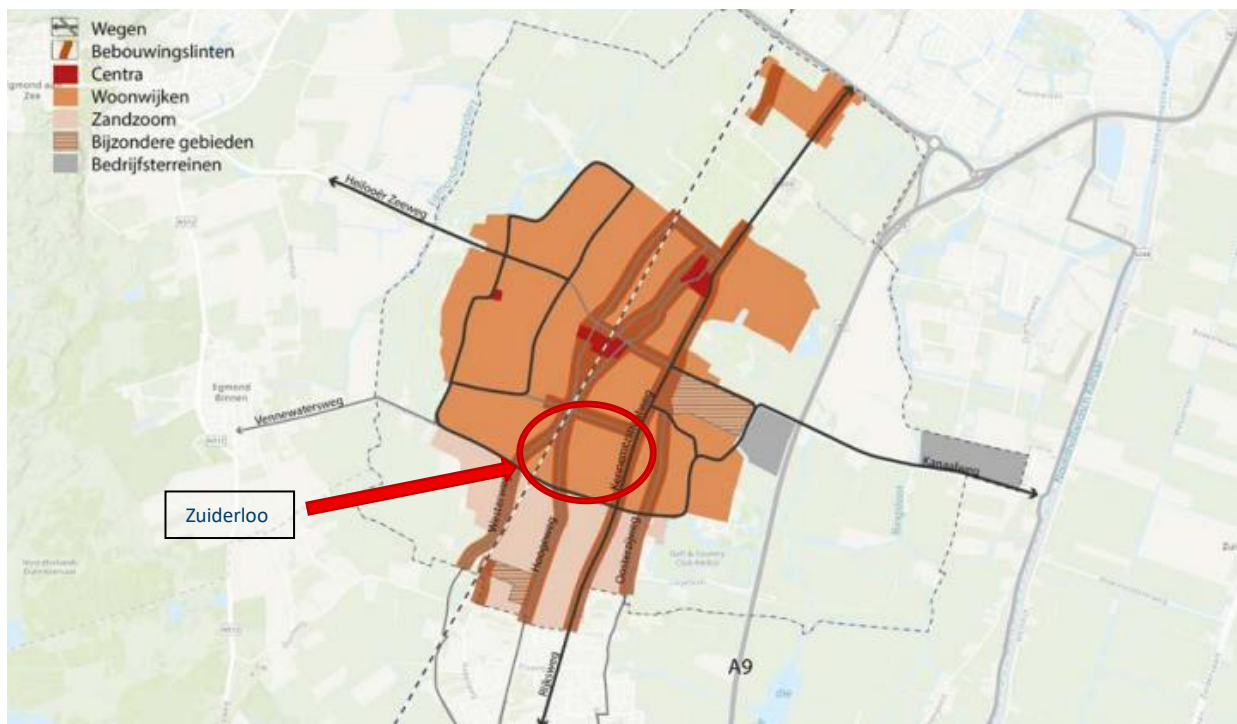


Bron: [Dashboard OV-knooppunten NH](#)

Ruimtelijke context

Er liggen meerdere plannen op tafel om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stationsomgeving van Heiloo te versterken. Met het project Zandzoom, een nieuwe wijk ten zuiden van de huidige bebouwing, waar 1.265 woningen met een luxe en landelijk karakter worden gerealiseerd, groeit de vraag naar een goed functionerende stationsomgeving, zo verwacht de gemeente. Het stationsgebied zelf wordt autoluw gemaakt, wat zowel de verkeersveiligheid als de uitstraling ten goede komt. Daarnaast wordt de entree van het station vernieuwd. De gemeente investeert ongeveer één miljoen euro in de stationsomgeving om de uitstraling, voorzieningen, duurzaamheid en het onderhoud verder te verbeteren. Ook buiten de directe stationsomgeving blijft Heiloo groeien. In de nieuwe wijk Zuiderloo, op circa twee kilometer van het station, worden de komende jaren nog eens 650 woningen gebouwd¹².

Figuur 16: Deelgebieden in Heiloo, inclusief het toekomstige woongebied van Zandzoom



Bron: Omgevingsvisie Heiloo 2040

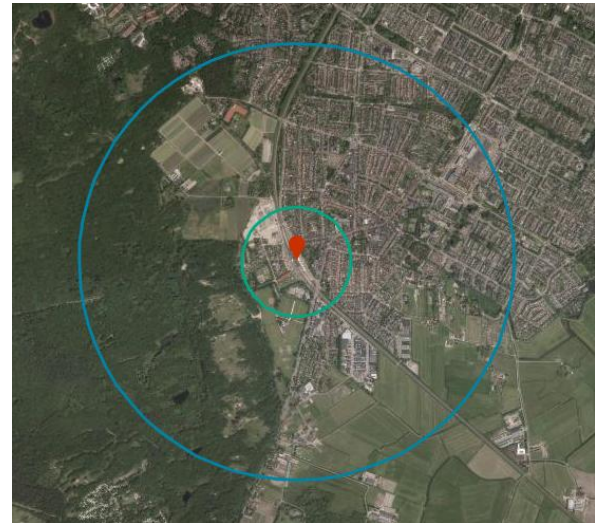
¹² [Regio Alkmaar – Ontwikkeling Stationsgebieden](#)

Castricum

Algemeen beeld

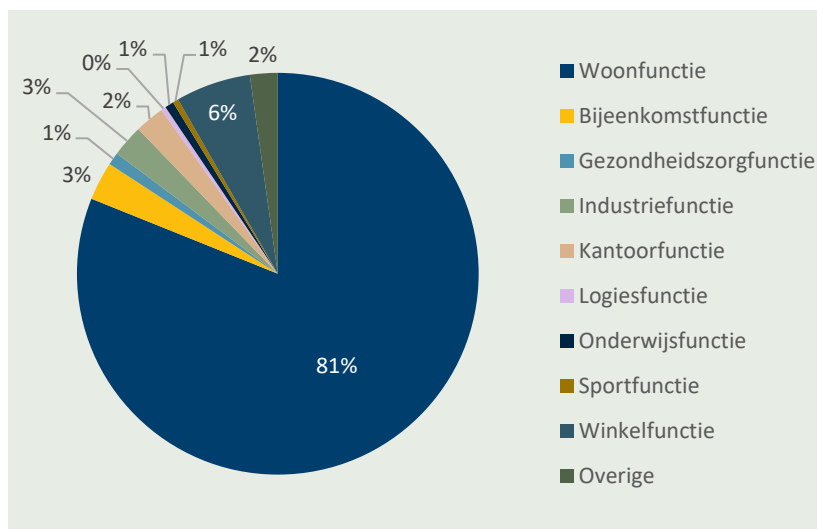
Het station van Castricum is recentelijk grondig gerenoveerd en biedt sindsdien een toegankelijker, lichtere en ruimere inrichting, wat zowel reizigers als bezoekers van het omliggende duingebied ten goede komt. Het station van Castricum vormt namelijk 'de Poort naar de Duinen'¹³. De stationsomgeving kent veel culturele en recreatieve voorzieningen zoals het archeologisch museum 'Huis van Hilde', verschillende wandelroutes, een camping, strand Castricum en het Noord-Hollands Duinreservaat. Daarnaast bevindt zich in de stationsomgeving een omvangrijk cluster van gezondheids- en welzijnszorg. Ook de GGZ Kijk en Duin met 757 banen is gevestigd binnen het 1.200-metergebied, wat de zorgsector tot een belangrijke pijler van de lokale omgeving maakt. Net buiten het 300-metergebied ligt bedrijventerrein Castricummer Werf, waardoor het station goed verbonden is met de lokale werkgelegenheid. Ondanks deze voorzieningen is de functiemenging in het 1.200-metergebied beperkt, met een waarde van 0,9 en een sterke dominantie van de woonfunctie (81%). Dit komt overeen met de zeer lage bebouwingsdichtheid die het gebied kenmerkt.

Figuur 17: Kaart stationsomgeving Castricum



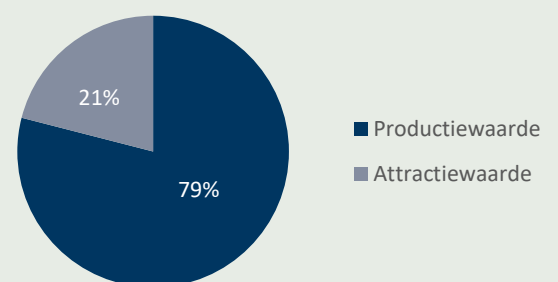
Bron: Bureau BUITEN

Figuur 18: Gebruiksfuncties Castricum – binnen 1200 meter



Bron: BAG (2025)

Figuur 19: Verhouding productie- en attractiewaarde



Bron: [Dashboard OV-knooppunten NH](#)

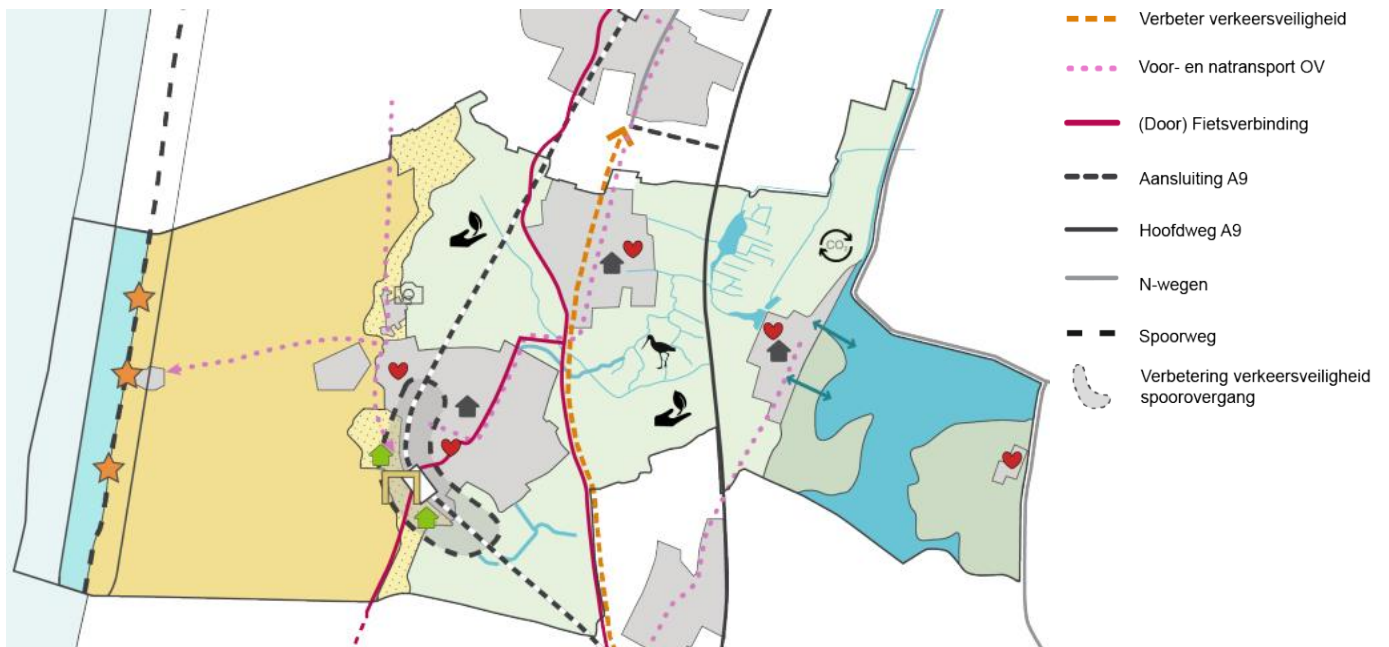
¹³ [Omgevingsvisie Castricum \(2023\)](#)

Ruimtelijke context

In Castricum staan diverse ruimtelijke ontwikkelingen gepland die de stationsomgeving versterken en verbeteren. Zo wordt Winkelcentrum Geesterduin herontwikkeld. Deze herontwikkeling gaat sterk bijdragen aan een levendigere en multifunctionele stationsomgeving. Het winkeloppervlak wordt met 700m² uitgebreid en er komen circa 215 nieuwe woningen bij, terwijl de openbare ruimte rondom het centrum wordt verbeterd met meer groen, betere wandel- en fietspaden en nieuwe ontmoetingsplekken¹⁴.

Naast woningbouwontwikkelingen heeft de gemeente al jaren de ambitie om het bedrijventerrein Castricummerwaf (ten zuiden van het station) uit te breiden. Castricum ligt echter bijna helemaal omringd door Bijzonder Provinciaal Landschap genaamd Noord-Kennemerland, op een paar gebieden ten westen van de gemeente na. Dit bemoeilijkt ruimtelijke ontwikkeling en bijvoorbeeld de uitbreiding van het Castricummerwaf, maar het is niet onmogelijk. Volgens de Provincie Noord-Holland zijn ruimtelijke ontwikkelingen wel mogelijk, zolang de herkenbaarheid van de belangrijke aardkundige kenmerken behouden blijft. Dit houdt in dat het bodemprofiel en hoogteverschillen niet wezenlijke mogen veranderen¹⁵.

Figuur 20: Visiekaart Castricum



Bron: Omgevingsvisie Castricum (2023)

¹⁴ Gemeente Castricum – Project Geesterduin (2024)

¹⁵ Provincie Noord-Holland – Bijzonder Provinciaal Landschap

Uitgeest

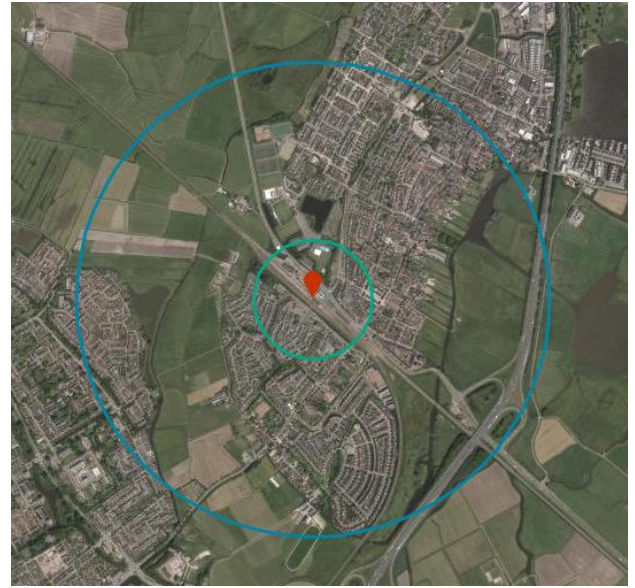
Algemeen beeld

De stationsomgeving van Uitgeest heeft een kleinschalig en sterk regionaal karakter, met een ruim opgezette directe omgeving die wordt gekenmerkt door veel open ruimte en een rustige, dorpse uitstraling. De bebouwing is laag en verspreid, wat aansluit bij de dominante woonfunctie in het gebied en de zeer lage mate van functiemenging (MXI = 0,92 in het 1.200-metergebied).

Dankzij de nabijheid van water, het open landschap en diverse recreatieve routes heeft de omgeving bovendien een uitgesproken landschappelijk en recreatief karakter, waardoor het station fungeert als toegangspoort tot zowel het dorp als omliggende natuur. Zo kan je bijvoorbeeld binnen tien minuten op de fiets vanaf het station bij het Uitgeestermeer zijn, wat een groot recreatief gebied is met meerdere voorzieningen als horeca, diverse strandjes, fiets- en wandelroutes en een haven.

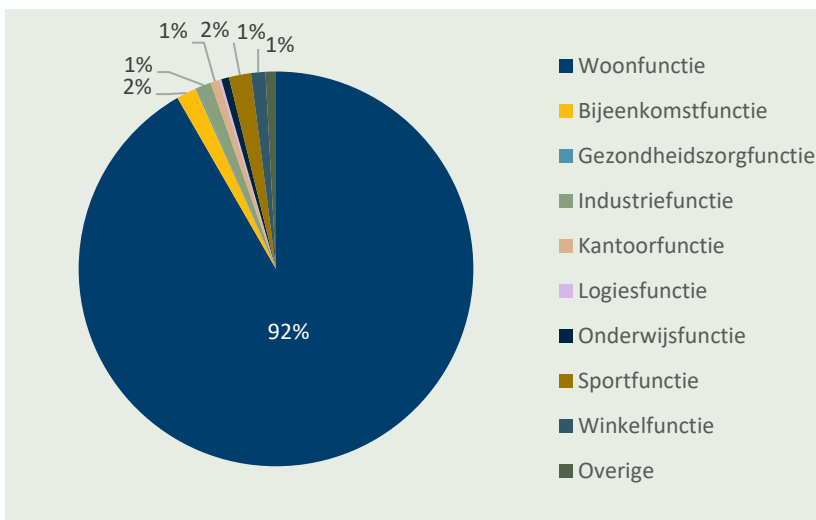
Grote werkgevers zijn er nauwelijks in de stationsomgeving, wel is er een redelijk aanbod aan horecavoorzieningen. De grootste werkgever is de Jumbo met ca. 125 banen, gevolgd door de Albert Heijn met ca. 75 banen.

Figuur 21: Kaart stationsomgeving Uitgeest



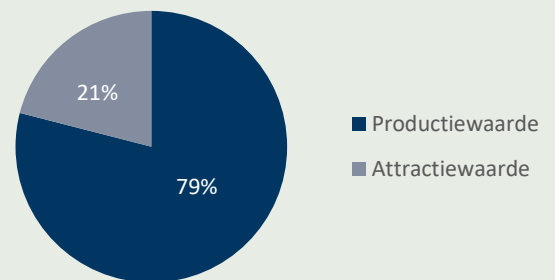
Bron: Bureau BUITEN

Figuur 22: Gebruiksfuncties Uitgeest – binnen 1200 meter



Bron: BAG (2025)

Figuur 23: Verhouding productie- en attractiewaarde



Bron: [Dashboard OV-knooppunten NH](#)

Ruimtelijke context

In Uitgeest staan diverse ruimtelijke ontwikkelingen op de planning. Er wordt bijvoorbeeld gewerkt aan een nieuw stationsgebouw dat een lichte, prettige en veilige uitstraling krijgt en wordt voorzien van extra liften en trappen om de toegankelijkheid te verbeteren. Daarnaast komt er een traverse die de twee zijden van het station met elkaar verbindt en zo de bereikbaarheid binnen het dorp versterkt¹⁶. Tegelijkertijd wordt het recreatieve aanbod uitgebreid en het Uitgeestermeer aantrekkelijker gemaakt. Dit gebeurt onder andere door de aanleg van betere fietsverbindingen tussen het meer, dorp en daarmee ook het station. Deze gebiedsontwikkeling omvat ook de herstructurering van Jachthaven Uitgeest, waar nieuwe appartementen worden gebouwd. Ook wordt de loods getransformeerd tot hotel en het aantal recreatiewoningen wordt uitgebreid, waardoor het recreatieve karakter van de omgeving verder wordt versterkt¹⁷.

Ten noordwesten van het station (tussen de N203 en het spoor) bevindt zich agrarisch gebied. Met het oog op het creëren van levendige en aantrekkelijkere stationsomgeving ligt hier in theorie potentie voor het toevoegen van functies. Echter behoort dit gebied tot het Bijzonder Provinciaal Landschap en wordt het in de omgevingvisie van Uitgeest aangeduid als weidegebied en stellingenzone. Dit deelgebied heeft een belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische waarde. De gemeente streeft hier nadrukkelijk naar behoud van het open, landelijke en agrarische karakter. Het toevoegen van nieuwe stedelijke functies op deze locatie is dus niet passend binnen de ruimtelijke ambities van de gemeente¹⁸.

Figuur 24: Voorlopig ontwerp station Uitgeest



Bron: ProRail, z.d.

¹⁶ [Plannen en projecten Uitgeest](#)

¹⁷ [Visie Zuidoever Uitgeestermeer \(2025\)](#)

¹⁸ [Omgevingsvisie_Uitgeest_2030](#).

Krommenie-Assendelft

Algemeen beeld

De stationsomgeving van Krommenie-Assendelft heeft een uitgesproken woongericht karakter. De directe omgeving van het station kent een duidelijke mate van functiemenging (MXI=0,63 binnen 300 meter), vooral dankzij de nabijheid van diverse onderwijs- en sportvoorzieningen, zoals het Trias VMBO, Sportcentrum TRIAS en het Bertrand Russel College. In het 1.200-metergebied neemt de functiemenging af (MXI=0,79) en heeft wonen verreweg de grootste gebruiksfunctie.

De stationsomgeving beschikt over diverse voorzieningen, maar deze hebben voornamelijk een lokaal karakter. Het station vervult hierin slechts een beperkte rol en trekt weinig tot geen bezoekersstromen aan. Binnen de 1.200-meterzone bevindt zich onder andere winkelcentrum de Kaaikhof, waartoe ook het gezondheidscentrum de Saen behoort. Het centrum van Krommenie, de Zuiderhoofdstraat, met diverse winkels en een aantal horecazaken bevindt zich ook in dit 1.200-metergebied. Ook het Industriegebied Assendelft-Noord ligt in het contour van 1.200 meter.

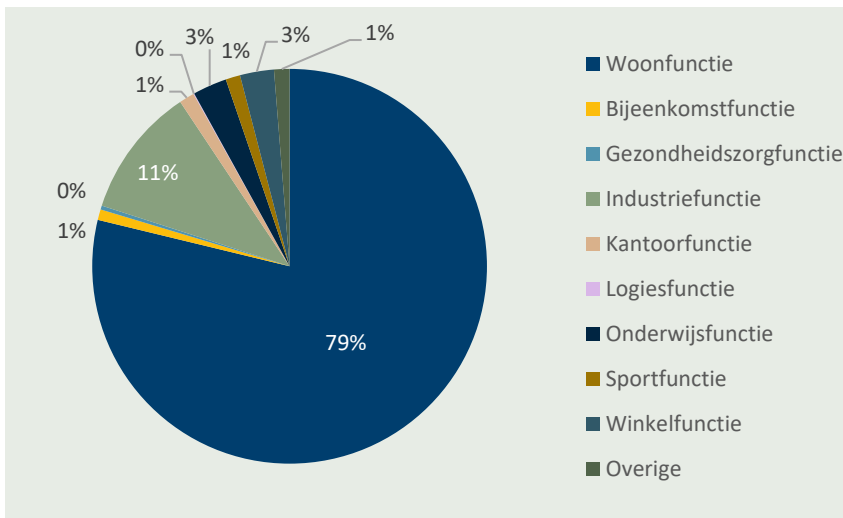
De grootste werkgevers in dit gebied zijn Forbo Flooring met ca. 250-500 banen, gevolgd door de eerder genoemde onderwijsinstellingen die beide tussen de 100 en 250 banen tellen.

Figuur 25: Stationsomgeving Krommenie-Assendelft



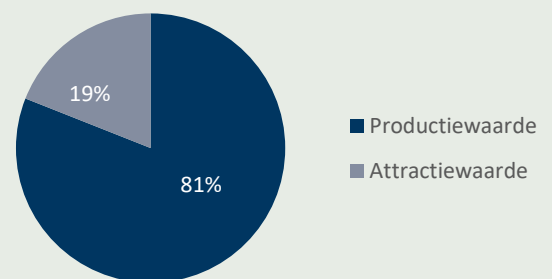
Bron: Bureau BUITEN

Figuur 26: Gebruiksfuncties Krommenie-Assendelft – binnen 1200 meter



Bron: BAG (2025)

Figuur 27: Verhouding productie- en attractiewaarde



Bron: [Dashboard OV-knooppunten NH](#)

Ruimtelijke context

In de stationsomgeving van Krommenie-Assendelft wordt de komende jaren actief ingezet op het verbeteren van de leefbaarheid, sociale veiligheid en verblijfskwaliteit. Op de lange termijn streeft de gemeente Zaanstad naar een betere verbinding tussen Krommenie en Saendelft. Daarbij is het belangrijk om de barrierewerking van het spoor en de Provincialeweg (N203) te verminderen, bijvoorbeeld door het toevoegen van meer woon- en werkvoorzieningen. Daarnaast is er een ambitie voor het herinrichten van het stationsgebied met extra aandacht voor zichtlijnen, betere verlichting en een overzichtelijkere, veiligere openbare ruimte. De gemeente streeft ernaar het gebied een Zaan karakter te geven door meer groen, herkenbare materialen en een vriendelijkere uitstraling toe te voegen. Onderdeel hiervan is de aanleg van een wadi, die zorgt voor een klimaatbestendige wateropvang en tegelijkertijd bijdraagt aan een groener en aantrekkelijker stationsplein¹⁹.

Bovendien krijgt de directe omgeving van het station een impuls door een nieuwe woningbouwontwikkeling op een braakliggend terrein. Middengebied Poort Saendelft, gelegen naast het station, zal 85 sociale huurwoningen tellen, gerealiseerd voor starters, senioren en kleine gezinnen. Deze ontwikkeling wordt aangevuld met twee commerciële ruimtes (185 m²), waardoor het stationsgebied meer voorzieningen krijgt en de verblijfsfunctie wordt versterkt²⁰.

Ten westen van het station vindt tevens de grootschalige gebiedsontwikkeling Kreekrijk plaats, een nieuw woonwijk die gefaseerd wordt gebouwd en wordt opgeleverd eind 2027. Kreekrijk telt zo'n 950 woningen en vormt daarmee één van de belangrijkste uitbreidingslocaties van Zaanstad. Vanwege de nabijheid van winkelcentrum de Kaaikhof zullen er in deze wijk geen extra voorzieningen worden gerealiseerd²¹.

Figuur 18: Inrichtingsplan stationsomgeving Krommenie-Assendelft



Bron: SWECO; Provincie Noord-Holland (2023)

¹⁹ [Zaans Landschap: Inrichtingsplan stationsomgeving Krommenie-Assendelft, SWECO 2022](#)

²⁰ [Poort Saendelft – Gemeente Zaanstad](#)

²¹ [Kreekrijk – Gemeente Zaanstad](#)

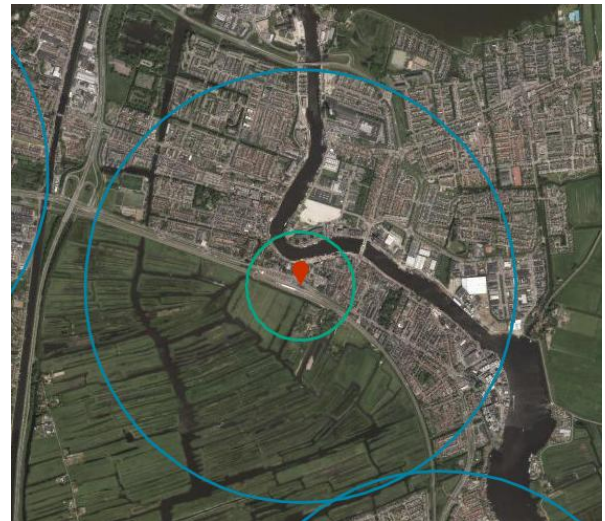
Wormerveer

Algemeen beeld

De stationsomgeving van Wormerveer is kleinschalig van aard en heeft vooral een lokaal karakter. Er is een zekere mate van functiemenging van wonen en werken binnen het 300-metergebied (MXI=0,64) en binnen het 1.200-metergebied (MXI=0,67). Zo grenst het station aan de Zaanbocht, waar diverse voorzieningen te vinden zijn, zoals horeca en detailhandel. Aan de zuidkant van het station ligt natuurgebied Guisveld, wat de reden is dat het station als toekomstige buitenpoort is aangewezen. Verder liggen er aan de zuidkant van het station een aantal leisure- en sportvoorzieningen, zoals een voetbalvereniging, Paintballcentrum en een Escaperoom. Door de waardevolle natuur zijn de ontwikkelingsmogelijkheden aan de zuidkant van het station echter beperkt. Verder heeft de directe omgeving van Wormerveer vooral een grote woonfunctie.

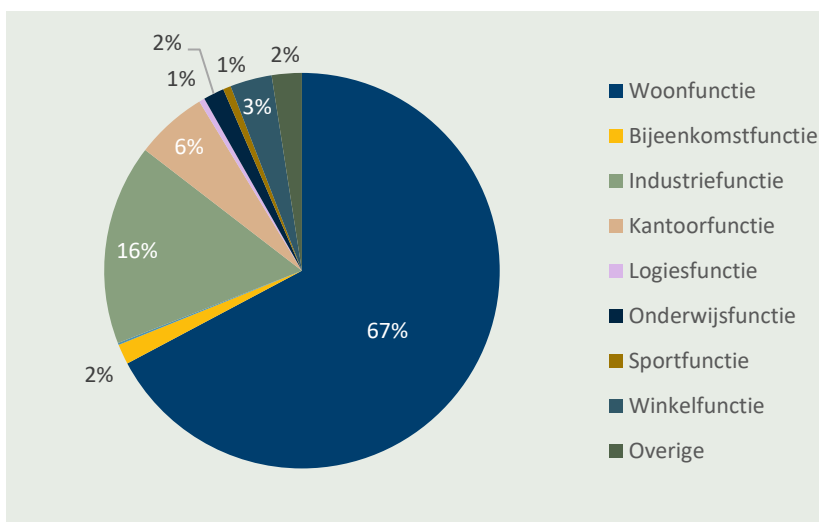
Grote werkgevers zien we voornamelijk in het 1.200-metergebied, geconcentreerd aan de Veerdijk in Wormer. Hier bevinden zich Olam Cacao en Cargill. Andere grote werkgevers in de stationsomgeving van Wormerveer zijn woningcorporatie Parteon en gemeente Wormerland. Deze bedrijven tellen tussen de 100-250 banen.

Figuur 29: Kaart stationsomgeving Wormerveer



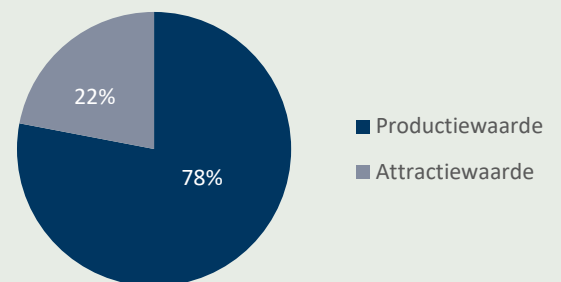
Bron: Bureau BUITEN

Figuur 30: Gebruiksfuncties Wormerveer – binnen 1200 meter



Bron: BAG (2025)

Figuur 31: Verhouding productie- en attractiewaarde



Bron: [Dashboard OV-knooppunten NH](#)

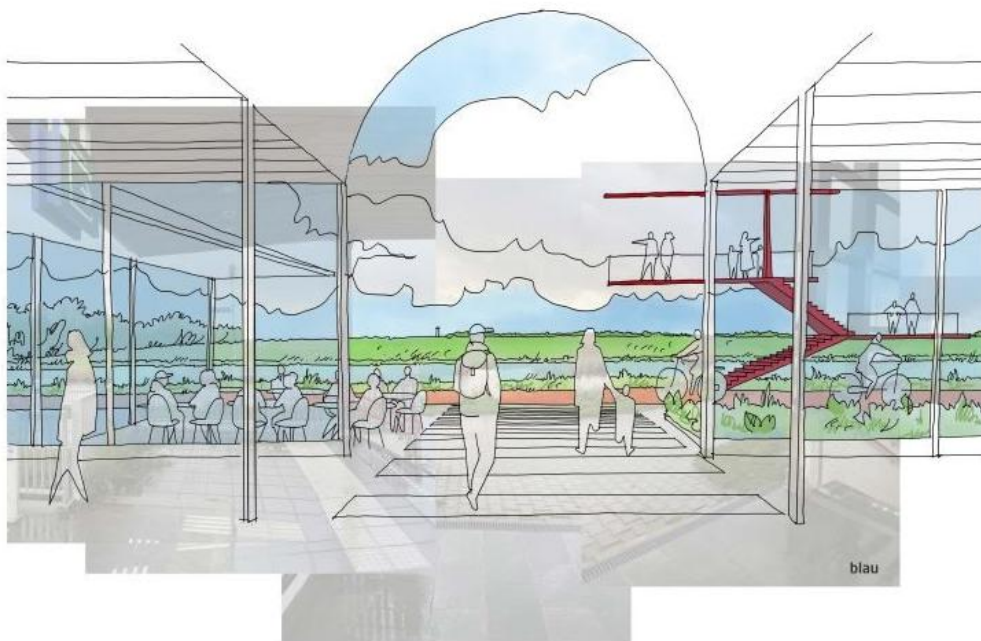
Ruimtelijke context

Allereerst zijn er plannen om op het terrein van de voormalige gasfabriek 75 woningen en zorgvoorzieningen (huisartsenpraktijk en apotheek) te ontwikkelen. De parkeerplaats, die zich op dit moment op deze locatie bevindt, zou naar een andere plek moeten worden verplaatst. De gemeente heeft een groot deel van de grond in bezit, waardoor dit een kansrijke ontwikkeling is. Wel moet de grond bij doorgang voor deze ontwikkeling worden gesaneerd²².

Verder is station Wormerveer aangewezen als mogelijke buitenpoortlocatie. Het station biedt namelijk toegang tot natuurgebied Guisveld (wandelroute en vogels spotten), het Wormer- en Jisperveld (het grootste veenweidegebied van West-Europa) en zou als tweede toegangspoort voor de Zaanse Schans kunnen dienen (over de Zaan).

Om de grenszone van het station naar de woonwijk toegankelijker te maken wordt de stationsomgeving ingericht als aantrekkelijkere verblijfsruimte. Onderdeel hiervan is de aanleg van een groene route in de richting van de Zaanbocht en westwaarts naar het Zaanse buitengebied.

Figuur 32: Impressie Station Wormerveer



Bron: Omgevingsvisie Gemeente Zaanstad, 2025

²² [Gasfabriekterrein – Gemeente Zaanstad](#)

Zaandijk-Zaanse Schans

Algemeen beeld

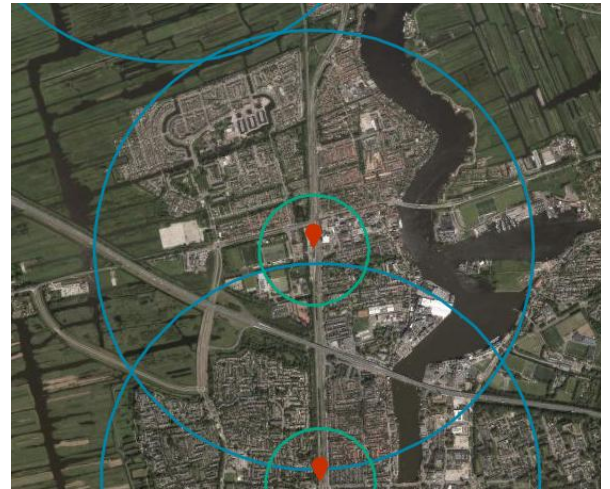
De stationsomgeving van Zaandijk- Zaanse Schans wordt gekenmerkt door een gevarieerde mix van wonen, werken en voorzieningen. Binnen het 300-metergebied is sprake van een duidelijke functiemenging (MXI=0,52), waarbij wonen 52% van de gebruiksfuncties beslaat. De resterende helft bestaat uit uiteenlopende functies, zoals industrie, sport (Topsportcentrum de Koog), detailhandel, leisure en onderwijs (Saenredam College). In het 1.200-metergebied neemt de functiemenging af en domineert de woonfunctie met 78% van het gebruiksoppervlakte.

De stationsomgeving wordt daarnaast sterk beïnvloed door de nabijheid van de Zaanse Schans, het Zaanse museum en diverse musea en erfgoedlocaties, waarvan de meeste binnen of net buiten de 1.200-meter van het station gesitueerd zijn. Deze voorzieningen zorgen voor een aanzienlijke bezoekersstroom, waardoor het station zowel een woongericht als recreatief/toeristisch karakter heeft. Een groeiend deel van de bezoekers van de Zaanse Schans maakt volgens de Ontwikkelstrategie Zaanse Schans gebruik van de trein. Echter komt het overgrote deel van de bezoekers van de Zaanse Schans met de auto (32%) of touringcar (38%). Dit laat zien dat er nog een aanzienlijk groepspotentieel is voor OV-gebruik naar de Zaanse Schans²³.

Economisch gezien zijn de grootste werkgevers in de stationsomgeving Olam (tussen 250-500 banen), Eveen Guisveld (tussen 100-250 banen) en Royal Duyvis (tussen 100-250 banen). De economie rondom station Zaandijk-Zaanse Schans wordt daarmee voornamelijk gedomineerd door de industrie, naast de toeristische functie.

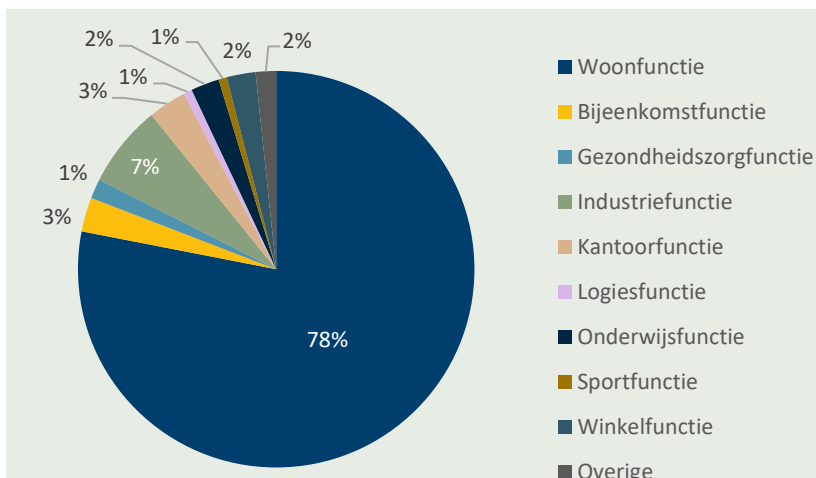
Tot slot is de afstand tussen de stations Zaandijk Zaanse Schans en Koog aan de Zaan klein, waardoor de 1.200 meter cirkels (zie figuur 34) een flinke mate van overlap vertonen. Hierdoor behoren bepaalde bedrijven/voorzieningen tot zowel het 300 metergebied van Zaandijk Zaanse Schans als het 1.200 metergebied van Koog aan de Zaan en kunnen dus een aantal dubbeltelling zijn meegenomen.

Figuur 33: Kaart stationsomgeving Zaandijk-Zaanse Schans



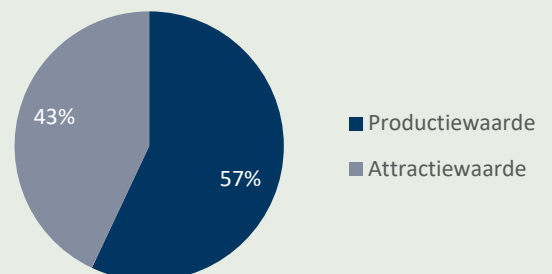
Bron: Bureau BUITEN

Figuur 34: Gebruiksfuncties Zaanse Schans – binnen 1200 meter



Bron: BAG (2025)

Figuur 35: Verhouding productie- en attractiewaarde



Bron: [Dashboard OV-knooppunten NH](#)

²³ [Ontwikkelstrategie Zaanse Schans \(2019\)](#)

Rondom station Zandijk-Zaanse Schans is volop ruimte voor verdere ontwikkeling. De ambitie is om het gebied te transformeren tot een aantrekkelijk en volwaardig knooppunt voor wonen, werken, horeca en toeristisch verblijf. Voor werkfuncties geldt dat er in de stationsomgeving van Zandijk-Zaanse Schans geen expliciete kantoorambities zijn geformuleerd in de kantorenstrategie. De openbare ruimte speelt een centrale rol in de nieuwe ontwikkelingen: deze moet uitnodigend, groen en prettig verblijfsgericht worden ingericht, voor zowel bewoners als de grote stroom bezoekers die het gebied passeert.

Een belangrijk uitgangspunt is het nadrukkelijk prioriteren van fietsers, voetgangers en groen, zowel aan de oost- als aan de westzijde van het station. Aan de oostkant ligt de focus vooral op het goed faciliteren van (internationale) bezoekers, met comfortabele verblijfsvoorzieningen en een hoogwaardige routebeleving richting de Zaanse Schans. Vanuit het vernieuwde station lopen bezoekers via de Stationsstraat en het lint Lagedijk–Hoogstraat richting de museale zone, of ze pakken een OV-fiets richting Westzaan of het Wormer- en Jisperveld. Deze routes worden vergroend, logisch ingericht en voorzien van voldoende rustpunten, zodat zij passen bij de toeristische dynamiek. Daarnaast wordt gewerkt aan de overgang bij het spoor aan de Guisweg. Deze spoorwegovergang wordt verwijderd en vervangen door een tunnel voor fietsers en voetgangers. Overig verkeer gaat in de toekomst via de vernieuwde Provincialeweg door een nieuwe autotunnel onder het spoor²⁴.

Tot slot wordt het gebruik van het openbaar vervoer verder ondersteund. Shuttleverbindingen richting P+R-locaties aan de randen van Zaanstad en betere verbindingen over water moeten het gebied nog beter bereikbaar en duurzamer maken. Zo groeit het stationsgebied uit tot een functioneel, aantrekkelijk en toekomstbestendig mobiliteitsknooppunt²⁵.

Figuur 36: Impressie knooppunt station Zandijk-Zaanse Schans



Bron: Omgevingsvisie Gemeente Zaanstad, 2025

²⁴ [Veelgestelde vragen Guisweg - Gemeente Zaanstad](#)

²⁵ [Omgevingsvisie Zaanstad 2025](#)

Koog aan de Zaan

Algemeen beeld

De stationsomgeving van Koog aan de Zaan heeft een uitgesproken woonkarakter, vooral in de directe omgeving van het station. Binnen de 300-meterzone is de functiemenging dan ook zeer beperkt (MXI=0,96). De woonfunctie is hier zeer dominant. In het 1.200-metergebied is het beeld iets diverser, doordat naast wonen ook industrie, kantoren en onderwijs een groter aandeel hebben. Toch is wonen ook dominant in het 1.200-metergebied (80% van alle gebruiksfuncties).

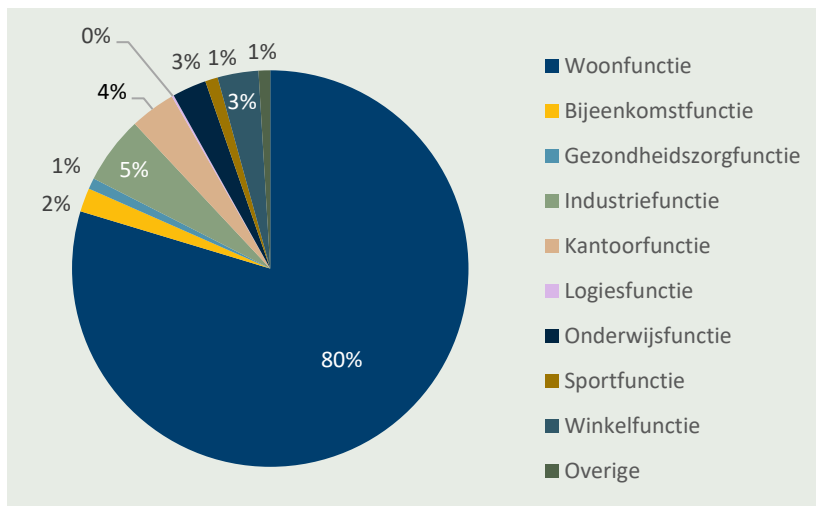
Binnen de 1.200-meterzone bevinden zich verschillende voorzieningen met een brede publieksaantrekkende functies, waaronder Topsportcentrum de Koog. Belangrijke werkgevers zijn onder meer Stichting Artsenlaboratorium & Trombosedienst (167 banen), het Zaanlands Lyceum (132 banen) en Bouwmensen (121 banen).

Figuur 37: Kaart stationsomgeving Koog aan de Zaan



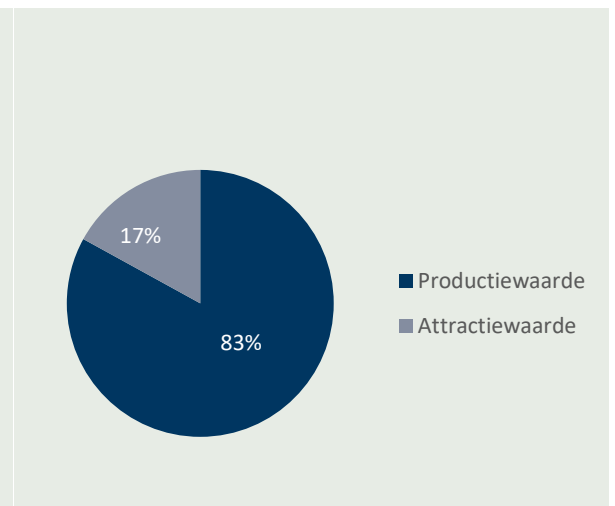
Bron: Bureau BUITEN

Figuur 38: Gebruiksfuncties Koog aan de Zaan – binnen 1200 meter



Bron: BAG (2025)

Figuur 39: Verhouding productie- en attractiewaarde



Bron: [Dashboard OV-knooppunten NH](#)

Ruimtelijke context

De gemeente Zaanstad heeft de ambitie om in te zetten op verstedelijking van de stationsomgeving Koog aan de Zaan. De omgevingsvisie benadrukt het belang van kwalitatieve openbare ruimte rondom de stationstoegangen. Het station ligt nu aan een relatief harde infrastructuur (o.a. de Provincialeweg), maar vormt tegelijkertijd een strategisch knooppunt in het fiets- en voetgangersnetwerk. Verbeteringen in langzaam verkeer routes, vergroening en het creëren van aantrekkelijke verblijfsplekken moeten bijdragen aan een toekomstbestendig station dat de omliggende wijken beter verbindt en de leefkwaliteit verbetert²⁶.

²⁶ [Omgevingsvisie Zaanstad 2025](#)

Zaandam

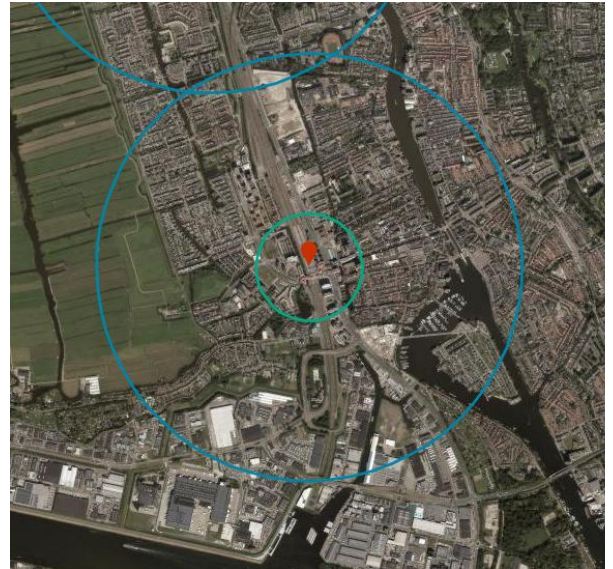
Algemeen

De stationsomgeving van Zaandam kent een gemengd hoogstedelijk milieu met een duidelijke functiemenging. Hoewel de woonfunctie met 62% binnen het 1.200-metergebied stevig aanwezig is, zijn ook de functies winkels, kantoren en industrie goed vertegenwoordigd.

De grootste economische sectoren zijn zakelijke dienstverlening, groot- en detailhandel en openbaar bestuur. Daarbij zijn de belangrijkste werkgevers in het gebied het hoofdkantoor van Albert Heijn met 1.332 banen en de Gemeente Zaanstad met 1.233 banen. Daarnaast beschikt het 1.200-metergebied over een breed aanbod aan culturele voorzieningen, zoals het Zaantheater, diverse musea, bioscopen en bibliotheek De Bieb. Het winkel- en horeca-aanbod is eveneens omvangrijk, met onder andere Winkelcentrum Hermitage, het Stadshart van Zaandam, Winkelcentrum Rozenhof, Intel Hotels en Best Western Zaan Inn.

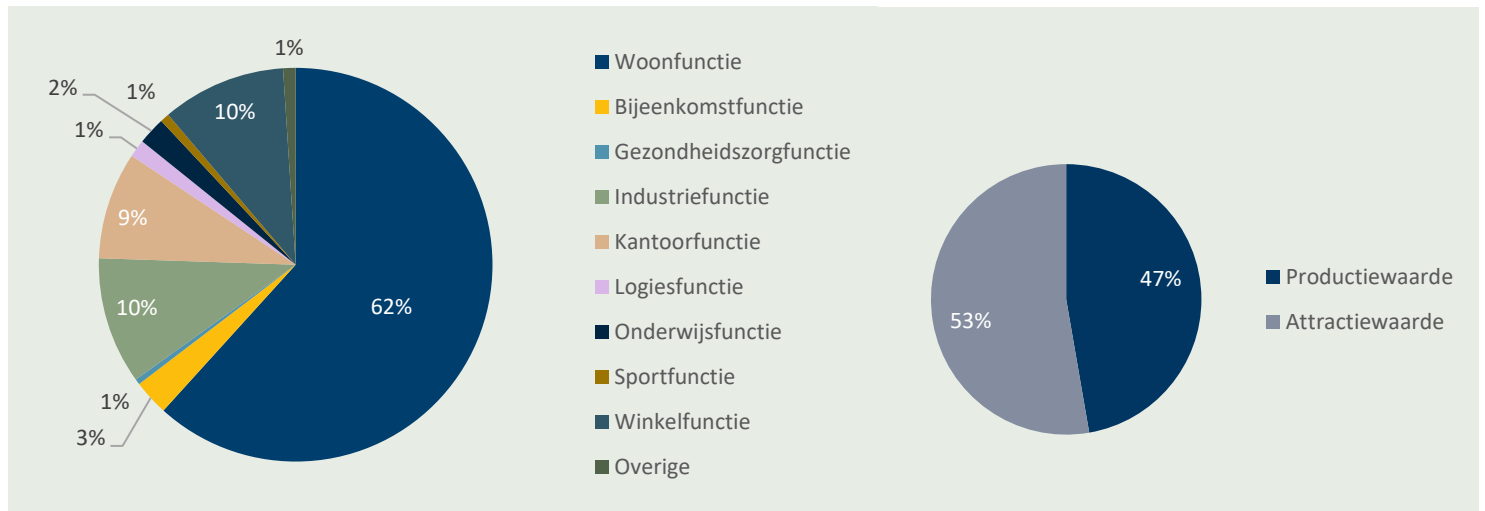
De bebouwingdichtheid is in het 300-metergebied relatief hoog en neemt af naarmate men verder van het station verwijderd raakt.

Figuur 40: Kaart stationsomgeving Zaandam



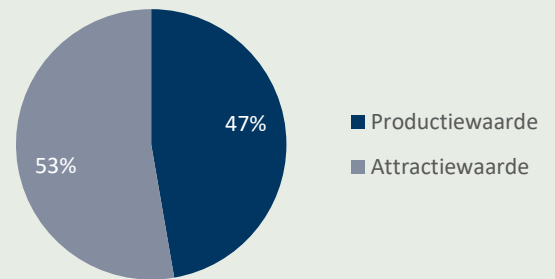
Bron: Bureau BUITEN

Figuur 41: Gebruiksfuncties Zaandam – binnen 1200 meter



Bron: BAG (2025)

Figuur 42: Verhouding productie- en attractiewaarde



Bron: [Dashboard OV-knooppunten NH](#)

Ruimtelijke context

De komende jaren werkt Zaanstad aan een verdere verdichting en intensivering van het centrum van Zaanstad, waarbij duizenden nieuwe woningen en arbeidsplaatsen worden gerealiseerd op korte afstand van het station Zaanstad. Wijken zoals Zaans Hout, de Verkadebuurt en de Houthavenkade-buurt worden hier gerealiseerd met een hoge dichtheid. Deze groei versterkt niet alleen de stadsfunctie van het gebied, maar ook de rol van het station als belangrijk regionaal OV-knooppunt. Aan de westzijde van het spoor biedt het HOV-knooppunt Zaanstad al volop kansen voor functiemenging, waardoor wonen, werken en voorzieningen hier goed gecombineerd kunnen worden. Tegelijkertijd ondergaat bedrijventerrein Zuiderhout-Noord een transformatie tot een nieuwe stedelijke wijk met een gemengd karakter, wat bijdraagt aan een levendiger en veelzijdigere stationsomgeving. Op het gebied van klimaatadaptatie zet de gemeente in op extra waterberging en vergroening rondom het station, waarmee zowel hittestress als wateroverlast in de toekomst beter kunnen worden opgevangen²⁷.

Verder is station Zaanstad aangewezen als één van de meeste kansrijke locaties voor nieuw en hoogwaardig kantoraanbod binnen de gemeente. In de kantorenstrategie Zaanstad wordt expliciet ingezet op verdere clustering en versterking van kantoren in Inverdan en de directe stationsomgeving, vanwege de IC-status, de uitstekende OV-bereikbaarheid en de aanwezigheid van een omvangrijke arbeidsmarkt en stedelijke voorzieningen. Zaanstad vormt daarmee het primaire OV-knooppunt in de gemeente Zaanstad waar zowel grootschalige als kleinschalige kantoorvolumes ruimtelijk en markttechnisch het beste tot hun recht zullen komen.

Figuur 43: Impressie Houthavenkade



Bron: Rochdale

²⁷ [Omgevingsvisie Zaanstad 2025](#)

Bijlage 2 Potentie functiemenging per station

Hieronder wordt per stationsomgeving de potentie voor functiemenging uitgewerkt. Per functietype, kantoren, winkels, zorg, cultuur, sport, horeca en natuurrecreatie, wordt beschreven in hoeverre deze functies passen binnen de stationsomgeving, rekening houdend met de ruimtelijke context, het bestaande aanbod, beleidskaders en de verwachte gebiedsontwikkeling.

Toelichting methodiek

Om de potentie van functiemenging per station te beoordelen maken wij in dit onderzoek gebruik van een beoordelingsmatrix. Hierin wordt per functie gekeken naar twee aspecten: geschiktheid van de stationsomgeving (GS) en effect tegenspits (ET).

Geschiktheid van de stationsomgeving

Hiermee bedoelen we de mate waarin een functie ruimtelijk en functioneel past op deze locatie. Denk aan aspecten zoals omgevingskarakteristiek, beschikbare ontwikkelruimte, de aanwezigheid van ondersteunende functies en de logische inpassing binnen het toekomstige programma. Deze beoordeling staat los van de marktvraag, maar hangt wel sterk samen met beleidskeuzes die worden gemaakt. Dit wordt in hoofdstuk 5 verder uitgewerkt.

Effect tegenspits

Dit verwijst naar de potentiële bijdrage van een functie aan het verbeteren van de tegenspits. Met andere woorden: in welke mate kan toevoeging van deze functie aan de stationsomgeving leiden tot extra reizigers in de daluren en in tegengestelde richting (richting het noorden) tijdens de spitsuren. Deze beoordeling geeft dus een indicatie van het verwachte effect op het OV-gebruik.

Voor beide indicatoren wordt een vierpuntsschaal gehanteerd met de volgende betekenissen:

Geschiktheid stationsomgeving (GS)	
De functie is zeer kansrijk op deze locatie.	■
De functie is kansrijk op deze locatie.	■
De functie is beperkt kansrijk of alleen onder voorwaarden passend.	■
De functie is niet kansrijk op deze locatie.	■

Effect tegenspits (ET)	
De functie heeft een groot positief effect op de tegenspits.	■
De functie heeft een positief effect op de tegenspits.	■
De functie heeft beperkt effect op de tegenspits.	■
De functie heeft (vrijwel) geen effect op de tegenspits.	■

Op basis van deze beoordelingssystematiek is in deze bijlage per station en per functie een inschatting gemaakt van de potentie voor functiemenging.

Heerhugowaard

Kantoren

Met name kleinschalige kantoorvolumes zijn geschikt voor de stationsomgeving van Heerhugowaard. Grootschalige kantoorfuncties zullen hier minder voor de hand liggend zijn, omdat die zich eerder in Alkmaar zullen vestigen.

Onderwijs

De stationsomgeving van Heerhugowaard is, vanwege haar centrale regionale ligging, geschikt voor zowel secundair als tertiair onderwijs. Er zijn al een aantal onderwijsinstellingen in de nabije stationsomgeving gevestigd, zoals het Tolland College, Tetric en SPG. Heerhugowaard heeft een grote regionale rol in de maak- en middelbaar beroepsonderwijs en heeft de wens om te gaan uitbreiden met het Horizoncollege, Focus en Espeq. Deze onderwijsinstellingen zouden goed passen in de vernieuwde stationsomgeving van Heerhugowaard. Om deze ontwikkeling te ondersteunen heeft de gemeente inmiddels een kwartiermaker aangesteld voor de verdere uitwerking van een triple-helix- en campusontwikkeling.

Winkels

Door de ontwikkeling van het Stationskwartier (+1.500 woningen) zal het aantal inwoners in de nabije stationsomgeving de komende jaren toenemen. Het is hierdoor voor de hand liggend om dagelijkse winkels toe te voegen aan de stationsomgeving, mits in lijn met provinciaal detailhandelsbeleid. Ook kleinschalige dagelijkse winkels gericht op reizigers zijn geschikt in de stationsomgeving. Voor niet-dagelijkse winkels is de stationsomgeving van Heerhugowaard minder geschikt, omdat winkelcentrum Middenwaard al een groot aanbod aan niet-dagelijkse winkels kent en het vanwege het concentratiebeleid niet wenselijk is om ook niet-dagelijkse winkels toe te voegen aan de directe stationsomgeving.

Zorginstellingen

Er liggen kansen voor het toevoegen van diverse zorginstellingen in de stationsomgeving van Heerhugowaard, vanwege de verwachte gebiedsontwikkeling. Het aantal inwoners zal toenemen, waardoor ook de vraag naar zorg toeneemt. De stationsomgeving is daarom geschikt voor eerstelijnszorginstellingen, zoals een huisartsenpraktijk, apotheek of fysio. Voor langdurige zorg liggen er kansen voor uitbreiding van woon-zorgconcepten, zoals het al bestaande ViVa!, een woonzorglocatie voor verstandelijk gehandicapten. Verder kan worden gedacht aan ondersteunende zorgfuncties, in samenwerking met instellingen uit Alkmaar, zoals buitenpoli's. Door de ligging nabij het station zijn deze instellingen ook goed bereikbaar vanuit Alkmaar.

Cultuur, sport en horeca

Op dit moment bevinden zich geen culturele voorzieningen in het stationsgebied van Heerhugowaard. Met een bibliotheek, een theater en een bioscoop in het 1.200 metergebied van het station is het niet vanzelfsprekend om grootschalige culturele voorzieningen in het stationsgebied toe te voegen. Deze culturele voorzieningen zijn wel geschikt in het stadshart Heerhugowaard (1.200 metergebied). Wel is het stationsgebied van Heerhugowaard geschikt voor kleinschalige culturele voorzieningen, zoals een kunstexpositie of atelier. Daarnaast liggen er kansen om de verbinding tussen de erfgoedlocaties in Broek op Langedijk en de stationsomgeving te verbeteren. Op deze manier wordt de trein een goed alternatief voor de auto voor het bezoeken van deze locaties. Voor grootschalige sportvoorzieningen zal het vernieuwde stedelijke woon- en werkmilieu van Dijk en Waard geen geschikte vestigingslocatie zijn, terwijl kleinschalige sportvoorzieningen, zoals een sportschool wel passend kunnen zijn. Verder liggen er kansen voor het toevoegen van meer horeca rondom station Dijk en Waard. Dit zal bijdragen aan de levendigheid van het gebied en daarmee de aantrekkingskracht vergroten.

Tabel 1 Geschiktheid stationsomgeving & Effect Tegenspits Heerhugowaard

Station	GS	ET
Heerhugowaard		
Kantoren		
Kleine kantoorvolumes	■	■
Grote kantoorvolumes	■	■
Onderwijs		
Secundair onderwijs	■	■
Tertiair onderwijs	■	■
Winkels		
Dagelijks	■	■
Niet-dagelijks	■	■
Zorginstellingen		
Eerstelijnszorg	■	■
Langdurige zorg	■	■
Bovenregionale zorg	■	■
Cultuur, sport en horeca		
Cultuur	■	■
Sport	■	■
Horeca	■	■
Natuurrecreatie	■	■

Bron: Bureau Buiten

Natuurrecreatie:

Station Dijk en Waard is door de provincie Noord-Holland aangewezen als potentiële buitenpoort. Het station kan in de toekomst fungeren als toegangspoort tot cultuurhistorisch landschapsreservaat Oosterdel. Met deze ambitie van de provincie liggen er kansen om het recreatief-toeristisch aanbod rondom de stationsomgeving te vergroten, bijvoorbeeld door het toevoegen van een informatiepunt, een opstappunt rondvaartboot of fiets- en botenverhuur (aan de noordzijde van het station).

Alkmaar-Noord

Kantoren

Met het Witte Kruis en Connexion Taxi Services bevinden zich al een aantal kleinschalige kantoren in de nabijheid van het station. Dit cluster zou verder kunnen worden uitgebreid, wel met de voorwaarde om ook andere functies toe te voegen om zo een levendig gebied te ontwikkelen. Een kans is bijvoorbeeld het verplaatsen van de solitaire GGZ-vestiging aan de Oude Hoeverweg naar het stationsgebied in Alkmaar-Noord. Voor grootschalige kantoren is Alkmaar-Noord minder geschikt, omdat het geen stedelijk karakter heeft en geen intercitystatus, waardoor het niet aantrekkelijk is voor grote kantoren om zich hier te vestigen.

Onderwijs

Voor onderwijs geldt dat Alkmaar-Noord geschikt is voor het toevoegen van secundair onderwijs. Met de komst van de Europese school zullen er ook onderwijsmeters aan de stationsomgeving worden toegevoegd. Aangezien leerlingen van de Europese school vaak verder komen dan binnen het reguliere voortgezet onderwijs zullen zij gebaat zijn bij de ligging nabij het station. Dit kan ook in beperkte mate de tegenspits bevorderen. Voor tertiair onderwijs geldt dat Alkmaar-Noord niet beschikt over een stedelijke omgeving zoals Alkmaar en Zaandam en is daarom een minder geschikte locatie voor tertiair onderwijs.

Winkels

De stationsomgeving van Alkmaar-Noord heeft, mits aansluitend bij provinciaal detailhandelsbeleid, potentie voor het toevoegen van kleinschalige dagelijkse winkels. Met de ontwikkeling van de nieuwe woonlocatie 'The Future' worden er circa 440 woningen aan de stationsomgeving toegevoegd. Deze groei van het aantal inwoners vergroot de marktvraag en creëert ruimte voor het uitbreiden of versterken van het dagelijks winkelaanbod.

Een kleine supermarkt of vergelijkbare dagelijkse winkels sluit goed aan bij de lokale verzorgingsfunctie van het gebied en kan voorzien in de behoeften van zowel huidige als nieuwe bewoners. De toevoeging van niet-dagelijkse winkels ligt niet voor de hand, omdat Alkmaar-Noord een overwegend lokale functie heeft en geen regionale aantrekkingskracht kent die nodig is voor dit type detailhandel.

Zorginstellingen

In de stationsomgeving van Alkmaar-Noord zijn met name eerstelijnszorginstellingen passend. Het gebied beschikt al over een aantal van dit type zorginstellingen, zoals een huisartsenspoedpost en spoedapotheek. Met de realisatie van de The Future en het daardoor toenemende aantal inwoners in de stationsomgeving is het logisch om eerstelijnszorg verder te versterken. Langdurige en bovenregionale zorg kan in beperkte vorm worden toegevoegd aan de stationsomgeving, bijvoorbeeld als onderdeel van een kleinschalig woon-zorgconcept. De mogelijkheden hiervoor worden wel beperkt vanwege het gebrek aan beschikbare ruimte. Daarnaast is ook veel bovenregionale zorg geconcentreerd nabij de locaties van de Noordwest ziekenhuisgroep in Alkmaar.

Cultuur, sport en recreatie

Rondom station Alkmaar-Noord bevinden zich geen culturele voorzieningen. Wel is er een kans om de stationsomgeving beter te benutten voor evenementen. De evenementen kunnen met name interessant voor jongeren zijn, die sterk afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en daardoor kunnen bijdragen aan de tegenspits. Verder zou ook het sportcluster verder worden uitgebreid, ondanks dat deze functies niet veel bezoekers van buitenaf trekken. Horeca in de stationsomgeving ligt minder voor de hand, maar kan de aantrekkelijkheid van het gebied wel vergroten. Het gebrek aan publiek aantrekkende functies maakt horeca echter minder kansrijk in dit gebied.

Tabel 2: Geschiktheid stationsomgeving & Effect Tegenspits Alkmaar-Noord

Station Alkmaar-Noord	GS	ET
Kantoren		
Kleine kantoorvolumes	■	■
Grote kantoorvolumes	■	■
Onderwijs		
Secundair onderwijs	■	■
Tertiair onderwijs	■	■
Winkels		
Dagelijks	■	■
Niet-dagelijks	■	■
Zorginstellingen		
Eerstelijnszorg	■	■
Langdurige zorg	■	■
Bovenregionale zorg	■	■
Cultuur, sport en horeca		
Cultuur	■	■
Sport	■	■
Horeca	■	■
Natuurrecreatie		
	■	■

Bron: Bureau Buiten

Natuurrecreatie:

Er is geen tot beperkt potentie voor natuurrecreatie in de stationsomgeving van Alkmaar-Noord. Het station is een goede uitvalsbasis voor het park Oudorperhout, maar dit park wordt voornamelijk gebruikt door omwonenden voor kleinschalige, dagelijkse recreatie zoals wandelen en hardlopen. Daardoor draagt natuurrecreatie in dit gebied slechts beperkt bij aan de versterking van het stationsgebied. Er is wel een kans om vanaf station Alkmaar-Noord een NS-wandeling naar de Molenkade te realiseren.

Alkmaar

Kantoren

Zowel grootschalige kantoorvolumes als kleine kantoren passen binnen de stationsomgeving van Alkmaar. Als grootste stad van Noord-Holland Noord en met de intercitystatus is Alkmaar een potentieel aantrekkelijke kantorenlocatie. Daarnaast is de mate van stedelijkheid die Alkmaar kan bieden aantrekkelijk voor nieuwe kantoren. Dit betekent dat nieuwe kantoorontwikkelingen zich naar verwachting vooral zullen richten op verplaatsing en herstructurering van bestaande partijen. Nieuwe kantoren zouden met name passen aan de noordkant van het station, waar al een aantal kantoren te vinden zijn, zoals het UWV, Rechtbank Noord-Holland en het multi-tenant kantoorgebouw Toreenburg.

Onderwijs

De stationsomgeving van Alkmaar leent zich, gezien de stedelijke context, de aanwezige voorzieningen en goede bereikbaarheid het meest voor de huisvesting van tertiair onderwijs. Met het Talland College heeft het huidige stationsgebied al tertiair onderwijs.

Idealiter zou het Inholland College, nu buiten 1.200 meter, ook dichterbij het station worden verplaatst, maar dat is recent helaas gestrand op financiële randvoorwaarden. Wel ligt er een kans om Ipabo te verplaatsen naar het stationsgebied. Voor secundair onderwijs is het stationsgebied minder voor de hand liggend, aangezien middelbare scholieren vaker fietsen en minder afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.

Winkels

Het centrumgebied van Alkmaar ligt niet binnen 300 meter van het station. Met het oog op het concentratiebeleid voor detailhandel is het daarom minder voor de hand liggend om hier in te zetten op het toevoegen van winkels. Volgens het Actieprogramma Economie 2040 is er geen behoefte aan kwantitatieve uitbreiding van het winkelaanbod in Alkmaar. Het is vooral belangrijk het bestaande winkelaanbod te versterken en te behouden.

Zorginstellingen

Voor stationsgebied Alkmaar ligt het minder voor de hand om eerstelijnszorg en langdurige zorginstellingen toe te voegen, aangezien deze voorzieningen niet geschikt zijn in een stedelijke omgeving. Wel ligt er een kans om de GGZ (locatie Hoeverweg) te verplaatsen naar het stationsgebied. Specialistische zorg bevindt zich op fietsafstand van het station. De betekenis van de trein kan worden vergroot door de verbinding tussen het station en het ziekenhuis te verbeteren.

Cultuur, sport en horeca

Gezien de stedelijke context en de nabijheid van andere publiekaantrekkelijke functies, zijn culturele voorzieningen kansrijk in de stationsomgeving van Alkmaar, met name in combinatie met horecavoorzieningen. Op deze manier wordt de stationsomgeving een aantrekkelijker gebied voor bezoekers. Voor sportvoorzieningen is stationsomgeving Alkmaar een minder geschikte locatie, vanwege de grote volumes die dit soort voorzieningen nodig hebben. Wel is het kansrijk om publiek aantrekkelijke functies, zoals de ijs- en wielervedbaan beter te ontsluiten met het openbaar vervoer en (OV)fiets.

Natuurrecreatie: Er is geen potentie voor natuurrecreatie in de stationsomgeving van Alkmaar.

Tabel 3: Geschiktheid stationsomgeving & Effect Tegenspits Alkmaar

Station Alkmaar	GS	ET
Kantoren		
Kleine kantoorvolumes	■	■
Grote kantoorvolumes	■	■
Onderwijs		
Secundair onderwijs	■	■
Tertiair onderwijs	■	■
Winkels		
Dagelijks	■	■
Niet-dagelijks	■	■
Zorginstellingen		
Eerstelijnszorg	■	■
Langdurige zorg	■	■
Bovenregionale zorg	■	■
Cultuur, sport en horeca		
Cultuur	■	■
Sport	■	■
Horeca	■	■
Natuurrecreatie	■	■

Bron: Bureau Buiten

Heiloo

Kantoren

Het toevoegen van grootschalige kantoren rondom de stationsgebied van Heiloo is niet kansrijk, aangezien Heiloo een zeer beperkte mate van verdichting en stedelijkheid kent. Voor kleinschalige kantoren met een lokaalverzorgende functie is het stationsgebied wel geschikt, maar is de impact op de tegenspitsopgave beperkt.

Onderwijs

Voor zowel secundair als tertiair onderwijs is de stationsomgeving van Heiloo niet geschikt. Allereerst vanwege de beperkte ruimtelijke mogelijkheden, maar vooral vanwege de afwezigheid van andere voorzieningen.

Winkels

Het stationsgebied van Heiloo kent een klein cluster met een aantal dagelijkse winkels, zoals een supermarkt en een drogist. Het stationsgebied leent zich goed om het aanbod aan dagelijkse winkels uit te breiden om zo de levendigheid van het gebied te vergroten, mits passend bij het provinciaal detailhandelsbeleid. Echter hebben deze winkels vooral een lokaalverzorgende functie en zal het niet veel invloed hebben op de tegenspitsopgave. Het toevoegen van niet-dagelijkse winkels ligt niet voor de hand. Weliswaar groeit Heiloo, maar niet-dagelijkse retail heeft het lastig in plaatsen van de schaal van Heiloo.

Zorginstellingen

De stationsomgeving van Heiloo is enkel geschikt voor eerstelijnszorginstellingen vanwege de beperkte ruimtelijke mogelijkheden en het lokale karakter van de stationsomgeving. Eerstelijnszorginstellingen, zoals huisartsen en tandartsen passen goed binnen de ruimtelijke structuur van het gebied, maar dragen niet bij aan de tegenspitsopgave.

Cultuur, sport en recreatie

Het stationsgebied Heiloo is in beperkte mate geschikt voor kleinschalige culturele voorzieningen. Een kans voor het stationsgebied zou bijvoorbeeld het verplaatsen van het theater kunnen zijn. Dat bevindt zich op dit moment buiten het 1.200-metergebied van het station. Daarentegen zien wij voor sportvoorzieningen geen potentie in stationsgebied Heiloo vanwege de beperkte ruimtelijke mogelijkheden. Horeca zou wel kunnen worden toegevoegd in de stationsomgeving om de aantrekkelijkheid van het gebied te verbeteren.

Natuurrecreatie

Hoewel Heiloo niet is aangewezen als Buitenpoort door de provincie Noord-Holland, zijn er wel kansen om het station beter te verbinden met name de duinen en het strand bij Egmond. Verkend kan worden op een soortgelijke busverbinding als bij Castricum haalbaar is. Het meer promoten van de optie om vanaf hier naar Egmond te gaan in combinatie met meer OV-fietsen, is ook een kans.

Tabel 4: Geschiktheid Stationsomgeving & Effect Tegenspits Heiloo

Station Heiloo	GS	ET
Kantoren		
Kleine kantoorvolumes	■	■
Grote kantoorvolumes	■	■
Onderwijs		
Secundair onderwijs	■	■
Tertiair onderwijs	■	■
Winkels		
Dagelijks	■	■
Niet-dagelijks	■	■
Zorginstellingen		
Eerstelijnszorg	■	■
Langdurige zorg	■	■
Bovenregionale zorg	■	■
Cultuur, sport en horeca		
Cultuur	■	■
Sport	■	■
Horeca	■	■
Natuurrecreatie	■	■

Bron: Bureau Buiten

Castricum

Kantoren

Grootschalige kantoren hebben, ondanks de IC-stop, geen potentie in de stationsomgeving van Castricum, vanwege de beperkte mate van stedelijkheid, gebrek aan ondersteunende functies en beperkte markt vraag. Kleinschalige kantoren met een lokaal ondersteunde functie passen wel goed in de stationsomgeving van Castricum.

Onderwijs

Het Bonheuffer College (secundair onderwijs) ligt al binnen de stationsomgeving van Castricum (1.200m), terwijl andere scholen daar net buiten liggen (Vonk, Jac. P. Thijsse College). Aangezien deze scholen met name een lokale aantrekkingskracht hebben en niet afhankelijk zijn van een goede OV-bereikbaarheid ligt de verplaatsing van secundair onderwijs naar de directe stationsomgeving niet voor de hand. Tertiair onderwijs is ook niet geschikt voor de stationsomgeving van Castricum, vanwege de beperkte mate van stedelijkheid.

Winkels

In het (ruimere) stationsgebied van Castricum bevindt zich een cluster van een aantal detailhandelszaken, zowel dagelijks als niet-dagelijks. De potentie voor het toevoegen van extra winkels is echter beperkt. Ondanks enkele kleinschalige nieuwbouwprojecten zal het aantal inwoners in Castricum de komende jaren slechts beperkt toenemen. Hierdoor groeit de lokale vraag naar winkels onvoldoende om rendabel te zijn in de stationsomgeving. Wel kunnen er enkele kleinschalige niet-dagelijkse winkels worden toegevoegd in samenhang met de ontwikkeling van de Buitenpoort. Het is wel belangrijk dat deze potentiële toevoeging van winkels past binnen het provinciaal beleid. Winkels gericht op toeristen, bijvoorbeeld de verkoop van streekproducten, kunnen bijdragen aan de aantrekkelijkheid en verblijfskwaliteit van het station en versterken bovendien het station als Buitenpoort.

Zorginstellingen

De stationsomgeving van Castricum leent zich met name voor eerstelijnszorginstellingen en langdurige zorg. Rondom het station zijn al verschillende zorgfunctie aanwezig, zoals een huisartsenpraktijk en een dermatoloog. Daarnaast heeft Castricum een belangrijke positie binnen de regio op het gebied van geestelijke gezondheidszorg, met grote instellingen zoals GGZ, Parnassia en Duyn en Bosch. Deze type zorginstellingen zijn gebaat bij een rustige omgeving en passen daarom goed in Castricum. Voor meer gespecialiseerde bovenregionale zorg ligt Castricum minder voor de hand, omdat dergelijke functies doorgaans geconcentreerd zijn in stedelijke gebieden. Wel is de stationsomgeving vanwege de goede OV-verbinding met Alkmaar geschikt voor buitenpoli's.

Cultuur, sport en horeca

Stationsomgeving Castricum beschikt al over een aantal culturele voorzieningen, zoals de bibliotheek, de bioscoop en het archeologiemuseum Huis van Hilde. Om de aantrekkelijkheid van het gebied te verbeteren en meer bezoekers aan te trekken is het vooral belangrijk om ondersteunende functies aan deze culturele voorzieningen toe te voegen, zoals horeca. Sportvoorzieningen zijn in mindere mate geschikt, vanwege het gebrek aan ruimte en de aangrenzende natuur.

Natuurrecreatie

Station Castricum is aangewezen als (toekomstig) buitenpoort. Het Noord-Hollands Duinreservaat is op loopafstand van het station en ook het strand is goed bereikbaar. Om meer bezoekers aan te trekken met het openbaar vervoer is het belangrijk dat de route tussen het station en de natuur toegankelijk is.

Tabel 5: Geschiktheid Stationsomgeving & Effect Tegenspits Castricum

Station Castricum	GS	ET
Kantoren		
Kleine kantoorvolumes	■	■
Grote kantoorvolumes	■	■
Onderwijs		
Secundair onderwijs	■	■
Tertiair onderwijs	■	■
Winkels		
Dagelijks	■	■
Niet-dagelijks	■	■
Zorginstellingen		
Eerstelijnszorg	■	■
Langdurige zorg	■	■
Bovenregionale zorg	■	■
Cultuur, sport en horeca		
Cultuur	■	■
Sport	■	■
Horeca	■	■
Natuurrecreatie		
	■	■

Bron: Bureau Buiten

Daarnaast zou het toevoegen van ondersteunende functies, zoals een informatiepunt, de buitenpoort nog aantrekkelijker kunnen maken.

Aanvullend: eventuele uitbreiding bedrijventerrein Castricummer Werf

Er liggen al jaren plannen voor de uitbreiding van het bedrijventerrein Castricummer Werf (gelegen ten zuiden van het station). In de meest recente beleidsnota's en visiedocumenten is opgenomen dat de gemeente potentie ziet in de beperkte uitbreiding van het bedrijventerrein om te kunnen voorzien in de lokale ruimtebehoefte en om het bestaande terrein te revitaliseren en toekomstbestendig te maken. De uitbreiding van het bedrijventerrein en daarbij verwachte groei van de werkgelegenheid kan mogelijk tot meer reizigers leiden, aangezien het bedrijventerrein goed gesitueerd is ten opzichte van het station. De uitbreiding van het bedrijventerrein wordt echter bemoeilijkt door de ligging buiten het BBG (bestaand bebouwd gebied). Dit betekent dat de gemeente moet kunnen aantonen dat er daadwerkelijke behoefte bestaat aan extra bedrijfsruimte en dat deze vraag niet kan worden opgevangen binnen het bestaande bebouwd gebied²⁸. Ook wordt de uitbreiding van Castricummerwerf belemmerd door de ligging in het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL).

²⁸ [Ondernemers Castricummer Werf voorzichtig positief over plannen gemeente, Het laatste nieuws uit de gemeente Castricum](#)

Uitgeest

Kantoren

Grootschalige kantoren hebben geen potentie in de stationsomgeving van Uitgeest, vanwege de beperkte mate van stedelijkheid, gebrek aan ondersteunende functies en beperkte marktvraag. Kleinschalige kantoren voor lokale bedrijven passen wel goed in de stationsomgeving van Uitgeest.

Onderwijs

Secundair onderwijs zou in theorie kunnen aansluiten bij de knoopwaarde van Uitgeest, maar verplaatsing van bestaande VO-scholen ligt niet voor de hand. Tertiair onderwijs past niet bij de schaalgrootte en voorzieningen van Uitgeest.

Winkels

Het centrumgebied van Uitgeest, met vooral dagelijkse winkels, bevindt zich in het 1.200 meter gebied van de stationsomgeving. Uitbreiding van dit cluster dagelijkse winkels is mogelijk, maar zal vanwege de lokale aard van deze winkels niets doen tegen de tegenspits. Niet-dagelijkse winkels hebben geen potentie in dit stationsgebied vanwege het gebrek aan vraag en stedelijkheid.

Zorginstellingen

De stationsomgeving leent zich goed voor eerstelijnszorg, gezien de ligging in een woonomgeving. Voor langdurige zorg zijn er theoretisch kansen in combinatie met woningbouw of een zorgcluster, maar vanwege de beperkte ruimtelijke mogelijkheden is dit niet realistisch. Buitenzorgpoli's kunnen goed passen dankzij de goede regionale OV-bereikbaarheid.

Cultuur, sport en horeca

Grotere culturele voorzieningen passen niet goed in de stationsomgeving van Uitgeest vanwege de beperkte stedelijkheid, het lage voorzieningenniveau en het gebrek aan regionale bezoekersstromen. Kleine culturele functies zouden in theorie kunnen, maar hebben weinig meerwaarde binnen het huidige profiel van het station. Sportvoorzieningen hebben potentie aan de noordwestzijde van het station, waar al een aantal sportverenigingen gevestigd zijn. Het toevoegen van meer sportfuncties heeft echter beperkt invloed op de tegenspits. Uitbreiding van de horeca zou potentie kunnen hebben in het centrumgebied van Uitgeest, net buiten 300 meter van het station, vooral om de levendigheid te vergroten.

Natuurrecreatie

Station Uitgeest ligt dicht bij het Alkmaarder- en Uitgeestermeer, een recreatie- en watersportgebied. Door de verbindingen tussen station en recreatiegebied te verbeteren (bewegwijzering, fietsvoorzieningen, informatiepunt, verhuur) kan Uitgeest sterker functioneren als toegangspoort voor natuur- en waterrecreatie. Dit versterkt zowel de aantrekkelijkheid van de stationsomgeving als het gebruik van het openbaar vervoer.

Tabel 6: Geschiktheid Stationsomgeving & Effect Tegenspits Uitgeest

Station Uitgeest	GS	ET
Kantoren		
Kleine kantoorvolumes	■	■
Grote kantoorvolumes	■	■
Onderwijs		
Secundair onderwijs	■	■
Tertiair onderwijs	■	■
Winkels		
Dagelijks	■	■
Niet-dagelijks	■	■
Zorginstellingen		
Eerstelijnszorg	■	■
Langdurige zorg	■	■
Bovenregionale zorg	■	■
Cultuur, sport en horeca		
Cultuur	■	■
Sport	■	■
Horeca	■	■
Natuurrecreatie	■	■

Bron: Bureau Buiten

Krommenie-Assendelft

Tabel 7: Geschiktheid Stationsomgeving & Effect Tegenspits Krommenie-Assendelft

Kantoren

Grootschalige kantoren passen niet in Krommenie–Assendelft door het ontbreken van een stedelijk milieu, beperkte voorzieningen en een lage marktvaart. Volgens de Kantorenstrategie Zaanstad (2024) heeft de gemeente behoefte aan kleinschalig kantoraanbod in gemengde woon-werkmilieus rondom OV-knooppunten. Kleinschalige kantoren zouden dus geïntegreerd kunnen worden in nieuwe woonprogramma's (bijvoorbeeld kantoren in de plinten).

Onderwijs

Met het TRIAS en het Bertrand Russel College naast het station wordt de potentie van secundair onderwijs in de stationsomgeving van Krommenie-Assendelft al optimaal benut. Uitbreiding van het aanbod aan secundair onderwijs ligt dan ook niet voor de hand in deze stationsomgeving. Tertiair onderwijs past niet binnen de schaal en het profiel van Krommenie–Assendelft.

Winkels

Dagelijkse winkels vormen een belangrijk onderdeel van de bestaande wijkcentra van Krommenie (Zuiderhoofdstraat) en Assendelft (Winkelcentrum Kaaikhof) en dragen bij aan de leefbaarheid van het gebied. Uitbreiding van deze winkelgebieden (beide binnen 1.200 meter van het station) heeft, mits in lijn met provinciaal beleid, potentie, aangezien de bevolking met de ontwikkeling van de wijk Kreekrijk zal stijgen. Voor niet-dagelijkse winkels is de stationsomgeving ongeschikt.

Zorginstellingen

Met gezondheidscentrum Saendelft bevindt zich al een regionaal zorgcluster met buitenpoli functie in de stationsomgeving (binnen 1.200m). Met de realisatie van 950 woningen zal de vraag naar eerstelijnszorg stijgen, waardoor er potentie is om meer zorgvoorzieningen toe te voegen aan de stationsomgeving, bijvoorbeeld door uitbreiding van het bestaande gezondheidscentrum. Langdurige zorg kan onder voorwaarden worden ingepast, bijvoorbeeld als onderdeel van een gemengde woonontwikkeling.

Cultuur, sport en horeca

Grootschalige culturele voorzieningen passen niet bij de schaal van Krommenie–Assendelft. Kleine culturele functies of ontmoetingsplekken kunnen wel bijdragen aan de sociale samenhang in de wijk. Sportvoorzieningen zijn al veelvuldig aanwezig in de stationsomgeving, waardoor nieuwe sportfuncties niet kansrijk zijn. Kleinschalige horeca kan wel waardevol zijn in combinatie met buurtvoorzieningen.

Natuurrecreatie

De stationsomgeving heeft geen directe verbinding met grote natuur- of recreatiegebieden, waardoor er geen potentie is voor natuurrecreatie in deze stationsomgeving.

Station Krommenie-Assendelft	GS	ET
Kantoren		
Kleine kantoorvolumes	■	■
Grote kantoorvolumes	■	■
Onderwijs		
Secundair onderwijs	■	■
Tertiair onderwijs	■	■
Winkels		
Dagelijks	■	■
Niet-dagelijks	■	■
Zorginstellingen		
Eerstelijnszorg	■	■
Langdurige zorg	■	■
Bovenregionale zorg	■	■
Cultuur, sport en horeca		
Cultuur	■	■
Sport	■	■
Horeca	■	■
Natuurrecreatie	■	■

Bron: Bureau Buiten

Wormerveer

Kantoren

Grootschalige kantoren passen niet bij de schaal en het dorpse karakter van Wormerveer. Wel is er potentie voor kleinschalige kantoren of creatieve bedrijfsruimten, passend bij het gemengde lint, zoals ook expliciet is opgenomen in de Kantorenstrategie van Zaanstad.

Onderwijsinstellingen

De stationsomgeving van Wormerveer leent zich zeer beperkt voor onderwijsinstellingen, zowel secundair als tertiair onderwijs. Voor secundair onderwijs geldt dat er al voldoende aanbod aanwezig is in de Zaanstreek. Voor tertiair onderwijs is de stedelijkheid en het voorzieningenniveau zeer beperkt, waardoor het geen aantrekkelijke locatie is voor een vestiging van een MBO- of HBO-instelling.

Winkels

Dagelijkse en niet-dagelijkse winkels bevinden zich al in de Zaanbocht (binnen 1.200 meter van stationsomgeving) en dragen bij aan de lokale leefbaarheid. Er ligt potentie om het winkelaanbod in de Zaanbocht uit te breiden en zo het vestigingsklimaat te verbeteren, mits passend bij provinciaal beleid. Er liggen vooral kansen voor uitbreiding van winkels passend bij het toeristisch profiel. Op deze manier wordt Wormerveer een aantrekkelijke(r) plek voor toeristen van de Zaanse Schans.

Zorginstellingen

Eerstelijnszorg past goed in Wormerveer vanwege het woonwijkarakter van de stationsomgeving. Het toevoegen van eerstelijnszorgvoorzieningen heeft echter weinig invloed op het aantal gebruikers van het openbaar vervoer. Voor langdurige zorg en specialistische zorg is er weinig tot geen potentie, vanwege het gebrek aan ruimte en beperkte knoopwaarde.

Cultuur, sport en horeca

Kleine culturele voorzieningen zijn passend in Wormerveer, zeker wanneer deze aansluiten bij het toeristisch-recreatieve profiel van de regio en de nabijheid van de Zaanse Schans. Grootschalige culturele functies passen niet bij de schaal van het gebied. Sportvoorzieningen zijn grotendeels buurtgericht en regionale sportfuncties passen niet door ruimte- en schaalbeperkingen. Het toevoegen van horeca heeft potentie en is belangrijk om het toeristisch vestigingsklimaat van Wormerveer te verbeteren.

Natuurrecreatie: Wormerveer is aangewezen als toekomstige buitenpoort. Het station biedt toegang tot natuurgebied Guisveld (wandelaroute, kanovaren en vogels spotten), het Wormer- en Jisperveld (het grootste veenweidegebied van West-Europa) en als toegangspoort naar de Zaanse Schans (via het water).

Tabel 8: Geschiktheid Stationsomgeving & Effect Tegenspits Wormerveer

Station Wormerveer	GS	ET
Kantoren		
Kleine kantoorvolumes	■	■
Grote kantoorvolumes	■	■
Onderwijs		
Secundair onderwijs	■	■
Tertiair onderwijs	■	■
Winkels		
Dagelijks	■	■
Niet-dagelijks	■	■
Zorginstellingen		
Eerstelijnszorg	■	■
Langdurige zorg	■	■
Bovenregionale zorg	■	■
Cultuur, sport en horeca		
Cultuur	■	■
Sport	■	■
Horeca	■	■
Natuurrecreatie	■	■

Bron: Bureau Buiten

Zaandijk-Zaanse Schans

Kantoren

Zowel grootschalige- als kleinschalige kantoren passen niet goed in de stationsomgeving van Zaandijk-Zaanse Schans. Deze functies sluiten niet aan op het toeristisch profiel van de stationsomgeving en de beperkte mate van stedelijkheid biedt onvoldoende basis voor een aantrekkelijk en levendig kantoor milieu.

Onderwijs

Ook onderwijs past niet goed in de stationsomgeving van Zaandijk-Zaanse Schans. Voor secundair onderwijs is er al voldoende aanbod in de directe nabijheid van het station, zoals het Saenredam College. Voor tertiair onderwijs is de mate van stedelijkheid te beperkt.

Winkels

De stationsomgeving leent zich niet voor grootschalige winkelontwikkeling. Wel is er potentie voor niet-dagelijkse winkels die aansluiten bij toeristische bezoekersstromen, zoals ambachtelijke winkels, erfgoedwinkels of producten verbonden aan de Zaanse Schans. Er liggen vooral kansen op de looproute van het station naar de Zaanse Schans. Het is hierbij volgens provinciaal beleid wel belangrijk dat detailhandel wordt toegevoegd aan bestaande winkelclusters.

Zorginstellingen

Enkel eerstelijnszorginstellingen hebben potentie in de stationsomgeving van Zaandijk-Zaanse Schans, vanwege de ligging bij de diverse woonwijken. Voor gespecialiseerde zorg is geen potentie in de stationsomgeving van Zaandijk-Zaanse Schans, terwijl langdurige zorg (verpleeghuis Gasveld) al gevestigd is in de nabijheid van het station.

Cultuur, sport en horeca

Cultuurvoorzieningen hebben de grootste potentie in deze stationsomgeving. De nabijheid van de Zaanse Schans trekt grote bezoekersstromen, waardoor kleinschalige culturele voorzieningen, ateliers, exposities of culturele evenementen goed kunnen aansluiten. Het toevoegen van sportfuncties heeft daarnaast ook potentie vanwege de verschillende sportfuncties die zich al in het stationsgebied bevinden (Zwembad de Zaangolf, Topsportcentrum de Koog, KFC). Vooral het topsportcentrum heeft de potentie om meer bezoekers aan te trekken, bijvoorbeeld door het organiseren van regionale sportbeurzen of te fungeren als (sport)evenementenlocatie. Horeca heeft ook veel potentie, vooral wanneer er goed wordt ingespeeld op toerisme. Er liggen kansen om de route tussen het station en de Zaanse Schans te verbeteren, bijvoorbeeld door het toevoegen van horeca.

Natuurrecreatie

De stationsomgeving fungeert als toegangspoort tot het toeristisch-culturele landschap van de Zaanse Schans, maar minder als toegang tot natuur. Wel bestaan er kansen om recreatieve routes (fiets, wandelen, uitzichtpunten langs de Zaan) verder te versterken. De rol van het station als toegang tot natuur is beperkt, maar zeker aanwezig, gezien de ligging tussen het open veenweidelandschap van Laag-Holland (o.a. Kalverpolder) en nabijgelegen Natura 2000-gebieden zoals het Guisveld en de Polder Westzaan. Dit biedt kansen om recreatieve routes en de samenhang tussen erfgoed, landschap en natuur verder te versterken.

Tabel 9: Geschiktheid Stationsomgeving & Effect Tegenspits Zaandijk-Zaanse Schans

Station Zaandijk-Zaanse Schans	GS	ET
Kantoren		
Kleine kantoorvolumes	Yellow	Green
Grote kantoorvolumes	Red	Green
Onderwijs		
Secundair onderwijs	Yellow	Yellow
Tertiair onderwijs	Red	Green
Winkels		
Dagelijks	Green	Red
Niet-dagelijks	Green	Green
Zorginstellingen		
Eerstelijnszorg	Green	Red
Langdurige zorg	Yellow	Green
Bovenregionale zorg	Red	Green
Cultuur, sport en horeca		
Cultuur	Green	Green
Sport	Green	Yellow
Horeca	Green	Green
Natuurrecreatie		
	Green	Green

Bron: Bureau Buiten

Koog aan de Zaan

Kantoren

Grootschalige kantoorfuncties zijn niet logisch in deze omgeving, gezien de lage mate van stedelijkheid en het dominante woonprofiel. Voor kleinschalige kantoorfuncties is er eveneens weinig potentie, vanwege de beperkte ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in dit gebied.

Onderwijs

Voor zowel secundair als tertiair onderwijs is er weinig potentie in de stationsomgeving van Koog aan de Zaan. Voor secundair onderwijs geldt dat er al diverse middelbare scholen in de omgeving bevinden. Tertiair onderwijs heeft ook geen potentie vanwege het gebrek aan stedelijkheid, ruimte en voorzieningen.

Winkels

De stationsomgeving is primair een woonwijk, waardoor dagelijkse winkels logisch zijn, maar deze bevinden zich al grotendeels op andere plekken in de wijk. Nieuwe dagelijkse of niet-dagelijkse winkels hebben geen potentie, omdat er onvoldoende passanten, koopkracht en clustering aanwezig zijn om winkeluitbreiding te dragen.

Zorginstellingen

Eerstelijnszorg past goed in de stationsomgeving, gezien de lokale verzorgingsfunctie en het uitgesproken woonkarakter van het gebied. Langdurige zorg is hier niet voor hand liggend, vanwege het gebrek aan ruimte. Voor gespecialiseerde zorg is er met name een kans om het voor- en natransport tussen station Koog aan de Zaan en het Zaan Medisch Centrum te verbeteren, waarbij knooppunt Kogerveld een centrale rol speelt als verbindende schakel.

Cultuur, sport en horeca

Culturele- en sportvoorzieningen hebben beide weinig potentie. Grootschalige voorzieningen sluiten niet aan op de schaal van het gebied. Kleine horeca of ontmoetingselementen kunnen bijdragen aan de leefbaarheid, maar de potentie is gering door de beperkte bezoekersstroom en het ontbreken van een cluster van voorzieningen.

Natuurrecreatie

Station Koog aan de Zaan heeft geen directe ontsluiting richting een nabij natuurgebied, waardoor er geen potentie is voor natuurrecreatie vanaf de stationsomgeving.

Tabel 10: Geschiktheid Stationsomgeving & Effect Tegenspits Koog aan de Zaan

Station Koog aan de Zaan	GS	ET
Kantoren		
Kleine kantoorvolumes	Yellow	Green
Grote kantoorvolumes	Red	Green
Onderwijs		
Secundair onderwijs	Yellow	Yellow
Tertiair onderwijs	Red	Green
Winkels		
Dagelijks	Yellow	Red
Niet-dagelijks	Red	Green
Zorginstellingen		
Eerstelijnszorg	Green	Red
Langdurige zorg	Red	Green
Bovenregionale zorg	Yellow	Green
Cultuur, sport en horeca		
Cultuur	Red	Green
Sport	Red	Yellow
Horeca	Yellow	Green
Natuurrecreatie	Red	Green

Bron: Bureau Buiten

Zaandam

Kantoren

Zaandam is één van de meest kansrijke locaties voor kantoren binnen de corridor. De combinatie van intercitybereikbaarheid, een omvangrijke arbeidsmarkt, een hoog voorzieningenniveau en een levendige stedelijke context maakt de stationsomgeving geschikt voor zowel kleinschalige als grote kantoorvolumes. Dit sluit direct aan bij de Kantorenstrategie van Zaanstad, waarin wordt ingezet op het concentreren van nieuw en hoogwaardig kantooraanbod op goed bereikbare gemengd stedelijke knooppuntlocaties, zoals Inverdan. Station Zaandam vormt dus een logische plek voor verdere versterking van het kantorencluster.

Onderwijs

Zaandam is aantrekkelijk voor zowel secundair als tertiair onderwijs, vooral vanwege de uitstekende OV-bereikbaarheid, het stedelijke voorzieningenaanbod en de nabijheid van een grote studenten- en jongerenpopulatie. Middelbaar onderwijs past goed binnen de stationsomgeving, mits geïntegreerd in stedelijke gebouwen met aanvullende functies zoals horeca, studieplekken en ontmoetingsruimten.

Ook satellietlocaties voor HBO-instellingen of, als dat mogelijk is, dependances van Amsterdamse Universiteiten, hebben potentie in deze stationsomgeving.

Winkels

De uitbreiding van dagelijkse als niet-dagelijkse winkels hebben potentie in de directe omgeving van station Zaandam (mits passend bij provinciaal beleid), mede door de aansluiting van het station op het stadscentrum en de hoge passantenstromen. De detailhandelvisie van de gemeente Zaanstad stelt bovendien dat de toekomstige woningbouw in de gemeente en de toename van toerisme in Zaanstad en omliggende gebied (Amsterdam) kansen bieden voor aanvullend winkelaanbod.

Zorginstellingen

Zorginstellingen zijn niet tot beperkt geschikt in de directe stationsomgeving van Zaandam. Het station vervult geen primaire rol in de ontsluiting van het Zaan Medisch Centrum (gespecialiseerde zorg): er is een directe busverbinding van circa 9 minuten en station Kogerveld, op de Hoornse lijn, ligt naast het ziekenhuis. Daarnaast is de stationsomgeving van Zaandam sterk stedelijk en intensief benut. Zorginstellingen met een lokale verzorgingsfunctie (eerstelijnszorg en langdurige zorg) sluiten minder goed aan op het drukke hoog stedelijke stationsgebied.

Cultuur, sport en horeca

Door het toevoegen van meer culturele voorzieningen en horeca kan het gebied een nog aantrekkelijker verblijfsplek worden. Het centrum van Zaandam wordt vaak vluchtig bezocht door toeristen op weg naar de Zaanse Schans. Door het aanbod aan cultuur en horeca te vergroten verbetert niet alleen de levendigheid van het gebied, maar ook de aantrekkingskracht voor toeristen. Daarnaast liggen er kansen voor een betere verbinding tussen het Hemburgterrein (industriële erfgoed, evenementenlocatie) en het station. Voor sport is minder potentie, vanwege de grote schaal die sportvoorzieningen behoeven.

Natuurrecreatie

Station Zaandam heeft een beperkte verbinding met de natuur, waardoor er geen potentie voor natuurrecreatie van de stationsomgeving van Zaandam is. De polder van Westzaan ligt in het 1.200 metergebied van het station, maar dit gebied trekt voornamelijk bewoners.

Tabel 11: Geschiktheid Stationsomgeving & Effect Tegenspits Zaandam

Station Zaandam	GS	ET
Kantoren		
Kleine kantoorvolumes	■	■
Grote kantoorvolumes	■	■
Onderwijs		
Secundair onderwijs	■	■
Tertiair onderwijs	■	■
Winkels		
Dagelijks	■	■
Niet-dagelijks	■	■
Zorginstellingen		
Eerstelijnszorg	■	■
Langdurige zorg	■	■
Bovenregionale zorg	■	■
Cultuur, sport en horeca		
Cultuur	■	■
Sport	■	■
Horeca	■	■
Natuurrecreatie	■	■

Bron: Bureau Buiten