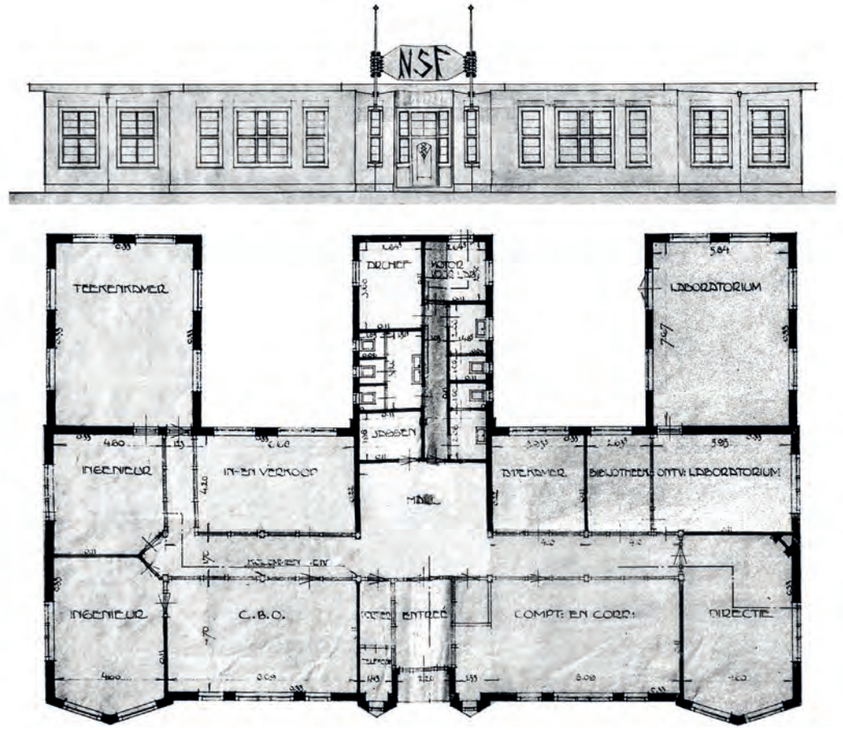
Hilversum
Mediastad



WIJKBIOGRAFIE HILVERSUM OOST

2 INHOUD

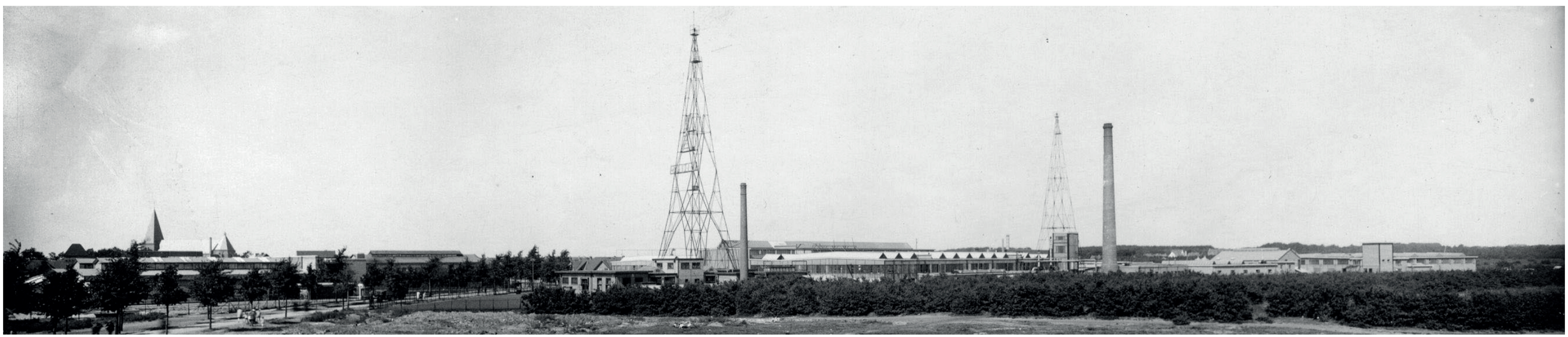
1	INHOUD	2
2	VOORAF	6
3	TIJDLIJN	10
	19e eeuw en 1874 de spoorlijn	10
	1898-1918 De eerste uitbreidingsplannen	18
	1918 Uitbreidingsplan Dudok: De tuinstad	22
	1926-1931 Plan Oost	28
	1933 Het uitbreidingsplan als beëindigingsplan	32
	Hilversum Oost na de Tweede Wereldoorlog	34
	1968-1988 Stadsvernieuwing	40
	1997-2009 Stedelijke vernieuwing en Dudok Revisited	42
4	WIJK OOST THEMATISCH	54
	1. Een raamwerk van radialen en ceintuurbanen	54
	2. Een opengewerkte stadsrand	63
	3. Leefsferen	66
5	SAMENVATTING KERNKWALITEITEN	78
6	COLOFON	84



Zicht op de gebouwen en zend-masten van de Nederlandse Seintoetsellenfabriek aan de Jan van der Heijdenstraat, 1925.

Ontwerp kantoorgebouw Nederlandse Seintoestellenfabriek, architect G.J. Langhout, juni 1920.

Afbeelding volgende pagina's: Luchtfoto van een deel van het centrum en van Hilversum Oost, jaren '50.





1 VOORAF

Introductie

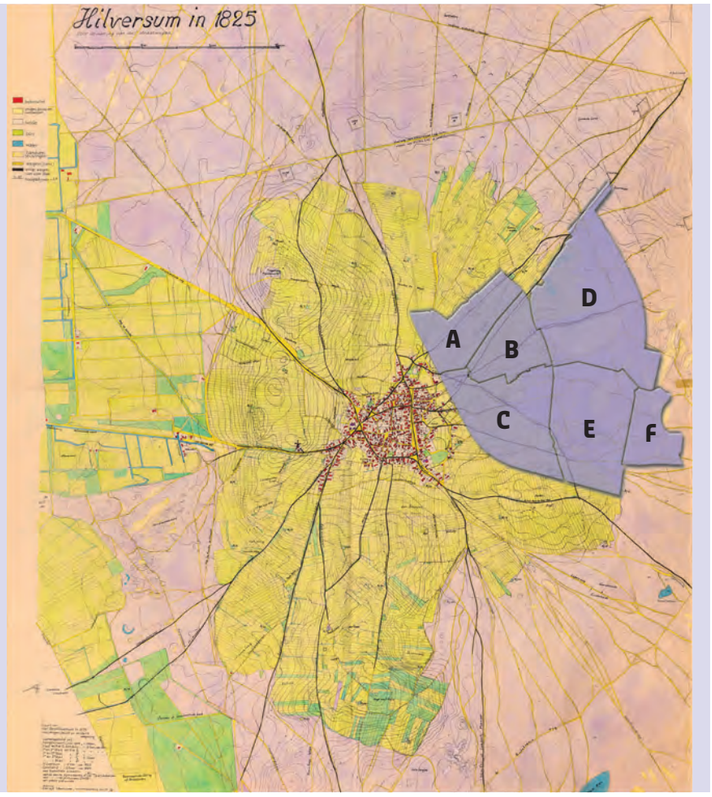
Hilversum Oost kent verschillende buurten. Het gebied tussen de spoorlijn en de Jan van der Heijdenstraat is wat identiteit betreft verbonden met de snelle ontwikkeling van het dorp naar industrie-, ambacht en arbeidersdorp. Tussen de bebouwing van industrie en particuliere woningen, vlechten zich de tuindorpen van woningbouwverenigingen en gemeente. Plan Oost is de inmiddels rijksbeschermde tuinwijk met de opengewerkte stadsrand. De naoorlogse bebouwing volgde deze opzet. Anna's Hoeve is een recente stadsuitbreiding op de oorspronkelijke vloeivelden, later waterzuivering en stadspark.

Ligging

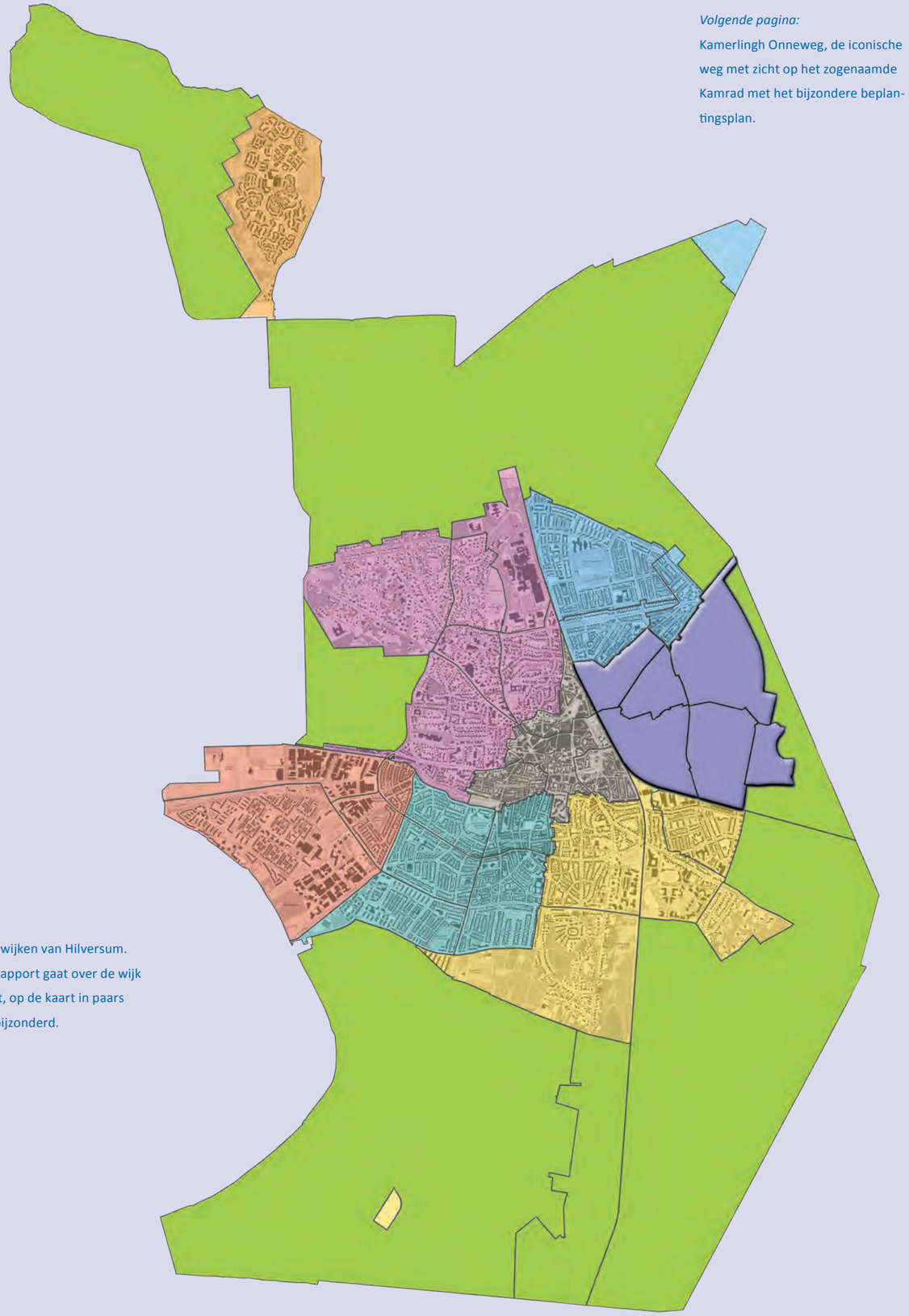
De noordgrens van de wijk Oost slingert rondom de Simon Stevinweg, Hoge Larenseweg en Larenseweg. In het noord-oosten liggen de Siriusstraat en Orionlaan tegen de heide aan. In het oosten is het complex Kamrad nauw verweven met de Zuiderheide. In het zuidoosten liggen de 'naoorlogse buurt', een deel van het stadspark en het recent gebouwde Anna's Hoeve. De wijk wordt in het zuiden en westen door de spoorlijn begrensd. De wijk kent een zestal buurten:

A. Geuzenbuurt
B. Electrobuurt
C. Kleine Driftbuurt
D. Astronomische buurt
E. Liebergen
F. Anna's Hoeve

Daarnaast zijn in de wijk vier leefsferen te onderscheiden: de 'motor van Hilversum', de tuindorpen, de tuinwijk en Anna's Hoeve.



Situatie wijk Oost op kaart, die amateur-historicus C. Boekschoten in 1975 samenstelde naar de toestand van Hilversum in 1825.



Volgende pagina:
Kamerlingh Onneweg, de iconische weg met zicht op het zogenaamde Kamrad met het bijzondere beplantingsplan.

Alle wijken van Hilversum. Dit rapport gaat over de wijk Oost, op de kaart in paars verbijzonderd.



3 TIJDLIJN

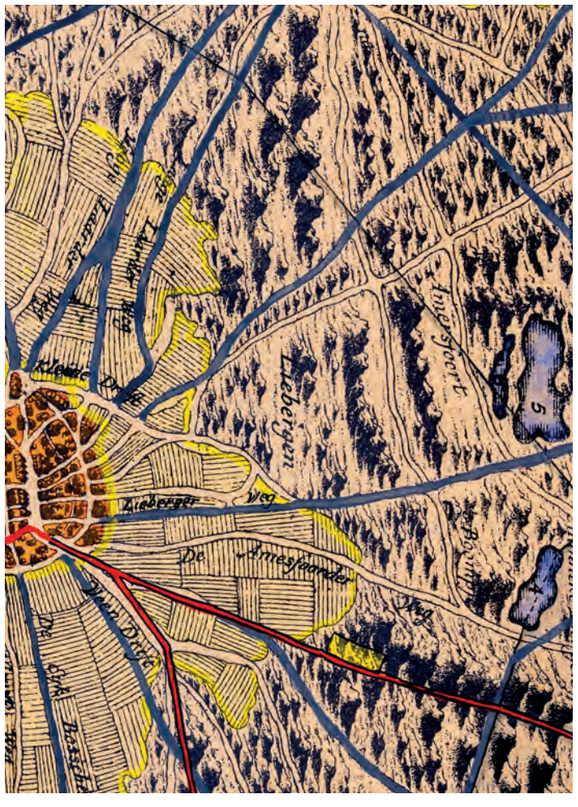
De oostflank van Hilversum is niet in één keer ontworpen, maar sinds het laatste kwart van de negentiende eeuw stap voor stap gegroeid en ontwikkeld. Ondanks de geleidelijke ontwikkeling, is er toch sprake van een hechte samenhang. De wijk wordt gekenmerkt door een sterk ruimtelijk raamwerk van radialen en ceintuurwegen. Bepalend voor de beleving van de oostflank is de coherente visie, de tuinstadgedachte, waarbij de relatie tussen de leefomgeving en het landschap centraal staat. Hierdoor zijn stedenbouw, architectuur en de groene openbare ruimte nauw op elkaar afgestemd, wat een harmonieuze, prettige leefomgeving oplevert. De tijdlijn toont de plannen en gebeurtenissen die bepalend zijn geweest voor de groei en ontwikkeling van dit deel van Hilversum.

19E EEUW EN 1874 DE SPOORLIJN

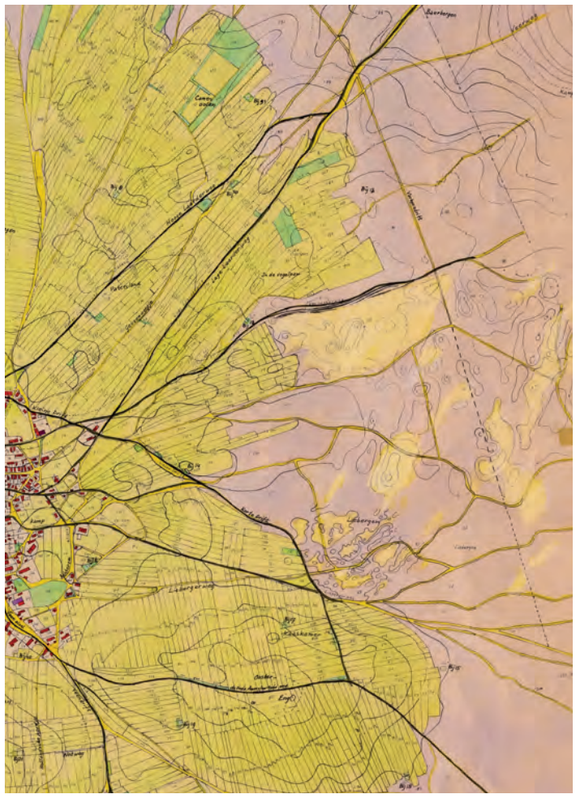
1850 Uitwaaierende wegen

Halverwege de 19e eeuw was Hilversum een overwegend agrarisch dorp met een eigen, voornamelijk textielindustrie. Naar buiten uitwaaierende wegen liepen naar naburige dorpen en zandpaden naar de engen, woestere gronden en verder gelegen meenten. Een eng is een groot stuk bouwland of akker. De meenten zijn weiden die boeren in bezit hadden of waarvan ze gezamenlijk gebruik konden maken. De wegen ten oosten van het dorp leidden naar Laren en Eemnes. Op en rond de engen stond in het oosten een enkel boerenhuisje of een landarbeidershutje. Meer bebouwing was daar in 1850 niet te vinden. De uitwaaierende wegen en paden bepalen nog steeds de vorm van de wijk. Al met al woonden er hooguit tweehonderd mensen ten oosten van Hilversum.

Uitsnede Oost van Nieuwe kaart van Gooilandt, 1736.



Gedeelte kaart C. Boekschoten toestand Hilversum in 1825.



1874-1878 Aanleg Spoorweg en industrie ‘over het spoor’

De Oosterspoorweg kreeg een station aan de oostkant van het dorp. De rechtstreekse verbinding met de hoofdstad Amsterdam had op alle fronten grote gevolgen voor Hilversum.

Kaart van Hilversum met tracé spoorlijn, getekend door gemeentearchitect J. Rietbergen, juli 1884.


G
A
B
C
H
J
I
Oosterspoorweg.
Oosterspoorweg
Hilversum
Laren
Gooiseweg
Kerkbrink
Kerkbrink
Kerkbrink

De onbebouwde engen ten oosten van het spoor oefenden grote aantrekkingskracht uit op ondernemende fabrikanten en hun arbeiders uit Amsterdam.
De Amsterdamse architect Yme Bijvoets werd door gemeente-opzichter Arend Houtman in de gelegenheid gesteld om langs de Larenseweg percelen bouwgrond te kopen, waarvoor hij prachtige villa's ontwierp, die vervolgens door Arend Houtman en zijn zoon Wouter Houtman werden gebouwd. Op een achterterrein ontwierp Bijvoets ook de eerste sigarenfabriek van Hilversum. De villa's zijn allemaal gesloopt en de sigarenfabriek is kort geleden uitgebrand. Na sloop van de restanten zal een replica worden gebouwd.
De fabrikanten vestigden zich vanaf 1874 in villa's, onder andere aan de Larenseweg en stichtten 'over het spoor' een bonte verscheidenheid aan fabrieken, zoals een ijzer- en metaalgieterij, margarinefabriek, weverij, verffabriek, diamantslijperij, rijtuigenfabriek, drukkerij, plateelfabriek, meubelfabriek, chocola- en suikerwerkenfabriek, een dropfabriek en verschillende sigarenfabrieken. Bij deze fabrieken werden vaak woningen voor hun arbeiders gebouwd. Een aantal fabrikeurs liet zich bovendien graag in het sociaal-culturele leven van Hilversum zien en zetten zich daar ook voor in.

Stationscomplex in vogelvlucht met stationsgebouw, locomotievenloods, werkplaatsen en dienstwoningen aan de Kleine Drift, 1924.



Foto vanaf toren Sint Vituskerk richting Oost, 1900.



Advertentie Amsterdamse architect Bijvoets, die bouwterreinen en villa's aan de Larenseweg te koop aanbiedt, 1875,

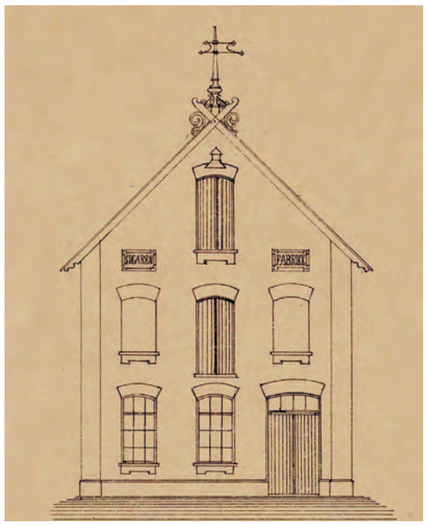


Gedeelte ontwerp uitbreidingsplan, 1898, met villapercelen Larenseweg, ontwikkeld door architect Bijvoets.

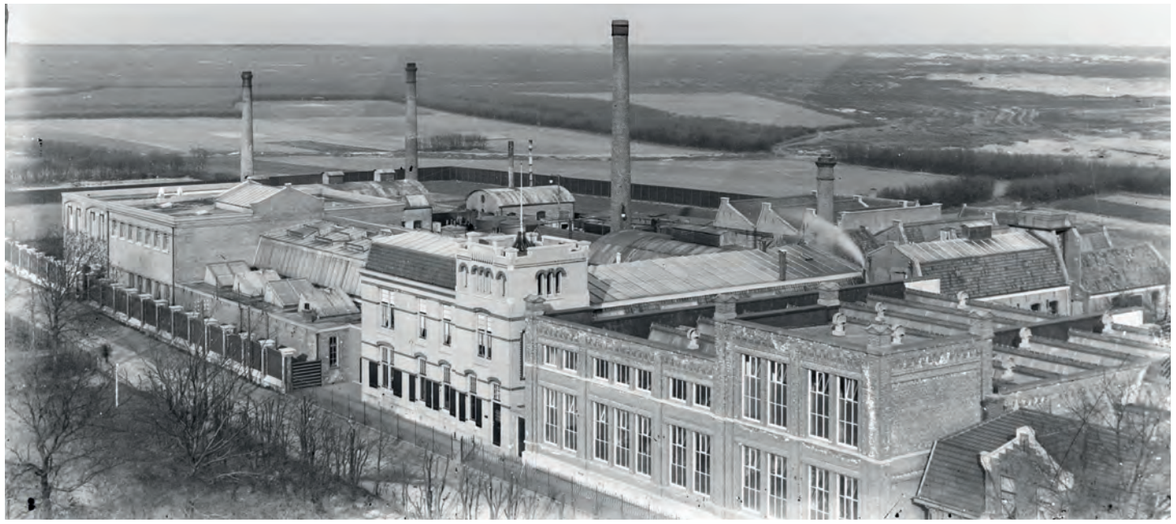


Het eerste villaparkje in Oost aan de Larenseweg, architect Yme Bijvoets uit Amsterdam met de eerste sigarenfabriek van Hilversum.



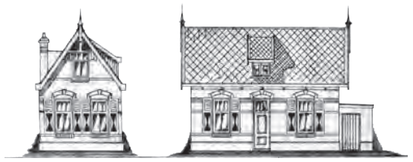


De industrialisering van Hilversum – en van alle andere Nederlandse steden – viel samen met de landbouwcrisis in West-Europa tussen 1878 en 1895, en daarom zochten veel werkloze landarbeiders werk in de steden. In 1904 kwam de Koninklijke Haardenfabriek E.M. Jaarsma vanuit Sneek naar Hilversum. Ze vestigde zich aan de Liebergerweg waar een nieuwe fabriek met arbeiderswoningen werd opgericht. De grotere woningen waren voor de afdelingshoofden. De Nederlandse Seintoestellenfabriek (NSF) verplaatste zich in 1920 naar de oostkant van het spoor op een groot terrein aan de Jan van der Heijdenstraat.





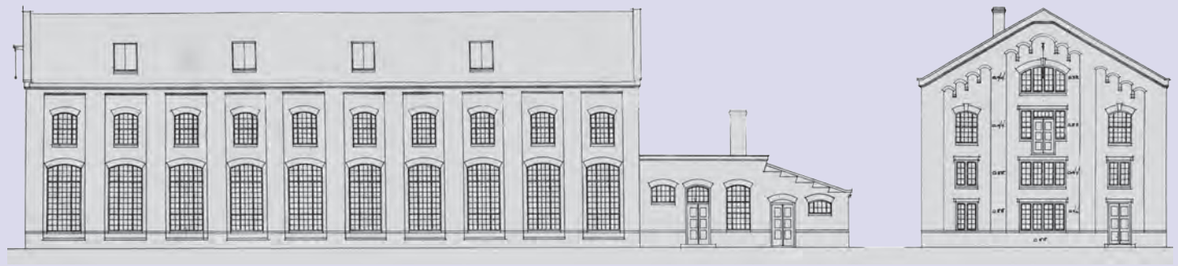
Ripolinfabriek aan de Larenseweg.



Ontwerp fabrieksgebouw en portierswoning E.M. Jaarsma, Liebergerweg, architect H.J. van der Veen te Amsterdam, april 1904.



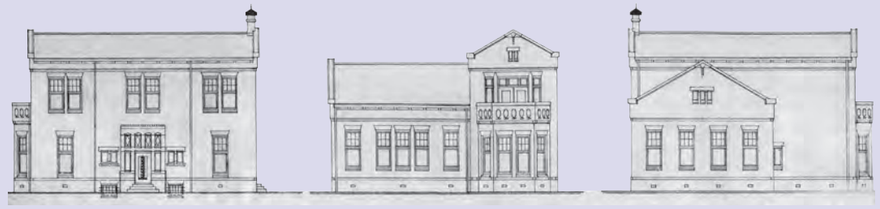
Haardenfabriek Jaarsma aan de Liebergerweg.



Ontwerp weverij FaHerts en Collingwood, Liebergerweg, architect J.W. Hanrath, februari 1911.



Ontwerp fabrieksgebouw Polak en Schwartz's Essencefabrieken, Liebergerweg, architecten J. en D. Eilmann te Zaandam, januari 1919.

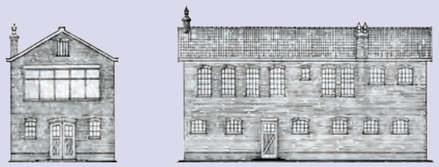


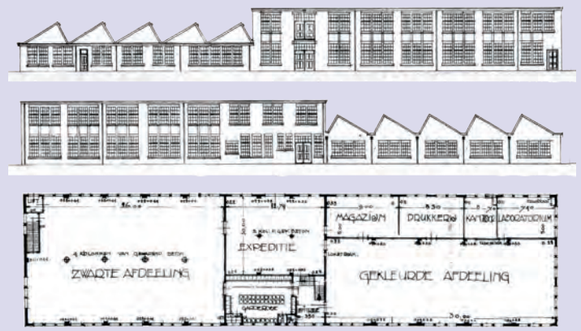
Ontwerp laboratorium en kantoor Polak en Schwartz's Essencefabrieken, Liebergerweg, architecten J. en D. Eilmann te Zaandam, januari 1919.



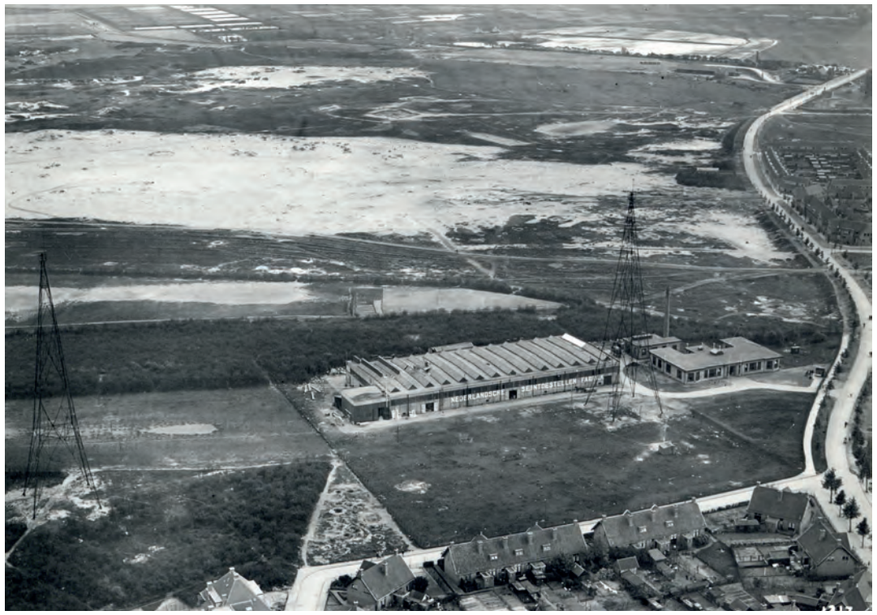
Sigarenfabriek Lijsterweg, architect J. van Dillewijn te Hilversum, december 1908.

Ontwerp portierswoning Polak en Schwartz's Essencefabrieken, Liebergerweg, architecten J. en D. Eilmann te Zaandam, januari 1919.





Ontwerp drukinktgebouw Van Son's Drukinktenfabriek, KLeine Drift 41, architect B.H. Bakker te Hilversum, 1920.



Nederlandse Seintoestellenfabriek, Jan van der Heijdenstraat.



Gasfabriek aan de Kleine Drift, gemeente-architect J. Rietbergen, 1884.

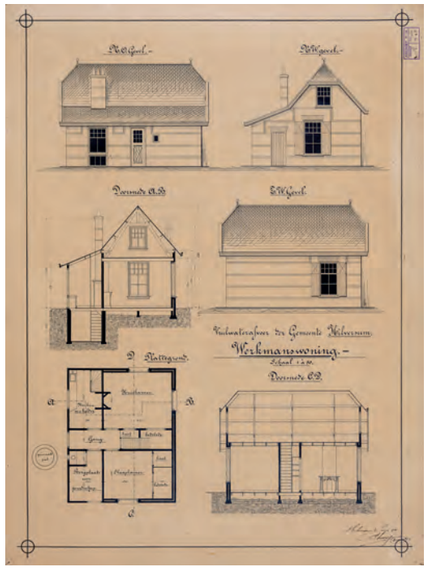


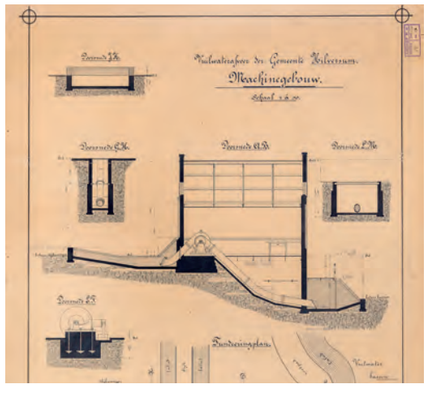


De gerealiseerde gebouwen en de eerste uit België afkomstige gashouders.

1880-1895 Gas, reiniging en vuil water naar Oost

Om de fabrieken van energie te voorzien, bouwde de gemeente hier in 1884 een gasfabriek, ontworpen door gemeentearchitect J. Rietbergen. Naast de energievoorziening, vormde de afvoer van het vuile water in de open riolen een uitdaging. Door de hoogteverschillen stroomde het water in Hilversum af in oostelijke en westelijke richting, aan beide kanten van de heuvelrug. Aan de oostkant is er geen open water aanwezig, de hoge Gooise gronden hebben geen bovengrondse afstroming waardoor het water door verzinking in de bodem moest verdwijnen. Het water werd daarom aan de oost- en westkant van Hilversum naar vloeivelden gevoerd. In 1895 werd door gemeentearchitect P. Andriessen een plan voor de verbetering van de waterafvoer gemaakt waarbij het vuile water in een bassin zou worden geleid en verspreid over besproeiingsvelden. In 1900 werd de waterberging alweer vergroot. De vloeivelden strekten zich daarachter uit. In 1901 kwamen daar nog een machinegebouw en werkmanswoning bij te staan. De spoorlijn langs de gasfabriek liep door tot aan de vloeivelden en boog daar af richting Amersfoort. Deze vuilwaterberging zou het gebied daar blijvend bepalen. In 1908 werd een rioleringsplan voor de gemeente gemaakt.





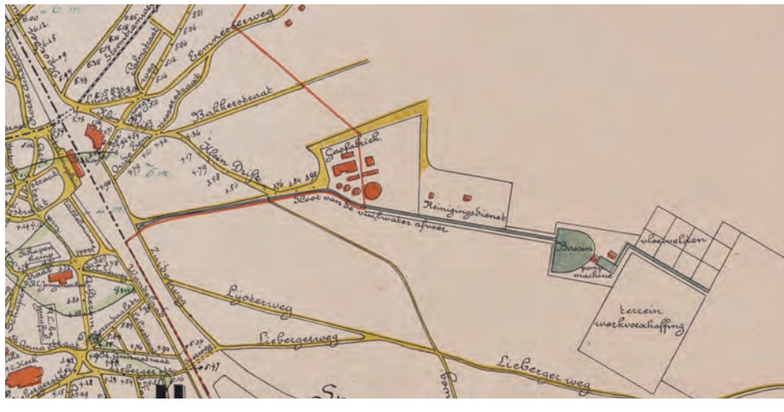


Verbetering waterafvoer, 1890.



Besproeïngsvelden, 1895.

Kaart wijkindeling, 1904.



Bouwtekeningen werkmanswoning en machinegebouw bij de vuilwaterafvoer, gemeentearchitect P. Andriessen, 1901.

1898-1918 DE EERSTE UITBREIDINGS-PLANNEN

1898-1900 Uitbreidingsplan gemeentearchitect P. Andriessen

De akkers raakten bebouwd. Het werd al snel duidelijk dat regie genomen moest worden op de ontwikkelingen. Particulieren bepaalden met hun bebouwing de inrichting van oost. In de periode 1898-1900 ontwierp de toenmalige gemeentearchitect Andriessen een plan voor de uitbreiding van het dorp aan de oostkant van de spoorlijn. De bebouwing werd zo dicht mogelijk bij het station gesitueerd, met rijen woningen langs de bestaande radialen. Een stukje van de Jan van der Heijdenstraat tussen de Larenseweg en de Geuzenweg is aangelegd.

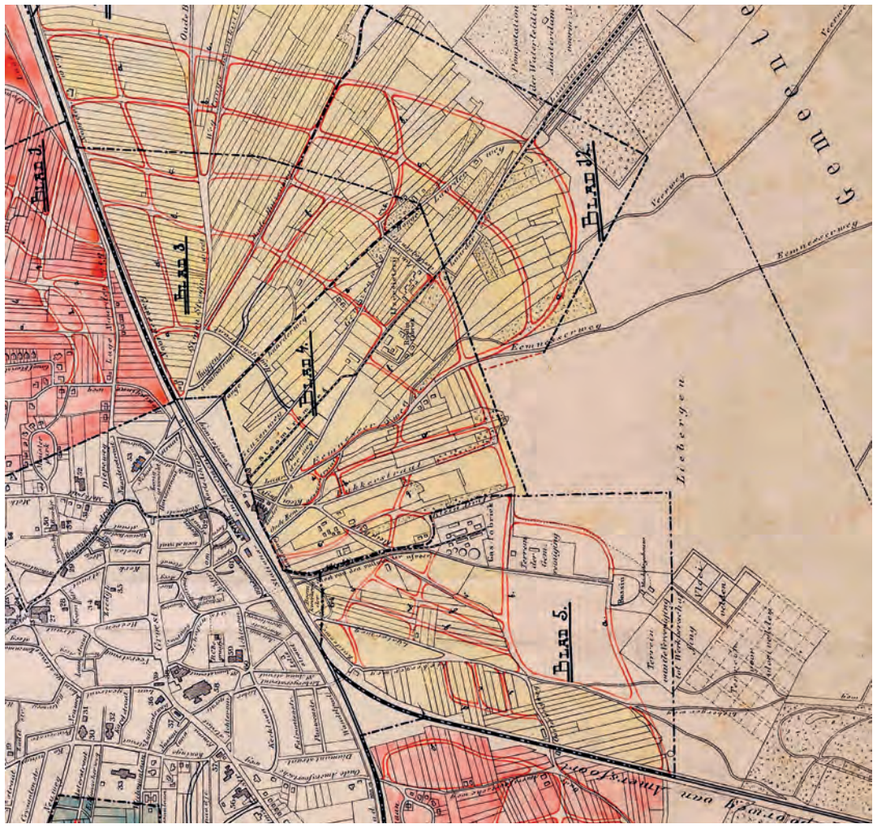
In die hoek stond ijzergieterij met kantoor en woonhuis Taphorn, overgenomen door J. Ensink in 1881. Een goede plek want daarlangs liep de tramlijn en kon een zijspoor of sliplijn worden aangelegd. Andriessen zocht naar mogelijkheden om de radialen met elkaar te verbinden. Hij tekende daarvoor een ceintuur-baan aan de oostkant, op de plek waar later de Jan van der Heijdenstraat zou komen. Ook ontwierp hij een noordoost-zuid-west verbinding die stopte bij de Bakkerstraat omdat deze straat al flink bebouwd was. Ook stonden er tussen de bebouwing boerderijen, waarvan een enkele ook nu nog bestaat.

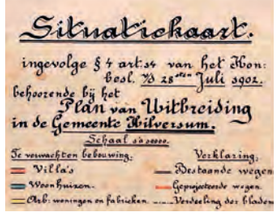


Machinewerkplaats en IJzergieterij van Ensink NV, Larenseweg 153, 1905.

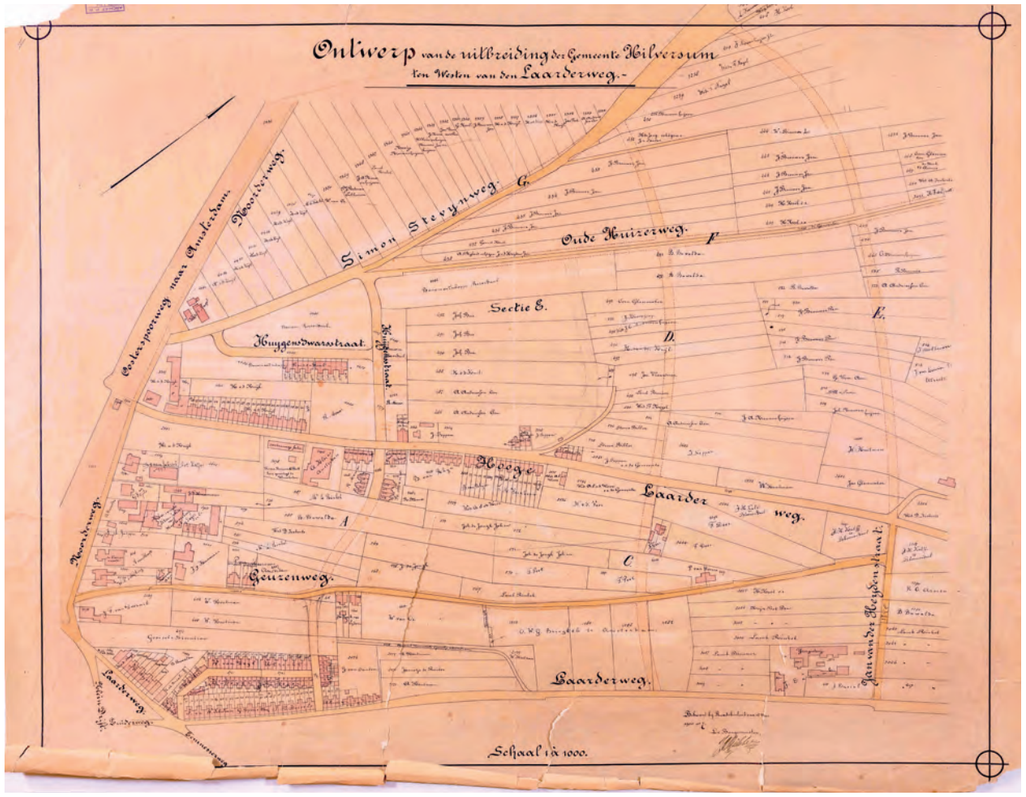


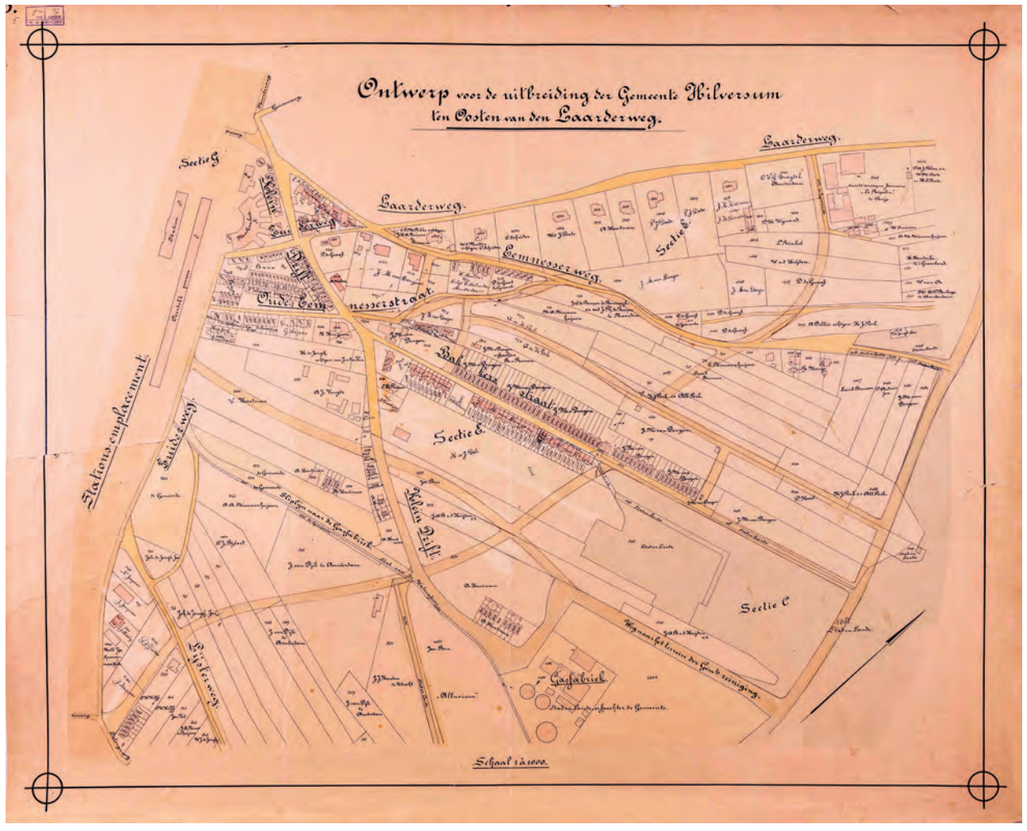
Plan van Uitbreiding, gedeelte Oost, 1905.





Ontwerp uit-breidingsplan, gedeelten Oost, 1898.







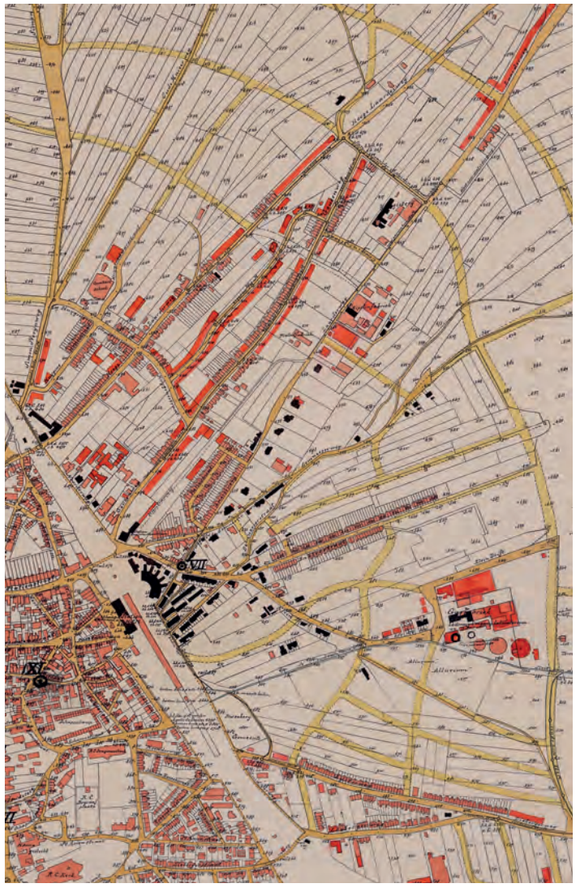
De vermoedelijke eerste slagboom bij de Hoge Larenseweg waarachter de bewoners van Over 't Spoor moesten wachten als ze naar het dorp wilden en er een trein naderde.

1902-1905 Uitbreidingsplan volgens de Woningwet

De Woningwet uit 1901, in werking getreden in 1902, verplichtte gemeenten met meer dan 10.000 inwoners tot het opstellen van een uitbreidingsplan. Andriessen maakte vanaf 1902 het Plan van Uitbreiding van de Gemeente Hilversum, dat in juni 1905 werd vastgesteld. Andriessen wilde de uitwaaierende wegen en paden in een logisch verband brengen, vooral door dwarsverbindingen en lange gebogen lijnen, waardoor het uitbreidingsplan vooral een stratenplan is. De woningen langs de noord-zuid verbindingen zouden een betere oriëntatie hebben. Daarnaast inventariseerde een plankaart uit juli de hoogtes in Hilversum en diende het daarom ook als hoogtekaart. Andriessen bracht bovendien een zonering in wijktypen aan. De wijk over het spoor was de zone voor fabrieken en arbeiderswoningen. Deze wijk werd nog niet tot in onderdelen verkaveld, zodat er flexibiliteit in het plan bleef voor uitbreiding en nieuwbouw van fabrieken.

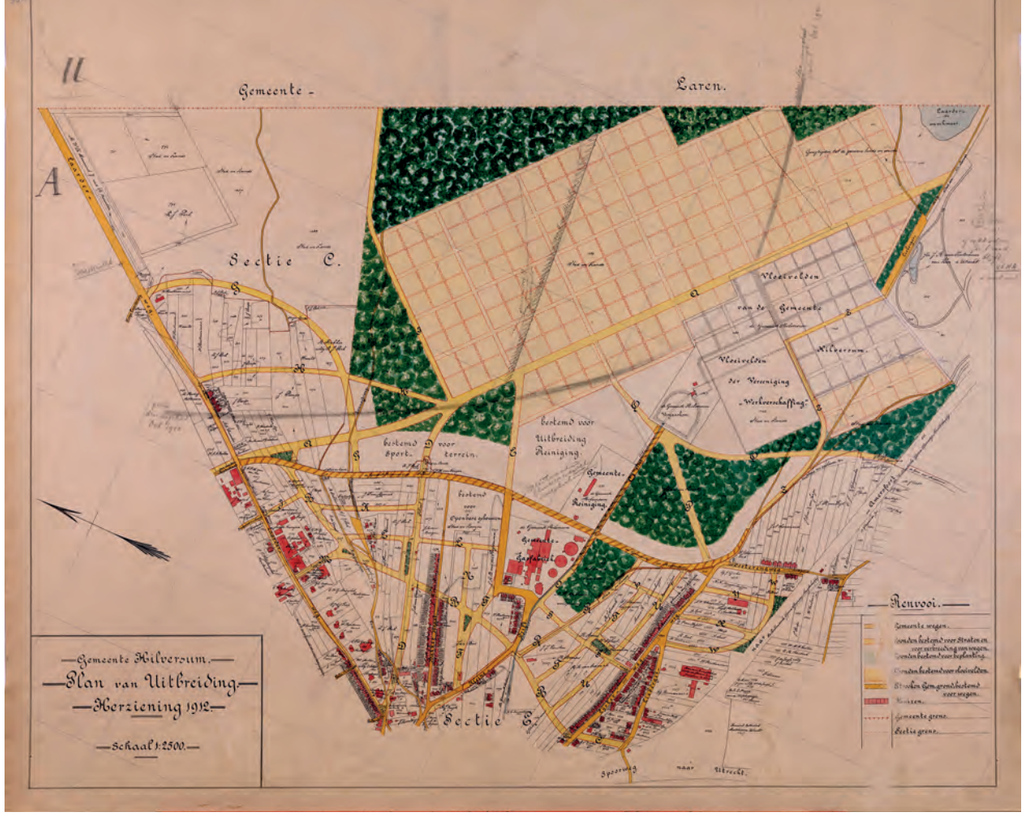
1905-1912 Communicatie met wijk Oost en ambities

Na enkele jaren, rond 1908, ontstond bij de gemeente zorg over de verbinding tussen de twee delen van het dorp aan weerszijden van de spoorweg. Gedacht werd aan een groot gebaar met gebogen wegen vanaf een spoorwegovergang bij de Hoge Larenseweg. Of beter nog een tunnel, en er werd gedroomd van ondertunneling van het station, verplaatsing van het station en zelfs verplaatsing van de spoorlijn. De spoorwegen (HIJSM) gaf geen duidelijkheid over medewerking aan de tunnels, zoals blijkt uit de rapportage uit 1911. *Daarop is met de raad van Administratie besproken, of op andere wijze eene verbetering van de verbinding van beide deelen der Gemeente tot stand was te brengen. Vooreerst werd daarbij overwogen, of verplaatsing van het station of wel omlegging van de spoorbaan buiten de wijk mogelijk was. Het bleek spoedig, dat daaraan niet te denken viel. Vooreerst leiden dergelijke ingrijpende wijzigingen in den bestaanden toestand, waardoor het verkeer in de Gemeente langs nieuwe wegen geleid wordt, tot groote benadeling van sommige bedrijven; andere perceelen daarentegen, - bij omlegging van de spoorbaan geheel wijk I - rijzen aanmerkelijk in waarde, zonder dat de Gemeente daarvan ook maar een deel kan terugvorderen voor de te maken kosten; bij de kosten van de spoorwegomlegging komen ook nog de uitgaven voor*



De kaart geeft een goed beeld van de ontwikkeling omdat de bebouwing die er al stond in 1888 (zwart), in 1905 (rood), en welke binnenkort zou worden toegevoegd (licht rood) daarop is aangegeven.

onteigening ter bekoming van een goed stratenplan en voor wegenaanleg in deze wijk en moeten op de punten, waar de nieuwe spoorlijn de verkeerswegen zal kruisen, ook tunnels of viaducten worden gemaakt. Behalve deze bezwaren staan (bij omlegging van de spoorbaan) tegenover de voordeelen van een fraaien en rationeelen uitleg aan de Oostzijde der gemeente ook nog de bezwaren van den verderen afstand van het station uit de gemeente en de ligging van gasfabriek en vloeivelden in de onmiddellijke nabijheid van het nieuwe station, wat eveneens



zeer hinderlijk is. Ook werd een overbrugging meer noordelijk in de omgeving van de Lage Naarderweg besproken.
Vanaf dit moment werden de plannen voor het oostelijke deel van het dorp lange tijd door spoorwegkwesties bepaald. Dudok zou zich na zijn aanstelling in 1915 lange tijd op de verplaatsing concentreren.

1912 Herziening uitbreidingsplan

In 1912 werd het uitbreidingsplan herzien. Het areaal vloeivelden moest worden uitgebreid waarvoor gronden van Stad en Lande moesten worden aangekocht. Het te zuiveren water werd door het rioleringsstelsel daar naartoe gevoerd. Rondom de vloeivelden werden terreinen voor mogelijke uitbreiding gereserveerd, maar vooralsnog werden die beplant om een afscheiding tussen de vloeivelden en het bebouwde deel van de gemeente te maken en verstuiving van de vloeivelden tegen te gaan. Een spoorwegovergang lag in het verlengde van de Liebergerweg en in de Oude Amersfoortseweg. Een doorgaande route naar het noorden (verlenging Jan van der Heijdenstraat) zorgde voor een verbinding naar een nog nader te bepalen viaduct over de spoorlijn. Dwars over de heidegronden van Stad en Lande werd een weg geprojecteerd naar de Oosterengweg. Er werd niet verwacht dat de komende jaren verder naar het oosten werd gebouwd, zodat tussen deze weg en de vloeivelden sportterreinen konden worden aangelegd. Tussen de Bakkerstraat en de Liebergerweg was ruimte voor gemeentegebouwen. Ook zou een weg komen tussen de Liebergerweg-spoorwegovergang en de Larenseweg, waarlangs burger- en arbeiderswoningen. Industrie kreeg een plek en de woningen moesten ruimte voor eigen beplanting krijgen. De (industrie)terreinen tussen de spoorlijn en de Liebergerweg zouden nog onderverdeeld kunnen worden met wegen. *Op verschillende punten zijn pleinen ontworpen, om deze wijk door aanleg van plantsoenen een vriendelijk aanzien te kunnen geven.* Doel was een open bebouwing met goede toetreding van licht en lucht. Andere verbindingen over en onder de spoorbaan werden pas later gerealiseerd: In 1930 werd het viaduct in de Johannes Geradtsweg aangelegd. De ‘kleine spoorbomen’ kreeg in een voetgangerstunnel in 1928. In 1938 volgde de Prins Bernhardtunnel in de Kleine Drift.

1913 De eerste woningwetwoningen

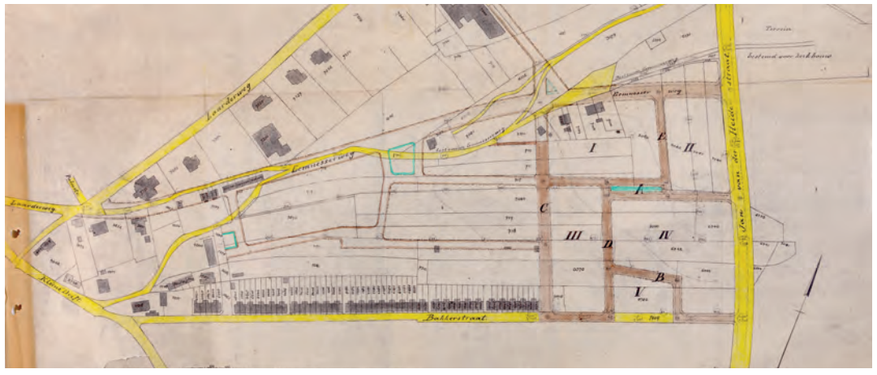
In de eerste jaren na de invoering van de Woningwet, die een verbetering in de huisvesting van arbeiders beoogde, vond de gemeente dat particulieren de woningen moesten bouwen. Het duurde een tijd voordat de eerste woningwetwoningen (arbeiderswoningen) ook daadwerkelijk werden gebouwd. Voor de bouw van de door de rijksoverheid gesubsidieerde arbeiderswoningen werden woningbouwverenigingen opgericht. In 1913 begon de Volksbondbouwvereeniging Hilversum met hun architecten C. de Groot en E. Verschuijl met de bouw van een serie arbeiderswoningen aan de Larenseweg.

1918 UITBREIDINGSPLAN DUDOK: DE TUINSTAD

In 1914 werd begonnen met een algemene herziening van het uitbreidingsplan en het deel over het spoor was het eerst aan de beurt. Vanwege het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog en de prioriteit van het vinden van oplossingen voor de waterafvoer, kon dit niet worden afgemaakt.
In 1915 werd Dudok aangesteld als directeur Publieke Werken. Eén van zijn hoofdopdrachten was het maken van een uitbreidingsplan voor Hilversum. In 1916 kreeg Dudok de opdracht en financiële middelen om zijn ideeën uit te werken. Wegen werden aangelegd en woningen gebouwd ten zuiden van de dorpskern. Rond 1918 nam Dudok het dorp als geheel onder handen. Hilversum Oost werd toen beheerst door de spoorwegplannen. Van dit concept uitbreidingsplan resteert enkel de toelichting. De overzichtskaart – waarvan slechts één exemplaar werd gemaakt – lijkt zoek.
Desondanks fungeerde het jarenlang als officieuze basis voor de vele partiële herzieningen die tot een compleet herzien uitbreidingsplan in 1933 samengevoegd en aangevuld werden. Het kwam er niet van het uitbreidingsplan uit 1918 vast te stellen vanwege spoorwegplannen, kanaalplannen en de plannen voor een snelverbinding met Amsterdam. Dudok behield het hoofdwegensysteem en de zonering van zijn voorganger Andriessen, maar presenteerde Hilversum nu als een tuinstad waar plaats was voor de industrie en arbeiders en villa's en welgestelden. Binnen het raamwerk van de bestaande radiaalwegen (de uitwaaierende wegen) lagen de ontwerpen voor de woonvelden nog niet vast. Omdat Hilversum als een van de eerste gemeenten in Nederland sinds 1917 een Gemeentelijke Woningdienst had en sinds 1921 een Gemeentelijk Grondbedrijf, kon het dorp niet alleen vaart maken met de aanleg van nieuwe woonbuurten, ook hield ze controle over de vorm, kwaliteit en samenhang, de woning typologieën, kosten en de planning.
Dudok nam het gemeentebestuur mee in het standpunt dat de gemeente het voorbeeld moest geven en zelf moest bouwen om een mooie en gezonde leefomgeving te bieden met goede woningen. Had het gemeentebestuur in 1908 tenslotte niet met overtuiging voor het concept van de tuinstad gekozen?
Door de keuze om de fabrieksterreinen aan de buitenrand van de gemeente te leggen en de arbeiderswijken een plaats te geven tussen de fabrieksterreinen en de spoorlijn, en soms ook tussen de fabrieksterreinen, is het motief van invlechten van tuindorpen ontstaan. Voor de bebouwing zou volgens Dudok *op ruime schaal gebruik gemaakt worden van breking in de voorgevellijnen, waardoor, mits dit door bekwame hand geschiedt, zeer verrassende en schilderachtige effecten kunnen ontstaan.*

Toelichting van Dudok op het uitbreidingsplan 1918 (deel Oost)

In het uitbreidingsplan is rekening gehouden met het karakter van de bestaande bebouwing. Tot dan toe had er een vrij logische ontwikkeling van soorten bebouwing plaatsgevonden, de wijk was een industriegebied met arbeidersomgeving geworden. Tussen het netwerk van verkeersstraten ligt het bouwstratenstelsel. *Het is waarschijnlijk en zelfs wenselijk dat Hilversum in de eerste plaats een forensengemeente zal blijven, maar het is ook van belang dat een welgestelde bevolking van burgers zich vestigt die bij de bloei van Hilversum rechtstreeks betrokken zijn en door hun zaken geheel aan onze gemeente zijn gebonden. Dit geldt zeker voor de industrieel.* Daarom zijn voor een goede aansluiting op de spoorwegen aan weerszijden van de sliplijn ruime, diepe fabrieksterreinen voor opkomende industrie, en een industriewijk in het noordoosten gepland. *Nauw verbonden aan dit vraagstuk is de zorg voor de volkshuisvesting. De technische eisen van de spoorwegbouw geeft lusvormige bochten, waarbinnen zeer fraaie gelegenheid voor volkswoningbouw overblijft; dan wel een zeer ruim gebruik van plantsoenaanleg en hoog opgaand hout, waardoor de atmosfeer wordt gereinigd, daarom is rond de fabriekengordel een stelsel ontworpen van 20 - 30 meter brede lanen en ruime eenvoudige speelvelden want het is van groot belang dat arbeiderskinderen dicht bij de woning ruimte, licht en lucht hebben voor hun spel.*
Geprobeerd moet worden harmonische overgangen tussen de verschillende bebouwing te maken. Dudok hield al rekening met de verplaatsing van de spoorlijn (dat zou een boulevard kunnen worden) naar het oosten en een oostelijke ringweg. Daaruit blijkt dat Dudok vanuit de schaal van de stad dacht. Zo speelde de verlegging van de spoorlijn een rol om de visie op de stad toekomstgericht te realiseren. Ten tijde van de aanleg van tuinwijk Oost werd voorgesorteerd op de aanleg van een nieuwe



Wegenplan Bouwvereniging St. Joseph voor Electrobuurt, januari 1921.



Wegenplan Woningbouwvereniging Ons Ideaal, april 1922.

haven in het westen van Hilversum om de industrie en grote bedrijven een betere plek te geven zodat in oost een gezondere woonomgeving kon ontstaan en meer woningen konden worden gebouwd. De oversteekpunten, ondertunnelingen, overbruggingen, en de ligging van de spoorlijn bleven terugkerende discussiepunten.

1920 Tuindorpen van woningbouwverenigingen en particulieren

De woningbouwverenigingen werden actief. Als een vereniging arbeiderswoningen wilde bouwen, ontwierp Dudok het stratenplan. Zoals in 1920 toen woningbouwvereniging St. Joseph het initiatief nam om tussen de Eemnesserweg en de Bakkerstraat arbeiderswoningen te bouwen. De straatnamen zijn ontleend aan de elektriciteit vanwege de komst van de NSF in de buurt.
In 1921 had de woningbouwvereniging Ons Ideaal een plan voor de bouw van arbeiderswoningen nabij de gasfabriek waaraan de straatnamen konden worden ontleend. Daarvoor was het nodig een stuk van de Jan van der Heijdenstraat aan te leggen. Deze straat werd aangelegd naarmate de bebouwing vorderde, het overige bleef zo lang sintel- of veldkeiweg, die echter wel lager kwam te liggen ten opzichte van de bebouwing. De straten kregen echter de namen Nachtegaal-, Kievit- en Leeuwerikstraat.
In 1925 ontstond het tuindorpcomplex rond de professor Poelsstraat, ontworpen door architect J.C. Brandt jr. uit



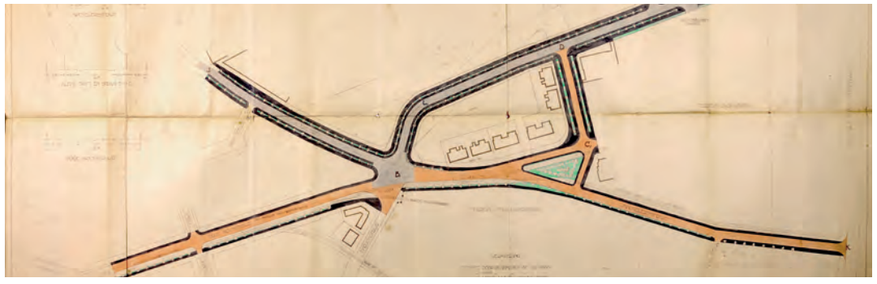
Tuindorpcomplex van architect J.C. Brandt rond de professor Poelsstraat.



Wegenplan Kleine Drift werd mogelijk door exploitatie van een particulier perceel tussen bedrijven en de gasfabriek, september 1926.



Vanuit de aan te leggen tunnel onder het spoor ontstond via het eerste deel van de Lorentzweg een route naar de Larenseweg.



Wegenplan Kleine Drift, september 1926.

Heemstede, in opdracht van de eveneens in Heemstede zetelende Noord-Hollandsche Exploitatie Maatschappij. Deze woningen kregen twee volwaardige bouwlagen. De tuindorpen kregen voorzieningen zoals winkeltjes. Het wegenplan Kleine Drift werd in 1926 mogelijk door exploitatie van een particulier perceel tussen bedrijven en de gasfabriek.

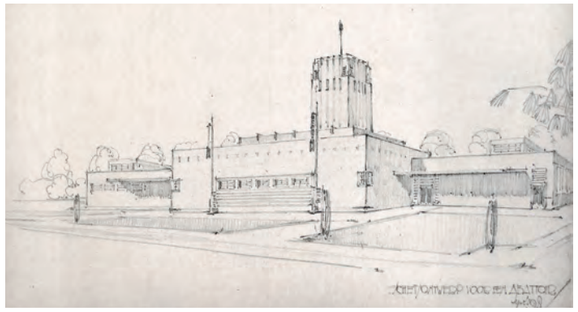
1921-1931 Dudoks gemeentelijke woningbouwprojecten

De basis voor de invlechting van tuindorpen was gelegd. Voor de oostflank tekende Dudok meerdere stratenplannen die de schegvormige lege terreinen tussen de radiaalwegen in de Kleine Driftbuurt, Liebergen- en de Astronomische buurt opvulden. In 1920 begon Dudok met het ontwerpen van gemeentelijke woningbouwcomplexen voor de arbeiders in oost.

Dudok zorgde niet alleen voor woningen. In en bij de complexen zette hij openbare voorzieningen, zoals scholen, goed zichtbaar en bereikbaar voor de mensen in de buurt. Het complex Edisonplein en omgeving bood woningen voor alleenstaanden, ouderen en gezinnen in dezelfde woonomgeving. Het gesloopte gemeentelijk slachthuis kwam ook in het oosten terecht. Dudok ontwierp een fraai vormgegeven slachthuiscomplex, alsof het een schoolgebouw was. Toen in 1923 de bouw was begonnen wilde men in de nabijheid woningen bouwen en daarom werd een wegenplan opgesteld met verbindingen met de Kleine Drift en de Kievitstraat. Rondom het slachthuis kwamen woningen, winkeltjes en een bakkerij.
Inmiddels was er een bevolkingsvereniging 'Over t Spoor' opgericht die aandacht vroeg voor verbetering van de situatie in dit deel van de gemeente. Dudok bouwde een politiepost



Wegenplan abattoir, juli 1923.

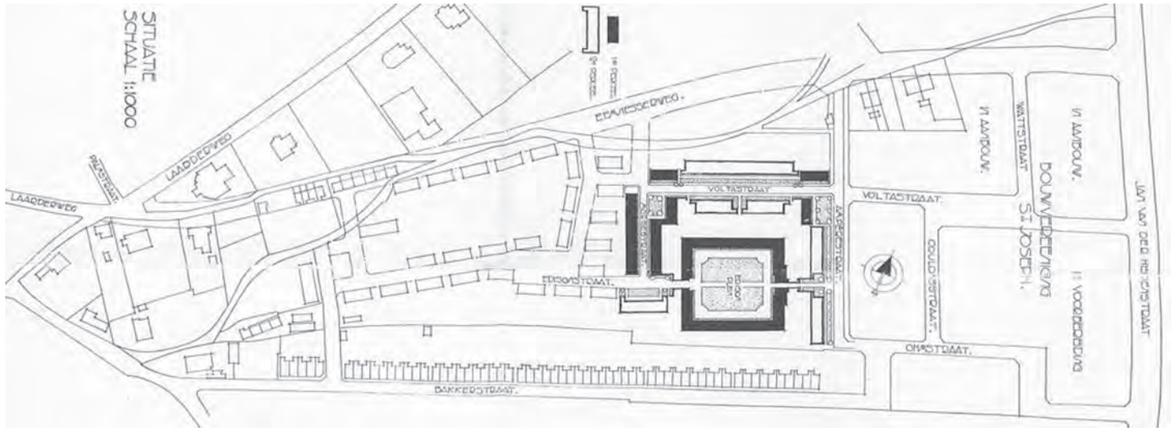


Eerste ontwerp slachthuis, 1919.

Het gerealiseerde tweede ontwerp slachthuis, 1925.

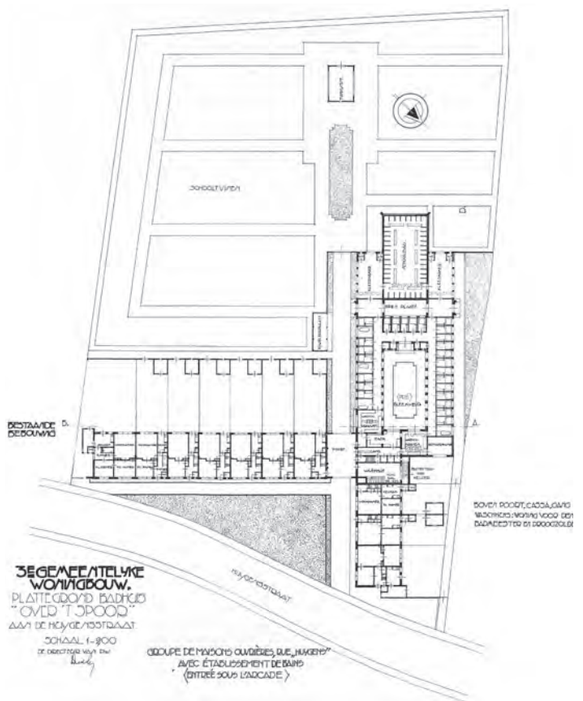


aan de Kleine Drift bij het station en het politietoezicht werd verbeterd. Het was de vereniging die het voor elkaar kreeg dat een volksbadhuis werd gebouwd. Voor de arbeiders ontwierp Dudok in 1921 aan de Huygensstraat het gesloopte Volksbadhuis 'Over 't Spoor' met een bleekveldje voor de handdoeken en elf woningen (3e gemeentelijke volkswoningbouwcomplex met badhuis). De woning boven het badhuis was bestemd voor de badmeester. Dit complex vormde een kleurige en vrolijke noot in de vale omgeving. Hilversum zorgde voor de volksgezondheid en de volkshygiëne.
De gemeentelijke woningbouwprojecten bevinden zich in de Electrobuurt (6e en 14e complex), Kleine Driftbuurt en Liebergen (10e, 11e, 12e, 13e, 15e, 16e, 17e complex). Al deze woningbouwcomplexen zijn in samenhang met elkaar, en met voorzieningen als schoolgebouwen en winkels, ontworpen.



Situatietekening Edisonplein en omgeving,

Situatietekening derde woning-bouwcomplex met badhuis aan de Huygensstraat, 1921.



Zesde woningbouwcomplex aan het Edisonplein, 1921.



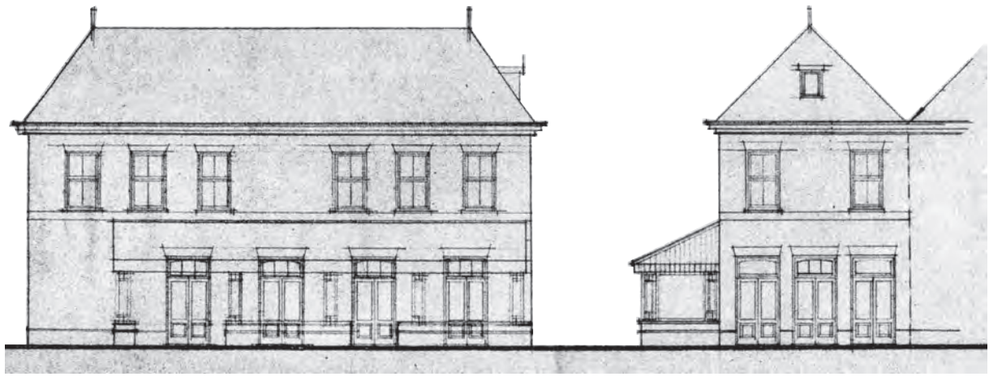
Badhuis Over 't Spoor, Huygensstraat met woningen, 1921.



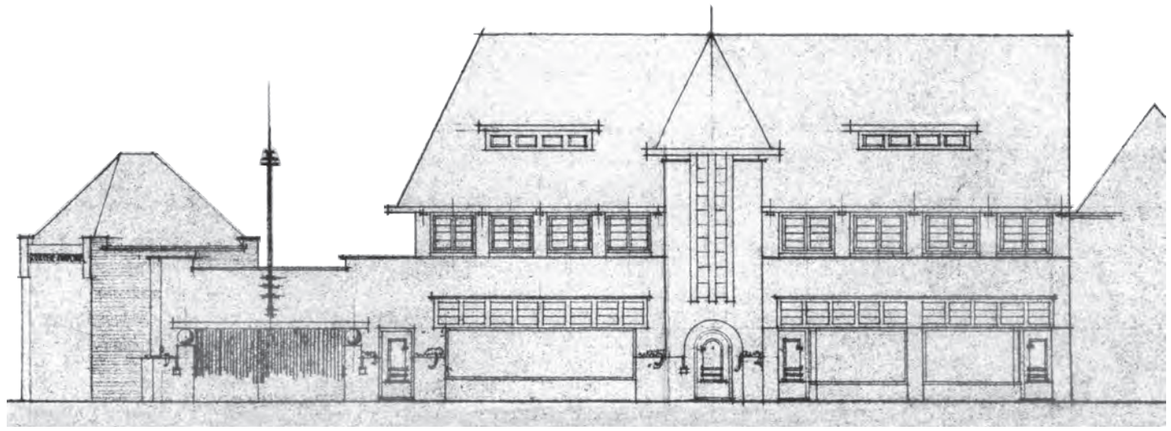
Vernieuwing van de horeca Over 't Spoor

Aan het begin van de Larenseweg stond het Amsterdamsch Café, een statig maar heel oud complex. Het stond er in 1902 al. Eigenaar Hermanus Spikker wilde het laten slopen en gaf architect Hendrik de Groot opdracht voor een ontwerp van een nieuw etablissement. Het werd een fraai ontwerp in de stijl van de jaren '30, deels symmetrische van opzet met links oorspronkelijk een overdekt terras.In de lange gevel kwam een imposante middenrisaliet met smalle verticale vensters waarin zich het trappenhuis naar de verdieping bevindt.

Dochter Annie van der Kloes legde op 14 december 1930 de eerste steen. De architect H. de Groot is zeer actief geweest in Hilversum: villa's, middenstandswoningen, arbeidershuizen etc. Het complex ligt op bijzondere en beeldbepalende plaats bij de aansluiting van de Kleine Drift op de Larenseweg. Direct ernaast staat het station van de Gooise Stoomtram. Het ligt ook dichtbij het treinstation, wat typerend is voor de ontwikkeling van dit deel van de wijk Over 't Spoor tijdens eerste helft twintigste eeuw.



Amsterdamsch Café, Larenseweg 1, 1902.





Amsterdamsch Café, Larenseweg 1, 1930.

Dochter Annie van der Kloes: eerstesteenlegging. Historische interieurfoto met daarop het gezin Spikker; vader, moeder en twee dochters.





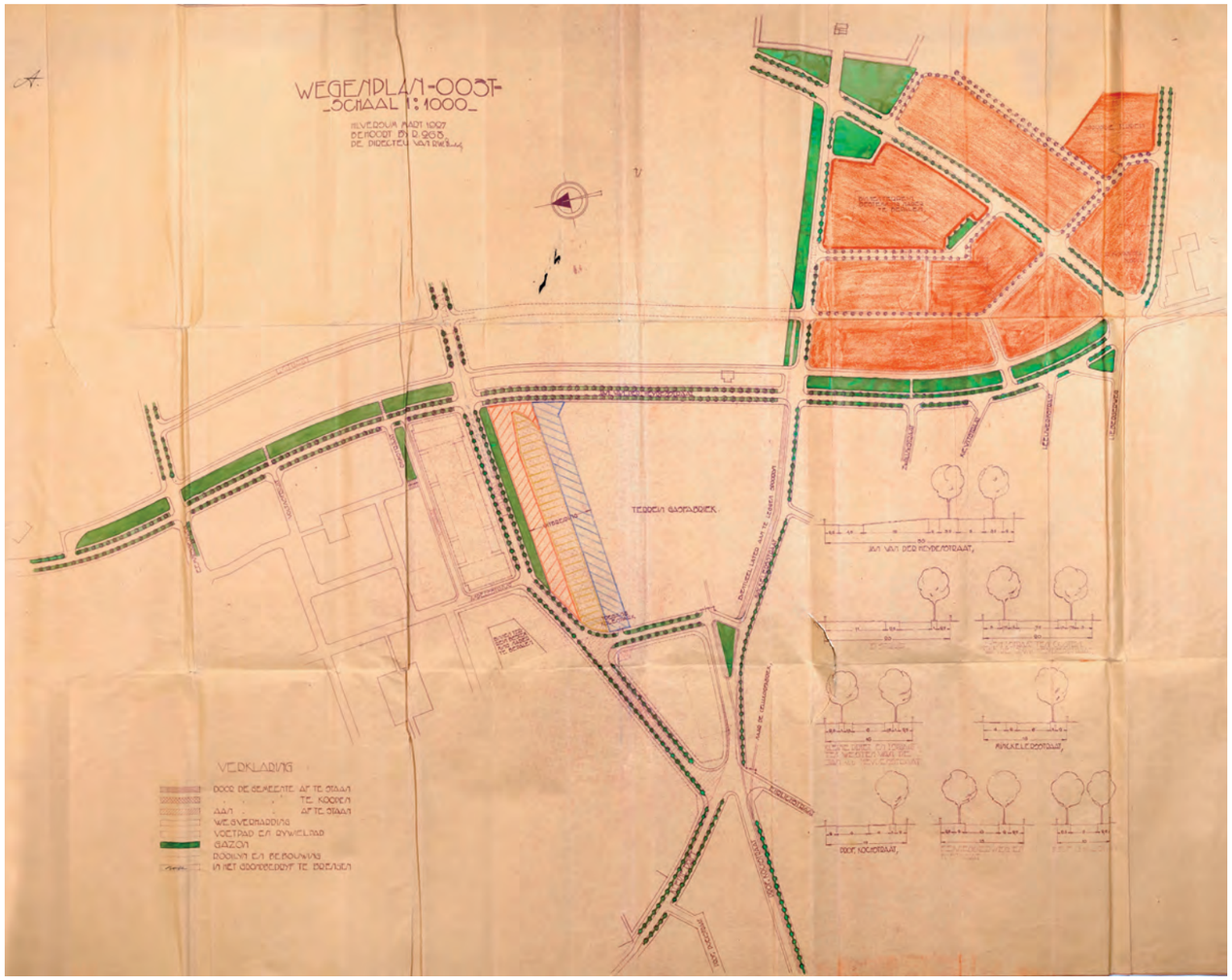




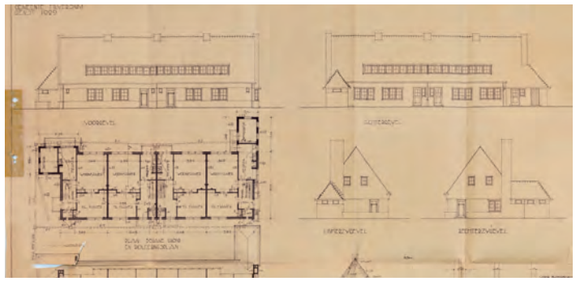
1926-1931 PLAN OOST

Dudok ontwierp vanaf 1925 een aantal uitbreidingsplannen waarin de buurten met arbeiders- en middenstandswoningen ruimer zijn opgezet. In Oost betrof het de oostelijke afronding van Hilversum, Plan Oost. Er ontstond meer behoefte aan woningen voor de middenstand. Dat betekende dat de gemeente, die zich richtte op arbeiderswoningen, op termijn minder ging bouwen. De regie op de vorming van Hilversum behielden de gemeente en Dudok door een standvastige visie op de tuinstad en door overleg en samenwerking met de woningbouwverenigingen en particulieren, en de beoordeling van plannen, samen met de Schoonheidscommissie. Vanwege de opzet, in een hechte samenhang op de schaal van een wijk, vormen de buurten en complexen een tuinwijk. De hechte samenhang tussen beplanting en stedenbouwkundige opzet toont de samenwerking met de Hilversumse plantsoenmeester Jan Hendrik Meijer.

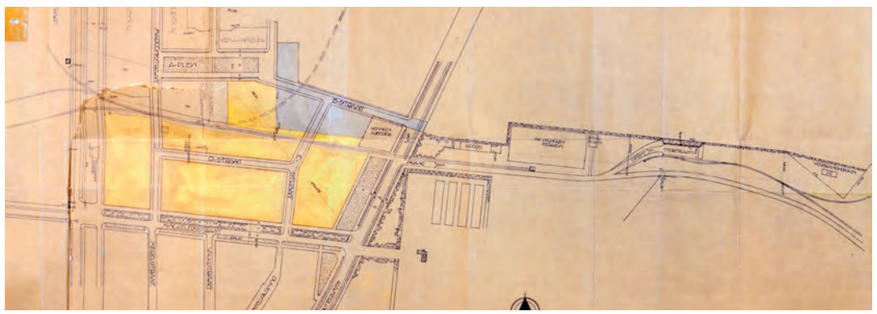
Dudok was inmiddels al enige jaren in overleg met de hogere overheden en de Centrale Schoonheidscommissie over uitbreidingsplannen en infrastructuur. De basisgedachte was het vormen van een ordelijke en regelmatige uitbreiding van de gemeente met behoud van het natuurschoon waaraan de gemeente haar groeikracht hoofdzakelijk te danken had. Dudok ging uit van een systeem van radialen en gordelwegen (ceintuurbanen). Begin 1927 bood Dudok een schema-uitbreidingsplan en een wegenplan Oost aan. Tegelijkertijd werd de Gasfabriek uitgebreid, daar ruimde hij plek voor in tot de Jan van der Heijdenstraat. Deze straat was een plantsoenweg met een parallelweg aan de kant van de huizen aan de oostkant. De gemeenteraad dankte hem voor *de voortvarende en goed doordachte wijze, waarop dit plan weer onder ogen is gezien. Vast staat, dat men zoo langzaam maar zeker en op goede wijze een gemeente krijgt, die een schoon geheel vormt.* Hilversum mocht blij zijn dat te kunnen doen. Raadslid Meijer voegde daaraan toe: *Ten onrechte kan men steeds in verschillende kringen, ook waar men dat in het geheel niet zou verwachten, de meening hooren, dat de heer Dudok zoo duur is en de gemeente-financiën opeet. Dit is absoluut onjuist. Misschien kan men, wanneer men een bepaald detail bekijkt, den indruk hebben, dat dit goedkooper zou hebben gekund, maar niet voorbij gezien mag worden, dat de directeur juist door de gemeente mooi en aantrekkelijk te maken de gemeente-financiën behartigt. Eerst was er een*



Wegenplan Oost, 1927.



Vier dienstwoningen aan de Kam erlingh Onneweg, januari 1929.



Wegenplan Oost II, met aanleg stortplaats gemeentereiniging, januari 1929.



De als plantsoenweg aangelegde Jan van der Heijdenstraat.

ander plan waarbij gerekend was op een luchtbrug over de J. v. d. Heydenstraat. De nu voorgestelde oplossing acht spr. ook uit aesthetisch en financieel oogpunt een zeer gelukkige. Het idee van een tunnel beïnvloedde het plan voor de Kleine Drift, waarin Dudok ruimte plande voor scholen: de rooms-katholieke school bij de Electrobuurt, de Nassauschool en de St. Cuneraschool aan de oostzijde van de Jan van der Heijdenstraat. Het plan om ten oosten van de Jan van der Heijdenstraat de gronden te bestemmen voor industrie was verlaten, er was behoefte aan woningen.

Het plan voor 'Oost II' (ten oosten van de Jan van der Heijdenstraat) liet al zien dat de wijk binnen de radialen en ceintuurbanen een meer noord-zuid oriëntatie kreeg. Dudok paste het plan een paar keer aan. De terreinen waren erg heuvelachtig en de zandverstuivingen waren niet gunstig voor woningbouw in de buurt. Op het lage punt in de Lorentzweg werd een grote vijver voor de opvang en afvoer van regenwater gemaakt. Het bleek niet gemakkelijk het zuidelijke deel boven de Minckelersstraat in te vullen: de vaalt zat in de weg. De vuilnisterreinen *verkeeren in een voor exploitatie als bouwgrond*



Lorentzvijver kort na de aanleg.

zeer ongunstigen toestand. Voor een groot gedeelte zijn zij bedekt met een laag oud huisvuil van afwisselende dikte, terwijl op tal van plaatsen groote gaten zijn gegraven, die gevuld zijn met onbruikbaren rommel (blik, emaille, glas enz.). De gemeente bouwde hier zelf vanaf 1927 de stroken arbeiderswoningen. Eerst langs de Duivenstraat en langs het pleintje bij de school aan de Merelstraat. De vaaltarbeiders kregen hier een woning. n 1929 was het uitbreidingsplan voor Oost II gereed. De Lorentzweg, Eemnesserweg en Kleine Drift-Minckelersstraat vormen de voornaamste radiaalwegen. De directeur van de dienst Publieke Werken, J.F. Groote, lichtte toe: *Groote gazons daarlangs en elders zullen deze wijk tot een ongemeen fraaie arbeiderswijk kunnen opvoeren.* De rondweg Kamerlingh Onnesweg werd gepland, met bebouwingsstrook aan weerszijden. Op ruime schaal zijn in het plan Oost gazons en beplantingen ontworpen, die *vooral in een volkswijk evenzeer hygiënische als esthetische waarde* hebben. Industrieterrein grensde aan de NSF en aan de rand van het plan bij de vuilverwijdering (verbonden via een sliplijn met de spoorweg). De siervijver (Lorentzvijver) op een van de laagste punten in de wijk was een aantrekkelijke afwisseling in het plan en ook technisch noodzakelijk. Regenwater kon niet door de zuiveringsinrichting worden opgenomen, dat moest door een gescheiden stelsel. De bebouwing bevatte hoofdzakelijk arbeiderswoningen, en langs de verkeerswegen en nabij de Larenseweg middenstandwoningen. In 1929 drong de gemeenteraad sterk aan op het maken van een uitbreidingsplan. Dudok was er dan wel steeds in geslaagd om aan de hand van een visie en een schematisch uitbreidingsplan de kleinere complexen tot een organisch geheel te vormen, op den duur zou deze werkwijze niet ongestraft kunnen worden voortgezet. De directeur van Publieke Werken, Groote, was zich hiervan bewust. Het lag aan het vele werk en de reorganisatie van de dienst dat er alleen wegenplannen werden gemaakt. Maar aan het uitbreidingsplan werd al getekend.
Uit de schetsen bleek dat nog twee wegen parallel met de Marconistraat waren ontworpen, die stedenbouwkundig een geheel vormden met de wegenplannen Oost en Oost II. Achter deze beide wegen was een industrieterrein geprojecteerd, dat verkleind moest worden om meer woningbouw te kunnen realiseren (het maken van een schets was door ziekte van den Gemeente-architect vertraagd). Voor de realisatie van Plan Oost moesten gronden van Stad en Lande worden aangekocht. *De hoogteverschillen waren een grote tegenvaller. De herhaaldelijk uitgesproken wensch om zoo spoedig mogelijk de beschikking te krijgen over een groot complex, hetwelk geschikt is voor den bouw van arbeiderswoningen, heeft geleid tot het richten van Uw aanvrage bij Stads en Lande om in deze zone een groot terrein te mogen koopen. Geheel afgescheiden van de vraag waar elders in de gemeente arbeiderswijken gesticht zouden kunnen worden, is vast te stellen dat deze terreinen zich daar in het bijzonder toe leenen. Immers, terwijl de meeste fabrieken in de nabijheid gelegen zijn is hier een zoo groot braak liggende terrein in exploitatie te brengen, dat voor royalen aanleg, door beplanting, door waterwerken die nabijheid vergeten kan worden en de bezwaren aan die nabije ligging verbonden, overwonnen kunnen worden. Nergens elders in onze gemeente is, zonder groot verlies van natuurschoon, aanstonds te bereiken wat hier tot stand te brengen is; overal elders zal aanleg van eene wijk met wellicht 10.000 inwoners groote doorbraken vereischen om de arbeiders in de gelegenheid te stellen hun werkplaatsen te bereiken.*
Met Plan Oost liep Dudok vooruit op het uitbreidingsplan dat enkele jaren later, in 1933, werd gepresenteerd en bekend zou worden als beëindigingsplan.



Fragment van een schematisch uitbreidingsplan, waar Dudok de ontwikkeling van Oost in delen ontwierp, augustus 1929.



Publieke Werken Hilversum bracht nauwkeurig de hoogteverschillen van het aan te kopen terrein in kaart, juni 1929.

Uitbreidingsplan Oost, oktober 1929.



1933 HET UITBREIDINGSPLAN ALS BEEINDIGINGSPLAN

Dudok en de directeur van Publieke Werken ontwierpen het uitbreidingsplan in 1933 uiteindelijk als een ‘beëindigingsplan’ van Hilversum. Een eindige stad betekende zoveel mogelijk behoud van landschap en natuur, in de jachtige samenleving essentieel voor de ‘fysieke en geestelijke volkswelvaart’, aldus Dudok. In het uitbreidingsplan was het duidelijk waar het dorp ophield en het landschap begon en hoe ze met elkaar werden verweven. In Oost betekende het de oostelijke afronding met het Kamrad dat de harmonische overgang van de bebouwde kom naar de omringende natuur vormt. Overeenkomstig het rapport van de Gooise Schoonheidscommissie werd zo de bebouwing aan de oostzijde van de Kamerlingh Onnesweg beëindigd. De bebouwing van het Kamrad werd in 1964 gebouwd. Meer zuidelijk vormde de Anthony Fokkerweg de begrenzing.



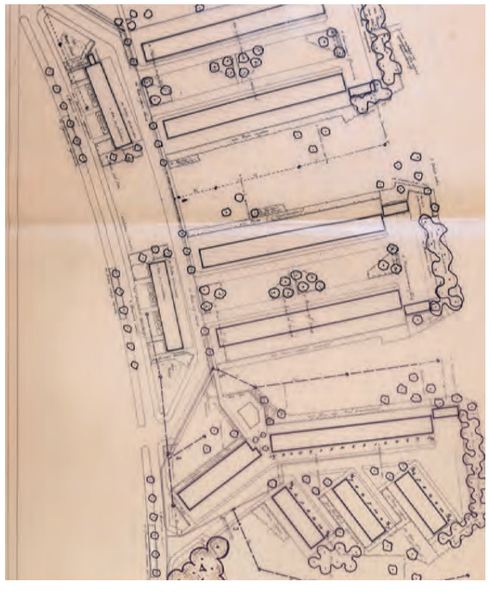
Oostelijk deel van het Uitbreidingsplan 1933.



De zandverstuiving werd woonwijk, maar op de speelplaatsen was zand genoeg van de kinderen van de nieuwe tuinwijk.

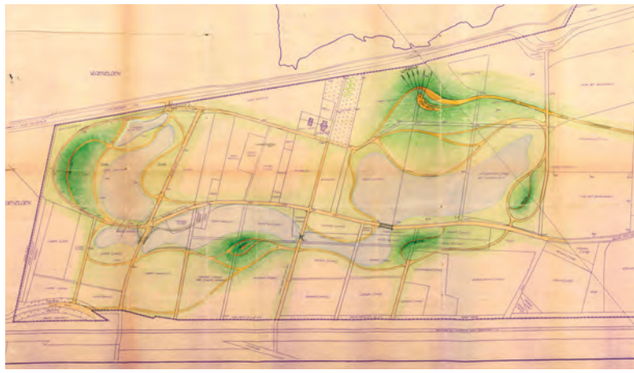






Links: herziening plan Oost noordelijk deel, 1956. Midden: bebouwingplan Dudok/Magnee, 1963. Rechts: beplantingsplan, augustus 1965.

Plan Anna's Hoeve, gemeentearchitect W.M. Dudok, 3 november 1932.



Een bekoorlijke plek

Ondanks de oprichting van natuurverenigingen, zoals het Gooisch Natuurreservaat (GNR) in 1932, voelden de overheden de plicht om terreinen van particulieren aan te kopen en die voor inwoners en bezoekers open te stellen. Het gebied waarop de 19e eeuwse Anna’s Hoeve stond, werd in 1932 aangekocht. Een deel was een mooi wandelbos, maar het westelijke deel kon onder handen worden genomen. Plantsoenopzichter J.H. Meijer ontwierp met Dudok een stadspark met een theeschenkerij, een berg met uitzicht, waterpartijen en speelgelegenheid: een bekoorlijke plek. Het was een van de vele werkverschaffingsprojecten. De heuvels werden gevormd met het zand uit de aangelegde vijvers. Bosgewassen en verschillende planten en heesters gaven elk seizoen een afwisselend en kleurig beeld. Dudok ontwierp een paviljoen in het park, dat niet werd uitgevoerd.

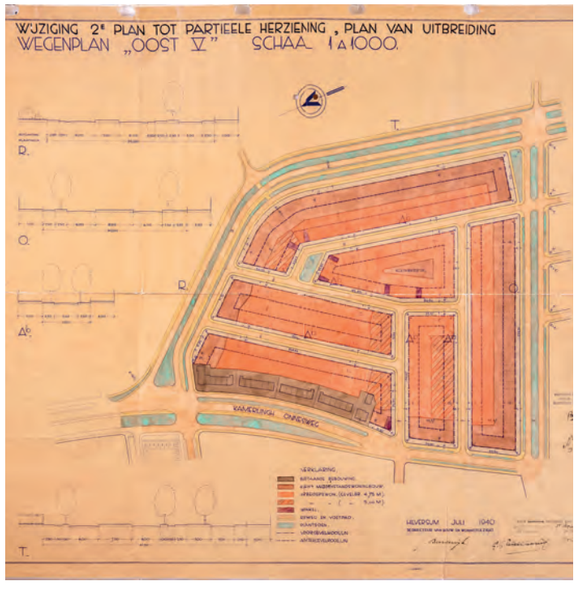
Waterzuiveringsinstallatie

In 1936 werd het initiatief genomen een waterzuiveringsinrichting te realiseren aan de oost- en westkant van de gemeente ter plaatse van de vloeivelden. Toen de bebouwing in de omgeving toenam, werd de stank door de zwaardere belasting erger maar kwamen de woningen ook dichterbij te staan. In menige zwoele zomernacht was het parool: ramen dicht. Een verbetering kon de gemeente zich niet permitteren, totdat de financiering van een werkverschaffingsproject in 1936 bij het Werkfonds kon worden aangevraagd. Bij de oostelijke vloeivelden kweekte de gemeente planten. Volgens de plantsoenopzichter dankten de strakke grasvelden hun mooie kleur aan het uitgerotte slib van de waterzuiveringsinstallatie, de ideale meststof voor gras. In grote overstortbassins werd het water tijdelijk geborgen en kon het na zuivering via een vijver ten dele in de bodem wegzakken. Het uitgegraven zand diende ter ophoging van de vloeivelden. Het was een prachtige gelegenheid voor werkverschaffing, gedurende anderhalf jaar waren 100 man aan het werk. Zo stond de grootste en moderne proefinrichting voor sterk belaste of snelfilters (snelfiltratie) in Nederland in Hilversum. De vliegen zouden niet door de rondom geplante grote beplantingen komen omdat zich daarin vele vogels nestelden. Bovendien werd met de beplanting de omgeving verfraaid. Als het gereed was dan (zou) *het vloeiveldenleed van Hilversum gauw vergeten zijn. Die heengeganene zal door niemand betreurd worden dan misschien door de spreeuwen en meeuwen.*

Tweede plan tot partieele herziening gedeelte Oost, 1937.



Wijziging tweede plan tot partieele herziening gedeelte Oost V, 1937.



HILVERSUM OOST NA DE TWEEDE WERELDOORLOG

In het uitbreidingsplan van 1933 was het gebied rond de Van Musschenbroekstraat nog niet ingevuld met een stratenplan. Dat gebeurde toen de waterzuiveringsinstallatie werd gerealiseerd. De productieve architecten F. Barbiers en J. Helmond, die ook opzichter bij de gemeente was geweest, grepen in 1940 hun kans. In 1940 bouwden zij woningblokken aan de Curiestraat, Van Musschenbroekstraat en Weberstraat. Deze huizen in een sobere stijl hebben twee volwaardige bouwlagen en een kap. Tuinmuren omzomen de voortuinen. Daarna viel de bebouwing van dit gebied voorlopig stil.

Tot 1965 bouwen in de zogenoemde wederopbouwstijl

Tijdens de oorlog had de bouwproductie, na de afkondiging van de bouwstop door de bezetter in 1942, stilgestaan. Na de oorlog moest prioriteit worden gegeven aan het herstel van oorlogsschade en het weer op gang brengen van de bouwproductie. De bouw kwam moeizaam op gang, er was schaarste aan geld, materialen en menskracht. Maar de mensen hadden woonruimte nodig. Voor de oorlog was er al sprake van bevolkingstoename en van dubbelbewoning. Vanaf 1947 stelde het Ministerie van Wederopbouw en Volkshuisvesting jaarlijks een bouwprogramma vast op grond waarvan de gemeenten woningbouwcontingenten (aantallen te bouwen woningen) kregen toebedeeld met een waarborg voor financiering. De gemeenten en woningbouwverenigingen konden weer gaan bouwen. Een aantal plannen van voor de oorlog lag nog gereed. Het bieden van een eigen huis met tuin had nog steeds prioriteit, tenslotte had dat geleid tot betere woonomstandigheden en een hechter gezinsleven. Ook andere woningtypen werden toegevoegd: de duplexwoning en de maisonnette. Daarnaast kregen woningblokken een mix van woningtypen: eengezinswoningen en grotere woningen voor grote gezinnen volgens de ‘wenken’ van de directeur Publieke Werken N.A. Felix uit 1946. Deze wenken hielden in dat naast de eengezinswoningen grote woningen werden gebouwd met drie woonlagen voor grote gezinnen, of een parterrewoning met daarboven een maisonnette in lagen. Ook portiekflats van drie lagen op basement en met kap werden gebouwd.

Gemeente

De gemeente was in 1946 aan de bouw van haar 19e gemeentelijke woningbouwcomplex toe en kreeg toestemming voor de bouw van 60 woningen aan de Anthony Fokkerweg 26- 34, Daltonstraat 1-35, Kamerlingh Onnesweg 74-86, Röntgenstraat 36-52, Van Musschenbroekstraat 33-39 en Weberstraat 2-34. *Bij het opmaken der plannen is er naar gestreefd, om binnen het kader der voorschriften en richtlijnen voor het bouwplan 1946, goede woningen te bouwen, die zooveel mogelijk beantwoorden aan de vraag naar woonruimte, welke in Hilversum bestaat.* (...) *Waar anderzijds de tijdsomstandigheden een zoo zuinig mogelijk gebruik van geldmiddelen en materialen vereischen, zijn woningen ontworpen, die wat hun afmetingen betreft kleiner zijn dan die waarnaar de grootste vraag bestaat. Getracht is echter om door moderne opvattingen toe te passen ten aanzien van situering en uitvoering, toch comfortabele en ordelijke woningen te ontwerpen, die zich onder de huidige omstandigheden alleszins*

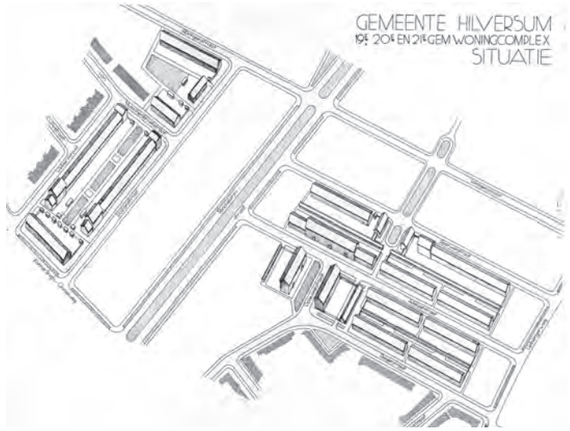


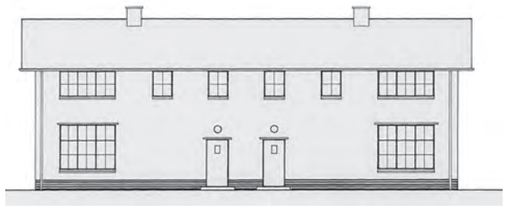


Complex 19, lang blok met verhoogde hoekwoning, Weberstraat, 1946.



Situatie complexen 19, 20 en 21.





Complex 19, breed uitgevoerd blok, Daltonstraat, 1946.



Complex 19, Van Musschenbroekstraat, 1946.

zullen leenen om te worden bewoond ook door andere categorieën dan uitsluitend arbeiders. De harmonische uitbreiding van Hilversum werd niet doorbroken, ook deze woningen sloten aan bij de omringende bebouwing. De opzet was afwijkend omdat tussen de woningen groenstroken lagen die als gemeenschappelijk speelterrein konden dienen. Uitbouwen werden vermeden om een ordelijk beeld te houden. Dakkapellen werden niet toegepast want die vroegen te veel materiaal en onderhoud.

De schuurtjes werden wel passend bij de woningen en met een kapje uitgevoerd. Zo ontstond een verzorgd straatbeeld door aandacht voor alle onderdelen en details van het complex. In 1949 werd het initiatief genomen tot realisatie van de volgende drie gemeentelijke complexen. Het 19e complex bevatte 60 woningen. Het 20e complex in een afwisseling van eengezinshuizen en etagebouw aan de Reigerstraat, Ooievaarstraat en Adelaarstraat was al in 1947 aanbesteed.



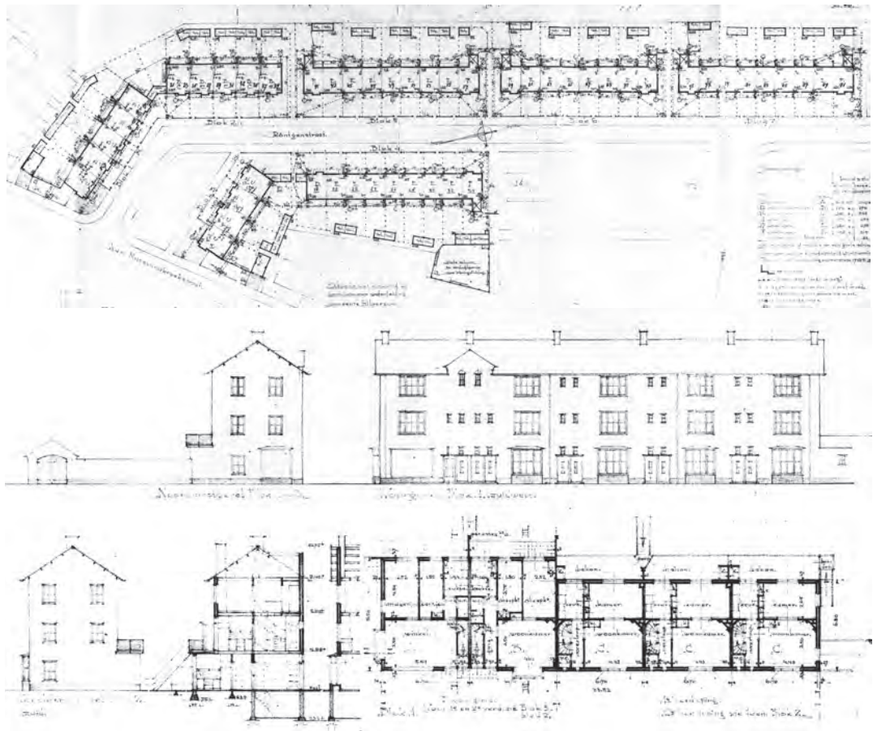
Kinderspeelplaats aan de Van Musschenbroekstraat, tussen de Daltonstraat en de Weberstraat, onderdeel van het 19e gemeentelijke woningbouwcomplex ut 1947, 1951.

Woningbouwverenigingen

Ook de woningbouwverenigingen konden weer bouwen. In 1948 ontwierp E.G. Middag voor Patrimonium een complex van 61 woningen en 2 winkels aan de Röntgenstraat 1-91. De parterrewoningen en maisonnettes staan aan een pleintje. De blokken zijn zorgvuldig vorm gegeven met geveldoorbrekingen en een regelmatig patroon van gevelopeningen als sierelementen. Op de hoeken zaten de winkels die nog herkenbaar zijn aan de brede ramen. De winkeldeur was even breed als de deuren naar de woningen. De woningen kregen een serreachtige uitbouw aan de voorzijde. Deuren en kleine gevelopeningen zijn geaccentueerd in metselwerk. De voortuinen hebben tuinmuurtjes.

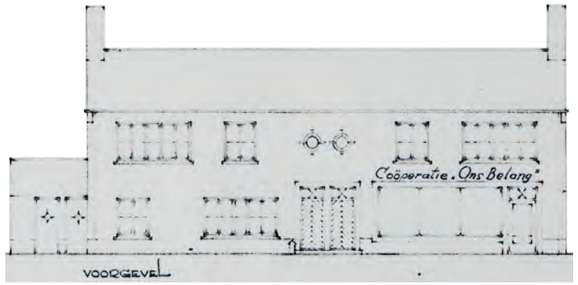
Röntgenstraat hoek Musschenbroekstraat, januari 1969.





Bouwplan 61 woningen en 2 winkels, Röntgenstraat, architect E.G. Middag, 1948.

Arbeidersbouwvereniging Hilversum bouwde haar 9e complex van architect J. van Laren rond de Röntgenstraat. De blokken parterrewoningen met twee en maisonnettes met drie slaapkamers hebben een voorgevel met afwisseling: de risalerende ingangspartij met een lessenaarskapje, ronde ramen (in een blok verlengd), ramen met zijramen, smalle ramen. Een winkelhuis en twee bovenwoningen werd in 1948 toegevoegd aan de Röntgenstraat en Daltonstraat door H. Bunders van Ons Belang. De winkel was van de Coöperatie ‘Ons Belang’. De bovenlichten kregen opvallende kruisvormige roeden, de driedeling van de etalageruit is nog aanwezig, evenals het pakhuis als aanbouw.
Ons Ideaal vroeg in 1949 met architect H. Bunders steun aan voor haar 10de complex met beneden- en bovenwoningen aan de Sperwerstraat, Buizerdstraat, Liebergerweg, Minckelersstraat, Röntgenstraat en Adelaarstraat. Ook St. Joseph bouwde in die buurt in 1949 met architect S.G. Barenbrug hun 9e complex.
De woningen hebben een rond bovenlicht boven de kloeke betonnen luifel van de deur. Met de gemeente werkten de verenigingen samen aan een gevarieerd woningaanbod en een goedkopere gezamenlijke uitvoering, hetgeen ook een kans gaf voor standaardisatie. In de Vogelbuurt bijvoorbeeld, voegde Ons Belang 50 woningen toe naar het ontwerp van H. Bunders. Alle complexen bevatten een mix aan woningtypen. Buurtwinkeltjes werden niet vergeten. Door dit gezamenlijk te doen en verschillende woningtypen aan te bieden, werden onderdelen van hetzelfde complex ook verspreid door de buurt gebouwd. De stijl laat soms een invloed zien naar de stijl van de Delftse School. Schuurtjes en tuinmuren werden mee ontworpen.





Woonwinkelhuis met twee bovenwoningen, Röntgenstraat hoek Daltonstraat, architect H. Bunders, 1948.

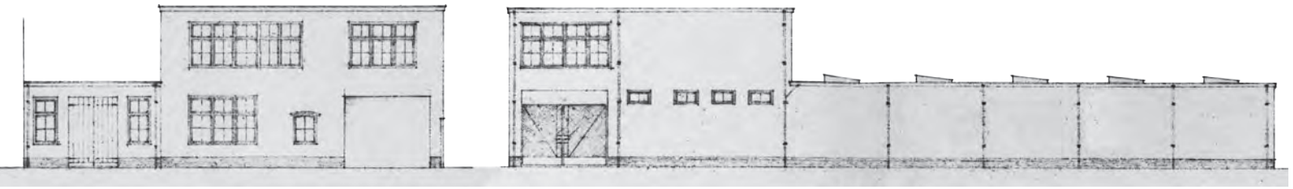
Parterrewoningen, maisonnettes en voorheen 1 winkel (rechts), Röntgenstraat, voorjaar 1922.

In 1954 volgde het 13e complex van St. Joseph en architect Barenbrug in deze buurt aan de Anthony Fokkerweg 82 128; Liebergerweg 145-167, 764-786; Minckelersstraat 158-192, bevattende 12 eengezins-, 20 beneden- en 34 etagewoningen. De blokken aan de Anthony Fokkerweg hebben zwarte dakpannen, terwijl de buurt verder rode dakpannen kreeg.
Omdat aan de Eksterstraat en Spechtstraat woningen van het 15e gemeentelijke complex moesten worden opgeruimd die in de oorlog door bewoners en omwonenden vernield waren, werden in de periode 1952-1959 het 23e en 31e gemeentelijke complex gebouwd aan de Anton Philipsweg (v/h Meerweg) aan de rand van de stad. Dit waren bijzondere woningen, want die waren voor onaangepaste gezinnen. Om deze voor te bereiden op een plaats in en sociale huurwoning, kregen ze eerst een plek in de ‘woonschool’. In een gemeenschapsgebouw woonde de toezichthouder, waren douches en mogelijkheden gezamenlijk activiteiten te doen.

Particuliere bouwers

Ook de particuliere bouwer F. Barbiers pakte zijn werk weer op. In het uitbreidingsgebied Oost, aan de Anthony Fokkerweg, realiseerde hij in 1949 zijn eerste etagebouw.
In 1965 kreeg de stichting ‘Onder Eigen Dak’ de kans zeven woningen met schuurtjes en drie garages te bouwen aan de Röntgenstraat 113-125. Dit blokje onderscheidt zich direct door de houtafwerking ter hoogte van de borstwering tussen de bouwlagen.





Kantoor en bedrijfsruimte achter Hoge Larenseweg 78-88, architect P.J. Houbolt, 1947.

Wonen en werken ten oosten van de spoorlijn na de oorlog

Met de bouw van bedrijven kreeg ook de industrie weer een impuls. Kleinere bedrijven werden op achterterreinen gebouwd, zoals achter Hoge Larenseweg 78-88, een kantoor en bedrijf van architect P.J. Houbolt, een stoffeerderij achter Van Leeuwenhoekstraat 63, een meubelfabriek achter woningen aan de Eemnesserweg.

Rijdend bijkantoor van de Spaarbank, bij bejaardencomplex Minckelers-straat.

Huisvesting voor bejaarden

In 1954 opende één van de eerste moderne bejaardencom-plexen van Nederland aan de Minckelersstraat haar deuren. Het werd door architect S.G. Barenbrug in opdracht van de woningbouwvereniging St. Joseph gebouwd, die in de omgeving al woningen had gerealiseerd. Voor het complex was gebruik gemaakt van de Noodwet Ouderdomsvoorziening met een speciale subsidieregeling om de huren laag te kunnen houden. Het was uniek, ook in sociaal opzicht. 130 flatjes met een eigen woonkamer én slaapkamer, keuken, badkamer en bergruimte. Dat was nog niet alles: in de kelder was een kleine wasserij ingericht. Deze zelfstandigheid en moderne gemakken zoals een recreatiezaal, grote keuken en verzorging, lokten zelfs de ministers van Wederopbouw en Volkshuisvesting, ir. H.J. Witte, en van de Publiekrechtelijke Bedrijfsorganisatie, A.C. de Bruijn, voor de opening naar Hilversum. Het gebouw werd in 2004 door een nieuw complex vervangen.



Bejaardencomplex Minckelersstraat.





Maria Immaculataschool, Minckelersstraat hoek Kamerlingh Onnesweg.



Maranthakerk Minckelersstraat hoek Kamerlingh Onnesweg.

Voorzieningen vormden in de buurt opvallende en beeld-bepalende panden. Naast het bejaardencomplex van Sint Joseph waren dat de gesloopte Maria Immaculataschool, de Maranathakerk (gesloopt) en de nog bestaande Oosterkerk uit 1964 (nu Al Amal).



Oosterkerk (later Ontmoetingskerk en nu Al Amal), Minckelersstraat hoek Röntgenstraat, architect C. Trappenburg, 1960.

1968-1988 STADSVERNIEUWING

Het waren vooral de oudste arbeiderswijken en fabrieksterreinen die men in Hilversum in de jaren zeventig en tachtig in het kader van de stadsvernieuwing wilde vernieuwen. Dit landelijke 'Deltaplan voor de binnensteden' werd door het Rijk ingezet om verpauperde stadsdelen te verbeteren door stedenbouwkundige ingrepen, renovatie van oude gebouwen of nieuwbouw. In de jaren zeventig werd nog ingezet op grootschalige sloop van verpauperde bebouwing en nieuwbouw. Demografische veranderingen kregen vorm, zoals de daling van het aantal personen per huishouden. Andere en verschillende woningtypen, menging van functies en daling van de woonlasten waren gewenst. Later ging het accent van vernieuwing over naar verbetering van de woningen en de leefbaarheid in de buurten met kleinschalige verbeteringen. Daaraan werd bijgedragen door de luidere stem van de bewoners en de toenemende kritiek op het saneren en gedwongen verlaten van de woningen door de bewoners.

Interim Saldo Regeling

De bemoeide zich met de ruimtelijke ordening en stadsvernieuwing, en ontwikkelde stimuleringsregelingen. In 1977 werd de Interim Saldo Regeling (ISR) ingevoerd. Die regeling werd in 1985 vervangen door de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing met een Stadsvernieuwingsfonds.
Artikel 1 van de Ontwerp Wet op de Stadsvernieuwing 1976 zegt: *Onder stadsvernieuwing wordt verstaan de stelselmatige inspanning zowel op stedebouwkundig als op sociaal, economisch en cultureel gebied, gericht op behoud, herstel en verbetering - zomede, indien nodig, op herindeling en sanering - van stadskernen en daarbij aansluitende stedelijke gebieden alsmede van andere door dichte bebouwing gekenmerkte centra van maatschappelijk leven.*

Interim Saldo Regeling in Hilversum

Als vernieuwingsgebied van de ISR werd het gebied aangewezen met de begrenzing: Huygensstraat, Snelliuslaan, Van Leeuwenhoekstraat, Goudriaanstraat, Hoge Larenseweg, Jan van der Heijdenstraat, Larenseweg en Noorderweg. De buurten rond de Larenseweg waren tijdens het interbellum in een tuindorpachtige opzet aangelegd. Uit onderzoek was gebleken dat in Hilversum de sociale achterstand in deze buurten het ergst was. De verkeersafwikkeling werd verbeterd door de aanleg van vriendelijke woonstraten waar de auto niet de primaire gebruiker was, hinderlijke bedrijven werden verplaatst en er werd sporadische nieuwbouw ingevoegd. In de omgeving van de Huygensstraat werd een groter nieuwbouwproject met een woonerf aangelegd: de Goudriaan. Uitgangspunt van het verbeteringsplan was de integratie van deze 'wijk over het spoor' met de andere stadsdelen door een verbetering van de ruimtelijke structuur, een versterking van de functionele samenhang en het evenwicht tussen wonen, werken en recreëren. De nadruk lag op verbetering van de woonomgeving. Nieuwbouwprojecten waren zeer kleinschalig. Door de sporadische nieuwbouw voegt de stadsvernieuwing zich in de bestaande opzet van de omgeving; de vernieuwing betrof vooral de verbetering van het leefmilieu. De Radiostraat kreeg als een van de eerste straten in Hilversum een herinrichting als woonerf.



Stadsvernieuwing in de Leeghwaterstraat ter hoogte van nummer 127, 1993.



Bouwtekeningen vanhet stadsvernieuwingscomplex aan de Goudriaanstraat, architect J. Plas, 1981.





Stadsvernieuwing aan de Goudriaanstraat, 1992.









1997-2009 STEDELIJKE VERNIEUWING EN DUDOK REVISITED

In 1997 werd de term stadsvernieuwing vervangen door Stedelijke Vernieuwing. Het revitaliseren van buurten stond centraal. In 2000 trad de wet Stedelijke vernieuwing in werking met een Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing. In de visie van Hilversum 2005-2009 ging het *om zowel de fysieke als de sociale structuur, over gebouwen en mensen.* In die periode veranderde het denken over de bestaande stad. Erfgoed werd schoorvoetend erkend als middel om buurten te verbeteren. De aanloop begon al in de jaren zeventig, 1975 werd het 'Europese Monumentenjaar: een toekomst voor ons verleden' gevierd. Er kwam aandacht voor herstel van woonhuismonumenten en beschermde gebieden. De transformaties waren gericht op het versterken en verbeteren van de buurten op een integrale manier. Met impulsen op de maat en schaal van de buurt gaven restauratie, verbetering en kleinschalige vernieuwingen kracht aan de buurt. Ook de verbetering van bestaande en beeldbepalende woningen werd, vaak met subsidies uit het Stadsvernieuwingsfonds, voortgezet. Het bleken juist ook de bewoners te zijn die hun waardering uitten voor de eigenheid van hun buurt, de verscheidenheid en de architectuur.
In Hilversum Oost gaf de restauratie van het woningbouwcomplex van Dudok aan de Duivenstraat een impuls aan de versterking van het stadsdeel. Twintig rijksmonumentale arbeiderswoningen zijn zorgvuldig gerestaureerd en heringedeeld, sommige zijn vergroot of samengevoegd. De St. Josephkerk kreeg een nieuwe bestemming als appartementengebouw.







Restauratie 20 arbeiders-woningen Duivenstraat, 2002.



De Sint Josephkerk werd ternauwer-nood van sloop gered en verbouwd tot appartementencomplex.

In de wijk Liebergen zijn woningen die deel uitmaakten van Dudoks gemeentelijke woningbouwcomplexen gesloopt en herbouwd. Architecten(bureaus) Braaksma & Roos, Mulleners & Mulleners, Marloes van Haaren en supervisor Hans Ruyssenaars gebruikten het oorspronkelijke ontwerp en vertaalden die naar een nieuw ontwerp. De woningen zijn wat vergroot, maar volgens de principes van het oude stedenbouwkundige en architectonische ontwerp teruggebouwd.



Sloop en nieuwbouw volgens methode Dudok Revisited, 2005.





Bedrijfsgebouw van Dagblad De Gooi- en Eemlander aan de Hoge Larenseweg.

Een aantal ontwikkelingen kreeg een plaats op de achterterreinen achter de bebouwing aan de straat, andere in de plaats van de bestaande bouw. In 1999 bouwde Wytze Patijn appartementengebouwen aan de Spechtstraat en Eksterstraat. Het kantoor en de bedrijfsruimten van de Gooi- en Eemlander werden in 2004 vervangen door woningbouw van architecten Hoenders, Dekkers en Zinsmeister en de Buys Ballotstraat aangelegd. Met dit bouwproject werd ook het derde volkswoningbouwcomplex van gemeentearchitect Dudok uit 1920 gesloopt en door nieuwbouw vervangen.



Luchtfoto van het derde volkswoningbouwcomplex aan de Huygensstraat met de restanten van het badhuis; aan de Hoge Larenseweg de gebouw van de Gooi- en Eemlander, circa 1975.



Nieuwbouw ter plaatse van bedrijfsopstallen en Dudoks derde woningbouwcomplex Huygensstraat / Hoge Larenseweg.







In 2007 verrezen aan de Adelaarstraat en het Ooievaarplein nieuwe woningen. In 2008 vormde Maria Beshof een woonhof achter de woningen aan de Hoge Larenseweg.

Woonhof achter woningen Hoge Larenseweg.



Appartementenbouw ter plaatse van het bedrijfsterrein van Ahrend Globe aan de Simon Stevinweg.



Ook de industriële erfenis in Hilversum Oost bleek goed her te gebruiken: de Melkfabriek uit 1955 aan de Larenseweg is inmiddels een multifunctioneel gebouw met onder meer een school en woningen. De restauratie- en herbestemmingsprojecten fungeren als aanjagers voor de verbeteringen van de buurt eromheen.







Voormalige Melkfabriek aan de Larenseweg. Aanvankelijk groot bedrijfsgebouw tussen villa's Larenseweg; later hergebruikt als kantoor en schoolgebouw.

1998-2018 Transformatie van oude fabrieksterreinen

Op de terreinen van het slachthuis, de gasfabriek en de Nederlandsche Sein¬toestellen Fabriek staan nu onder meer woningen. Vanwege de voor omwonenden hinderlijke activiteiten verdween het centraal gelegen slachthuis uit de Kleine Driftbuurt. Het vrijgekomen terrein werd in 1998 deels heringericht met (patio-) woningbouw. De omringende bebouwing, die Dudok destijds in hechte samenhang en als 'entourage' van het slachthuis ontwierp, is deels vervangen door nieuwbouw, die in vormgeving (met platte daken) en typologie bewust afstand nam van die in de rest van het buurtje. Het plein is nu speeltuin en groene verblijfsplek.



Luchtfoto en aanzicht van het gemeentelijke slachthuis, circa 1975.







Nieuwbouw woningen en appartementen ter plaatse van het slachthuis.

Ook de Nederlandsche Seintoestellen Fabriek werd afgebroken, in plaats daarvan kwam in 2000 een winkelcentrum met woningen en de Morgensterkerk van architect J. Klinkhamer. Eén gebouw bleef staan en kreeg een nieuwe bestemming: Seinstraat 4-42, gebouwd in 1960 als kantoor en laboratoriumgebouw voor Philips naar het ontwerp van architecten- en ingenieursbureau A. Bakker en ir. Henk Bakker. Daarmee is het verhaal van de fabriek en de omroepgeschiedenis verschraald en mist een uiterst belangrijke concrete zichtbaarheid en beleefbaarheid. Aan de overkant kreeg in 2019 het latere Lucent-terrein een nieuwe bestemming met appartementencomplexen.



Luchtfoto van NSF-fabriek tot centrum, 1930.



Luchtfoto noordelijk deel NSF-fabriek, circa 1975.



Luchtfoto NSF-terrein met entree aan de Meteorenstraat en de hoge bedrijfsgebouwen, waarvan het rechtse werd behouden (rechts).



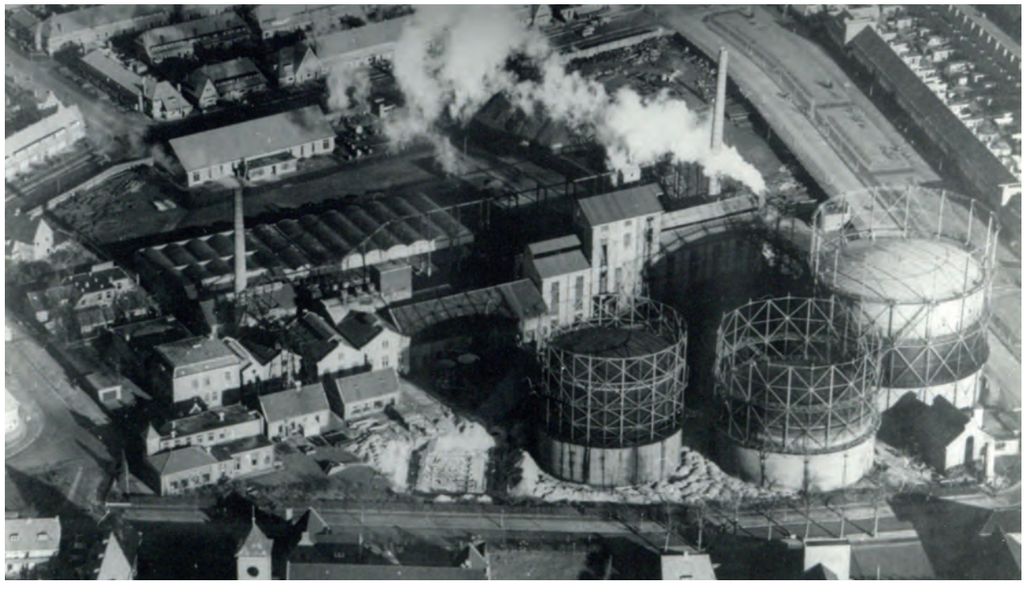
Winkelcentrum Seinhorst met het kunstwerk ter herdenking van de legendarische seintoestellenfabriek. *Rechts:* De op het terrein gebouwde Morgensterkerk naar ontwerp van Jim Klinkhamer.





Tussen 2007 en 2018 volgde de herontwikkeling van het terrein van de voormalige gasfabriek tussen de Minckelersstraat en de Lorentzweg, ontworpen door architectenbureau Mecanoo. Toonbeelden van de buurt zijn de drie ronde woontorens in de vorm van de voormalige gashouders, die boven de andere appartementengebouwen, een sportcomplex, een park en eengezinswoningen uittorenen. Er is niets behouden van de onderdelen van de gasfabriek en de directeurswoning en de gashouders volgen niet de oorspronkelijke verschillende hoogtes van de houders maar maken de identiteit en geschiedenis van de wijk hier zichtbaar en beleefbaar. De ontwikkelingen bevatten een passende mengvorm van straten met woningen en gebouwen met appartementen en voorzieningen.





Kantoorgebouw Gemeentelijke Gasbedrijf, architect P. Andriessen, 1907.

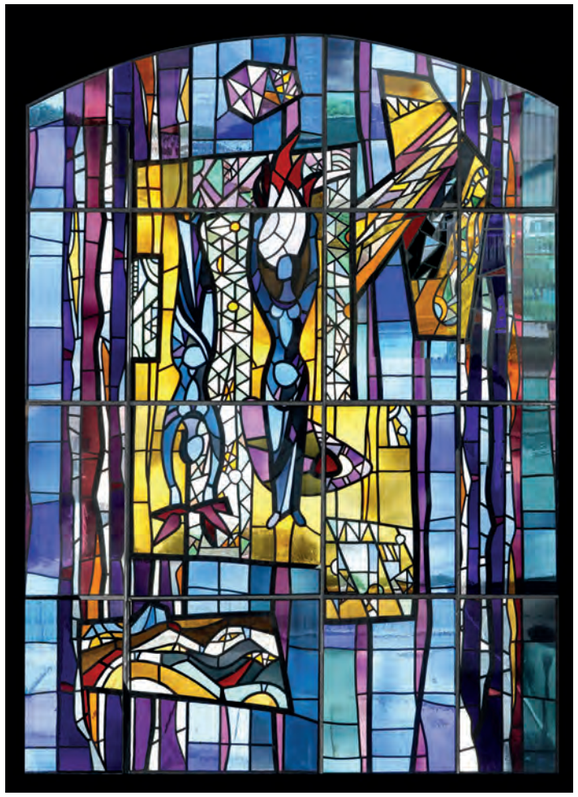
De gasfabriek in vol bedrijf, 1950.





Kunstwerk Promotheus, ook bekend als 'Jan Propaan', kunstenaar Nic Jonk, 1960.

Rechts:
Glas-in-loodraam van A. Stokhof de Jong uit het trappenhuis van het voormalige G.E.B.-gebouw. Het raam bevat verwijzingen naar elektriciteit en gas.





Kunstwerk Promotheus, in 2019 herplaatst bij de lokatie van de voormalige gasfabriek.



De op de oude gascylinders geinspireerde appartementengebouwen.

2010-2025 Anna's Hoeve

Op grond van de plannen uit het ontwikkelingsprogramma Stedelijke vernieuwing 2010-2014 werd een start gemaakt met de ontwikkeling van Anna's Hoeve. Het masterplan werd in 2012 opgesteld door DeZwarteHond, 'Green green grass of home'. Het uitgangspunt was het bieden van kleine ontwikkeleenheden binnen een sterk raamwerk van openbare ruimten. Verder werden een harmonieuze overgang van de bestaande bebouwing naar de natuur en een eenheid in verscheidenheid nagestreefd. De waterzuiveringsinstallatie is verplaatst. In de nieuwe wijk zijn delen van het voormalige stadspark, de (vernieuwde) Vrolikberg en sportvelden nog aanwezig. De weg over Anna's Hoeve is verplaatst. Het woningaanbod betreft eengezinswoningen en appartementen. Het blokje woningen van Dudok dat bij de oude waterzuiveringsinstallatie behoorde, staat er nog. In de noordwest hoek staat de Woonschool. Tussen de woonschool en het Kamrad zal een nieuwe buurt, Philipshof, worden gebouwd.



Luchtfoto van Anna's Hoeve, circa 2000.



Links: Nieuwbouw Minckelersstraat hoek Anthony Fokkerweg.
Linksonder: Woningbouwcomplex met voormalige Woonschool.
Onder: Een van de woningen aan de Tony van Verrestraat.









4 WIJK OOST THEMATISCH

In de analyse onderzoeken we wat de plannen en bouwactiviteiten uit de tijdlijn hebben opgeleverd voor dit stadsdeel. Waarin onderscheidt de wijk zich van andere delen van Hilversum, en waarin komt het juist overeen? Hoe zijn het gebruik en de bewoners in de loop der tijd veranderd? En waarin herken je als ontwerper en bewoner de identiteit van dit gebied? Wat is waardevol gebleken en gebleven? Wat zijn de waarden die nog steeds actueel zijn?

Onderscheidende eigenschappen van de oostflank

1. Een raamwerk van radialen en ceintuurbanen
   1a. Radialen
   1b. Ceintuurbanen
2. Een opengewerkte stadsrand
3. Leefsferen
   3a. De ‘motor van Hilversum’
   3b. De tuindorpen: arbeidersbuurten
   3c. De tuinwijk: arbeiders- en middenstandsbuurten
   3d Anna’s Hoeve

1. EEN RAAMWERK VAN RADIALEN EN CEINTUURBANEN

Het stedenbouwkundige raamwerk van wijk Oost bestaat uit radialen die in rechte lijnen het centrum met het landschap verbinden en uit ceintuurbanen, hoofdwegen die in een boog van noord naar zuid lopen. Vergelijk het met de opbouw van een spinnenweb.

Radialen

De radialen zijn het oudst. Deze zijn de ongeveer 1,5 kilometer lange wegen die straalsgewijs vanuit het centrum naar de rand van Hilversum uitwaaieren. De meeste radialen hebben een oorsprong als zandpaden naar en over de heide: de Larenseweg, de Hoge Larenseweg, de Geuzenweg, de Eemnesserweg, de Lijsterweg, de Liebergerweg en de Kleine Drift. Ze zijn op een zelfde manier opgebouwd. Dicht bij het centrum beginnen ze

Gedeelte Oost kaart C. Boekschoten toestand Hilversum in 1825.



Luchtfoto Hilversum Oost, jaren veertig.



De spoorwegovergang bij de Hoge Larenseweg, ????.



De Geuzenweg, een lange haast ononderbroken radiaal richting Laren, 190?.





Rechts de Larenseweg gezien in de richting van de grote spoorbomen, links de Zuiderweg.

Boven de Larenseweg met de Bijvoets-villa's en onder de Eemnesserweg, 1951.





Het begin van de weg naar Laren, de Larenseweg, 1902.

Het vervolg van de weg naar Laren, de Larenseweg, 1903.



smal. Hier is de oorsprong als heidepad goed voelbaar. Er zijn maar weinig dwarsstraten: de huizen – en soms een school – staan in een schijnbaar eindeloze rij naast elkaar. De straten zijn in de jaren 1980 ingericht als zogenaamde ‘woonstraten’, met zigzaggende bomenrijen en parkeerplaatsen. Het is een erfenis uit de stadsvernieuwing toen de buurt rondom de Larenseweg – vanwege het ontbreken van pleintjes en speelplekken – werd aangepakt. Net als bij de ceintuurbanen is het de samenhang met de gebouwen die aan de radialen hun kwaliteit en eigen karakter geven: de baksteenarchitectuur met vaak verschillende kleuren en detailleringen, de doorkijkjes en doorsteekjes naar oude loodsen en werkgebouwen op de achterterreinen, de



De Kleine Drift, na de aanleg van de Beatrixtunnel de drukste radiaal naar Liebergen, Anna's Hoeve en Baarn.



De Lorentzvijver met de Lorentz-school als beëindiging.

kleine schaal en de detaillering. In hoofdstuk 3a besteden we meer aandacht aan de architectuur in de woonbuurten.
Ten oosten van de ceintuurbaan Jan van der Heijdenstraat is het meteen duidelijk dat de radialen een ander karakter krijgen. Ze zijn breder en de huizen zijn als complexen gebouwd en het straatbeeld oogt daarom rustiger en harmonischer, ondanks de veelheid aan reliëf en details. Dat komt omdat Dudok de radialen in zijn plannen doortrok en er in zijn nieuwe stedenbouwkundige plannen een aanvullende ruimtelijke en sociale betekenis aan gaf. Dudok ontwierp zelfs aanvullende radialen: de Lorentzweg en de Minckelersstraat. Hij vatte deze wegen, samen met de ceintuurbanen, ook op als de groene dooradering van dit stadsdeel: het ‘natuurlijke’ heidelandschap zou via ‘cultuurlijke’ plantsoenen aan de radialen en vervolgens door bomenrijen door moeten sijpelen tot diep in de bebouwde kom. Dudok noemde ze ‘natuurstroken’. Dat basisidee is nog altijd goed te herkennen. Vooral aan de Lorentzweg – waar Dudok de langgerekte Lorentzvijver aan koppelde – en de Eemnesserweg – die Dudok liet verbreden met een fors middenplantsoen – zijn routes waar je van begin tot eind onder de bomen kan wandelen en fietsen.

Het middenplantsoen van de Eemnesserweg, gezien in de richting van het Kamrad en de Zuiderheide.

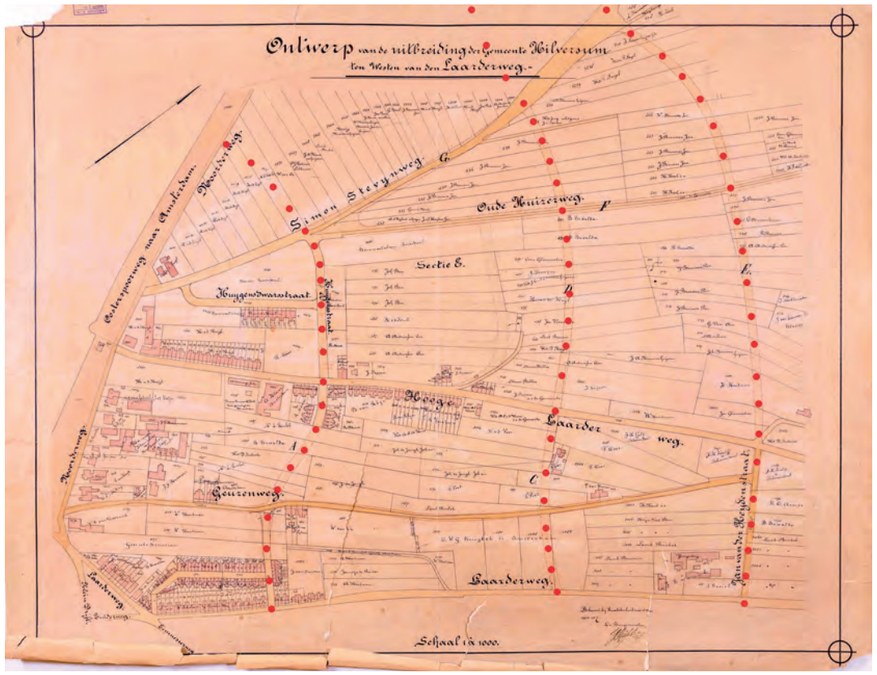


Ceintuurbanen

De ceintuurbanen Jan van der Heijdenstraat (als binnenring) en Kamerlingh Onnesweg (in aansluiting op de Johannes Geradtsweg) zijn niet alleen de hoofdwegen van Oost, ze zijn onderdeel van het belangrijkste rondwegnetwerk van heel Hilversum. Het zijn daarom brede wegen en er rijdt aardig wat verkeer, maar toch ervaar je ze als rustig en prettig. Dat komt ten eerste door hun mooie, ruime profiel (inrichting van de straat) dat de wegen als het ware opdeelt in eigen sferen. Ten tweede is dat te danken aan de huizen met voortuinen, die (op het Kamrad na) dezelfde kenmerken en materialen hebben, zoals smalle vensterstroken, overstekken, dakranden en hoge kappen die eindeloos door lijken te lopen en straatlengtes benadrukken. Belangrijk is ook de aankleding van de wegen: ze hebben plaatselijk midden- en zijplantsoenen en de huizen staan aan een rustige parallelweg.

Het idee van de verbindende ceintuurbanen is al te vinden in het uitbreidingsplan voor Hilversum dat Andriessen in 1902-1905 ontwierp. Hij tekende al de Jan van der Heijdenstraat. Dudok nam het concept over en projecteerde tussen 1927-1931 de Kamerlingh Onnesweg als rand van de stad. Het was onderdeel van Dudoks Beëindigingsplan of afrondingsplan voor de oostflank van het dorp, waarbij het ontwerpen van een betekenisvolle relatie tussen mens en landschap, huis en openbare ruimte en natuur, het uitgangspunt was.



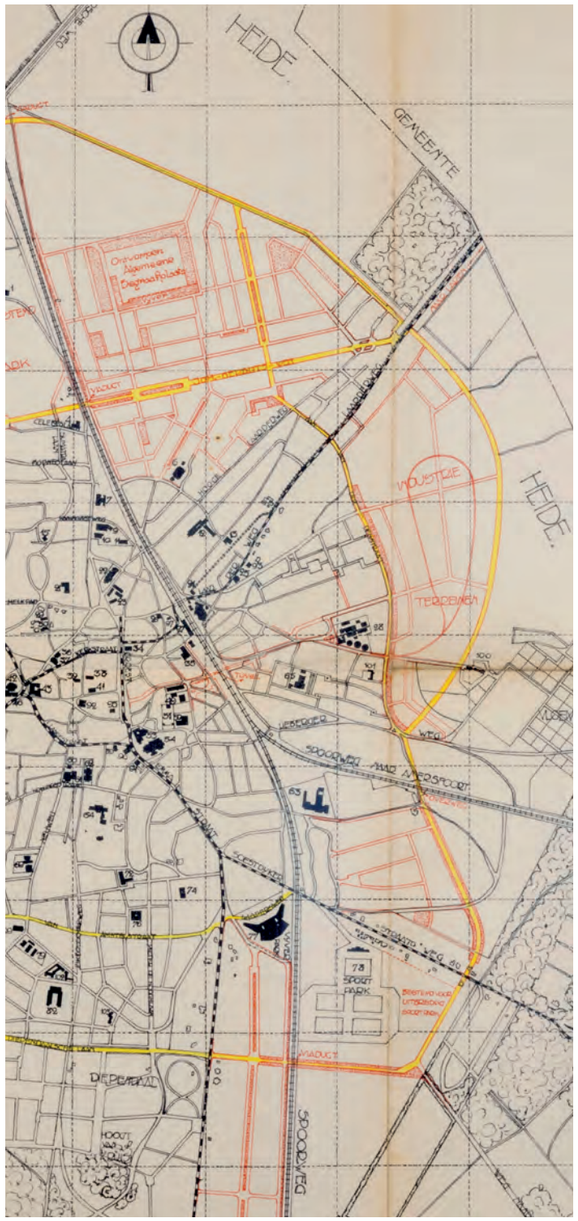


In het ontwerp Uitbreidingsplan gaf gemeentearchitect P. Andriessen voor 'Over 't Spoor' zelfs drie ringvormige wegstructuren aan, 1900.

Jan van der Heijdenstraat

Een auto, fietsrit of wandeling over de Jan van der Heijdenstraat geeft een mooie dwarsdoorsnede van de wijk: een staalkaart van arbeidershuizen uit de jaren twintig en dertig, herinneringen aan de industrie (van de herinterpretatie van de gashouders van de gasfabriek tot de recentere gebouwen op het voormalige terrein van de Nederlandsche Seintoestellen Fabriek) en voorbeelden van vroege arbeiderswoningen. De straat is zo ingericht dat tussen de hoofdweg en de met klinkers bestrate parallelweg een wandelzone overblijft. De beplanting reageert op de omgeving: ter weerszijden van de hoofdweg staan rustige rijen lindes, langs de parallelweg iepen en in de strook daartussen staan verspreid een groot aantal boomsoorten, zodat dit aanvoelt als een ellenlang wandelpark. Auto's staan achter

Overzichtskaartje met schematisch uitbreidingsplan, W.M. Dudok, 9 april 2025. Kamerlingh Onnesweg en Erfgooiersstraat zouden deeluitmaken van tweede ringbaan.



Overzichtskaartje met schematisch uitbreidingsplan, W.M. Dudok, 9 april 2025. Hierop een eerste versie van een rijksweg van Utrecht naar Laren en Amsterdam, later kwam Rijksweg 27, waardoor dit tracé verviel.





heggetjes. Ter hoogte van het Dr. P.J.H. Cuypersplein is er even een onderbreking in de routebeleving door het grote plantsoen rond, en het zicht op, de robuuste Heilig Hartkerk, die in 1928 door architect J.H. Valk werd ontworpen. Het plantsoen heeft een kleine echo aan de overkant. Deze plek hoort bij het uitbreidingsplan Simon Stevinweg, waardoor een sterke verbinding is met de plantsoenweg de Johannes Geradtsweg.

Kamerlingh Onnesweg

De bijna iconische plantsoenweg, de Kamerlingh Onnesweg, ligt als het ware ingebed in gazonstroken en parallelwegen. Aan de centrumkant (westzijde) staan, losjes verspreid in het gras, sierbomen met een bonte verscheidenheid aan kleuren en groeivormen, zoals Chinese beuk, Japanse sierkers, tulpenboom, amberboom, Japanse notenboom en een Perzische eik. Aan de buitenzijde (oostkant) staan daarentegen laanbomen (valse Christusdoorn en moseik). Het is een rustig bomenscherm dat in sterk contrast staat met de soortenrijkdom aan de andere kant van de weg. Het middenplantsoen is indrukwekkend. Dudok zorgde voor een leefbare weg voor de huizenbewoners door een parallelweg aan te leggen. Op punten waar iets bijzonders te zien is, zoals de stukken heide die in het Kamrad tussen de huizenblokken tot aan de weg lopen, is er een onderbreking van het bomenscherm, wat zorgt voor een afwisselende route. De huizen aan de Kamerlingh Onnesweg zijn onderdeel van verschillende woningbouwblokken en -complexen, maar stammen wel vrijwel uit dezelfde tijd, de jaren 1920 en 1930. Ze staan in een rustige, doorlopende (rooi)lijn. Door de overeenkomsten in hoogte en maat, het gebruik van baksteen en kleur en de manier waarop aan hoekgebouwen bijzondere ontwerpaandacht is geschonken, heeft dit deel van de Hilversumse ringweg een beeldkwaliteit die niet veel andere ringwegen in Nederland zullen halen. De boogvormige weg volgend, ontvouwt het Kamrad zich zodat het effect maximaal wordt ervaren.



Woningen aan de Jan van der Heijdenstraat.

Pagina links:
Dr. P.J.H. Cuypersplein met Heilig Hart Kerk en middenstandswoningen aan de Hendrik de Keyserlaan.



Voormalig politieposthuis, door Dudok ontworpen voor de Kerkbrink, maar in 1933 verplaatst naar het tegenwoordige Dr. J.M. de Uylplein.



Appartementen gebouwen met tussenliggende speelplaatsen en plantsoenen, *links:* kort na de bouw en *rechts:* na een recente opfrisbeurt.

In het noorden maakt de ringweg een bocht naar het westen en gaat verder als Johannes Geradtsweg. Op dit punt komt ook de belangrijkste weg vanuit het noordoosten de stad binnen, de Larenseweg. Ook deze heeft een parallelweg waar de Orionlaan en de Siriusstraat op uit komen. Bij het kruispunt is er de ontmoeting met de bebouwing van de Erfgooiersbuurt. De hoeken van het kruispunt zijn een uitstalkast van bijzondere voorbeelden van Hilversumse architectuur: het voormalige pompstation uit 1950 van architect Bunders, de politiepost uit 1918 (in 1933 verplaatst en als kapperszaak in gebruik genomen) van architect Dudok en de arbeidershuizen van de Bouwvereniging van `Erfgooiers' uit 1917. De huizen langs de Johannes Geradtsweg zijn meest twee-onder-een-kappers en ook hier valt de sterke samenhang in het architectuurbeeld op. Het profiel is wat krapper, maar op twee punten rijdt het verkeer langs een plantsoen in de middenberm, wat deze route, samen met de architectuur, heel herkenbaar maakt.





Een van de evenwijdig aan de Kamerlingh Onnesweg gebouwde appartementen.

Netwerk

Het hybride raamwerk van oude zandpaden en ontworpen routes is niet uniek: het vormt op meer plekken in Hilversum de structuur van de ruimte. In de oostflank zijn oud en nieuw overtuigend geïntegreerd in één stedenbouwkundig systeem dat het landschap – in de vorm van plantsoenen en bomenrijen – diep het dorp binnenbrengt en tegelijkertijd de mens naar het landschap leidt. Maar het gaat bij deze structuren niet alleen om route zelf: de beleving ervan wordt sterk bepaald door de manier waarop de huizen en andere gebouwen aan de weg staan, maar ook door hun architectuur, zoals hierna wordt uitgelegd en op de kaarten zichtbaar gemaakt.



2. EEN OPENGEWERKTE STADSRAND

Hilversum heeft een van de mooiste stadsranden van Nederland. In het noordoosten steken op regelmatige afstand tot elkaar zeven gebouwenclusters als de spaken van een wiel de Zuiderheide op. Ze bestaan elk uit een bouwblok van drie lagen op basement en met kap aan de kant van het dorp, dat haaks op de verkeersweg staat en laagbouw aan de kant van de heide. Tussen de spaken is vooral leegte: het landschap dringt door tot in het dorp en het dorp zwakt af tot pure natuur. Als legoblokken ligt de bebouwing in de natuur, de woonomgeving wordt diffuus en speelt geen hoofdrol. Zandpaden vanuit de heide lopen als uitgesleten olifantenpaadjes door in grasvelden met een on-Nederlandse maat. Op één plek komt de zandverstuiving tot aan de huizen. De rest van het natuurgebied ligt achter een forse bosgordel die is aangeplant om vanaf de open heidevelden het idee van eindeloosheid niet te verstoren. Dat is daarmee de eigenlijke grens. De grens, de eindbebouwing, werd vastgelegd in overleg met de hogere overheden, het gewest Gooiland en de Gooische Schoonheidscommissie. Hilversum en Dudok hadden hier lang voor gestreden. Toen al vond de gemeente dat zij zich kon meten met de belangrijkste tuinsteden in de wereld, die zelfs kon overtreffen.

Het plan is gebaseerd op het uitbreidingsplan dat op 15 oktober 1929 door de gemeenteraad werd vastgesteld. Op de tekening is de grond tussen de bebouwings-tanden aangeduid als plantsoen. Hierop mochten nog wel speelterreinen worden

Een van de groene vingers die uit de natuur de woonwijk in prikt.





De zandverstuiving nadert een van de tanden van het Kamrad.

aangelegd om wonen en recreëren met elkaar in contact te brengen. Het overige gebied tot aan de grens met Laren werd als heide gekenmerkt. Hierop mocht niet worden gebouwd. Op deze wijze was de heide beschermd. Het duurde lang voordat het plan gerealiseerd kon worden.
In 1959 werd Dudok aangespoord met een plan te komen. Hij schreef: *Het vormen van een milde overgang naar de natuur is het mooist en het meest gewenst. Alleen enkele forse bomen en boomgroepen zou het beleven van de heide interessanter kunnen maken. Lage bebouwing valt op den duur weg in de beplanting. Voor de Larense heide met het ruime uitzicht, zijn de stedenbouwkundige opvatting van de torenflats in de stadsrand een onmogelijke overgang die met het tuinstedelijke karakter van Hilversum in strijd is. Bovendien maakt, en dit wordt ook in Zweden gevoeld, een groep torenflats op de voorbijganger altijd een onoverzichtelijke en rommelige indruk.* Er was veel behoefte aan sportvelden. Daarom wilde de gemeente een deel van de beboste heide achter de Orionlaan bestemmen voor sportvelden, aan te leggen door de NV Polak&Schwarz Essencefabriek.



Eengezinswoningen Kamrad.



Diverse oude bomen in de plantsoenen zijn ouder dan de bebouwing.



Eengezinswoningen Kamrad.



Brandweerkazerne Kamerlingh Onnesweg.

Dit lokte protest uit, en is niet gerealiseerd. Het bebouwingstype voor het Kamrad wijzigde wel. Uiteindelijk werd een deel van de woningen wel in verdiepingbouw uitgevoerd, maar alleen aan de kant van de ceintuurbaan en met een enorm beeldbepalend kamradeffect, door de open groene velden daartussen. Het Kamrad leidde tot een samenwerking van de woningbouwverenigingen die ieder een deel van de woningen in beheer kregen. Dudok ontwierp het complex aan de Kamerlingh Onnesweg in 1960 (het is zijn laatste gemeentelijke woningbouwcomplex en werd opgeleverd in 1964), maar het concept van deze dorpsbeëindiging bedacht hij al voor 1930. Overeenkomstig de vorm noemde hij het complex het Kamrad. Het is een van de meest bijzondere plekken in Hilversum om te wonen. Toch is dit sociale woningbouw. Toegang tot de natuur is geen privilege, aldus Dudok, maar een basisrecht, net als het wonen in goede architectuur. Hier is het dat Dudok tegen Dimitri Frenkel Frank zei: *Hier wonen de mensen toch gelukkig, zeg nou eerlijk, hier wonen ze toch beter dan waar ook ter wereld.* Hij had er zijn hele leven naar gestreefd niet alleen de belangen van de stad te dienen, maar ook die van het landelijk gebied.
Het Kamrad is als afsluitende stedenbouwkundige structuur door middel van doorzichten en plantsoenen verbonden aan de radialen en aan de Kamerlingh Onnesweg. De opzet en architectuur van het Kamrad heeft zo niet alleen een ruimtelijke invloed die tot diep in de oostflank doorwerkt, maar werkt op de schaal van de stad als een beeldbepalend onderdeel van de beëindiging langs de ringweg. De brandweerkazerne en het Philipsgebouw passen niet in de visie en blokkeren het doorzicht vanuit de stad naar de hei.

De ideale wooncombinatie: speelplaats en plantsoen nabij het appartementengebouw.



3. LEEFSFEREN

Binnen het raamwerk van de radialen en de ceintuurbanen zijn verschillende sfeergebieden te herkennen. Als je kijkt naar hoe de oostflank is opgebouwd, welke ideeën hieraan ten grondslag liggen en voor welke mensen er is gebouwd, zijn er vier typen te onderscheiden. Allereerst de levendige, positief rommelige sfeer van de 'motor van Hilversum', de oude industriebuurt met fabrieken en arbeidershuizen. Vervolgens zijn er de aaneengeschakelde, geborgenheid biedende kleinschalige werelden van de door gemeente en corporaties gebouwde arbeiderscomplexen (de 'tuindorpen'). Ten derde is er de rustige, ingetogen sfeer van de royaal opgezette tuinwijk in het plan Oost. Het aan de noordkant gelegen plan Simon Stevin, volgens de huidige wijkindeling nu behorend tot Noordoost, zou hiertoe ook gerekend kunnen worden. Anna's Hoeve vormt, ondanks de overgang vanuit de tuinwijk uit het westen en de natuur, een eigen sfeer.





Zicht op Electrobuurt en Edisonplein.

Hoge Larenseweg en omgeving in vogelvlucht, 1984.

Jan van der Heijdenstraat vanaf zandmast NSF, 1932.



Venetafabriek aan beide zijden van de Oosterengweg, 1951.





De woningen verdeeld over zes woonblokken die Haarden- en brandkastenfabriek E.M. Jaarsma in 1904 aan de Lijsterweg voor de werknemers liet bouwen.



3a. De 'motor van Hilversum'

Vanaf 1874 groeide Hilversum, net als steden als Enschede en Tilburg, uit tot een serieuze industrie- en arbeidersstad. Het deel waar die geschiedenis het best afleesbaar is, is de gordel het dichtst om het dorp heen, tussen de spoorlijn en de Jan van der Heijdenstraat: de zogenaamde 'Oude wijk over 't spoor'. De aanleg van de spoorlijn in 1874 en de goedkopere – wat minder vruchtbare – landbouwgronden trokken bedrijvigheid en industrieën aan – en dus fabriekseigenaren, ondernemers en hun arbeiders uit alle windstreken. Langs de radialen, de schapendriften en heidepaden, ontstond een stadsdeel, dat binnen een paar decennia op organische wijze uitgroeide tot de economische motor van Hilversum. Tussen deze ontwikkelingen staat oudere bebouwing zoals kleine huizen, een enkele boerderij, winkelhuizen. Tegenwoordig is die mengelmoes van oudere bebouwing, arbeidershuizen, voormalige schoolgebouwen, directeursvilla's, middenstandswoningen, bedrijfjes en fabrieken een belangrijke kwaliteit, maar wel één die onder druk staat door onder meer het verdwijnen van oudere bebouwing van vóór 1900 en de periode 1900-1920, de laatste terreinen met een fabrieks- en bedrijfssfeer en de verschralende herkenbaarheid van de woningrijen.

Doe-het-zelf

Huizen of rijtjeshuizen werden in eerste instantie gebouwd door particuliere investeerders of fabrieksbazen. Vanuit Sneek verhuisde bijvoorbeeld de Haarden- en brandkastenfabriek E.M. Jaarsma en personeel naar Hilversum, die kwamen te wonen in zes gloednieuwe woonblokken van totaal 35 woningen aan de Lijsterweg 31-99, gebouwd in 1904 naar het ontwerp van H.J. van der Veen. Rode baksteen met decoratieve toepassing van gele baksteen maken de huizen, oorspronkelijk eenlaags met een kap en schuifvensters, herkenbaar. Ook de rest van de wijk groeide huisje voor huisje of blokje voor blokje. Op de kruisingen of ontmoeting van wegen ontstond een kleine ruimte



door de hoekgebouwen af te schuinen. Het leverde een bijzondere collectie op van complexen van vroege arbeidershuizen, de meeste gebouwd tussen 1890 en 1925. De blokken gaven lange tijd een harmonisch beeld. De bouwers probeerden een naar de mogelijkheden rijk beeld te scheppen door bakstenen van verschillende kleur te gebruiken en sierlijke details toe te voegen. Nu kenmerken deze straten (zoals de Lijsterweg, Liebergerweg, Zuiderweg, Geuzenweg) zich door het individuele en organische doe-het-zelf-karakter van de huizen. De woningen, zelfs die in een rijtje, hebben hun samenhang verloren, door afwijkend schilderwerk, geveloptrekkingen, dakopbouwen en soms zelfs een geheel nieuwe gevelindeling. Ook is in deze straten de voortuin achter een hek of muurtje belangrijk. Door die te verstenen of de erfscheiding weg te halen wordt het straatbeeld als hard en rommelig ervaren en moet men zoeken naar huizen en blokjes die de straat identiteit geven.
Dit vormt een contrast met de andere leefsferen in de oostflank, waar de kwaliteit juist zit in de samenhang en de overwegend in stand gebleven eigenschappen van de huizen en de architectuur. Het evenwicht is wankel: als de individualisering doorschiet, verdwijnen bijvoorbeeld alle oude details in een straat, waardoor er een vlak en verarmd architectuurbeeld ontstaat.

De splitsing Liebergerweg (links) en Lijsterweg (rechts). Helemaal links de sjieke bedrijfsbebouwing van Polak en Swartz. Op het pleintje een muziektent, die Dudok vreselijk vond en weg wilde laten halen.

Leven op of aan de straat

Parken of pleinen zijn er in deze sfeer niet veel: het leven speelt zich af op of direct aan de straat, waar ook scholen, winkels of het badhuis gewoon tussen de huizen stonden. Toch komt het sporadisch voor dat gebouwen samen met de omgeving – ongepland – een bijzondere ruimte opleveren, zoals op de hoek van de Kleine Drift en de Lorentzweg. Het rijzige wijkcentrum De Geus (de in 1906 gebouwde School met de Bijbel) ligt wat terug om ruimte te maken voor een schoolplein met twee oude koningslinden. Het wijkcentrum ligt precies in de as van de Huygensstraat, waar de afgeschuinde hoeken van de er



De School met den Bijbel aan de Geuzenweg, die naar ontwerp van architect E. Hogervorst in 1906 werd gebouwd met begane grond met kap en in 1920 met een verdieping werd uitgebreid.



Villa-achtige woning Leeghwaterstraat 134, architect J.H. Slot, 1906.



tegenover gelegen huizen (oude winkeltjes) de toegang naar de school benadrukken. Een ander voorbeeld is het noordelijk einde van de Leeghwaterstraat. In de bocht van de straat (met een kromming die op geen andere plek in de wijk voorkomt) staan schuin tegenover elkaar een kleine witte villa en een langgerekte werkloods, beide gebouwd rond 1905. Het bonte karakter van deze leefsfeer, waar een villa gewoon naast een werkplaats uit 1907 (later schoenenfabriek) kan staan, maakt deze plek ruimtelijk bijzonder.

Werkwereld op het tweede plan

Achter het decor van de kleinschalige woonwereld aan de lange, smalle straten is er een tweede, meer grootschalige werkwereld verborgen Als je op de kaart of de luchtfoto naar dit gebied kijkt, lijkt het een stedenbouwkundige gatenkaas. Veel doorkijkjes tussen de huizen laten een industriegebouw, pakhuis of werkloods zien, nieuw of oud. Dudok noemde dit vagebondeerende bebouwing. Achter Leeghwaterstraat 43-47 werd in 1906 een smederij gebouwd. Achter het dubbele burgerwoonhuis en winkelhuis Geuzenweg 114-116 uit 1905 van P. Pronk staat de bijbehorende meubelfabriek. Achter de Hoge



De uit 1906 daterende school in gebruik als Wijkcentrum De Geus.







Dubbel woonhuis en meubelfabriek, Geuzenweg 114-116, 1905.

Larenseweg 164 in 1930 nog een wasserij. En zo zijn er tientallen voorbeelden. Er staan, naast de gebouwen op de achterterreinen, ook bedrijfsgebouwen of fabrieken aan de straat, zoals de Melkfabriek, de diamantfabriek aan de Zuiderweg (1906), De meubelmakerswerkplaats aan de Professor Kochstraat 30 van J.C. van Epen (1929) die zichtbaar is vanaf de weg of het bedrijfsgebouw van Ahrend Globe aan de Noorderweg van H.E, Oud uit 1966. De schaalsprong (het plotselinge verschil in de maat van gebouwen) is soms groot. Op dit beeld en op het functioneren van de motor moet men heel zuinig zijn. Een aantal fabriekster-reinen is inmiddels herontwikkeld. Op de oude terreinen van het slachthuis, de gasfabriek en de Nederlandsche Sein¬toestellen Fabriek staan nu huizen en appartementengebouwen, die door hun afwijkende hoogte en type nu het contrast met de buurten opzoeken. Van de fabrieksterreinen is die aan de Mussenstraat als enige nog overgebleven.



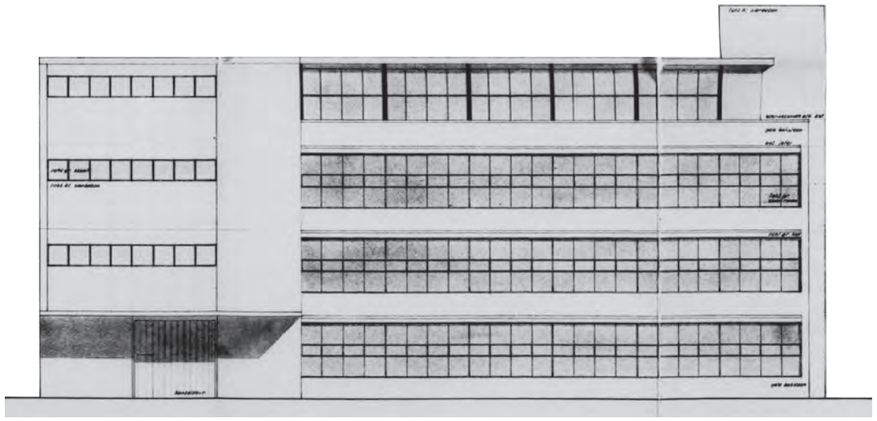


Diamantslijperij De Volharding, Liebergerweg 3, in 1906 naar ontwerp van architect E. Hogervorst gebouwd met alleen begane grond en in 1907 uitgebreid met een verdieping en een helaas verdwenen gevelafsluiting.

Fabrieksterrein Mussenstraat, 1924..



Ontwerp bedrijfsgebouw Ahrend Globe, Noorderweg 96, architect H.E. Oud, 1966.





De gebouwen van de voormalige Phaceutische Fabriek aan de Mussenstraat hebben na herbestemming nuttige fucties gekregen.





Het werd zelfs op de muren geschreven.



Krotwoningen Zuiderweg, gezien in richting van spoorlijn, 1931.

3b. De tuindorpen

De tweede sfeer is die van de buurten uit de jaren 1910-1930, ontworpen door de gemeente en de woningbouwverenigingen met een vooropgezet idee om de arbeiders betere woon- en leefomstandigheden te bieden. De buurten zijn aan de ene kant te zien als een reactie op de tot dan toe geïmproviseerde groei van de wijk ten oosten van het spoor, wat een gemixt stadsbeeld had opgeleverd. Aan de andere kant vertegenwoordigen ze de overtuiging dat goed wonen voor iedereen een basisrecht is. Goed wonen betekende in die periode een hygiënisch huis, met meer comfort, een tuin waar ook groente mocht worden verbouwd, in een ruim opgezette buurt met gemeenschappelijke voorzieningen: de zogenaamde tuindorpen. Door de arbeiders betere leef- en woonomstandigheden te bieden werden ze gezonder kregen ze zicht op een toekomst: de arbeiders kregen letterlijk en figuurlijk meer leefruimte. Ook moesten krotwoningen worden vervangen door betere woningen.

Experiment

De oudste buurten die met sommige van deze idealen zijn gebouwd (nog niet met allemaal, want er werd nog geen gemeenschap ontworpen, met pleinen, winkels en scholen) staan aan de rand van Hilversum. Ze zijn gebouwd op relatief goedkope stukken grond aan de randen van het ‘motorgebied’, langs de Larenseweg en de Conradstraat en iets verderop rond de Johannes Geradtsweg. De straten zijn breed en de achtertuinen diep, want men ging ervanuit dat de arbeiders hun eigen groenten verbouwden in de tuin. Het was duidelijk nog experimenteren met de ruimte die een arbeidersgezin in de stad daadwerkelijk nodig had. Maar ten opzichte van de krotten en het wonen met velen op enkele kamers, was het bieden van licht, lucht, ruimte en een eigen tuin belangrijk om een gezondere leefwijze en toekomst te bieden aan de arbeiders.



Woningen Voltastraat, architect Nic Andriessen.



Derde woningbouwcomplex met badhuis, Huygensstraat,



W.M. Dudok. Helaas gesloopt en vervangen door appartementen.

Intiem, maar niet afzijdig van de omgeving

De arbeidersbuurten die daarna volgden zijn anders, omdat ze zich meer verhouden tot de bestaande stad. Niet alleen ging de gemeente nu zelf bouwen, want Hilversum had als een van de eerste gemeenten in Nederland sinds 1917 een Gemeentelijke Woningdienst, ook hield ze controle over de kwaliteit en samenhang van door woningbouwverenigingen gebouwde buurten. Volgens de Woningwet was de gemeente verantwoordelijk voor de uitbreidingen en zorgde ze dat de nieuwe buurten pasten in het grotere geheel. Ze vormden als het ware de vulstukken voor de nog open ruimten tussen de radialen en ceintuurbanen. De woningbouwverenigingen zorgden ook voor de ontwikkeling: als zij zich meldden bij de gemeente met een plan, maakte Dudok daar een wegenplan voor. Voor invoeging en afstemming van de architectuur trad ook de Schoonheidscommissie op.
Dat zie je goed aan de Electrobuurt, met het 6e en 14e complex van het Gemeentelijke Woningbedrijf, (1921 en 1930). Het zesde complex rond het Edisonplein en de Edisonstraat voorziet in een groen plein en woningen voor ouden van dagen, alleenstaanden, jong gehuwden en gezinnen. En aan het 2e, 3e en 4e complex van de Bouwvereeniging Sint Joseph (1921, 1924 en 1925), die zich tussen de lintbebouwing van de Bakkerstraat en de Eemnesserweg voegen en zich uitstrekken tot de Jan van der Heijdenstraat. Dudok hield de straten smal, zodat er ruimte en geld overbleef voor pleintjes en plantsoenen. In opzet keren de buurten zich vaak naar binnen toe en zijn de blokken geordend rondom een hofje, pleintje, plantsoen of schoolgebouw.



Zesde woningbouwcomplex van Dudok, Edisonplein.



Dudokwoningen aan Edisonstraat.





Edisonplein.

Daltonstraat.

Visuele rijkdom

Dudok ontwierp de arbeidersbuurten vanuit de overtuiging dat niet alleen het bieden van betere materiële levensvoorwaarden aan de minst gegoeden levensgeluk zou brengen (zoals een goede woningplattegrond), maar dat visuele rijkdom in de straten daar ook aan bij droeg. Die kwaliteit is in abstractere zaken te vinden, zoals contrast, samenhang, massawerking, afwisseling in kleur- en materiaalgebruik en het benadrukken van overgangen. Ook ‘overdrijving’ is een belangrijke karaktereigenschap in de vormgeving van de huizen. Kappen zijn soms hoog, of reiken juist tot de grond en er zijn schoorstenen die als boekensteunen tussen de huizen staan. Verspringingen en verdraaiingen in gevelwanden zijn er nooit zomaar: ze hebben altijd een functie als beëindiging van een zichtlijn, het scheppen van ruimte of als hoekoplossing. Door middel van poorten en steegjes is vaak dwars door de complexen heen te wandelen. De meeste andere architecten volgden de lijn van Dudok. Op deze wijze telden arbeiders ook in het stadsbeeld mee. Zij konden trots zijn op hun woonomgeving. Overleg ging daaraan vooraf, en Dudok heeft de regiemogelijkheden in Oost optimaal benut. Zijn uitgangspunten zijn daarom in vrijwel alle arbeidersbuurten terug te vinden.
De complexen worden hoog gewaardeerd. Belangrijk is dat zij geliefd zijn om er te wonen. Het zijn de ruimtelijke effecten en de relatieve weelde die het voor ‘gewone’ arbeiderswijken opleverde, die aan deze buurten binnen en buiten Hilversum grote bekendheid heeft gegeven en nog altijd geeft.

Ampèrestraat, Nic Andriessen..



Negentiende woningbouwcomplex Dudok aan de Weberstraat.



3c. De tuinwijk

Voor de tuindorpen en de tuinwijk geldt dat het bebouwingsbeeld in het geregisseerde geheel essentieel is: de verkaveling en parcellering van de oorspronkelijk bedoelde bebouwing, de afwisseling en beeldbepalende bouwmassa in de straat, poorten en doorgangen, het dakenlandschap, erkers, dakranden, voortuinen, hoekoplossingen, onder meer. Vanaf het eind van de jaren twintig veranderde de oostflank van een arbeidersbuurt, naar een meer gemêleerde buurt met middenstandswoningen. De wijk werd uitgebreid met royaler opgezette arbeiders- en middenstandbuurten (de ‘tuinwijken’) in het plan Oost (de halve maanvormige strook ten oosten van de Jan van der Heijdenstraat) en de buurt aan de oostkant van de Kamerlingh Onnesweg. De visuele rijkdom, of ruimtelijke kwaliteit zoals we dat nu noemen, is hier anders opgevat. Het zit in de huizen (die veelal in lange blokken zijn ondergebracht en een relatief rustige vormgeving hebben), maar ook in de gedeelde tussenruimte: in de door fraaie bomenlanen aan elkaar gekoppelde plantsoenstroken, in de breedte en kromming van de straten en in de fantastische architectuur van de schoolgebouwen, die als ankerpunten fungeren. In de wijken zijn grotere maateenheden toegepast, zowel in de huizen als in de openbare ruimte. Ook hier zijn samenhang, zorgvuldig ontworpen details en eenheid in verscheidenheid essentiële kenmerken.

Plan Oost

De hoofdopzet van het Plan Oost bestaat uit radialen, die het landschap de stad inbrengen door plantsoenen en waterpartijen en de ceintuurbanen, die het gebied begrenzen. De groenstructuur is bepalend in de openbare ruimte, waaraan de voortuinen essentieel bijdragen. Daartussen liggen de woonstraten, die een besloten karakter hebben door het gebogen beloop. Dudok volgde daarmee de opzet van de rest van de oostflank waar tussen de drukke verkeersstraten luwe woonbuurten liggen. Maar in tegenstelling tot de buurten aan de westzijde van de Jan van der Heijdenstraat lopen de woonstraten hier overwegend van noord naar zuid, parallel aan de ceintuurbanen, iets dat in de stedenbouw destijds geprefereerd werd omdat het in de huizen niet alleen lichter zou zijn (want oost-west georiënteerd), maar door wind en regen de straten ook sneller schoner werden.
Een ander verschil vormen de bredere straten: in plaats van de eerder veel gebruikte 14 tot 16 meter, zijn de straten hier



Poortwoningen.



Woningbouwcomplex Mussenstraat.

18 tot 22 meter breed. De opzet van het gebied is zo bijzonder dat het in 2008 door het rijk is aangewezen als Beschermd Gezicht Tuinwijk Oost.
De huizen in de tuinwijk Oost zijn meestal gebouwd als onderdeel van een complex of een ‘eenheid’: een rijtje of een ensemble van een paar straten. Elke eenheid had haar eigen architect en zodoende een eigen herkenbare vormgeving en speciale verbijzonderingen, zoals erkers en balkons, maar ook poorten en opritten naar de achtertuinen. In de visie op het Beschermd Gezicht uit 2012 zijn deze eenheden en hun architecten op kaart gezet. Toch zijn de overeenkomsten tussen de complexen groter dan de verschillen, en daar zit een van de grootste kwaliteiten van deze leefsfeer. Ze vormen een eenheid in verscheidenheid. Overeenkomsten zijn bijvoorbeeld de maat van de blokken, het feit dat er voortuinen zijn, dat kappen vaak in vormen zijn opgedeeld, dat de vensters op de verdieping in lange stroken tegen de dakgoot liggen en dat hoeken extra ontwerpaandacht krijgen. Scholen en openbare gebouwen fungeren in het plan Oost vanuit hun belangrijke sociale functie als stedenbouwkundige en visuele ankerpunten in de buurten. Het effect is maximaal opgevoerd. Allereerst door de tegenstelling in volume – groter, hoger, uitgestrekter – en ten tweede door een afwijkende vormgeving. Veel van deze gebouwen hebben platte of flauw hellende daken, waardoor de contrastwerking ten opzichte van de lage huizen wordt verhoogd. Dudok ontwierp ze allemaal rond 1930: de forse Nassauschool (Merelstraat) en de Lorentzschool (voorheen twee aparte scholen aan het einde van de zichtlijn over de Lorentzvijver).
De buurt die in 1940 en na de Tweede Wereldoorlog werd ingevuld sluit aan bij de leefsfeer van de vooroorlogse tuinwijk. Ongemerkt zijn veranderingen aangebracht: verschillende en nieuwe woningtypen en een mix van grotere en kleinere woningen. De architectuur van de woningblokken krijgt alle eigenheid en details mee om de indruk van eenvoud te vermijden. Het motief van de gemeenschappelijke tuin wordt geïntroduceerd, maar het belang van de eigen tuin, het eigen groen wordt niet opgeheven.



Lorentzweg met vijver en Lorenzschool als beëindiging.



Woonschool, Anton Philipsweg,
architect Sj. Joustra, 1966.

3d. Anna’s Hoeve

Anna’s Hoeve heeft recente bebouwing die daarmee ‘over de grens’ van de bebouwingslijn is neergelegd. Dudok zou het een morspartij over de stadsrand hebben genoemd. De huizen en appartementen worden begrensd door de nieuwe waterzuivering en de Vrolikberg die nog steeds als uitzichtpunt fungeert en uitnodigt om te beklimmen. En door het vrolijke stadspark dat is verkleind en de identiteit van natuurgebied heeft gekregen.

Voor de architectuurstijl is vaak teruggegrepen op zogenoemde ‘retrostijlen’, verwijzingen naar bouwstijlen uit verschillende perioden. In 1923 zijn aan de Joop Stookermansstraat in opdracht van Alliantie Ontwikkeling 64 sociale woningen gerealiseerd, ontworpen door MOOST Architect. Een markant gebouw op een markante plek waar de nieuwe weg over Anna's Hoeve langs loopt. Anna’s Hoeve is een buurt met een eigen sfeer geworden.



5 SAMENVATTING KERNKWALITEITEN

In dit deel worden de kernkwaliteiten van Hilversum Oost benoemd. Het zijn uitgangspunten, eigenschappen, plekken, zichtlijnen, structuren, ensembles en gebouwen die het karakter en de identiteit van het stadsdeel, wijk of buurt in hoge mate bepalen. Als één van deze kernkwaliteiten verdwijnt, verliest het gebied een deel van zijn eigenheid en kwaliteit en vertoont het verhaal hiaten. De wijk kan dan minder goed begrepen worden en daarmee komen verbeteringen en veranderingen niet voort uit de cultuurhistorische basis van de wijk. Het is dus zaak deze kernkwaliteiten te koesteren, voor het nageslacht te bewaren en ze te benutten bij de versterking en ontwikkeling van Hilversum.

Leefsferen

Als je kijkt naar hoe Oost is opgebouwd, met welke ideeën eraan is ontworpen en voor welke mensen er gebouwd is, zijn er binnen het raamwerk van radialen en ceintuurbanen verschillende leefsferen te onderscheiden: de levendige, gevarieerde sfeer van de oude industriebuurt met fabrieken en arbeiderswoningen, waar de oudere bebouwing tussen te vinden is; de kleinschalige verbonden werelden van de door gemeente en corporaties gebouwde arbeiderswoningcomplexen (de 'tuindorpen'); de rustige, ingetogen sfeer van de royaal opgezette tuinwijk; en tot slot de recente wijk Anna's Hoeve. Elke sfeer heeft haar eigen verhalen, kenmerken, bijzondere plekken en architectuur. En toch is er een afgestemd, harmonisch geheel ontstaan. Eén van de redenen is dat de bebouwing overwegend complexmatig tot stand is gekomen en de complexen op elkaar werden afgestemd. De grenzen tussen de sferen zijn niet hard, integendeel: ze vloeien in elkaar over. Dit is het resultaat van de visie van Dudok: het concept moet op alle schalen afgestemd worden: van de woning tot de hele stad.

Raamwerk van radialen en ceintuurbanen

Het stedenbouwkundige raamwerk bestaat uit radialen die in rechte lijnen het centrum via plantsoenen en bomen met het omringende landschap verbinden en de ceintuurbanen, de hoofdwegen die in een boog van noord naar zuid lopen. Het is een organisch ontstane structuur die vervolgens geformaliseerd is, waarin de kracht van het stedenbouwkundig ontwerp schuilt. De routes structureren de ruimte en in samenhang met de gebouwen bepalen ze hoe je dit stadsdeel beleeft.

Tuinstadconcept: een coherente visie voor de lange termijn

Bepalend voor de inrichting en de beleving is de tuinstadgedachte, waarin de kwaliteit van de leefomgeving en de relatie met het groen en het landschap centraal staan. Hierdoor zijn stedenbouw, architectuur en de groene openbare ruimte nauw op elkaar afgestemd, wat een harmonieuze, prettige woonomgeving oplevert. Hilversum Oost heeft een cultuurhistorische betekenis als 'groeimodel': een gebied dat in opzet en architectuur symbool staat voor meer dan honderd jaar nadenken over de identiteit en de kwaliteit van deze stad op grond van het tuinstadconcept. Hoe sluiten oud en nieuw op een vanzelfsprekende manier op elkaar aan waardoor harmonie en samenhang ontstaan; hoe wordt een democratische woonomgeving behouden met een fijn huis voor iedereen: jong en oud, arm en rijk; en tenslotte hoe wordt het omliggende landschap bij nieuwe plannen betrokken, zodat de verwevenheid tussen bebouwing en landschap wordt behouden en waar nodig versterkt.

De stadsrand

Hilversum heeft met het Kamrad één van de mooiste stadsranden van Nederland. Het is de ultieme vertaling van het beëindigingsplan met de bijzondere verhouding tussen de kleine schaal van de bebouwing en de immense schaal van het omringende landschap. Hierdoor kan je daadwerkelijk het idee van natuur in de stad ervaren. Het draait niet alleen om de gebouwen en de vrije ruimte binnen het Kamrad, maar ook om het groen, de gebouwen, structuren en rooilijnen die het verbinden met de westkant.

Arbeiderswoningen Hoge Larenseweg, 1906.



Luchtfoto deel Oost, circa 1975.



Luchtfoto Kamrad, circa 1975.





Voormalige sigarenfabriek Larenseweg na restauratie en herbestemming.

Industriële erfenissen

Op verschillende plekken – en met name in ‘de motor’ - dragen restanten van het industriële verleden bij aan het onderscheidende karakter. Talloze kleinere bedrijven en werkplaatsen zijn aanwezig in het gebied, veelal verstopt tussen de bebouwing. De cultuurhistorische betekenis van deze gebouwen is overwegend cultuurhistorisch en stedenbouwkundig: ze dragen bij aan het positieve ‘rommelige’, hybride woon-werkkarakter. Daarnaast zijn ze wat hun industriële overwegend baksteenarchitectuur betreft zeer herkenbaar.

Etalage van woningen voor arbeiders en sociale woningbouw

De ontwikkeling van arbeiderswoningbouw en sociale woningbouw vanaf 1900 tot nu is in dit stadsdeel in talloze voorbeeldige complexen van grote kwaliteit te volgen. Het zijn niet alleen de buurten van Dudok (de gemeentelijke woningbouwprojecten), maar ook de door de fabrikanten en particuliere ontwikkelaars gebouwde arbeiderswoningen en de buurten van volkswoningbouw-verenigingen. Dudok Revisited getuigt van bijzondere



Herbouwde Dudokwoningen Zwaluwstraat.



Glas-in-loodraam Melfabriek, Larenseweg.



Woningbouwcomplex, Jan van der Heijdenstraat/Eemnesserweg, met kantoor en werkplaats van Bouwvereeniging 'St. Joseph'.

hernieuwde aandacht voor het sterke stedenbouwkundige plan, erfgoed en sociale woningbouw en toont de vitaliteit en levensvatbaarheid van dit unieke stedenbouwkundige concept.

Middenstandswoningen

Oost is ook een uitstalkast van bijzondere middenstandswoningen uit de jaren twintig en dertig. Ze vormen een eenheid in verscheidenheid. Overeenkomsten zijn bijvoorbeeld de maat van de blokken, het feit dat er voortuinen zijn, dat kappen vaak in vormen zijn opgedeeld, dat de vensters op de verdieping in lange stroken tegen de dakgoot liggen en dat hoeken extra ontwerpaandacht krijgen.

Het dakenlandschap

Zoals de radialen en ceintuurbanen de structuur van het maaiveld bepalen, zo vormen de daken op een hoger gelegen niveau een tweede structuur. De hoge kappen, die als een deken over de woningen eindeloos door lijken te lopen met eventueel een lange rij gekoppelde dakkapellen, brengen samenhang en benadrukken de straatlengtes met in het oog springende accenten op bijzondere stedenbouwkundige plekken.



Woningen Kleine Drift.

Woningen Jan van der Heijdenstraat.



Oosterkerk, Minckelersstraat, later Ontmoetingskerk en nu Islamitisch Centrum Al-Amal.

Scholen en kerken als spektakelstukken

Scholen, openbare gebouwen en kerken fungeren vanuit hun belangrijke sociale functie als stedenbouwkundige en visuele ankerpunten in de buurten. Vooral bij de door Dudok ontworpen scholen werd dit effect maximaal opgevoerd. Allereerst door de tegenstelling in volume – groter, hoger, uitgestrekter – en ten tweede door een afwijkende vormgeving. Veel van deze gebouwen hebben platte daken, waardoor de contrastwerking ten opzichte van de lage huizen wordt verhoogd. In vormgeving sluiten ze daar wel altijd op aan door stapsgewijs daaruit omhoog te komen. De waardevolle scholen en kerken kunnen niet zonder de (meeontworpen) ruimte om de gebouwen, de bomen op en langs de school- of kerkpleinen en de belangrijkste zichtlijnen vanuit de omliggende straten.





Nassauschool, Merelstraat.







Basisschool Wilgetoren, Kamerlingh Onnesweg.

Dependance Lorentzschool, Van 't Hoffplein 2.





6 COLOFON

Externe onderzoekers
Wijnand Galema
Dolf Broekhuizen
Lara Voerman
Evelien van Es

Begeleidingscommissie
Jaap Evert Abrahamse
Anita Blom
Matthijs de Boer
Max Cramer
Birgit Dulski
Hans Kars
Moriko Kira
Harm Jan Korthals Altes

Fotografie en opmaak
Arie den Dikken

Archiefmateriaal, historische foto's en kaarten
Archief Gooi en Vechtstreek
Collectie Hilversum

2026

WIJKBIOGRAFIE HILVERSUM OOST

Hilversum Oost, gezien vanaf Anna's Berg.



Hilversum
Mediastad