

Gedragsonderzoek P+R

Uitgeest, Heiloo en

Castricum



Foto: ANP

Opgesteld door:	Bijstelling
Opgesteld voor:	BUCH-gemeenten
Datum:	20-02-2025
Versie:	Definitief

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Managementsamenvatting.....	4
1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Doel.....	6
1.3 Hoofdvragen	7
1.4 Onderzoeksmethode.....	7
1.5 Herkomst van respondenten	8
1.6 Opbouw rapport	9
2. Doelgroepen parkeerders.....	10
2.1 Inleiding.....	10
2.2 Voortransport stationsgebied-gebruikers.....	10
2.3 Reismotief parkerende treinreizigers.....	10
2.4 Verblijfmotief parkeerders die niet met de trein reizen	11
2.5 Piekbezetting P+R's en stationsgebieden	11
2.6 Eigenlijk en oneigenlijk gebruik P+R.....	12
2.7 Uitwijkgedrag treinreizigers.....	15
2.8 Conclusie gebruik parkeercapaciteit.....	17
3. Motieven vervoerwijze.....	18
3.1 Inleiding.....	18
3.2 Herkomst van parkeerders.....	18
3.3 Bestemmingen treinreizigers.....	19
3.4 Beweegredenen autogebruik.....	21
3.5 Afweging tussen auto en fiets.....	21
3.6 Afweging tussen auto en bus.....	24
3.7 Conclusies	25
4. Toekomstverwachtingen en beleidsambities.....	27
4.1 Inleiding.....	27
4.2 Bevolkingsgroei en woningbouw.....	27
4.3 Ontwikkeling treinreizigers	27
4.4 Beleidsambities Zaancorridor.....	28



4.5	Beleidsambities Stationsgebied Heiloo	30
4.6	Beleidsambities Stationsgebied Castricum	30
4.7	Beleidsambities Stationsgebied Uitgeest	31
4.8	Advies van parkerende treinreizigers	33
4.9	Conclusies	34
4.10	Mogelijke beleidsmaatregelen.....	36
5.	Bronvermelding	39

Managementsamenvatting

Inleiding

Dit onderzoek gaat over het gebruik van de P+R-terreinen en stationsomgevingen van Heiloo, Castricum en Uitgeest. De drie locaties zijn belangrijke schakels in de mobiliteitstransitie van Noord-Holland, maar staan onder druk. Dit onderzoek combineert kentekenscans, bestaande onderzoeken, een enquête met 683 respondenten en gesprekken op locatie met treinreizigers, ondernemers en passanten om te begrijpen wie er op en rond de P+R parkeert, waarom zij dat doen en welke alternatieven kansrijk zijn.

Parkeerders op P+R en andere plekken

In alle drie de gemeenten staan de officiële P+R-terreinen structureel vol (boven de 80%), met name in de wintermaanden. In de stationsgebieden is over het algemeen meer restcapaciteit. Er is sprake van oneigenlijk gebruik van de P+R's door niet-treinreizigers in Heiloo en Castricum. Andersom parkeren treinreizigers ook buiten de P+R's in de stationsomgeving. In Heiloo is het oneigenlijke gebruik het hoogst. Hier parkeren werknemers en bezoekers van het gebied vaker op de P+R, mede omdat er in de omgeving blauwe zones zijn. In Uitgeest is het oneigenlijke gebruik van de officiële P+R het laagst, en parkeert een deel van de treinreizigers aan de kant van de Kleis omdat hier ongereguleerde parkeerplaatsen zijn die vanuit het zuidwesten makkelijk te bereiken zijn.

De totale parkeervraag door treinreizigers is 25% hoger dan de capaciteit van de officiële P+R's (41% Heiloo, 9% Castricum en 28% Uitgeest). Daardoor functioneren P+R's en hun omgeving in Heiloo en Castricum als één geïntegreerde parkeerzone. Zelfs bij volledig terugdringen van oneigenlijk gebruik blijft een structureel tekort bestaan. Dit tekort zal richting 2040 toenemen, vooral op Castricum en Heiloo door meerdere oorzaken: verbetering treindiensten PHS, groei inwoners, parkeerbeleid Amsterdam en mogelijke toename regionale functie (zie hieronder). Het tekort neemt ten slotte ook verder toe als de gemeenten ervoor kiezen om de overige parkeerfaciliteiten in het stationsgebied verder te reguleren met blauwe zones.

Regionale uitwijkfunctie

De P+R's bedienen hun eigen gemeente en ze hebben een regionale functie. Een substantieel deel van de gebruikers komt uit omliggende gemeenten zoals Alkmaar, Heerhugowaard, Bergen, Heemskerk en Beverwijk. Zij kiezen voor deze P+R vanwege de capaciteit van P+R, kwaliteit van de aanrijroute, kwaliteit van de OV verbinding op het station en betaald parkeren op een aantal P+R op de Zaancorridor. Daarmee fungeren de BUCH-stations als regionale hubs binnen de Zaancorridor. De regionale functie zal zonder beleidsmaatregelen naar



verwachting toenemen door groei van het treingebruik als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en restrictiever parkeerbeleid in Alkmaar, Dijk en Waard, Zaanstad en Amsterdam.

Potentieel van alternatieven

Een groot deel van de autoparkeerders woont op fietsafstand van het station en geeft zelf aan dat fietsen een reëel alternatief is. De belangrijkste drempels zijn het veilig stallen van de fiets: tekort aan plekken, onvoldoende veiligheid en ongunstige ligging ten opzichte van de stationsentree. Vooral fietsdiefstal en onveiligheidsbeleving zorgen ervoor dat reizigers de auto kiezen boven fiets.

Uit het onderzoek blijkt dat er potentie is voor de bus als voortransport voor de trein. Vanwege het beperkte reizigerspotentieel zal deze maatregel echter waarschijnlijk relatief duur zijn.

Beleidsadvies

Op basis van de resultaten van dit onderzoek en de beleidsambities van de gemeenten en andere stakeholders op de Zaancorridor concluderen we dat de druk op de P+R's zonder aanvullende beleidsmaatregelen zal toenemen. Dit komt in mindere mate door bevolkingsgroei en vooral door een sterke toename van het treingebruik in Castricum, Heiloo en Uitgeest en de omliggende gemeenten. Bijstelling adviseert onder andere de volgende maatregelen om de bestaande P+R capaciteit maximaal te benutten:

- verder verbeteren van fietsvoorzieningen (capaciteit, veiligheid, comfort);
- verbeteren van loop- en fietsroutes naar de stations;
- inzet op het stimuleren van de fiets en het spreiden van verplaatsingen over de week;
- optimaliseren van parkeergedrag via parkeren op afstand voor werknemers en bezoekers van de stationsgebieden en via dynamische parkeerinformatie;
- zorgvuldige, regionale afstemming van P+R beleid op de zaancorridor waarbij recht gedaan wordt aan de samenhang tussen de P+R's van Alkmaar, Dijk en Waard, Heiloo, Castricum, Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Zaanstad.

Een volledig overzicht van de aanbevolen maatregelen is te vinden in hoofdstuk 4 van dit rapport.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De overheden in Noord-Holland werken aan grote opgaven op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid en duurzaamheid. Door de bouw van 184.000 woningen tot 2030 en een toename van mobiliteit staat de bereikbaarheid van de provincie onder druk. Om Noord-Holland leefbaar en bereikbaar te houden, stimuleert de provincie een mobiliteitstransitie waarbij slimmer, duurzamer en efficiënter reizen centraal staat. De inzet van hubs, ketenreizen en duurzame vervoersopties is hierbij een belangrijk middel.

Binnen deze opgave werken de BUCH-gemeenten Uitgeest, Castricum en Heiloo samen met de provincie, NS en andere partners aan een gezamenlijke P+R-strategie. De P+R's bij de drie stations spelen een belangrijke rol in de overstap van auto naar trein, met name voor forensen richting de Metropoolregio Amsterdam. Tegelijkertijd staan de P+R's onder druk: de autoparkeerplaatsen zijn vaak vol, en door nieuwe woningbouw en uitbreiding van de treindienstregeling (PHS) zal de vraag verder toenemen. Een te volle P+R is niet betrouwbaar. Gebruikers wijken dan uit naar de omliggende straten of kiezen er voor om volledig met de auto te reizen. Dit ondermijnt de doelstelling om meer duurzame mobiliteit te faciliteren en vergroot de druk op het wegennet.

1.2 Doel

Om effectief beleid te kunnen maken is het voor gemeenten en provincie essentieel om beter inzicht te krijgen in het reismotief en de vervoerskeuze van P+R-gebruikers. Niet elke P+R-gebruiker reist met de trein; een deel parkeert om andere redenen op of rond de P+R. Maatregelen die niet aansluiten op deze verschillende gebruikersgroepen kunnen leiden tot ineffectiviteit of zelfs een daling van het treingebruik. Daarom wordt dit gedragsonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek brengt de herkomst, motieven en vervoerskeuzes van gebruikers van de P+R's (én het omliggende gebied binnen 300 meter) in kaart. De uitkomsten bieden een onderbouwde basis voor een toekomstbestendige P+R-strategie voor Uitgeest, Castricum en Heiloo.

1.3 Hoofdvragen

In dit rapport worden de volgende hoofdvragen beantwoord:

1. Hoe groot is het aandeel P+R gebruikers dat geen gebruik maakt van de trein?
2. Wat is de herkomst van P+R gebruikers op de verschillende P+R's?
3. Wat zijn de redenen van P+R gebruikers om van de auto gebruik te maken ten opzichte van andere vervoermiddelen, opgedeeld naar verschillende doelgroepen?
4. Wat zijn mogelijke (beleids)maatregelen die genomen kunnen worden om de druk op de P+R's te verminderen op basis van de data die uit de voorgaande 3 vragen is opgedaan?

1.4 Onderzoeksmethode

Voor dit onderzoek hebben we bestaande gegevens uit eerdere onderzoeken geanalyseerd en gecombineerd. Hierbij hebben we de data van de onderzoeken van De Groot Volker en MuConsult gebruikt en de (open) data van de provincie Noord-Holland en de NS. Ook hebben we deze bestaande inzichten aangevuld middels interviews met de betrokken partijen en een enquête onder gebruikers van het stationsgebied. Ten slotte hebben we de stationsomgevingen geschouwd en ter plaatse treinreizigers, ondernemers en passanten gesproken.

Tijdens gesprekken met de gemeenten is het stationsgebied gedefinieerd. Hierbij lag de focus op de parkeercapaciteit buiten de P+R die relevant was voor het onderzoek. De gedefinieerde gebieden zijn weergegeven in figuur 1. Belangrijk om te benoemen voor de context van Uitgeest is dat het Anna-van-Renesseplein (aan de zuidkant) vaak ervaren wordt als officiële P+R terwijl de P+R aan het stationsplein de enige officiële P+R is.

Figuur 1: gedefinieerde stationsgebieden Heiloo (l), Castricum (m) en Uitgeest (r), in rood de officiële P+R, in geel de relevante parkeercapaciteit buiten de P+R



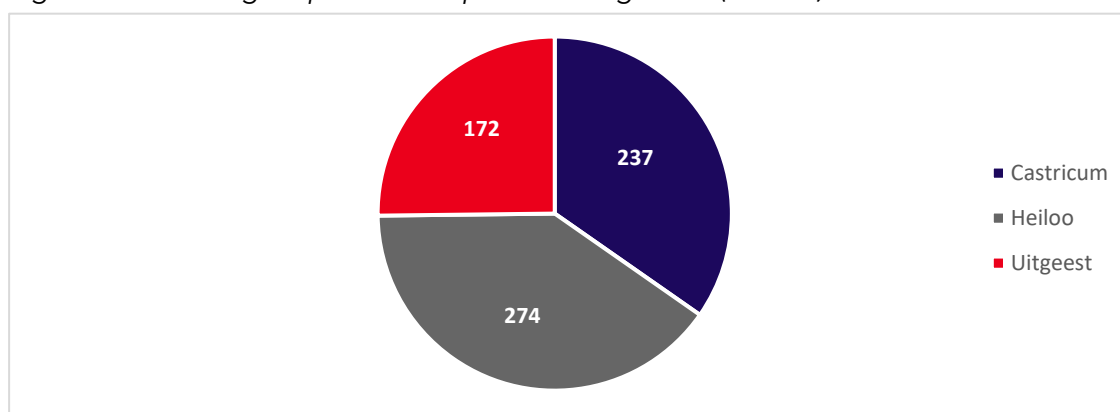
In tabel 1 is de in het onderzoek gehanteerde parkeercapaciteit te zien zoals deze in figuur 1 gedefinieerd is. De capaciteit is gedestilleerd uit de data van De Groot Volker (2025).

Tabel 1: parkeercapaciteit P+R's en omgeving

Stationsgebied	Capaciteit officiële P+R (rood)	Relevante capaciteit buiten de P+R (geel)
Heiloo	180	243
Castricum	363	77
Uitgeest	139	142

De enquête stond live tussen 12-11-2025 en 24-11-2025 en is op de verschillende websites en sociale media van de gemeenten en provincie Noord-Holland gepubliceerd. Vanuit Bijstelling is de enquête gepromoot via een meta-campagne (Facebook en Instagram), specifiek gericht op postcodes in de omgeving. Ook hebben wij op twee veldwerkdagen (13 en 20 november) flyers met een QR-code uitgedeeld op de perrons, de P+R en in de omgeving van de stations. De flyers zijn ook onder de voorruit van geparkeerde auto's gedaan. Deze zijn dezelfde avond weer weggehaald waar nodig om zwerfafval te voorkomen. In totaal zijn er bijna 700 respondenten geworven over de drie stations (zie figuur 2).

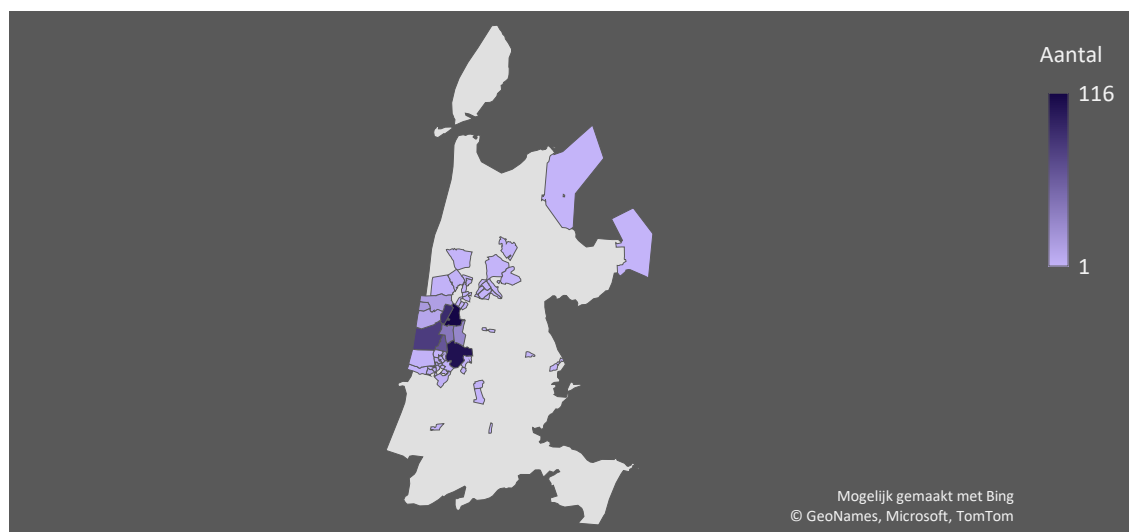
Figuur 2: verdeling respondenten per stationsgebied (n=683)



1.5 Herkomst van respondenten

In figuur 3 is te zien dat de meeste respondenten op onze enquête komen uit de drie onderzochte gemeenten: Heiloo, Castricum en Uitgeest. Onze wervingsacties via de promotiekanalen van de gemeenten hebben zich voornamelijk gericht op mensen uit de omliggende gemeenten en de gemeenten zelf. Aan de herkomst van de respondenten te zien is de verwachting dat wij met deze steekproef laten zien dat er nauwelijks mensen van buiten Noord-Holland gebruik maken van de P+R locaties in de BUCH-gemeenten.

Figuur 3: herkomst respondenten enquête



1.6 Opbouw rapport

Dit rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 1 hebben we de aanleiding, hoofdvragen en de toegepaste methode van het onderzoek gepresenteerd. In hoofdstuk 2 analyseren we het gebruik van de P+R en de stationsomgeving van de drie gemeenten door de gebruikers in te delen in verschillende doelgroepen. Daarbij gaan we in op motieven en eigenlijk en oneigenlijk gebruik. In hoofdstuk 3 analyseren we de herkomst van parkeerders en hun beweegredenen om met de auto naar het station te reizen. In hoofdstuk 4 bespreken we de context van de stationsomgevingen in de drie gemeenten aan de hand van de geplande ontwikkelingen en beleidskaders. In hoofdstuk 5 presenteren we de conclusies uit het onderzoek en ons beleidsadvies: BUCH-breed en per gemeente.

2. Doelgroepen parkeerders

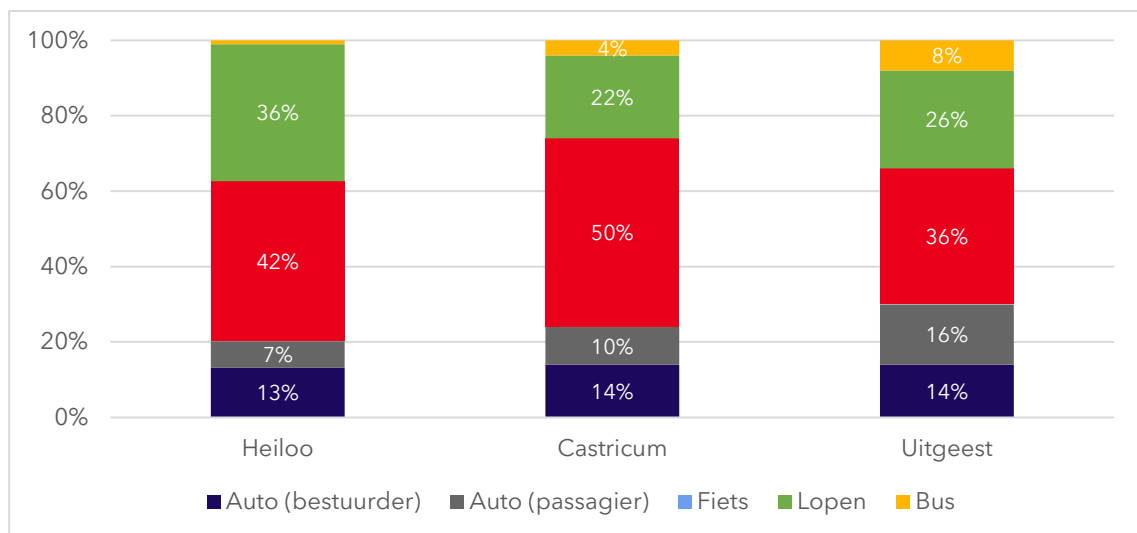
2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk analyseren we het gebruik van de P+R en de stationsgebieden van de drie gemeenten. We beantwoorden onderzoeksvraag 1: *hoe groot is het aandeel P+R gebruikers dat geen gebruik maakt van de trein?*

2.2 Voortransport stationsgebied-gebruikers

De NS monitort het voortransport op alle stations in Nederland. In figuur 4 is te zien wat de verdeling in modaliteiten als voortransport per station is van de respondenten. Hieruit blijkt dat 13% tot 14% van de treinreizigers met de eigen auto naar het station komt en dus daar parkeren. Zij parkeren op de P+R of elders in het stationsgebied.

Figuur 4: voortransport treinreizigers Heiloo, Castricum en Uitgeest

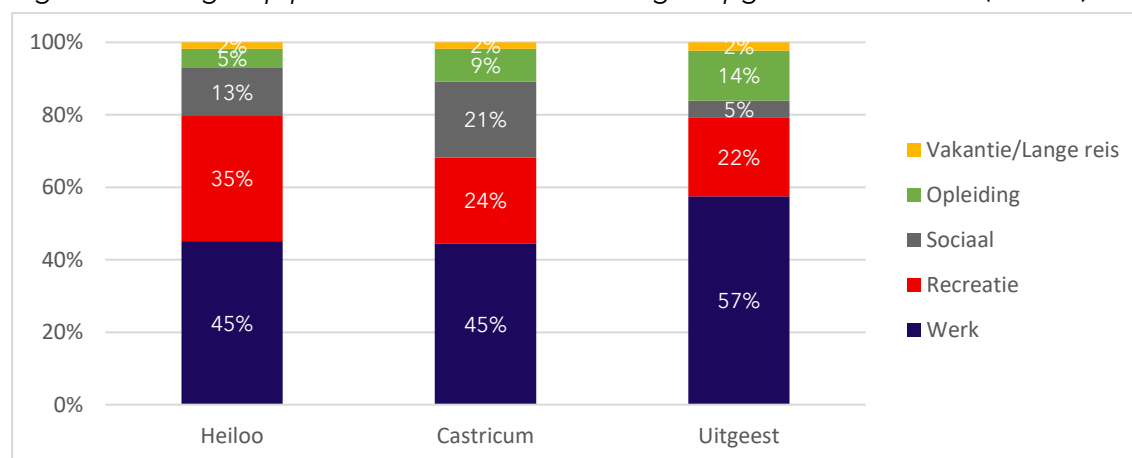


Bron: Dashboard nsjaarverslag.nl 2024

2.3 Reismotief parkerende treinreizigers

Als eerste kijken we naar het motief van de parkerende treinreizigers. In figuur 5 is aangegeven wat de verschillende reismotieven zijn van de P+R parkeerders die op de trein over stappen. Uit de figuur blijkt dat werk en recreatie de belangrijkste reismotieven zijn, gevolgd door sociale contacten en opleiding. Een klein deel van de doelgroep parkeert op de P+R om een lange reis te maken met trein of vliegtuig en parkeert dus meerdere dagen. Forenzen en studenten zijn belangrijke groepen omdat deze de hoogste gebruiksfrequentie hebben en relatief lang parkeren (8 uur of langer).

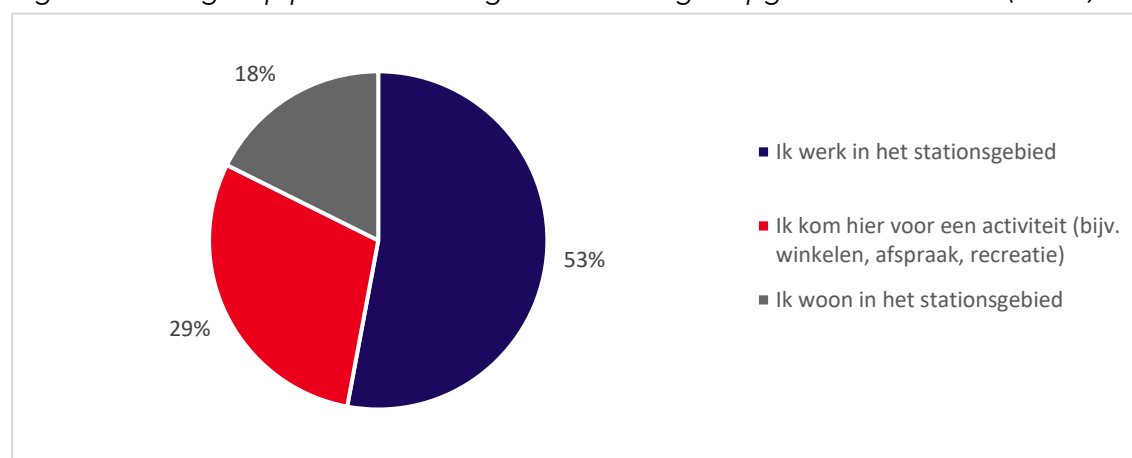
Figuur 5: Doelgroep parkeerder en wel treinreiziger opgedeeld in motief (n=310).



2.4 Verblijfmotief parkeerders die niet met de trein reizen

Uit de enquête blijkt dat ca. 9% de respondenten die naar het station komen met de auto niet verder reizen met de trein. Figuur 6 toont de overige doelgroepen. Zij komen naar het stationsgebied om te werken, voor overige activiteiten, of ze wonen in het stationsgebied. De meeste niet-treinreizigers komen naar het stationsgebied om te werken. Dit geldt met name voor Heiloo: mensen die hier in het winkelcentrum werken parkeren eerder op de P+R omdat er in dit gebied blauwe zones zijn (zie eerder). Om de motieven per doelgroep te achterhalen gaan we hierna in op deze drie groepen.

Figuur 6: Doelgroep parkeerder en geen treinreiziger opgedeeld in motief (n=34)



2.5 Piekbezetting P+R's en stationsgebieden

De bezetting van de P+R en andere parkeerplekken in de stationsgebieden is gedestilleerd uit de data van eerdere onderzoeken (zie tabel 1 en tabel 2). Uit de data blijkt dat de bezetting op de 3 P+R locaties tijdens de piekmomenten boven

de 80% ligt. De piekbezetting is overdag op dinsdag en donderdag. Dit komt omdat op deze dagen de meeste forenzen naar de stationsgebieden komen om met de trein verder te reizen of in het stationsgebied te werken. Wat opvalt uit de data is dat de piekbezetting op de P+R hoger is dan op de parkeercapaciteit in de omgeving. Dit wordt mede verklaard door het feit dat er op een deel van die tweede categorie blauwe zones van kracht zijn.

Tabel 1: piekbezetting op de P+R locatie

Officiële P+R	Piekbezetting	
	De Groot Volker (2025)	MuConsult (2023)
Heiloo	98% (donderdag 11:00u)	84% (dinsdag 13:00)
Castricum	100% (donderdag 11:00u)	94% (dinsdag 13:00)
Uitgeest	87% (donderdag 15:00)	82% (dinsdag 9:00)

Tabel 2: piekbezetting in overig stationsgebied zoals in dit onderzoek gedefinieerd

Stationsgebied	Piek bezetting	
	De Groot Volker (2025)	MuConsult (2023)
Heiloo	67% (donderdag 11:00)	57% (dinsdag 13:00)
Castricum	62% (donderdag 11:00)	Geen data
Uitgeest	54% (donderdag 15:00)	56% (dinsdag 10:00)

Gebruikers van een P+R ervaren namelijk dat de P+R vol is als de bezetting hoger is dan 80%. Op dat moment ontstaat zoekverkeer en stress en beginnen gebruikers uit te wijken naar andere parkeerplaatsen en modaliteiten.

De tussentijdse conclusie is dat alle drie de P+R locaties op maatgevende momenten vol staan, en dat er op andere plekken in de stationsomgeving nog restcapaciteit is. Vervolgens is de vraag welke doelgroepen gebruik maken van de P+R's en de overige parkeerplekken in de stationsgebieden.

2.6 Eigenlijk en oneigenlijk gebruik P+R

De ambitie is om de P+R's van de drie gemeenten optimaal te benutten voor het faciliteren van treinreizigers. Eventueel oneigenlijk gebruik moet daarvoor ontmoedigd worden. Hiervoor kijken we eerst naar de omvang van het oneigenlijke gebruik van de drie P+R's. Hier is in de enquête naar gevraagd. De Groot Volker en MuConsult hebben in hun eerdere onderzoeken ook een uitspraak gedaan over het eigenlijke en oneigenlijke gebruik op de P+R locaties. In deze analyse combineren we de drie onderzoeken.

Oneigenlijk gebruik MuConsult (2023)

MuConsult definieert oneigenlijk gebruik vergelijkbaar als in dit onderzoek:
"Eigenlijke P+R-gebruikers parkeren op een P+R om van het openbaar vervoer

gebruik te maken, oneigenlijke gebruikers parkeren met andere doeleinden (zoals bijvoorbeeld bezoek aan winkels in de buurt).” MuConsult nuanceert de uitkomsten per P+R: “Gezien de cijfers zijn vastgesteld op basis van de enquête is het raadzaam deze met terughoudendheid te interpreteren omwille van het mogelijke selectie-effect onder respondenten en de soms lage responscijfers per station. Bovendien verschilt per locatie hoe goed het P+R-terrein te onderscheiden is van overige parkeervakken. Zo kan het voorkomen dat ‘oneigenlijke gebruikers’ parkeerders zijn die onbewust gebruik maken van een P+R, en andersom, dat treinreizigers parkeren op een terrein waarvan zij veronderstellen dat dit een P+R-terrein is, zonder dat dit daadwerkelijk het geval is.”

Oneigenlijk gebruik De Groot Volker (2025)

De Groot Volker heeft parkeermotieven in de stationsgebieden in kaart gebracht via tellingen. Het bureau stelt: “door het vergelijken van de geregistreeerde kentekens op verschillende registratiemomenten kan een beeld worden verkregen van het parkeermotief”. Zij onderscheidt de doelgroepen bewoners/wonen, werknemers/treinreizigers en bezoeker. Een bewoner is een parkeerder die tijdens de nachtmeting is waargenomen. Een werker/treinreiziger is een parkeerder die minimaal 2 keer achter elkaar is waargenomen en geen bewoner is. Een bezoeker is een parkeerder die één meetmoment is waargenomen. De Groot Volker trekt de volgende conclusies over het gebruik van de P+R’s:

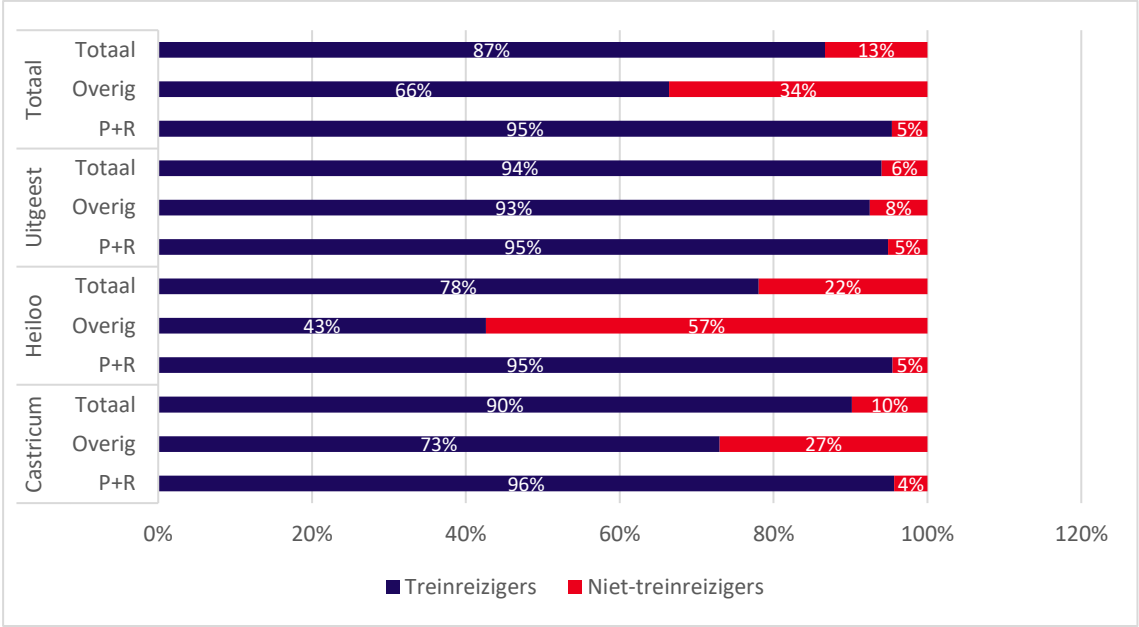
- Heiloo: P+R Stationsweg wordt tijdens de piekbezetting op donderdag om 11:00 vooral gebruikt door werknemers/reizigers (74%), gevolgd door bewoners (24%) en kort-parkerende bezoekers (1%). Het oneigenlijke gebruik op deze meetdag was ca. 25%. Bij de overige dagmetingen was het percentage vergelijkbaar (n=176).
- Castricum: P+R Westerplein wordt tijdens de piekbezetting op donderdag om 11:00 vooral gebruikt door werknemers/reizigers (86%), gevolgd door bewoners (11%) en kort-parkerende bezoekers (3%). Het oneigenlijke gebruik op deze meetdag was ca. 14%. Bij de overige dagmetingen was het percentage vergelijkbaar (n=286).
- Uitgeest: P+R Stationsplein wordt tijdens de piekbezetting op dinsdag om 15:00 vooral gebruikt door werknemers/reizigers (87%), gevolgd door bewoners (8%) en kort-parkerende bezoekers (5%). Het oneigenlijke gebruik op deze meetdag was ca. 13%. Bij de overige dagmetingen was het percentage vergelijkbaar (n=130).

Oneigenlijk gebruik Bijstelling (2025)

In dit onderzoek hebben we respondenten gevraagd of zij met de auto naar het stationsgebied zijn gekomen, waar ze die dan geparkeerd hebben en of ze daarna verder zijn gereisd met de trein. Uit deze data hebben we figuur 7 afgeleid. Hieruit blijkt dat het aandeel niet-reizigers op de officiële P+R

gemiddeld 5% bedroeg. Op de overige parkeerplekken in de omgeving bedraagt het aandeel niet-treinreizigers gemiddeld 34%. Dit betekent dus ook dat de parkeercapaciteit die is gedefinieerd als stationsgebied ook veel gebruikt wordt door treinreizigers die met de auto naar het station reizen. Opvallend is dat in Uitgeest op de Anna-van-Renesselaan en het Anna-van-Renesseplein, maar 8% van de respondenten aangegeven dat zij daar parkeren om een andere reden dan om met de trein te reizen. De gemeente geeft aan dat het aandeel bewoners wat op het Anna-van-Renesseplein parkeert hoger is dan in dit onderzoek is opgehaald. Op basis van de diverse databronnen hebben we berekend dat ca. 50% van de parkeerders tijdens de piekbezetting hier treinreizigers zijn (zie 2.7).

Figuur 7: verdeling autoparkeerders treinreizigers/niet-treinreizigers



Vergelijking

De vergelijking tussen de drie onderzoeken is moeilijk te maken. De meeteenheden, meetmethoden en omstandigheden zijn niet gelijk waardoor er drie momentopnames zijn. Tabel 3 toont aan dat de uitkomsten verschillen.

Tabel 3: percentage niet-treinreizigers per stationsgebied

Station	% niet-treinreizigers per onderzoek			
	De Groot Volkert (2025)	MuConsult (2023)	Bijstelling (2025) P+R	Bijstelling (2025) Stationsgebied
Heiloo	25% (n=176)	32% (n=31)	5% (n=110)	22% (n=274)
Castricum	14% (n=286)	21% (n=43)	4% (n=116)	10% (n=237)
Uitgeest	13% (n=130)	0% (n=14)	5% (n=78)	6% (n=172)

Het percentage oneigenlijk gebruik, ofwel het aantal gebruikers dat parkeert op de P+R en op de capaciteit in de directe omgeving, loopt uiteen. Door de oogharen heen is zichtbaar dat het oneigenlijke gebruik in Heiloo het hoogste is (ca. 25%), gevolgd door Castricum (ca. 15%) en Uitgeest (ca. 10%). In Heiloo en Castricum is in het stationsgebied een parkeerregime met (gedeeltelijk) blauwe zone. Dit zorgt ervoor dat niet-treinreizigers die langer dan 2 uur willen parkeren eerder uitwijken naar de P+R, waar geen tijdsrestrictie geldt. Een winkelmedewerker in Heiloo zegt hierover: *“Waar moet ik dan parkeren? Ik ga niet iedere 2 uur mijn auto verplaatsen”*. In Uitgeest ligt de P+R redelijk geïsoleerd, waardoor er weinig oneigenlijk gebruik is.

2.7 Uitwijkgedrag treinreizigers

De conclusie over het oneigenlijke gebruik van de P+R is niet het hele beeld. De parkeerplaatsen buiten de officiële P+R worden namelijk óók gebruikt door treinreizigers. Uit de tellingen van de Groot Volker blijkt dat het overgrote deel van de geparkeerde auto's op deze plekken langparkeerders/werknemers zijn. Ook uit onze enquête blijkt dit: van de respondenten die buiten de officiële P+R parkeren geeft 66% aan wel met de trein te reizen (Heiloo 43%, Castricum 73% en Uitgeest 93%).

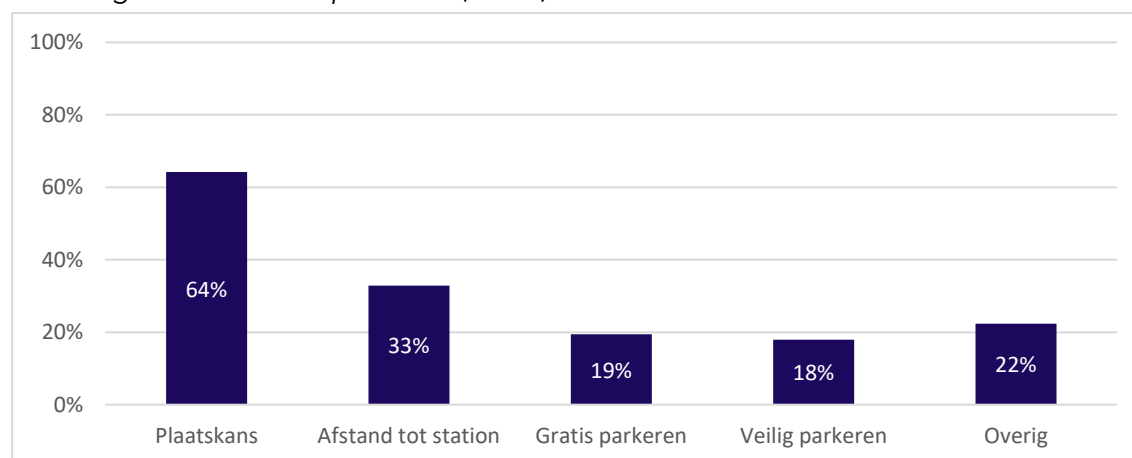
Om een inschatting te maken van de parkeervraag van treinreizigers hebben we de bezettingscijfers tijdens de piekmomenten (De Groot Volker) gecombineerd met het geschatte gemiddelde oneigenlijk gebruik. Hieruit volgt hoeveel treinreizigers er op de P+R en in de omgeving geparkeerd staan tijdens de piekbezetting, Tabel 4 toont de resultaten. Hieruit blijkt dat de totale parkeervraag van treinreizigers in alle drie de stationsgebieden gemiddeld 20% groter is dan de capaciteit van de officiële P+R (Heiloo 41%, Castricum 9%, Uitgeest 28%).

Tabel 4: gebruik P+R en omgeving treinreizigers tijdens piekbezetting

	Officiële P+R		Omgeving		Totaal	
	Cap.	Trein	Cap.	Trein	Cap.	Trein
Heiloo	180	132	243	122	423	254
Castricum	343	292	153	81	596	372
Uitgeest	139	109	142	69	281	178

Dat de capaciteit van de P+R's tekortschiet blijkt ook uit de redenen van respondenten om niet op de P+R te parkeren. Figuur 8 toont aan dat dit primair te maken heeft met de plaatskans op de P+R.

Figuur 8: voornaamste redenen voor treinreizigers om te parkeren elders in het stationsgebied en niet op de P+R (n=67)



In de bovenstaande figuur is te zien dat 64% van de parkeerders die met de trein verder reizen en in de omgeving parkeren daar parkeren omdat ze daar meer kans op een parkeerplek hebben. 33% van de parkeerders geeft aan dat de afstand tot het station ook meeweegt in hun keuze. Wat we hieruit halen is dat de plaatsgarantie de belangrijkste factor is die het parkeergedrag beïnvloed.

De afstand tot het station wordt ook afgewogen maar bij zowel Heiloo als Castricum is de uitwijkmogelijkheid naastgelegen aan de P+R. De verwachting is dat reizigers daar pas naar uitwijken als de P+R vol ervaren wordt. In Uitgeest is de P+R afgezonderd en daarom kost het de reiziger meer tijd om de auto naar een andere parkeergelegenheid te rijden. Bijvoorbeeld het Anna van Renesseplein. De verwachting is dat reizigers in Uitgeest daarom vaker preventief niet op de P+R parkeren maar elders in het stationsgebied.

Bij de open antwoorden gaf een respondent de volgende toelichting: *"Het is altijd vol op het parkeerterrein achter het station. En als je dan de trein wil halen en geen plek voor de auto hebt is dat echt vervelend"*. Dit bevestigt dat treinreizigers behoefte hebben aan plaatsgarantie. Deze respondent loopt het risico dat de P+R vol staat en kiest daarom voor een andere vrije plek zodat hij/zij zeker weet dat ze op tijd zijn om de trein te halen.

De hoge bezetting en onzekerheid over plaatsgarantie kunnen er ten slotte toe leiden dat een deel van de (potentiële) treinreizigers niet met de auto naar het station komt en in plaats daarvan met een ander vervoermiddel naar het station reist of met de auto of fiets naar de eindbestemming reizen. Dit noemen we latente vraag. Het creëren van ruimte op de P+R zou dus meer reizigers aantrekken die nu een andere keuze maken.

2.8 Conclusie gebruik parkeercapaciteit

In dit hoofdstuk is onderzocht hoe P+R's en stationsgebieden in Heiloo, Castricum en Uitgeest worden gebruikt, met als kernvraag welk deel van de P+R-gebruikers niet met de trein reist. Gemiddeld komt 14% van de bezoekers met de auto naar het station en parkeert daar, op de officiële P+R of elders in het stationsgebied. De bezettingsdata uit meerdere onderzoeken laten zien dat de officiële P+R's op maatgevende momenten feitelijk vol staan: tijdens pieken (met name dinsdag en donderdag overdag) liggen bezettingen op alle drie locaties boven de 80%, en vaak rond of boven de 90-100%. Reizigers ervaren dit als 'vol', wat leidt tot zoekverkeer, stress en uitwijkgedrag. Opvallend is dat de P+R's in piekuren voller zijn dan de omliggende parkeercapaciteit, mede doordat in delen van de omgeving blauwe zones gelden.

Wat betreft het onderscheid tussen treinreizigers en niet-treinreizigers: op de officiële P+R's is het aandeel niet-treinreizigers laag (gemiddeld circa 5%) volgens dit onderzoek, maar eerdere studies schatten het oneigenlijk gebruik hoger. Gecombineerd ontstaat het beeld dat oneigenlijk gebruik zeker aanwezig is, maar verschilt per gemeente: het is het hoogst in Heiloo (ca. 25%), daarna Castricum (ca. 15%) en Uitgeest (ca. 10%). De verklaring ligt vooral in de parkeerregimes: in Heiloo en Castricum wijken langparkerende niet-reizigers uit naar de P+R omdat zij in blauwe zones niet langdurig kunnen staan. In Uitgeest is de P+R meer geïsoleerd, waardoor dit effect kleiner is. Tegelijkertijd blijkt ook dat de niet-officiële parkeerplekken in de stationsgebieden grotendeels door treinreizigers worden gebruikt. Uit tellingen en enquête komt naar voren dat buiten de P+R gemiddeld 66% van de parkeerders wél met de trein reist. Dit betekent dat treinreizigers, zodra de P+R vol is of door locatie/route handiger, uitwijken naar omliggende straten en pleinen. Daarmee lopen eigenlijke en oneigenlijke gebruikers én P+R- en omgevingsparkeren in de praktijk door elkaar.

De kern is dus niet alleen hoeveel P+R-parkeerders geen trein nemen, maar vooral dat de totale parkeervraag van treinreizigers ca. 20% groter is dan de capaciteit van de officiële P+R. Zelfs als oneigenlijk gebruik wordt teruggedrongen, blijft er een structurele groep treinreizigers die – vooral bij slecht weer – geen plek vindt op de P+R en daarom elders parkeert. Bovendien is er waarschijnlijk sprake van latente vraag: treinreizigers die de voorkeur hebben voor de auto als voortransport kiezen voor een ander vervoermiddel omdat de kans op een parkeerplaats in het stationsgebied niet optimaal is.

Oneigenlijk gebruik tegengaan is dus geen afdoende oplossing om de P+R's in Heiloo, Castricum en Uitgeest optimaal te benutten voor treinreizigers. Daarom bekijken we in de volgende hoofdstukken welke motieven gebruikers hebben voor de keuze voor de auto, en of fietsen en openbaar vervoer een alternatief voor hen kunnen zijn.

3. Motieven vervoerwijze

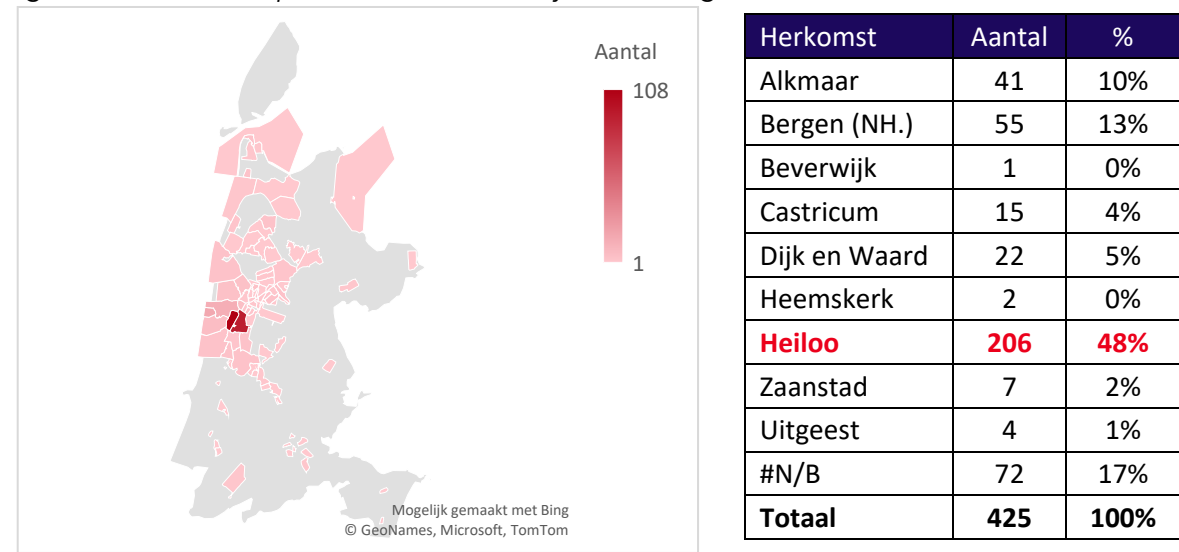
3.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk hebben we de doelgroepen parkeerders beschreven. In dit hoofdstuk bespreken we de motieven voor hun parkeergedrag. Hiermee beantwoorden we de onderzoeksvraag *wat zijn de redenen van P+R gebruikers om van de auto gebruik te maken ten opzichte van andere vervoermiddelen, opgedeeld naar verschillende doelgroepen?* Ook de onderzoeksvraag *wat is de herkomst van P+R gebruikers op de verschillende P+R's?* komt in dit hoofdstuk aan bod, met name om het fietspotentieel in kaart te brengen.

3.2 Herkomst van parkeerders

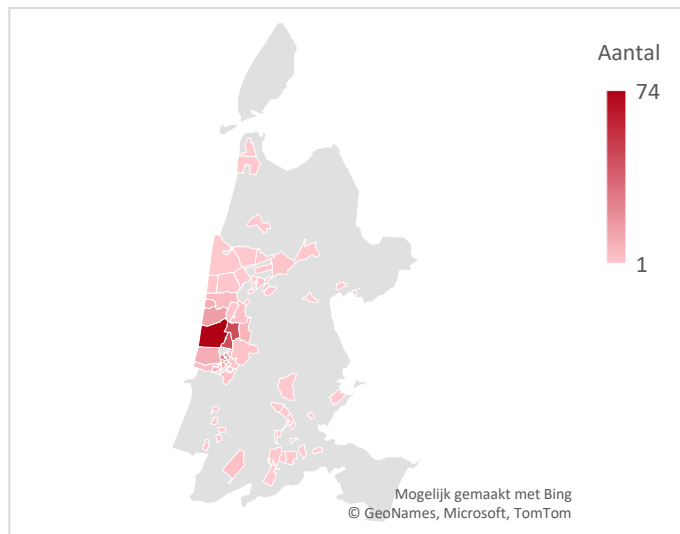
In de onderstaande figuren 10, 11 en 12 is de herkomst van parkeerders in het stationsgebied inclusief de P+R gevisualiseerd. Hierbij is gebruik gemaakt van de herkomstgegevens van de kentekenscans van De Groot Volker tijdens het maatgevende moment. Uit de analyse blijkt dat respectievelijk 48% (Heiloo), 39% (Castricum) en 51% (Uitgeest) van de parkeerders tijdens het piekmoment uit de eigen gemeente komt. Andere belangrijke herkomsten voor Heiloo zijn Alkmaar, Dijk en Waard en Bergen. Treinreizigers vanuit deze gemeenten kiezen deels voor de P+R van Heiloo vanwege lagere kosten en hogere plaatskansen. Voor Castricum zijn belangrijke herkomsten Heemskerk en Beverwijk en voor Uitgeest zijn dat Castricum en Heemskerk. Dit wordt verklaard door de samenhang tussen de P+R van Castricum en Uitgeest en het feit dat de OV-verbinding in Castricum en Uitgeest frequenter en sneller is dan in Beverwijk en Heemskerk. Ook heeft Beverwijk een betaalde P+R.

Figuur 10: herkomst parkeerders Heiloo tijdens maatgevend moment



Bron: De Groot Volker 2025

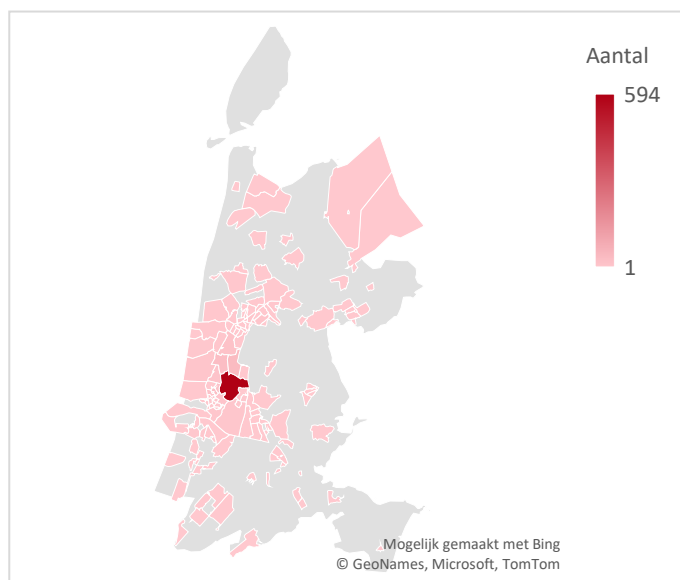
Figuur 11: herkomst parkeerders Castricum tijdens maatgevend moment



Herkomst	Aantal	%
Alkmaar	5	1%
Bergen (NH.)	39	9%
Beverwijk	47	11%
Castricum	174	39%
Dijk en Waard	9	2%
Heemskerk	96	22%
Heiloo	7	2%
Uitgeest	3	1%
#N/B	64	14%
Totaal	444	100%

Bron: De Groot Volker 2025

Figuur 12: herkomst parkeerders Uitgeest tijdens maatgevend moment



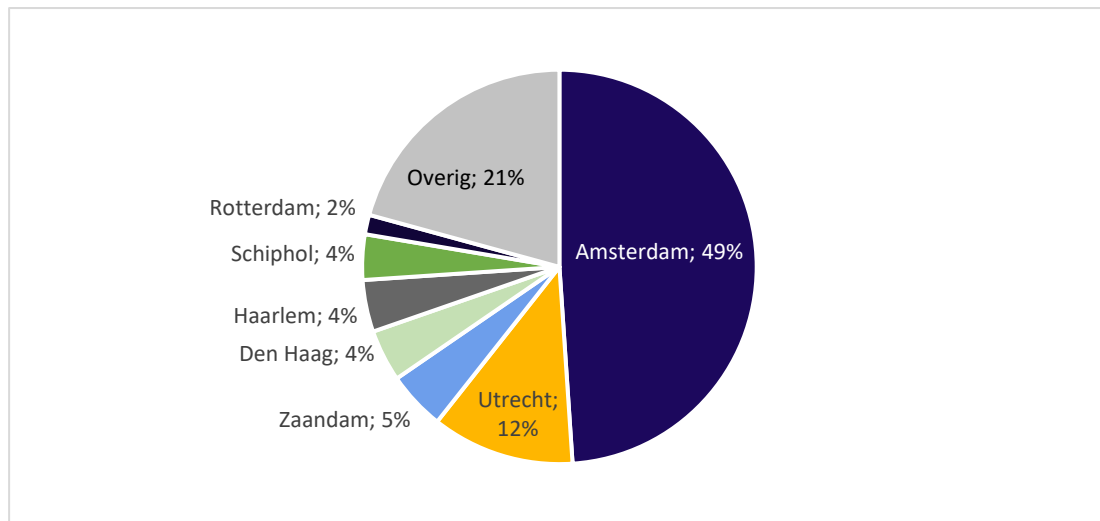
Herkomst	Aantal	%
Alkmaar	36	3%
Bergen (NH.)	16	1%
Beverwijk	32	3%
Castricum	101	9%
Dijk en Waard	25	2%
Heemskerk	121	10%
Heiloo	27	2%
Zaandstad	32	3%
Uitgeest	594	51%
#N/B	179	15%
Totaal	1.163	100%

Bron: De Groot Volker 2025

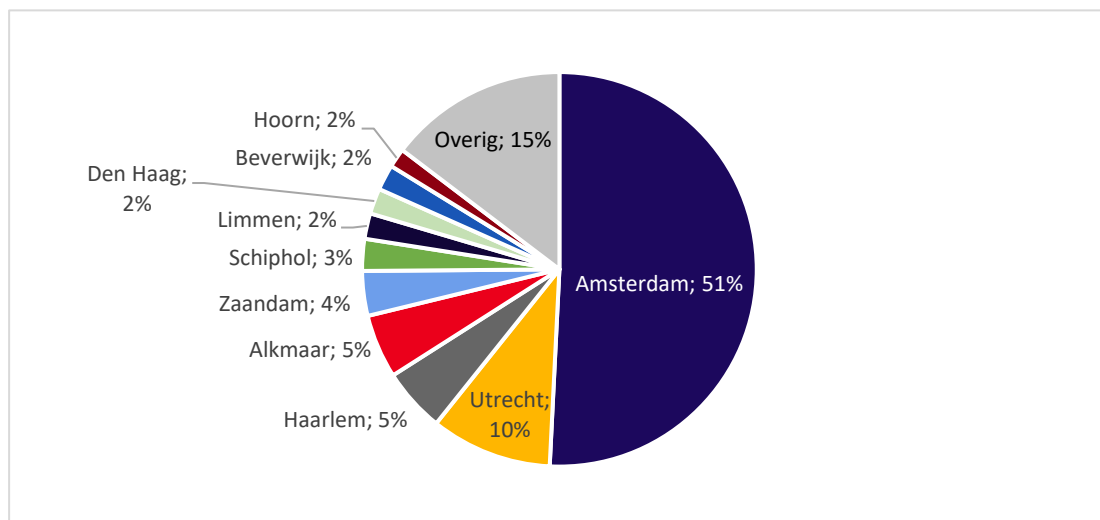
3.3 Bestemmingen treinreizigers

In de onderstaande figuren (figuur 13, 14 en 15) is te zien dat het grootste deel van onze respondenten aangeeft naar Amsterdam te reizen. Een verklaring hiervoor is dat het parkeerregime in Amsterdam reizigers vanuit Noord-Holland stimuleert om van de P+R locaties aan de zaanccorridor gebruik te maken. Waaronder Heiloo, Castricum en Uitgeest.

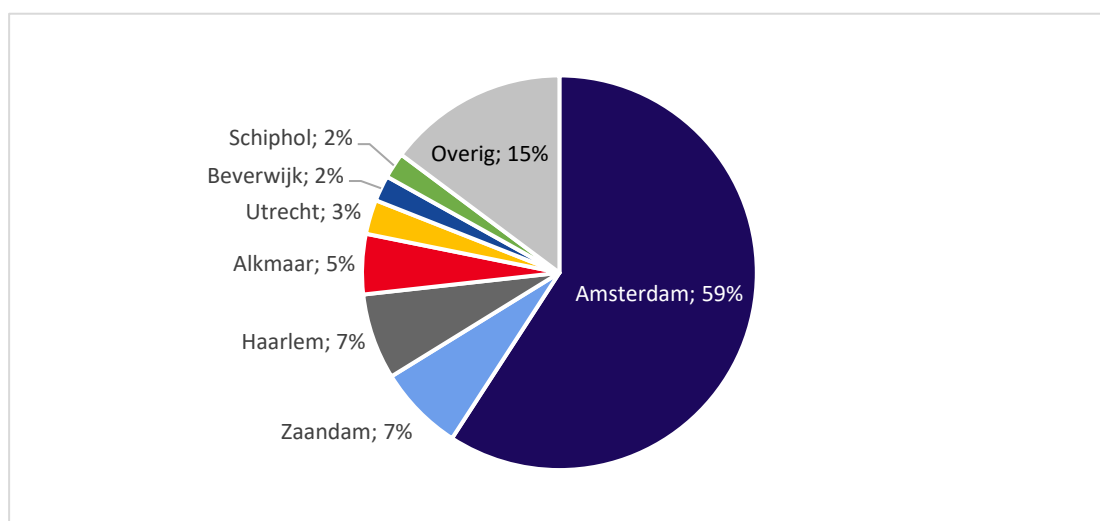
Figuur 13, bestemmingen vanaf station Heiloo n=188



Figuur 14, bestemmingen vanaf station Castricum n=191



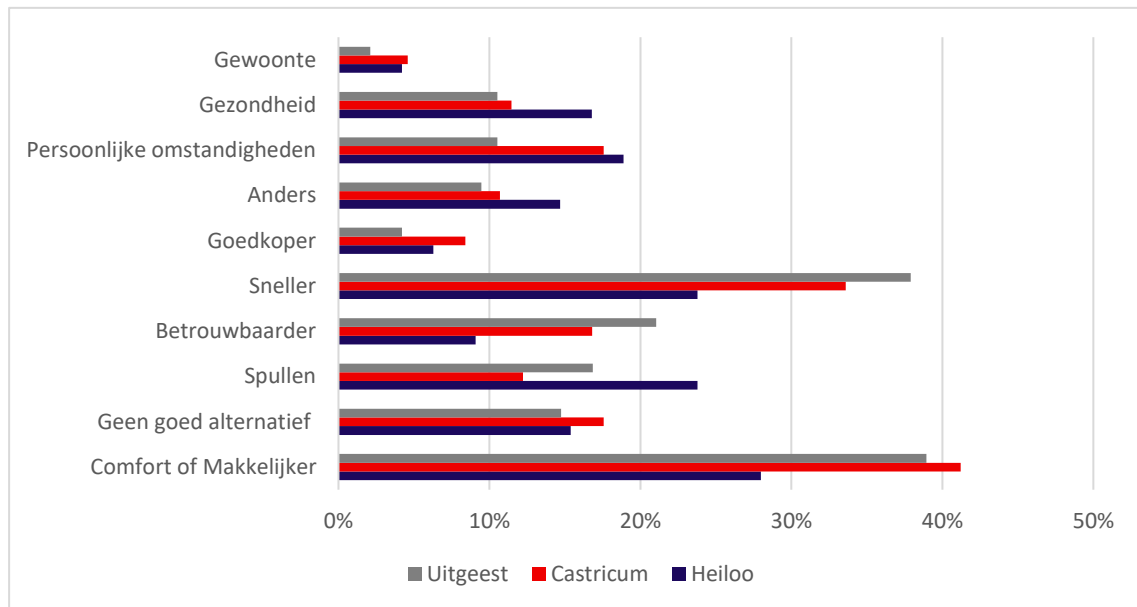
Figuur 15, bestemmingen vanaf station Uitgeest n=142



3.4 Beweegredenen autogebruik

In de enquête hebben we gevraagd naar de redenen voor het autogebruik. Figuur 16 toont de resultaten. Hieruit blijkt dat snelheid en comfort de belangrijkste redenen zijn, gevolgd door persoonlijke omstandigheden en het vervoeren van veel spullen.

Figuur 16: argumenten voor autogebruik voor reis naar stationsgebied



Veel respondenten geven in de open antwoorden (antwoord: anders) aan dat weer en veiligheid van de fietsenstalling belangrijke redenen zijn om voor de auto te kiezen. De open gesprekken met treinreizigers, ondernemers en passanten samen met de open adviezen in de enquête bevestigen dit. Reizigers geven aan dat zij bij slecht weer bewust met de auto naar het station gaan in plaats van met de fiets. Daarnaast noemen reizigers in alle drie de stationsgebieden het risico op fietsdiefstal bij het station als reden om niet met de fiets maar met de auto te reizen.

3.5 Afweging tussen auto en fiets

In de gesprekken met de beleidsmedewerkers van de gemeenten hebben zij aangegeven dat een substantieel deel van de P+R parkeerders op fietsafstand woont. De ambitie is dat iedereen die de mogelijkheid heeft om zonder auto naar het stationsgebied te reizen dat ook doet. Met de herkomst van de respondenten kunnen we bepalen welk aandeel van de auto parkeerders op fietsafstand van +/- 10 minuten woont. De 10 minuten fietsafstand hebben we bepaald doormiddel

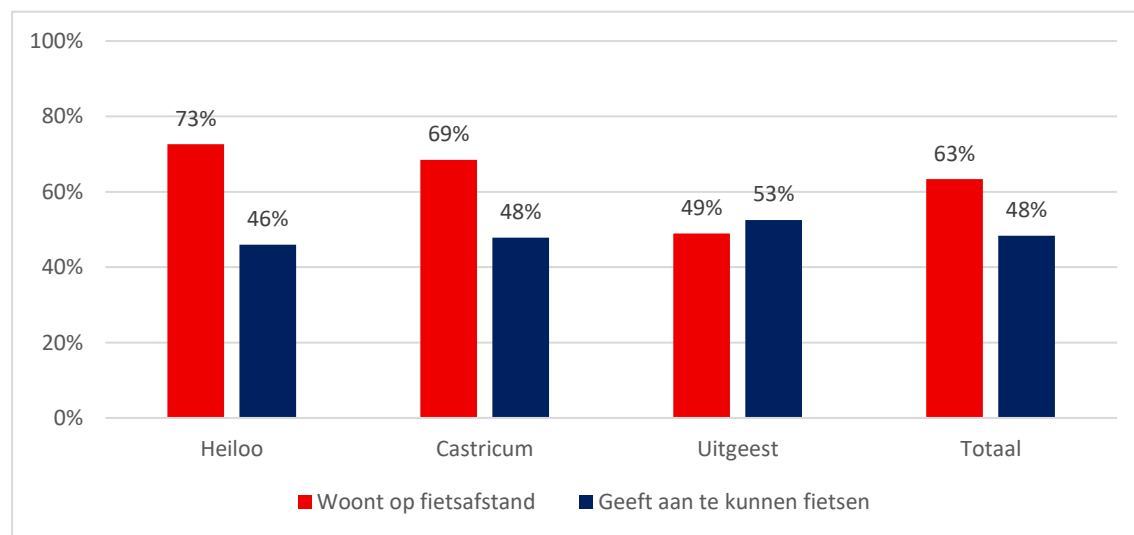
van de fietscontour van het dashboard knooppunten van de provincie Noord-Holland¹.

Op basis van de fiets contouren stellen we vast welke autoparkeerders in de drie stationsgebieden op fietsafstand wonen van dit stationsgebied. Om de fietsafstanden te koppelen aan de respondenten van de enquête hebben we hierbij de volgende postcodes gelabeld als fietsafstand:

- Heiloo: 1851, 1852 en 1853
- Castricum: 1901, 1902²
- Uitgeest: 1911, 1961 en 1962³

In de enquête hebben we aan autoparkeerders gevraagd of zij zelf van mening zijn dat zij naar het stationsgebied zouden kunnen fietsen. Figuur 17 toont het percentage autoparkeerders per stationsgebied dat (A) op fietsafstand woont en (B) aangeeft te kunnen fietsen. Uit de figuur blijkt dat gemiddeld driekwart van de autoparkeerders die op fietsafstand wonen zelf ook aangeven dat dit een optie is.

Figuur 17: Aandeel van parkeerders wat op fietsafstand woont en aandeel parkeerders wat aangeeft te kunnen fietsen



We hebben ook gevraagd onder welke omstandigheden autoparkeerders bereid zijn om meer te gaan fietsen. Respondenten konden hierbij meerdere

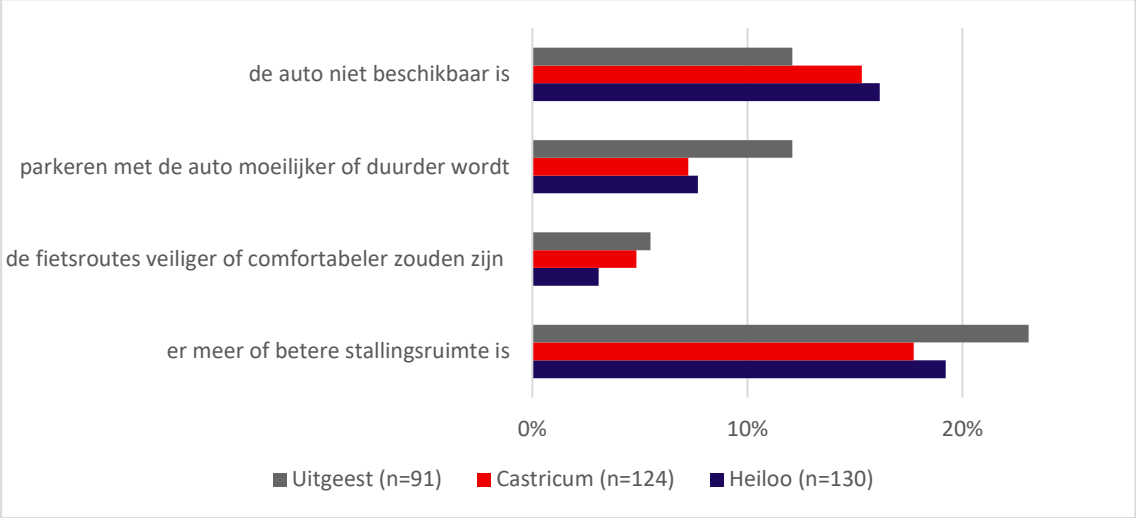
¹ https://geoapps.noord-holland.nl/dashboards/2021_003_OV_knooppunten.htm

² Deze postcodegebieden zijn groter dan 10 minuten fietsafstand van het station maar het overgrote deel van de woningen in deze postcodes zijn wel op fietsafstand van het station.

³ Binnen postcode 1911 is niet elke locatie binnen fietsafstand van het station maar het overgrote deel van de woningen in deze postcodes wel. Postcode 1961 en 1962 beslaan een deel van Heemskerk. Vanuit deze specifieke postcodes is het station van Uitgeest binnen 10 minuten te fietsen.

antwoorden geven. Figuur 18 toont het resultaat. Meer en betere stallingsruimte is hierbij het belangrijkste antwoord. Het ontmoedigen van de auto is de één na vaakst gehoorde reden. Het verbeteren van fietsroutes is significant minder belangrijk voor de autoparkeerders. Het stimuleren van alternatieven kan ervoor zorgen dat het fietsgebruik toeneemt.

Figuur 18: Autoparkeerders die aangeven voor de fiets te kunnen kiezen als:



Uit stallingsdata van ProRail uit 2024 blijkt dat de bezetting op de fietsenstalling hoog is (zie tabel 5). In de schouw op locatie van Bijstelling is deze hoge bezetting bevestigd. Ook de gemeenten bevestigd dat de fiets bezetting op de verschillende locaties hoog is. Bij de prognoses voor 2040 verzoekt ProRail om terughoudendheid: de prognoses zijn gebaseerd op de hoge bandbreedte. ProRail roept op om ook naar de onderkant van de bandbreedte te kijken om onnodige leegstand van stallingen te voorkomen.

Tabel 5, Gemiddelde bezettingsgraad fiets parkeren, (ProRail, 2024)

Station	Stallings-locatie	Capaciteit	Getelde voertuigen	Bezettings- graad	Prognose 2040	Over/ tekort	Stallingstype
Heiloo	Stationsweg (Zuidzijde)	72	0	0,00%			Uitpandige Maaiveldstalling
Heiloo	Stationsweg (Noordzijde)	492	453	92,07%			Uitpandige Maaiveldstalling
Heiloo	Stationsweg (Midden)	248	273	110,08%			Uitpandige Maaiveldstalling
Heiloo	Zeeweg	96	146	152,08%			Uitpandige Maaiveldstalling
Heiloo	Stationsplein	228	393	172,37%			Uitpandige Maaiveldstalling
<i>Totalen</i>		1.136			2.519	-1.383	

Station	Stallings-locatie	Capaciteit	Getelde voertuigen	Bezettingsgraad	Prognose 2040	Over/tekort	Stallingstype
Castricum	Stationsweg (Zuidzijde)	840	207	24,64%			Onbemenst Gebouwde Stalling
Castricum	Stationsweg	589	335	56,88%			Onbemenst Bewaakte Stalling
Castricum	Stationsweg (Noordzijde)	442	364	82,35%			Uitpandige Maaiveldstalling
Castricum	Westerplein	480	488	101,67%			Uitpandige Maaiveldstalling
Castricum	Stationsweg (Midden)	624	777	124,52%			Uitpandige Maaiveldstalling
<i>Totalen</i>		2.975			3.600	-625	
Uitgeest	Anna van Renesseplein	571	292	51,14%			Uitpandige Maaiveldstalling
Uitgeest	Stationsplein	680	524	77,06%			Uitpandige Maaiveldstalling
<i>Totalen</i>		1.251			1.165	86	

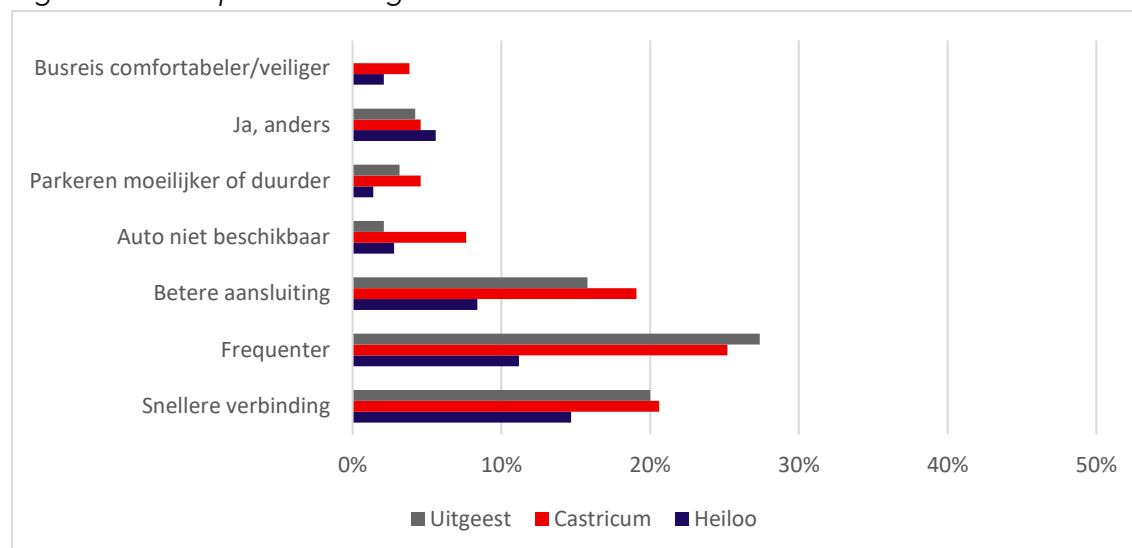
In de toelichting bij de antwoorden geven respondenten aan wat ze belangrijk vinden bij de afweging om te fietsen. Het weer speelt, zoals eerder gezegd een rol omdat in de winter is geënquêteerd. De grootste groep benadrukt dat zij de fiets naar het station zouden nemen als deze veilig, bewaakt, afsluitbaar of diefstalbestendig gestald kan worden. Vooral bezitters van duurdere of elektrische fietsen geven aan dat zij hun fiets niet durven achterlaten. Dit geldt ook voor Castricum, waar een bewaakte stalling is. Deze bewaking bestaat uit een camera en poortjes die met een OV-chipkaart opgemaakt kunnen worden. Volgens voorbijgangers en de gesproken beleidsmedewerker worden er ook hier nog te veel fietsen gestolen en onveiligheid ervaren. Uit de open antwoorden en gesprekken met de gemeente halen we ten slotte ook dat de locatie van de fietsenstalling ten opzichte van de station ingang van groot belang is. De stallingsplekken verder weg worden minder goed gebruikt.

3.6 Afweging tussen auto en bus

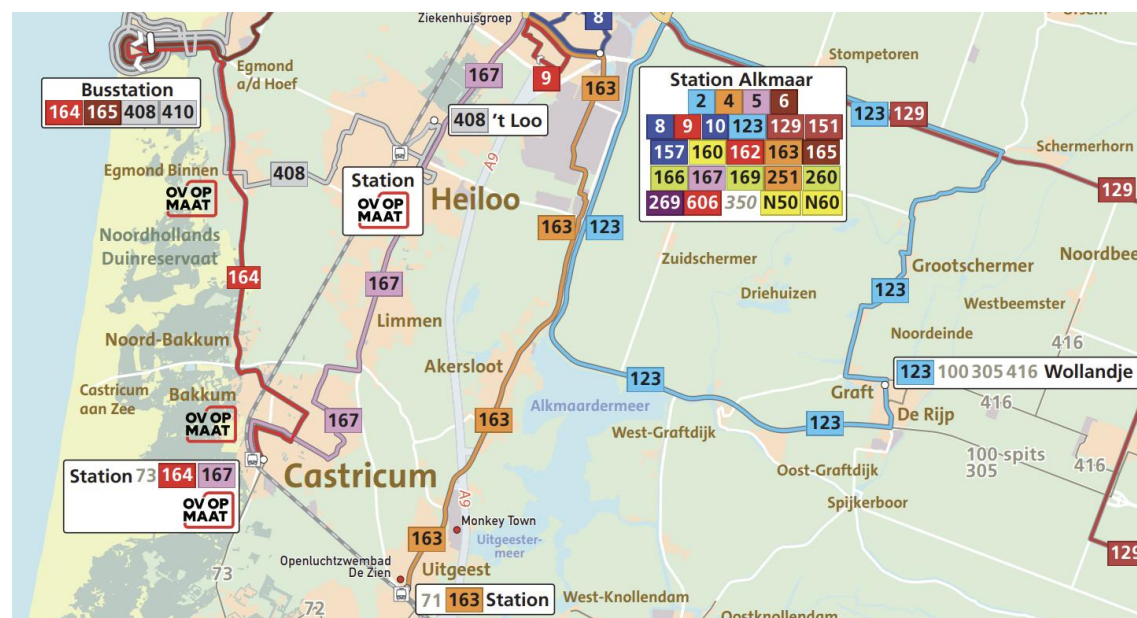
We hebben aan mensen die met de auto naar het stationsgebied reizen gevraagd wanneer zij zouden overwegen om de bus te nemen. Figuur 19 toont de resultaten. Ondanks het feit dat 83% tot 97% van de inwoners een bushalte binnen 400 meter heeft (bron: [PvE OV-concessie NWNH](#)) wordt de bus door respondenten van dit onderzoek minder goed beoordeeld. Onvoldoende haltedekking en frequenties van buslijnen worden hierbij als drempel genoemd. Dit komt volgens de respondenten door de lage frequenties en bediening met een buurtbus op een deel van de bushaltes, inclusief station Heiloo. De bus kan,

zeker in de koude wintermaanden, een goed alternatief zijn voor de auto voor voortransport, maar alleen als deze voldoende dekking biedt en goed aansluit op de trein. Vanwege het beperkte reizigerspotentieel is het verhogen van de frequentie of toevoegen van haltes relatief duur.

Figuur 19: Autoparkeerders geven aan het OV te nemen als:



Figuur 20: actuele lijnennetkaart Noord-Holland Noord (uitsnede)



3.7 Conclusies

De herkomstanalyse maakt duidelijk dat de stationsgebieden van Heiloo, Castricum en Uitgeest enerzijds treinreizigers, bewoners, bezoekers en forenzen uit de eigen gemeente faciliteren, en anderzijds fungeren als een regionale uitwijkmogelijkheid voor reizigers uit gemeenten waar parkeren duurder of minder beschikbaar is. Tijdens het piekmoment blijkt in Heiloo bijna de helft van de parkeerders uit de eigen gemeente te komen. De overige bezoekers komen

vooral uit omliggende gemeenten zoals Alkmaar, Dijk en Waard en Bergen. Voor een deel van deze reizigers is Heiloo aantrekkelijk omdat parkeren er goedkoper is en de kans op een plek groter dan bij hun eigen stations. Ook in Castricum en Uitgeest komt de helft van de parkeerders uit de eigen gemeente. Opvallend is hier de grote instroom uit Heemskerk en Beverwijk. Dat hangt samen met de sterke relatie tussen Castricum en Uitgeest als nabijgelegen P+R-alternatieven, en met het feit dat reizigers uit Heemskerk en Beverwijk vooral betaalde P+R-voorzieningen in de eigen gemeente hebben.

De verklaringen voor de keuze voor de auto lopen uiteen. Wanneer het koud, regenachtig en donker is stijgt de keuze voor de auto bij alle doelgroepen. Deze variabele heeft vooral impact op de keuze tussen auto en fiets. Frequente treinreizigers zoals forenzen en studenten kiezen verder vooral voor de auto omdat die voorspelbaarheid, snelheid en comfort biedt. Zij vertrekken vaak op vaste tijden en willen zeker weten dat ze hun trein halen; vooral in de spits voelt de auto als de meest betrouwbare schakel aan het begin van de ketenreis. Tegelijkertijd woont een groot deel van deze groep op fietsafstand en geeft men vaak zelf aan dat fietsen mogelijk is. Toch blijft de auto aantrekkelijk, met name vanwege een ervaren gebrek aan stallingsplekken, risico op fietsdiefstal (ook in de bewaakte voorziening) en de onaantrekkelijke ligging van een deel van de fietsenstallingen. Voor frequente reizigers is fietsen dus vaak haalbaar, maar niet aantrekkelijk of veilig genoeg.

Bij niet-frequente treinreizigers met een sociaal-recreatief reisdoel, zoals een dagje uit of familiebezoek, ligt de nadruk nog sterker op gemak. Omdat zij minder routine hebben met voortransport, grijpen zij sneller naar de bekende en comfortabele optie van de auto. Ze reizen vaker met bagage of met meerdere personen en plannen hun vertrek minder strak rond één treintijd. Juist doordat hun reis minder frequent is, zoeken zij vooral controle en ontspanning, en minder efficiëntie in de keten. Doelgroepen die met de auto naar de stationsgebieden komen maar niet met de trein reizen doen dit om te werken, te winkelen of mensen te bezoeken die in dit gebied wonen. Zij wonen minder vaak op fietsafstand en kiezen voor efficiëntie, gemak en comfort van de auto boven alternatieven.

4. Toekomstverwachtingen en beleidsambities

4.1 Inleiding

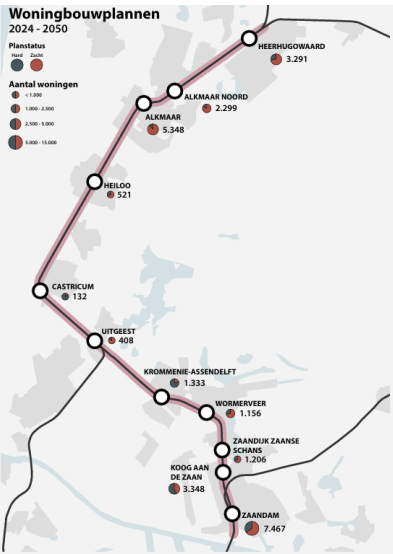
Tot dusver gingen de analyses over de huidige situatie in Castricum, Heiloo en Uitgeest. In dit hoofdstuk gaan we in op de toekomstverwachtingen. Deze zijn medebepalend voor de ontwikkeling van het gebruik van de parkeervoorzieningen in de stationsgebieden en de beleidsmaatregelen die hierop ingrijpen. We gaan in op de groeiprognozes en de beleidsambities van de gemeenten, provincie en de primaire bestemming, Amsterdam. We beantwoorden hiermee ook de onderzoeksvraag: *Wat zijn mogelijke (beleids)maatregelen die genomen kunnen worden om de druk op de P+R's te verminderen op basis van de data die uit de voorgaande 3 vragen is opgedaan?*

4.2 Bevolkingsgroei en woningbouw

De prognose voor de bevolkingsgroei in de gemeenten is de komende 5 jaar lager dan de gerealiseerde groei in de afgelopen jaren. Tabel 6 toont de groeiprognozes 2024-2030 en 2050 van de gemeenten in de regio en de woningbouwprognoses per gemeente. Heiloo heeft een verwachte groei van 10%, Castricum van 3% en in Uitgeest wordt een afname verwacht van 4%. Voor de hele regio wordt een groei verwacht van ca. 8%.

Tabel 6: prognose bevolkingsgroei regio Alkmaar (bron: PNH)

	2025	2030	2050	Vershil
Alkmaar	112.300	115.600	124.300	111%
Bergen	29.900	29.300	29.500	99%
Castricum	36.400	37.000	37.500	103%
Dijk en Waard	90.100	94.900	99.600	111%
Heiloo	24.300	25.100	26.800	110%
Uitgeest	13.400	13.300	12.800	96%
Regio Alkmaar	306.400	315.200	330.500	108%

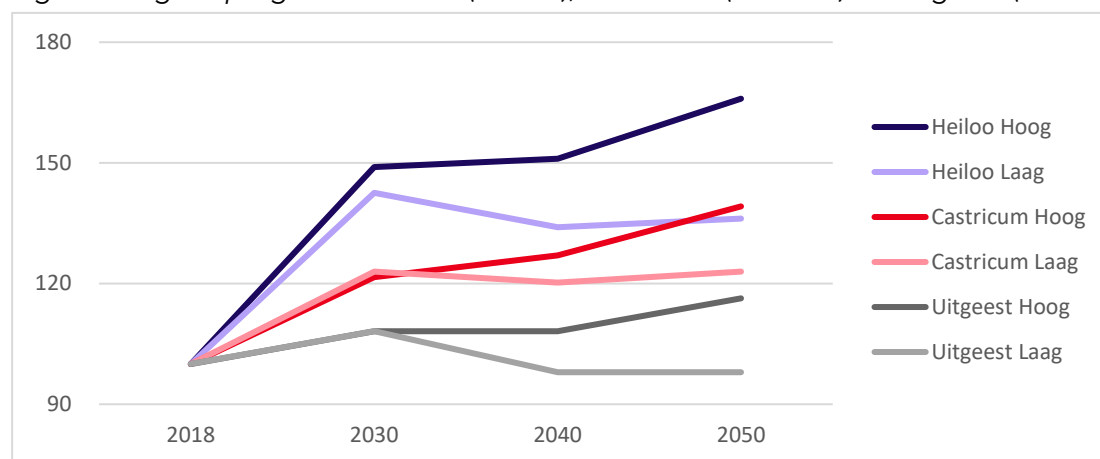


4.3 Ontwikkeling treinreizigers

De zaanccorridor is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Op de corridor Alkmaar-Amsterdam gaat het bij een hoogfrequente

treindienst om 6 intercity's per uur tussen Alkmaar en Amsterdam en 6 sprinters per uur tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal. Ook blijft de mogelijkheid om incidenteel goederenvervoer te faciliteren in de toekomst. De maatregelen omvatten onder meer de uitbreiding van station Uitgeest en de realisatie van een nieuw opstel terrein in Heerhugowaard. Beiden worden gereed verwacht in 2030. De plannen zijn gebaseerd op een verwachte reizigersgroei van 89.000 nu (2018) naar 110.000 tot 144.000 in 2050 (Bron: RP2024); een toename van 23% tot 61% op de Zaancorridor. De prognoses voor Heiloo en Castricum laten een vergelijkbaar beeld zien: ondanks de relatief bescheiden bevolkingsgroei is er sprake van een hoge groeiprognoze van het treingebruik in deze twee gemeenten (zie figuur 21). De groei in Uitgeest is meer onzeker: op dit station lopen de prognoses uiteen van +16% tot -2% treinreizigers in 2050.

Figuur 21: groeiprognozes Heiloo (boven), Castricum (midden) en Uitgeest (onder)



Bron RP2024 (zichtjaren 2040 en 2050) en RP2022 (zichtjaar 2030).

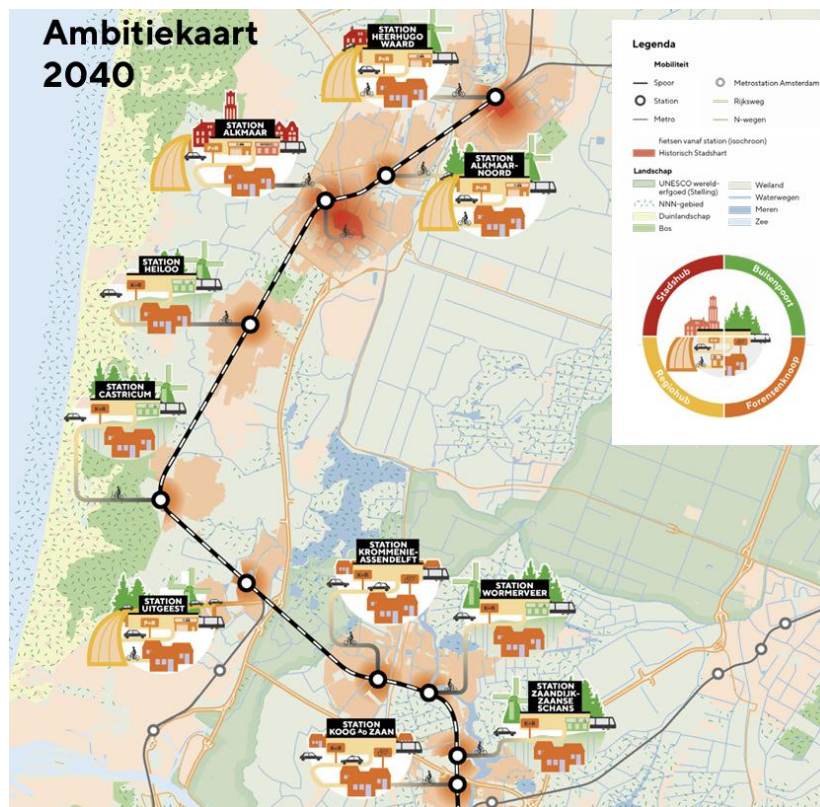
4.4 Beleidsambities Zaancorridor

Om de OV-knooppunten langs de spoorlijn te versterken en een beter ov aan te bieden, hebben provincie Noord-Holland, NS, ProRail, Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de gemeenten Dijk en Waard, Alkmaar, Heiloo, Castricum, Uitgeest en Zaanstad een [actieprogramma Zaancorridor](#) vastgesteld. Het actieprogramma draagt bij aan het gezamenlijke [Ontwikkelbeeld Zaancorridor 2040](#).

De Hubstrategie Noord-Holland (2023) en het Actieprogramma Zaancorridor (2024) plaatsen P+R's in de provincie in een indeling van hubtypen. De P+R van Uitgeest is hierbij ingedeeld als corridorhub: een hub die naast een lokale functie ook gebruikt kan worden voor vroegtijdig afvangen van autoverkeer richting Amsterdam (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA). De keuze voor deze indeling is onderbouwd met het feit dat de P+R van Uitgeest dichtbij een toe- en afrit van de A9 ligt, echter heeft Uitgeest aangegeven

dat zij deze functie niet kan, en wil, vervullen zolang de huidige druk op de P+R blijft. De P+R van Heiloo en Castricum hebben in de Hubstrategie uit 2023 geen specifieke aanduiding. Op de ambitiekaart uit het actieprogramma 2024 zijn deze locaties aangeduid als forenzenknoop⁴ en buitenpoort⁵. Zie figuur 19 voor de indeling van de hubtypen per stationsgebied.

Figuur 22: ambitiekaart Zaancorridor



De P+R van Heiloo en Castricum hebben geen corridorhub functie in de hubstrategie terwijl uit de data van dit onderzoek blijkt dat ook deze P+R veel gebruikers aantrekken van buiten de eigen gemeente.

Parkeerregulering wordt op de Zaancorridor genoemd als oplossingsrichting (NS P+R-formule): de NS P+R-formule met gedifferentieerd tarief (goedkoper voor OV-/treinreizigers via herkenning van OV-reis; duurder voor niet-treinreizigers) wordt besproken als instrument om oneigenlijk gebruik door niet-treinreizigers te weren en beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de P+R te optimaliseren. Dit

⁴ Niet gedefinieerd. Meest lijkend op de categorie streekhub.

⁵ Buitenpoorten zijn OV-knooppunten die vlakbij een bijzonder landschap, natuur- of recreatiegebied liggen. Door de bijzondere ligging van deze stations kunnen ze dienen als toegangspoort naar het landschap en/of cultureel erfgoed. Bij de OV-knooppunten Heerhugowaard, Castricum en Wormerveer wordt, in verschillende fases, gewerkt aan de ontwikkeling van een Buitenpoort. Het programma Buitenpoorten heeft een eigen ambtelijke en bestuurlijke overlegstructuur

beleid is onlangs ingevoerd op de P+R van Dijk en Waard en eerder al op de P+R van Alkmaar (centraal).

4.5 Beleidsambities Stationsgebied Heiloo

De gemeente Heiloo gaat de fietsenstalling aan de westkant uitbreiden met +/- 400 plekken waaronder meer kluizen en plekken voor buitenmodelfietsen. De verwachting is dat uitbreiding van de fietsenstalling de druk op het plein aan die oostzijde vermindert. Ook is de gemeente voornemens om de Stationsweg en Zeeweg anders in te richten. Daarbij worden onder meer extra halen/brengen-plekken aangelegd, de bushalte iets verplaatst, en wordt ingezet op betere oversteekbaarheid voor fietsers. Ook komt er een tweerichtingenfietspad om eenvoudiger bij fietsenstallingen aan beide zijden van het spoor te komen. Dit wordt gedaan om de bereikbaarheid van het station per fiets te verbeteren en daarmee de fiets als vervoersmiddel te stimuleren. Deze werkzaamheden worden in 2028 afgerond.

Verder heeft Heiloo in 2025 een nieuw parkeerbeleidsplan opgesteld om het plan uit 2010 te vervangen. Bij het station verschuift de prioriteit bij de inrichting meer naar voetgangers en fietsers. De gemeente wil in het stationsgebied maximaal 22 autoparkeerplaatsen op straat opheffen (Stationsweg/Stationsplein) om ruimte te maken voor betere fiets- en loopvoorzieningen. Deze afname kan volgens de gemeente opgevangen worden met restcapaciteit in de parkeergarage.

Figuur 23: fietskluizen Heiloo



4.6 Beleidsambities Stationsgebied Castricum

In de directe stationsomgeving van Castricum worden woningbouwontwikkelingen genoemd (meerdere projecten, met aantallen in de orde van grootte van enkele honderden woningen samen). In samenhang met de woningbouw zijn er zorgen dat P+R-gebruik zich kan uitbreiden naar omliggende (nieuwe) wijken wanneer het aantal treinreizigers toeneemt.

Er is een voorgenomen maatregel om bermparkeren in de Zanderij (Zuid en Noord) te beperken via een parkeerverbodszone, waarbij parkeren uitsluitend in parkeervakken is toegestaan. De maatregel is gekoppeld aan handhaving en – indien nodig – aanvullende fysieke ingrepen om ontwijkgedrag tegen te gaan. Dit kan leiden tot verplaatsing van parkeerdruk naar formele parkeerlocaties en andere straten rondom het station.

Binnen en nabij het stationsgebied zijn aanpassingen in de openbare ruimte gepland die effect hebben op parkeerbenutting, waaronder de omzetting naar haaksparkeren op specifieke weggedeelten (capaciteitsverhogend).

In de Nota Parkeernormen 2025 (vastgesteld 14 maart 2025) wordt het beleidskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vastgelegd. Daarin staat expliciet dat Castricum geen aparte, uitgebreide parkeervisie nodig acht, omdat er volgens de gemeente geen structurele parkeerproblemen zijn; regulering wordt ingevoerd als de druk te hoog wordt, bijvoorbeeld via blauwe zones. Castricum wil parkeerdruk niet overal reguleren, maar in het stationsgebied wel sturen op alternatief gebruik (lopen/fiets/OV als vervoertransport).

Figuur 24: woningbouw Zanderij Zuid naast het station



4.7 Beleidsambities Stationsgebied Uitgeest

Het officiële P+R-terrein wordt gekenmerkt door een onhandige ontsluiting: de inrit ligt zeer dicht op een VRI/kruising (orde van grootte: ~15 meter), terwijl P+R-verkeer en busbewegingen elkaar beïnvloeden. Dit leidt bij drukte tot frictie en doorstromingsproblemen. Er lopen hierover verkennende gesprekken met de provincie. De huidige busroute rijdt de P+R op, maakt een draai en verlaat via dezelfde uitgang. Bij hoge bezetting en/of foutparkeren ontstaat manoeuvreerruimtegebrek, waardoor bussen moeite kunnen hebben met het nemen van bochten.

In het kader van het eerder benoemde Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) krijgt het stationsgebied van Uitgeest een ingrijpende aanpassing. In dit kader wordt de sporenlayout gewijzigd, komen er meer sporen, wordt het opstelspoor voor goederentreinen verlengd en verandert de stationsontsluiting (van onderdoorgang richting een fly-over-achtige oplossing). Deze ingrepen hebben directe ruimtelijke consequenties voor de stationsomgeving en daarmee voor parkeerstructuren en -stromen. Er wordt gewerkt aan een shared-space-achtige inrichting van de Anna van Renesselaan en Anna van Renesseplein om samen met de spooringrepen aan te passen. De planning van de ProRail-uitvoering wordt indicatief op circa 2028 geplaatst.

Aan zowel de kant van de officiële P+R als bij het Anna van Renesseplein zijn fietsenstallingen aanwezig. In het kader van het (definitieve) tracébesluit voor PHS wordt de fietsenstalling bij het Anna van Renesseplein verplaatst naar de andere zijde van de Anna van Renesselaan en fors vergroot (tijdens interview genoemd: richting bijna verdubbeling).

Uitgeest hanteert een licht gereguleerd parkeerregime. In vrijwel de hele gemeente kan men vrij en gratis parkeren. Er is één klein blauwe-zonegebied in de stationsomgeving aan de westzijde van het Anna van Renesseplein (naast de supermarkt). In deze zone mag je maximaal 1 uur parkeren met parkeerschijf.

Voor parkeren in het stationsgebied zijn twee dingen expliciet vastgelegd: de bestaande autoparkeerplaatsen op de officiële P+R blijven behouden en het aantal parkeerplaatsen aan de Kleis zijde blijft gelijk. Er komt dus geen grote uitbreiding of inkrimping van autoparkeren door de metamorfose van het station.

Figuur 25: metamorfose stationsgebied Uitgeest (bron: ProRail)



4.8 Advies van parkerende treinreizigers

In de antwoorden van respondenten in de doelgroep die parkeren en met de trein reizen (n=310) komen bij alle drie de stations vier terugkerende thema's naar voren:

- Ten eerste wordt op ieder station parkeerdruk genoemd: parkeerplaatsen zijn (regelmatig) vol en men vraagt om uitbreiding of op zijn minst het behoud van de bestaande capaciteit.
- Ten tweede is veiligheid en toezicht een breed gedeelde behoefte, met name in de avond; respondenten noemen vaker betere verlichting, cameratoezicht en zichtbare aanwezigheid.
- Ten derde vragen reizigers om betere fietsvoorzieningen, waaronder uitbreiding en modernisering van fietsenstallingen (meer capaciteit, vaker overdekt en geschikt voor uiteenlopende fietsen) en vooral maatregelen tegen fietsdiefstal.
- Ten vierde komt de verkeersinrichting rond het station terug: men wil een betere doorstroming en minder conflicten tussen halen/brengen, auto's, fietsers en voetgangers, bijvoorbeeld via een duidelijkere kiss-and-ride/no-parking, veiligere routes en verbeterde oversteekvoorzieningen.

Naast deze overeenkomsten heeft ieder station eigen accenten in de reacties van de respondenten:

- In Heiloo valt op dat respondenten relatief vaak ingaan op comfort, uitstraling en inrichting van het stationsgebied. Zij noemen voorzieningen zoals toiletten, beschutting tegen regen en wind en zitgelegenheid, en uiten kritiek op ervaren "verrommeling" door specifieke ingrepen (zoals plantenbakken, drempels of paaltjes). Ook wordt vaak gepleit voor een overzichtelijkere inrichting rond de winkels.
- Voor Castricum valt vooral op dat respondenten relatief vaak gratis parkeren als voorwaarde noemen en daarnaast nadrukkelijk pleiten voor regulering tegen niet-doelgebruik (omwonenden/langparkeerders). Daarnaast worden enkele meer ingrijpende oplossingsrichtingen genoemd (zoals parkeergarage of P+R op een andere locatie). Een enkele respondent suggereert bovendien om de actuele parkeerbezetting online inzichtelijk te maken.
- In Uitgeest valt op dat respondenten relatief vaak en concreet verkeerskundige knelpunten benoemen. Het gaat niet alleen om algemene parkeerdruk, maar vooral om vastlopende situaties en lange wachttijden bij het in- en uitrijden en de aansluiting op de provinciale weg/stoplichten. Dit beeld wordt versterkt doordat respondenten expliciet verwijzen naar momenten van treinverstoringen, wanneer halen/brengen en

omleidingsverkeer het gebied volledig kunnen blokkeren. Daarnaast komt de (avond)veiligheidsbeleving rond zebrapaden en de tunnel geregeld terug, en wordt de wens voor een frequentere busverbinding vanuit Akersloot genoemd – al is dat laatste meer een terugkerend aandachtspunt dan het hoofdmotief van alle antwoorden.

4.9 Conclusies

De toekomstverwachtingen voor Castricum, Heiloo en Uitgeest laten een genuanceerd beeld zien: de demografische druk groeit slechts beperkt, maar de mobiliteitsdruk rondom de stations neemt juist sterk toe. Richting 2050 groeit Heiloo met ongeveer 10% en Castricum met circa 3%, terwijl Uitgeest licht krimpt (-4%). Voor de regio Alkmaar als geheel wordt een toename van ongeveer 8% verwacht. Deze relatief bescheiden bevolkingsontwikkeling betekent niet dat de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven klein blijven, omdat huishoudensgroei en woningbouw – mede door vergrijzing en kleinere huishoudens – wel doorzetten. In Castricum en Heiloo gaat dit samen met concrete woningbouwprogrammering, ook in of nabij de stationsomgeving, in ordegroottes van enkele honderden woningen. Daarmee is aannemelijk dat het aantal potentiële treinreizigers en daarmee de vraag naar voortransport en parkeren rond stations stijgt, zelfs als de bevolkingsgroei beperkt blijft.

Die stijging wordt expliciet bevestigd door de prognoses voor treinreizigers. De Zaancorridor wordt in het kader van PHS ingericht op hoogfrequent spoorvervoer met zes intercity's per uur tussen Alkmaar en Amsterdam en zes sprinters per uur tussen Uitgeest en Amsterdam. De infrastructuurmaatregelen – waaronder uitbreiding van station Uitgeest en een nieuw opstelterrein in Heerhugowaard – zijn gebaseerd op een forse groei van het aantal reizigers op de corridor: van circa 40.000 nu naar 60.000-72.000 in 2040. Ook voor Heiloo, Castricum en Uitgeest zelf laten NS-prognoses een sterke groei van het treingebruik zien. Daarmee ontstaat een duidelijke discrepantie: de reizigersgroei is groot, terwijl de demografische groei gematigd is. Dat wijst erop dat het treingebruik per inwoner toeneemt en dat de stations een steeds bredere regionale functie krijgen richting Amsterdam. Dit bevestigt de noodzaak van een integrale P+R strategie voor de Zaancorridor.

De beleidsambities langs de corridor sluiten in grote lijnen aan op deze ontwikkeling. In het Actieprogramma Zaancorridor en de Hubstrategie Noord-Holland wordt ingezet op het versterken van OV-knooppunten en het vroegtijdig afvangen van autoverkeer richting Amsterdam. Uitgeest heeft daarin een expliciete corridorhubfunctie, passend bij de ligging aan de A9, echter heeft Uitgeest aangegeven dat zij deze functie niet kan, en wil, vervullen zolang de

huidige druk op de P+R blijft. Heiloo en Castricum worden op de ambitiekaart wel als forenzenknoop en buitenpoort benoemd, maar hebben geen formele corridorhubstatus, terwijl dit onderzoek juist laat zien dat ook deze P+R's veel gebruikers van buiten de gemeente trekken. Het corridorbeleid noemt parkeerregulering via de NS P+R-formule met gedifferentieerde tarieven als instrument om schaarse capaciteit voor treinreizigers te beschermen. Dat biedt een kansrijke richting om oneigenlijk gebruik te beperken, maar vraagt wel om lokale uitwerking en draagvlak.

Op stationsniveau vertalen de ambities zich vooral naar het aantrekkelijker maken van alternatieven en het robuuster organiseren van de ruimte. Heiloo investeert stevig in fietsvoorzieningen met circa 400 extra stallingsplekken, meer kluizen en betere routes en oversteekbaarheid, gecombineerd met een autoluwere inrichting en het opheffen van maximaal 22 straatparkeerplaatsen. Castricum koppelt woningbouw en herinrichting expliciet aan zorgen over uitwaaiende P+R-druk, neemt maatregelen tegen berm parkeren in de Zanderij en zet in op sturing naar fiets, lopen en OV zonder een zwaar reguleringsregime buiten piekplekken. Uitgeest pakt met PHS de kern van het knooppunt aan en verbetert de stationsontsluiting en fietsvoorzieningen aanzienlijk, terwijl de autoparkeercapaciteit bewust gelijk blijft; tegelijk blijft de onhandige P+R-ontsluiting een kwetsbaar punt dat bij groei snel tot frictie kan leiden.

De adviezen van parkerende treinreizigers onderstrepen dat deze beleidsrichting noodzakelijk is, maar mogelijk nog niet voldoende. Op alle drie de stations wordt structurele parkeerdruk ervaren en wordt behoud of uitbreiding van capaciteit gevraagd, naast betere veiligheid, moderne fietsvoorzieningen en een overzichtelijkere verkeersinrichting. Dat laat zien dat reizigersgroei zich zonder aanvullende maatregelen waarschijnlijk vertaalt in meer druk op parkeerplaatsen én op de kwaliteit van de stationsruimte.

Met de voorgenomen maatregelen wordt waarschijnlijk een modal shift bewerkstelligd: minder auto en meer lopen, fietsen en (beperkt) OV als vervoersmiddel. Dit sluit goed aan op de opgave van de beperkte ruimte in de stationsgebieden. Tegelijkertijd is er een risico dat de modal shift gecompenseerd wordt door de geprognosticeerde groei van reizigers: een netto toename van de parkeerdruk is een realistisch scenario, zowel door de aanwas in de gemeente zelf als door een toename van de regionale functie vanwege groei in de regio Alkmaar en restrictief parkeerbeleid in Alkmaar, Heerhugowaard en Amsterdam.

Alles afwegend kunnen de huidige beleidsambities de groei waarschijnlijk niet opvangen. Daarom is een integrale P+R strategie met aanvullende maatregelen noodzakelijk.

4.10 Mogelijke beleidsmaatregelen

Om de druk op de P+R's in Heiloo, Castricum en Uitgeest te laten afnemen is een samenhangend pakket nodig dat treinreizigers de mogelijkheid biedt om uit verschillende alternatieven te kiezen voor het vervoer. De grootste winst ligt bij actieve mobiliteit, omdat veel treinreizigers op korte afstand wonen en ook zelf aangeven te kunnen fietsen. Dat vraagt om fietsenstallingen die niet alleen groter zijn, maar vooral merkbaar veiliger en comfortabeler. Extra capaciteit, overkapping, ruimte voor e-bikes en buitenmodelfietsen, en meer afsluitbare kluizen direct bij de stationsentrees. Daarbij hoort een ontwerp dat veiligheid uitstraalt: goede verlichting, zichtlijnen, cameratoezicht en waar mogelijk personele bewaking. Juist in herfst- en wintermaanden helpt een "winterproof" aanpak met gezellige, goed verlichte loop- en fietsroutes, goed onderhoud en heldere communicatie om lopen en fietsen ook dan aantrekkelijk te houden.

Tegelijk moet het OV-voortransport verbeteren. De halte dekking is goed maar dit wordt door de respondenten niet zo ervaren. Het verhogen van de frequentie biedt potentie om de bus als aantrekkelijk alternatief vervoer te positioneren. Vanwege het beperkte reizigerspotentieel zal deze maatregel echter relatief duur zijn. Rond de stations zelf is een strakke inrichting nodig om frictie te voorkomen, met duidelijke kiss-and-ride zones en veilige oversteekplekken, zoals de respondenten ook adviseren.

Stimuleringsmaatregelen vormen nog ontbrekende pijler in het huidige beleid en sluiten expliciet aan bij het landelijke programma Spreiden en Mijden, waarin Rijk, regio's en vervoerders samenwerken aan het verminderen van spitsdruk en het stimuleren van fiets en OV. De inzet richt zich niet op verplichten, maar op het vergroten van keuzevrijheid en motivatie van reizigers. Via werkgevers- en onderwijsaanpakken worden afspraken gemaakt over flexibel werken, aangepaste roosters, hybride werken en het benutten van alternatieve vervoersvormen. Aanvullend worden fiets- en e-bike-probeeracties, deelfietsconcepten en beloningsmechanismen ingezet om mensen dit laagdrempelig te laten ervaren. Door reizigers tijdelijk te laten kennismaken met alternatieven en deze te combineren met positieve prikkels, neemt de kans op fietsgebruik toe.

Voor andere doelgroepen dan treinreizigers helpt het om parkeren op afstand voor werknemers en gebiedsbezoekers te organiseren, zodat schaarse plekken in het stationsgebied zoveel mogelijk beschikbaar blijven voor treinreizigers. Bij nieuwe woningbouw rond stations kan autobezit worden afgeremd via lagere parkeernormen en extra inzet op hoogwaardige fietsvoorzieningen en deelmobiliteit.

Tot slot geeft gerichte parkeerregulering geen garantie voor hogere benutting. Het geeft weliswaar grip op de vraag maar het huidige dubbelgebruik tussen treinreizigers en andere bezoekers houdt de capaciteit juist efficiënt gevuld; eventuele regulering op de P+R's en in de omgeving zou dus slim gestuurd moeten worden om te voorkomen dat nuttig dubbelgebruik verdwijnt.

Vanwege de aangetroffen corridorfunctie van de P+R's bevelen wij ook aan om de afstemming van het P+R beleid op alle stations van de Zaancorridor (inclusief Heemskerk en Beverwijk) verder te verfijnen. Beleidsmaatregelen in Alkmaar, Heerhugowaard, Zaanstad, Beverwijk, Uitgeest en Amsterdam gericht op het sturen en reguleren van autobezit en -gebruik hebben impact op de corridorhub functie van de P+R's in Castricum, Heiloo en Uitgeest en dus op de parkeerdruk in deze gemeenten. Door deze impact bewust mee te nemen in de uitwerking van gemeentelijk en regionaal beleid kunnen de lusten en lasten van de beoogde groei van het OV gebruik beter worden verdeeld.

Binnen het thema parkeerregulering bevelen we ten slotte aan om dynamische parkeerinformatie aan te bieden (pre-trip, incar en langs de wegwijk). Door gebruikers vooraf en tijdens de reis te informeren over beschikbare parkeercapaciteit kunnen zoekverkeer en oneigenlijk gebruik verminderd worden en restcapaciteit maximaal worden benut. Parkeerinformatie is onderdeel van de landelijke afspraken tussen wegbeheerders over de data Top 15.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de mogelijke maatregelen en de kansrijkheid van de maatregel per stationsgebied zoals deze door Bijstelling wordt ingeschat. Hierbij hanteren we een systeem van 0, +, ++ of +++ per stationsgebied. Hoe hoger het aantal plusjes, hoe meer een maatregel bijdraagt aan het optimaal benutten van de P+R. In een aantal gevallen varieert het aantal plusjes per station. Deze variatie is gebaseerd op de reacties van respondenten in de enquête, de huidige kwaliteit en de beleidsplannen voor de nabije toekomst.

Tabel 7: mogelijke maatregelen beter benutten P+R's

Maatregel	Castricum	Heiloo	Uitgeest
Vergroten en moderniseren fietsenstalling (extra plekken, overkapt, fietskluizen, ruimte voor e-bikes/buitenmodellen).	++	Voorzien	Voorzien
Veiligheidsupgrade stallingen (verlichting, camera's, zichtlijnen, toegangscontrole, toezicht).	++	+++	+++
Winterproof loop- en fietsroutes (bescherming tegen wind en regen, anti-slip verharding, conflictvrije routes, verlichting, onderhoud, comfort).	++	++	+

Maatregel	Castricum	Heiloo	Uitgeest
Werkgeversaanpak: afspraken met werkgevers/onderwijs (fiscaal beleid, stimuleringsmaatregelen, cultuur).	++	++	++
E-bike of deelfiets probeeractie via lokale rijwielhandelaren en fietsbeloningsprogramma voor forenzen en studenten.	++	++	++
Aanhaken bij Landelijke programma Spreiden en Mijden waarin Rijk, regio en NS samenwerken aan het verminderen van de spitsdrukke.	+++	+++	+++
Frequentie Bus verhogen, publieke mobiliteit aanbieden als voortransport.	+++	+++	+++
Parkeren op afstand voor werknemers/gebiedsbezoekers (randlocaties + afspraken).	++	++	+
STOMP promoten bij nieuwbouwprojecten (Hoogwaardige fietsvoorzieningen, deelauto's, OV-verbinding).	++	+	0
Herziening parkeerregulering (afhankelijk van beleidsambities gemeenten en omgeving Zaancorridor)	+	++	+
Integraal finetunen parkeerbeleid langs de gehele Zaancorridor om regiofunctie van- en druk op de P+R locaties aan de Zaancorridor goed te verdelen.	++	++	++
Registratie bezetting auto- en fietsparkeren en ontsluiting data via markt en PRIS-systemen.	++	++	++

5. Bronvermelding

- Arcadis, Over Morgen, Deloitte (2023) Hubstrategie provincie Noord-Holland. 2 oktober 2023.
- De Groot Volker (2025) Parkeeronderzoek Castricum - Nachtonderzoek bebouwde kom 2025 (rapportage en onderliggende data).
- De Groot Volker (2025) Parkeeronderzoek Castricum - Centrum en omgeving (rapportage en onderliggende data).
- De Groot Volker (2025) Parkeeronderzoek Heiloo - bebouwde kom en drie centrumgebieden (rapportage en onderliggende data).
- De Groot Volker (2025) Parkeeronderzoek Uitgeest (rapportage en onderliggende data).
- ProRail (2024) Cijfers fietsenstallingen ProRail (Outlookitem)
- Provincie Noord-Holland (*PNH-Prognose 2024*) *Bevolkingsprognose Noord-Holland 2024-2050*
- Provincie Noord-Holland (*Zaaknummer 2458035*) *Programma van Eisen OV-concessie NoordWest Noord-Holland*
- MuConsult, (2023) *Onderzoek samenhang en toekomstig gebruik P+R-terreinen op de Zaancorridor* (Eindrapport)
- MuConsult, (2023) *Onderzoek samenhang en toekomstig gebruik P+R-terreinen op de Zaancorridor* (Bijlagenrapport)
- NS (2024) *Dashboard Jaarverslag 2024*
- RP2022 (2022) *Overzicht per station RP24_Zaancorridor* (AO)
- RP2024 (2024) *Overzicht per station RP24_Zaancorridor* (AO)
- Royal HaskoningDHV, MUST, Buck Consultants International (2021) *Adaptief Ontwikkelbeeld Zaancorridor*.