



WERF35

STEDENBOUWKUNDIGE VISIE

10 mei 2021

Aan dit ontwikkelperspectief
hebben meegewerkt:



**KARRES
BRANDS**

Vakwerk

INHOUD

1. WERF 35 (Introductie & Historie)	4
2. Stedenbouwkundige Analyse & Concept	10
3. Verhaal van de Werf (Kernwaarden en doelgroepen)	16
4. Programma (wonen, werken en aanvullende voorzieningen)	24
5. Ruimtelijk concept (Uitgangspunten Stedenbouwkundige visie)	41
6. Beeldkwaliteit	54
7. Duurzaamheid	77
8. Mobiliteit	82
Bijlagen	98

1. WERF 35

1. Locatie

Werf35 is een voormalige fabriekscomplex uit de vroeg 20e eeuw. Het gebied ligt langs de spoorzone in het oosten van Hilversum. Vanaf de werf fiets je in tien minuten naar het centrum, station Hilversum of Hilversum Sportpark. Met de komst van de nieuwe HOV-lijn is dit gebied behoorlijk in beweging.

Het gebied, een voorheen solitaire industriële plek vlak buiten het oorspronkelijke Hilversum, is door de jaren heen onderdeel is geworden van een meer stedelijke context. Enerzijds zijn er de kleinschalige woonbuurten (in het noorden en westen) en anderzijds vindt men ten oosten van de werf een terrein waarin bedrijfspanden en bedrijfsverzamelgebouwen samen een cluster van creatieve bedrijvigheid hebben gevormd. Aan de zuidzijde grenst de ontwikkellocatie aan het spoor. Vanzelfsprekend brengt dit extra



ontwerp-uitdagingen met zich mee, maar vooral ook een kans om van de Werf een nieuwe zichtlocatie te maken vanaf de trein.

Het industriële karakter en de positie van de Werf ten opzichte van de binnenstad en de

stations maakt dat het een interessant gebied is voor een creatieve doelgroep. De Werf draagt met haar rauw-industriële werklandschap en diverse voorzieningen nu al bij aan de aantrekkingskracht van de spoorzone en van Hilversum. De tijd om een volgende stap te



zetten in de ontwikkeling is gekomen. Werf 35 heeft de potentie om door te groeien tot een gemengd stedelijk gebied. Een plek waar hoofdzakelijk gewerkt wordt, maar waar een mix tussen creatieve bedrijvigheid, wonen en voorzieningen elkaar versterkt. Behoud van

eigen karakter is daarin van groot belang. Zo ontstaat een eigenzinnige plek waar de creatieve industrie floreert, waar nieuwe bewoners zorgdragen voor het gebied en waar voorzieningen zorgen voor extra levendigheid.

Van links naar rechts:

*Werf 35 2019
Kavel Werf 35
Kaart Locatie*

1.2. Historie van de Werf

Werf35 is onderdeel van de industriële historie van Hilversum. Hier en daar aangetast door de tand des tijds, maar daardoor erg oorspronkelijk. Sinds kort heeft het ook officieel de status van gemeentelijk monument en daar zijn wij trots op! Om meer grip te krijgen op de cultuurhistorische context en te komen tot een erfgoedinclusief plan, heeft bureau Hylkema Erfgoed zowel op gebouw- als op gebiedsniveau een onderzoek uitgevoerd.

De Werf is van huis uit een complex met een hoog utilitair karakter. Het gebied en haar gebouwen hebben door de decennia heen ten dienste gestaan van de activiteiten die daar zijn ontplooid. Daarin is het een adaptief geheel gebleken dat zich heeft aangepast aan de tijdsgeschiedenis. Het gebied kent een hoge cultuurhistorische waarde door de oorspronkelijke functie als farmaceutisch industrie-complex, later als locatie van de gemeentereiniging, daarna als

gemeentewerf en meer recent als creatieve broedplaats in ontwikkeling. Het complex heeft architectonische waarde vanwege de herkenbaarheid als fabriekscomplex uit het begin van de 20e eeuw in een traditionele baksteenarchitectuur. Het complex behoort tot een van de zeldzaam in stand gebleven fabrieksterreinen in Hilversum.

Het pand in het midden van de Werf is het oudste industrie-pand van Hilversum (1916) en diende als fabriekje waar pleisters werden gemaakt. Al snel werden er andere gebouwen omheen gebouwd met de karakteristieke zaagtanddaken, 'sheddaken' genoemd. In 1930 is het geheel overgenomen door de Gemeente Hilversum en diende het als gemeentewerf waar wagens en materieel werden onderhouden. In 2012 is het terrein verkocht aan Medianest. Met de nieuwe eigenaar had de Werf 35 direct haar eerste grote gebruiker. Daarna heeft het

gebied zich organisch ontwikkeld tot creatieve broedplaats die het vandaag de dag is.

Historische Analyse Hylkema

Bureau Hylkema heeft vanuit de analyse een aantal richtinggevende elementen benoemd die als uitgangspunten integraal onderdeel zijn geweest van de (ontwerp)opgave. Puntsgewijs zijn deze elementen:

- Geslotenheid van ommuurde fabrieksterrein;
- Van oudsher één duidelijke entree naar het fabrieksterrein (zuidzijde);
- Binnen het fabrieksterrein fungeerde het plein als hart voor de fabriek;
- Gebied buiten de ommuring:
 - Een eigen karakter
 - Losstaande gebouwen met ieder een eigen functie/vormgeving
 - Oriëntatie op het spoor
- Voorkom concurrentie tussen nieuwbouw met de oudbouw.






1924



2019



-  Hoge monumentwaarde
-  Positieve monumentwaarde
-  Indifferente monumentwaarde

Monumentenwaarde terrein
Bron: Historische Analyse Hylkema Erfgoed

1.3. De Werf anno nu

Werf35 was bij haar start in 2012 bedoeld als een soort Asterix en Obelix dorpje waar vrijheid, saamhorigheid, ondernemerschap en authenticiteit gedeelde normen zijn. Werf35 is een succes gebleken en heeft nieuwe gebruikers aangetrokken.

Het gebied heeft zich de laatste jaren op een vraaggestuurde en organische wijze ontwikkeld. Dit is een robuust groeimodel gebleken. Vanuit de nieuwe huurders is een hechte community ontstaan. Dit concept heeft tevens geresulteerd in het behoud van alle bestaande gebouwen, inmiddels bijna allemaal volledig gerestaureerd/getransformeerd.

De Werf heeft een nieuw leven gekregen. De nieuwe bedrijvigheid brengt anno 2021 ca. 250 vaste arbeidsplaatsen met zich mee en veel mensen bezoeken het gebied om voor evenementen of om een hapje te eten.

Er zijn partijen van het eerste uur, denk aan bijvoorbeeld Karres en Brands landschapsarchitecten (hierna K+B) en het restaurant Chef aan de Werf. Een kenmerk van Werf 35 is dat het altijd in ontwikkeling is. Waar eerst Spilgames zat, zitten nu snel groeiende bedrijven als Respace en TinQwise. Het voormalige pleisterfabriekje is heel recent nog volledig gerenoveerd. Het kent nu verschillende functies onder één dak; met onder meer een yogastudio (Yogi Heroes), een kleine communicatie & design boetiek (Story Studio) en uiteraard de eerder genoemde Chef a/d Werf.

In aanvulling op de vele nieuwe gezichten die een plek hebben gevonden in de gebouwen heeft Werf 35 zich ontwikkeld als een plek van dynamiek en reuring. Hoewel het door de meer recente corona-crisis stil is geworden, hebben er door de jaren heen een hoop evenementen

plaatsgevonden. Denk aan één van de vele kleinschalige evenementen zoals het circus.

Mensen van de werf ontspannen bij Yogi Heroes en staan samen te spitten in de moestuin naast het houten kerkje. Honing komt uit de kassen aan de rand van het veld. Kortom: het bloeit en zoekt op de Werf en dat heeft een aanzuigende werking.

Begin 2021 is de omgevingsvergunning aangevraagd voor restauratie en herontwikkeling van de Stookplaats. Dit is het laatste stukje industrieel erfgoed dat tot herontwikkeling wordt gebracht als een flexibele werkplek met een ondersteunende horeca. Hiermee geven we invulling aan het laatste puzzelstukje voor wat betreft de bestaande gebouwen.

Werf 35 wil verder groeien als creatieve hotspot in Hilversum. In deze stedenbouwkundige visie

wordt daarom ingezet op de ontwikkeling van het zuidelijke terrein. Ook in het eindbeeld voert de creatieve bedrijvigheid nog steeds de boventoon. Hierbinnen wordt ingezet op een breder programma waarbij functies als wonen en voorzieningen zorgen voor een plek die 24/7 leeft en het gebied nog meer versterken.



Werf 35 Anno 2021

2. STEDENBOUWKUNDIGE ANALYSE & CONCEPT

2.1 De bredere context

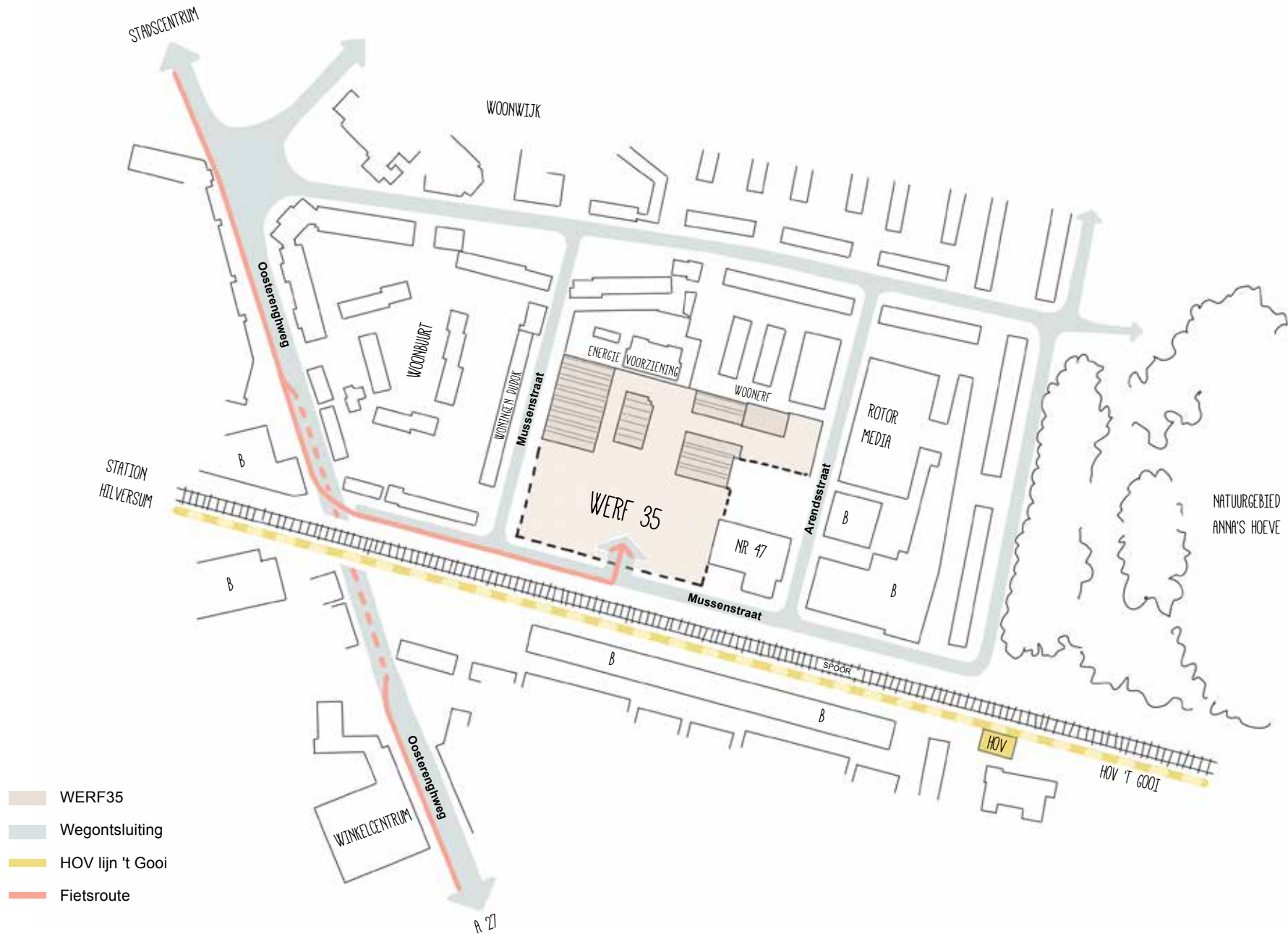
In het heidegebied ten Oosten van Hilversum werd in 1874 een spoorlijn aangelegd, de Gooiselijs. Doordat het transport van goederen over het spoor mogelijk werd, besloot de gemeente Hilversum om dit gebied de bestemmen als industrieterrein. Dit leidde in 1915 tot de bouw van de Farmaceutische fabriek, een plek die we nu kennen als 'Werf 35'.

Het fabrieksterrein is van oorsprong een ommuurd geïsoleerd gebied. Het lag op enige afstand van het historische centrum en maakte daar eigenlijk niet echt onderdeel vanuit. In de loop van de jaren raakte de zone tussen het centrum en de werf verder bebouwd met een mix van industrie en woningbouw. Deze mix onderstond o.a. door de bouw van woningen voor medewerkers van het fabrieksterrein. En later, nadat het terrein was overgenomen door

de gemeentewerf, de woningen van Dudok aan de Mussenstraat. Tussen 1930 en 1940 raakte de Werf zo steeds meer ingebed in het stedelijke weefsel van de stad.

Het huidige weefsel van de omliggende buurt wordt in het algemeen getypeerd door woningbouw in 2 lagen met een kap uit verschillende periodes, met hier en daar een uitzondering in hoogte. Zo vind je langs de doorgaande wegen woningbouw tot 5 lagen, en bij het winkelcentrum aan de ander kant van het spoor gaat het zelfs tot 8 lagen hoog. De bedrijfsgebouwen bestaan veelal uit de kenmerkende, 'vierkante dozen' van een meter of 6 tot 9 hoog. Een uitzondering hierop vormt het grote vierkante blok t.v.b. energievoorziening aan de Noordzijde van de Werf, deze gaat tot 12 meter hoog.

Hilversum wordt ook nu nog steeds ingesloten door grote groene heide- en bosgebieden en is hiermee goed verbonden. Vanaf de Werf loop je in 5 minuten naar natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve wat onderdeel uitmaakt van een groter natuurgebied Groene schakel / Utrechtse Heuvelrug.



- WERF35
- Wegontsluiting
- HOV lijn 't Gooi
- Fietsroute

2.2 Komen en gaan op de Werf

De locatie is goed bereikbaar. Momenteel wordt er gebouwd aan een nieuwe HOV-lijn, parallel aan het huidige spoor met een halte op de hoek van de Van Linschotenlaan. (deze wordt ook bereikbaar vanaf de Mussenstraat/A. Fokkerweg) Via deze halte kost het slechts enkele minuten om station Hilversum te bereiken. Deze HOV-lijn zorgt ook voor een directe verbinding met Huizen en is aanleiding een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding op de Oosterengweg, onder het spoor door. Wie alsnog met de auto komt, rijdt vanaf de A27 in ongeveer 5 minuten naar de Werf.

2.3 De randen van de Werf

Het plangebied is helder te definiëren. Een deel van de vroegere muur aan de Noordzijde is nog steeds intact. Aan de overige drie zijdes wordt het fabriekscomplex en het terrein dat er bij komt, omsloten door de Mussenstraten en

Arendsstraat. Met het pand aan de Arendsstraat 47 wordt rekening gehouden in de percelering van de planvorming, alhoewel het geen onderdeel uitmaakt van de opgave.

Wanneer we kijken naar de bebouwing zien we aan de Noord- en Westzijde grotendeels woningbouw. Met in de Noordoosthoek een recent gerealiseerd woonerf. Aan de Oostzijde, langs de Arendsstraat staan een aantal bedrijfsgebouwen, grotendeels uit dezelfde periode als de Pharmaceutische fabriek. Qua programma sluiten deze bedrijven, zoals 'Rotor Media', goed aan op het profiel van de Werf. Aan de Zuidzijde ligt het treinspoor, met aan de andere zijde nog enkele bedrijfspanden. Hoewel de spoorlijn in vroegere tijden voor nieuwe mogelijkheden zorgde in het gebied brengt het nu een aantal kaders met zich mee, met name richting geluid en veiligheid.



Woningen van Dudok, Mussenstraat



Rotor media, Arendsstraat



Energievoorzieningen aan de Noordzijde van de Werf



Bedrijfspanden langs het spoor



Woningbouw 5-laags, kamerlingh Onnesweg



Woningbouw bij het winkelcentrum, Oosterengweg

2.4 Karakteristieke fabrieksarchitectuur

Het besloten karakter van het terrein heeft iets unieks. De gebouwen met de ommuurde buitenruimte creëren dit contrast tussen “binnen” en “buiten”. Midden op het terrein neemt een gebouw met zijn omliggende buitenruimte een centrale plek in in het geheel. Dit voelt als een brandpunt waar alles samenkomt in het gebied. De huidige bebouwing bestaat uit een ensemble van diverse bouwmassa's die in vorm en materialisatie familie van elkaar zijn. Al in 1919 werden gebouwen als onderdeel van het complex buiten de muur gerealiseerd. Gebouwen werden toegevoegd wanneer deze noodzakelijk waren voor het functioneren van het geheel en werden ook weer verwijderd wanneer deze overbodig waren. Zo heeft de Werf zich ontwikkeld tot het punt waar we nu zijn aanbeland.

Een aantal belangrijke karakteristieken van de huidige bebouwing:

- De goothoogte zit veelal rond de 6-7 meter waardoor er sprake is van een doorgaand daklandschap.
- De industriële daken liggen allemaal in de Oost-West richting waarbij de vorm verschillend is. Zo zijn er sheddaken (met lichtstraten op het Noorden), zadeldaken, platte daken en een toogdak.
- De panden hebben grote, met aandacht vormgegeven, openingen op maaiveld. Wanneer deze in de zomer open staan, vervaagd de grens tussen binnen en buiten.
- De gevels zijn opgetrokken uit baksteen, veelal in kruisverband. Hier en daar zijn er verbijzonderingen in het verband toegevoegd langs de gevelranden en in rondom openingen.

2.5 Meer werf in de buurt

Oude gebouwen hebben een nieuwe betekenis gekregen doordat de plek opnieuw is uitgevonden en geprogrammeerd. Het succes van deze nieuwe functies vraagt om een vervolg. Door toevoeging van nieuwe gebouwen kan de diversiteit van de verschillende gebouwen en functies toenemen. Dit kan en moet bijdragen aan het succes van de Werf. Daarnaast kan de toevoeging van bebouwing ook zorgen voor een kwaliteitsimpuls voor de plek en het gebied. Toegangen kunnen duidelijke worden vormgegeven, levendigheid (ook na “kantooruren”) kan worden vergroot en synergie tussen nieuw en oud kan de beleving van de plek versterken. De Werf wordt nog meer onderdeel van de buurt!



Het centrale plein met Chef aan de Werf, Mussenstraat 11



De Stookplaats, Mussenstraat 9



KARRES EN BRANDS, Mussenstraat 21



TINQWISE, Mussenstraat 15



TINQWISE, Mussenstraat 15



Straatje tussen de Stookplaats en Chef aan de Werf

3. HET VERHAAL VAN DE WERF

3.1. Kwaliteiten & Kernwaarden

Nu de transformatie van bestaande gebouwen bijna klaar is wordt er gekeken naar uitbreiding in de vorm van duurzame nieuwbouw en hoogwaardige buitenruimte. De tijd om een volgende stap te zetten in de ontwikkeling van de Werf is gekomen. Werf 35 moet een eigentijdse plek worden waar de creatieve industrie floreert, waar startups een kans krijgen en waar bewoners zorgdragen voor het gebied. Waar ateliers en concept stores zorgen voor creativiteit en waar horeca en evenementen een belangrijke rol spelen in de alledaagse zaken. In onze visie is de werf een authentiek en nog steeds een industrieel-ruw gebied met een moestuin en bewoners die actief onderdeel willen zijn van hun leefomgeving. Een gebied waar de creatieve sector en de mediasector elkaar versterken en waar creatieve ideeën de kans krijgen.



In afstemming met het kernteam van de gemeente, de huidige gebruikers en de eigenaar van het gebied zijn de unieke kwaliteiten van Werf 35 in kaart gebracht. Deze hebben zich door de jaren heen langzaam ontwikkeld en blijven leidend in de toekomstige ontwikkelingen. Tijdens de inventarisatie zijn de kwaliteiten als authenticiteit, eigenzinnigheid, ontmoeten, delen, rauw, industrieel, spelen en ontdekken naar voren gekomen. Van hieruit zijn drie kernwaarden benoemd die hieronder nader worden toegelicht.

Eigenzinnig

Deze kernwaarde vat de essentie van Werf 35, zowel op gebouwniveau, gebiedsniveau als op het niveau van doelgroepen. De gebouwen onderscheiden zich door hun, industriële architectonische signatuur.

Op gebiedsniveau is de werf eigenlijk altijd een eigenzinnige plek geweest. Het stond enerzijds los van Hilversum, maar was anderzijds als werklocatie (in verschillende hoedanigheden) toch ook heel erg geïntegreerd met de stad.

Werf 35 is één van de laatst overgebleven voorbeelden van industrieel erfgoed in Hilversum. In het bredere perspectief kenmerkt Werf 35 zich als een gesloten en ommuurde wereld die zich langzaam prijs geeft en de moeite waard is om te ontdekken. In dat proces van openen en ontdekken staan nieuwe gebruikers centraal. De fase waarin de early adaptors het gebied op de kaart hebben gezet gaat nu langzaam over in een fase waarin het gebied zich doorontwikkeld en op sommige punten professionaliseert en /of consolideert. In de basis blijft de doelgroep van de werf echter in grote lijnen hetzelfde, deze wordt verderop in het document nader beschreven. Werf 35 is er voor eigenzinnige individuen en organisaties

die denken in slimme verbindingen, samen met anderen cross-overs vormgeven tussen verschillende domeinen en altijd bezig zijn met creëren.

In ontwikkeling

De werf is een gebied dat op diverse vlakken altijd in ontwikkeling is. Deze kernwaarde is verankerd in het feit dat het gebied zich door de decennia heen altijd heeft aangepast aan de tijdgeest en het gebruik. De bestaande gebouwen zijn daarin grote flexibele ruimtes gebleken met een hoog adaptief vermogen. In de meer recente geschiedenis heeft Werf 35 zich organisch ontwikkeld met veel ruimte voor initiatief en experiment.

De doelgroep die zich vestigt in het gebied sluit tevens aan bij dit principe. Op de werf is qua werkprogramma altijd een mix. Dit betekent dat er ruimte is voor startups die in verbinding met

anderen door kunnen groeien naar een scale en/of grown-up. Het woonprogramma richt zich vooral op de starters op de woningmarkt. Zij betreden de woningmarkt en zoeken daarin een dynamische omgeving, om vervolgens op termijn hun vleugels elders uit te slaan.

Delen

Dit is een kernwaarde die zich op verschillende niveaus manifesteert in deze visie. Enerzijds geborgd in gedeelde plekken om samen te werken. De nieuwe Stookplaats is bijvoorbeeld zo'n plek. Gedeelde voorzieningen in de buitenruimte, denk aan het basketbalveldje en de bestaande moestuin die straks in een andere hoedanigheid terugkomt. Het uit zich tevens in de ambitie om een andere hoogwaardige onzelfstandige woonvorm te integreren (co-living) en ook op het gebied van mobiliteit wordt stevig ingezet op deelmobiliteit.



3.2. Mensen van Werf 35

Er wordt gestreefd naar een gezonde mix van gebruikers die samen het gebied blijvend verrijken. Om tot die mix te komen wordt gebruik gemaakt van het Smartagent-model en de leefstijlvinder. Het Smartagent-model maakt onderscheid tussen vier belevingswerelden en is gebaseerd op een uitgebreid leefstijlenonderzoek. Ten grondslag aan de vier milieus liggen een viertal uiterste karaktertrekken. Als innovatief werklandschap richt Werf35 zich op een doelgroep die bezig is met ontwikkeling, innovatie en groei. Dit sluit aan bij de rood-gele belevingswereld.

De (grotere) pioniers op de Werf zijn ondernemend, energiek en eigenzinnig: dit past goed bij de rode belevingswereld. Deze extraverte rode doelgroep heeft een drive om zich te onderscheiden. Een groep die zich in mindere mate identificeert met een 9-5 mentaliteit, werk en privé lopen veelal in elkaar over. Tegelijkertijd

zien we dat de startups meer naar elkaar toetrekken en initiatieven ontplooiën voor een actieve gebiedsprogrammering (events). Op de Werf gaat het om spontane ontmoetingen, gezamenlijk georganiseerde events en een overall gevoel van saamhorigheid. Hierbinnen staat ontmoeting, plezier en cultuur centraal. Dit past goed bij de gele wereld.

De Leefstijlvinder is ontstaan uit een samenwerking tussen MarketResponse en acht provincies. In totaal zijn er zeven verschillende leefstijlen. Deze leefstijlen laten zien waar mensen in hun vrije tijd of op vakantie behoefte aan hebben. En wat de verschillen hierin zijn. Werf 35 sluit aan bij de leefstijl van de avontuurzoeker, stijlzoeker en plezierzoeker. Op basis van het SmartAgent model en de leefstijlvinder drie verschillende persona's geschetst. Deze mensen op de werf zijn uitgelicht op de volgende pagina's.



Smart Agent model



PERSONA'S



Jaouad Messchendorp

51 jaar

werfer: bewoner

*"Ik kom graag thuis op de werf
- het voelt als een warm,
bruisend bad. Ik ken veel van
de bewoners en gebruikers
hier. Erg gezellig!"*



Plezierzoeker

- Avontuurlijk, impulsief en eigenwijs
- Uitdaging, uniek zijn en succes in het leven
- Liefst omringd door mensen
- Vaak erop uit
- Vermaakt worden, leuke dingen doen!
- Hoe meer zielen, hoe meer vreugd

Overnachten

- Avontuurlijke, verrassende accommodaties

Restaurant/café

- Net even anders dan de massa
- Zelf samenstellen van het menu
- 'Shared dining' concepten
- Specialisatie

Bron: Leefstijlvinder.nl

PERSONA'S



Jasper van Aert
35 jaar
passant

"In het weekend ga ik vaak uit eten - een goede beloning na een week hard werken. Ik ga dan geregeld de werf. Het eten is erg goed en ik ben fan van de industriële vormgeving."



Stijlzoeker

- Intelligent, zelfverzekerd en doelgericht
- Ambitie, uitdaging en daadkracht
- Relatief vaak erop uit
- Actief
- Luxe, exclusiviteit en comfort

Overnachten

- Hotels, Air(BnB)
- Luxe en exclusiviteit hoort bij vakantie,

Restaurant/café

- Luxe, comfort en bekendheid
- Exclusiviteit
- Goede recensies
- Netwerkborrels

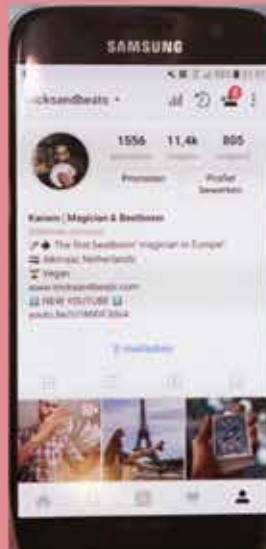
Bron: [Leefstijlvinder.nl](https://leefstijlvinder.nl)

PERSONA'S



Naomi Schut
29 jaar
werfer: start-up

"Sinds ik met mijn bedrijf - Schut product design - gevestigd ben in Werf35 heb ik grote stappen kunnen nemen. o.a door kruisbestuivingen met andere start-ups."



Avontuurzoeker

- Creatief, avontuurlijk en eigenwijs
- Trekken hun eigen plan
- Uitdagende unieke concepten
- Leer aspect
- Kleinschalig

Overnachten

- Het 'echte' lokale leven ervaren
- Hostel
- (Air)BnB

Restaurant/café

- Vernieuwend
- Biologisch, lokaal en streek
- Bijzondere plekken

Bron: Leefstijlvinder.nl

4. PROGRAMMA VAN WERF 35

Naar een gemengd programma

Op het moment brandt er 's avonds licht op de werf, maar het is wel een klein lichtje. Chef aan de Werf is de belangrijkste publiekstrekker na 17.00 uur. Het toevoegen van woningen versterkt in dit kader niet alleen het werken, maar ook de leefbaarheid. Sociale veiligheid bereiken we door de mix tussen wonen, werken en faciliteiten, waardoor het gebied niet alleen meer op weekdays tussen 9.00u en 17.00u levendig is.

Mei 2020 is een intentieovereenkomst (IOK) voor Werf 35 getekend samen met de gemeente. Daarin zijn een aantal programmatische uitgangspunten vastgelegd. In totaal bestaat Werf 35 (oud & nieuw) straks uit 13.000m² (bvo) programma. Het bestaande programma omvat ca. 4.700m² en dit betekent dat er conform de IOK (mei 2020) 8.300m² aan nieuwbouw wordt toegevoegd. In de afgelopen periode is het nieuwbouwprogramma in samenspraak met het

kernteam (gemeente) steeds verder verfijnt. Dit heeft geleid tot meer diversificatie, passend bij de gezamenlijke visie op het gebied.

Op hoofdlijnen bestaat het beoogde programma uit werken (totaal minimaal 60%), wonen (totaal minimaal 30%), en nader in te vullen overige voorzieningen, waarbij gedacht wordt aan een hotel special, conceptstores en horeca.

Op de pagina hiernaast is de beoogde verhouding tussen de verschillende programma-onderdelen aangegeven. Op de volgende pagina zijn de specifiek beoogde vierkante meters weergegeven in tabelvorm. De pagina's daarna gaan dieper in op de verschillende programma-onderdelen.

60% Werken



4% Restaurant/ café

2% Conceptstore

6% Hotel special

28% Wonen



PROGRAMMA OVERZICHT

	Huidig	Nieuwbouw	Totaal	Sub %	%
Werken	4300	3500	7800	100%	60%
Start-ups	1800	0	1800	23%	14%
Scale-ups	1500	1500	3000	38%	23%
Grown-ups	1000	2000	3000	38%	23%
Wonen	0	3680	3680	100%	28%
Co-living*	0	1840	1840	50%	14%
Middenhuur plus	0	1840	1840	50%	14%
	401	1119	1520	100%	12%
Restaurant / café	401	119	520	100%	4%
Hotel specials**		800	800	100%	6%
Concept store	0	200	200	3%	2%
Totaal	4701	8299	13000	100%	100%

Woningen	Personen
16	64
25	37

Woonprogramma

Co-living & middenhuur

	Kale huur
Co-living	€ 500 - 600,- p.p.
<ul style="list-style-type: none"> • Circa 16 appartementen / 64 bewoners • Starters op de woningmarkt – inkomen < 45.000,- • Woningdelen max. 4 bewoners – 20m² p.p. 10m² slapen • Gedeeld appartement (ca. 80-90m²) • Op complexniveau min. 100m² gedeelde extra woonkamer, keuken, lounge • inschatting programma ca. 1.840 m² • 40% van het totale aantal woningen 	
Middenhuur plus	€ 900 – 1.100,-
<ul style="list-style-type: none"> • Circa 25 appartementen / 37 bewoners • Zelfstandige eenheden (ca. 50-60 m² gbo) • inschatting programma ca. 1.840 m² • 60% van het totale aantal woningen 	

Totalen

40 woningen
100 bewoners

4.1. Creatieve bedrijvigheid

Voor Werf 35 wordt het campusmodel gehanteerd. Dit model geeft richting aan de ambitie om Werf35 in de komende jaren op een gecontroleerde manier te laten uitgroeien tot een creatieve hotspot. Hierbinnen blijft het werken centraal staan. Het model is ontstaan door de huidige bedrijvigheid op de werf te analyseren met daarin oog voor de bestaande diversiteit. Met het campusmodel geven we sturing aan de groei en houden we grip op een gezonde balans van bedrijvigheid op de werf.

Campusmodel

Het campusmodel wordt gebruikt als afwegingskader bij de invulling van de gebouwen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie soorten eindgebruikers:

- Startups (1-10 werknemers)
- Scale-Ups (10-20 werknemers)
- Grown-Ups (20+ werknemers)

Hierbinnen wordt gestreefd naar een mix van

gebruikers die elkaar versterken en weten te vinden. Zo ontstaat een divers werkprogramma dat uniek is voor Hilversum.

Startups (1-10 werknemers)

Kleine beginnende bedrijven overleven niet altijd en dus kent deze doelgroep een relatief hoge doorloop, dit past bij de kernwaarde 'in ontwikkeling. Het is dan ook meer een investering in het gebied in plaats van een businessmodel. Deze kleinschalige bedrijvigheid vormt een belangrijke schakel in de dynamiek van het gebied. Startups hebben een specifieke ruimtebehoefte die zich richt op flexibiliteit en (in het verlengde van de kernwaarde 'delen') een werkplek waar anderen onderdeel van zijn (co-working). Vanuit deze ecosystemen ontstaat een diversiteit van ideeën en initiatieven. Van events op het gebied van kunst, cultuur en eten tot vernieuwende businessconcepten in de frontlinie van innovatie. Deze kleine bedrijvigheid is een

belangrijk onderdeel van de beoogde sfeer op Werf 35.

Scale-Ups (10-20 werknemers)

Dit zijn de groeiende bedrijven met < 20 werknemers. Zij zijn interessante partners voor de drivers. Het is een doelgroep die samenwerkingsverbanden nodig heeft om te kunnen groeien. Zij brengen een ondernemersdynamiek die past bij de werf. Het is een categorie die in de afgelopen twee jaar met partijen als Respace en TinQwise is gegroeid op de werf. De ruimtebehoefte van scale-ups richt zich op een eigen plek, maar vaak wel onder één dak met anderen.

Grown-Ups (20 + werknemers)

Dit zijn de grote(re) bedrijven (zie dit op de schaal van Werf 35). Zij zijn op zoek naar een dynamische en aantrekkelijk werkklimaat. Een plek die past bij hun identiteit, waar de medewerkers graag willen zijn en waar voldoende

interessante andere bedrijven gevestigd zijn. Zij brengen kritische massa en vormen een stabiele financiële basis van inkomsten (zowel qua huurstream als bestedingen in het gebied).

De juiste mix is belangrijk en het campusmodel stelt de eigenaar in staat om dat continue te monitoren. Twee zaken zijn hierin van belang. Enerzijds hebben de in het voorgaande benoemde doelgroepen elk een eigen specifieke ruimtebehoefte. Dit is in een later stadium van invloed op de manier waarop het programma definitief wordt ingepast. Anderzijds is het van belang om de termen in het perspectief van de werf te plaatsen. Werf 35 blijft ook hier 'in ontwikkeling'. Dit betekent dat partijen Werf 35 ook kunnen ontgroeien. Bedrijven die te groot worden zullen simpelweg niet voldoende ruimte meer vinden op de Werf. Zij kunnen doorverhuizen naar bijvoorbeeld het mediapark.



Stookplaats Werf 35



=1%

20% Start-Ups

Verdeling Werkprogramma



40% Scale-Ups



40% Grown-Ups

4.2. Wonen

In het woonprogramma wordt uitgegaan van 50% co-living en 50% middenhuur plus. Qua vierkante meters vertaalt dit zich in een gelijke verdeling waarbij er 1.840m² per programmaonderdeel wordt gerealiseerd. In totaal worden er circa 40 appartementen gebouwd. Dit vertaalt zich naar 16 co-living appartementen waar vier bewoners per appartement in resideren. Hieruit ontstaat een co-living community van circa 64 bewoners. Daarnaast worden er circa 25 middenhuur plus woningen gerealiseerd waar er sprake is van gemiddeld 1,5 bewoners.

Middenhuur plus

Het middensegment betreffen 25 zelfstandige wooneenheden met een woningafmeting in de bandbreedte van 50-60m² gbo en een huurprijsniveau in de bandbreedte van €900-1.100,-. De woningtypologie moet nader worden uitgewerkt. Een loft lijkt gezien de industriële context een voor de hand liggende keuze.

Co-living

In de basis wordt een appartement van ca. 80-90m² gbo geschikt gemaakt voor woningdelen. Hierbij is het uitgangspunt dat er vier bewoners één woning delen. Het (kale) huurprijsniveau ligt in de bandbreedte van €500-600,- per bewoner. De vuistregel is dat er per bewoner ruim 20m² is, waarvan 10m² een privévertrek is. Het sanitair wordt gedeeld. Door een slimme indeling ontstaat er binnen het appartement meerdere zones die geschikt zijn voor verschillende doeleinden. Denk daarbij aan bijvoorbeeld een woonkamer, eetgedeelte en een lounge. Zo heeft iedereen een eigen plek. Daarnaast is er op complex niveau ruimte voor een sociaal hart. Per bewoner wordt circa 1,5m² gereserveerd voor een externe gedeelde lounge en/of woonkeuken. In het geval van de Werf vertaalt zich dat in een sociaal hart van minimaal 100m².



Co-Living

In een breder perspectief

Er is sprake van een voortdurende trek naar de stad en dit zorgt voor een voortschrijdende druk op steden als het gaat om voorzien in geschikte woonruimte. Vooral de jonge, vaak hoger opgeleide doelgroep valt tussen wal en schip. Zij komen niet in aanmerking voor een sociale huurwoning, het middenhuursegment biedt onvoldoende soelaas en de vrije sector huurwoningen zijn te duur.

De markt reageert op deze trend, het risico is dat daarbij de woonkwaliteit onder druk komt te staan. Co-living is een mondiale woontrend die ook in Nederland steeds meer voet aan de wal krijgt en een kwalitatief tegengeluid biedt. Het past bij een maatschappelijke onderstroming die meer uitgaat van delen en minder van bezit. In de basis is de gedachte achter co-living dat door te delen er een kwalitatief hoogwaardige woonkwaliteit geboden kan worden op een

locatie die anders niet binnen het bereik van de doelgroep zou liggen.

Recent uitgevoerd onderzoek in Hilversum (Stec, 2020) blijkt dat de groep alleenstaanden en stellen tot 35 jaar de komende 10 jaar zal groeien met 180 extra huishoudens. Daarnaast neemt de behoefte voor tijdelijke huisvesting toe voor groepen zoals stagiairs en (tijdelijke) internationale werknemers. De gemeente heeft uitgesproken in te zetten op nieuwe woonvormen voor deze tijdelijke doelgroepen. Een deelconcept met kwalitatief hoogwaardige woningen past goed binnen deze ambitie.

Waarom Co-Living op Werf 35?

Met het co-living programma zetten wij in op het huisvesten van 'young professionals' die op zoek zijn naar een dynamische plek om te wonen en zich in verbinding met anderen willen ontwikkelen. Deze doelgroep verdient

< €45.000,- per jaar en zit veelal boven de inkomensgrens v.w.b. huurtoeslag. Co-living vormt de eerste springplank voor deze doelgroep die net de woningmarkt betreedt. Uit interviews met organisaties die co-livings exploiteren blijkt ook dat gemiddeld bewoners 2-3 jaar in een co-living blijven wonen, alvorens zij een andere stap maken in hun woon carrière. Voor de Werf zijn drie kernwaarden benoemd die goed aansluiten op deze gedachte: 'eigenzinnig', 'in ontwikkeling' en 'delen'.



Bron: Stec, 2020

Naam doelgroep	Woonmilieu	Leeftijd en samenstelling	Inkomen*	Aantal 2019	Ontwikkeling 2019-2029
JULB (jong urbaan, laag budget)	Stedelijk	Alleenst. & stel. < 35	laag	3.845	+105
JUMI (Jong, Urbaan, Middeninkomen)	Stedelijk	Alleenst. & stel. < 35	midden	855	+ 25
Yuppies	Stedelijk	Alleenst. & stel. < 35	hoog	1.630	+ 45
Vroeg Volwassen	Suburbaan	Alleenst. & stel. < 35	laag	85	-
Veel voor weinig	Suburbaan	Alleenst. & stel. < 35	midden en hoog	115	+5
Totaal				6.530	+ 180

Bron: Primos2019, WoON2015, WoON2018. Bewerking Stec Groep (2019). *Inkomensgrenzen (bruto inkomen per jaar): tot € 38.035 (laag), € 38.035 tot € 48.655 (midden) en € 48.655 + (hoog). Aantallen afgerond op vijftallen.

Facts & Figures Co-living

- Minimaal 10 m² p.p. aan gedeelde voorzieningen.
- Minimaal 10 m² p.p. privé ruimte (slaapkamer)
- Vierhuurdersop ééncontract (gedeelde verantwoordelijkheid)
- Fully furnished apartments voor een all-in huurprijs
- Flexibele huur van 3 – 12 maanden
- Gemiddelde huurder blijft 2-3 jaar
- Aanwezigheid van community manager
- Off- en online community. (apps, events, etc.)
- Voorziet in de behoefte van de starter (inkomen < €45.000) op zoek naar betaalbare woning in de stad met kwaliteit.
- Nieuwe balans tussen betaalbaarheid, kwaliteit en delen.



100 m² Community Space / complex



40 m² gedeelde voorzieningen
(keuken, woonkamer, eetkamer, badkamer)

10 m² slapen

4.3. Aanvullende voorzieningen

Op Werf 35 ontstaat straks een interessante mix tussen hoofdzakelijk werken en aanvullend wonen. Dit leidt tot een toename in het aantal mensen dat zich gedurende de dag begeeft op de werf. Al deze nieuwe en bestaande gezichten op de werf hebben behoeften die verder gaan dan een woon- of werkruimte. Daar bovenop komt dat de werf openbaar toegankelijk is en daarmee integreert in het bestaand stedelijk weefsel. Bezoekers op de werf zijn welkom om deze creatieve plek te ontdekken. Door het programma op accenten te verbreden wordt ingezet op een meer divers aanbod en een aantrekkelijk stedelijk gebied. Dat doen we door drie soorten aanvullende voorzieningen toe te voegen:

- Restaurant/café (max. 120m²)
- Hotel special (max. 800 m²)
- Concept store (max. 200 m²)

Restaurants & cafés

Uit onderzoek door B@S Consultants (in Horecakader Hilversum, 2017) blijkt dat van de in Hilversum aanwezige horecakoopkracht van € 74 miljoen ongeveer € 33 miljoen in de Hilversumse horeca wordt uitgegeven en dus € 41 miljoen wegvloeit naar steden als Amsterdam en Utrecht en andere gemeenten in de Gooi & Vechtstreek. Doel is een substantieel deel (inzet is een derde) van deze omzet (weer) aan Hilversum te binden (bron: Horecakader Hilversum, 2017).

Het onderscheidend vermogen van de horeca moet daarvoor worden vergroot. Daarbij is herkenbaarheid van de horeca van belang, net als de juiste ondernemer op de juiste plaats en de juiste profilering. Dit vertaald zich naar een ruimtelijk beleid waarin gestuurd wordt op horecaconcentratiegebieden. Hierbinnen wordt continue gekeken naar het onderscheidend

vermogen voor Hilversum en de mate waarin een initiatief zal concurreren met de horeca in het centrum. Tegelijkertijd wordt in de randgebieden van Hilversum meer ingezet op functies die qua sluitingstijden, terrassen, geluid, e.d. beter aansluiten op de woonfunctie. In afwijking op het horecabeleid zijn er de horeca-pareltjes. Voorbeelden van bestaande pareltjes zijn Parc in de Oude Haven en restaurant Chef a/d Werf. Pareltjes zijn onderscheidende concepten t.o.v. de concentratiegebieden.

De bestaande horeca gelegenheden op de werf blijven gehandhaafd. Dat zijn Chef a/d Werf en de Stookplaats. Voor nieuwe horeca toevoegingen op de werf zijn strikte kaders van toepassing die vastgelegd zijn in de IOK. Toevoeging van horeca is in beperkte mate toegestaan, alleen als het ondersteunend en versterkend is voor de functies in het gebied. In totaal is de horeca op de werf gebonden aan



Ervaring



VrijMiBo



Coffee/ Lunch



Hotspot in Industriegebouw



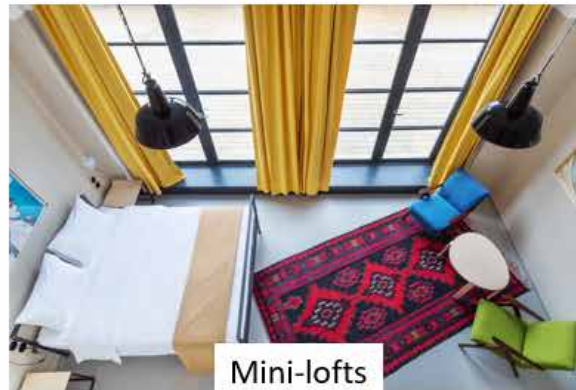
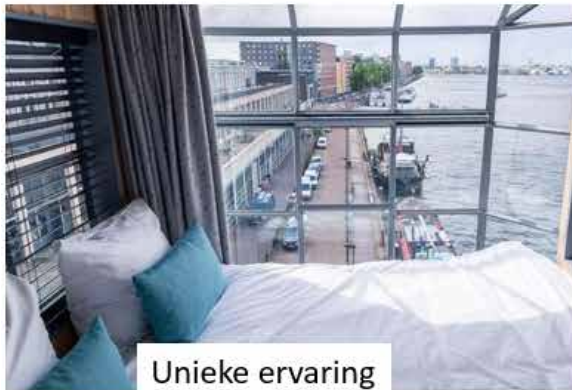
een maximum van 520 m², dit is inclusief terrassen. Uitgaande van het vergunde aantal vierkante meters voor de Chef a/d Werf (140 m²) en de omgevingsvergunning-aanvraag voor de verbouwing van de stookplaats (261 m²), blijft er slechts 120 m² over. De inpassing van deze horeca in de nieuwbouw zal logischerwijs een plek krijgen in het hart van de werf. Hoe en waar moet nader bepaald worden. Daarnaast wordt ingezet op blurring. Waar mogelijk en ondersteunend aan het werken is het op kleine schaal mogelijk om koffie en een broodje te serveren.

Hotel Specials

Door de groei van toerisme, stijgt ook de vraag naar verblijfsaccommodaties en de stop op nieuwe hotelontwikkelingen in Amsterdam zorgt ervoor dat hoteleigenaren, ontwikkelaars en exploitanten uitwijken naar andere plaatsen in de Metropoolregio. Het college van B&W stelt in het coalitieakkoord dat Hilversum zich aansluit bij het spreidingsbeleid van de MRA om zodoende meer (internationale) toeristen naar Hilversum te kunnen trekken. Dit biedt kansen voor de ontwikkeling van nieuwe hotels in Hilversum. (bron: Hotelkader Hilversum)

Verblijven is een belangrijk onderdeel wat op de nieuwe werf geïntegreerd wordt met andere functies. De werf is een plek waar grenzen vervagen en er ruimte is voor creatieve cross-overs die je vandaag de dag steeds vaker ziet. Concepten als bijvoorbeeld Zoku hebben hier in Amsterdam al invulling aan gegeven. Dit zijn plekken waar het werken en verblijven in elkaar overvloeit. Op Werf 35 vertaald zich dit in circa 800 m² hotel specials. Een toegankelijke plek van ontmoeting die eventueel gecombineerd kan worden met een passend werkprogramma. Op het moment van schrijven staat nog open of een hotel special daadwerkelijk haalbaar is en in welk prijssegment deze vorm van logies zich positioneert. Het kan een hostel + zijn zoals bijvoorbeeld Bunk hotel in Utrecht of een hoger segment als het Soho House in Amsterdam.

In de vervolgfase zal onderzocht worden of er voldoende marktpotentie is om deze verbreding van de bestemming in te vullen. Wanneer dit niet het geval is zal de 800m² 50/50 verdeeld worden over het werk-woonprogramma.



Concept Stores

Naast een creatieve hotspot waar dingen gemaakt worden transformeert Werf 35 ook naar een gebied dat leuk is om te bezoeken en te ontdekken. Daarvoor is het zaak om de grens tussen open en gesloten zoveel mogelijk te vervagen. Iedereen is welkom om te komen kijken en de creativiteit van dichtbij te beleven. Tegelijkertijd hebben de makers van de werf een podium nodig waar het mogelijk is om te laten zien wat er gebeurt en tevens kleinschalig dingen te verkopen.

In deze visie zetten wij in op één Werf store, dit is in de basis een kleinschalige detailhandel waar kunst, cultuur en lokaal vervaardigde producten hand-in-hand gaan. Een plek die actief geprogrammeerd wordt waar (tijdelijke) exposities een plek vinden en veel van de dingen die je ziet te koop zijn. De Werf store staat ten dienste van de makers op de werf, maar zeker ook in verbinding met andere creatieve collectieven in Hilversum.

Naast de Werf store is het gericht ook mogelijk om de productieplekken te openen voor het publiek. Denk dan aan ateliers waar het werken raakvlakken kent met micro-horeca (ondergeschikt). Denk aan voorbeelden als de boekenwinkel Paagman (Den Haag) of Voorhoeve (Hilversum), waar het vandaag de dag ook mogelijk is een kop koffie en een muffin te krijgen. Zonder een directe baliefunctie moet het op deze plekken ook mogelijk zijn om spullen te kopen.

In de vervolgfase zal onderzocht worden of er voldoende marktpotentie is om deze verbreding van de bestemming in te vullen.



Gelinkt aan werken



Gelinkt aan horeca



Ateliers



Lokaal



Crossovers



5. RUIMTELIJK CONCEPT

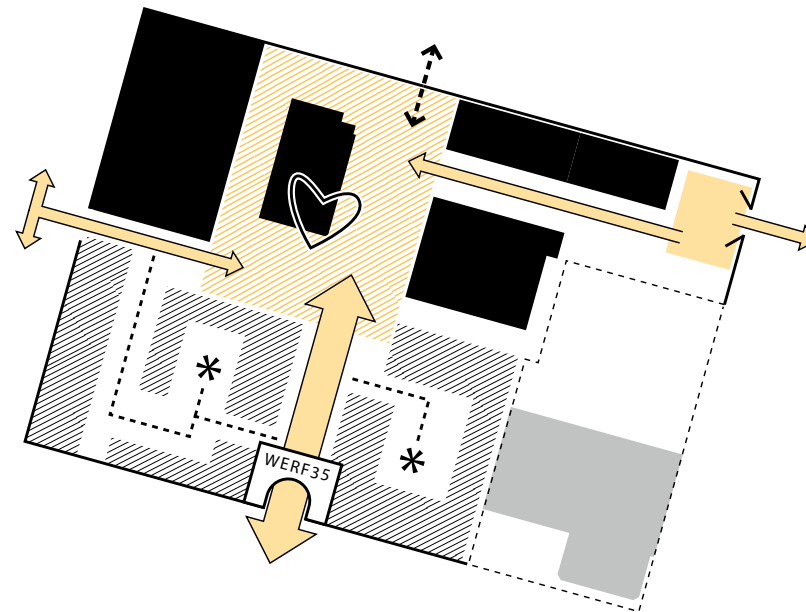
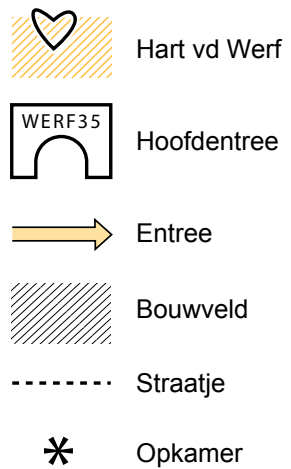
5.1 Uitgangspunten stedenbouwkundig visie

Het stedenbouwkundig model is gebaseerd op een aantal uitgangspunten die voortkomen uit de huidige kwaliteiten van de Werf en het vergroten van de levendigheid en diversificatie naar de toekomst.

1. De farmaceutische fabriek is industrieel erfgoed (recent aangewezen als monument), dit vormt het vertrekpunt voor de stedenbouwkundige opzet en architectuur in het nieuwe gedeelte. De nieuwe architectuur vormt een synergie met het bestaande ensemble. Zo werken we toe naar een erfgoedinclusief plan.
2. De Werf heeft een duidelijke eigen identiteit. Deze is herkenbaar en voelbaar in de activiteiten, bedrijvigheid en ruimtelijke setting: gebouwelementen uit de nieuwe bebouwing refereren aan het erfgoed; de publieke ruimte is als 1 geheel ontworpen; in het nieuwe gedeelte is ruimte voor het
- zelfde type bedrijvigheid als zich al op de bestaande werf bevindt. De bebouwing en publieke ruimte vormen zo een coherent ensemble dat duidelijk begrenst is aan de buitenzijde.
3. Meer reuring, eigenaarschap en sociale veiligheid stimuleren door een mix van functies. Door de weeks, 's avonds en in het weekend. Bijvoorbeeld door naast werken ook wonen te introduceren. In kleine eenheden, gericht op starters op de woningmarkt.
4. Parkeren wordt, uit het zicht, binnen de contouren van de nieuwe bebouwing opgelost, zodat de publieke ruimte gebruikt kan worden voor werken, recreëren, spelen en alles wat zo kenmerkend is voor de levendigheid op de werf nu.
5. Flexibiliteit naar de toekomst. De bebouwing moet het aankunnen om in de toekomst van kleur te veranderen. Zodat de Werf kan
- meeveranderen met de vraag, actueel en levendig blijft.
6. Het is mogelijk om in meerdere fases te bouwen zodat indien nodig bijgestuurd kan worden.

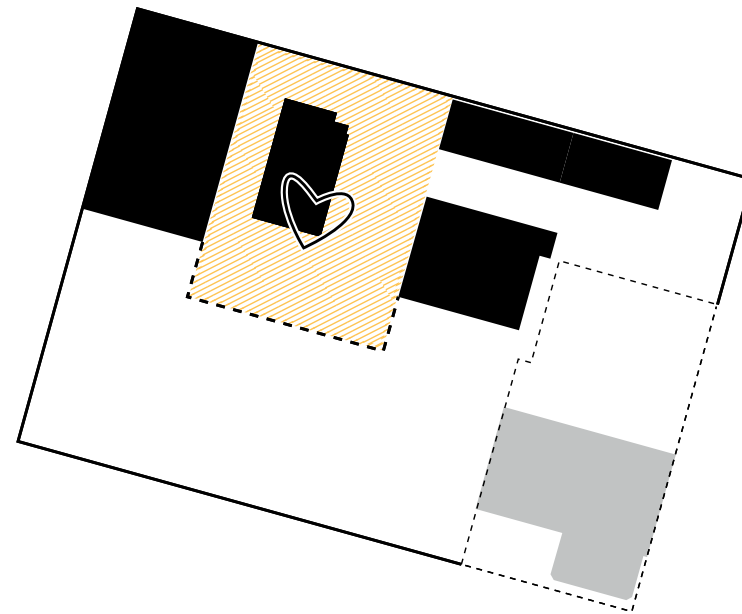
5.2 Stedenbouwkundig concept

Het concept is opgebouwd uit een aantal ruimtelijke ingrediënten die de samenhang tussen de bestaande en nieuwe werf versterken. Op de volgende pagina's wordt het concept puntsgewijs toegelicht.



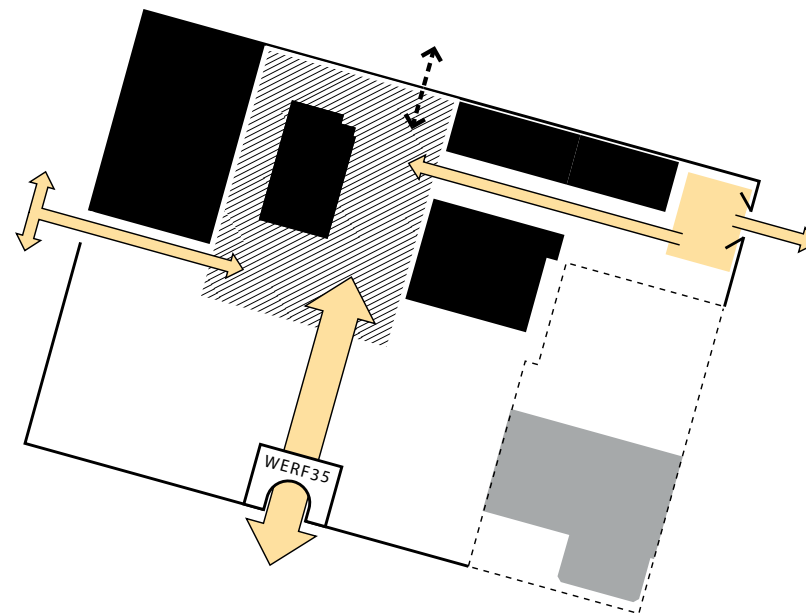
Hart van de Werf

Het hart van de Werf wordt gevormd door het centraal gelegen plein. Hier zit Chef aan de Werf en is een overmaat aan ruimte om evenementen te organiseren. Het plein verbindt de bestaande en de nieuwe gebouwen met elkaar en vormt daarmee het gezamenlijk hart van de Werf.



Entrees

De werf wordt beter aangetakt op de omgeving door de huidige twee entrees beter te positioneren en een derde toe te voegen. De hoofdentree ligt in het verlengde van het middenterrein, tussen twee nieuwe gebouwen aan de spoorzijde kan je van de nieuwe entree het terrein betreden, de wereld van de Werf. Aan de Oost- en Westzijde zitten twee informele entree's. Vanuit de woonzijde aan de Mussenstraat een gelijkvloerse entree voor omwonenden en hulpdiensten. Vanaf de Westzijde een entree voor de naastgelegen bedrijfspanden als Rotor Media. De huidige situatie wordt hier behouden met de gemetselde muur en het hekwerk in de opening. Aan de Noordzijde ligt een woonerf. Er wordt verkent of er een soort achterdeurtje gemaakt kan worden, zodat ook deze burens een directe relatie hebben met de Werf.



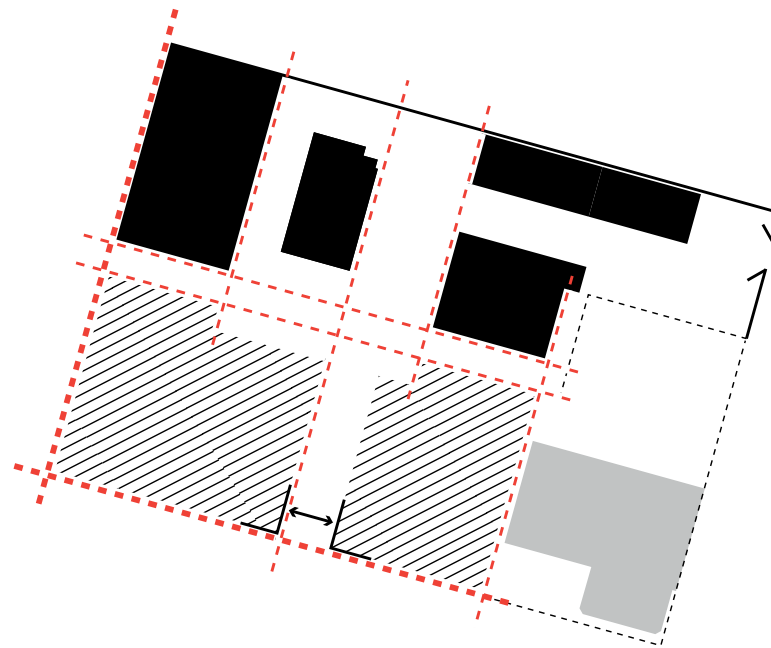
Heldere rooilijnen

De rooilijnen van de van de huidige bebouwing worden doorgezet in het nieuwe gedeelte, bestaand en nieuw staan in elkaars verlengde, zodat er een ruimtelijke samenhang ontstaat.

Bouwvelden

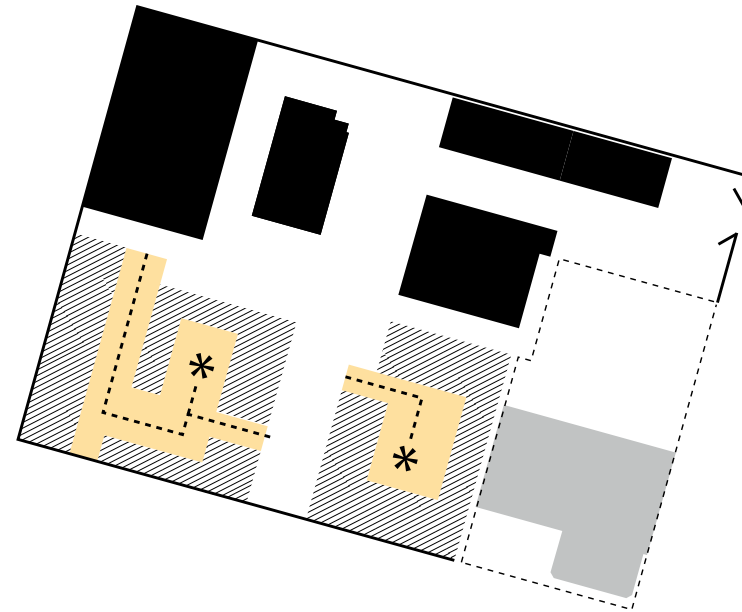
De Werf heeft, net als vroeger, een duidelijke buiten- en binnenkant. De buitenkant wordt gevormd door bebouwde rooilijnen in combinatie met een deel van de oude fabrieksmuur. Het nieuwe bouwveld wordt in tweeën gedeeld door de nieuwe hoofdstraat. De twee hoeken van de twee bouwblokken vormen zo de entree naar het nieuwe hart.

Ook aan de binnenzijde worden de rooilijnen van de bestaande panden opgepakt in de nieuwe bebouwing zodat er meer samenhang ontstaat.



Opkamers en straatjes

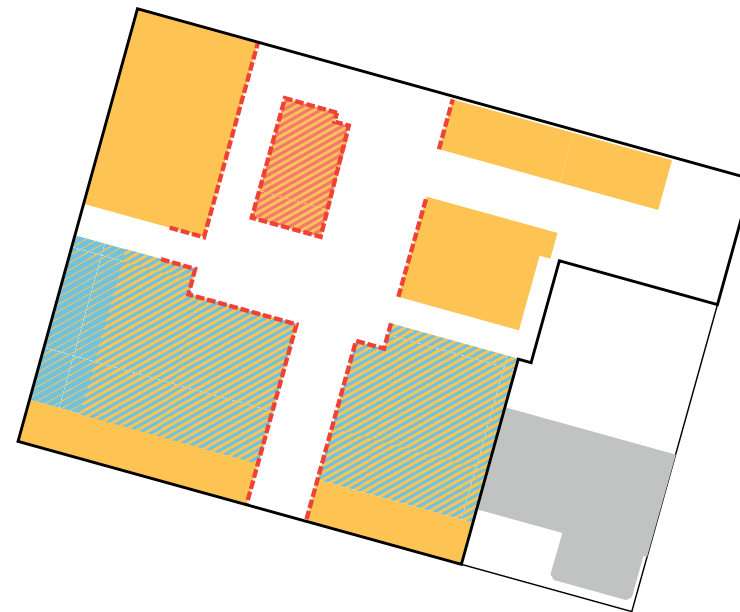
De nieuwe bouwvelden worden verder opgedeeld door straatjes en 'opkamers.' Hierdoor ontstaan kleinere bouwvelden die zijn opgebouwd uit verschillende gebouwen die passen bij de schaal van de Werf. De 'opkamers' zijn kleinere, collectieve buitenruimtes die door de eindgebruikers als verlengde van hun woon- of werkruimte gebruikt worden. Groene plekken met elementen om buiten te zitten. Smallere straatjes leiden naar deze opkamers wat de mogelijkheid geeft om door de Werf te dwalen en verrast te worden door zijn bewoners.



Programma mix

De bedrijven en horeca op de werf worden uitgebreid met circa 8000 m² extra programma. Dit bestaat grofweg 50/50 wonen en werken. Met hier en daar een bijzondere functie als een conceptstore, boutiquehotel of werkplek waar ook een kopje koffie wordt verkocht.

Het programma wordt zoveel mogelijk gemixt, op een paar uitzonderingen na. Langs het spoor worden alleen bedrijven voorzien i.v.m. het geluid en externe veiligheidseisen. Tevens is dit ook dicht bij de hoofdentree, een locatie aan deze zijde zorgt ook voor meer zichtbaarheid. Tegenover de woningen aan de Mussenstraat zijn voornamelijk appartementen voorzien, om zo aan te sluiten bij het rustige woonmilieu aan deze zijde. Om het gebruik van de buitenruimte verder te stimuleren worden horeca, winkels en bedrijven met veel aanloop gelokaliseerd langs de hoofdstraat en het centrale plein. (zie ook doorsnede pagina 16)



- Werken
- Mix van wonen, werken en overig
- Hoofdzakelijk wonen
- Mix van werken en publieke functies
- Publieke functies in de plint (cafe, concept store, etc)

Voordeuren aan de binnenzijde

De bestaande gebouwen hebben grote openingen naar binnentoe en kleinere openingen richting de omgeving, de loopafstanden werden hiermee verkleind.

De nieuwe woningen en bedrijven op de Werf hebben hun voordeur ook zoveel mogelijk binnen de Werf zelf. Het sluit hiermee aan bij de identiteit en het ontsluitingsprincipe van het oude fabrieksterrein. Er is een variatie van hoofdentrees en enkele toegangen/secundaire toegangen binnen de werf zelf. Eventuele toegangen aan de buitenzijde zijn klein van formaat.

Dit zorgt voor 24/7 activiteit in het gebied en meer onderling contact. Mensen die s' ochtends op hun werk aankomen, bewoners die aan het eind van de middag hun voordeur openen (of misschien wel de hele pui) en bezoekers die in het weekend voor en koffie of hapje eten naar de Werf toekomen.



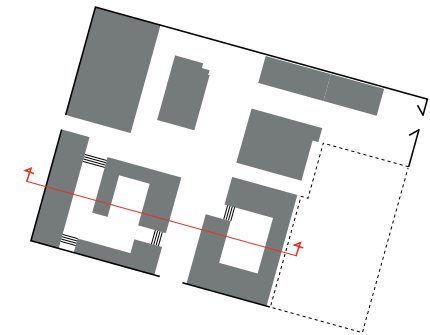
- ▶ Hoofdentree grote functies
- ▶ Enkele toegang / secundaire toegang
- ▷ Kleine toegangen buitenzijde

Parkeren uit het zicht.

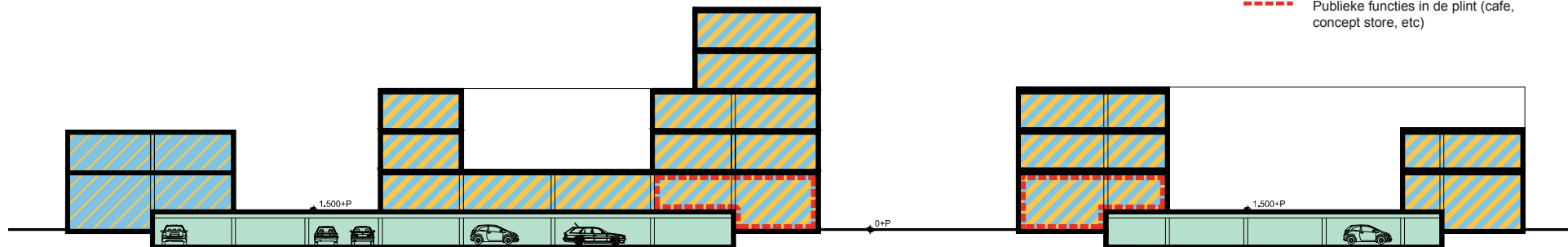
Het parkeren wordt buiten het historisch ensemble gehouden. In het nieuwe gedeelte wordt dit half verdiept opgelost en in het midden van de 2 bouwvelden gesitueerd, waarbij de bebouwing langs de randen tot op het maaiveld loopt. Door het parkeren deels boven maaiveld te leggen ontstaat er een tweede niveau in de publieke ruimte dat een intiemer gevoel met zich meebrengt. Een soort semipublieke ruimte waar iedereen kan komen maar waarbij bewoners en bedrijven zich vrij voelen om deze toe te eigenen.

Flexibiliteit

Binnen de parkeergarage is het mogelijk om, naar gelang de vraag, over te stappen op een grotere interne hoogte waardoor een dubbelhoog parkeersysteem mogelijk wordt. Dit betekent dat het parkeren 1,5 meter dieper komt te liggen. Maar dit maakt ook ander gebruik in de toekomst mogelijk, zoals bijvoorbeeld werkplaatsen. (zie hoofdstuk 'Mobiliteit')



- Mix van wonen, werken en overig
- Hoofdzakelijk wonen
- Autoparkeren
- Publieke functies in de plint (cafe, concept store, etc)



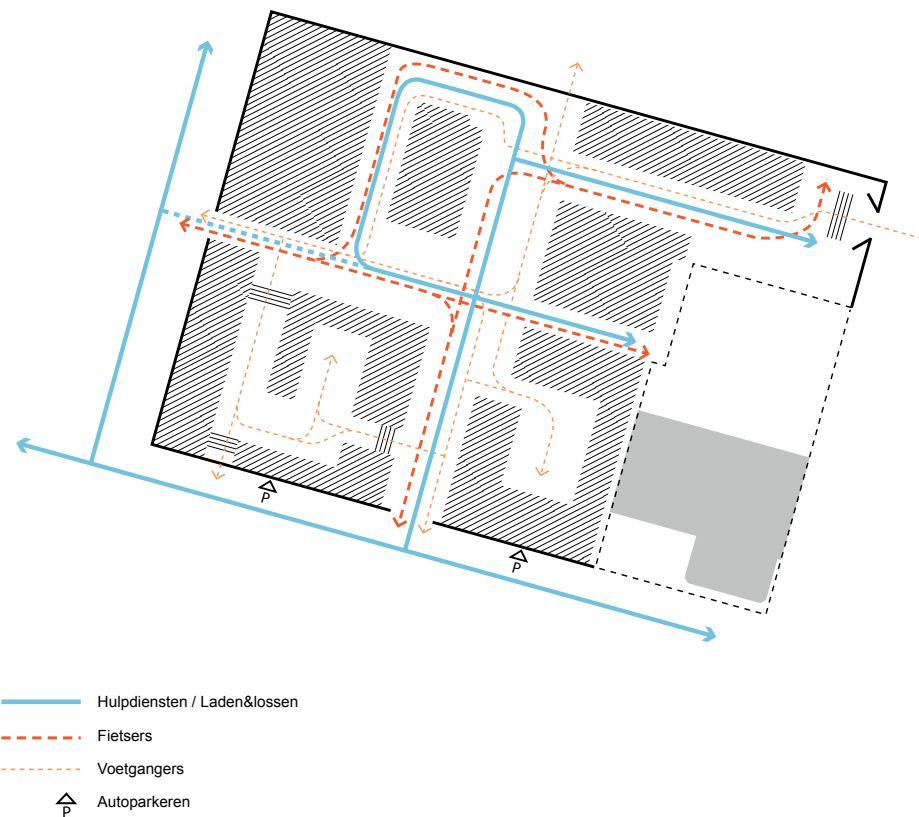
principeddoorsnede (voorbeelduitwerking, inclusief programma)

Ontsluiting en verkeer

Het programma wordt, net zoals op de huidige werf, grotendeels van binnenuit ontsloten met grote openingen in de plint. Waardoor de reuring zich grotendeels aan de binnenzijde afspeelt zodat de interactie wordt versterkt.

De buitenruimte functioneert als een 'shared space' voor fietsers en voetgangers. Als een groot, flexibel, industrieel tapijt dat op verschillende momenten in de week een ander gebruik faciliteert. De opkamers en straatjes daarnaartoe liggen een paar treden hoger waardoor er geen fietsers komen en het van nature meer een verblijfsplek wordt.

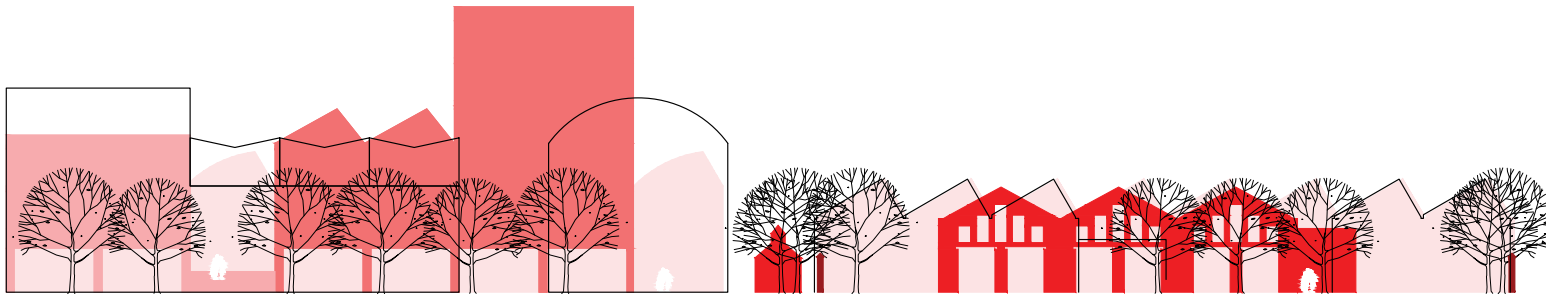
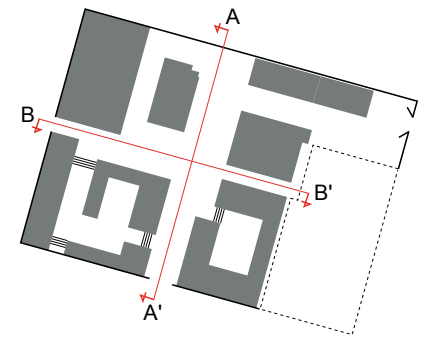
Dit alles is mogelijk omdat auto's vanaf de buitenzijde direct de halfverdiepte parkeergarage ingaan en verder het terrein niet oprijden. Tenzij het om hulpdiensten en lossen&laden gaat. Dit verkeer kan vanaf 2 zijdes het terrein op en dicht in de buurt van elk bouwvolume komen.



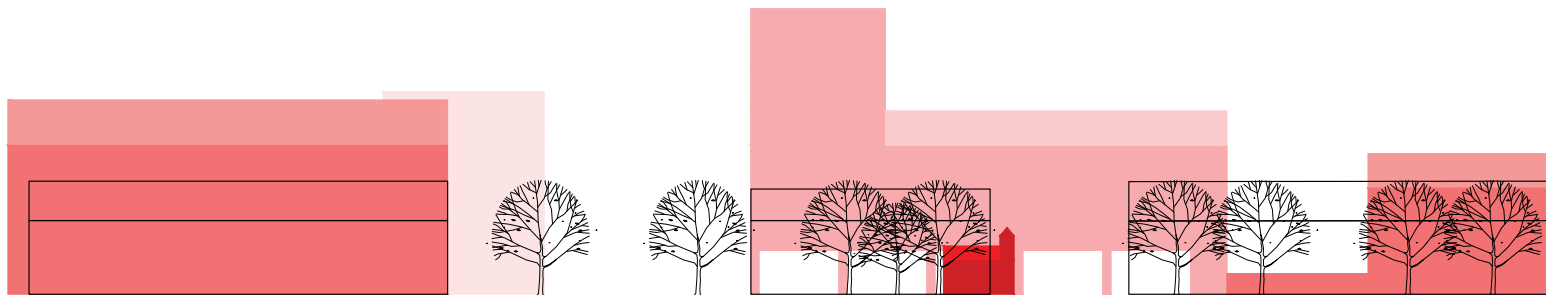
Voorbeelduitwerking

Deze kaart laat zien hoe de verschillende ingrediënten uit het stedenbouwkundig concept samen kunnen komen in een plan waarbij de bestaande bebouwing wordt gerespecteerd en de nieuwe bebouwing nieuwe ruimtelijke kwaliteit introduceert, zowel in de schaal van de architectuur als de buitenruimte.





principe-aanzicht A-A' (Noord-Zuid)



principe-aanzicht B-B'' (Oost-West)



6. BEELDKWALITEIT

Erfgoed als inspiratiebron

Erfgoed maakt integraal onderdeel uit van de ruimtelijke ontwikkeling van WERF 35. Daarbij gaat het niet alleen om de fysieke structuren, maar ook de immateriële verhalen en betekenissen van gebouwen en het gebied. De oude fabrieksgebouwen voorzien het plangebied in bredere zin van een historische context, inspiratie en richting. Daarbij gaat het niet alleen om wat er nu nog is. De ontwerpprincipes van weleer kunnen vandaag de dag nog steeds inspiratie bieden voor de stedenbouwkundige en architectonische opzet van het toekomstige gebied. De ambitie voor WERF35 is om de locatie te ontwikkelen tot een multifunctionele plek, waar creatieve bedrijvigheid gecombineerd wordt met wonen en horeca, met behoud van haar industriële identiteit en uitstraling. Behoud en stimuleren van creatieve bedrijvigheid in deze mix is essentieel, om zo de gewenste variatie en diversiteit in het gebied te behouden.

Uitgangspunt is een erfgoed-inclusief ontwerp, industriële gebouwen en de openbare ruimte als inspiratiebronnen en smaakmakers van het gebied. Wonen en werken in en rondom opgeknapt industrieel erfgoed. Een inspirerende omgeving met een uniek karakter nodigt uit tot bedrijvigheid en nieuwe initiatieven. Elk initiatief dat past in het DNA van Werf35 wordt omarmd. Het werken vormt de pijler met kansen voor combinaties van andere functies zoals wonen. De visie voor de Werf is dan ook geen blauwdrukplan maar een organisch en pragmatisch plan. Binnen een helder ruimtelijk raamwerk ontwikkelt de Werf langzaam zijn contouren.

Een stoer, uitnodigend en duurzaam stuk stad, waar de sfeer, identiteit en schaal (korrel) van de industriële omgeving door klinken in het gebied zowel in stedenbouwkundige opzet, in architectuur als in openbare ruimte. De inrichting van de openbare ruimte straalt de sfeer uit van een historisch stoer verleden. De

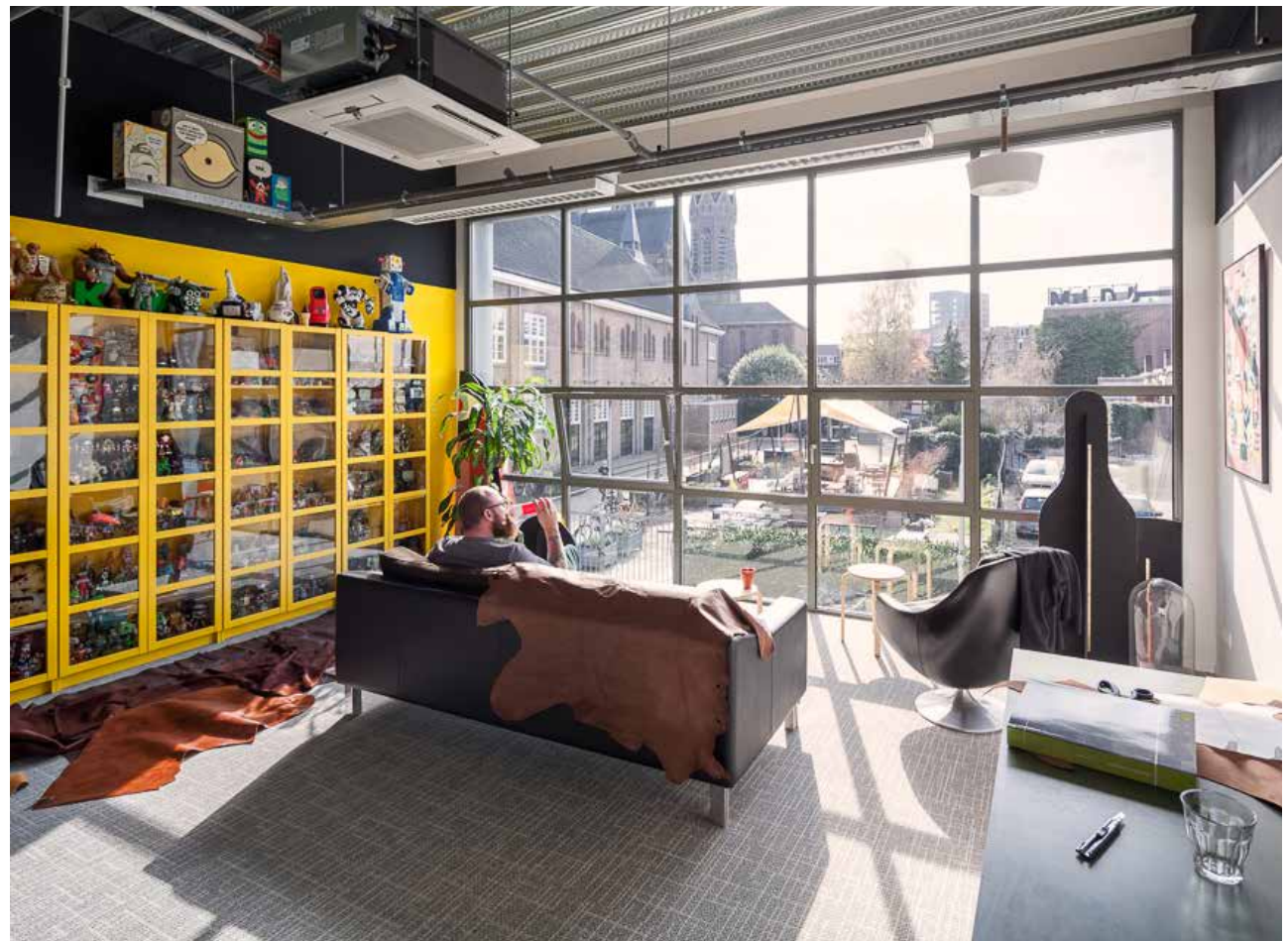
bestaande industriële gebouwen en elementen dienen als inspiratie voor de nieuwbouw. De nieuwbouw zal een bijpassend “industriële karakter” krijgen zonder historiserend te zijn. Dit kan op verschillende manieren tot uiting komen. Bijvoorbeeld in de typische dakvormen, materiaalgebruik, raamvorm, repeterende gevelpatronen. Het gaat altijd om de grotere eenheden, samenhang en grotere maten passend in het industriële karakter. Elke korrel heeft een ontwerp en is daardoor individueel afleesbaar.

De toegepaste hoofdmaterialen voor de nieuwbouw worden gekozen vanuit het DNA van de plek. Er wordt een nieuwe laag toegevoegd waarbij niet perse het contrast wordt gezocht, maar waarbij het utilitaire karakter van het erfgoed wordt doorgezet. Materialen zijn hoogwaardig, duurzaam, modern en tijdloos. Deze materialen sluiten aan bij het stoere en robuuste industriële karakter van het gebied.

Beeldbepalende elementen

Het industriële beeld van de Werf is opgebouwd uit een aantal beeldbepalende elementen. Zo wordt de buitenruimte vormgegeven als een 'werkvloer' uit veelal bestaande materialen, is de architectuur stoer en utilitair en hun hoofdvorm gebaseerd op de karakteristieke industriële gebouwen op de Werf en worden gevels waar relevant voor de interactie tussen binnen en buiten opengewerkt door glaspartijen of grote openslaande deuren.

Op de volgende pagina's worden deze elementen verder uitgewerkt.



ROBUUSTE BUITENRUIMTE

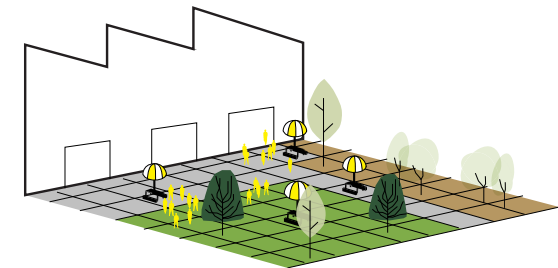
De Werf is collectief

Het collectieve karakter van de Werf is een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke visie. Het plan behoudt dit karakter door in principe de volledige openbare ruimte collectief en openbaar toegankelijk te houden en door (nieuwe) voorzieningen collectief en multifunctioneel te maken. Het plan stuurt op een openbare ruimte die uitnodigt om van alles te organiseren, waarbij bewoners en bezoekers elkaar op een ontspannen manier kunnen ontmoeten. Overal op de Werf loopt de openbare ruimte als één vloer door tot aan de gevel, de Werfvloer. Op de Werf licht de aandacht op activiteiten, ontmoeten en verblijven. De Werfvloer ligt op één hoogte waardoor deze op verschillende manieren bruikbaar is: als verlengstuk van je huis of werkplek, als speelruimte, als verkeersruimte. Buiten is het verlengde van binnen. Gedeelde ruimte past bij de geschiedenis van de Werf, waar bij het werken het hele terrein werd gebruikt: grote schuifdeuren, materieel dat van binnen naar buiten werd gereden. De Werfvloer is ontworpen als lappendeken van oud en nieuw

materiaal, waarin het bijzondere verleden van het gebied zichtbaar zal blijven. De huidige Werf is vooral een verharde plek, voortkomend uit het industriële verleden. Door bomen los en in groepen te planten en op te nemen in de Werfvloer wordt de informele, robuuste sfeer versterkt. Plantstroken met pioniersgroen en grassen zorgen voor een passend groen beeld en verblijfskwaliteit.

Mozaiek

De buitenruimte bestaat uit een mozaiek van plekken die flexibel gebruikt en toegeëigd kunnen worden en zodanig verschillend gebruik stimuleerd. Het gebruik vormt de ruimte. Het is vormgegeven als een 'werfvloer' en bestaat uit zoveel mogelijk bestaande materialen (stelconplaten, gebakken klinkers, beton), die indien mogelijk op de plek blijven liggen. Deze worden aangevuld met nieuwe vergelijkbare materialen. De nieuwe laag van het terrein wordt getoond door middel van nieuwe meubels, verlichting en groen.





Lappendeken van materialen: stelconplaten, betonklinker, gebakken klinker en asfalt



De werfvloer is verhard en groen



Bomen in volle grond en in verplaatsbare bakken



Collectieve moestuin - Referentie: Werf 35 - Hilversum



Ruimte voor sport en initiatieven zoals buurtfeest



Ruimte voor kunst - Referenties: NDSM werf - Amsterdam

Voorbeeld uitwerking

De werfvloer wordt ingericht als één krachtige identiteit met verschillende sferen. Een mozaïek van pleinruimtes van verschillende afmeting die, door middel van nuances in de inrichting en gevoed door verschillend programma in aangrenzende bestaande en nieuwbouw, hun verschillende sferen krijgen. Het centrale plein (1) vormt het hart van de Werf waar de hoofd entree (2) en de entreepleintjes aan de Mussenstraat (3) en aan de Arendstraat (4) op uit komen. De Werftuin (5) met daarin het kappeletje is onderdeel van het centrale plein en biedt ruimte voor sport, verblijven en tuinieren. De opkamers (6) liggen verhoogd t.o.v. het maaiveld en vormen groene en intieme collectieve ruimtes. De opkamers sluiten met ruime trappen (*) aan op de verschillende pleinruimtes.



Plankaart voorbeeld uitwerking



1. Centrale plein - referentie: Westergasfabriek - Amsterdam



2. Hoofdentree - referentie: Dobbelman terrein - Nijmegen



3. Entreepleintje Mussenstraat - referentie: Hembrugterrein - Amsterdam



4. Entreepleintje Arendstraat - bestaande situatie



5. Werf tuin - referentie: Hembrugterrein - Amsterdam

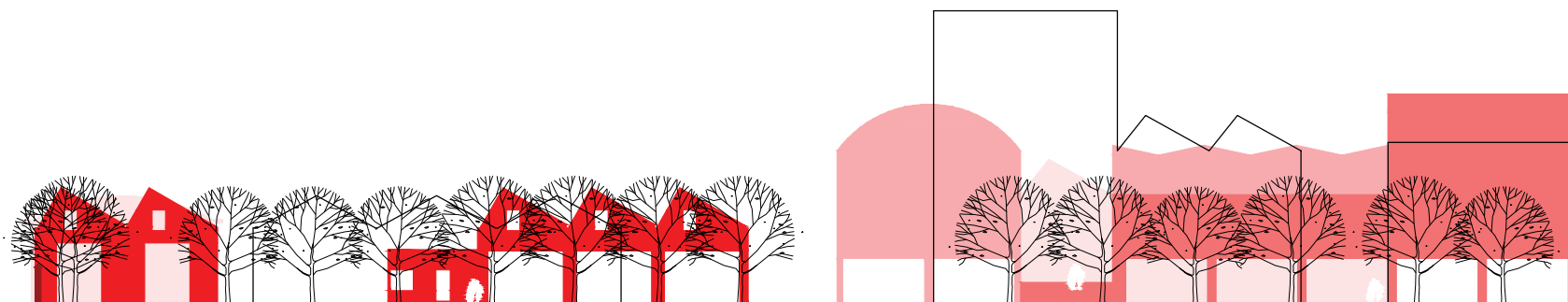


6. Opkamers - referentie: Monacopad - Haarlem





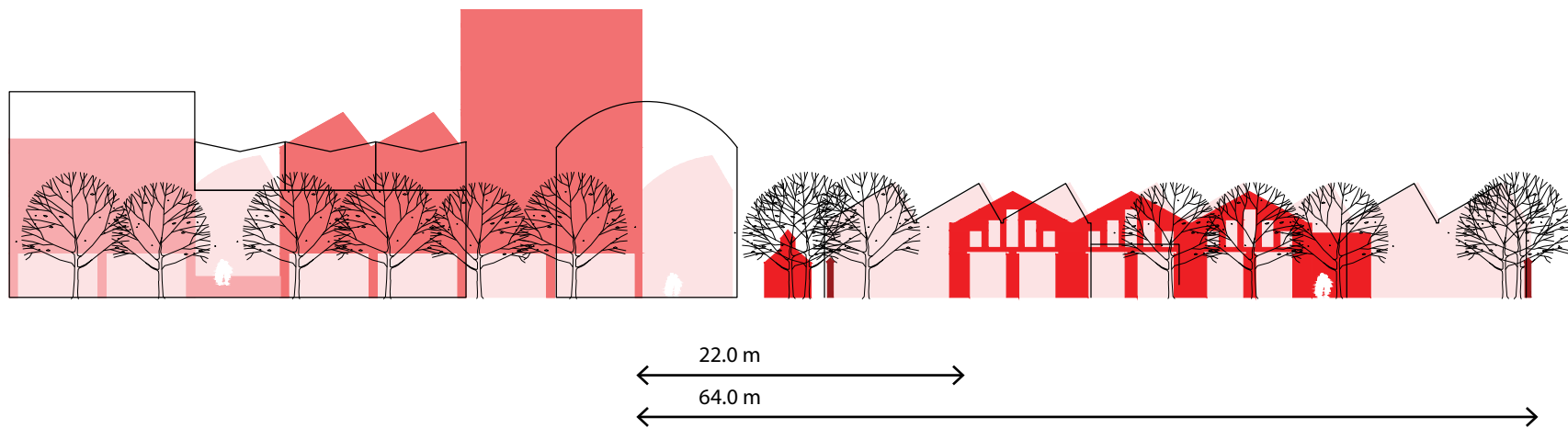
Plankkaart voorbeeld uitwerking uitsnede



Aanzicht AA voorbeeld uitwerking - gekleurde gevels zijn aanzicht, gevels in outline liggen achter het aanzicht en dienen ter illustratie van de ondelinge verhouding van de bouwvolumes



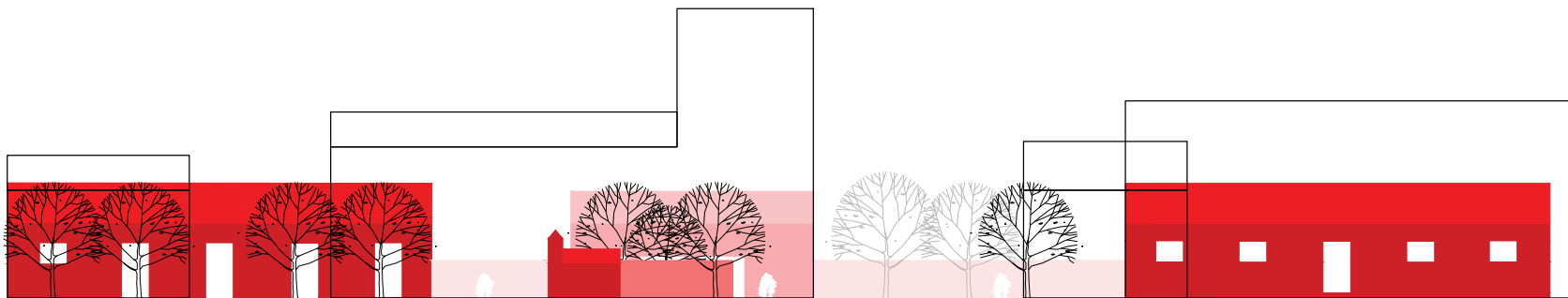
Plankkaart voorbeeld uitwerking uitsnede



Aanzicht BB voorbeeld uitwerking - gekleurde gevels zijn aanzicht, gevels in outline liggen achter het aanzicht en dienen ter illustratie van de ondelinge verhouding van de bouwvolumes



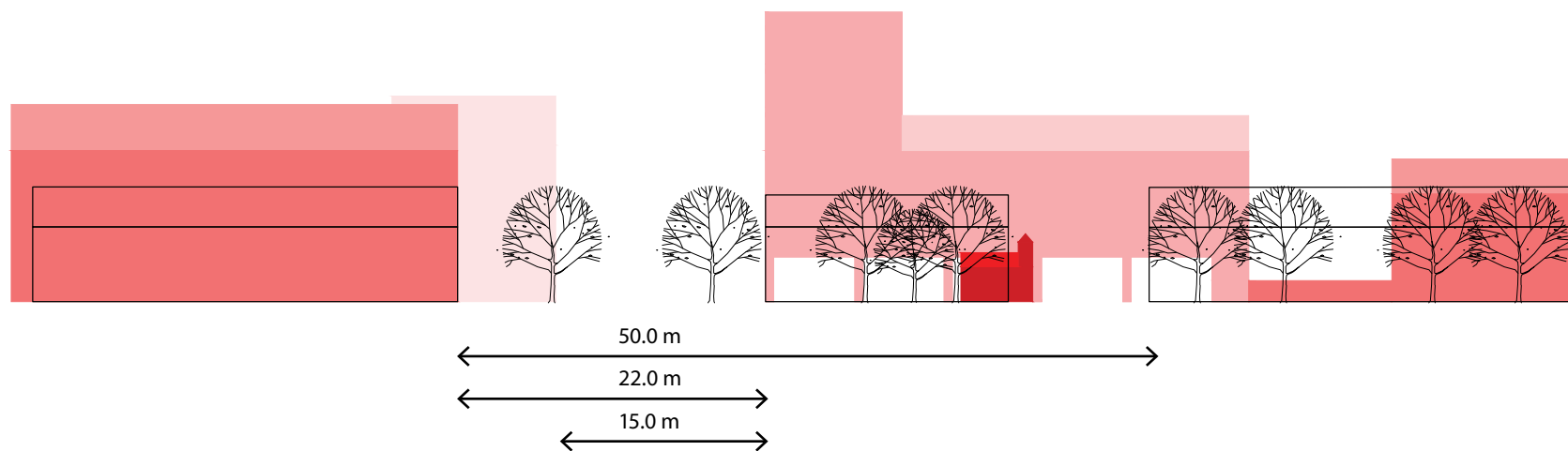
Plankkaart voorbeeld uitwerking uitsnede



Aanzicht CC voorbeeld uitwerking - gekleurde gevels zijn aanzicht, gevels in outline liggen achter het aanzicht en dienen ter illustratie van de ondelinge verhouding van de bouwvolumes



Plankkaart voorbeeld uitwerking uitsnede



Aanzicht DD voorbeeld uitwerking - gekleurde gevels zijn aanzicht, gevels in outline liggen achter het aanzicht en dienen ter illustratie van de ondelinge verhouding van de bouwvolumes

SAMENGESTELDE VOLUMES - 'UIT ÉÉN STUK GESLAGEN'

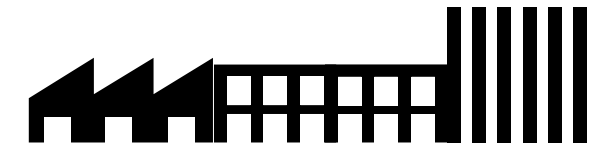
Ensemble van gebouwen

De gemeentewerf heeft vooral architectonische waarde vanwege de herkenbaarheid als fabriekscomplex en een hoge ensemblewaarde. De gebouwen samen vormen een herkenbaar fabrieksensemble waarvan ook de fabrieksmuur een wezenlijk onderdeel uit maakt. Het terrein op zich vormt daarnaast een ensemble met de omliggende industriële panden. Vanwege de beeldbepalende ligging aan de Mussenstraat als onderdeel van een gebied met verschillende fabrieks- en bedrijfsgebouwen. Typerend voor de bestaande fabrieksgebouwen is de dakrichting en een harde overgang tussen buiten en binnen. Naast de kenmerkende sheddaken zijn ook de daken van het centrale gebouw en het tonvvormige dak van een later aanbouw oost-west uitgericht.

De hoofdvormen van de nieuwbouw zijn gebaseerd op deze karakteristieke industriële gebouwen. De gebouwen hebben diverse dakvormen die de richting aannemen van de bestaand gebouwen, zijn functioneel van opbouw

en bestaan bij voorkeur uit een ongedeelde en evenwichtige hoofdmassa. Elk gebouw is daarbij uniek in zijn eigen expressie. De architectuur is stoer en utilitair. Hierdoor ontstaat een ensemble van volumes in plaats van één groot gebouw. Samengestelde volumes, 'uit één stuk geslagen'. Materialen zijn baksteen, beton, staal, hout of glas. Materialen zijn "industriële" toegepast: een sterke vorm van tactiliteit, grote oppervlakten en een herhaling van robuuste details. Baksteen vormt hierbij het hoofdmateriaal.

Het bestaande ensemble wordt daarmee uitgebreid en versterkt. Gezamenlijk vormen zij een krachtige eenheid met helder gedefinieerde buiten ruimtes.





Gemeentewerf Hilversum als duidelijk afgebakend en herkenbaar fabriekscomplex



Referenties: Hollandia Wol- en Kousenfabrieken - Veenendaal. Ensemble van diverse gebouwen



Referentie: Newport Street Gallery - London



Referenties: Dobbelman terrein - Nijmegen

Voorbeeld uitwerking

Stoere stedelijke bouwblokken die heldere buiten ruimtes vormen.

Kloeke nieuwbouw met een schaal, hoogte en vormgeving, die refereert aan de bestaande industriële bebouwing.

Door de samenhang in architectuur, oriëntatie en materialisering, werken de losse blokken als een coherent complex.





Zicht vanuit noord-west. Aaneenschakeling van pleinruimtes: centrale plein, werftuin, opkamer en hoofdentree.



Zicht vanuit zuid-west. Diversiteit aan verblijfsruimtes op het centrale plein.



Zicht op de werftuin vanuit zuid-oost



Zicht vanuit noord-oost. Aaneenschakeling van pleinruimtes: centrale plein, werftuin, opkamer en hoofdentree.

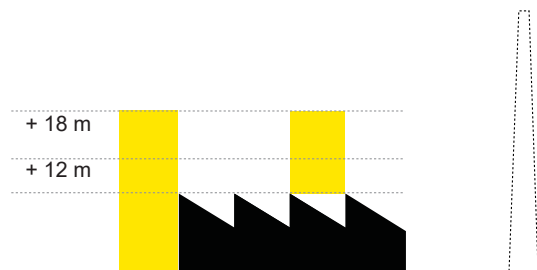
BEBOUWING MET HOOGTE ACCENTEN IN DE TWEEDE LIJN

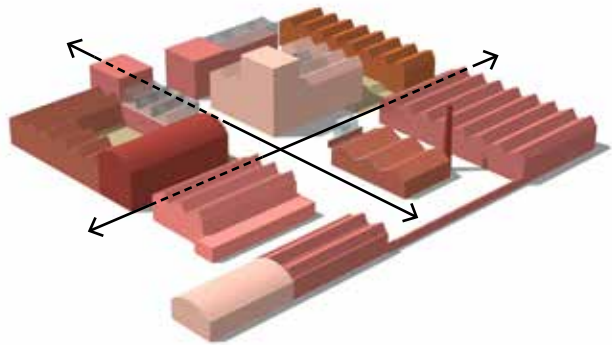
Een belangrijk onderdeel van de Werf is ruimte voor ontmoeting en activiteit. Bij het toevoegen van nieuwe bebouwing wordt hier rekening mee gehouden. De bebouwing bestaat uit laagbouw van maximaal 12 meter hoogte, hiermee sluit het aan bij de bestaande bebouwing. Daarnaast zijn afwijkende hoogteaccenten mogelijk. De maximale hoogte meegegeven vanuit de IOK bedraagt maximaal 18 meter binnen het aangegeven oppervlak. De uiteindelijke hoogte zal d.m.v. ontwerp onderzoek worden bepaald met als uitgangspunt dat het de ruimtelijke kwaliteit versterkt.

De positionering van deze accenten zal moeten samenhangen met het ontwerp van de openbare ruimte.

Daarbij geldt dat een hoogteaccent bij voorkeur in de tweede lijn staat ten opzicht van de Mussenstraat, zodat een koppeling ontstaat naar de activiteiten en het karakter van de kern van de Werf, zoals een schoorsteen of watertoren dat doet voor een fabrieksterrein. Uitzondering hierop kunnen de (poort)gebouwen zijn aan de spoorzijde.

Het hoogteaccent vormt een sculpturale eenheid met het volume waar hij onderdeel van uitmaakt.





Voorbeelduitwerking. Hoogte accenten aan entree en centrale plein



Referentie: Neuer Pferdemarkt - Hamburg
Hoogte accent vormt een eenheid met het volume waar van het onderdeel is.



Referentie: De Fabriek - Rotterdam
Hoogte accent binnen het volume in dezelfde architectuur



Tonnemafabriek - Sneek
Hoogte accent met gelijke materialisatie en architectuur, met afwijkende dakvorm

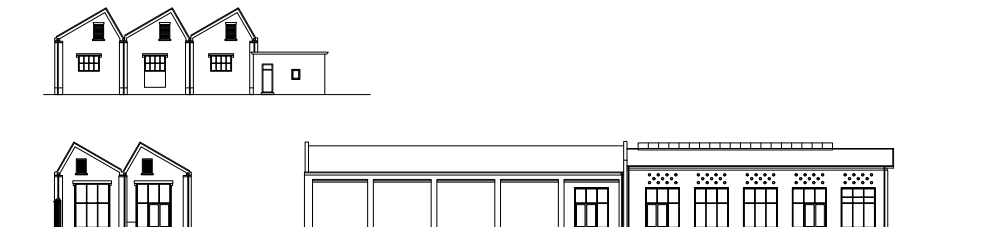
REPETITIE VAN GEVEL- EN DAKELEMENTEN

De karakteristieke fabrieksarchitectuur van de bestaande gebouwen zijn uitgangspunt voor de de nieuwbouw in de verdere ontwikkeling van de Werf. De typerende sheddaken en de dakrichting van de bestaande fabrieksgebouwen spelen daarin een grote rol. De bestaande bebouwing kenmerkt zich door een duidelijk hoofdrichting van de gebouwen. Daarbinnen heeft elk gebouw zijn eigen vormgeving in dakvorm, gevelopeningen en metselwerkverbanden en versieringen. De lagere gebouwen in de uitbreiding krijgen voornamelijk sheddaken. Dit creëert een doorgaand daklandschap in samenhang met de bestaande gebouwen op de Werf. Voor de hoogteaccenten in het plan is een variatie met bijvoorbeeld een plat dak mogelijk. In de bestaande gevels zijn grote openingen, de voormalige garage deuren, vooral naar de centrale buitenruimte gericht. Gevels naar de buiten zijde van het terrein hebben kleinere openingen. De nieuwbouw krijgt met name grote openingen in de plinten, gericht naar de entrees en het centrale plein voor een optimale wisselwerking tussen binnen en buiten.

STOOKPLAATS
Mussenstraat 9



KARRES EN BRANDS
Mussenstraat 21



TINQWISE
Mussenstraat 15



CHEF AAN DE WERF
Mussenstraat 11





Voorbeelduitwerking. Eenduidige dakrichting en dakvormen



Referentie: Woon/werk gebouw - Oudenburg
Moderne vertaling van sheddaken in baksteen gevel met open plint



Referentie: Tollens Fabriek - Rotterdam
Baksteen plint met glazen opbouw als verwijzing naar industriële architectuur



Referentie: Railcenter - Amersfoort
Robuuste baksteen gevel met grote openingen en industrieel karakter



Referenties: Woningbouw - Mulhouse
Eigen typologie met sterk industriële uitstraling in dakvorm



Referentie: Newport Street Gallery - London
Moderne vertaling van sheddaken in baksteen gevel met open plint

PLINTEN EN ENTREEES

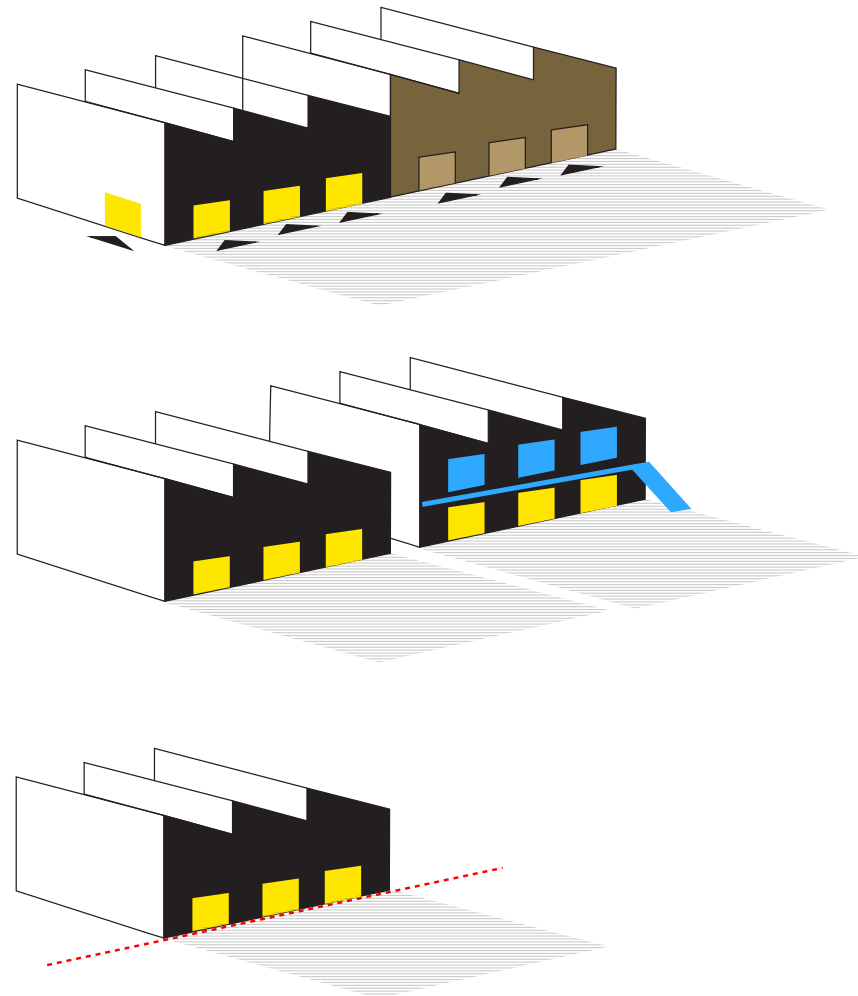
Ieder zijn eigen ingang

Op de Werf 35 liggen de gebouwen direct aan de buitenruimte en zijn grotendeels georiënteerd naar de binnenterrein van de Werf en de Mussenstraat. Er zijn zoveel mogelijk ingangen direct vanaf het maaiveld voor een optimale interactie, niet alleen programmatisch, functioneel, maar ook visueel.

Elke woning en werkruimte heeft een heldere eigen entree aan de publieke ruimte. De entrees worden passend bij het industriële karakter van de gebouwen ontworpen. De plinten van de gebouwen worden benadrukt in de architectuur en sluiten daarmee aan bij de bestaande Werfgebouwen.

Overgang binnen - buiten

De overgang publiek/privé wordt te alle tijde duidelijk ontworpen. Dit uit zich in strakke overgangen tussen gebouw en openbare ruimte. Gevels worden zoveel mogelijk opengewerkt. Puien met industriële afmetingen en grote openslaande deuren zijn middelen hiervoor. Buiten is het verlengde van binnen en vice versa.





Zoveel mogelijk entrees aan het maaiveld



Stoere puien en duidelijke adressen



Grote schuifdeuren brengen het leven van binnen naar buiten



Binnen en buiten loopt in elkaar over



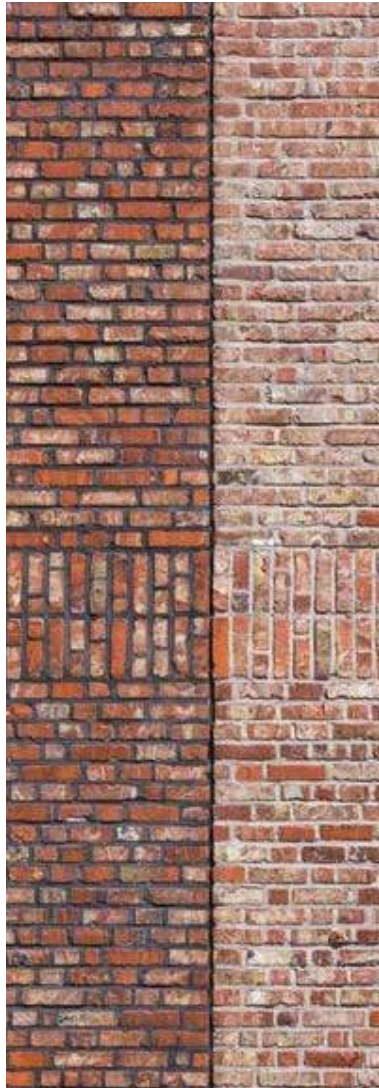
Karres en Brands op de Werf, binnen en buiten werken

MATERIAAL- EN KLEURSTELLING

DNA van de Werf

De toegepaste hoofdmaterialen voor de nieuwbouw op de Werf worden gekozen vanuit het DNA van de plek. Er wordt een nieuwe laag toegevoegd waarbij niet perse het contrast wordt gezocht, maar waarbij het utilitaire karakter van het erfgoed wordt doorgezet. Materialen zijn hoogwaardig, duurzaam, modern en tijdloos. Deze materialen sluiten aan bij het stoere en robuuste industriële karakter van het gebied: baksteen, staal, glas en beton. De gebouwen worden opgetrokken uit degelijke materialen met 'zwaarte' en verfijning. Ze bouwen voort op het DNA van de historische plek. Samenhang binnen het plot wordt bereikt middels een beperkt kleurenpalet. De gebouwen zijn alzijdig ontworpen in één hoofdmateriaal. De detaillering is geraffineerd, hoogwaardig en consequent. Iedere korrel heeft één hoofdmateriaal. Het gebruik van circulaire materialen wordt aangemoedigd. Een zorgvuldige materialisering moet garant staan voor een fraaie veroudering.





Baksteen



Beton



Staal



Glas



Hout



7. DUURZAAMHEID

De ambitie van Werf35 is een duurzame stadswijk te bouwen. Duurzaamheid is bij de ontwikkeling van Werf35 geen specialisme of een louter technische aangelegenheid, maar dringt door tot in de haarvaten. Duurzaamheid op de Werf zal een combinatie zijn van ruimtelijke, tijdelijke en programmatische interventies. Wij streven naar de realisatie van duurzame gebouwen en zullen veel aandacht besteden aan isolatie en opwekking van duurzame energie. Wij achten het verder zinvol om te verkennen of we voor alle gebouwen binnen het plan een gezamenlijk systeem voor opslag van opgewekte energie en/of warmte kunnen realiseren. Bestaande gebouwen in het gebied en omwonenden zouden hier eventueel ook op kunnen worden aangesloten. Dit versterkt de gezamenlijkheid en kan voordelen opleveren voor alle partijen.

Verduurzamen bestaande bouw

Op de Werf zijn (bijna) alle bestaande gebouwen

duurzaam gerenoveerd. Dit betekent concreet dat de meeste daken en muren voorzien zijn van hoogwaardige isolatie zodat er zo min mogelijk energie verloren gaat. De meest duurzame energie is immers de energie die je niet gebruikt. Op één gebouw na zijn alle gebouwen voorzien van een lucht/water- warmtepomp die energie onttrekt aan de buitenlucht en de gebouwen verwarmt of koelt middels een lagetemperatuurvloerverwarmingssysteem. Nadat ook de Stookplaats helemaal is gerenoveerd is er bijna geen sprake meer van het gebruik van gas op de Werf; alle bestaande gebouwen zijn dan 'all-electric'.

Verduurzamen nieuwbouw

Op de Werf worden alle nieuwe werk- en woonplekken duurzaam gerealiseerd. Er is geen sprake meer van het gebruik van gas; alle nieuwe gebouwen zijn 'all-electric'. Waar mogelijk voorzien zij in hun eigen energie, met onder meer

zonnepanelen. De technische verduurzaming op gebouw- en gebiedsniveau is een belangrijke pijler op de Werf. Onze duurzaamheidsambitie is hoog en bestaat uit een groot aantal concrete maatregelen:

Energiegebruik

De Werf wordt all-electric en dit maakt de vraag naar elektriciteit relatief groot. Hierdoor zal er de behoefte ontstaan om de netbelasting te reguleren. Een van de manieren om dit te doen is door gebruik te gaan maken van een zogenaamd Smart Energy System (SEM). Dit systeem zorgt ervoor dat er voldoende capaciteit is als het koud is in de winter of - wanneer in de zomermaanden de zonnepanelen te veel energie opwekken - het net niet overbelast raakt. De SEM stuurt aan door domotica-apparaten in de gebouwen en beslist zelf wanneer bijvoorbeeld de elektrische boiler voor de verwarming aangaat (midden op de dag als de zon schijnt) en de verwarming uit

kan (als iedereen naar huis is). Naast regulering van de netbelasting bespaart dit slimme energy management system gemiddeld 30% energie per werkplek/huishouden. Met het SEM worden alle gebouwen en elektrische apparaten op de Werf onderdeel van een zogenaamd 'smart-grid'. Onderdeel hiervan is een onderzoek naar innovatieve manieren om energie op te slaan. Zodoende kan de energie (vraag & aanbod) gereguleerd worden wat tot gevolg heeft dat:

- er geen overbodige energie gebruikt wordt;
- er geen onduurzame infrastructuur gerealiseerd hoeft te worden op de Werf;
- de netbeheerder aanzienlijk minder infrastructurele capaciteit hoeft te leveren;
- er geen onnodige (maatschappelijke) investeringen gedaan hoeven te worden.



Energie opwekking

De energie die op de Werf gebruikt wordt zal zoveel mogelijk lokaal worden opgewekt. In overleg met de gemeente wordt gekeken op welke wijze er PV-panelen geplaatst kunnen worden. Op deze manier kan de Hilversumse zon geoogst worden en de gasloze gebouwen voorzien van duurzaam opgewekte elektriciteit. Het uitgangspunt is dat elk gebouw zal voldoen aan de laatste (duurzaamheids)eisen en waar mogelijk wordt voorzien van zonnepanelen. Daarnaast wordt gekeken naar koppelkansen met de omgeving, zoals energiecoöperatie HilverZon of het energienet van Liander.

Warmte,- en koelvraag

De nieuw te realiseren bouwwerken op de Werf zullen worden voorzien van een duurzame manier van verwarmen en koelen. Hierbij kan gedacht worden aan een lucht/water-warmtepomp in combinatie met vloerverwarming of een Warmte-Koude-Opslag-installatie (WKO)

welke grondgebonden is. Beide installatievormen maken op een duurzame manier gebruik van de energie in de lucht dan wel de grond. Een andere mogelijke koppelkans is aansluiting op een lokaal warmtenet, waaraan ook de rioolwaterzuivering van Anna's Hoeve is gekoppeld. Dit dient nader onderzocht te worden.

Circulair bouwen

Circulair bouwen staat hoog op de agenda. Waar mogelijk wordt gewerkt met hoogwaardige en verantwoorde materialen. Deze verlagen de impact op het milieu en vragen ook nog eens weinig onderhoud. De gebouwen voldoen aan alle laatste eisen uit onder meer het Bouwbesluit. Vanuit duurzaamheidsoverwegingen zal zoveel mogelijk worden gekeken naar natuurlijke materialen. In de vervolgfase leggen we de lat hoog en zoomen in op zaken als natuurinclusief bouwen en een materialenpaspoort voor gebouwen en de openbare ruimte.

Afvalreductie

Het is onze ambitie om zo min mogelijk afval op de Werf te realiseren. Hierbij kunnen we bijvoorbeeld gebruik gaan maken van een innovatieve composteermachine bij de gemeenschappelijke parkeerplaats. Deze composteermachine maakt het mogelijk om op de Werf binnen 24 uur alle organische afvalstromen met 85% te reduceren en om te zetten in bruikbare compost. De bruikbare compost is in te zetten voor de groenvoorziening op de Werf, als grondverbeteraar of in de volkstuin. Dit betekent dat er bijna geen organisch afval meer hoeft te worden opgehaald, geen transport nodig is (minder CO²), geen containers (betere hygiëne en minder ongedierte) en een 100% circulaire toepassing van de organische afvalstromen. In een volgende fase kan dit verder verkend worden samen met GAD.



Klimaat en biodiversiteit

De Werf streeft naar een duurzame ontwikkeling. ‘Duurzaamheid’ is bij de ontwikkeling van de Werf geen specialisme of een louter technische aangelegenheid. De duurzame ontwikkeling gaat niet uit van één ruimtelijke interventie maar is combinatie van ruimtelijke, tijdelijke en programmatische interventies. Interventies die het huidige industriële karakter van het gebied als uitgangspunt nemen en tezamen werken richting een duurzaam gebied.

Duurzaamheid is een onderdeel van het ontwerp. Er wordt op een integrale manier gekeken naar de gebouwen, de openbare ruimte en de sociale kwaliteit van het plan. Toekomstbestendigheid en flexibiliteit gelden hierbij als uitgangspunten.

De groen- en waterstructuur op de Werf wordt verweven in de Werfvloer met aandacht voor klimaat adaptieve maatregelen gericht op droogte, hittestress en wateroverlast.

Vergroening draagt niet alleen bij aan de

aantrekkelijkheid van de Werf maar ook aan de ecologische waarde, dempt geluid en voorkomt hittestress. Het houdt bovendien het regenwater langer vast en vermindert de energiebehoefte voor koeling op zomerse dagen. Bij de keuze van het type groen wordt gekeken om verbindingen te creëren met andere natuur in Hilversum, zoals soorten uit het heidelandschap.

Het hemelwater op de Werf zal worden afgekoppeld van het riool. Daarbij worden de richtlijnen van het watermanagementplan Hilversum 2021-2026 aangehouden. Door de Werfvloer op verschillende plekken te vergroenen en waterdoorlatende verharding op te nemen in de lappendeken van materiaal zorgen we voor een waterberging die water tijdelijk kan opvangen. Infiltratiekratten vormen onder de grond een opslagruimte voor regenwater. Vanuit de infiltratiekratten of infiltratieputten zakt het opgeslagen water langzaam in de bodem, om

uiteindelijk bij het grondwater te komen. Bomen en planten profiteren van dit extra water.

Duurzame mobiliteit

De transitie naar een duurzame mobiliteit is een kwestie van tijd en de Werf moet daar klaar voor zijn. We zetten in op het faciliteren van elektrische (deel)auto's en (e-)fietsen. Heel concreet betekent dit dat we voorzien in de nodige laadinfrastructuur. Ook willen we met lokale partijen een pilot uitwerken om de bewoners van de Werf te voorzien van bijvoorbeeld elektrische deelauto's. De elektrische deelauto's en fietsen dragen bij aan een duurzame mobiliteit van de bewoners van de Werf.

8. MOBILITEIT

8.1. INLEIDING

Wij zien graag een duurzame ontwikkeling voor de Werf 35 waar het prettig verblijven van bezoekers en gebruikers van het gebied voorop staat. De huidige parkeernormen kunnen een ongewenst en wellicht onnodig negatief effect hebben op de ruimtelijke kwaliteit van de werf. In dit hoofdstuk worden de negatieve effecten en uitdagingen rondom het parkeren beschreven. Daarnaast wordt een visie toegelicht waarmee beargumenteerd en gecontroleerd afgeweken wordt van de huidige parkeernormen. Het document is daarmee een eerste aanzet tot afwijking en schetst de eerste kaders voor het nieuwe bestemmingsplan. In een later stadium (bij aanvragen omgevingsvergunning) zal dit opgevolgd worden door een mobiliteitsplan.

8.2. AANLEIDING

Er zijn diverse factoren die aanleiding geven om af te wijken van de huidige parkeernorm:

I. De grote hoeveelheid benodigde

parkeerplaatsen gaat ten koste van de ruimtelijke kwaliteit op de werf;

II. Bredere maatschappelijke trends en ontwikkelingen, alsmede de update van het Hilversums parkeerbeleid zullen naar verwachting de vraag naar parkeerplekken in de toekomst verlagen;

III. De beoogde doelgroepen van de Werf hebben naar verwachting minder parkeerplaatsen nodig.

I. Parkeren & ruimtelijke kwaliteit

De werf is een eigenzinnige plek met een programma en doelgroep die afwijken van de standaard. Het is een gebied dat continue in ontwikkeling is en waar de kernwaarde delen een belangrijke basis vormt. Dit uit zich ook in de mobiliteit. De werf wordt uitgebreid met hoogwaardige nieuwbouw en hoogwaardige, autovrije buitenruimte. Er wordt gekozen voor een geïntegreerde parkeeroplossing.

Het geschat aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van het beoogde programma komt bij de huidige normen uit op ca. 215 parkeerplaatsen. Dit komt neer op ca. 6.000m² BVO aan parkeren, een aanzienlijk deel ten opzichte van het totaal maximaal 13.000 m² BVO tellende programma. Kortom: De hoeveelheid parkeerplaatsen op basis van de huidige norm zijn strijdig met de kernwaarden van de werf en het duurzame, openbare en monumentale karakter.

II. Trends in mobiliteit

Externe factoren en ontwikkelingen in de omgeving zullen naar verwachting de vraag naar parkeerplekken nog verder verlagen. Denk hierbij aan investeringen rondom de HOV lijn en in het fietspaden netwerk, of ontwikkelingen rondom Mobility as a Service.

Afname van het eigen autobezit

De afgelopen jaren raakt MaaS, Mobility

as a Service, steeds verder in opkomst. De Rijksoverheid ziet dit multimodale reisadvies, gebruikmakend van diverse vormen van deelmobiliteit, als mogelijke oplossingen voor het fileprobleem en een stap om Nederland duurzamer in beweging te krijgen. Daarom zijn door het ministerie van I & W in 2019 reeds zeven pilotprojecten gestart in verschillende regio's. Doel van deze pilotprojecten is onder andere om uiteindelijk te komen tot een afname van het eigen bezit en mobiliteit als een dienst te gebruiken (bron: brochure MaaS pilots, Ministerie van I&W, 2019).

In grotere steden met een goede OV bereikbaarheid is al te zien dat het eigen autobezit afneemt, zoals bijvoorbeeld Utrecht. Deze stad speelt met haar nieuwe nota al in op de trend van dalend autobezit en toenemende deelmobiliteit. Zo kan één deelauto tot vier reguliere parkeerplekken vervangen en



daarmee de parkeernorm tot 20% reduceren. 1,5 extra fietsparkeerplekken kunnen één parkeerplek vervangen en daarmee de norm tot 10% reduceren (bron: Parkeernota Utrecht 2019).

Thuiswerken

De parkeerbehoefte op de werf was al relatief laag en is sinds de uitbraak van Covid-19 gigantisch gedaald door thuiswerken. De verwachting is dat het hybride werken – 2/3 dagen thuiswerken en 2/3 dagen op kantoor – het nieuwe werken wordt in post-coronatijd. De rijksoverheid neemt dit hybride werken als uitgangspunt, en veel andere kantoorhoudende organisaties nemen

dit over (bron: TwynstraGudde). Als hybride werken het nieuwe normaal wordt, zal naar verwachting ook de parkeerbehoefte voor bedrijven afnemen.

Nieuwe verkeersverbindingen in Hilversum

Binnen Hilversum wordt hard gewerkt aan het stimuleren van duurzame vormen van vervoer, zoals het aanleggen van snelle doorfietspaden, extra fietsparkeerplekken op de stations, deelmobiliteit en een nachttrein (bron: Beleidsnotitie Parkeernormering OV Knooppunten 03-12-2020). De toekomstige halte van de nieuwe HOV lijn komt binnen 5 minuten loopafstand van de werf te liggen.

Onderzoek Mobiliteitsvisie 2040



In 2020 is, ten behoeve van de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040, een kwantitatief onderzoek uitgevoerd onder ruim 1800 Hilversummers. Aan hen is gevraagd hoe zij aankijken tegen bepaalde trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Op hoofdlijnen zijn vier mobiliteitstrends voorgelegd:

- Trend 1: Woon-Werk
- Trend 2: Klimaat
- Trend 3: Verkeersverbinding
- Trend 4: Technologie

De trend verkeersverbinding krijgt in Hilversum de meeste animo. Inwoners verwachten in 2040 vooral een toename van fiets- en OV-gebruik (respectievelijk 55% en 43%). Daarnaast denkt 21% aan meer elektrisch verkeer en 16% aan meer en/of betere fietspaden.

Vooraf ondernemers en niet-autoforensen staan positief tegenover de mobiliteitstrend woon-werk. Deze trend vindt bovendien de meeste steun in de wijk Oost. In Oost is relatief veel animo voor de deelauto, deelfiets en deelscooter met respectievelijk 35%, 22% en 19% animo. Kortom: De Werf is een gunstig klimaat als het gaat om alternatieven voor de eigen auto.

Op de vraag of deelmobiliteit ook daadwerkelijk het aantal parkeerplekken kan terugdringen, is verdeeld gereageerd. De helft van de ondervraagde staat hier (zeer) positief tot neutraal tegenover. De andere helft staat hier (zeer) negatief tegenover.

	Trend 1: woon-werk: stimuleren van woon-werk verkeer binnen de gemeente. Wonen en werken binnen Hilversum. Bouwen van woon-werkwoningen wordt gestimuleerd, flexibele huisvesting en verbeteren van bereikbaarheid.
	Trend 2: klimaat: reductie van (vracht)autoverkeer met als doel reductie CO2 uitstoot. Verkeer verminderen waarmee fossiele brandstoffen worden gebruikt. Elektrisch vervoer wordt gestimuleerd. Parkeren bij bedrijven en instellingen wordt selectief gefaciliteerd.
	Trend 3: verkeersverbinding: verbetering verbindingen binnen en rondom Hilversum en de focus op het efficiënt bereiken van de eindbestemming. Doorgaand en bestemmingsverkeer krijgen de ruimte. Bussen krijgen eigen wegen evenals fietsers. Bezorgingsverkeer wordt gefaciliteerd met vaste plekken buiten het centrum (hubs).
	Trend 4: technologie: verbeteren mobiliteit door technologie. Door de reisbewegingen van reizigers via actuele data te volgen kan doorstroming worden geoptimaliseerd. Mensen krijgen een persoonlijk reisadvies waardoor de bestemming het makkelijkst en snelst wordt bereikt.

De vier mobiliteitstrends die van toepassing zijn op Hilversum (bron: Onderzoek naar de mobiliteitsvisie 2040, Versie 2, 3-11-2020)

III. Doelgroepen & parkeerbehoefte

Werf35 ligt in het oosten van Hilversum en is onderdeel van de spoorzone. Vanaf de locatie ben je binnen 10 minuten in het centrum, station Hilversum of Hilversum Sportpark. De toekomstige HOV lijn ligt binnen 5 minuten loopafstand. Deze positie maakt de werf een interessant gebied voor creatieven en hoogopgeleiden. Het landschap, kleinschalige woonbuurten dragen hierin bij. Werf35 richt zich op creatieve bedrijven, starters en community-oriented gebruikers. Hier past andere mobiliteit bij, gericht op delen, OV en de fiets.

Het innovatieve woon-werklandschap van de werf sluit goed aan bij de rood-gele belevingswereld van het BSR model. Daarnaast trekken de faciliteiten op de werf met name de blauwe doelgroep aan. Onder de kleurgroepen blauw (40%) en rood (38%) en de leeftijdscategorie 35 - 54 jaar is de animo voor de deelauto het

grootst. De rode en blauwe doelgroep geloven bovendien sterk in de opkomst van technologie rondom mobiliteit. (bron: Onderzoek naar de mobiliteitsvisie 2040, Versie 2, 3-11-2020)

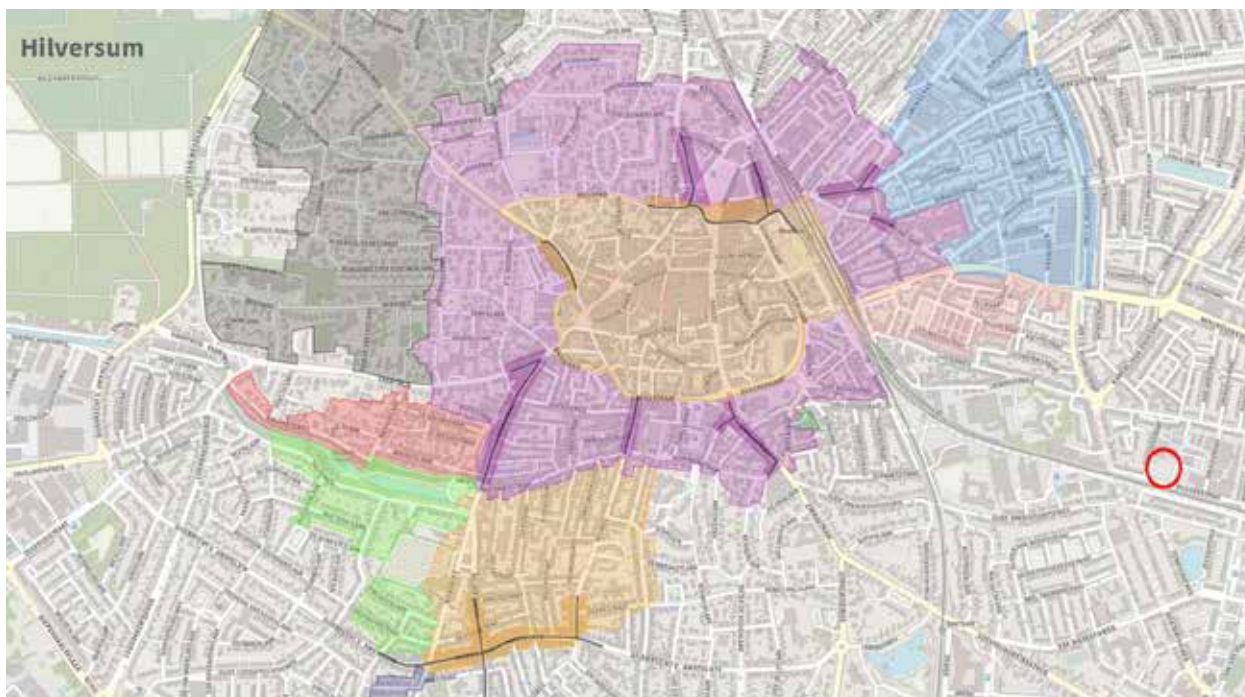


8.3. Uitdaging

Uiteraard zijn wij ons ervan bewust dat het afwijken van de huidige parkeernorm uitdagingen kent, zoals:

- Werf35 bevindt zich in een niet-gereguleerd gebied, waar het gratis parkeren is.
- Een tekort aan parkeerplekken op de Werf mag geen druk veroorzaken op de parkeergelegenheid in de omgeving.

Het is overigens niet uitgesloten dat dit beleid op termijn aan verandering onderhevig is. De werf wil hier een rol als voorloper in vervullen, maar op een gecontroleerde manier.



Zones gereguleerd parkeren Hilversum (bron: hilversum.nl)

8.4. VISIE

Op basis van bovengenoemde aanleidingen (ruimtelijke kwaliteit, doelgroep en trends) stellen wij voor om af te wijken van de huidige parkeernorm. Om met die afwijking geen negatieve effecten zoals toenemende parkeerdruk in de omgeving te veroorzaken, zijn twee zaken van belang:

- I. Stimuleren & vastleggen
- II. Fasering & monitoring

Deze zaken worden hieronder kort toegelicht. Later, bij de omgevingsvergunning, wordt de visie verder uitgewerkt in een mobiliteitsplan.

I. Stimuleren & vastleggen

Als initiatiefnemer bieden wij de werknemers en toekomstige bewoners van de Werf straks proactief deelmobiliteit aan. Reeds hebben wij verkennende gesprekken gevoerd met diverse aanbieders, waaronder Amber. Naast deelauto's hebben de aanbieders vaak een

breder aanbod aan deelmobiliteit. Denk bijvoorbeeld aan deelscooters of deelfietsen. Met hen zijn we in gesprek over de benodigde vloot. Bij het selecteren van de aanbieder wordt gekeken naar 100% mobiliteitsgarantie. Op basis van de vraag wordt bepaald hoeveel auto's er beschikbaar moeten zijn. Ook het type auto wordt afgestemd op de vraag. Het aanbod kan dus per dag verschillen. Mocht er onverhoopt toch geen deelauto beschikbaar zijn, dan zorgt de aanbieder voor een alternatief binnen hetzelfde budget.

Deelmobiliteit zit straks inbegrepen als service bij het wonen en werken op de werf. Huurders van het co-living concept kunnen geen eigen parkeerplaats afnemen op de werf. De huurwoningen in het middensegment (plus) krijgen per woning straks één parkeerrecht op eigen terrein. De bedrijven krijgen straks 1,55 parkeerrechten per 100m² BVO. Dit komt

overeen met de parkeernorm voor een goed met het OV bereikbare centrumlocatie. Deze mogen zij naar eigen inzicht verdelen over hun werknemers en klanten. Parkeermanagement software van de initiatiefnemer kan hierbij helpen (zie fasering & monitoring).

Door deelmobiliteit aan te bieden en het aantal parkeerrechten vast te leggen wordt gericht gestuurd op een lagere parkeerintensiteit, afwijkend van de huidige parkeernormen, passend bij het karakter van de werf. Door eveneens vast te leggen dat bewoners en werknemers van de werf niet langdurig in de ongereguleerde parkeeromgeving zullen parkeren worden ongewenste effecten in de buurt vanwege deze ontwikkeling beperkt.



II. Fasering & Monitoring

Naast stimuleren van andere mobiliteitsvormen en het vastleggen + beperken van parkeerrechten zijn twee andere sturingsfactoren van belang: faseren en monitoren.

Fasering

Door het programma niet in één keer, maar gefaseerd te ontwikkelen blijft het plan adaptief naar de toekomst toe. In deze visie wordt uitgegaan van twee ontwikkelfases.

Fase 1

In fase 1 wordt ca. 4700m² aan programma gebouwd. De bijbehorende parkeerbehoefte loopt daarmee op naar 120 benodigde parkeerplekken voor héél Werf 35. Hierbij is uitgegaan van de parkeerrechten zoals omschreven in *I. Stimuleren en Vastleggen*. Het parkeeraanbod in fase 1 kan hier ruim aan voldoen, uitgaande van een halfverdiepte parkeerbak met ca. 55 plaatsen en het bestaande

parkeerterrein op het maailveld (fase 2) met ca. 75 plaatsen. Mocht (uit monitoring) blijken dat de opgelegde parkeerrechten te veel druk veroorzaken op de Werf of de omgeving, dan kan de parkeerbak in fase 1 uitgebreid worden met een combilift. De parkeercapaciteit voldoet daarmee ruim aan de vigerende parkeernormen van Hilversum (2017) (zie volgende pagina).

Monitoring

Om het aantal benodigde parkeerplaatsen per fase te kunnen bepalen is monitoring noodzakelijk. Vanaf fase 1 moet worden gemonitord of de parkeerdruk toe-/afneemt/kritisch wordt. Zowel op de werf als in de omgeving. Het is een taak van de gemeente om de regie te voeren op de mobiliteit en parkeerdruk. Zij dient ten minste jaarlijks een parkeerdrukmeting in de omgeving te laten uitvoeren.

Initiatiefnemer meet zelf de parkeerdruk op de

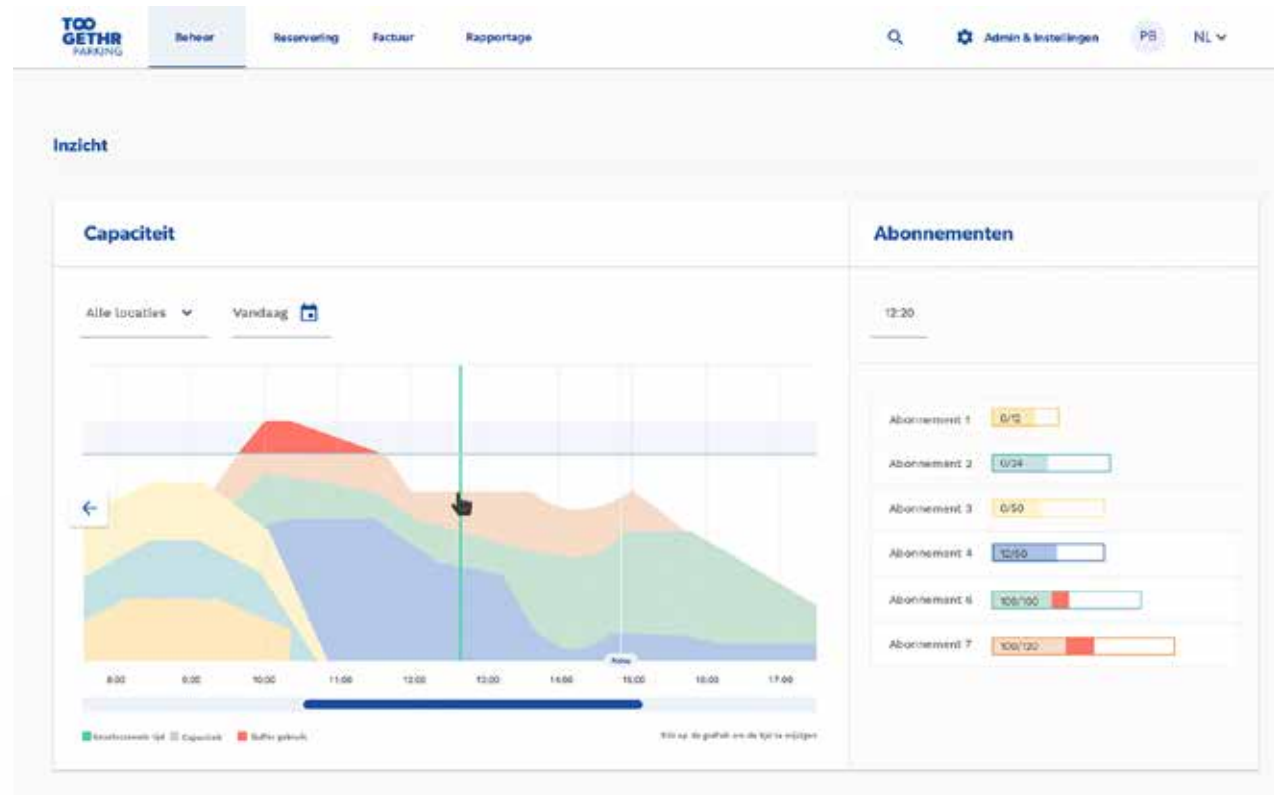
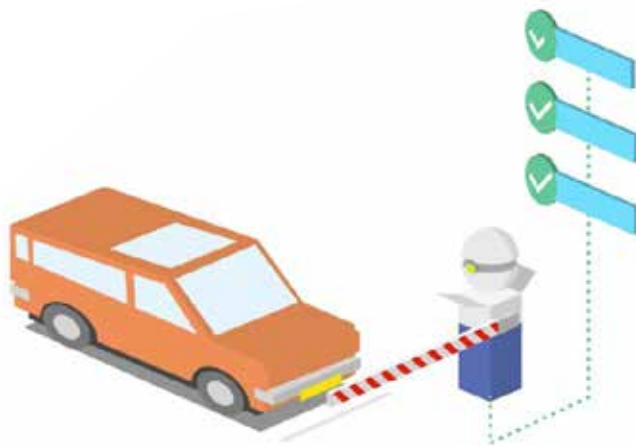
werf door deze alleen toegankelijk te maken voor de gebruikers van het terrein. Op die manier wordt voorkomen dat omwonenden uit de buurt op de werf parkeren, waardoor de parkeerdruk op de werf zelf onnodig toeneemt.

De resultaten worden elke fase besproken en er worden afspraken gemaakt tussen initiatiefnemer en gemeente over (mogelijke) bijsturing.

Er zijn diverse parkeermanagementsystemen op de markt die gebruikt kunnen worden door meerdere gebruikers (bezoekers, bewoners, werknemers) en real time inzicht geven in de bezetting. Zo kan de parkeerbehoefte van alle gebruikers van de werf inzichtelijk worden gemaakt en de parkeercapaciteit waar nodig worden bijgestuurd.

Fase 2

Na monitoring in fase 1 kan de benodigde parkeercapaciteit voor fase 2 nader afgestemd worden. Voorsnog wordt uitgegaan van een dubbelhoge parkeergarage (net als in fase 1), met de mogelijkheid deze uit te breiden met een combilift systeem. Hiermee kunnen in totaal ca. 165 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit voldoet aan de verwachte parkeerbehoefte van ca. 160 plekken (zie volgende pagina).



Mogelijk parkeermanagementsysteem

BEHOEFTE & CAPACITEIT FASE 1

BEHOEFTE

ca. 115 pp benodigd
 Waarvan 3 - 10 Deelauto's

Meest kritische moment is werkdag
 middag

Programma	BVO	Units	Norm Sted. Visie	PP Benodigd Sted. Visie	Norm Beleid 2017	PP Benodigd Norm 2017
Scale ups & grown ups (kantoren)	4300		1,55	67	2,05	88
Start-ups (bedrijfsverzamelgebouw)	1800		1,55	28	1,85	33
Concept Store (Woonwinkel)	200		1,85	2	1,85	2
Restaurant	140		13	5	13	5
Café	354		6	5	6	5
Hotel Special (3*)	800	15	5	3	5	3
Co-Living (Kamerbewoning (geen studenten))	1840	64	0	0	0,5	16
Wonen- Bezoekers (Co-Living)			0,2	3	0,2	3
Totaal	9434			112		155

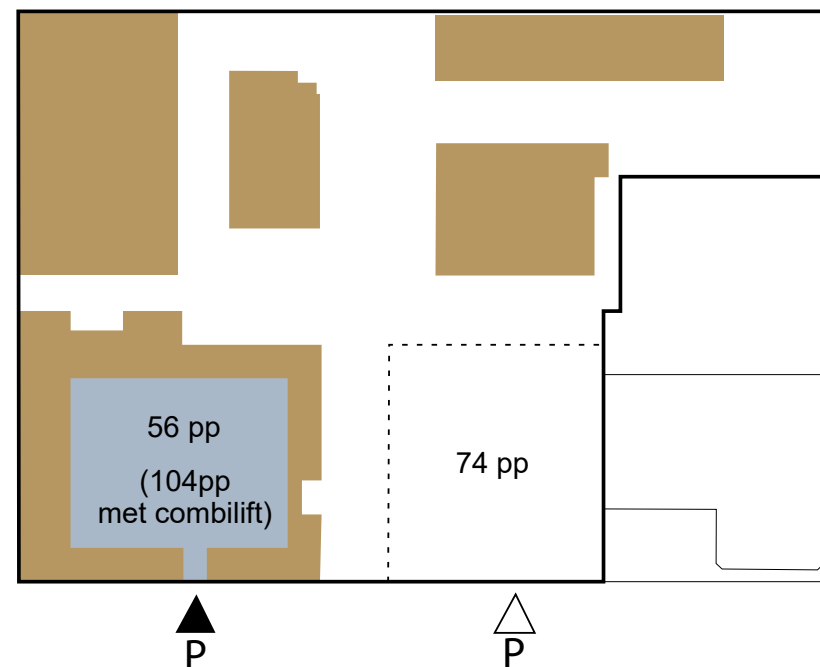
CAPACITEIT

BLOK 1 ontwikkelen met halfverdiepte
 parkeergarage (3m hoog)

BLOK 2 bestaand maaiveld parkeren

tot 130 pp totaal zonder combilift

uitbreidbaar naar 178 pp. met combilift in fase 1



(VERWACHTE) BEHOEFTE & CAPACITEIT FASE 2 (EINDFASE)

BEHOEFTE

Naar verwachting ca. 160 plekken benodigd in eindbeeld
Waarvan 4 - 12 deelauto's

Meest kritische moment is werkdag middag

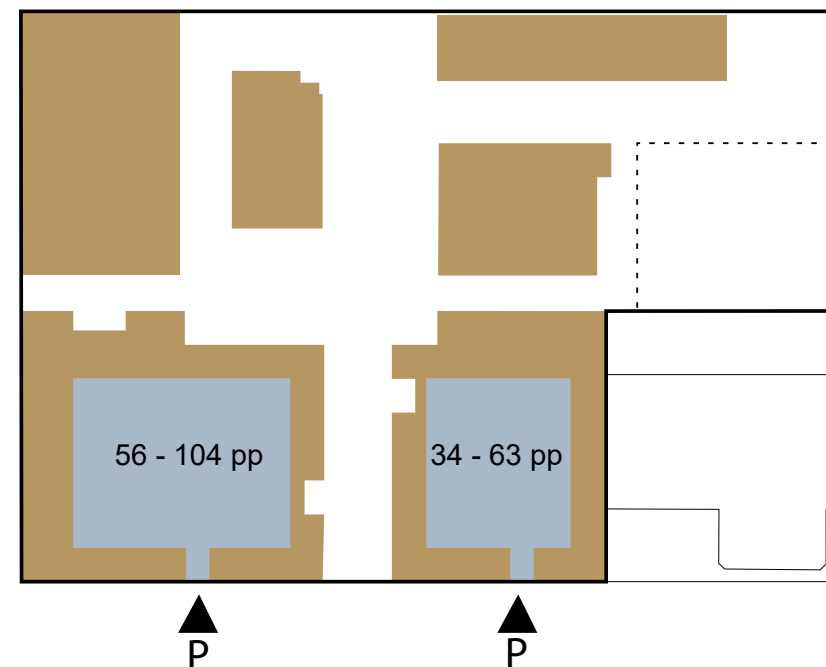
Programma	BVO	Units	Norm Sted. Visie	PP Benodigd Sted. Visie	Norm Beleid 2017	PP Benodigd Norm 2017
Scale ups & grown ups (kantoren)	6000		1,55	93	2,05	123
Start-ups (bedrijfsverzamelgebouw)	1800		1,55	28	1,85	33
Concept store (Detailhandel)	200		3,7	4	3,7	4
Restaurant	140		13	5	13	5
Café	380		6	6	6	6
Hotel Special (3*)	800	15	5	3	5	3
Middenhuur Plus (Huur, Etage, Duur)	1840	25	1	12	1,5	18
Co-Living (Kamerbewoning (geen studenten))	1840	64	0	0	0,5	16
Wonen- Bezoekers (Middenhuur en Co-Living)			0,3	5	0,3	5
Totaal	13000			156		214

CAPACITEIT

BLOK 1 56 - 104 pp halfverdiept
BLOK 2 34 - 63 pp halfverdiept.

Tot ca. 165 parkeerplaatsen totaal halfverdiep (met combilift)

Bij dalende vraag kan ervoor gekozen worden de parkeergarage in blok 2 niet te bouwen (of om te zetten naar ander programma)



8.5. Totaal-plan

Met behulp van bovenstaande omschreven maatregelen (stimulering, vastleggen, fasering en monitoring en een flexibel parkeerprogramma) verwachten wij een reductie op de huidige parkeernorm te kunnen realiseren van 20-25% ten opzichte van de huidige geldende parkeernormen (conform Parkeernota Hilversum 2017).

Op basis van het in deze stedenbouwkundige visie beoogde programma komt het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen daarmee naar schatting uit op ca. 160 stuks. 4-12 parkeerplaatsen daarvan zijn gereserveerd voor deelauto's (Op basis van gegevens CROW, Gemeente Utrecht). Hiermee is in deze fase aangetoond dat er in theorie voldoende basis is om het parkeren op eigen terrein op te lossen. In een vervolgfase zal deze visie op basis van een mobiliteitsplan nader worden uitgewerkt.

Dubbelgebruik

Bovenstaande schatting is gebaseerd op een werkdag middag. Voor dit programma is dat drukstbezette moment. (zie ook tabel 2 op de volgende pagina). Het is goed mogelijk dat dit moment voor de omgeving niet het meest kritisch is, gezien de grote hoeveelheid woningen. Nader onderzoek, zoals monitoring van de gemeente kan dit uitwijzen.

Fietsparkeren

Naast 160 auto-parkeerplaatsen telt het plan naar schatting zo'n 260 fietsparkeerplekken. Dit is inclusief ca. 30 extra fietsplekken om alternatieven voor de auto te stimuleren. De fietsplekken kunnen gedeeltelijk in de halfverdiepte parkeergarages, en gedeeltelijk verspreid over het plangebied worden gerealiseerd.

Toekomstscenario's

De genoemde aantallen zijn een resultante van het programma in het huidig stedenbouwkundig plan. Bij de aanvraag omgevingsvergunning kunnen de aantallen enigszins afwijken. De gedachtegang zal echter gelijk blijven.

Zoals omschreven kan door fasering en monitoring de parkeercapaciteit op de Werf door voortschrijdend inzicht worden bijgesteld. Per fase kan gekeken worden of de geboden parkeeroplossingen voldoen aan de verwachtingen. Zijn er te weinig parkeerplaatsen? Dan kan de nog resterende ruimte in het plan (deels) ingezet worden voor meer parkeerplaatsen. Zijn er te veel parkeerplaatsen? Dan kunnen in de volgende fase (relatief) minder parkeerplaatsen worden gebouwd en/ of kan de parkeergarage worden getransformeerd naar alternatief programma, zoals werkruimte (zie ook de tabel hiernaast).

Of op- of afgeschaald kan worden vindt in nauw overleg plaats met de gemeente Hilversum. Het voorstel is om gedurende de ontwikkeling en tot 5 jaar daarna in ieder geval jaarlijks een terugkoppelingsgesprek te laten plaatsvinden tussen initiatiefnemer en gemeente.

**TABEL 1:
TOEKOMSTSCENARIOS**

SCENARIO	VIGEREND	GUNSTIG	ZEER GUNSTIG
Parkeernorm	Conform parkeerbeleid Hilversum 2017	Conform mobiliteitsvisie	Conform nieuwe uitgangspunten na gunstige monitoring
Parkeerbehoefte (pp)	214	160	100
Reductie t.o.v. norm	0%	Ca. 25%	Ca. 50%
Deelauto's (n)	0	4-12	6 - 14
Aanbod (ruimtelijke oplossing)	<ul style="list-style-type: none"> • Halfverdiepte parkeergarage Blok 1+2. 3m hoogte. Combilift. • Extra gehuurde parkeerplekken buurt • Of extra gebouwde parkeervoorziening blok 2 	<ul style="list-style-type: none"> • Halfverdiepte parkeergarage Blok 1+2, 3m hoog, combilift 	<ul style="list-style-type: none"> • Halfverdiepte parkeergarage Blok 1. 3m hoog, combilift. • Alternatief programma blok 2.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Fase 1								
Norm 2017	152	155	117	113	52	88	115	75
Sted. Visie	110	112	89	88	20	70	92	55
Fase 2 (eindsituatie)								
Norm 2017	198	214	143	139	69	86	138	87
Sted. Visie	150	156	105	103	33	81	107	67

**TABEL 2:
DUBBELGEBRUIK**

In de tabel is te zien dat de werkdagmiddag het meest kritische moment is. De nacht en de weekenden hebben een lagere verwachte bezetting.

Programma	BVO	Units	Norm Sted. Visie	% Aanwezig Werkdag middag	PP Benodigd Sted. Visie	Norm Beleid 2017	PP Benodigd Norm 2017	Extra Fietsparkeren	Fiets PP norm CROW	Aantal Fiets pp's
Scale ups & grown ups (kantoren)	6000		1,55	100%	93	2,05	123		1,5	90
Start-ups (bedrijfsverzamelgebouw)	1800		1,55	100%	28	1,85	33		1,5	27
Concept store (Detailhandel)	200		3,7	60%	4	3,7	4		1,5	3
Restaurant	140		13	25%	5	13	5		7,0	10
Café	380		6	25%	6	6	6		7,0	27
Hotel Special (3*)	800	15	5	40%	3	5	3			
Middenhuur Plus (Huur, Etage, Duur)	1840	25	1	50%	12	1,5	18		0,75	28
Co-Living (Kamerbewoning (geen studenten))	1840	64	0	50%	0	0,5	16		0,75	48
Wonen- Bezoekers (Middenhuur en Co-Living)			0,3	20%	5	0,3	5			
Totaal	13000				156		214	32		264

TABEL 3:
TOTAALBEHOEFTE AUTO & FIETS (VERWACHT)

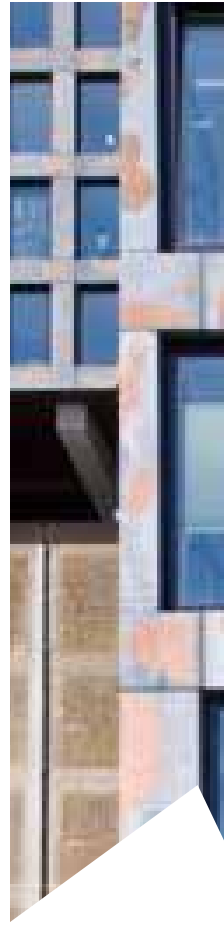
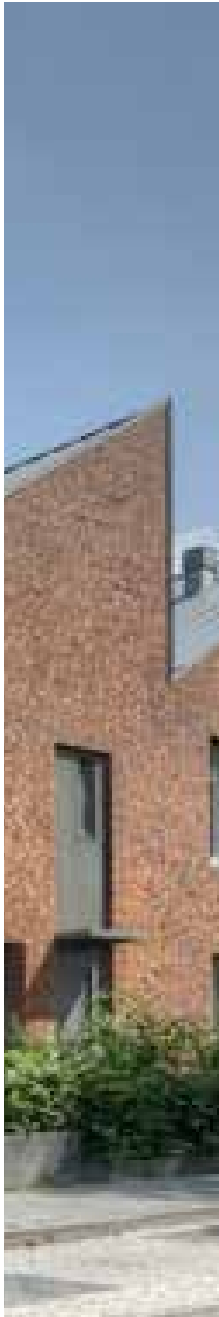
SLOTWOORD

De Werf is een prachtige plek en een geweldige kans die we als Hilversumse gemeenschap met elkaar verder kunnen ontwikkelen. In de afgelopen tijd is er samen met de gemeente Hilversum hard aan gewerkt om tot de voorliggende, gedragen stedenbouwkundige visie te komen. Vanuit de Werf kijken we terug op een zeer prettige en bovenal constructieve samenwerking waarvoor we de gemeente dankbaar zijn. Wij kijken dan ook uit naar de nabije toekomstige samenwerking om van de Werf Hilversum's creatieve hotspot te maken waar de creatieve industrie de boventoon voert en waar wonen het sociale bindmiddel is.



BIJLAGEN

1. Cultuurhistorische Analyse d.d. 27-10-2020
2. Notitie ontwikkelstrategie d.d. 10-05-2021



WERF35