

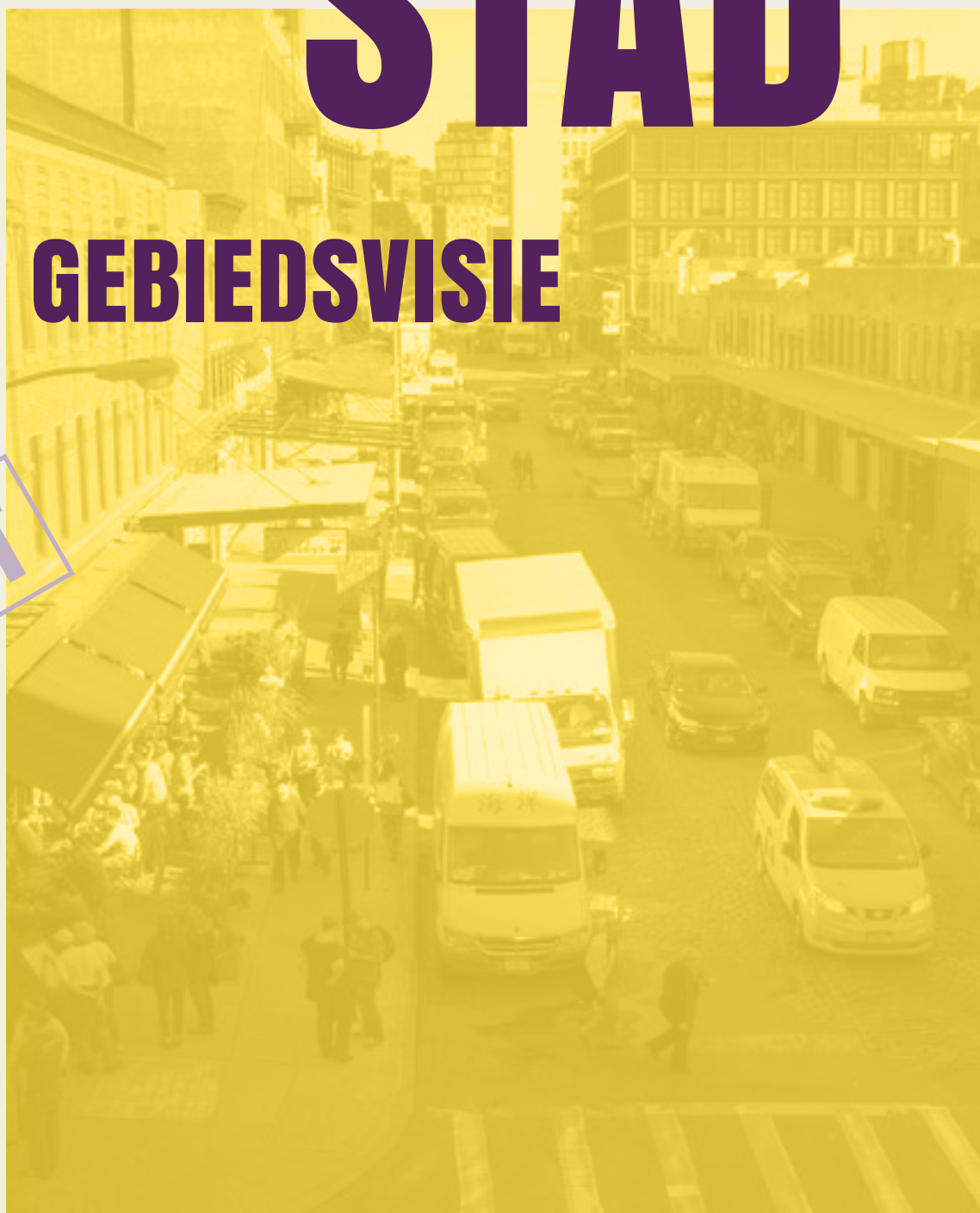
BAZAAR STAD

GEBIEDSVISIE

CONCEPT

JOUW
NIEUWE
URBAN
THUIS

BEVERWIJK



De Bazaar

gemeente
beverwijk

heijmans



Colofon

20 augustus 2025

Urhahn | stedenbouw & strategie

In opdracht van Heijmans Vastgoed en De Bazaar

In samenwerking met de gemeente Beverwijk

BAZAARSTAD

GEBIEDSVISIE

INHOUD

5	Voorwoord
7	Inleiding
9	1 Context
23	2 Concept Bazaarstad
43	3 Raamwerk
67	4 Bazaar Central
85	5 Bazaar Westside
99	6 Bazaar Eastside
117	7 Mogelijke fasering
125	8 Vervolgstappen

VOORWOORD

Anno 2025 is de woningnood groot, ook hier in Beverwijk. Locaties voor nieuwbouw van woningen zijn schaars en vastgoedontwikkeling een vak van de lange adem. We zijn dan ook verheugd dat De Bazaar in samenwerking met Heijmans het initiatief heeft genomen voor de ontwikkeling van “Bazaarstad”, een nieuw stadsdeel met in potentie 3.500 woningen.

De essentie van het plan is om het parkeren van De Bazaar anders te organiseren en onder te brengen in meerlaagse garages. Hierdoor worden de huidige parkeerterreinen vrijgespeeld voor de realisatie van wonen, werken, voorzieningen en groen. Door onder andere gesloten bouwblokken te maken, ontstaan rustige binnenterreinen in een gebied wat nu nog geassocieerd wordt met een relatief hoge geluidsbelasting als gevolg van industrie, spoor en wegverkeer. De woningbouwblokken liggen op ruime afstand van de zware industrie welke zich concentreert rond de zeehaven, waardoor wonen en werken beiden de ruimte krijgen. Door slim te “knippen” in de infrastructuur, worden het verkeer van het industrieterrein en van Bazaarstad zoveel mogelijk gescheiden.

Bij de grote gebiedsontwikkelingen als deze, zien we vaak dat het een uitdaging is om een ziel, een identiteit te creëren. Al eeuwen geleden ontwikkelden steden zich rondom een natuurlijke ontmoetingsplaats, door de aanwezigheid van water, wegen of bijvoorbeeld een markt. Dat is precies wat zich hier ook gaat voltrekken. De wijk wordt complementair met het centrum van Beverwijk. Bewoners van Bazaarstad bezoeken Beverwijk Centrum en vice versa.

Vaststelling van voorliggende gebiedsvisie, is een eerste stap richting realisatie. Eerst zal het omgevingsplan moeten worden aangepast. Het wijzigen van een omgevingsplan duurt gemiddeld een jaar, maar kan bij bezwaar of beroep langer duren. De procedure omvat een ontwerpbesluit, terinzagelegging, eventuele zienswijzen en een eventuele beroepsprocedure. Vervolgens zullen omgevingsvergunningen moeten worden verleend voor de individuele bouwplannen.

De ontwikkelaars zijn voornemens te starten met PO. Daar is ruimte voor ongeveer 1.000 woningen. Planning is om in 2027 te starten met de bouw. Vanuit de gemeente willen we dit initiatief maximaal faciliteren en bedanken we De Bazaar, Heijmans en ontwerpbureau Urhahn voor de mooie resultaten en de samenwerking tot op heden.

Ali Bal

Wethouder wonen en bouw





10 Vork
3e

P. Stuk
2

3 afior
mimaflor
mimaflor
mimaflor

INLEIDING

De Bazaar is een uniek concept. Het grootste overdekte marktcomplex van Europa trekt 2,3 miljoen bezoekers per jaar, en dat alleen in het weekend. Op het terrein van de Bazaar komen een aantal belangrijke opgaven samen:

- > **Er is een grote behoefte aan woningen in Beverwijk en de Metropoolregio Amsterdam. Hier kunnen, net buiten de hindercontouren van de haven, 3000-4000 woningen komen;**
- > **De Bazaar ligt naast twee unieke landschappen: de fortelinie van de Stelling van Amsterdam en het Aagtenpark;**
- > **Het terrein is volledig verhard en kan door ontwikkeling groener en gezonder worden.**

In deze visie worden de mogelijkheden geschetst van de ontwikkeling van de Bazaar tot een nieuw stuk stad. Dit is een zeer omvangrijk project dat een lange looptijd kent. De visie schetst de mogelijkheden zoals we die nu zien. De Bazaar is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Spoorzone Beverwijk. De spoorzone kent twee zijden: ten westen van spoor en A22 de stadskant, aan de oostzijde de Business Docks zijde met met o.a. de haven, de woonboulavard en Bazaar. In de verkenning Spoorzone Beverwijk is aangegeven dat in het gehele gebied ruimte is voor 7000 woningen en 5.000 arbeidsplaatsen binnen de huidige stedelijke contouren. Dit gebeurt door transformatie, herontwikkeling en efficiënter ruimtegebruik. De kansen voor de stadskant zijn uitgewerkt in de 'Spoorzone stedenbouwkundige visie'. Hier is ruimte voor circa 2.000 woningen. Voor de Havenkant zijn er twee grotere gebieden aan te wijzen voor herontwikkeling: de kop van de haven en de Bazaar. De kop van de haven zal een werkgebied blijven vanwege de milieuecontouren van de haven. Het Bazaarterrein kan met de transformatie van marktplaats naar stadsdeel met 3000-4000 woningen een structurele bijdrage leveren aan de woningbehoefte.



1. CONTEXT





PLANGEBIED

De Bazaar ligt in het noordoostelijk deel van Business Docks Beverwijk, een industrie-terrein rondom zijkanaal A van het Noordzeekanaal (de Pijp). Het terrein van de Bazaar is in de visie van de gemeente Beverwijk aangeduid als een locatie kansrijk is voor toevoegen van woningbouw. Het plangebied van Bazaarstad wordt begrensd door de Parallelweg aan de noordwestzijde, de Meerlanden aan de noordoostzijde, de Noorderweg (N246) aan de zuidoostzijde en de Industrieweg aan de zuid-westzijde.

Omgevingsvisie Beverwijk



Groei van Beverwijk: ontwikkeling Werkgebied, de Pijp en Bazaar



1815: stad aan het Wijkmeer
Beverwijk lag aan het Wijkmeer dat zich uitstrekte tot aan het IJ. Beverwijk was per schip bereikbaar via de Zuiderzee. Via een kanaal, De Pijp, werd de stadshaven met groentemarkt verbonden met de Wijkmeer. De stadshaven lag direct naast de Breestraat op de plek van het huidige Meerplein. Noordelijk gelegen Aagtendijk en Pruimendijk waren zeedijken die Beverwijk beschermden tegen overstroming. De Aagtendijk loopt nu langs het park, de Pruimendijk lag op de plek van de huidige parkeerplaats.

1867 werd de spoorlijn Haarlem-Uitgeest geopend. In 1876 werd het Noordzeekanaal in gebruik genomen. Hiermee verplaatste de haven van Amsterdam van de oostzijde naar de westzijde van de stad. Met de aanleg van het Noordzeekanaal werd het Wijkmeer ook ingepolderd. Het kanaal de Pijp werd aangesloten op het Noordzeekanaal, waarmee de condities voor bedrijven in Beverwijk werden geschapen.



Tussen 1880 en 1914 is de stelling van Amsterdam aangelegd. Uit deze periode stamt het inundatiekanaal, de inlaat vanaf het Noordzeekanaal naar noordwestelijke inundatiegebieden. De liniewal tussen het Fort aan de Sint Aagtendijk en zuidelijk gelegen fort Velsen en de grillige Sint Aagtendijk tussen Fort aan de Sint Aagtendijk en noordelijke fort Veldhuis vormden de verdedigingslinie en de oostelijke begrenzing van het schootsveld en inundatiegebied.

Stelling van Amsterdam



Fort aan de Sint Aagtendijk



1950

Kanaal de Pijp werd verbreed en als haven in gebruik genomen ten behoeve van de industrialisatie van Beverwijk. In 1918 zijn de Hoogovens opgericht.



1960: Industrialisatie

Vanaf 1960 gaat de industrialisatie en modernisatie hard in Beverwijk. Het werkgebied aan de oostzijde van de stad wordt razendsnel in ontwikkeling gebracht, eerst havengebonden, later ook als droog bedrijventerrein. Met de komst van de A9 en den aanleg van de Coentunnel in 1966 werd de oude stadshaven definitief afgesloten van 'De Pijp' gedempt en vervangen door een nieuwe toerit vanaf de snelweg naar het centrum. De buitenplaatsen in Beverwijk en Velsen-Noord ingesloten door bedrijven en infrastructuur.

1970-1990

In twee decennia tijd is het grootste deel van bedrijventerrein 'de Pijp' volgebouwd. Naast bedrijvigheid was er in de noordoostzijde van het gebied een vuilstort. Grenzend aan het oude veilingterrein was er ruimte voor een gemeentelijk sportterrein. Rond 1970 kwam hier de groente en bloemenveiling waarvan een aantal gebouwen in 1980 in gebruik werd genomen door de "Zwarte Markt". Deze trok bij aanvang direct 14.000 bezoekers. In 1982 kwam de Oosterse markt hierbij waarna in 1986 de Grand Bazaar volgde.



1990-nu

De vuilstort werd getransformeerd naar een recreatief parkgebied, het huidige Aagtenpark. Vanaf de jaren '90 is er begonnen met verder expansie van het werkgebied in de Wijkermeeppolder. Met de aanleg van de Wijkertunnel en de afslag Bazaar kreeg het gebied een efficiënte ontsluiting. Het oostelijk deel van het werkgebied werd doorontwikkeld tot de huidige vorm. Anno 2023 is Beverwijk uitgegroeid tot een middelgrote stad van ongeveer 40.000 inwoners in de regio IJmond.

ECONOMISCH KRACHTIGE REGIO

De internationale economische topregio die de MRA vertegenwoordigt, heeft met het Noordzeekanaalgebied een sterke troef. Het gebied van Tata steel strekt zich inmiddels uit over een gebied van 750 hectare in drie gemeenten. Er is groei te verwachten door innovatieve bedrijvigheid binnen de IJmond, bijvoorbeeld op het gebied van offshore/ duurzame energie. De toekomst in bedrijvigheid rond energietransitie & circulaire economie biedt lokale, regionale en zelfs internationale werkgelegenheid. Daarnaast wordt in de IJmond binnen het netwerk Techport ingezet op de excellente economische regio van de Nederlandse maak- en onderhoudsindustrie. De economische kracht van IJmond biedt in toenemende mate (inter)nationale en lokale werkgelegenheid (MKB en familiebedrijven). De Bazaarontwikkeling kan een belangrijke rol spelen in de invulling van de hieruit volgende woningvraag.

Optimale bereikbaarheid auto

De Bazaar is perfect bereikbaar met de auto vanaf de A9: 80% van het verkeer bazaar komt via de A9 binnen. Ook is er een aansluiting vanaf de A22 die goed verbonden is met de westzijde van de Bazaar. De gemeente Beverwijk is voornemens om een extra aansluiting op de A22 te realiseren voor de Broekpolder. Nu gaat al het verkeer voor de noordelijke woonwijken van Beverwijk en Heemskerk over de Meerlanden, langs het parkeerterrein van de Bazaar. In deze stedenbouwkundige visie wordt de mogelijkheid om het parkeren van de Bazaar compacter te maken onderzocht. De positie van het parkeren en de verdichting met woningbouw hebben invloed op de verkeerssituatie.

Beverwijk als onderdeel van de economische Metropoolregio Amsterdam



Investeren in bereikbaarheid met openbaar vervoer en langzaam verkeer

Station Beverwijk ligt op 1,5 kilometer van de Bazaar, 15 tot 20 minuten lopen. De halfuurs dienstregeling brengt je in 20 minuten naar Haarlem en in 38 minuten naar Amsterdam. Bus 59 rijdt 1x per half uur vanaf station Beverwijk naar station Zaanstad via de Bazaar. Als De Bazaar een woonwijk wordt zal de bereikbaarheid met openbaar vervoer een belangrijk punt zijn.

Voor fietsers en voetgangers zijn er twee onderdoorgangen onder het spoor/ A22 naar het centrum van Beverwijk. De Viaductweg die uitkomt op het Meerplein is suboptimaal voor de fietser en de voetganger. De Aagtenpoort vormt een goede verbinding met de sportvelden. De gemeentelijke ambitie is om één of meer langzaam verkeerroutes over het spoor en de A22 te realiseren om de barrière werking van de infrabundel te verminderen tussen Spoorzone oost en west. Eén zou ter hoogte van het station gerealiseerd kunnen worden en één tussen de Bazaar en het centrum. De eerste van de twee maakt van Beverwijk Oost (waar de Bazaar ligt) ineens een OV-locatie. De gemeente heeft dan ook de wens deze als eerste te realiseren. De bazaar is op dit moment beperkt verbonden met het buitengebied dat op een steenworp afstand ligt. Een verbinding voor langzaam verkeer van de Bazaar naar de Aagtenpoort is een belangrijke schakel.

Milieucontouren

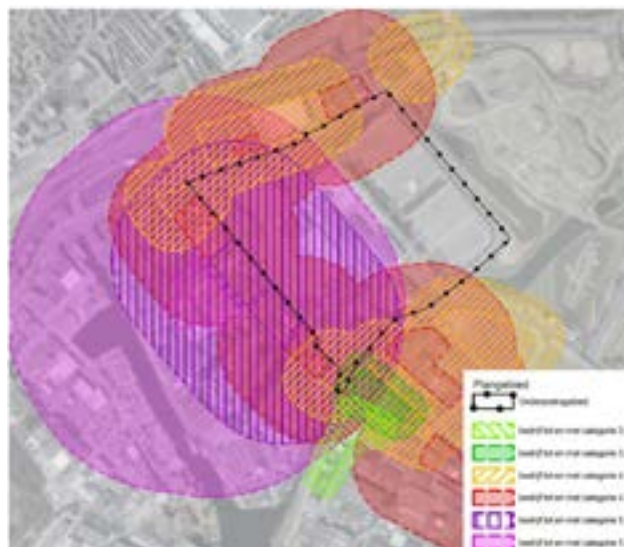
De bazaar is door de gemeente Beverwijk aangewezen als transformatie gebied omdat het buiten de contouren van het havengebied rond het Noordzeekanaal ligt. Dat maakt transformatie naar woningbouw denkbaar. Desondanks zijn er nog wel wat belemmeringen vanuit het nabijgelegen bedrijventerrein en de omliggende infrastructuur. Het plangebied ligt, met uitzondering van de oostelijke parkeerterreinen P0 en P1, binnen de milieucontour van een industrieterrein van provinciaal belang. De provincie zal moeten instemmen met afwaardering van het bedrijventerrein ter plaatse van de Bazaar teneinde de laatste fases van Bazaarstad ook te realiseren.

De vigerende bestemmingsplannen bieden voor de omliggende bedrijfspercelen ruimte voor relatief zware bedrijvigheid (categorie 4-5) waardoor in potentie sprake is van hoge milieubelastingen en daarmee samenhangende beperkingen voor gevoelige functies zoals wonen. De feitelijk aanwezige bedrijven vallen over het algemeen in een lagere milieu-categorie waardoor de werkelijke milieubelasting binnen het plangebied beperkt zal zijn. Geluid (industrielawaai en verkeersgeluid) is wel een opgave. De Omgevingswet biedt mogelijkheden om in een omgevingsplan met lokaal maatwerk in overleg met de verschillende belanghebbenden te onderzoeken hoeveel ruimte er is om de mogelijkheden voor bedrijfsmatige ontwikkelingen meer af te stemmen op het huidige gebruik.

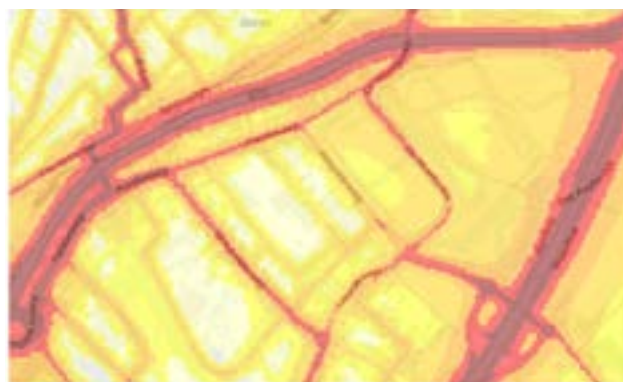
Geluidsbelasting

De locatie ligt vlak bij de A22, de A9 en het spoor. Vanuit het spoor ligt de belasting binnen het plangebied ruimschoots onder de voorkeursgrenswaarde (55 dB). Uit de gegevens die beschikbaar zijn via de Atlas Leefomgeving blijkt dat de wegen in en rond het plangebied een forse geluidbelasting met zich meebrengen. De bijgaande figuur geeft een beeld van de cumulatieve geluidbelasting door het wegverkeer. Op grond van de Wet geluidhinder ligt de maximale ontheffingswaarde voor de snelwegen (53 dB, na aftrek) lager dan de maximale ontheffingswaarde voor binnenstedelijke wegen (63 dB, na aftrek). Dit is gewijzigd onder de Omgevingswet. Onder het huidige regime zal binnen delen van het plangebied de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de A9 en de A22 hoger zijn dan de maximale ontheffingswaarde. Onder de Omgevingswet wordt de normering voor snelwegen verruimd (grenswaarde 60 dB, zonder aftrek). Zonder afscherming is de geluidbelasting binnen het plangebied hoger dan de grenswaarde van 60 dB. Met name de parkeerterreinen PO en P1 zijn gevoelig omdat hier geen afschermende bebouwing aanwezig is.

Binnen het plangebied en in de omgeving is een veelheid aan ondergrondse infrastructuur aanwezig, waaronder leidingen, transportroutes en risicovolle inrichtingen. Door het plangebied loopt een hoge drukgasleiding met een onderstation aan de industrieweg. Tennet is bezig met de realisatie van een hoogspanningstransformator aan de Ringvaartweg. Langs de vaart ligt ook de nodige ondergrondse infrastructuur.



Milieucontouren van de omliggende bedrijven (Rho adviseurs)



Geluidsbelasting wegverkeer (Rho adviseurs)



VRAAG NAAR WONEN

De woningdruk op de metropoolregio Amsterdam (MRA) is en blijft de komende decennia groot. Met name binnen de betaalbare segmenten is er een grote vraag. De regio Amsterdam ontwikkelt zich in verschillende richtingen. Aan de oostzijde is Almere van oudsher een belangrijke groeikern voor Amsterdam geweest. Amsterdam Bay Area is de verzamelnaam voor alle ontwikkelingen aan de IJsselmeer zijde. Hiervoor moet worden geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur van IJburg naar Almere. Met Havenstad maakt Amsterdam een beweging noordwestwaarts naar Zaanstad langs de oevers van Noordzeekanaal en Havenbekkens. De kleinere steden binnen de MRA worden steeds meer ontdekt als aantrekkelijke woonlocatie. Purmerend, Hoofddorp en Almere hebben in het verleden een belangrijke rol gekregen in het opvangen van de toenmalige woningvraag. Voor Beverwijk zijn er vergelijkbare kansen. Met de trein ben je in 38 minuten van Beverwijk op Amsterdam Centraal. De Bazaar biedt kansen om de lokale woningbehoefte te combineren met de regionale vraag.

Beverwijk als onderdeel van de woonopgave van de Metropoolregio Amsterdam: met de stoptrein 38 minuten



DE BEWONER VAN DE BAZAAR

Rigo heeft onderzoek gedaan naar de mogelijke doelgroepen voor de Bazaar.

De toekomstige bewoner komt voor minstens 40% van buiten de directe omgeving

Volgens onderzoek in opdracht van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) was van alle recent verhuisden in of naar Beverwijk 41% afkomstig uit Beverwijk, 13% uit Heemskerk en 6% uit Velsen. 20% was afkomstig uit de rest van de MRA (28 gemeenten). Het overige deel kwam uit de rest van Nederland (11%) of uit het buitenland (9%). Bij elkaar levert dat 60% bewoners uit de directe omgeving en 40% uit de regio of verder weg. De Bazaar is echter geen standaard woonbuurt in Beverwijk, het aandeel mensen van buiten kan daardoor groter of kleiner zijn.

Toekomstige bewoners zijn jong, alleenstaand of een stel

De groep woningzoekenden is divers van samenstelling en is beslist geen evenredige afspiegeling van de zittende bevolking.

Levensfase: de meerderheid is jong, veelal onder de 35 jaar. Van de jonge woningzoekenden wonen velen nog thuis (leden van huishoudens). Senioren zijn sterk ondervertegenwoordigd onder de woningzoekenden. Van de woningzoekende huishoudens uit Beverwijk is 16% 55-plus. Ter vergelijking: van de zittende huishoudens in Beverwijk is 47% de 55 gepasseerd. Onder jongere

woningzoekenden, met name die tussen 25 en 44 jaar, zijn huishoudens met een migratieachtergrond sterker vertegenwoordigd dan onder oudere.

Huishoudensamenstelling: Alleenstaanden maken 30% uit van de woningzoekenden uit Beverwijk. Als ook alle leden van huishoudens als alleenstaanden worden geteld (met name inwonende kinderen met een verhuishwens), dan loopt het aandeel alleenstaanden op tot rond de 50% van de woningzoekenden. Stellen (nog) zonder kinderen zijn onder woningzoekenden uit Amsterdam met 24% sterk vertegenwoordigd. Huishoudens met kinderen maken 27% uit van de woningzoekenden uit zowel Beverwijk als de regio en 19% van die uit Amsterdam. Dit betreft vooral huishoudens in de middelste leeftijdsklassen.



Inkomensklasse: 40-50% van de woningzoekenden heeft een laag inkomen en kan aanspraak maken op een sociale huurwoning. De hoogste inkomens vinden we vooral onder woningzoekenden in de leeftijdsklasse 35 tot 54 jaar en onder woningzoekenden uit Amsterdam. Ongeveer één op de drie woningzoekenden zoekt expliciet een huurwoning in het sociale segment. Dat lijkt niet veel, gezien de inkomensverdeling. Veel woningzoekenden geven de voorkeur aan een 'betaalbare' koopwoning.

Woonwensen

De meerderheid van de woningzoekenden in de marktsector (koop dan wel vrije sector huur) is op zoek naar een eengezinswoning. In de sociale huur is meer vraag naar appartementen. De vraag naar appartementen gaat vooral uit naar driekamerwoningen. Naar kleinere appartementen is in de marktsector minder vraag. Woningzoekenden uit de regio gaan naar verhouding wat meer voor appartementen dan woningzoekenden uit Beverwijk zelf en zoeken daarbij ook wat vaker appartementen met vier of meer kamers.

Woonwensen lopen uiteen tussen (doel-)groepen. In de marktsector worden eengezinswoningen door alle leeftijdscategorieën gevraagd, maar relatief vaak door woningzoekenden van middelbare leeftijd. Senioren gaan vaker voor grotere appartementen, jongeren voor kleinere. Amsterdammers zoeken over de hele linie vaker naar appartementen, maar ook daar zien we vergelijkbare verschillen tussen leeftijdsklassen. Huishoudens met een migratieachtergrond gaan iets meer voor appartementen en iets minder voor eengezinswoningen in vergelijking met huishoudens zonder migratieachtergrond. Het gaat hier om accentverschillen.

De toekomstige vraag is veel minder afkomstig van alleenstaanden dan we puur op grond van de groei van het aantal alleenstaanden zouden vermoeden. De toekomstige alleenstaande woont nu al zelfstandig, alleen zijn ze nog niet zo oud en veelal nog niet alleenstaand. Als nieuw te vormen gezinnen net als voorgaande generaties ook in meerderheid een eengezinswoning wensen, ontstaat er nog steeds vraag naar dit woningtype. Het verhaal zou anders worden als toekomstige jonge gezinnen de voorkeur zouden geven aan (genoegen nemen met) appartementen in plaats van eengezinswoningen óf als toekomstige legestadsgezinnen en oudere alleenstaanden besluiten hun eengezinswoning te verruilen voor een appartement, zodat bestaande eengezinswoningen beschikbaar komen.

Conclusie

De Bazaar is geen standaard woonwijk. Bewoners moeten houden van reuring, net als de ondernemers en bezoekers van de Bazaar. Er wordt rekening gehouden met veel verschillende woonwensen. Door de dichtheid en de omgevingsinvloeden zal de nadruk liggen op appartementen in veel verschillende vormen in veelal gesloten bouwblokken. Aan de oostzijde, tegen het Aagtenpark is een mix met ook een klein deel stadswoningen mogelijk, maar in aantallen is dat beperkt. Het is dus van belang dat het woonmilieu ook aantrekkelijk is voor groepen die eigenlijk op zoek waren naar een eengezinswoning, maar worden overtuigd door de kwaliteit en kindvriendelijkheid van het woonmilieu. Om een gezonde, sociale en klimaatbestendige leefomgeving te realiseren is meer nodig dan alleen wonen: groen, water en aantrekkelijke openbare ruimte, nabijheid van voorzieningen maakt dat de bewoner van de Bazaar niet meer voor alles in de auto hoeft te stappen.

TUSSEN BEACH & BELT

Beverwijk kent drie robuuste landschappen: de zee en duinen, de landgoederen zone en de Stelling van Amsterdam met het polderlandschap. Uniek aan Beverwijk is natuurlijk de fietsafstand tot de kust. Wijk aan Zee is nog relatief onontdekt, een aantrekkelijk familiestrand met eigenzinnige strandtenten en hotspot voor surfers. De Zeestraat is de verbinding naar de duinen en Wijk aan Zee, 6 kilometer vanaf de Bazaar, ongeveer 20 minuten fietsen.

Voor de Bazaar is de polder nabij. Het open landschap van de droogmakerij met de forten en tussen gelegen liniedijken, de Stelling van Amsterdam, vormt als het ware de 'Greenbelt' van de Metropoolregio. Door de werelderfgoed status is het landschap van de Stelling duurzaam beschermd. Direct naast de Bazaar ligt het Aagtenpark, een park ontstaan uit een afgedekte vuilnisbelt. Het Aagtenpark is een bijzonder onderdeel van het landschap vanwege de berg die uitzicht over de polder biedt. De dijkjes vormen een aantrekkelijk fiets- en wandellandschap met de elementen van de stelling als bestemmingen. Landgoed Rorik is in ontwikkeling op een plek die was aangemerkt als recreatiegebied.





Bazaarterrein en het Fort aan de Sint Aagtendijk

Het Bazaarterrein grenst direct aan de Stelling van Amsterdam, specifiek aan het Fort aan de Sint Aagtendijk, een UNESCO Werelderfgoedlocatie. Hoewel het terrein buiten de formele begrenzing van het werelderfgoed ligt, bevindt het zich binnen de zogenoemde attentiezone en eerste kring (Kringenwet). Vanwege de schaal van de ontwikkeling kan er sprake zijn van visuele impact op het fort.

Het advies Visuele Integriteit van het Kwaliteitsteam Hollandse Waterlinies benadrukt het belang van de herkenbaarheid van het erfgoed in zijn omgeving en de onderlinge relatie daartussen. UNESCO verlangt dat erfgoed niet visueel wordt weggedrukt of gemarginaliseerd, ook niet door toevoegingen buiten het formele werelderfgoedgebied — dit wordt aangeduid als “verdwering”.

Voor ‘hoogdynamische gebieden’, zoals de passage door het Noordzeekanaalgebied waar de druk op de attentiezone toeneemt door stedelijke ontwikkeling, adviseert het kwaliteitsteam te werken vanuit een integrale gebiedsontwikkeling. Een samenhangend stedenbouwkundig en/of landschappelijk ontwerp moet daarin leidend zijn. Erfgoedobjecten dienen daarin een centrale positie te krijgen, met behoud van belangrijke zichtlijnen en een maat en schaal die passen bij het erfgoed.

Het aan het fort grenzende deel van het Bazaarterrein, met name parkeerterrein P1, wordt fysiek gescheiden van het fort door de ontsluitingsweg Meerlanden. Door de vlakke aanleg en brede bermen maakt deze weg visueel deel uit van het open schootsveld van het fort.

Bij de transformatie van P1 naar woningbouw moet zorgvuldig worden omgegaan met het zicht vanaf het fort. Daarbij worden verschillende aspecten verder onderzocht:

1. Maat en schaal van de bebouwing

De zuidoostelijke rand van de bebouwing dient zich zorgvuldig te voegen in relatie tot het fort. Er kan worden gedacht aan een lagere bebouwingshoogte aan de Meerlanden, trapsgewijs oplopend naar een hogere tweede linie.

2. Architectonische uitwerking

Materiaal- en kleurgebruik kunnen een relatie leggen met het militaire verleden. Denk bijvoorbeeld aan houten gevels langs de rand van P1, geïnspireerd op de ‘kringenwet’.

3. Landschappelijke inpassing

De randen van het gebied grenzend aan het schootsveld vragen om een sobere, passende inrichting. Gedeeltelijke visuele afscherming met opgaande struiken kan daarbij een middel zijn.

De verdere stedenbouwkundige uitwerking van P1 zal deze denkrichtingen concreet maken en de relatie met het fort en het omringende militaire landschap expliciet vormgeven.







2. CONCEPT BAZAARSTAD



DE BAZAAR: VAN ZWARTE MARKT NAAR LANDELIJKE ATTRACTIE

In 1980 werden een aantal gebouwen van de groente- en bloemenveiling in gebruik genomen door de 'Zwarte Markt'. Deze trok bij aanvang direct 14.000 bezoekers. In 1982 kwam de Oosterse markt hierbij waarna in 1986 de Grand Bazaar volgde. De markt werd al snel een populair uitje voor veel Noord-Hollanders, zowel om een kraam te huren en spullen te verkopen als om te slenteren, koopjes te scoren en te eten. De oudste hallen aan de industrieweg ademen de sfeer van toen met de draaimolen en de persoonlijke kramen. De oosterse markt bood voor die tijd een uniek aanbod aan verse groenten. Ook nu nog komen veel horecaondernemers naar de Bazaar vanwege het bijzondere internationale aanbod aan groente, fruit en kruiden.

In de jaren 90 groeide de Bazaar door met de computermarkt (1994) en de lege ruimte aan de Zuidwestzijde van de centrale Boulevard 'De Buitenlanden' werd opgevuld met booghallen afkomstig van de Floriade en biedt plaats aan grotere outlet winkels. De Mihrab (2015), de Goudsouk (2015) en De Souk met arabische producten vierten de internationale culturele mix die de Bazaar kenmerkt. Het Munten Plein en het Bedoeïenen Plein zijn bijzondere plekken.

Met kappers, een moskee, schoonheidssalons en een rijk horecaaanbod is de Bazaar veel meer dan een plek om te kopen. De horecahal, de in augustus 2025 geopende uitbreiding van hal 26, is de meest recente toevoeging aan de Bazaar.

De huidige Bazaar omvat 17 hallen en twee terreinen die in gebruik zijn als openluchtmarkt. Het gebied is organisch gegroeid, en van de zwarte markt voor tweedehands spullen in ruim 40 jaar tijd uitgegroeid tot de grootste overdekte markt van Europa met een enorm aanbod. De autovrije Buitenlanden vormen het hart van de bazaar met de Oosterse Markt op de kop. De organische groei heeft tot een verrassend en spannend gebied geleid maar heeft ook een keerzijde. De loopafstanden zijn lang waardoor hallen voor de bezoeker buiten beeld blijven en het soms moeilijk is oriënteren. De digitale Bazaar maakt het makkelijker te vinden wat je zoekt.

Rondom de hallen liggen uitgestrekte parkeerterreinen. Het grootste terrein ligt aan de oostzijde. P0 en P1 zijn goed verbonden met de A9 en er is altijd plek. Kenners parkeren liever op P4 of P5, direct achter de hallen aan de zijde van de Industrieweg. Door de hallen en de parkeerterreinen is het terrein grotendeels verhard. De singels rondom de oostelijke parkeerterreinen bieden water en groen.

Het zwaartepunt van de Bazaar is met de oosterse markt aan de oostzijde en de parkeervelden P0 en P1 gericht op verkeer vanaf de A9 verschoven naar het zuidoosten. De oude entree aan de westzijde is vooral voor de Beverwijker nog de entree van de Bazaar. De Bazaar is geopend in het weekend, door de week is het gebied grotendeels verlaten. Rondom de Oosterse markt beginnen de openingstijden uit te breiden naar de week. De Oosterse markt is ook geopend op vrijdag en een aantal groentekramen staat de hele week op de Randweg. Supermarkt Amazing Oriental trekt de hele week klanten.



foto's uit: De 'zwarte' en Oosterse markt in Beverwijk, Ad Nuis 1992





#





HANDELSPLAATS



WERKPLAATS



ONTMOETINGSPLAATS



WOONPLAATS

OP DE BAZAAR KOMT ALLES SAMEN

De markt is van oudsher de basis voor een stad. Iedereen kwam naar de markt om zijn producten te verkopen. De Bazaar biedt de bijzondere situatie dat hier wel de markt aanwezig is, maar niet de stedelijkheid die je bij een markt zou verwachten. Door de markt te combineren met wonen en andere functies kan er een nieuw stuk stad ontstaan dat vanaf het begin stedelijk leven in zich heeft. Een stadswijk met een rauw randje, waar je nieuwe mensen tegen komt, ander eten ruikt, verrast wordt.

Handelsplaats:

De basis van de Bazaar is de handelsgeest, een plek waar je vindt wat je nergens anders vindt. De hoge hallen zijn no nonsense en krijgen kleur door de mensen en de spullen.

Werkplaats:

Op en rondom de Bazaar wordt van alles gemaakt en gedaan. Er is van alles te vinden zoals Kledingateliers, kappers, catering en kleine bedrijfsruimes. Handen uit de mouwen, busje voor de deur.

Ontmoetingsplaats:

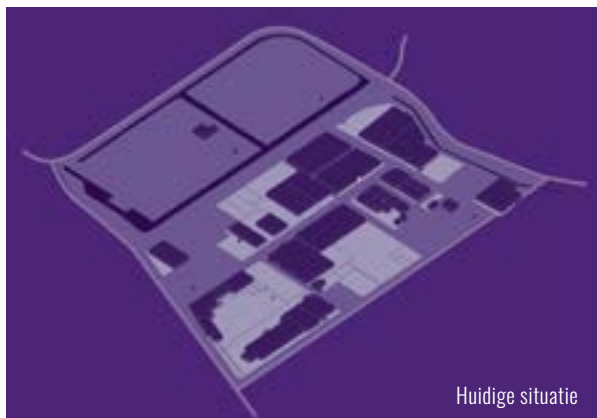
De mensen op de Bazaar komen overal vandaan. Er is respect voor elkaars cultuur, leven en laten leven, iedereen is welkom, en brengt zijn eigen cultuur mee. Kerst en Suikerfeest, Divali en Carnaval.

Woonplaats:

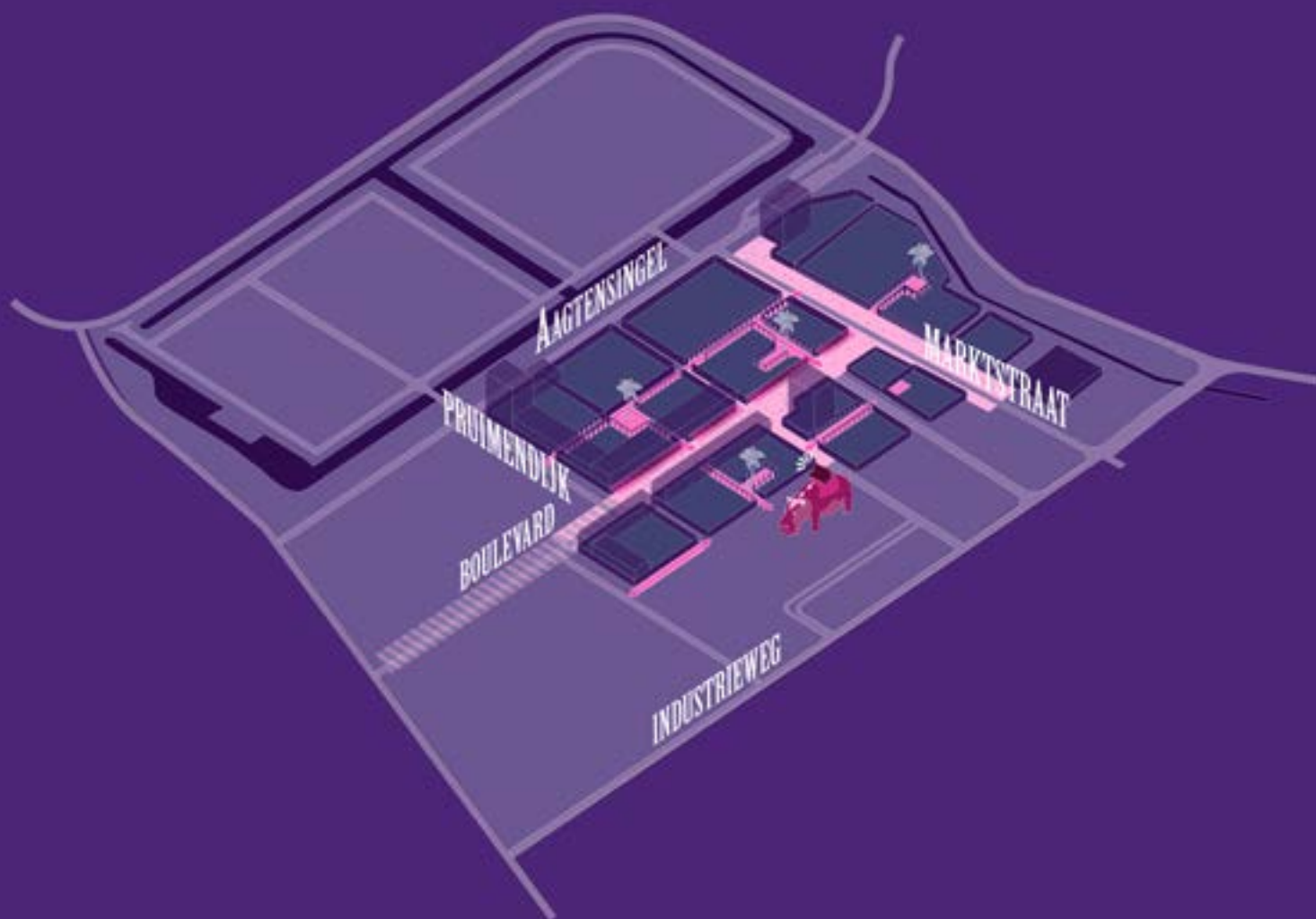
Wonen in Bazaarstad is stedelijk wonen voor de jonge stedeling en de avontuurlijke Beverwijker. Naast het Noord-Hollands landschap en met een rijk voorzieningenaanbod, van basisschool tot sportvoorziening, van supermarkt tot feestzaal.

HANDELSPLAATS: COMPACTE BAZAAR

Een compacte marktstructuur vormt het hart van Bazaarstad. De ruggengraat wordt gevormd door de centrale Boulevard (Buitenlanden) en de Marktstraat (Randweg). Door de lengte van de Boulevard in te korten tot ongeveer 300 meter ontstaat een prettig beloopbaar gebied. De plek van de oudste hallen tegen de Parallelweg wordt daarmee op termijn vrijgespeeld voor nieuwbouw.



Hoofdroutes door de hallen komen uit op deze T-structuur. Als de hallen open zijn, zijn er meerdere routes en kun je dwalen door de hallen, als de hallen dicht zijn, blijven de Boulevard en Marktstraat beschikbaar. Logistiek gaat buitenom via de Ringvaartweg en Industrieweg. Aan deze routes zijn een aantal ontmoetingsplekken gesitueerd, plekken waar horeca geclusterd zit en waar je even kunt verblijven. In de huidige structuur zijn de mihrab en het foodcourt zulke plekken. Door de plekken deels als open pleinen met bomen vorm te geven ontstaat een prettig wisselwerking tussen binnen en buiten.





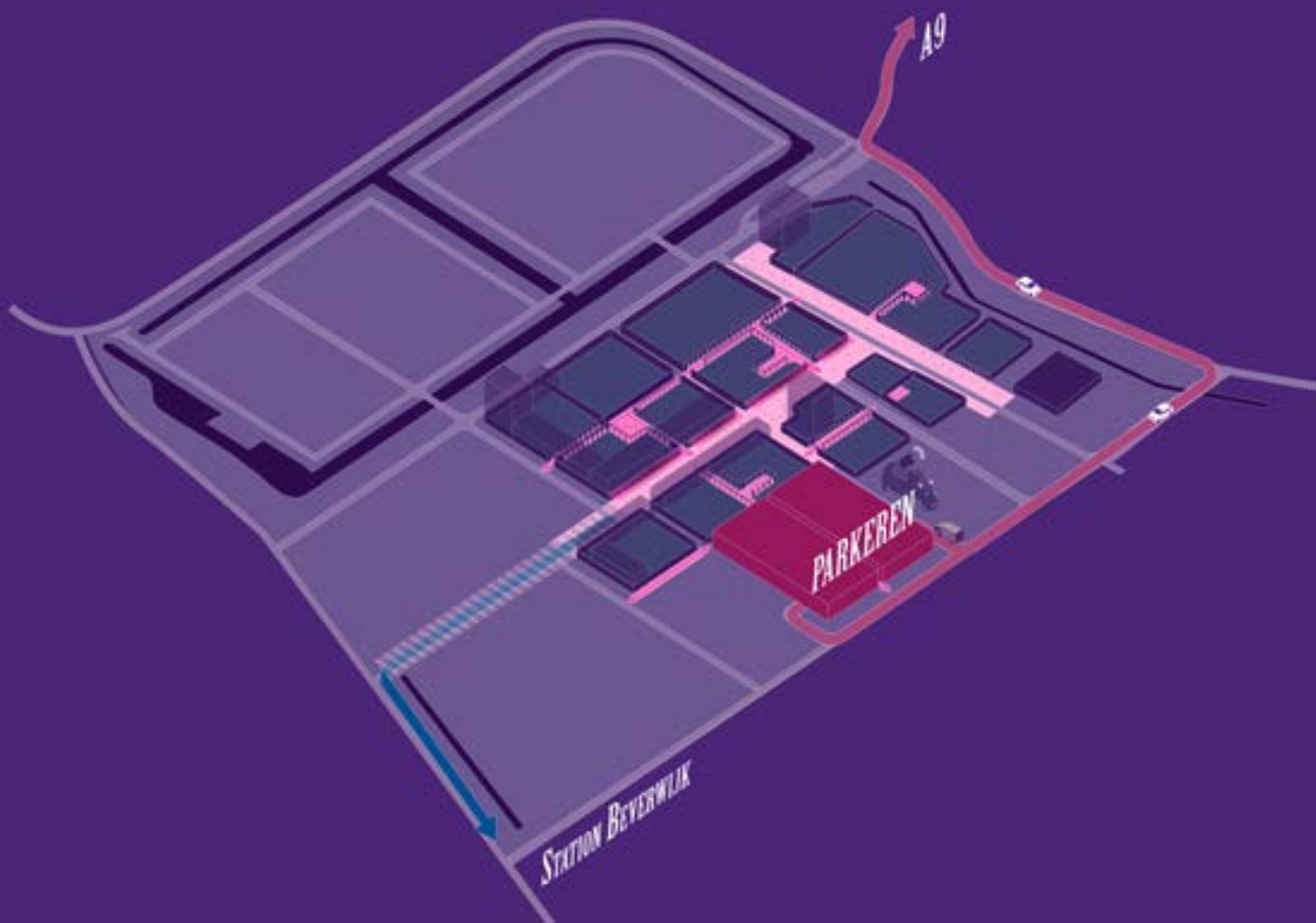
De afwisseling van smalle straten, passages, overdekte pleinen en groene hoven maakt de Bazaar een aantrekkelijke verblijfplaats.



WERKPLAATS: BEREIKBARE BAZAAR

Bereikbaarheid is essentieel voor het functioneren van de Bazaar. Parkeren is helder en goed vindbaar, geen lange wachtrijen. Parkeergarages creëren ontwikkelruimte en vormen bronpunten aan de marktstructuur. De parkeervelden P0 en P1 worden vervangen door parkeergarages op P4, de zijde van de Industrieweg, met directe toegang naar de hallen. Om deze garages goed toegankelijk te maken vanaf de A9 wordt voorgesteld de Industrieweg te verlengen naar de Noorderweg (N246). De begane grond van de garage zou kunnen worden gebruikt door de ondernemers van de Bazaar.

Ook op andere vervoersvormen zijn verbeteringen mogelijk. Bereikbaarheid met openbaar vervoer kan beter. De bus kan halteren aan de centrale Boulevard en een directe looproute naar het station kan veel prettiger. Vanaf alle kanten wordt het goed binnenkomen bij de Bazaar. De fietser wordt verwelkomd met goede stallingsmogelijkheden op verschillende plekken.



Door de week:

- Boulevard autovrij, Marktstraat auto te gast
- hallen afgesloten met levendige plinten aan de buitenzijde
- Aagtensingel centrale as voor bewoners

In het weekend:

- Boulevard en Marktstraat autovrij
- netwerk van straten en pleinen in de hallen maakt een dwaalmilieu voor voetgangers
- Industrierweg centrale as voor bezoekers Bazaar



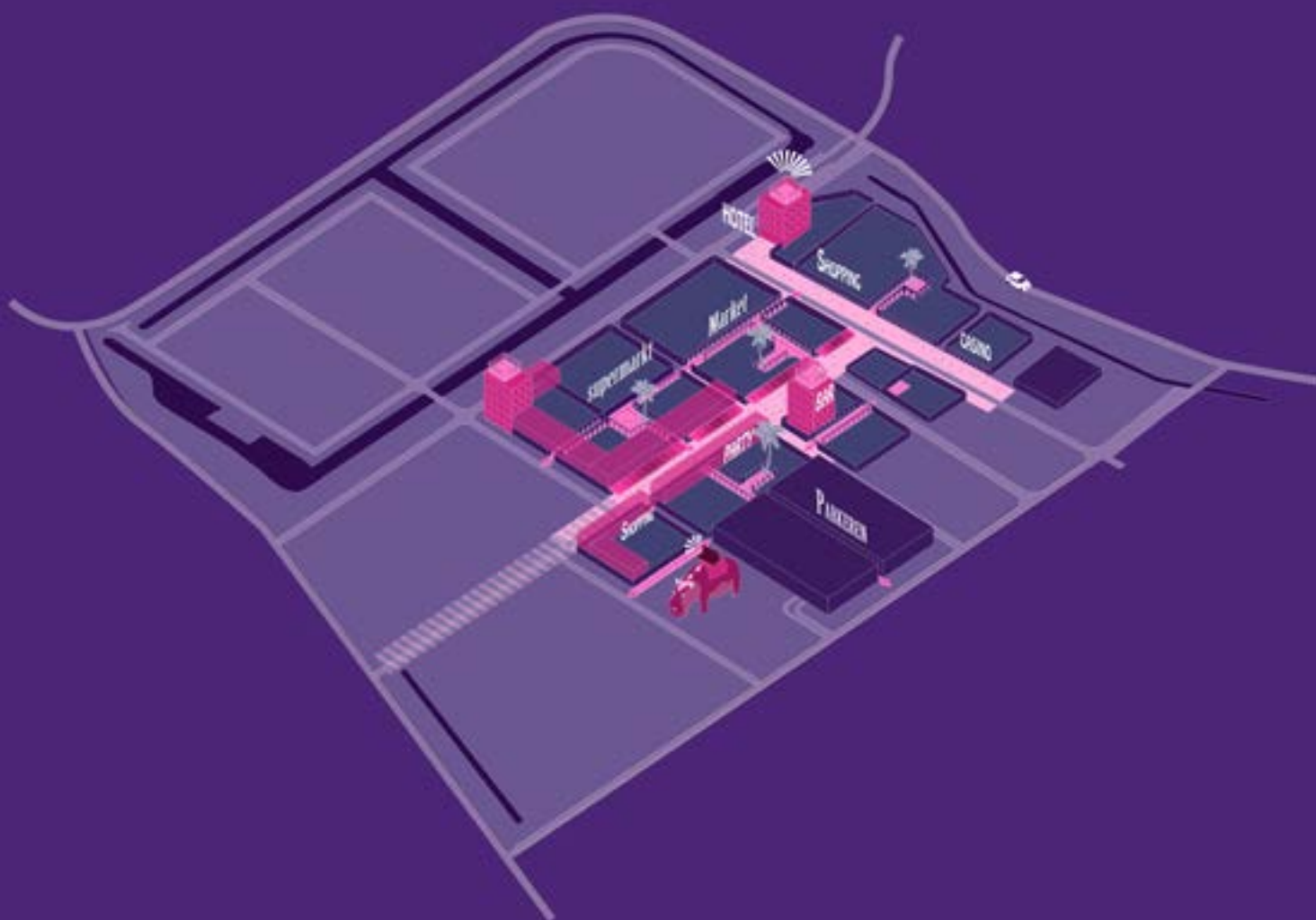
Stadsstraten zijn in staat de verschillen in dynamiek op te vangen: door de week met auto's, in het weekeinde ruim baan voor de voetganger.



ONTMOETINGSPLAATS: BEZIGE BAZAAR

Nieuwe programma's zoals wonen, werken, horeca en leisure versterken het hart van Bazaarstad en dragen bij aan de levendigheid, ook op niet marktdagen. Complementair aan bestaande voorzieningen in het centrum van Beverwijk is er ruimte voor een tweede supermarkt. Delen van de Oosterse markt en horeca zullen ook door de week geopend zijn zodra er klanten

rondom wonen. Rondom de Bazaar is meer ruimte voor avondprogramma. Een hotel ondersteunt de feestzalen, zodat bij grote evenementen ook overnachting mogelijk is. Zaken als de kapper en de moskee zijn ook buiten het weekeinde open. Ook is het denkbaar dat functies die in Beverwijk geen goede plek kunnen vinden ruimte krijgen op de Bazaar.





In de Bazaar wordt niet alleen verkocht, maar ook gemaakt: van lekker eten tot trouwjurken, van kunst tot kapsel.



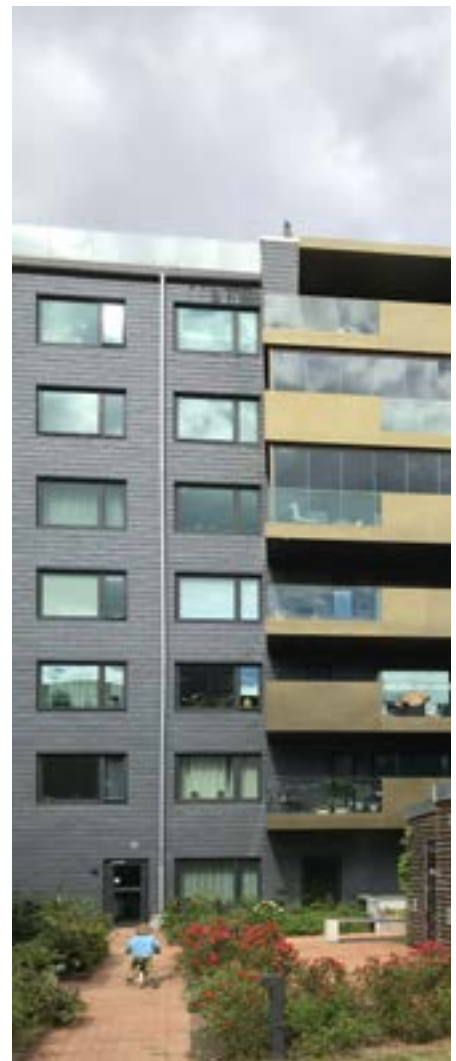
WOONPLAATS: WOONBUURTEN RONDOM DE BAZAAR

De parkeerterreinen rondom de Bazaar transformeren naar woonbuurten, waarbij er ruimte blijft voor bestaande ondernemingen. Daarbij horen de nodige voorzieningen voor het wonen zoals bijvoorbeeld een basisschool, kinderopvang en zorg (AHOED). De Eastside grenst aan het Aagtenpark en de poldersdijkjes met forten. De Westside ligt tussen de Bazaar en de binnenstad.





Stedelijk wonen voor alle doelgroepen, van singels tot gezinnen, van jongeren tot senioren.





3. RAAMWERK OPENBARE RUIMTE



GRIDSTRUCTUUR MET HET OOG OP DE TOEKOMST

Het stratenpatroon van de Bazaar is onderdeel van het bedrijventerrein. De basis is een grid, waarbij vijf straten vanaf de Parallelweg doorlopen tot aan de Randweg (Noorderkade, Wijkmeerweg, Industrieweg, Buitenlanden en Ringvaartweg). Deze straten zijn de basis voor ontwikkeling. De Industrieweg wordt doorgetrokken tot aan de Noorderweg/ N246 om een nieuwe parkeergarage voor de Bazaar goed bereikbaar te maken.

In de andere richting, tussen de haven en het Aagtenpark zijn minder doorgaande straten. Die zijn ook lastig te maken in het bedrijventerrein omdat alle terreinen zijn uitgegeven. Een aantal korte straten in de dwarsrichting zoals de Montageweg en Ambachtsstraat lopen niet door. Er worden een aantal nieuwe dwarsstraten toegevoegd om het netwerk fijnmaziger te maken. Hiermee krijgt het grid een duidelijke richting: doorgaande straten van uit het centrum van Beverwijk naar de A9 en het landschap, dwarsstraten versprongen ten opzichte van elkaar op de plekken waar dat kan.

Om de verschillende delen van de Bazaar goed met elkaar te verbinden zijn twee dwarsstraten van belang: de Randwegen een nieuwe straat ten noordwesten van de Bazaar. De werknaam voor deze straat is de Pruimendijk, naar een oud lint bij het Aagtenpark. De Pruimendijk verbindt de Bazaar met het Aagtenpark. De Randweg, die we Marktstraat noemen, is in het weekeinde onderdeel van de Bazaar, maar is ook de verbinding met de Noorderhaven. Deze straat is een levendige stadsstraat waar ook door de week marktkramen staan.

Binnen de Bazaar zijn drie buurten te onderscheiden.

Central

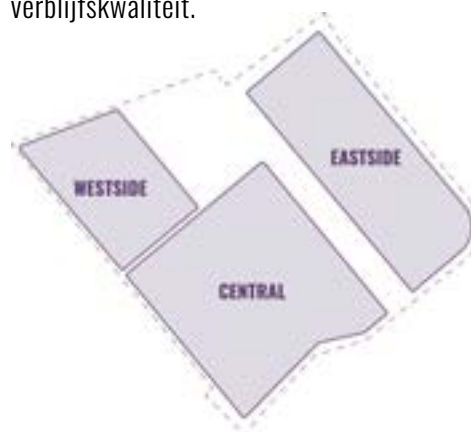
Bazaar Central is de meest stedelijke en gemengde buurt met de hallen van de bazaar als basis. De Boulevard en de Marktstraat zijn de hoofdstraten van Central. De Industrieweg vormt de toegangsweg naar de nieuw parkeergarage en krijgt een directe aansluiting op de Noorderweg om de verkeersstroom in goede banen te leiden. De Boulevard, Marktstraat en Ringvaartweg zijn op Bazaardagen autovrij, door de week is de auto hier te gast.

Westside

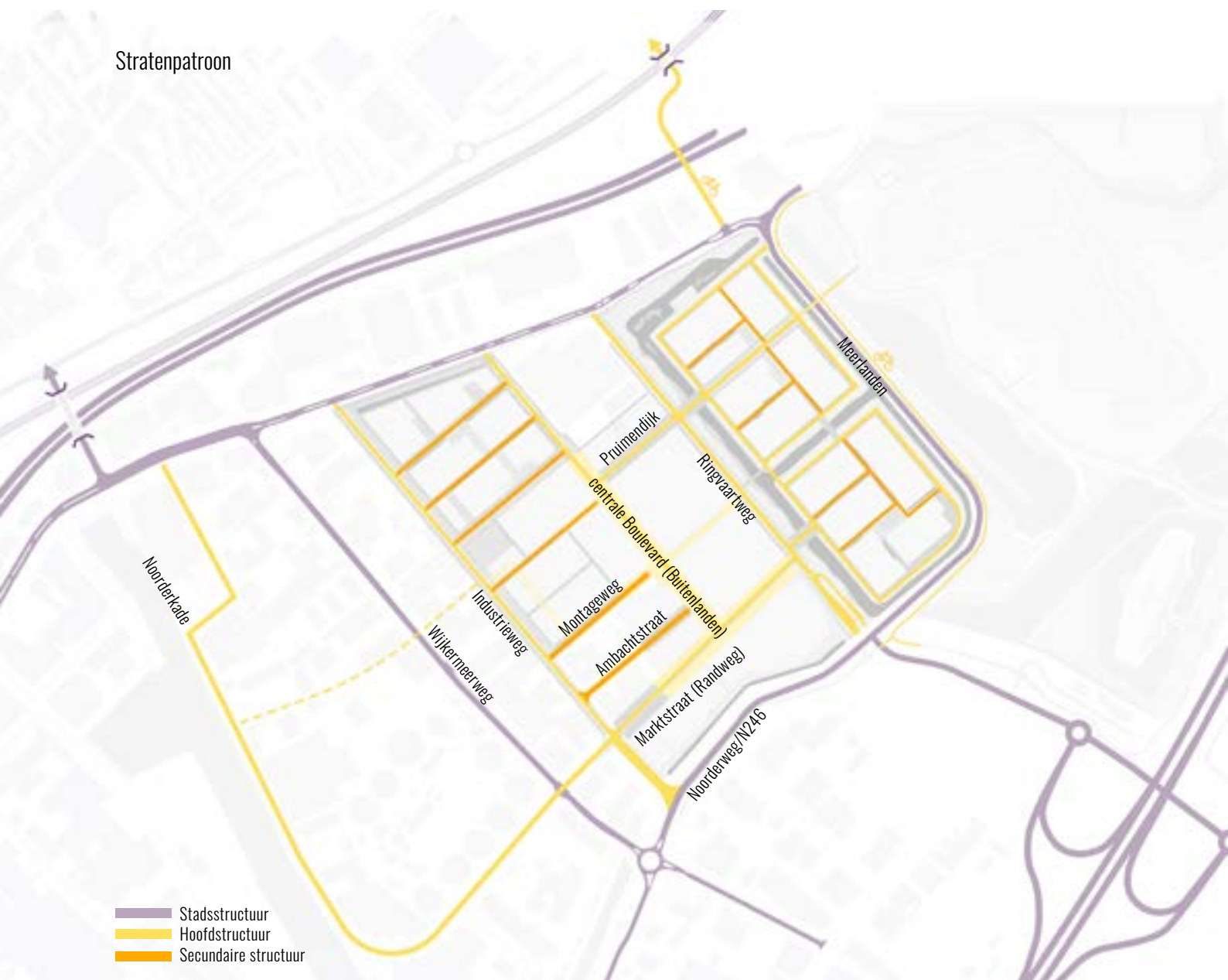
De Westside ligt op loopafstand van het centrum van Beverwijk en het station. De Pruimendijk vormt de verbinding tussen de Westside en Central. In de Westside is een duidelijk grid herkenbaar, waarvan op langere termijn straten kunnen worden doorgetrokken als aansluiten gebieden tot ontwikkeling komen. De Boulevard is de hoofdroute van station naar de Bazaar, maar er is ook een informele route door de Westside.

Eastside

De Eastside is de ontwikkeling op de grote parkeervelden tussen de Bazaar en het Aagtenpark. Deze buurt wordt omringt door infrastructuur. De Meerlanden vormt de toegang van de woonwijken van Beverwijk en Heemskerk. Als op termijn de A22 een extra afslag krijgt wordt deze weg minder belangrijk. De Ringvaartweg met het water en groene oevers vormt de verbinding tussen Central en Eastside. De buurtontsluiting is gekoppeld aan de Ringvaartweg en de Pruimendijk. De buurt blijft bereikbaar voor de auto maar de nadruk ligt op verblijfskwaliteit.



Stratenpatroon



RAAMWERKKAART (INDICATIEF)



-  ontwikkelvelden
-  groen
-  voetgangersgebied



Fietssroute

Aagtenpark

Meerlanden

ruimendijk

Aagtersingel (Ringvaartweg)

Boulevard
(Buitenlanden)

Marktstraat (Randweg)

Noorderweg (N246)

Muziekfort

entree vanaf de A9

WATER EN GROEN

Watersysteem

Het waterbeheer in dit gebied ligt bij het Hoogheemraadschap Noord-Hollandskwartier (HHNK). De hele Bazaar ligt in één peilgebied met een waterpeil van -0,55 NAP. Ter hoogte van de Wijkermeerweg ligt een overgang naar een andere beheerder: het zuidelijk deel langs de Noorderweg maakt deel uit van de haven (zijkanaal A) en is in beheer bij Rijkswaterstaat.

De legger, het officiële document van het Hoogheemraadschap, geeft aan dat de waterloop langs de Ringvaart, Meerlanden en Noorderweg een primaire waterloop is. Onder de Randweg loopt een duiker (rond 0,80 meter) die zorgt voor doorstroming in dit systeem en deel uitmaakt van het primaire watersysteem. De dwarsloop tussen P0 en P1 is een secundaire watergang.

De ontwikkeling van de Bazaar geeft de kans om het watersysteem robuuster te maken. De Bazaar is een zeer versteend gebied, zowel in de straten als op de daken is nauwelijks groen. De maaiveldhoogte in de Bazaar varieert tussen 0,20 en 0,70 boven NAP. Met een waterpeil van -0,55 ligt het water daarmee niet diep. Dat maakt het goed mogelijk water in te passen en natuurlijke oevers te realiseren.

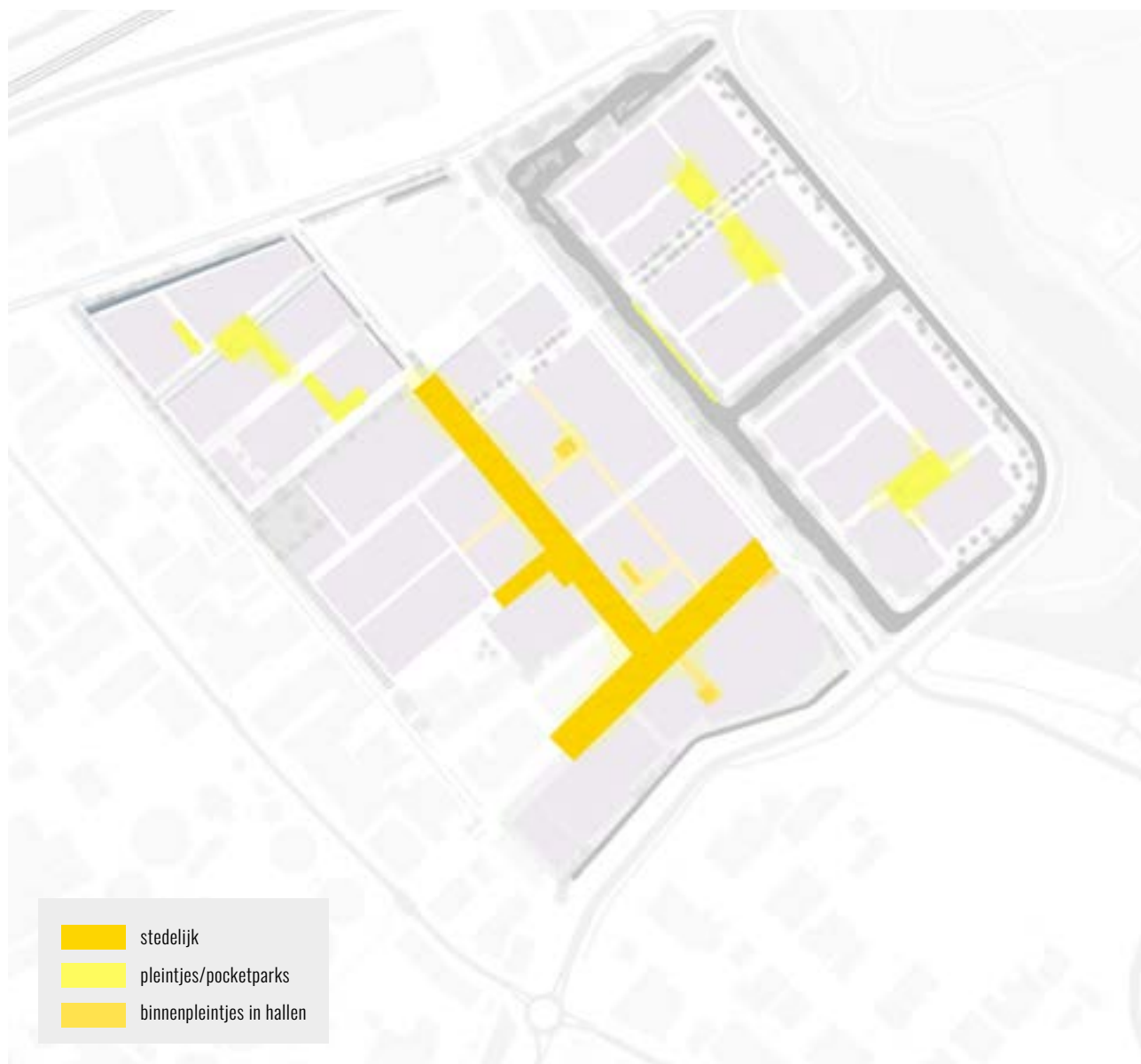
Groenstructuur

De basis voor de groenstructuur wordt gevormd door de waterstructuur en de belangrijkste straten van de Bazaar. De aanwezigheid van zware ondergrondse infrastructuur onder de hoofdstraten in het gebied buiten P0 en P1 maakt het niet eenvoudig om straten te versmallen, bomen te planten of water aan te leggen. De breedte van de straten is wel een kans om het oppervlak te groenen. De kansen voor vergroening nemen toe richting het Aagtenpark. De Industrieweg is smal en heeft een verkeersfunctie, hier is vergroening op korte termijn lastig. De Boulevard en de Marktstraat zijn breed en bieden ruimte voor een groenere inrichting. De Ringvaartsingel is breed en heeft natuurlijke oevers, hier is veel ruimte om te vergroenen. De Pruimendijk vormt de verbinding met het Aagtenpark en is een belangrijke landschappelijke verbinding voor fietsers en voetgangers. Binnen de buurten zorgt een netwerk van groene pleinen, straten en collectieve tuinen voor een prettig leefklimaat. Deze plekken spelen daarbij een rol in het klimaatadaptief maken van de buurten met wadi's, watertuinen/elementen, waterberging onder verharding en in binnentuinen.





VERBLIJVEN



De Bazaar kent verschillende verblijfsplekken. Stedelijke plekken zijn de Boulevard en de Marktstraat, de hoofdstraten van de Bazaar. Het zijn de verblijfsplekken voor de regio, een bestemming voor een dagje uit. In het weekeinde is het hier heel druk, door de week is het rustig. De patio's in de hallen zijn een aanvulling op deze verblijfsplekken en zijn alleen geopend als de Bazaar open is in het weekeinde. De singel functioneert als de verblijfsplek voor de wijk. Het brede profiel en de groene oevers van de Aagtingsingel zijn een prettige verblijfsplek voor wie even in het gras wil zitten of rondje om met de hond maakt.

In de buurten zijn centraal gelegen pocketparks de plekken waar kinderen kunnen spelen, een bankje staat, waar je je buurtgenoten ontmoet. Deze pockets zijn met elkaar verbonden via autoluwe straatjes. Maatschappelijke voorzieningen zoals een school liggen aan groene pleinen en zijn ook speelplekken. In de Westside is sprake van een centrale zone een informele route naar de Bazaar vormt. In de Eastside vormen groene pleinen het centrum van de buurt.

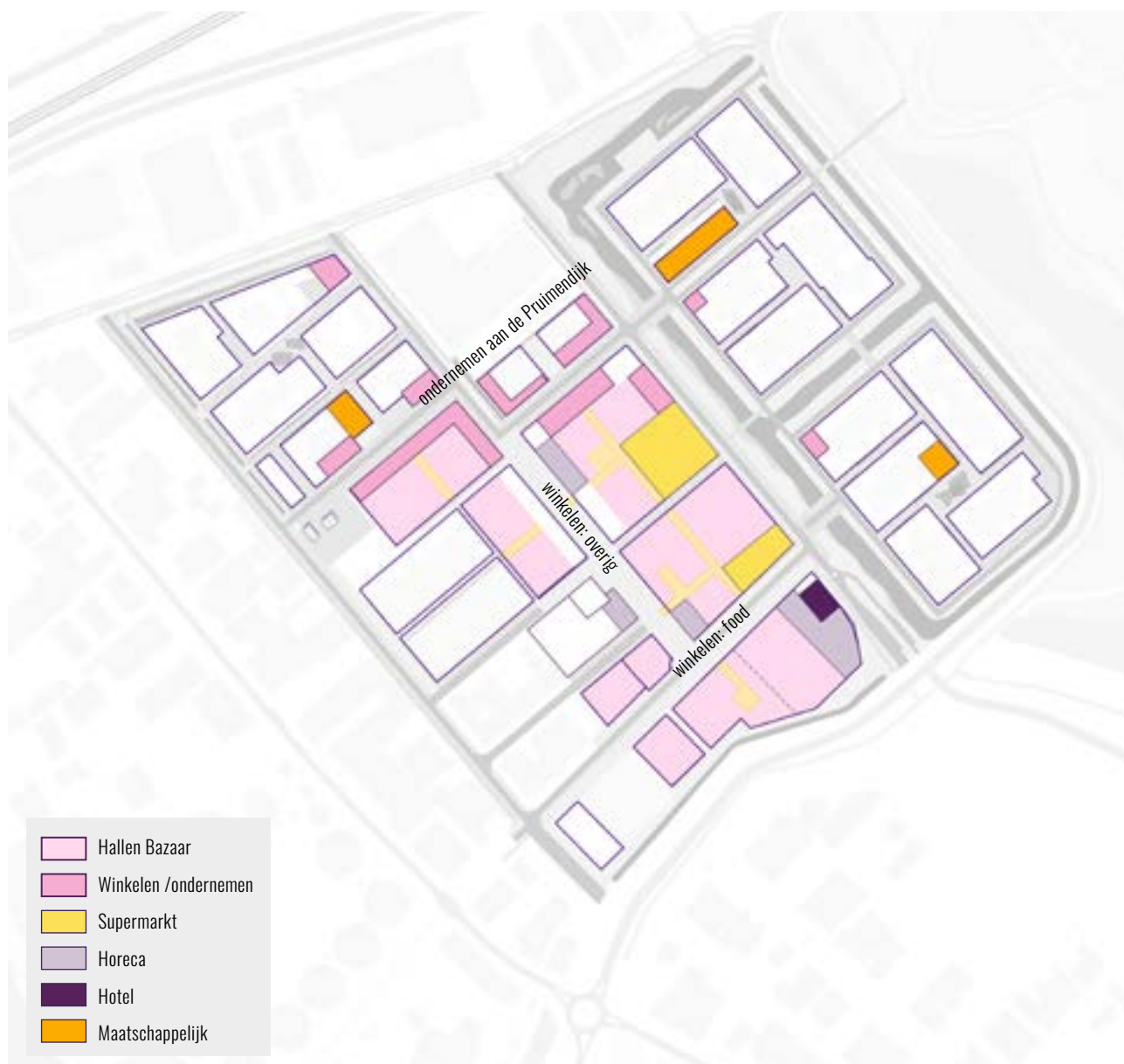
VERKEER



De Industrieweg wordt de nieuwe entreeweg voor het parkeren van de Bazaar. De Industrieweg wordt daarvoor verbonden met de Noorderweg/ N246. De Meerlanden verbindt de A9 met de woonwijken van Heemskerk en Beverwijk. Op termijn kan de functie van de weg veranderen als er een nieuwe aansluiting op de A22 komt, maar voorlopig is dit een drukke weg. De woonbuurten van de Bazaar sluiten hier niet op aan.

De Parallelweg en het noordelijk deel van de Boulevard zijn de hoofdentree voor de Westside. Tussen Industrieweg en Boulevard komen nieuwe woonstraten. De Ringvaartweg is de hoofdtoegang voor de Eastside. In de Eastside zijn door de waterstructuur twee eilanden ontstaan, waarbij de auto buitenom rijdt zodat een autoluw binnengebied ontstaat. In het binnengebied ligt de focus op verblijf, voetganger en fietser.

VOORZIENINGEN



De Bazaar rondom de Boulevard en Markstraat is het dynamische hart. Als de hallen dicht zijn, zorgen horeca aan de Boulevard en marktkramen op de Marktstraat voor reuring. De Ringvaartweg en Pruimendijk zijn adressen voor de ondernemer, met de supermarkt en andere bedrijvigheid. In de woonbuurten zijn maatschappelijke voorzieningen voor de buurt gesitueerd, zoals wellicht een school. Uitgangspunt is dat Bazaarstad niet concurreert met, maar juist complementair is aan de binnenstad (Breestraat/ Beverhof). Doel is dat bewoners van Bazaarstad de binnenstad bezoeken en vice versa.

HOOGBOUW



Hoogbouw is geconcentreerd aan de Ringvaartweg. Deze heeft veel maat en krijgt daarmee stedelijke allure. De entree aan de A9 zijde wordt mogelijk gemarkeerd door een hoteltoeren, die mag echt hoog zijn. Een tweede special is een toren in het hart van de Bazaar.

FLEXIBILITEIT IN DE PROFIELEN: NU - STRAKS - LATER

De ruimte die nu wordt gereserveerd voor straten, groen en water vormt de lange termijn reservering voor de publieke ruimte. De ruimte die wordt uitgegeven voor privaat gebruik (wonen en werken) kan niet makkelijk worden omgezet in openbare ruimte. De ruimte die we nu reserveren moet voldoende zijn om zowel de bovengrondse als de ondergrondse infrastructuur de ruimte te geven.

In het plangebied is veel ondergrondse ruimte vergeven aan energienetwerken zoals gas, hoogspanning. Deze netwerken hebben soms veiligheidszones. De breedte van de straat wordt mede hierdoor bepaald.

Daar komt bij dat de ruimtevraag voor de korte termijn wellicht anders is dan voor de lange termijn. Bijvoorbeeld als de mobiliteitsbehoefte wijzigt en daardoor de ruimte die nodig is voor parkeren gaat afnemen. Zo is er nu veel ruimte voor parkeren nodig,

Niet alle straten kunnen nu al zo worden ingericht als de wens is vanuit het toekomstige stedelijke milieu. Zo is door het aangrenzende industriële gebruik voldoende ruimte nodig op de Industrieweg voor vrachtverkeer, ook om te zorgen dat de verkeersveiligheid niet in het geding komt.

De profielen moeten breed genoeg zijn om zowel aan de eisen van de korte termijn als van de toekomstige inrichting te kunnen voldoen. Denk bijvoorbeeld aan klimaatadaptieve openbare ruimte, met waterberging en voldoende ruimte voor bomen met schaduwwerking. De straatprofielen zijn in de volgende hoofdstukken over de deelgebieden opgenomen. Ze laten zien welke sfeer per buurt wordt nagestreefd.

ONDERGRONDSE INFRASTRUCTUUR



Het terrein van de Bazaar is omringt door zware ondergrondse infrastructuur. De meeste infrastructuur ligt onder de hoofdstraten. Onder de Ringvaartweg ligt een 150 kV elektriciteitsleiding. Er wordt door Tennet een nieuw onderstation gerealiseerd met een hindercontour. Een tweede zware leiding is een hoofdgasleiding met een verdeelstation aan de Industrieweg. Deze leiding loopt dwars door de Bazaar en is van invloed op de woningbouw ontwikkeling aan de Westside.

REFERENTIEPROJECTEN

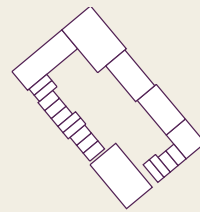
Om een indruk te geven van de bebouwingsdichtheid en schaal van Bazaarstad hebben we enkele referenties toegevoegd. Projecten zoals Little C in Rotterdam, Hyde Park in Hoofddorp en Holland Park in Diemen laten zien dat woningbouw ook mogelijk is op plekken met een in eerste instantie, lage omgevingskwaliteit door de aanwezigheid van forse infrastructuur of verouderde kantoren en bedrijven.

In deze voorbeelden is een aantrekkelijk woonmilieu gerealiseerd door een goed doordachte stedenbouwkundige opzet, opvallende architectuur (Hyde Park), een sterk en dragend concept voor de openbare ruimte (Hollandpark) of de creatie van een beschermt binnengebied achter geluidwerende bebouwing (Little C).

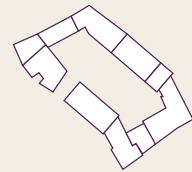
In alle gevallen draagt de kwaliteit en sfeer van de openbare ruimte bij aan de mogelijkheid om te bouwen in hogere dichtheden. De meest passende referentie voor Bazaarstad is Nieuw Crooswijk in Rotterdam (p56): een stadswijk met gesloten bouwblokken en een mix van stadswoningen en appartementen voor diverse doelgroepen. In de meeste blokken is het parkeren in de binnenzijde van het blok opgelost, met een daktuin erbovenop.



Bouwhoogte: 3-13 lagen



Bazaarblok: Westside



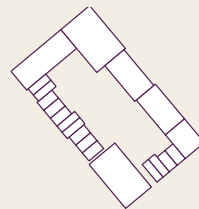
Bouwblok Hydepark



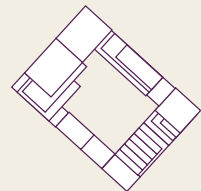
HYDE PARK - HOOFDDORP

Ontwerp: MVRDV

Bouwhoogte: 4-13 lagen

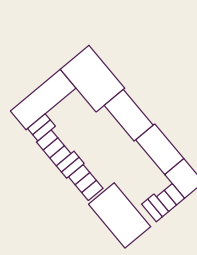


Bazaarblok: Westside

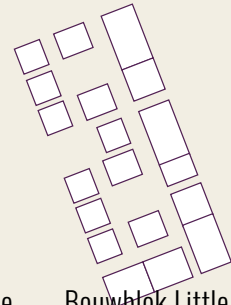


Bouwblok Hydepark





Bazaarblok: Westside



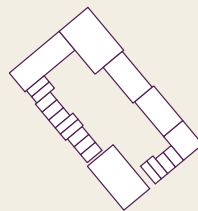
Bouwblok Little C



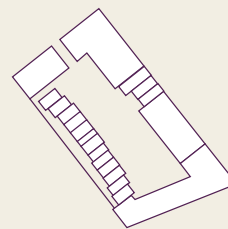
NIEUW CROOSWIJK

Ontwerp: West 8

Bouwhoogte: 3-15 lagen



Bazaarblok: Westside

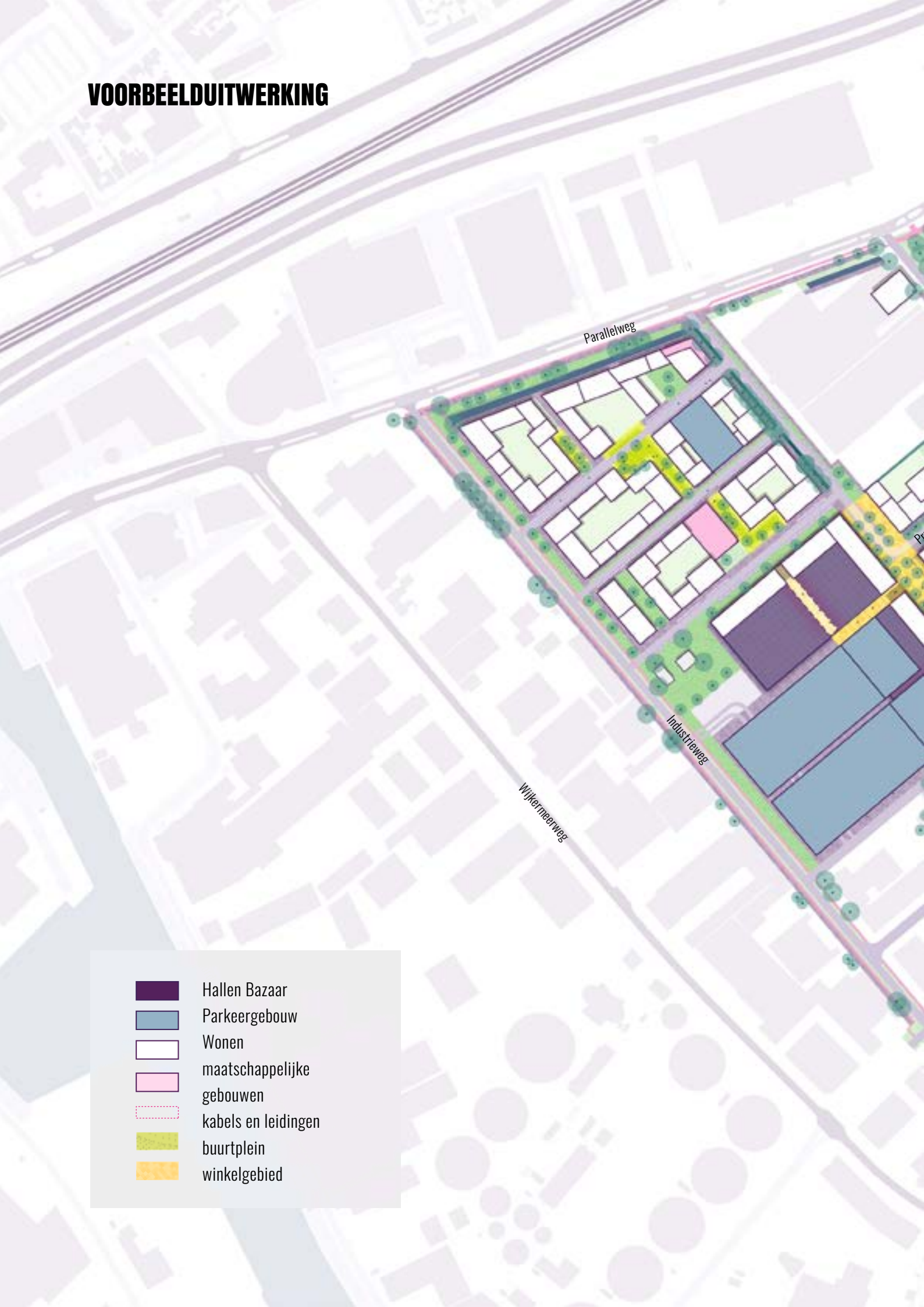


Bouwblok Nieuw Crooswijk





VOORBEELDUITWERKING



- Hallen Bazaar
- Parkeergebouw
- Wonen
- maatschappelijke gebouwen
- kabels en leidingen
- buurtplein
- winkelgebied



Fie's route

Aagtenpark

Meerlanden

Muziekfort

entree vanaf de A9

Noorderweg/N246

Marktstraat (Raidweg)

Boulevard
(Buitenlanden)

Aagtenringel
(Ringvaartweg)

Hindendijk

IMPRESSIE







4. CENTRAL

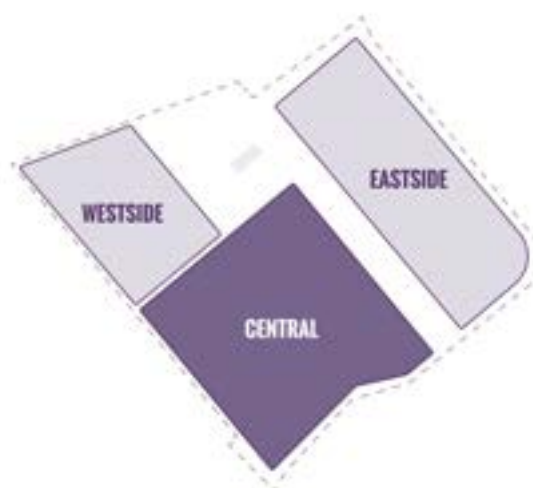


IDENTITEIT CENTRAL

Central is een buurt met twee gezichten. In het weekeinde, inclusief de vrijdag, is het er lekker druk. De hallen zijn open, de voetganger bepaalt het straatbeeld. De hallen zijn hoog en flexibel indeelbaar. Binnen de hallen is een structuur van straten en pleinen waardoor binnen de hallen een netwerk van routes ontstaat. Central is permanent in verandering. De hoge hallen en de routes vormen een casco waarbinnen verschillende ondernemers een plek krijgen. De routes zijn tevens brandgangen en kunnen doorontwikkelen naar straten. Zo kan de Bazaar meeveranderen met de context.

Aan de routes zijn pleinen gekoppeld. Sommige zijn overdekt, zoals nu het geval is, andere zijn patio's in de open lucht met ruimte voor bomen. Deze plekken bieden de kans om de hallen en wat er op de hallen staat met elkaar te verbinden. Op de hallen is ruimte voor diverse programma's: wonen aan de straten, parkeren en waar mogelijk extra programma zoals feestzalen.

Door de week is het rustiger in Central. De hallen zijn dicht, maar de supermarkten en horeca zijn open. Zo is er voldoende reuring aan de Boulevard en de Markstraat. De straten zijn relatief lang, tot 200 meter, door de achterliggende hallen. Wonen in Central sluit goed aan op de omliggende buurten: aan de Pruimendijk en Ringvaartweg.





GOUDSOEK



MAFFE GEBOUWEN



PLACE TO STAY

Oost-Londen als voorbeeld

In Oost-Londen is een combinatie van een traditionele markthal (Spitalfields market), zondagse straatmarkt (Brick Lane) en vintage markt (Truman Brewery). Gebouwde hallen en openbare ruimte werken samen. Op zondag bruist het overal, door de week ligt de nadruk op wonen en werken. Grote blokken, zoals de voormalige brouwerij, kunnen worden afgesloten, de oude fabrieksmuur zoomt het gebied af. Parkeerterreinen in de open lucht zijn op zondag in gebruik als markt.



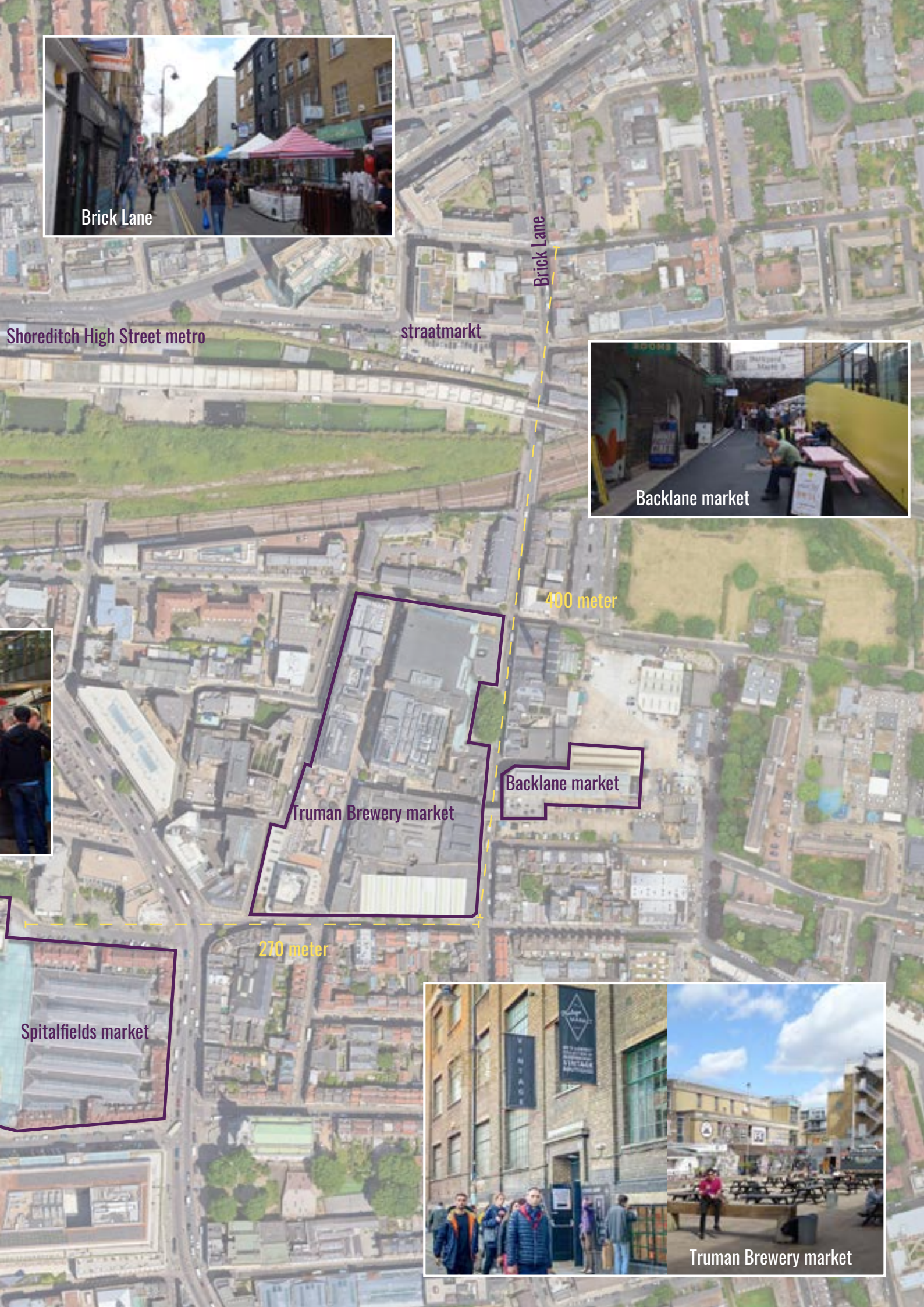
Spitalfields market



Liverpool Street Station



Brick Lane



Shoreditch High Street metro

straatmarkt



Backlane market

400 meter

Truman Brewery market

Backlane market

270 meter

Spitalfields market



Truman Brewery market

PROGRAMMA CENTRAL

De hallen hebben een oppervlak van 50.000 m². Daarbinnen is ruimte voor winkelen, werken, horeca, dienstverlening, feestzalen. Aan de Ringvaartweg is ruimte voor één grote supermarkt, naast de bestaande Aziatische supermarkt. Een hotel behoort ook tot de mogelijkheden.

De hallen worden gefaseerd vernieuwd, waarbij de hallen aan de Marktstraat (goudsouk, Oosterse markt en Mihrab) behouden blijven. De eerste hallen die worden vernieuwd zijn de booghallen tussen P4 en de Boulevard. Deze vernieuwing wordt gecombineerd met een grote parkeergarage.



Aan de boulevard 'De Buitenlanden' is de vernieuwing reeds begonnen



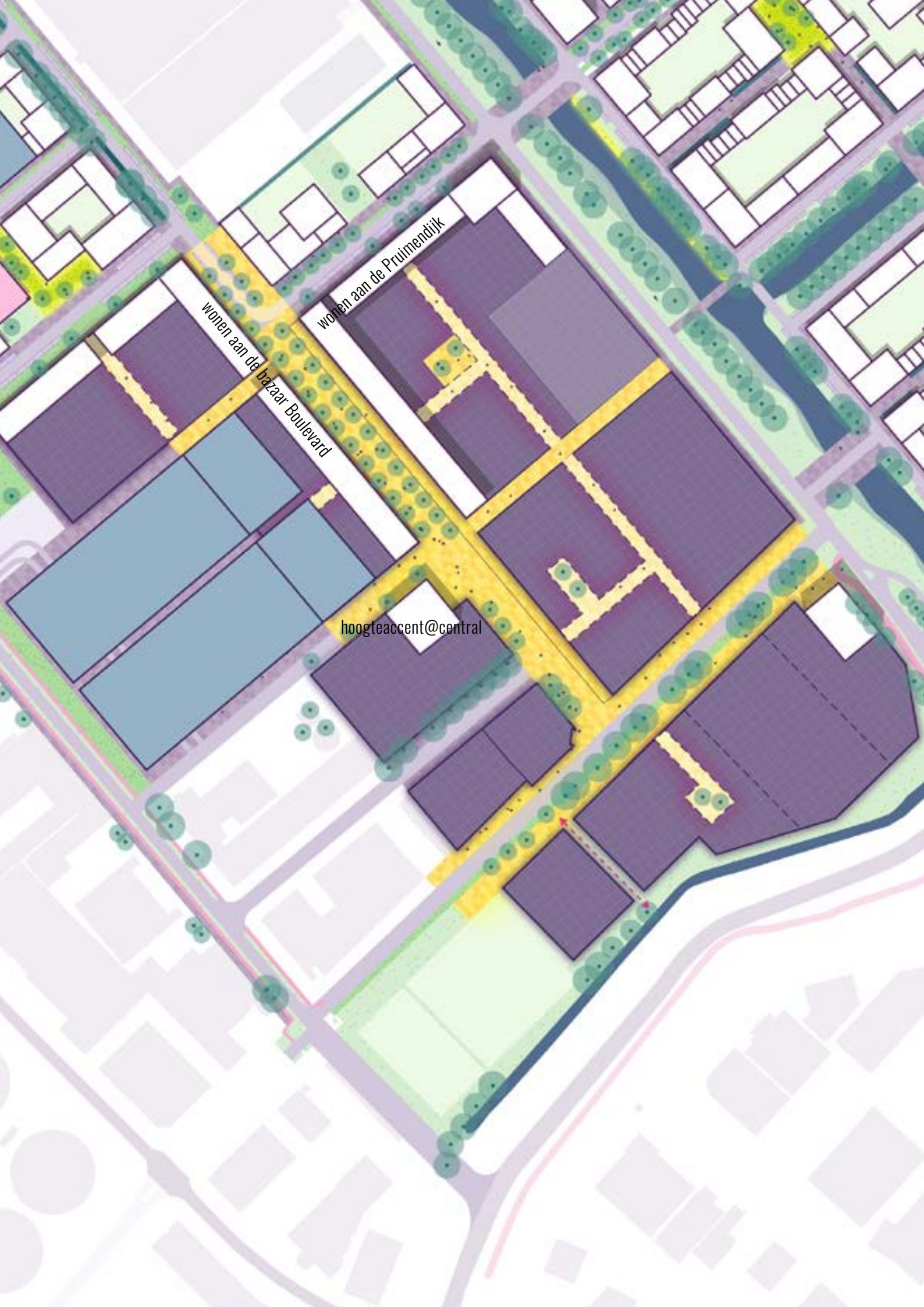
Indicatief programma:

Wonen:

44.000 m² op de hallen
9.000 m² woontoren
20.000 m² ten noorden van de
Pruimendijk

Voorzieningen:

6.000 m² supermarkt
12.000 m² hotel
54.000 m² bazaar



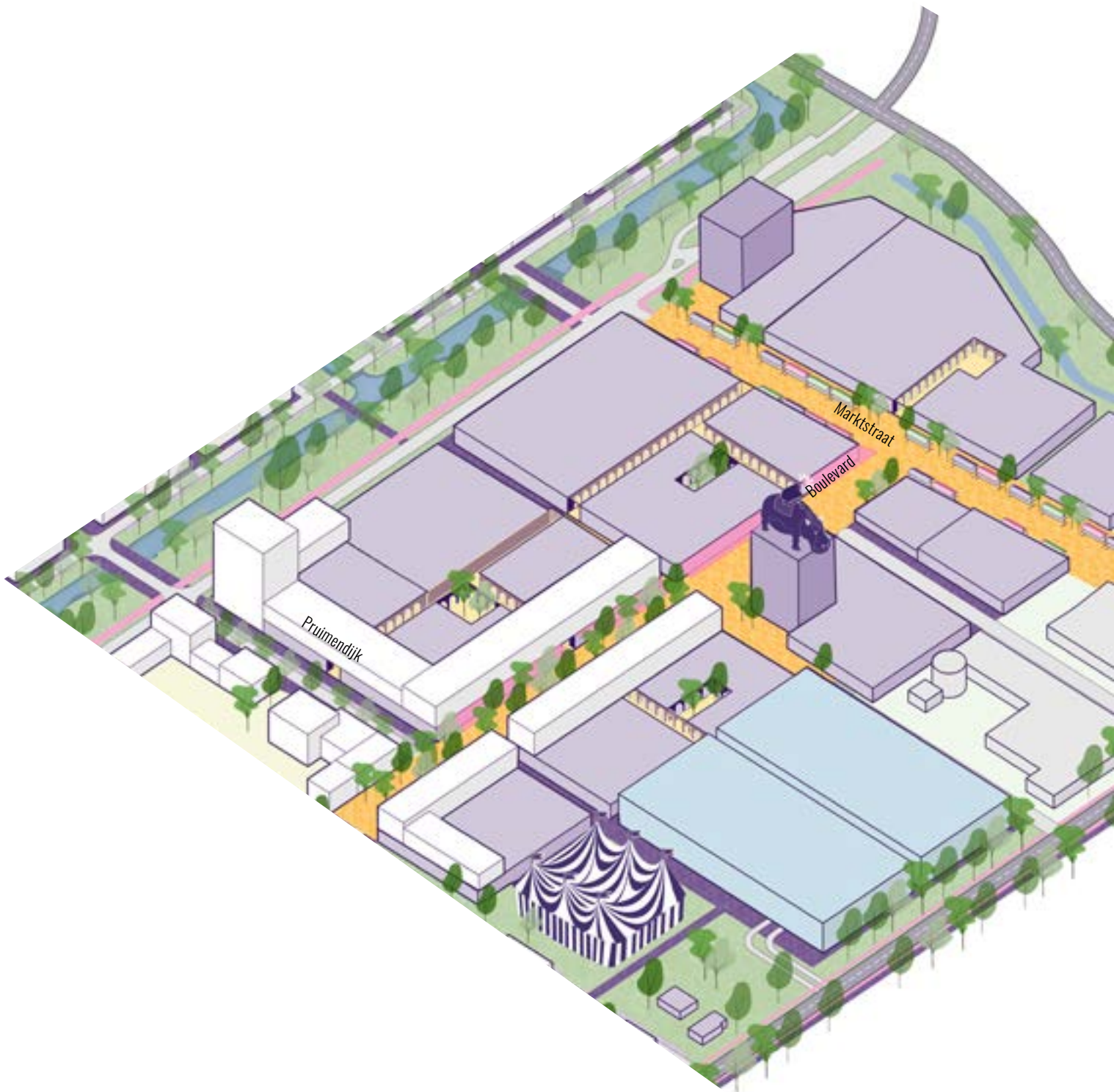
wonen aan de Pruiwendijk

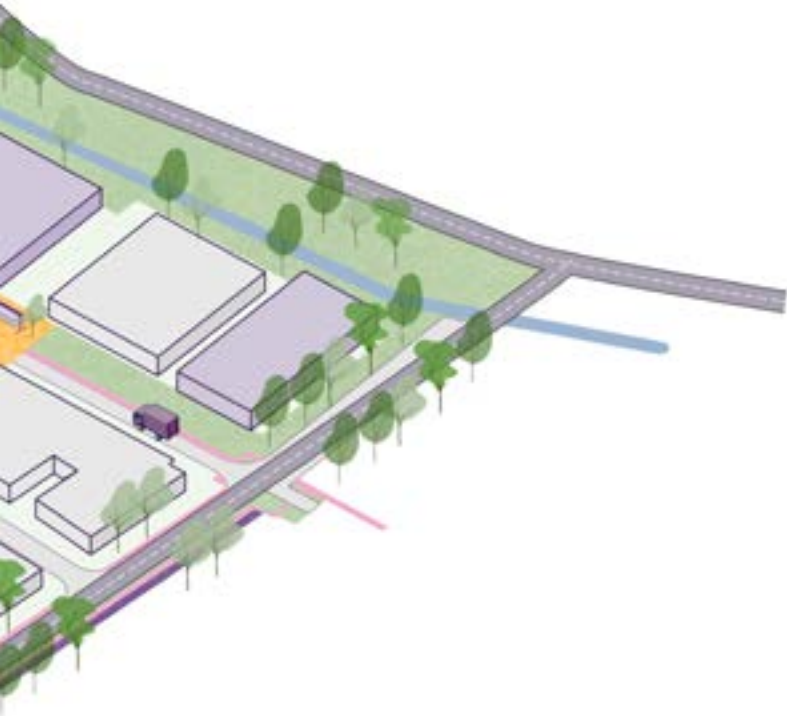
wonen aan de bazaar Boulevard

hoogteaccent@central

PARKEREN CENTRAL

Aan de Industrieweg is een grote centrale garage voor de Bazaar voorzien. Door de week kan deze garage ook worden gebruikt door derden. De garage wordt zo veel mogelijk ingebouwd, zodat er zo min mogelijk dichte gevels aan de Pruiwendijk en Boulevard gesitueerd zijn. De begane grond van de garage zou wat hoger uitgevoerd kunnen worden, zodat deze ook gebruikt kan worden door de ondernemers met busjes.

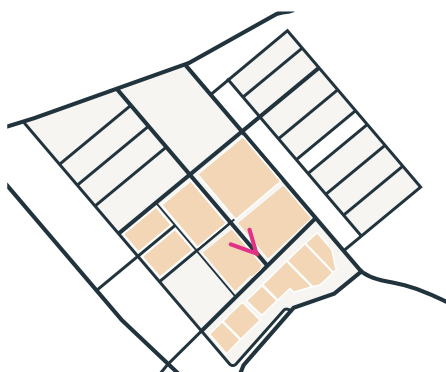




STRATEN IN CENTRAL



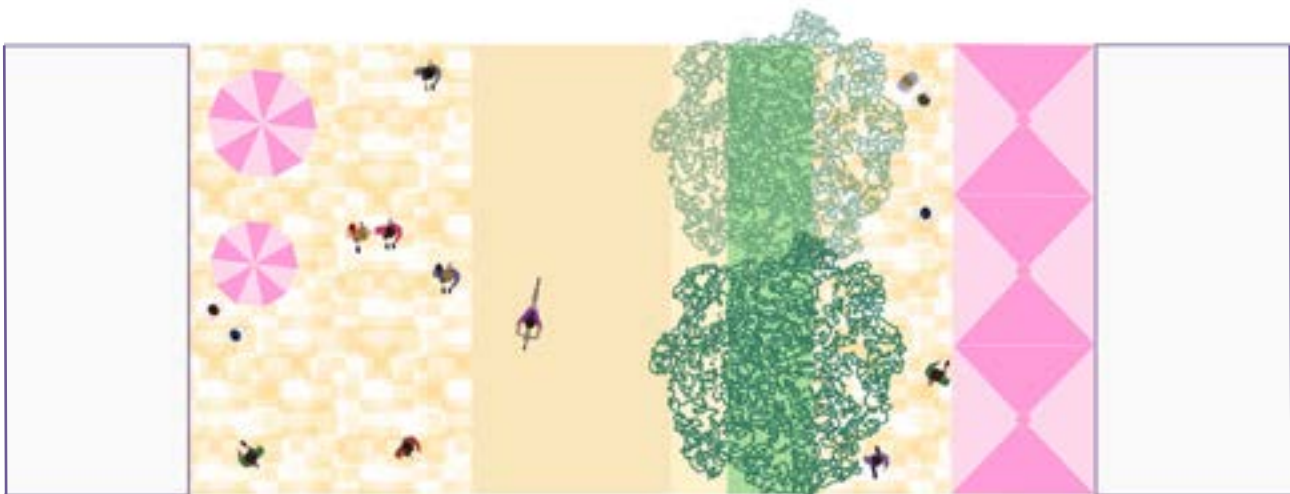
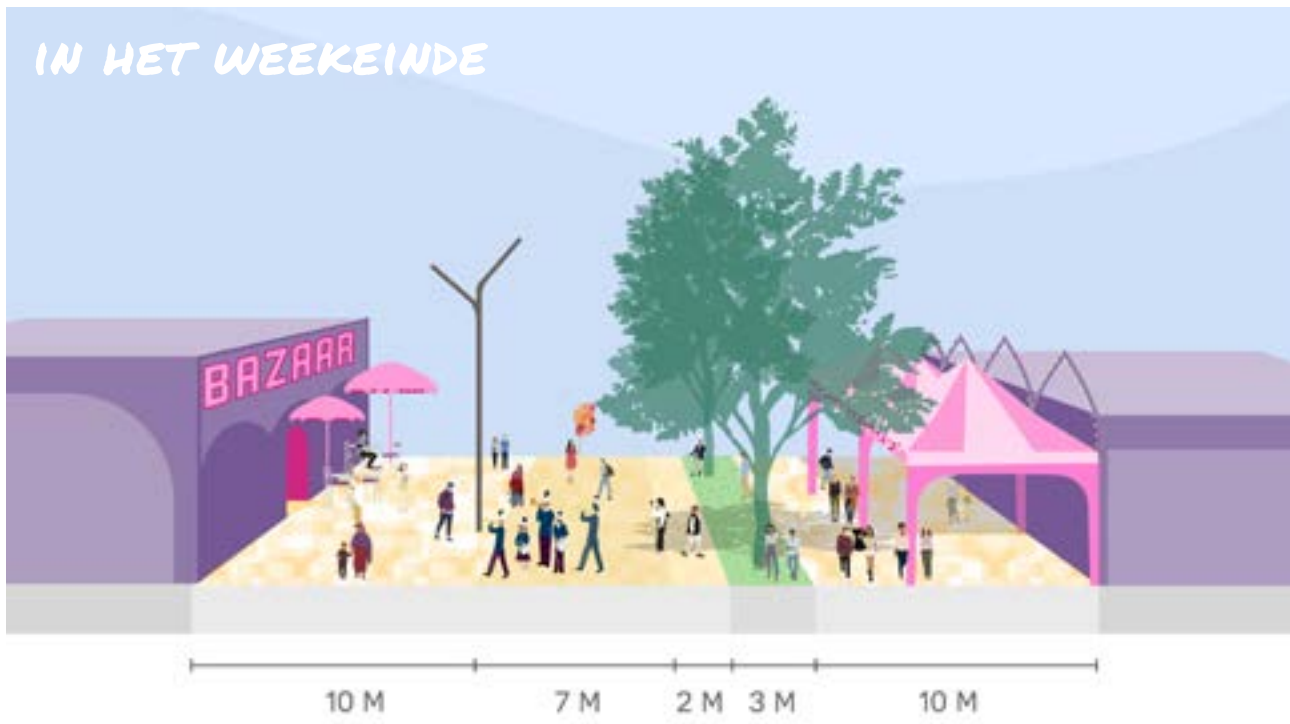
De Buitenlanden > Boulevard



- voetgangersgebied - 27 meter breed
- ondergrondse hoofdgasleiding
- flexibele inrichting met ambulante handel op bazaar dagen
- bomen en luifel geven schaduw

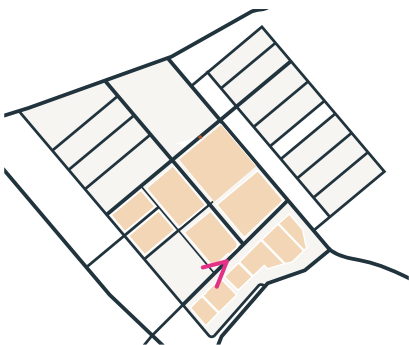


IN HET WEEKEINDE



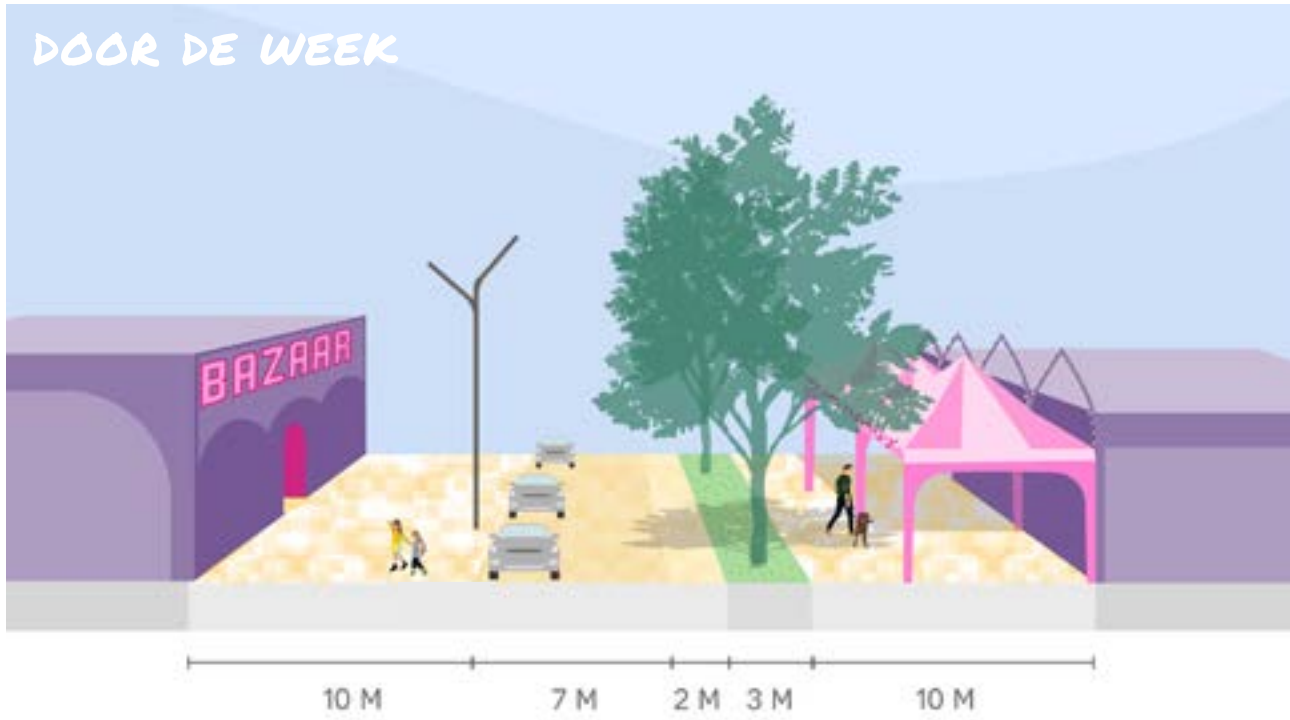
Randweg > Marktstraat

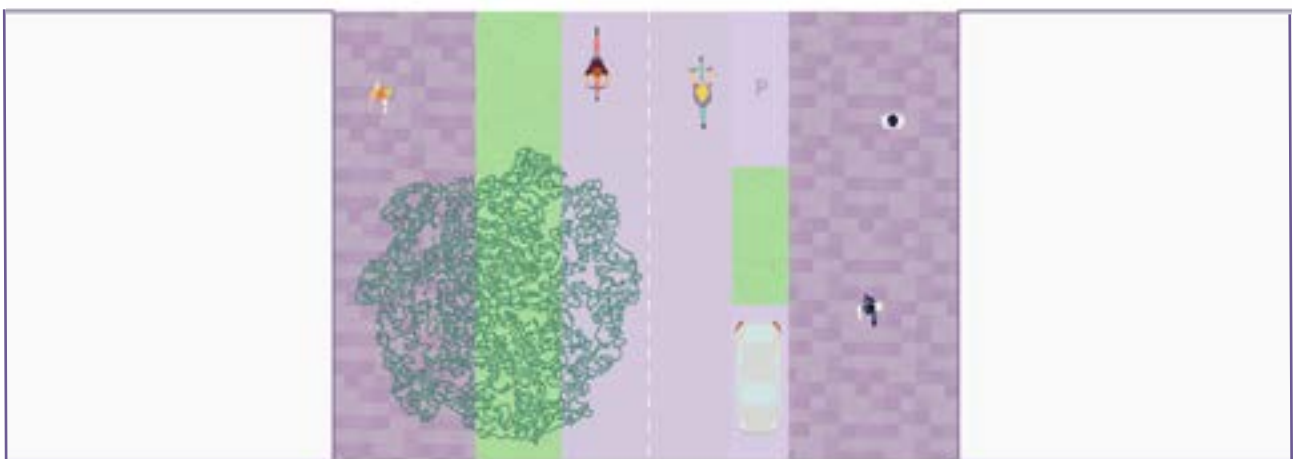
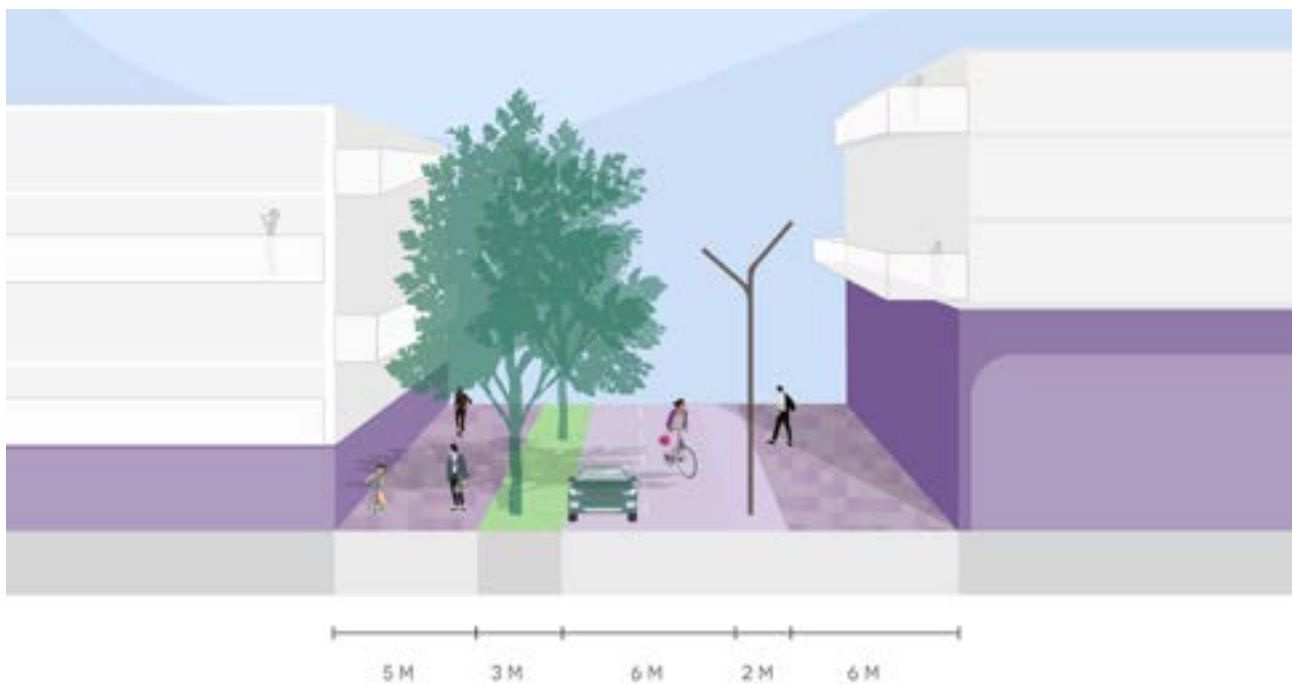
De Marktstraat is op bazaar dagen autovrij, door de week is de auto te gast. De stoepen worden verbreed en de rijweg versmald. De bestaande bomen worden ingepast en de bomenrij aangevuld. Er is geen ruimte voor parkeren, wel voor kort laden en lossen op doordeweekse dagen.



- buurtontsluitingsstraat - 32 meter breed
- Ondergrondse hoofdgasleiding + duiker
- 30 km/uur profiel met fietsen op de rijweg
- Voetgangersgebied op bazaar dagen
- Bomen aan zuidzijde van de straat

DOOR DE WEEK

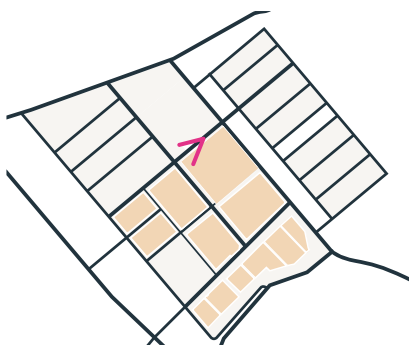




Nieuwe straat noordzijde Bazaar > Pruimendijk

De straat aan de Noordzijde van de Bazaar vormt de overgang tussen de Bazaar en de Westside. Aan de zijde van Bazaar is ruimte voor parkeren en laden en lossen, aan de zijde van de woningbouw is ruimte voor groen.

- buurtontsluitingweg - 22 meter breed
- 30 km/uur profiel met fietsen op de rijweg
- parkeren op straat voor laden en lossen Bazaar
- bomen aan de noordzijde





MIX VAN AUTO, BUSJES EN VOETGANGERS



GROENZONE IN DE STRAAT



OPEN GEVELS

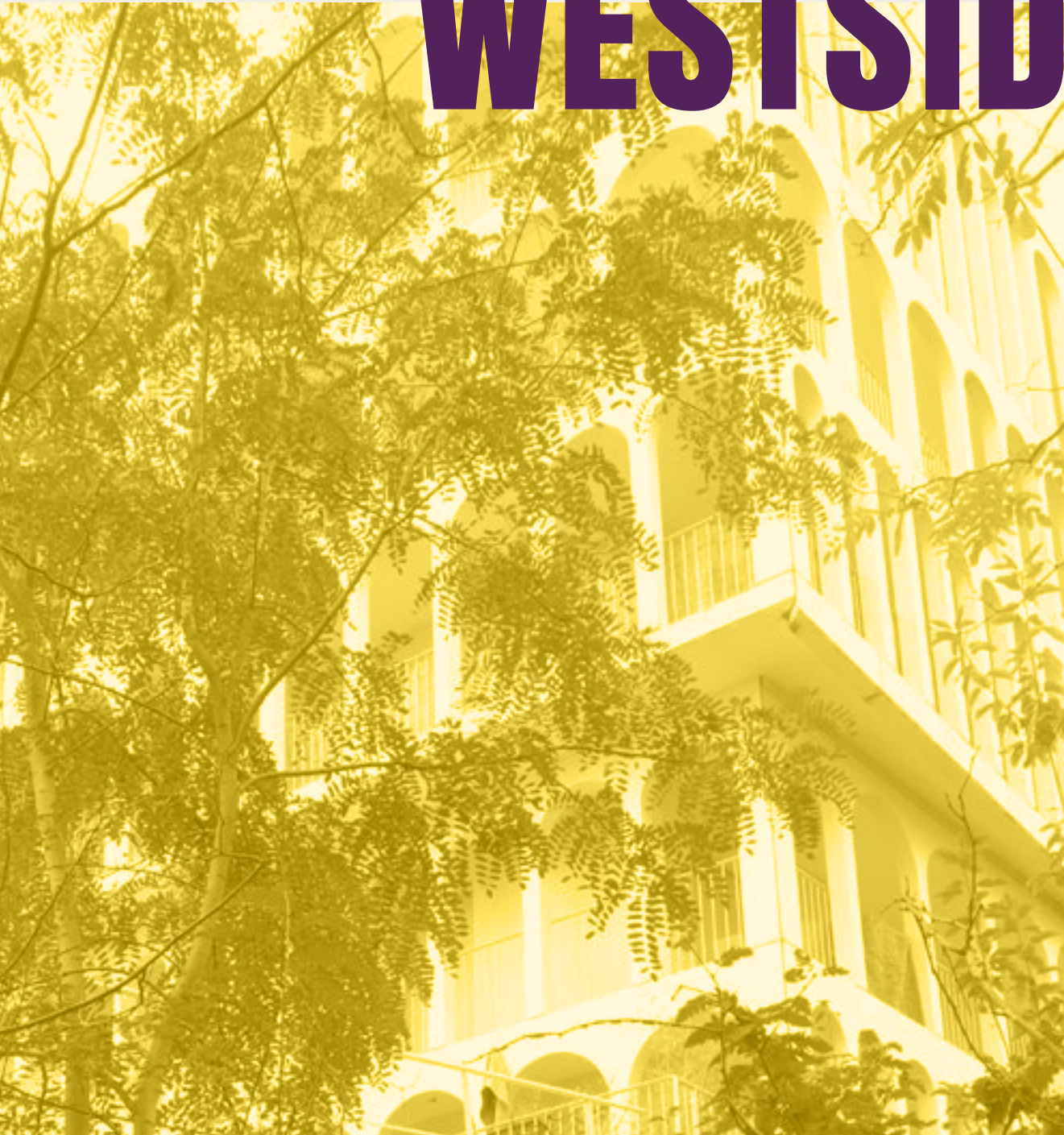


**IMPRESSIE: DE BAZAAR
AAN DE PRUIMENDIJK**





5. BAZAAR WESTSIDE

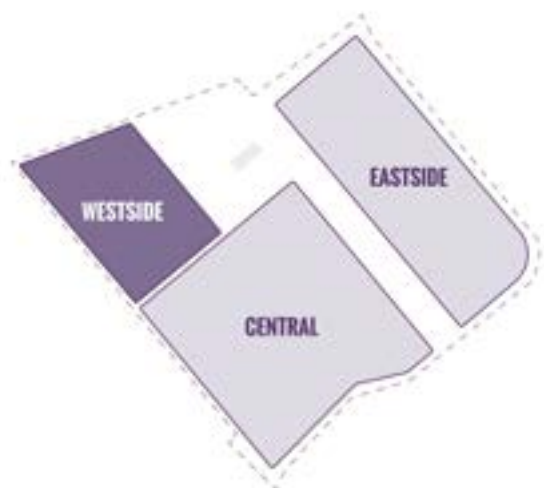


IDENTITEIT WESTSIDE

De Westside is een stedelijke woonbuurt op loopafstand van het centrum van Beverwijk en het station.

Woonstraten tussen de Industrieweg en de Boulevard vormen de adressen, zodat de woningen van de drukke omliggende wegen afgeschermd zijn. Deze drie straten zijn stads, met parkeren op straat en relatief gesloten wanden. De meest zuidelijke straat is groener en breder dan de andere straten door de ligging van de gasleiding aan de zuidzijde van deze straat.

Dwars op deze straten zorgt een schakeling van pleintjes voor een informele route van de Parallelweg naar Central. Deze route is met name op de bewoners gericht, de bezoekers van de Bazaar gebruiken vooral de Boulevard. Deze dwarsstructuur is groen en zorgt voor verkoeling en waterberging. Aan deze route liggen maatschappelijke voorzieningen zoals een school, huisarts, kapper.





VOORZIENINGEN IN DE BUURT



WORKSPACE



ONTMOETINGSPLEKKEN

PROGRAMMA WESTSIDE

Het wonen in de Westside is stedelijk met de nadruk op appartementen. Door de aanwezigheid van groen in het hart en de Bazaar en de binnenstad op loopafstand is het een aantrekkelijk woonmilieu voor zowel jongeren, ouderen als gezinnen. De bouwblokken hebben een basismaat die ruimte biedt aan verschillende woningtypes en waar een eventuele inpandige parkeeroplossing goed inpasbaar is. Binnen deze blokmaat is een collectieve binnentuin mogelijk, al dan niet op een parkeerdek. Aan de Parallelweg is de bebouwing gesloten om geluidsoverlast in de blokken tegen te gaan. Het noordelijk deel van de Boulevard is geen onderdeel van de Bazaar, maar wel een belangrijke aanloopstraat naar de Bazaar. Dat biedt ruimte voor andere functies dan wonen. De breedte van de Boulevard maakt een toren passend.

Indicatief programma:

Wonen 87.000 m2

Voorzieningen 3.000 m2

Parkeergebouw 6.000 m2



nieuw onderstation Tennet met hindercirkel

parkeergarage
Westside

maatschappelijk
programma

gasleiding en onderstation

PARKEREN WESTSIDE

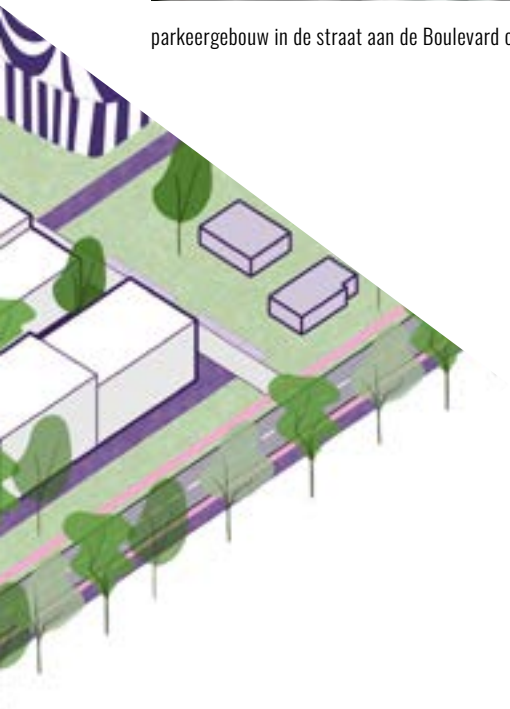
De Westside ligt naast de grote parkeergarages van de Bazaar. Voor de parkeerbalans is het aantrekkelijk om zoveel mogelijk dubbelgebruik met de Bazaar te stimuleren. Parkeren in de Westside zelf is een mix van gebouwd parkeren en parkeren op straat. Mocht het autogebruik minder worden, is het makkelijk om terug te schalen in het aantal.

Gebouwd parkeren kan op twee manieren: in een parkeergebouw of onder een dek in de woningbouw. Een parkeergebouw past goed aan de Boulevard, maar er is ook een optie voor een parkeergebouw aan de overzijde van de Industrieweg. In de straten is ruimte voor parkeren. Als de parkeerbehoefte afneemt kan deze ruimte worden ingezet voor vergroening.

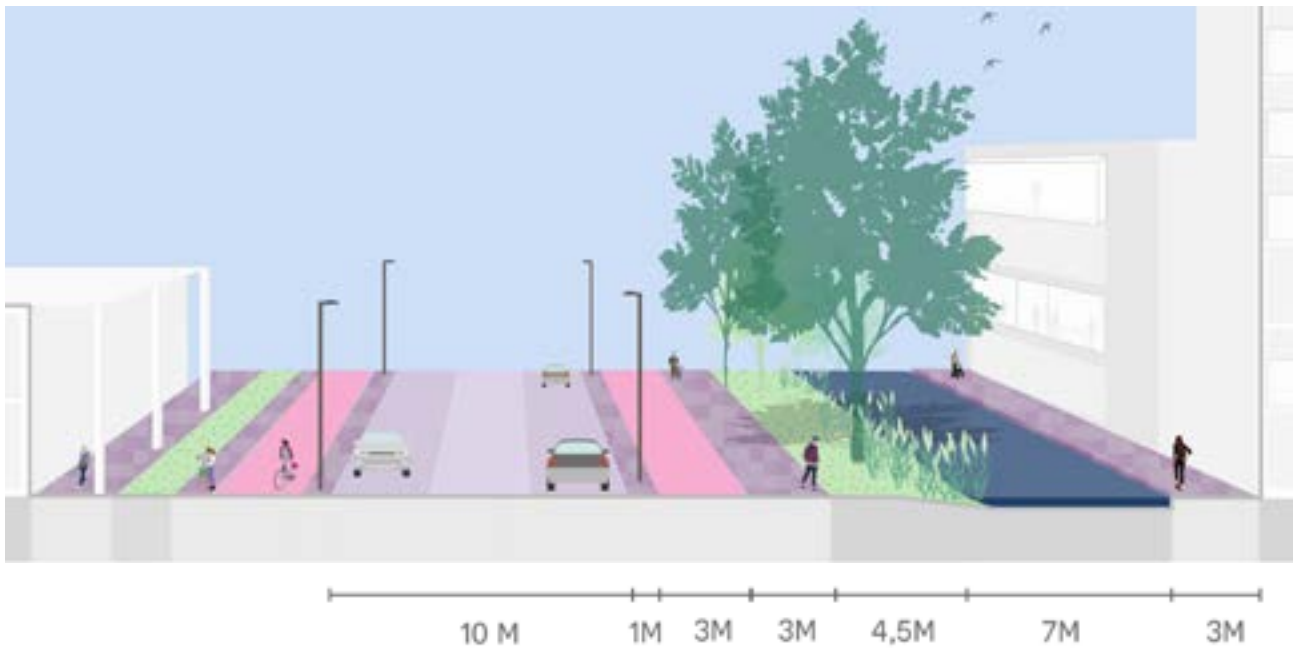




parkeergebouw in de straat aan de Boulevard of aan de Industrieweg



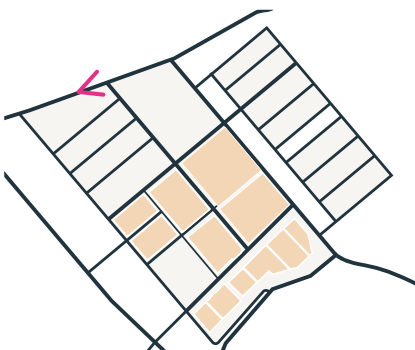
STRATEN WESTSIDE



Parallelweg

De Parallelweg is een drukke straat. Door ruimte te maken voor water en groen aan de zijde van de woningbouw ontstaat er afstand van de weg. Het profiel van de weg zelf wordt niet aangepast.

- wijkontsluitingsweg - 42 meter breed
- 50km/u met dubbelzijdig fietspad aan beide zijden
- geen ruimte voor parkeren
- bomenrij en wadi aan de zijde van de woningbouw

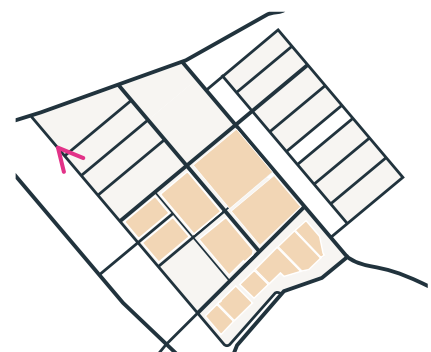


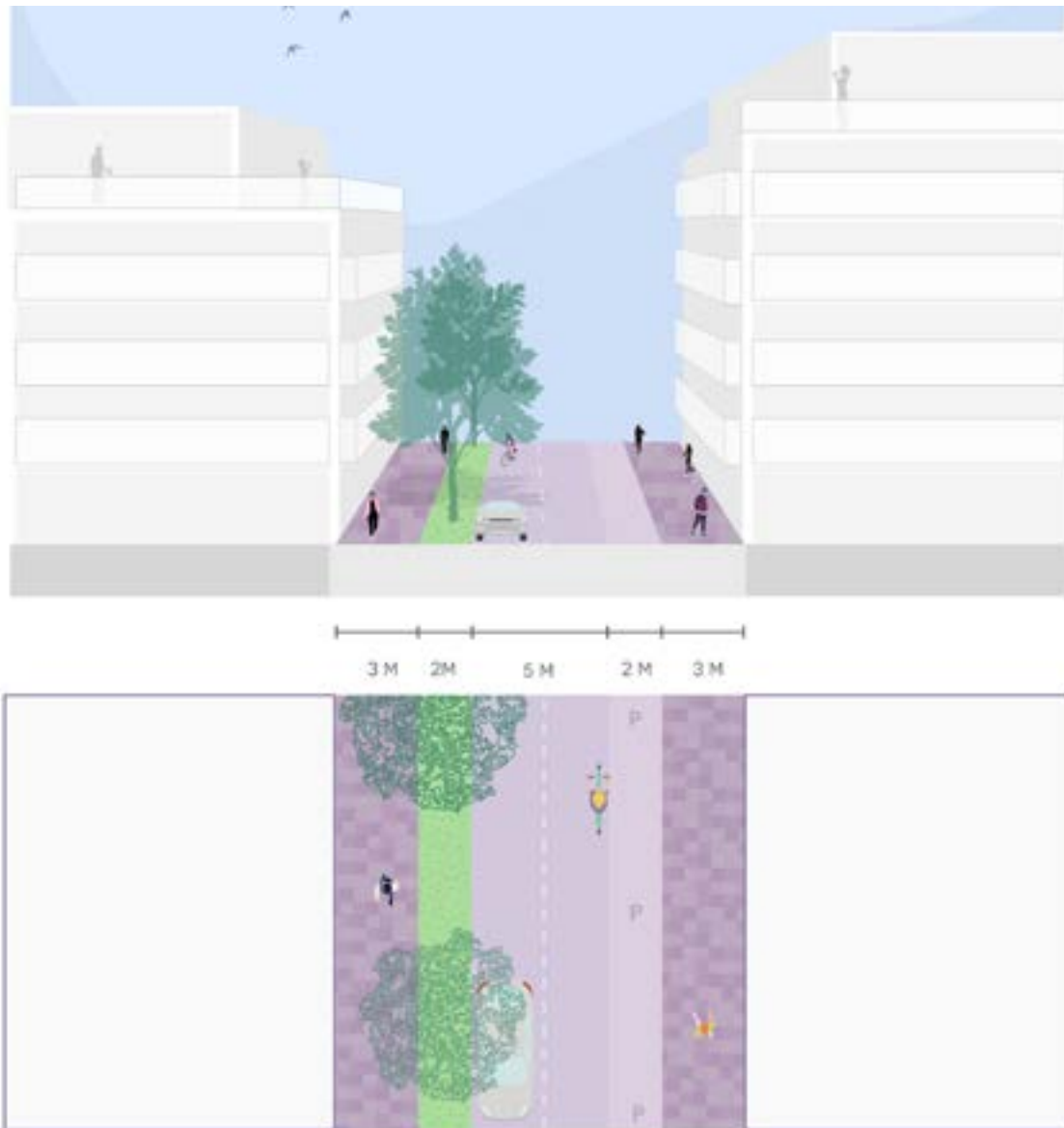


Industrieweg

De Industrieweg is een belangrijke route voor autoverkeer, zowel voor de aanliggende bedrijven als voor de Bazaar. Het profiel is relatief smal en wordt aan de zijde van de bedrijven geflankeerd met hekken. Er zit een tankstation en opslag. Er staan enkele bomen, maar de grote exemplaren zijn in 2020 gekapt. Aan de zijde van Westside wordt de rooilijn teruggelegd om ruimte te maken voor een groene zone die de overgang van de stenige Industrieweg naar de buurt maakt. Parkeren op straat wordt vervangen door vrijliggende fietspaden. De Bedrijven kunnen worden gestimuleerd bomen op hun kavel te planten.

- buurtontsluitingsweg - 29,5 meter breed
- Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u met vrijliggend fietspad aan beide zijden vanwege vrachtverkeer
- geen ruimte voor parkeren
- bomenrij en wadi aan de zijde van de woningbouw

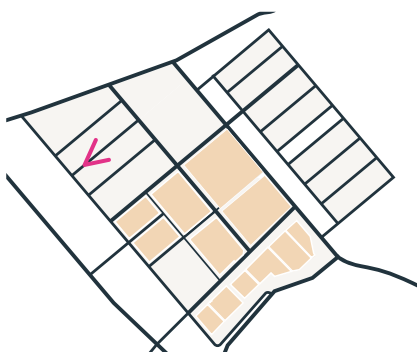




Woonstraten

Drie aantrekkelijke woonstraten zijn opgespannen tussen Industrieweg en Boulevard. Compact stedelijke straten met ruimte voor parkeren in de straat aan één zijde en een boom aan de andere kant. Het profiel is aanpasbaar aan de eisen van de toekomst: minder parkeren, meer klimaatadaptatie, fietsparkeren of andere ruimtevraag.

- woonstraat - 15 meter breed
- 30km/u met fietsen op de rijweg
- parkeren op staat
- bomenrij aan één zijde





**INFORMELE GROENE RUIMTE
DWARS OP DE STRATEN**



SMALLE WOONSTRATEN



GROEN EN VOORZIENINGEN

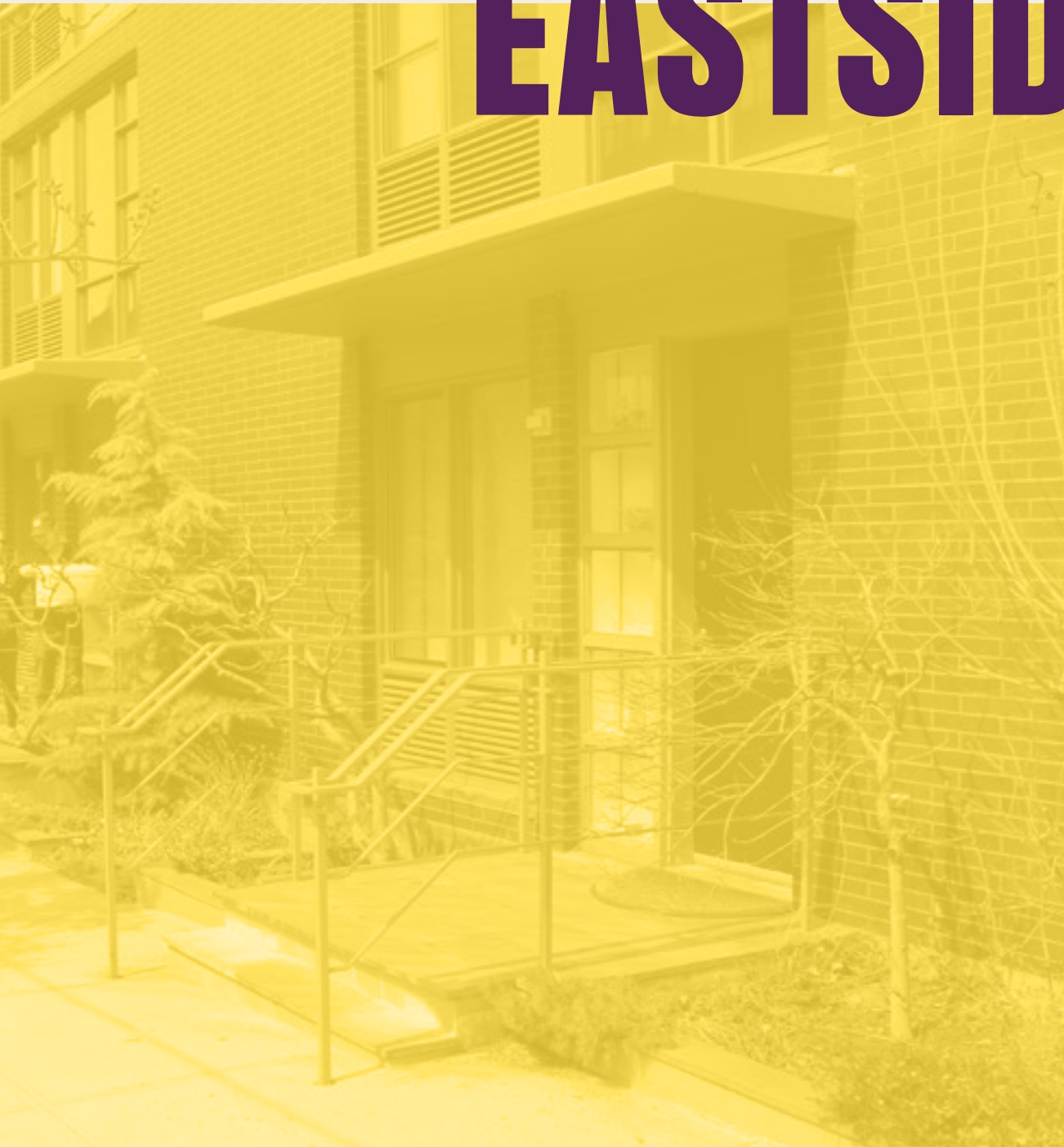


IMPRESSIE: VOORZIENINGEN IN DE BUURT
SCHOOL, SPELEN, ONTMOETEN EN WERKEN





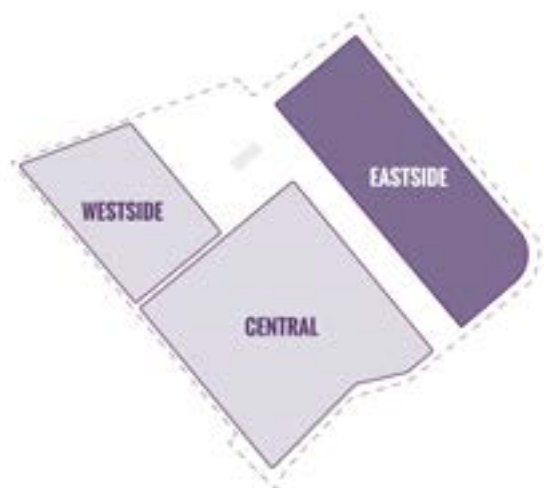
6. BAZAAR EASTSIDE



IDENTITEIT EASTSIDE

De Eastside wordt door water omringd. Dat zorgt voor geborgenheid zodat hier gewoond kan worden met de dynamiek van de Bazaar aan de ene kant en de weidsheid van het polderlandschap aan de andere kant. De Ringvaartsingel is de schakel tussen de Eastside en Central. De brede singel krijgt aan beide zijden gevels waardoor de singel een lineair park wordt, een goed adres voor wonen en werken.

De Dwarssingel verdeelt de Eastside in twee eilanden. Centraal in het noordelijke eiland ligt de Pruimendijk die de Eastside verbindt met de bazaar en met het Aagtenpark. Deze doorgaande route zorgt voor reuring, de Pruimendijk is ook hier de plek voor maatschappelijke voorzieningen zoals een school. Het zuidelijke eiland is wat kleiner en sluit aan op de Marktstraat. Een groen plein vormt het hart van de buurt. De zijden van de Meerlanden en de Parallelweg zijn geluidsbelast door de A9 en A22. Meer gesloten bebouwing aan de randen houdt het geluid buiten. Op de eilanden is de auto te gast. De auto en het parkeren zijn geconcentreerd aan de randen, de woonstraten zijn autoluw en gericht op verblijven.





APPARTEMENTEN AAN DE RAND



LEEFSTRAATJES + HOVEN



HOVEN OP PARKEERDEK



PROGRAMMA EASTSIDE

Wonen in de Eastside is een mix van appartementen en een kleiner deel grondgebonden stadswoningen en benedenbovenwoningen. De eilandstructuur maakt twee autoluwe buurtjes met voorzieningen op loop- of fietsafstand. Aan de Bazaarzijde van de Aagtensingel zijn de supermarkten gesitueerd, de school ligt aan de Pruimendijk, het park is naast de Eastside.

De randen bieden uitzicht over het landschap en het water, maar zijn ook geluidsbelast. De nadruk ligt hier op appartementen. Aan de autoluwe woonstraatjes is meer ruimte voor grondgebonden stadswoningen.

maatschappelijke voorziening aan de Pruimendijk



Indicatief programma:

Wonen 165.000 m²

Basisschool 5.000 m²



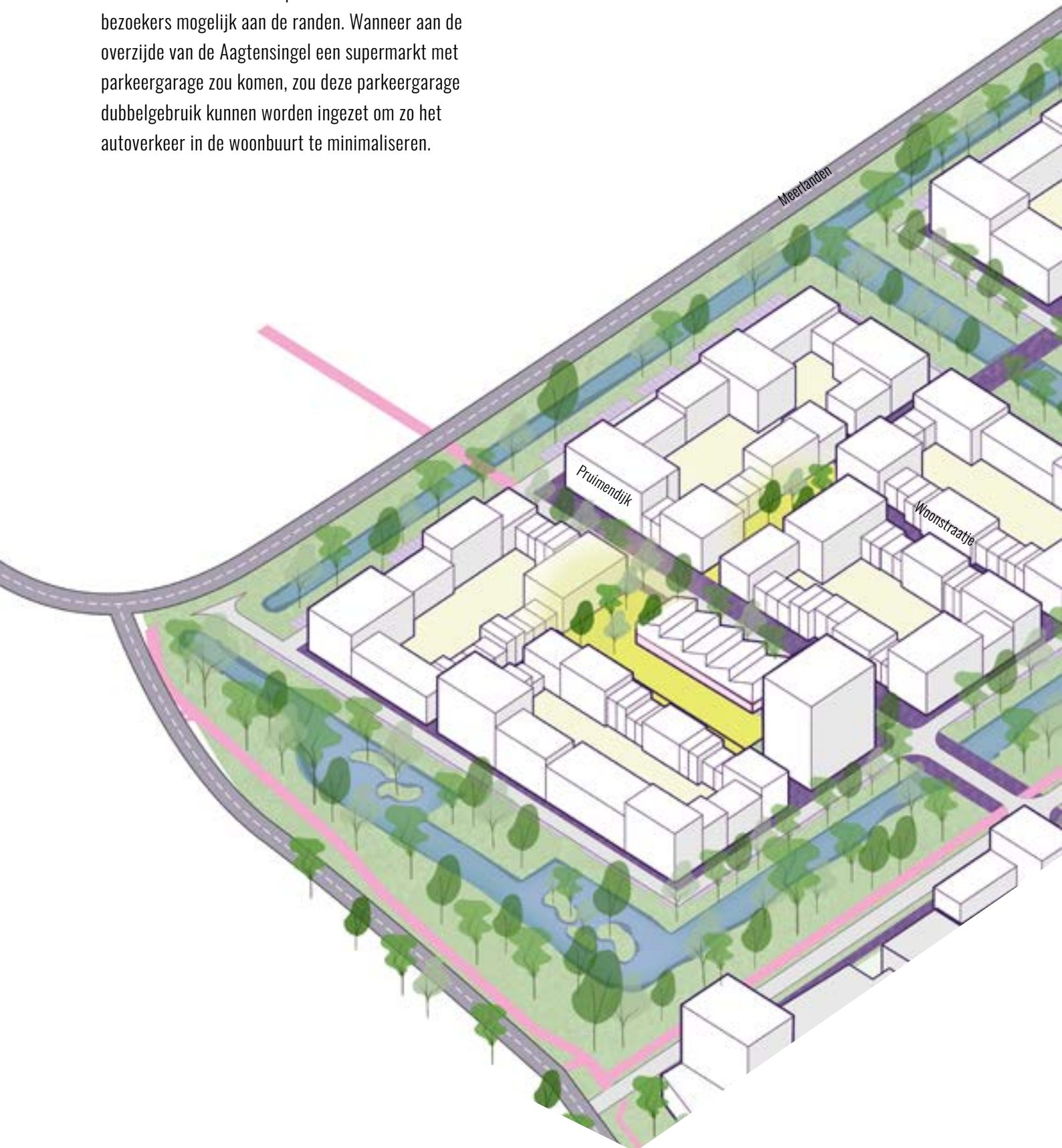
Aagtenpark

Prumendijk

Marktstraat

PARKEREN EASTSIDE

In de Eastside is een blokmaat toegepast die het goed mogelijk maakt binnen de blokken te parkeren. Dit parkeren vindt plaats uit het zicht onder een verhoogd maaiveld. Daarnaast is er parkeren voor met name bezoekers mogelijk aan de randen. Wanneer aan de overzijde van de Aagtingsingel een supermarkt met parkeergarage zou komen, zou deze parkeergarage dubbelgebruik kunnen worden ingezet om zo het autoverkeer in de woonbuurt te minimaliseren.

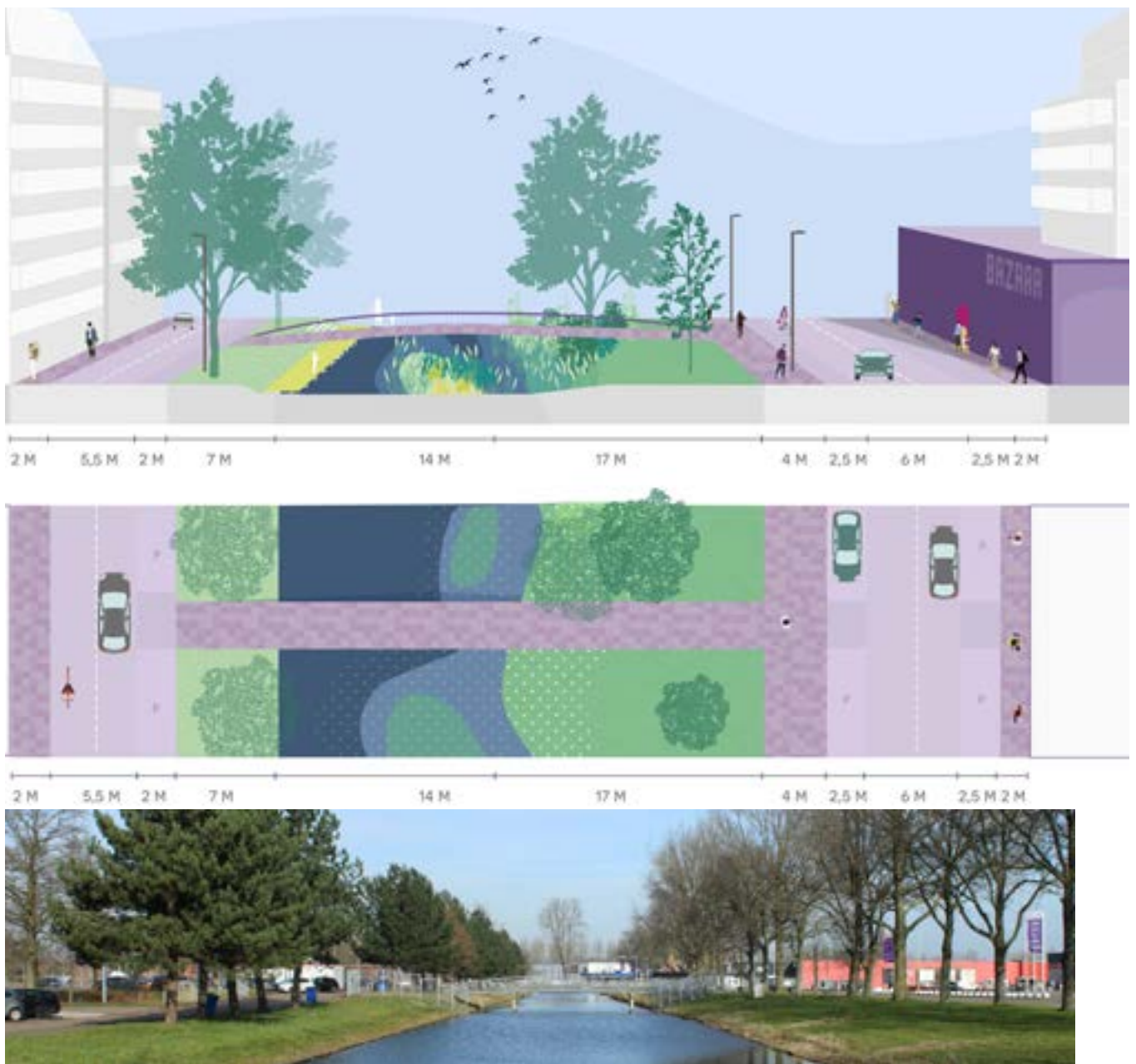




parkeren onder dek met collectieve daktuin

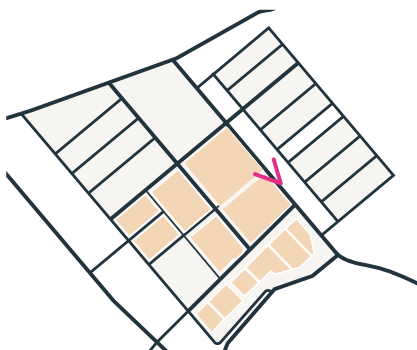


STRATEN EASTSIDE



Ringvaartweg > Aagtensingel

Aan de zijde van de Bazaar kan de rooilijn iets naar voren, maar door kabels en leidingen kan de maat niet meer versmald worden. Aan de Eastside is de rijweg smal.



- doorgaande straat en woonstraat - 68,5m breed
- 30km/u met fietsen op de rijweg
- parkeren op straat
- bomerij gekoppeld aan het water

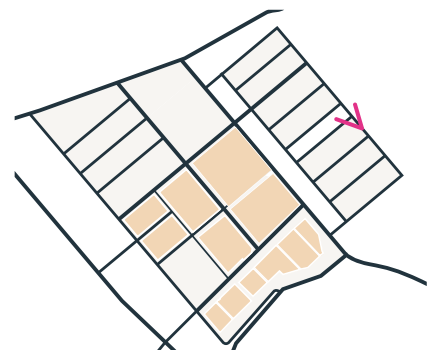
De profielen in de Eastside zijn vanwege de breedte wat kleiner weergegeven dan in de andere buurten. Per buurt zijn de profielen onderling vergelijkbaar.



Meerlanden langs het Aagtenpark

De Meerlanden vormt de wijkontsluitingsweg voor de Broekpolder. De ontwikkeling van de Eastside ligt volledig los van de Meerlanden, het profiel van de weg zelf wordt niet aangepast. Als de positie van de weg op termijn verandert is het mogelijk de Eastside alsnog aan te sluiten. Een fietsbrug verbindt de Eastside met het Aagtenpark. Door de hogere ligging van het Aagtenpark kan de brug aan de parkzijde op gelijke hoogte aansluiten.

- wijk ontsluitingsweg
- 50 km/u met gescheiden fietspad
- ventweg met parkeren aan de zijde van de buurt





H
O
T
E
L

IMPRESSIE: AAGTENSINGEL (RINGVAARTWEG)

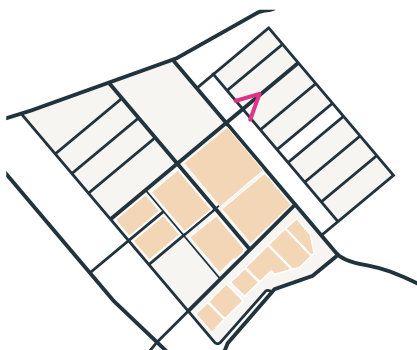




Pruimendijk in Eastside

De basismaat van de Pruimendijk is in Eastside gelijk aan de maat in Central, maar de inrichting is aangepast aan de buurt met meer ruimte voor groen.

stadsstraat - 22 meter breed
30km/u met fietsen op de rijweg
parkeren op straat
bomen en groenzones aan weerszijden

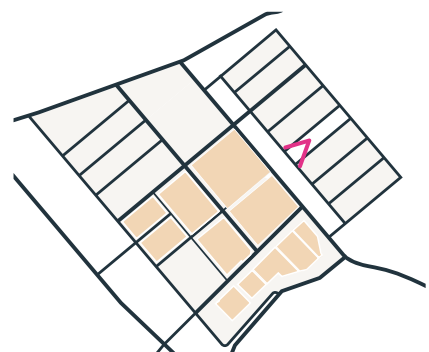




Dwarsvaart

De Dwarsvaart is onderdeel van de woonbuurt. Voetgangers en fietsers kunnen over de dwarsvaart oversteken, auto's blijven op de eilanden en zijn direct verbonden met de Aagtensingel.

- woonstraat met water- 57 meter breed
- 30km/u met fietsen op de rijweg
- parkeren op straat
- oevers zijn voor auto's niet verbonden

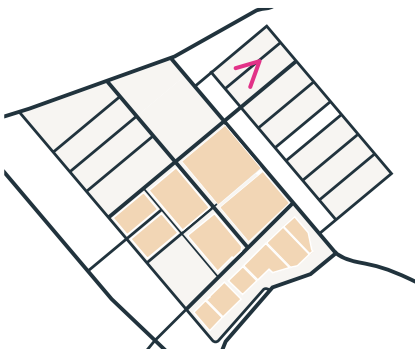




Woonstraatje

De woonstraatjes in Eastside zijn autoluw. De inrichting ligt op één hoogte, er is geen sprake van stoepen maar een gedeelde ruimte met plek om te spelen en ruimte voor groen. Klimaatbestendigheid is de basis voor de openbare ruimte inrichting, waarbij regenwater wordt vastgehouden en speelplekken iets lager liggen, zodat er piekbergingen ontstaan. Het polderlandschap is een inspiratie voor beplanting en boomsoorten.

- woonstraatje - 10 meter breed
- auto te gast
- ruimte voor water en groen





WATERBERGING N DE STRAAT



GROENE SPEELPLEKKEN



STRAAT OP ÉÉN NIVEAU



IMPRESSIE: WOONSTRAATJE





7. MOGELIJKE FASERING



MOGELIJKE FASERING BAZAAR

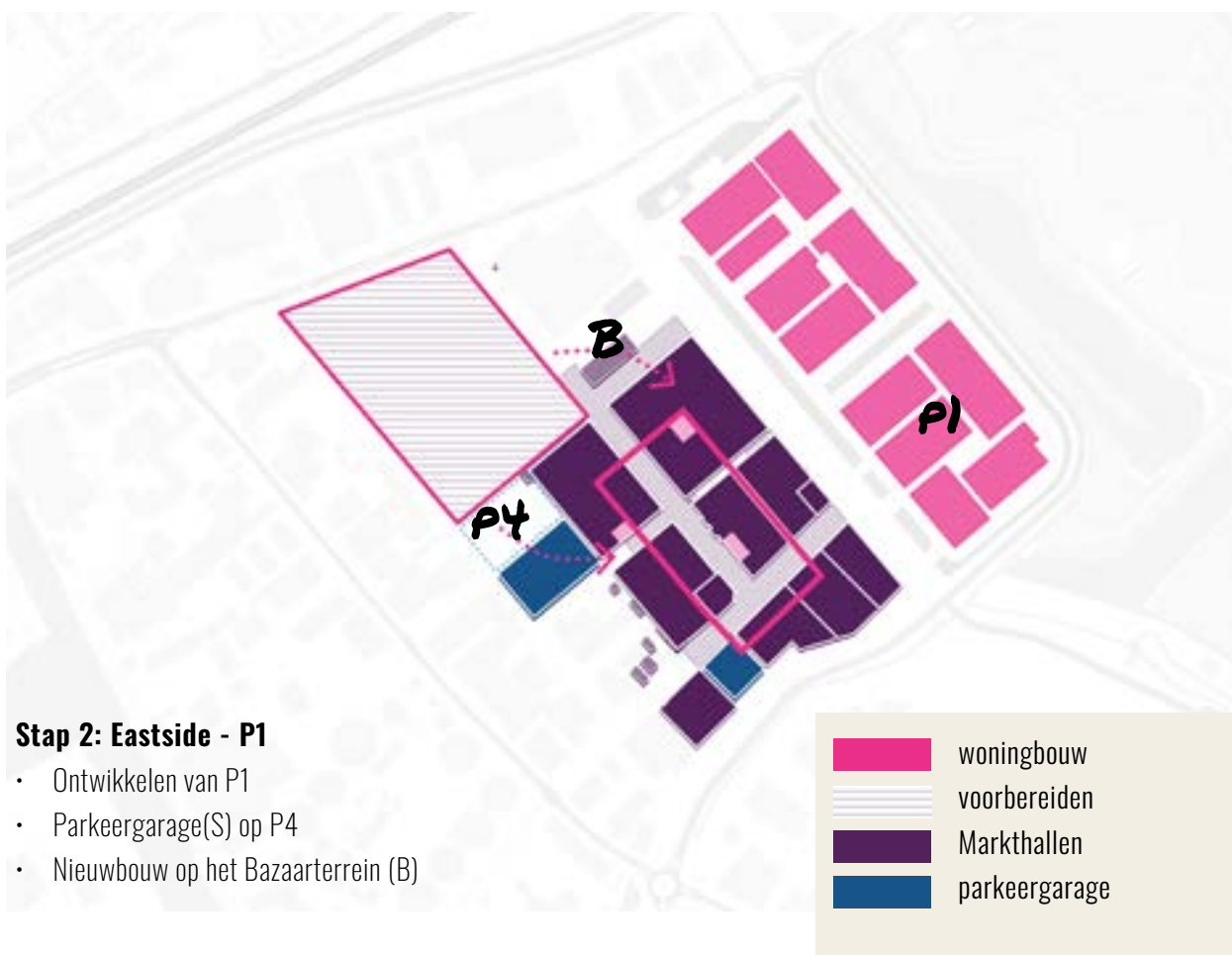
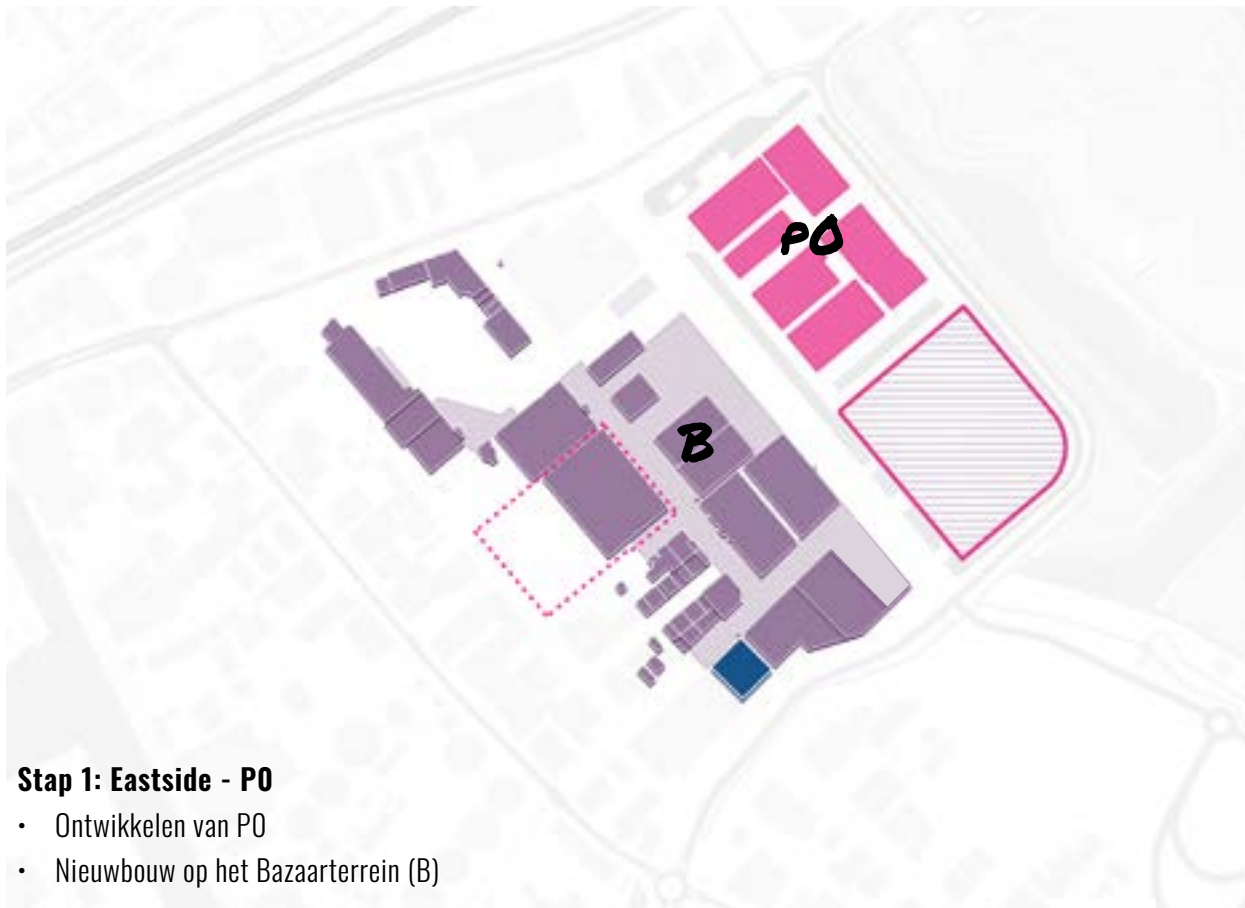


Organische ontwikkeling naar een compacte Bazaar

De fasering van de Bazaar en de woongebieden is in dit stadium niet meer dan een eerste indicatie. Met enige zekerheid kan ervan worden uitgegaan dat P0 als eerste wordt ontwikkeld. De basis voor de fasering is dat de Bazaar steeds optimaal blijft functioneren en niet lijdt onder de bouwactiviteiten. De grote parkeerterreinen P0, P1, P4 en P5 spelen een cruciale rol bij de fasering van het gebied. Er is een schuifpuzzel nodig waarbij steeds voldoende ruimte wordt geboden voor de markt en de ondernemers en toewerkt naar een compacte Bazaar. De grote woningbouwlocaties bevinden zich op de huidige P0, P1 en P5.

Op de locatie P4 zijn twee grote parkeergarages voorzien. Het (eventueel gefaseerd) realiseren hiervan is voorwaardelijk voor de ontwikkeling van wonen op P1 en P5. De eerste fase woningbouw op P0 kan onafhankelijk plaatsvinden van de bouw van de parkeergarages vanwege de huidige overcapaciteit aan parkeerplaatsen op het Bazaarterrein (B).

Gedurende de woningbouwontwikkeling in grote 3 stappen zal er een transformatie plaatsvinden op het terrein waar de uiteindelijke compacte Bazaar is voorzien. Ook hier is de ambitie naast de markthallen ook woningen te ontwikkelen samen met een aantal, aan de binnenstad complementaire programma's.





Stap 3: Westside - P5

- bouwen op de plek van grand bazaar
- bouw hotel op de hoek van kwadrant 4
- optie bouw 2e parkeergarage

PROJECTIE NIEUW OVER OUD





Deze kaart laat zien hoe de nieuwbouw zich verhoudt tot de bestaande structuur en bebouwing. De hoofdwegen, waterstructuur en ondergrondse infrastructuur zijn leidend. Secundaire wegen zijn nog flexibel en zijn afgeleid van de woningtypologie.

8. VERVOLG STAPPEN



DE VISIE IS HET BEGIN VAN EEN LANG PROCES

Uitwerking

Deze deelgebiedsvisie is mede opgesteld op basis van de rapporten van RIGO, Rho Advies en Goudappel en is één van de vele stappen die nodig zijn om te komen tot een haalbaar en uitvoerbaar plan. Vervolgonderzoek is onder meer nodig op het gebied van:

- Mobiliteit: aanpassing positionering en ontsluiting parkeergarage, aanpassing van de omliggende wegstructuur, aanpassing parkeerbehoefte en capaciteit.
- Geluid: positionering en bouwhoogtes van de bouwblokken om geluidshinder te weren
- Bedrijventerrein: vergroting Bazaarterrein door positionering parkeergarage en ruimtereservering gasleidingen (minder onttrekking “gebied met provinciaal belang”), meer aandacht voor de aansluiting van het terrein op het naastgelegen bedrijventerrein.
- Klimaat en gezonde leefomgeving: aanpassingen profielen, Industrieweg, met meer ruimte voor groen, autoluwe organisatie Eastside (huidige p0 en p1).

Participatie

Op 28 september 2023 vond een informatieavond voor ondernemers plaats, gemodereerd door de ondernemersvereniging IJmond. Vanuit de ondernemers zijn er vooral zorgen over de bereikbaarheid, de huidige situatie wordt al slecht gewaardeerd, met name bij calamiteiten in een van de tunnels. Een tweede bijeenkomst met de ondernemersvereniging vond plaats op 2 april 2025. Hier is nader ingegaan op het thema mobiliteit waar de laatste stand van zaken van de planontwikkeling en onder andere de onderzoeken van mobiliteitsadviseur Goudappel zijn gepresenteerd. Naast de gesprekken met de ondernemersvereniging was er een inloopmarkt in het GAAF pand en vond er een ronde tafelsessie plaats georganiseerd door St. Business Docks.

'Woningen zijn er amper, veel verkeer is er nu ook al'

De plannen voor Kaizer 'tad kunnen worden doorleefd als 'de straat' vrijwel uitarmen lange licht. Deze ge
meine deier van de reacties. 'meer woningen zijn toe' welkom' en 'heel vrolijk is er toch al



Newsweek  **Magazine** has a new cover. The cover features a picture of a man in a suit, looking serious. The text on the cover reads: "The man who is the most powerful in the world. The man who is the most powerful in the world. The man who is the most powerful in the world." The cover is black and white.



Ja, we kunnen wel blijven zoeken. Een woning kunnen vinden is belangrijker

Business Unit

[illegible]

„Dat dorpse karakter vind ik gewoon zo ontzettend fijn

omgeving. Ik heb nogmaals gezegd: ik wil gewoon in de regio

5



OP DONNERSDAG 14 SEPTEMBER 2011

DE WERELD VAN DE WERELD

OP DONNERSDAG 14 SEPTEMBER 2011

REPORTAGE Ondernemers in de IJmond positief over bouwplan

Voornaamste zorg Bazaar Stad is verkeersdruk

Op initiatief van ondernemersvereniging CNV IJmond was er donderdag een bijeenkomst over de bouwplannen voor Bazaar Stad. De aanwezigen, voornamelijk ondernemers, bleken positief over het plan. Alleen is er angst voor een te hoge verkeersdruk.



Bezoek De de hoofdstad van de IJmond is een dorpse plek met een karakter. Het is niet de drukke stad waar men vaak naar toe gaat, maar een plek waar men graag blijft. Het is een plek waar men graag woont, werkt en speelt. Het is een plek waar men graag leeft.

Christiaan van Elzen, voorzitter van de IJmondse ondernemersvereniging, zei het wel: „Het is niet de drukke stad waar men vaak naar toe gaat, maar een plek waar men graag blijft. Het is een plek waar men graag woont, werkt en speelt. Het is een plek waar men graag leeft.“

Geen voorkeur Het is de voorkeur van de IJmondse ondernemersvereniging om de IJmond te laten zien wat het is. Het is een plek waar men graag woont, werkt en speelt. Het is een plek waar men graag leeft.

„Het is niet de drukke stad waar men vaak naar toe gaat, maar een plek waar men graag blijft. Het is een plek waar men graag woont, werkt en speelt. Het is een plek waar men graag leeft.“

„Het is niet de drukke stad waar men vaak naar toe gaat, maar een plek waar men graag blijft. Het is een plek waar men graag woont, werkt en speelt. Het is een plek waar men graag leeft.“



De IJmondse ondernemersvereniging heeft een boekje gemaakt over de bouwplannen voor Bazaar Stad.

„Over negen maanden moet duidelijk worden of het haalbaar is

„Het is niet de drukke stad waar men vaak naar toe gaat, maar een plek waar men graag blijft. Het is een plek waar men graag woont, werkt en speelt. Het is een plek waar men graag leeft.“



De IJmondse ondernemersvereniging heeft een boekje gemaakt over de bouwplannen voor Bazaar Stad.



De IJmondse ondernemersvereniging heeft een boekje gemaakt over de bouwplannen voor Bazaar Stad.

„Het is niet de drukke stad waar men vaak naar toe gaat, maar een plek waar men graag blijft. Het is een plek waar men graag woont, werkt en speelt. Het is een plek waar men graag leeft.“

„Het is niet de drukke stad waar men vaak naar toe gaat, maar een plek waar men graag blijft. Het is een plek waar men graag woont, werkt en speelt. Het is een plek waar men graag leeft.“

„Het is niet de drukke stad waar men vaak naar toe gaat, maar een plek waar men graag blijft. Het is een plek waar men graag woont, werkt en speelt. Het is een plek waar men graag leeft.“

Indicatie woningbouwprogramma

In de afgelopen maanden is de stedenbouwkundige visie gebruikt om te onderzoeken hoeveel woningen passen in de bouwvelden P0, P1 en P4. Daarin is een verdeling gekozen van type appartementen en grondgebonden woningen die zijn bepaald op grond van het onderzoek van RIGO. Beginpunt daarbij is de beschikbare ruimte op de begane grond voor warmtekoedeopslagruimtes, bergingen, fietsenberging en autoparkeren voor de woningen. Op basis van het Heijmans Appartementen Concept is een eerste ruimtelijk opzet uitgewerkt met de volgende verdeling van type woningen:

Deze verdeling leidt tot een totaal aantal woningen van circa 3000 woningen voor de drie velden). Woningen op het toekomstige compactere terrein van de Bazaar zijn hierin nog niet meegenomen.

Sociale woningen:

- 35% van de sociale woningen met 2 kamers
- 50% van de sociale woningen met 3 kamers
- 15% van de sociale woningen met 4 kamers

Vrijesector:

- 10% van de vrije sectorwoningen met 1 kamer
- 35% van de vrije sectorwoningen met 2 kamers
- 35% van de vrije sectorwoningen met 3 kamers
- 15% van de vrije sectorwoningen met 4 kamers
- 5% van de vrije sectorwoningen stadswoningen

VERVOLG

De visie voor Bazaarstad laat de mogelijkheden van het terrein zien. Voor het vervolg is intensievere samenwerking nodig met onder meer de gemeente Beverwijk, de provincie Noord-Holland, de Stichting Business Docks en hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). In de vervolgstappen gaat extra aandacht uit naar de volgende thema's:

Gezonde leefomgeving

- Klimaatadaptieve en robuuste water- en groenstructuur
- Gezonde woonmilieus zowel milieutechnisch (geluid, fijnstof) als sociaal (sociale cohesie in de buurt, voorzieningen, verbindingen met de omgeving)
- Landschappelijke inbedding met verbindingen naar de buitengebieden (westerpolder) en het Aagtenpark
- Aantrekkelijke routes voor fiets en voetganger naar de binnenstad en naar het NS station
- Betere bereikbaarheid met openbaar vervoer, ook buiten het weekeinde

Economische ontwikkeling

- Impact van de milieuhindercirkels voor de ontwikkeling van Bazaarstad. Welke feitelijke hinder is er, in gesprek met de betreffende bedrijven.
- Extra aandacht voor de overgang tussen de woningbouw van Bazaarstad en het bedrijventerrein: onder meer Industrieweg, Parallelweg.
- Uitwerken en in de tijd zetten van de ontwikkeling van de Bazaar: intensiever ruimtegebruik op het terrein van de Bazaar (gebied provinciaal belang) verplaatsing van de delen die slecht functioneren.
- Ontwikkeling van Bazaar is een impuls voor investeringen in de directe omgeving en trekt nieuwe bedrijven aan.

Mobiliteit

- Uitwerking routes binnenstad en het station. Een goede en logische verbinding van het station naar de Business dock zijde kan het gebruik van openbaar vervoer stimuleren van dit deel van de stad.
- Onderzoek impact van de extra woningen op het huidige netwerk van Beverwijk.
- Nader onderzoek mobiliteit bazaar, inclusief impact van beter openbaar vervoer en vergroten openingstijden van (deel van de) voorzieningen.

Beeldkwaliteit

Bij een gebiedsontwikkeling is de borging van de kwaliteit van belang. Hiertoe zal onder andere een beeldkwaliteitsplan worden opgesteld en wordt gedacht aan het betrekken van een supervisor om de samenhang te borgen.

