Hilversum
Mediastad



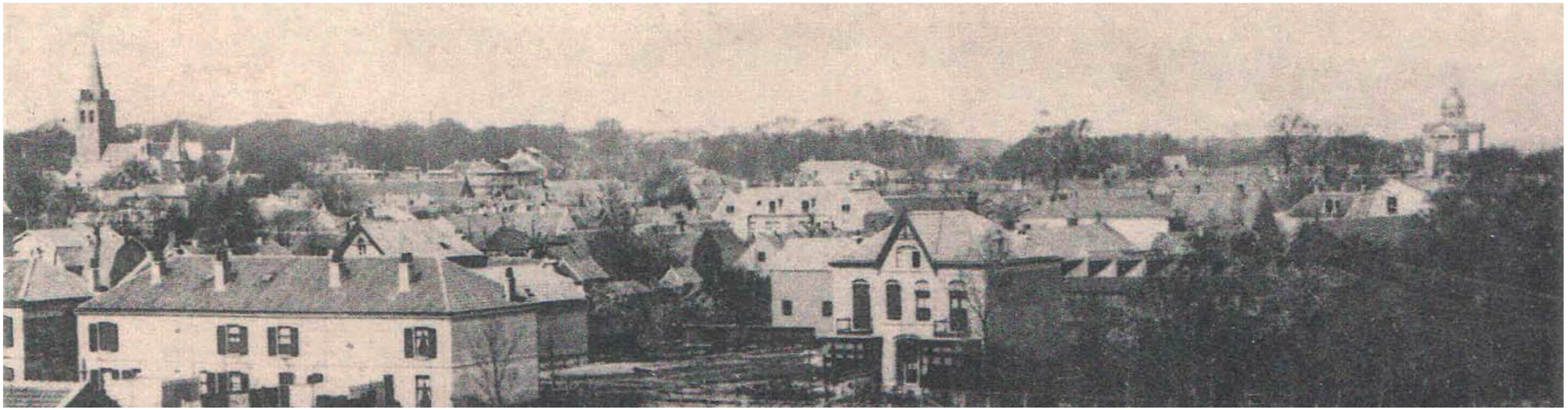
WIJKBIOGRAFIE HILVERSUM CENTRUM

1 INHOUD

1	INHOUD		2
2	VOORAF		4
3	TIJDLIJN CENTRUM		8
	A	Centrum tot 1940	8
	B	Centrum na 1940	21
		Kaarten uit Inventarisatierapport over het centrum van BBA	42
4	CENTRUM THEMATISCH		48
5	SAMENVATTING KERNKWALITEIEN		70
6	COLOFON		74



Kaart van Hilversum, 1824.



Gezicht op Hilversum van NH Grote Kerk links tot Oud Katholieke Kerk rechts, vanuit zuidelijke richting met vooraan de huizen aan de Koningsstraat, 1900.

In het midden ontbreekt op de hoek met de Kapelstraat nog het woonhuis van architect Jan van Dillewijn, waarvoor in 1902 bouwvergunning werd verleend.

2 VOORAF

Introductie

Het centrumgebied is in de loop der tijd op verschillende manieren bepaald. Op de kaart uit 1872, net voor de aanleg van de spoorlijn, is te zien dat het centrum tussen de bebouwing rond de Groest en de Kerkbrink ligt. Intussen worden er aan alle zijden straten en gebieden tot het centrum gerekend. Alleen de spoorlijn blijft een harde lijn. Dudok keek over het spoor met zijn Kernplan, en in de jaren zestig deed De Ranitz dat ook. De centrumring heeft mede het idee van het centrumgebied bepaald. Dat betekent dat er allerlei overgangsgebieden zijn naar buurten met een ander karakter, zoals Klein Rome en de Oosterstraten-Nieuwstraten. In opdracht van de gemeente maakte het Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis (BBA) in 2014 een bouwhistorische inventarisatie van het centrum van Hilversum. De inventarisatie wordt in dit rapport niet herhaald, maar is er als bijlage wel onderdeel van. Enkele grafische kaarten uit het BBA-rapport worden op pagina's 42-47 wel getoond.



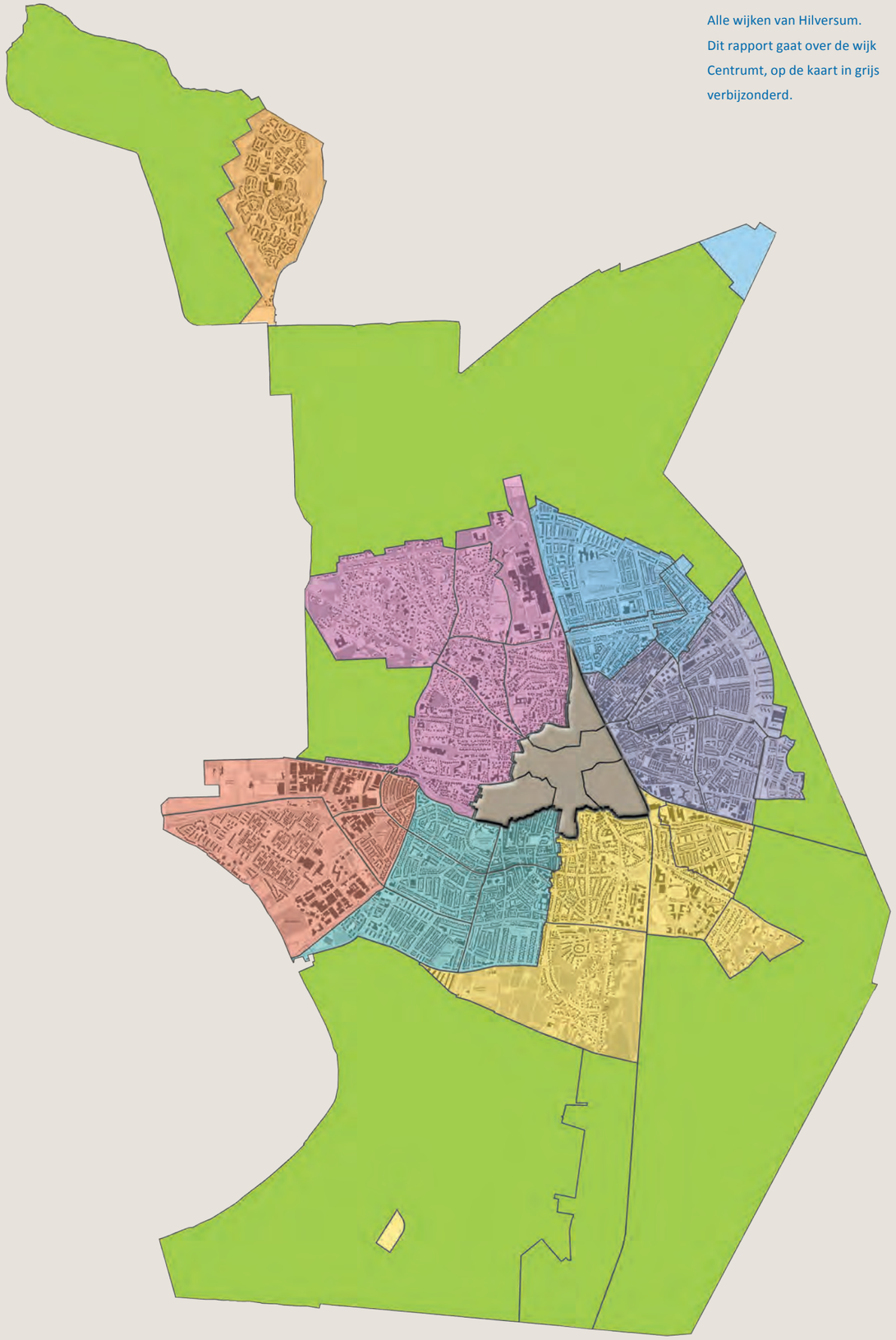
Bouwhistorische inventarisatie van het centrum van Hilversum, Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis, 2014.

Op de kaart uit 1872, net voor de aanleg van de spoorlijn, is te zien dat het centrum tussen de bebouwing rond de Groest en de Kerkbrink ligt. Intussen worden er aan alle zijden straten en gebieden tot het centrum gerekend.



Gezicht op Hilversum van R.K. Sint Vituskerk links tot NH Grote Kerk rechts, vanuit noordwestelijke richting, mogelijk vanaf het raadhuis met de prominent aanwezige parkeergarage Noordse Bosje, 1983. Onderdeel van de periode van schaalvergroting in het centrum die los van identiteit, maat, schaal en karakter van Hilversum werd uitgerold, maar gelukkig niet is afgemaakt.



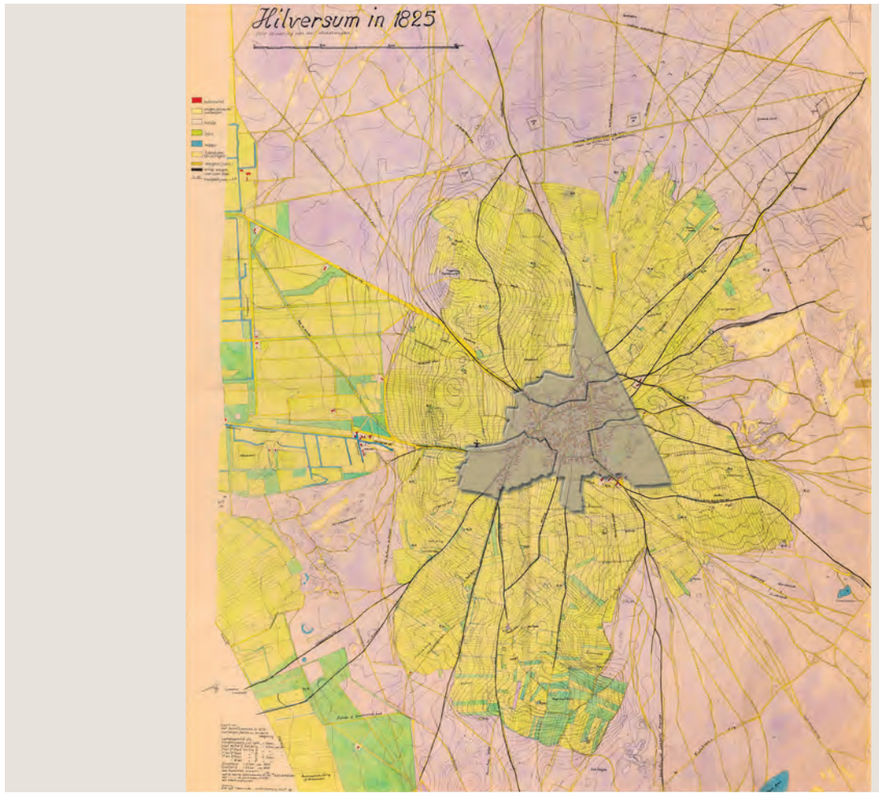


Alle wijken van Hilversum. Dit rapport gaat over de wijk Centrumt, op de kaart in grijs verbijzonderd.

Ligging

De wijk Hilversum Centrum wordt aan de oostzijde begrensd door de spoorlijn. Vanaf de zuidoosthoek volgt de grens grofweg de Diamantstraat, Binnendoor, Achterom, Emmastraat, Koningsstraat met uitstulping tot Zeshoven. Aan het eind van de Koningsstraat volgt de grens de zuidkant van de Taludweg en steekt deze de Oude Haven over naar oostkant Badhuislaan, Vaartweg, Valkenhoflaan, Torenlaan, P.C. Hooftweg, langs Oude Begraafplaats naar Burgemeester Andriessenstraat, Albertus Perkstraat, Minister Hartsenlaan, Melkpad, Diepeweg, en Naarderstraat, om vlak voor het viaduct in de Johannes Geradtsweg bij de spoorlijn te eindigen.
De wijk heeft vier buurten:

A. CENTRUM
B. LANGGEWENSTBUURT
C. HAVENSTRAATBUURT
D. SINT VITUSBUURT



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

3 TIJDLIJN CENTRUM

A. CENTRUM TOT 1940

TOT 1874 OUDE DORPSKERN

De huidige kern van de gemeente Hilversum is in de loop van eeuwen tot stand gekomen. De oorsprong ligt in de negende eeuw. Onderzoek naar middeleeuws Hilversum geeft aan dat verschillende van de oudste kernen tussen 1350 en 1850 met elkaar zijn versmolten. In het dorp woonden vooral boeren en veehouders, die gebruik maakten van de omliggende gronden. Hilversum werd omgeven door heidegronden, weilanden en bosgronden, die ontsloten werden via een stelsel van wegen en schapendriften. Hilversum had oorspronkelijk de kenmerken van een esdorp: een dicht en onregelmatig straten- en padenstelsel, onregelmatige, verspreide bebouwing en een of meer brinken bij splitsingen van wegen.

Kerkbomen

De Nederlands Hervormde kerk was vanouds gerechtigd om voor de armen bomen, voornamelijk iepen en linden, te planten langs wegen en op brinken, waar ze in een driehoek werden geplant. De verkoop van de bomen zorgde voor een bron van inkomsten, waardoor de kerk de armen kon ondersteunen. Het dorp had een sterk agrarisch karakter; de bevolking leefde van bijvoorbeeld turfwinning, de verbouwing van boekweit en later uit de opbrengst van de textielnijverheid. Uit een kaart van 1824 blijkt dat de bebouwing in de kern grotendeels bestond uit huizen en boerderijen op erven. Rond 1832 had Hilversum vier wijken: het Neukwartier, het Groestkwartier, het Kerkkwartier en het Zandbergenkwartier.

Twee kernen

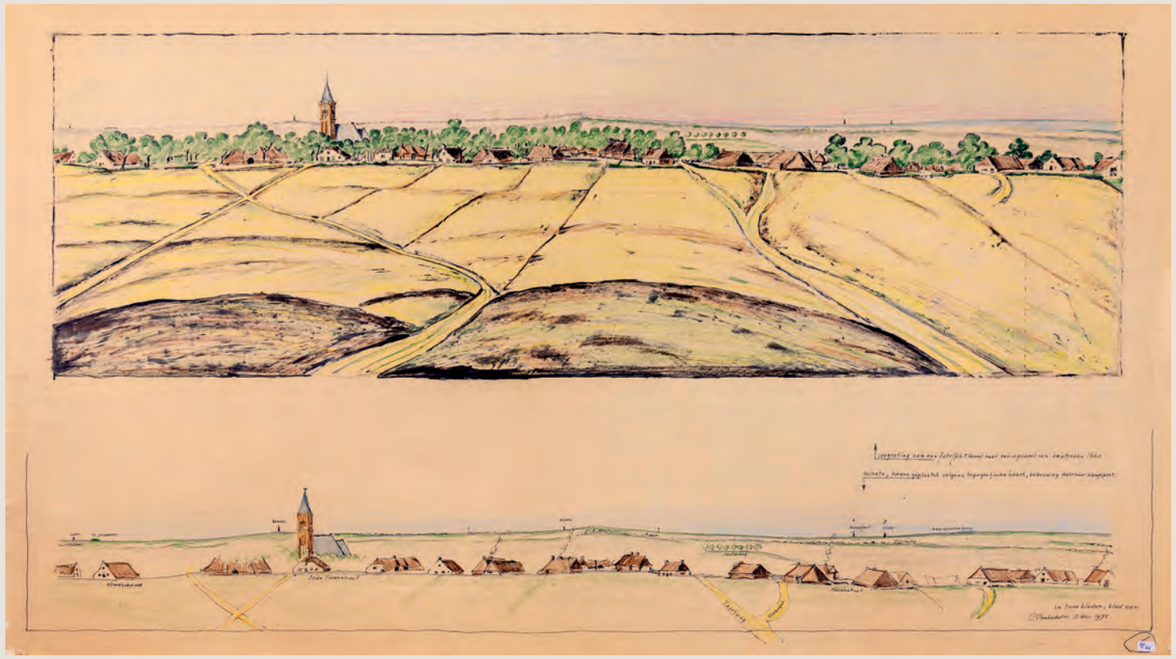
Hilversum was geen brink- of esdorp in de klassieke zin van het woord, want het dorp ontwikkelde zich vanuit twee kernen: het gebied rond de Groest en het gebied rond de Kerkbrink. De huidige structuur wordt bepaald door oude routes. Dat zijn de voormalige zandwegen, de driften, die van de kern naar de omringende heidegronden, weilanden, bosgronden, andere buurtschappen en naar de parochiekerk in Laren leidden. Tussen de zandwegen ontstond een fijnmazig netwerk van paden. Door de onregelmatige gevormde erven en schijnbaar willekeurige schikking van bebouwing is de structuur van het padennetwerk ook onregelmatig.

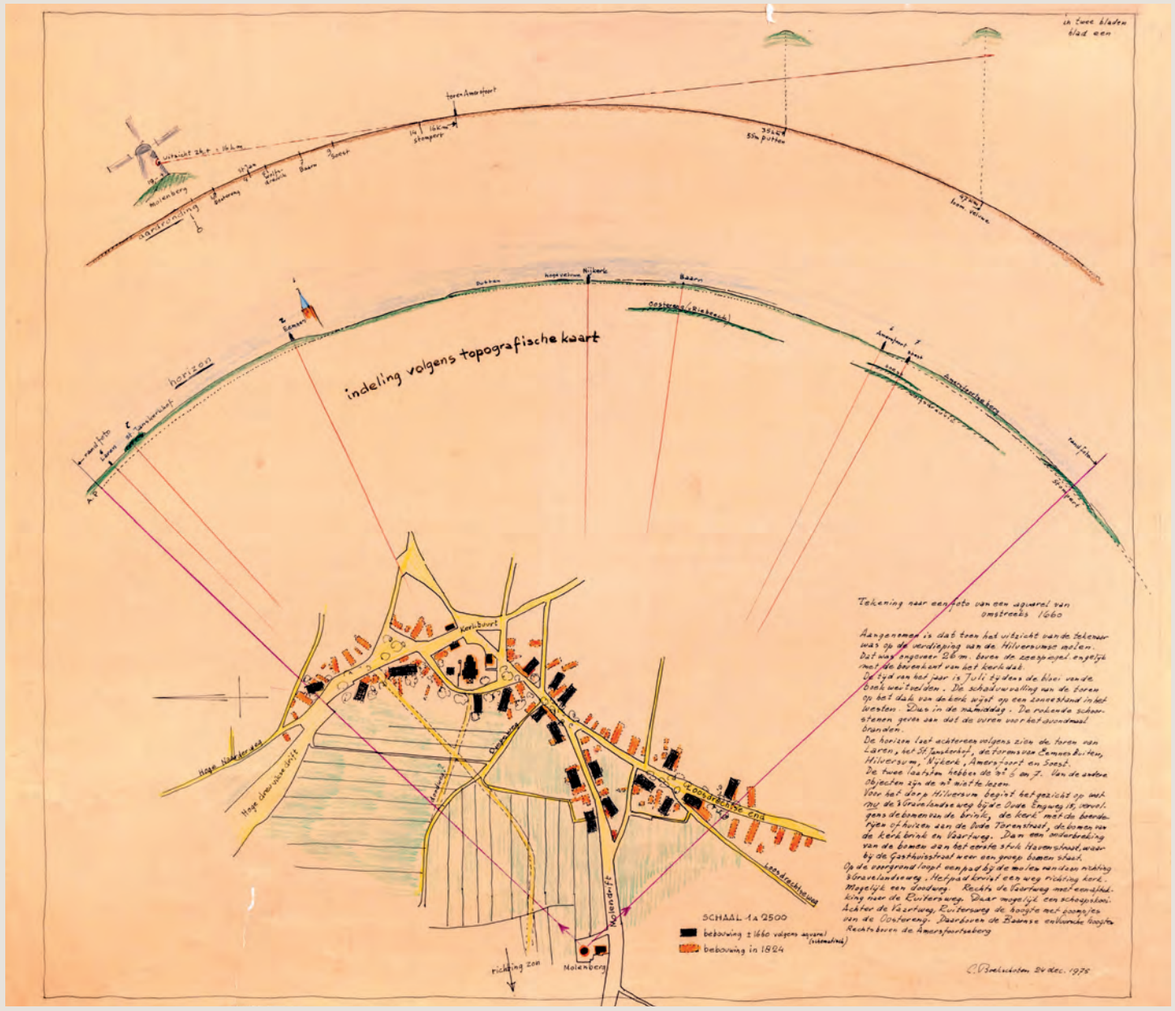


Maquette van het dorp in 1850.
In het midden de Kerkbrink.

In de negentiende eeuw nam de tapijtindustrie als belangrijkste inkomstenbron geleidelijk de plaats in van de agrarische sector. Een grote verandering was in 1874 de aanleg van het spoor, aan de oostzijde van het dorp en de aanleg van de haven bij de Havenstraat in 1876. In de loop van de negentiende eeuw breidde de kern zich inmiddels steeds meer uit en verdichtte de bebouwing. Aan de noordwest- en zuidzijde van de kern ontstonden villaparken.

Bijschrift afbeeldingen volgende pagina:
Tekeningen naar een aquarel van omstreeks 1660, amateurhistoricus C. Boekschoten, 12 december 1975. Op de onderste tekening staat (schematisch) in zwart de bebouwing van ongeveer 1660 en in rood de bebouwing in 1824.







Kerkbrink met kerkbomen in volle bloei.

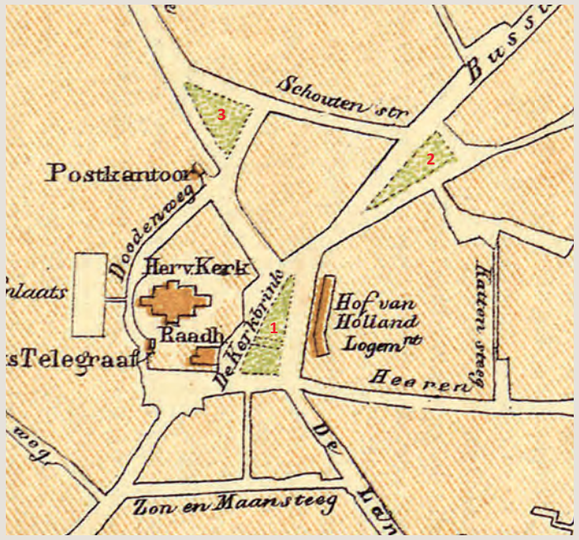
Brink Kerkstraat-Schoutenstraat met kerkbomen.



Kaart van Hilversum uit 1872 met daarop de groene brinken:

1. Kerkbrink
2. Brink Kerkstraat-Schoutenstraat
3. Brink Schoutenstraat-'s-Gravelandseweg

Rechtsonder:
Brink Schoutenstraat-'s-Gravelandseweg met kerkebomen, alle brinken geplant in de vorm van een strakke geometrische driehoek.









Kerkbomen stonden bijvoorbeeld ook op de Groest (boven), de Torenlaan (midden) en de Vaartweg (onder).



Afbeelding volgende pagina's:
Fabrikeurshuis Groest 104.




EAT
SLEEP
PROFIT GYM
IEDEREEN SPORT ALL-IN
SPORT MET JE EIGEN COACH



Bouwtekening Boek- en Handelsdrukkerij Fa Nonhebel en Co, Vaartweg 43, architect onbekend, 1902.



Verbouw drukkerij Mercuur, Havenstraat 43, architect onbekend, 1905.

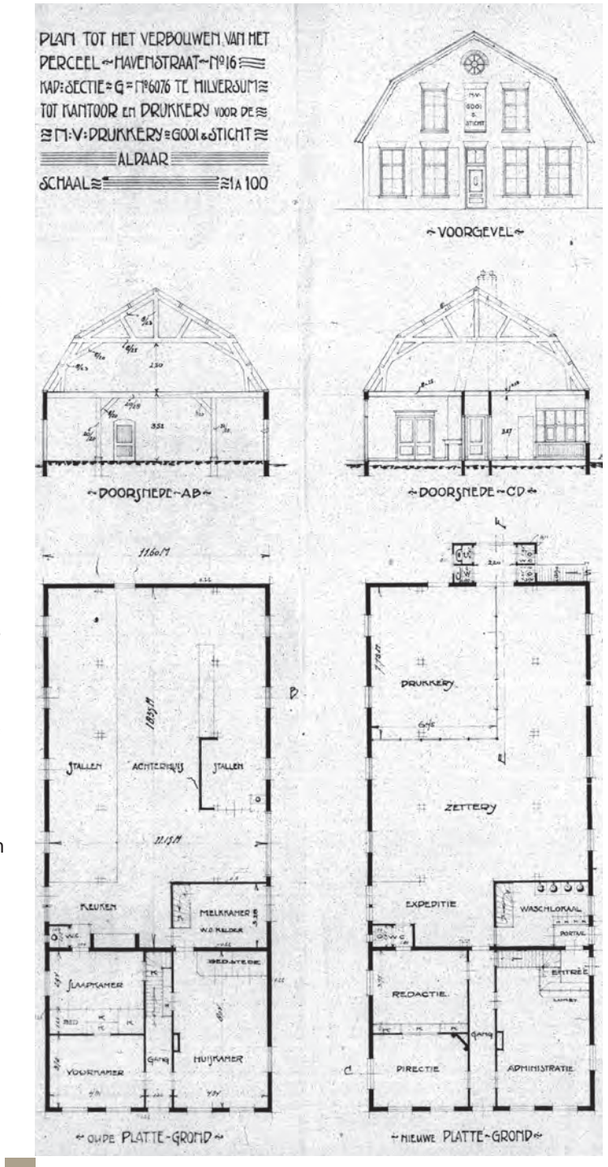
1885-1915 HAVENSTRAATBUURT EN KLEIN ROME

Havenstraatbuurt

Toen verdichting van de dorpskern niet langer volstond, namen particuliere ontwikkelaars het initiatief voor uitbreiding op de engen, waarvan de Havenstraatbuurt het vroegste voorbeeld is. Aan de nieuwe dwarsstraten aan weerszijden van de Havenstraat werden door ontwikkelaars rijen arbeiderswoningen gebouwd met buurtwinkels op de hoeken. De ontwikkelaars legden bij voorkeur rechte straten aan, dat was het goedkoopst. Door het grillige agrarische kavelpatronen was dit echter niet altijd mogelijk. Tussen de woningen en in oude boerderijen was soms ruimte voor kleine bedrijven. In het eerste deel van de Havenstraat is deze historische sfeer beleefbaar bij Havenstraat 16, waarachter (aan de Vaartweg) de voormalige drukkerij Mercuur staat.

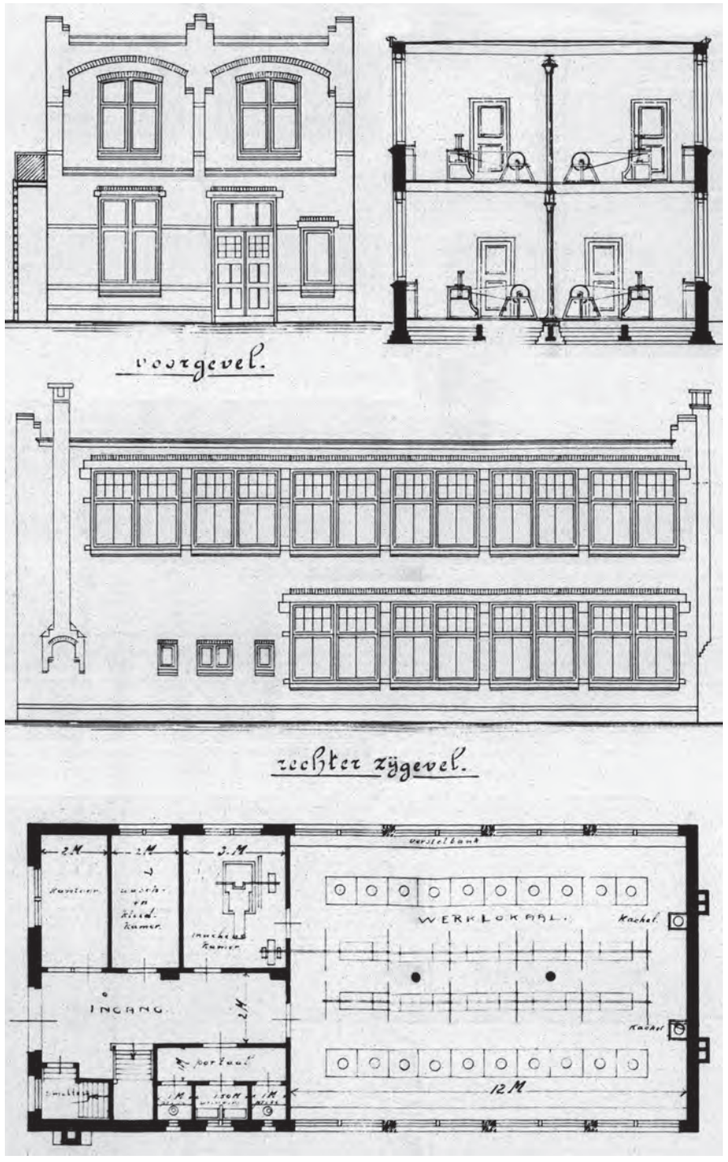
In de buurt van de Oosterstraten-Nieuwstraten heeft in de jaren tachtig stadsvernieuwing plaats gevonden. Hilversum probeerde al sinds 1977 daarvoor geldelijke steun te krijgen, en toen in 1979 het ministerie van VRO deze toekende, moesten de uitvoeringsplannen voor de buurt Oosterstraten-Nieuwstraten worden samengevoegd.

Aan de Hoogstraat begon het in 1881 met hele kleine woningen, die intussen zijn gesloopt. In diezelfde straat staan nog steeds arbeiderswoningen uit 1899. Het voorste deel van de boerderij aan de 2e Nieuwstraat 43 uit 1900 is nog intact. 1e Nieuwstraat 60 was een koetshuis uit het eind van de negentiende eeuw. Aan de Floralaan 2 staat een diamantfabriek uit 1906 van architect B.H. Bakker.



De boerderij Havenstraat 16 uit 1902 werd in 1920 verbouwd en later uitgebreid voor de drukkerij Gooi en Sticht. Architect H. Nieuwenhuijzen

Bouwtekening diamantslijperij, Floralaan 2, architect B.H. Bakker, 1906.



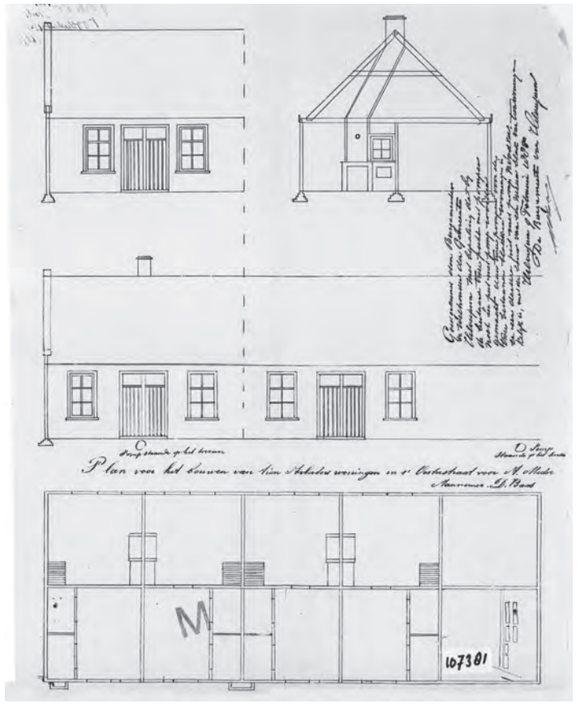
1e Nieuwstraat vanaf Gasthuisstraat, 1969.



2e Nieuwstraat richting Floralaan, 1979.







Zestien woningen Hoogstraat, architect onbekend, 1881.

Bouwtekening voor tien arbeiders-woningen in de 1e Oosterstraat, architect onbekend, 1885. Let wel: dit waren rug-aan-rugwoningen!

Bouwtekeningen voor stoom-diamantslijperij De Bloem, J.R. Boonacker, 1897 en een van de blokken woningen voor diamant-slijpers, Diamantstraat 25-41, J.R. Boonacker, 1897 1900.

Klein Rome

In de nabijheid van de R.K. Sint Vituskerk werd vanaf het einde van de negentiende eeuw een arbeidersbuurt opgebouwd die bekend kwam te staan als Klein Rome. Dit buurtje met arbeiderswoningen herbergde meerdere functies: wonen en werken. Woningen werden in blokjes gebouwd. Op de achterterreinen of ertussen stonden werkplaatsen, fabriekjes, bakkerijen, stalgebouwen, pakhuizen en loodsen. Aan de Diamantstraat domineerde de diamantslijperij De Bloem uit 1900. Tegelijkertijd bouwde de diamantfabrikeur blokjes woningen voor zijn diamantslijpers. Hij liet ze ontwerpen door J.R. Boonacker. De woningen met voortuintjes stonden in rijen aan de straat en de gevels waren voorzien van gekleurd siermet-selwerk of witte speklagen. Ramen hadden vaak glas-in-lood.





Ook aan de Kerklaan 1 werd in 1900 een diamantslijperij met woning gebouwd. Terwijl de blokjes door particulieren werden gebouwd, was er een woningbouwvereniging, St. Joseph, die voor de katholieke arbeiders woningen realiseerde naar het ontwerp van H. Nieuwenhuijsen op de hoek van de Sint Vitusstraat en Faisantenstraat. De gebroeders J. en H. Nieuwenhuijsen bouwden overigens meer woningen in de buurt waarvan de woningen van een bouwlaag onder zadelbak aan de Kerklaan uit 1895 tot de oudsten behoren. Ze vallen op door de gekartelde dakranden en de gootlijst op klossen.
De variëteit van functies is een kwaliteit van de buurt. Klein Rome is een kleinschalige homogene buurt met een daarbij passende variëteit. De reeks woningen met enkele winkelhuizen aan het Wandelpad van architect Slot uit 1932 vormt, als een buffer, een lang blok aan het spoor. Achter nr. 98 stond een bakkerij, bereikbaar via de onderdoorgang in de huizenrij.
In de afgelopen jaren zijn er veel veranderingen aan de blokjes aangebracht waardoor ze hun eenheid verliezen. Een dakopbouw maakt de woningen weliswaar groter, maar de kenmerkende eenheid en samenhang zouden bewaard gebleven zijn, als deze toevoegingen van een gelijk formaat waren geweest. De identiteit van de buurt is derhalve kwetsbaar. Een aantal blokjes laten gelukkig de architectuur en de sfeer nog goed zien.



Sint Annastraat in Klein Rome met een erepoort voor Koninginnedag. Rechts het gebouw van de St. Joseph Jongelingen Vereniging of de Rooms Katholieke Werkliedenvereniging op de hoek met het Achterom, 1908.



Sint Annastraat gezien vanaf de spoorkant richting Achterom en R.K. Sint Vituskerk.



Kerklaan 11, architect
H. Nieuwenhuijsen, 1893.

Kerklaan 45, architect
H. Nieuwenhuijsen, 1896.





Bouwtekening complex
winkelwoonhuizen, hoek
Koninginneweg-Lage Naarderweg,
architect C. de Groot, 1904.

1890-1915 LANGGEWENST BUURT EN OMGEVING EMMASTRAAT

Sinds de opening van het station ontstonden tussen de oude kern en de nieuwe villaparken buurten met een overgangs-karakter. In tegenstelling tot de villaparken werden daar ook bedrijfs-, winkel- en horecapanden gebouwd. De woningen waren bedoeld voor de beter gesitueerden. Aan de Emmastraat en omgeving waren dit voornamelijk witgepleisterde en met stucwerk gedecoreerde villa's. In de Langgewenstbuurt stadswoonhuizen in de typerende laat negentiende-eeuwse 'overgangsstijl'.

1900 BEGIN TWINTIGSTE EEUW: REGIONALE WINKELFUNCTIE

Hilversum transformeerde aan het begin van de twintigste eeuw verder. Verdichte erven werden gesaneerd en boerderijen gesloopt. Daarvoor in de plaats kwamen hogere winkel-woonhuizen aan de Leeuwenstraat, Groest, Kerkstraat, en aan het begin van de uitvalswegen Vaartstraat, Havenstraat en 's-Gravelandseweg. Als winkelcentrum kreeg Hilversum geleidelijk een regionale functie. De winkel-woonhuizen van de middenstand vertegenwoordigen uiteenlopende bouwstijlen. Ze werden met grote zorg en karakter ontworpen en gaven het centrum een luxueus en eigen karakter.



Boven: ontwerp winkelwoonhuis voor Gebr. Meemken, Groest 52, architect J. Vixseboxse, 1904.
Rechts: winkelwoonhuis Groest 52 als onderdeel van De Duif in 1948.





Het voltallige personeel van de Nederlandse Seintoestellen Fabriek viert op 12 oktober 1918 achter de panden Groest 104-108 het gereedkomen van het eerste werkstuk: een spoel voor de marine.

1918 INTERBELLUM

Met de komst van de Nederlandse Seintoestellenfabriek startte vanaf 1918 aan de Groest de ontwikkeling van Hilversum als mediastad. In 1920 bedroeg de Hilversumse bevolking een kleine 40.000 inwoners en in 1964 meer dan 100.000. Voor wethouder Kuyper was de te verwachte groei in 1929 aanleiding om te stellen: *De bevolking van Hilversum groeit sneller dan van welke plaats ook, Eindhoven en Heerlen uitgezonderd.* De groei was niet meer te stuiten en in het centrum vond een verdere verdichting plaats. Het straatbeeld werd verrijkt met nieuwe bouwstijlen. Het aantal woon- en winkelpanden, dat zich tot in de Koninginneweg uitstrekte geeft wel aan hoe groot de centrumfunctie van Hilversum in het interbellum was. Op een aantal plaatsen vond in 1933 invulling met woningbouw plaats, zoals aan de Oude Doelen.
Door de uitbreiding van de stad, de versterking van het winkelapparaat, het kwijnen van de tapijtindustrie en het geheel verdwijnen van agrarische activiteiten, ontstonden in het centrum structureel zwakke plekken in de ruimtelijke structuur door verbrokkeling en gebrek aan eenheid. Nieuwe invullingen uit deze periode zijn doorgaans van opmerkelijk goede architectonische kwaliteit. De keerzijde daarvan was wel een steeds verdere sluiting van de bouwblokken, waardoor de voor Hilversum karakteristieke open bebouwingsstructuur allengs verdween. In de Schoutenstraat, Kerkstraat en ’s-Gravelandseweg is dit proces van ‘sluiting’ van het blok goed zichtbaar, terwijl in de Nieuwe Doelenstraat, Bussummerstraat en Groest meer open ruimte bewaard is gebleven.

Terwijl de bouwblokken door nieuwe winkelwoonhuizen werden gesloten werden de brinken veel opener door de sloop van de aloude gesloten driehoekige boomstructuur. Vervolgens moest de onwennige leegte weer worden gevuld, welke eer voor het toenmalige postkantoor in de Kerkstraat aan niemand minder dan Dudok te beurt viel, circa 1925.

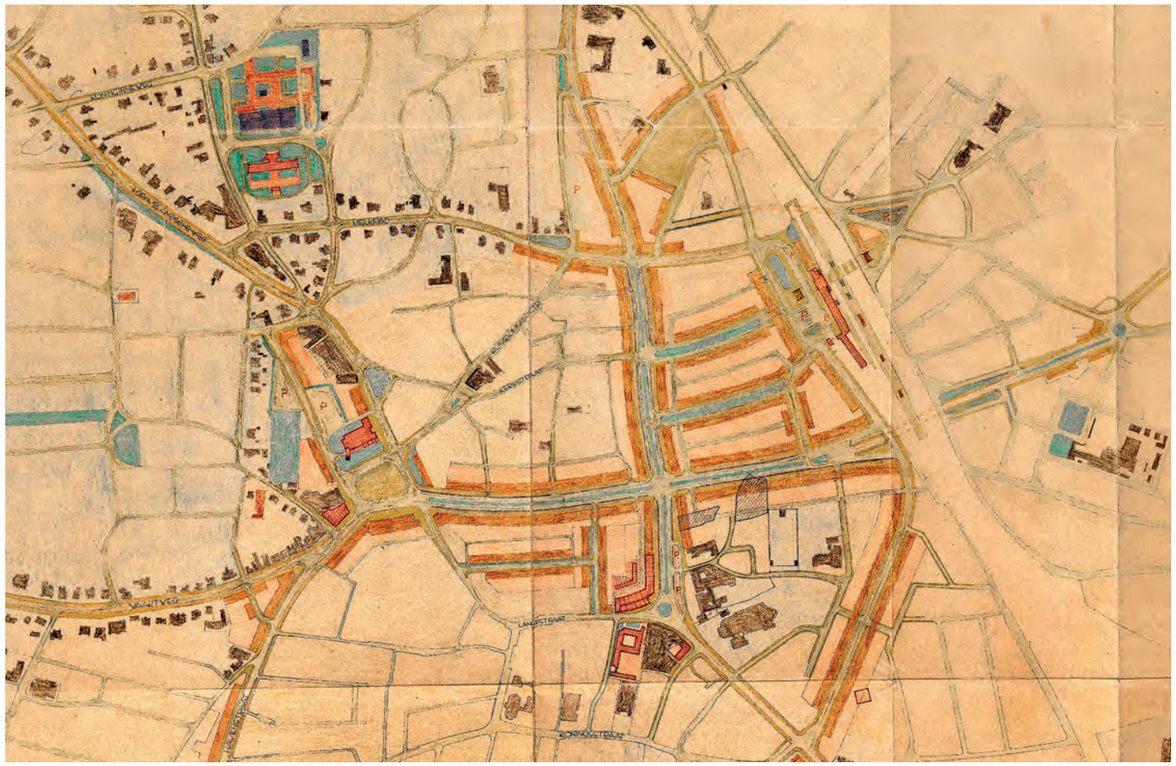


B. CENTRUM NA 1940

1941 KERNPLAN

De crisis in de jaren dertig, gevolgd door de Tweede Wereldoorlog, maakte dat de bouwkundige kwaliteit van de binnenstad achteruitging. Dit leidde tot een proces van verwaarlozing, dat in die tijd overigens geheel vergelijkbaar was met vele andere Nederlandse binnensteden. In de periode van de wederopbouw richtte alle aandacht zich op het wonen in de buitenwijken en bleven in de kernen vooral de specifieke centrumfuncties gepland. Vooral de nauwe en voor het moderne verkeer onlogische wegenstructuur werd meer een meer een probleem gevonden. Wat in een esdorp met paard en wagen voldeed, ging voor het toenemende personen- en vrachtverkeer steeds verder knellen. Dat bracht Dudok tot een krachtig plan; het Kernplan van 1946 waaraan hij al vanaf 1942 had gewerkt. Zijn plan impliceerde de sloop van de meeste dorpsbebouwing ten oosten van de Groest en ook nog een deel ter rechterzijde daarvan. Naar Amerikaans voorbeeld zou een *parkway* aangelegd worden tussen de Kerkbrink en de tunnel onder het spoor uit 1935. Gelukkig liep het met de uitvoering daarvan zo’n vaart niet, maar intussen was wel de kiem gelegd voor de aanleg van de Prins Bernhardstraat, de Schapenkamp en de sanering bij het Station. De enige gebouwde resultaten van dit Kernplan zijn de flats aan de Burg. Andriessenstraat, die inmiddels als gemeentelijk monument zijn aangewezen, en de flat aan de Kapelstraat 13-21 waarvoor dit nog niet het geval is.

Een van de vele voorlopers van het Kernplan 1946.

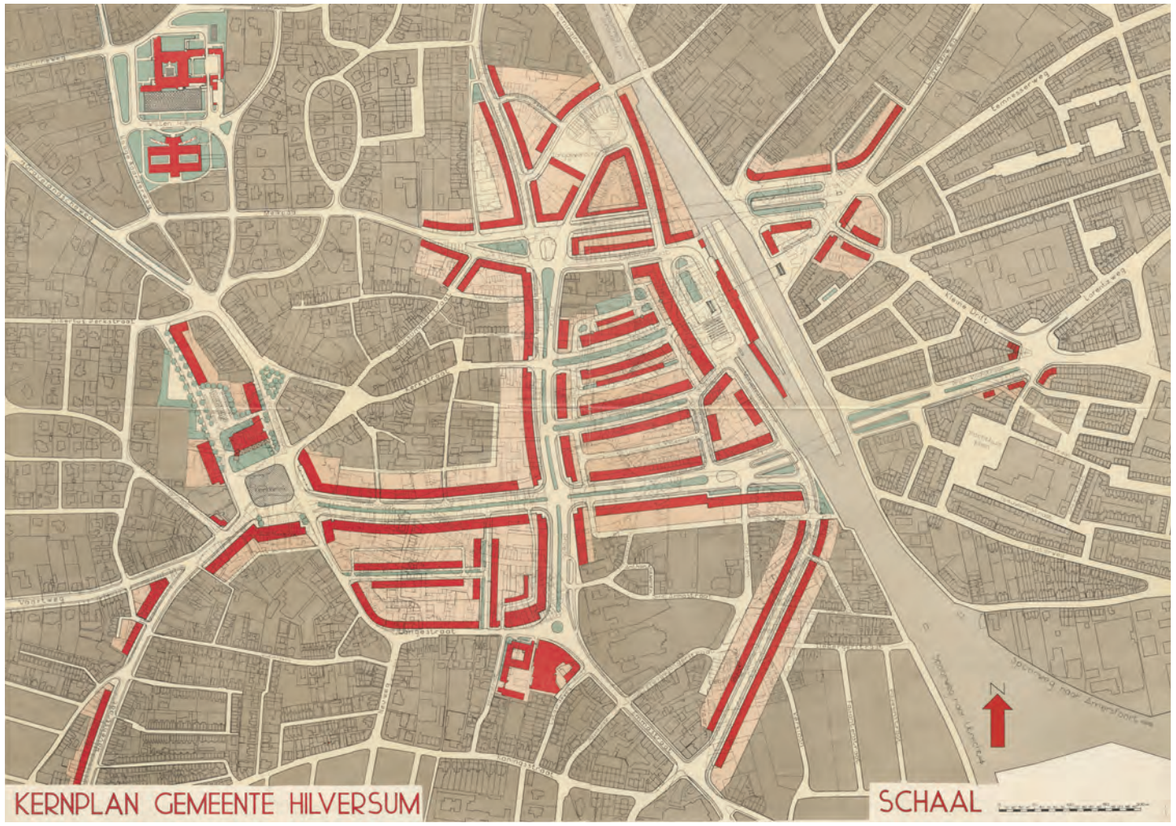


1946 UITVOERING KERNPLAN

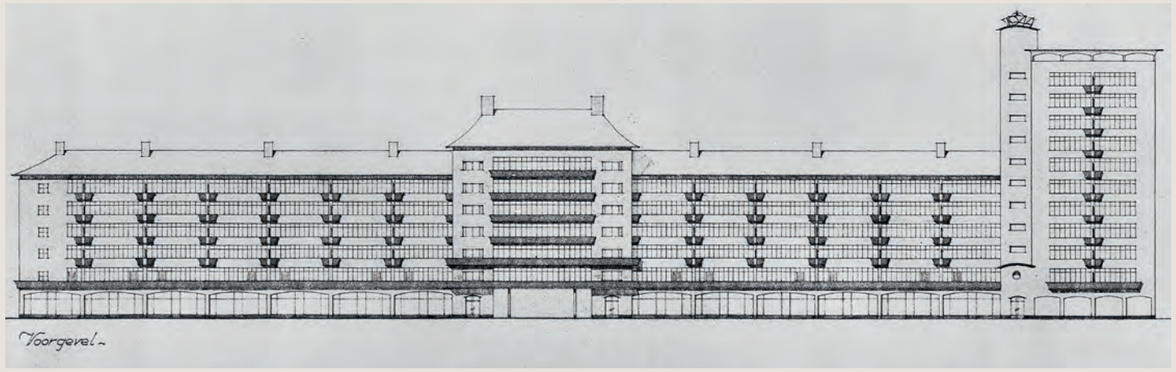
De aanzet voor het Hilversumse cityplan kan worden gevonden in de eerste naoorlogse jaren, toen men in 1946 uitvoering wilde geven aan de ingrijpende stedelijke reconstructie die was voorzien in het Kernplan. Vooral het deel tussen station en Groest zou moeten veranderen. Kenmerkende elementen uit dat plan waren de sanering van verouderde panden en de verbetering van de verkeerssituatie door middel van brede verkeerswegen met laanbeplanting voor het gemotoriseerde verkeer. In de praktijk kwam van grootschalige realisatie van dit plan weinig terecht en kwamen, behalve de Schapenkamp doorbraak, slechts kleinschalige incidentele wijzigingen in de stadskern tot stand. Later is er meer aandacht gekomen voor de bestaande identiteit van het centrum en de bijzondere bebouwing en plekken. Reconstructie en sloop is niet meer de manier om naar de stad te kijken.



Complex Burgemeester Andriessenstraat hoek Albertus Perkstraat voor Bouwbedrijf Van der Schaar, architect D.C. Bonnet, 1953.

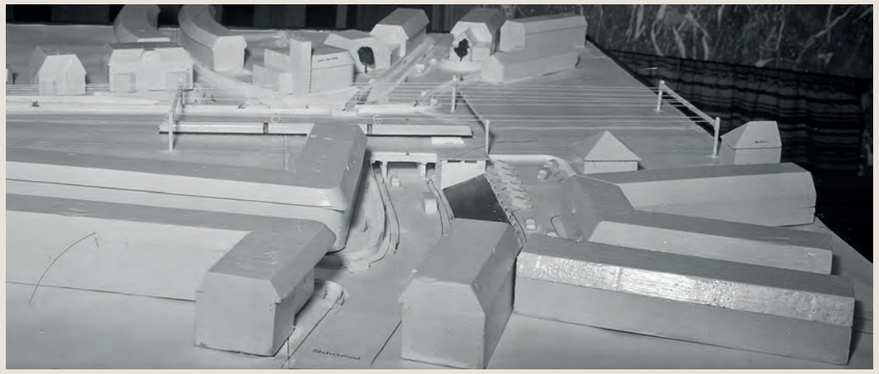


Kernplan, W.M. Dudok, 1946.



Het Kernplan bevatte ook een schetsontwerp voor nieuwbouw ter plaatse van het station uit 1874.

Dudok ontwierp een complex voor stationsfaciliteiten met woningen daarboven, 1942-1944.

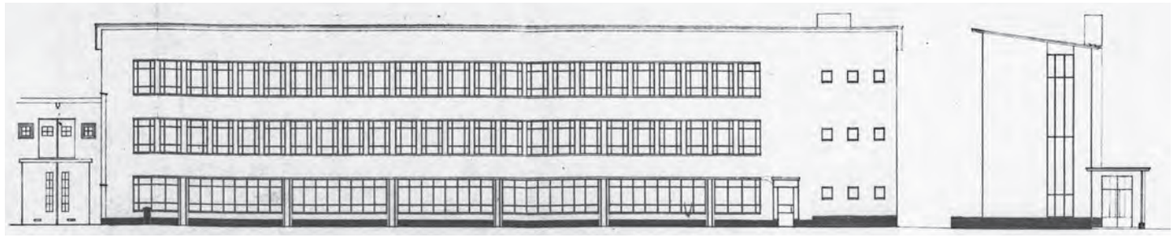


Een van de belangrijkste onderdelen van het Kernplan was een tweede tunnel tussen het centrum en Over 't Spoor. Maquette van een van de varianten voor een tweede tunnel onder het spoor, Stationsstraat-Larenseweg, 1946.



Aan de bescheiden Kerkbrink dacht ondernemer P. van den Brul behoorlijk met de gemeente mee. Kennelijk was dit de bedoeling. Hij liet zijn naam met de grote letters op het dak plaatsen en paste – net als bij het raadhuis – gele baksteen met schaduwvoeg toe.





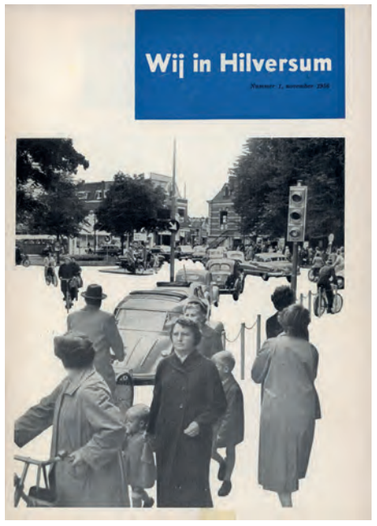


Bouwtekening en historische foto van dependance politiebureau, dat toen aan de Langestraat was gevestigd, W.M. Dudok, 1953.

Hergebruik als woningcomplex, Architectenbureau Hartman en Eylers, 1980.

JAREN VIJFTIG CITYVORMING

In 1955 werd het Kernplan definitief ter zijde gelegd, niet in de laatste plaats omdat de middelen tot onteigening van de woningen (in een tijd van grote woningnood) ontbraken. Het Kernplan werd als verouderd beschouwd en de gemeente ging uitzien naar een nieuwe visie, waarvoor J. de Ranitz werd benaderd. Tegelijk werd ook een programma gestart om de burgers over de ontwikkeling van de gemeente te informeren. Vanaf 1956 bracht de gemeente een periodiek uit waarin inwoners werden geïnformeerd over de verandering die de gemeente doormaakte. Doel van dat periodiek was de 'burgerzin' te bevorderen. Het periodiek, die *Wij in Hilversum* ging heten, zou van 1956 tot 1973 verschijnen. Ook in andere gemeentes, zoals in Leiden bijvoorbeeld, betrok de gemeentelijke overheid de burgers op deze manier bij de ruimtelijke transformaties. Bij de stedelijke veranderingen van Hilversum uit de tweede helft van de twintigste eeuw zijn twee tendensen te onderscheiden: het opruimen van verouderde panden en het wijzigen van de functie van de (bebouwing in de) binnenstad. De functieverandering na 1960 valt te typeren als cityvorming, door de nadruk op de realisatie van winkels en kantoren in het centrum, ten koste van bewoning en industrie. Het gemeentelijk beleid speelde daarop in.



Omslagen *Wij in Hilversum*, de eerste van 1956 en de laatste van 1973 en een uit 1963 er tussenin, maar wel van graficus Cornelis van Velsen.

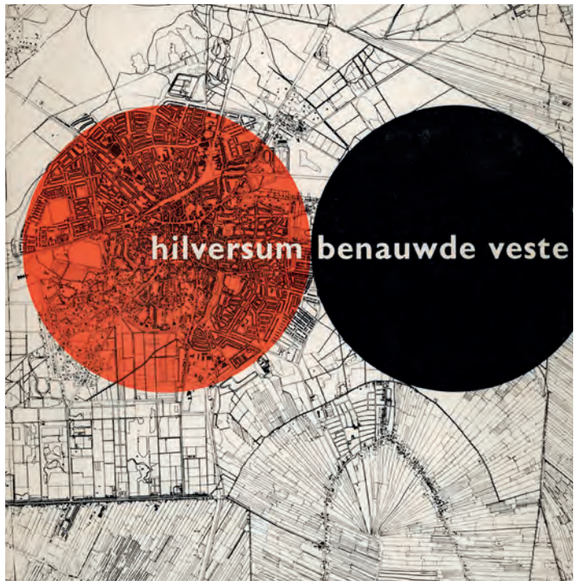




Via deze periodiek informeerde de gemeente tussen 1956 en 1973 burgers over de ontwikkeling van Hilversum.

1961 STRUCTUURPLAN VOOR DE BINNENSTAD

Voor het Kernplan kwam in 1961 een structuurplan in de plaats, met een bloksgewijze aanduiding van de diverse functies en een netwerk van hoofdwinkelroutes en stedelijke hoofdaders. Ook hier was het potlood geduldig en de praktijk weerbarstig, hetgeen overigens niet wegnam dat in die tijd door sloop van lege fabrieken, verwaarlozing en afbraak diverse gaten in de dorpsstructuur vielen. In dit proces werden toch steeds kleine stukjes dorpsvernieuwing gerealiseerd.
Het structuurplan voor de binnenstad uit 1961 van de stedenbouwkundige ir. J. de Ranitz faciliteerde de tendens tot cityvorming. De ontwikkeling van Hilversum volgde daarmee de nationale trend. De aanpak van verouderde delen in de kern, ging in meerdere gemeentes hand in hand met voorgestelde ingrepen in de verkeersstructuur ten behoeve van het autoverkeer. Pas in de loop van de jaren zeventig zou dat enthousiasme voor automobiliteit ook nationaal worden afgeremd, en de voetganger zijn plek weer opeisen.



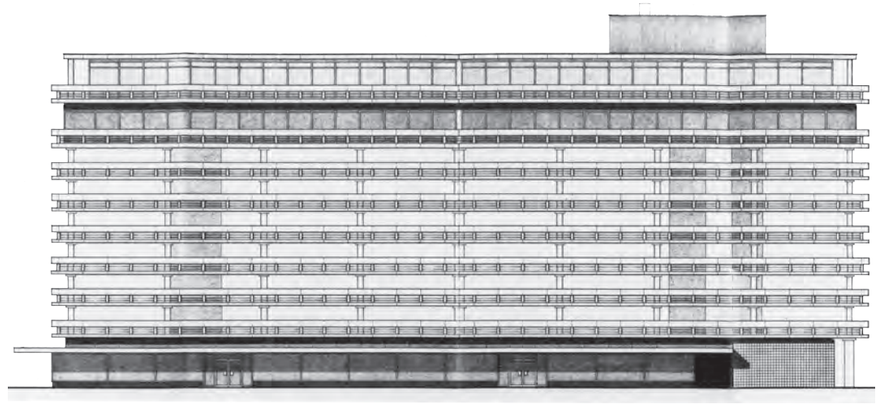
Omslag van 'Hilversum benauwde veste', 1961. Publicatie snijdt het probleem aan van woningnood en beperkte ruimte voor nieuwbouw.



J. de Ranitz, Structuurplan van Hilversum, 1961. Bestemmingen in de kern.



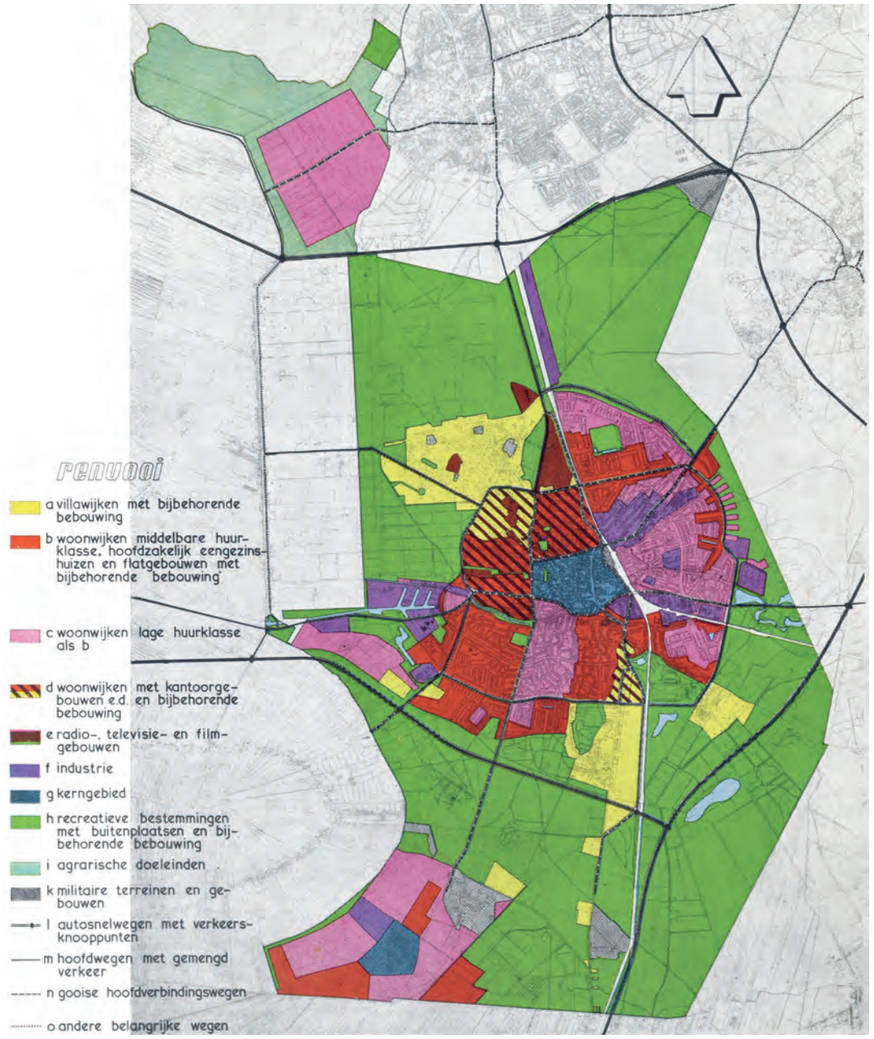
J. de Ranitz, Structuurplan van Hilversum, 1961. Verkeerstructuur in de kern.



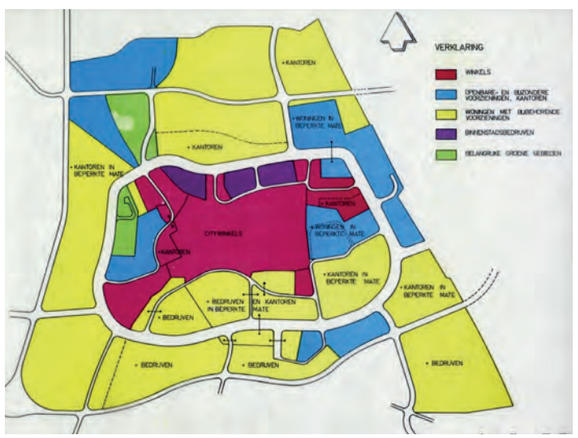
Bouwtekening oostgevel van parkeergarage, Noordse Bosje, Architenbureau Zanstra, Gmelig Meyling en De Clecq Zubli, 1969.

1971 NIEUW STRUCTUURPLAN

Van het structuurplan dat De Ranitz voor de kern opstelde werden in de praktijk ook slechts gedeelten uitgevoerd. Het plan werd tien jaar later, in 1971 ingewisseld voor een nieuw structuurplan. Op dat moment werd de Stedenbouwkundige Dienst van Hilversum geleid door P.R. van Nifterik. Van dat nieuwe structuurplan zouden in de daaropvolgende twintig jaar eens slechts enkele onderdelen worden ingevuld. De grootschalig opgezette ringweg is nooit in zijn geheel gerealiseerd. Slechts de Schapenkamp is te beschouwen als realisatie van een deel van de binnenring. Zeer kenmerkende gebouwde uitingen van het cityplan zijn de Hilvertshof, een groot overdekt winkelcentrum met daarboven een parkeerdek en een fly-over die toen nog in de Veerstraat uitkwam (nu afgebogen naar de Groest). De meerdere verdiepingen tellende parkeergarage aan het Noordse Bosje maakte onderdeel uit van de kring aan parkeerplekken en verkeersingrepen rond het centrum. Kernsanering en 'ad-hoc'-verstedelijking bepaalden tot 1992 het beeld. Veel ging daarbij op de schop, zoals de laatste tapijtfabriek (van Fokker aan de Veerstraat) die in 1986 werd afgebroken. Krotbebouwing kwam net zo gemakkelijk onder de slopershamer als gebouwen die Hilversum geliefd en aantrekkelijk maakten. De periode wordt gekenmerkt door het denken in functies en grootschalige reconstructies, die geen enkele rekening hielden met de oorsprong en het karakter van Hilversum. Er werd geen



J. de Ranitz, Structuurplan van de Gemeente Hilversum in 1961 (*Wij in Hilversum*, 1962)





Structuurplan voor de Hilversumse kern uit 1971, met bestemmingen en groenstructuren.



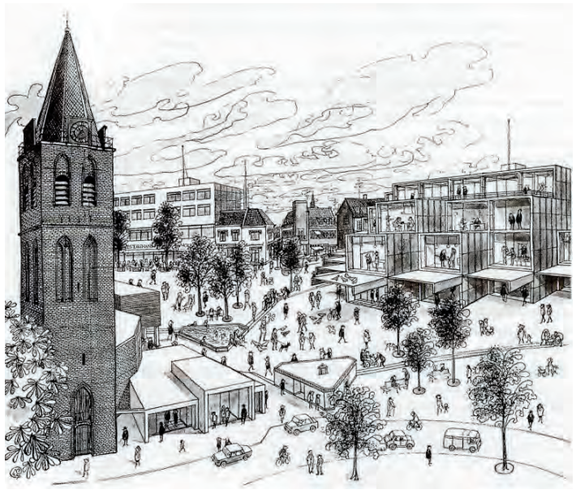
Het prachtige VVV-kantoor van gemeentearchitect Dudok en het daarachter staande Hotel Jans waren lange tijd een begrip in Hilversum.



In 1974 is het plaatselijke sloopbedrijf Veltmeyer als bij de buren van Jans aan het werk.



Ook Hotel Jans, waar zoveel Hilversummers hun bijzondere feesten en partijen vierden werd door Veltmeyers sloopkogel kort en klein geslagen.





Visie van de Stedebouwkundige Dienst in beeld gebracht door Ies Spreekmeester, ca. 1971. Links hoe de Kerkbrink had moeten worden en rechts een van de tien geplande voetgangersoversteekplaatsen, hier bij Gooiland en R.K. Sint Vituskerk. Een totale vernieuwing vanwege de snelweg door het centrum, volledig losgezongen van de bestaande (bijzondere) bebouwing.

aandacht geschonken aan de kwaliteiten die Hilversum had en die door veel inwoners werden gewaardeerd.
De plannen voor de sanering en reconstructie van de ‘verouderde’ kern pasten in de landelijke trend in die tijd om binnensteden te vernieuwen. Een sterk bekeoptimistisch geloof in de toekomst werd aan de dag gelegd, gekenmerkt door schaalvergroting en ruim baan voor de auto. Ook Eindhoven bijvoorbeeld stelde een Cityplan op (1967-1970), in Amsterdam werden woonbuurten grootschalig vernieuwd, en bekend is ook het plan voor Hoog-Catharijne in Utrecht.
In Hilversum werd niet de hele reconstructie uitgevoerd. De uitgevoerde werken zorgde voor doorbraken die de structuur en



Directeur Stedenbouwkundige Dienst ir. P.R. van Nifterik geeft het publiek een toelichting op het Structuurplan voor de kern tijdens de expositie *De Kern van de Zaak*, november 1969.
Op de maquette is te zien dat hij een totale grootschalige vernieuwing voor ogen had binnen een ringweg die als scheiding zou werken tussen het centrum en de omliggende wijken. De buurt ten westen van het station werd geheel gesloopt. De ingrepen die wel zijn uitgevoerd hebben tot op de dag van vandaag het centrum verstoord.

Oprit vanuit de Veerstraat naar parkeerdak van Hilvertshof, 1979.



samenhang ontwrichtten, en voor gebouwen die misschien in zichzelf soms van een hoog architectonisch niveau zijn, maar in de context vervreemdend werkten en niet pasten in het centrum. Langzamerhand werd men zich hiervan bewust en kreeg men oog voor de architectonische en ruimtelijke rijkdom. De Kerkbrink werd als eerste gebied met andere ogen bekeken. Meerdere engen zijn versmald door latere bebouwing. Het Langgewenst werd juist verbreed, waardoor de herkenbaarheid van de brinken aan de noordzijde van de Groest (bij het Langgewenst) en aan de zuidzijde (bij de rotonde Schapenkamp) verdween. Ook zijn er enkele grote verstoringen die uit de periode van na 1960 dateren , Hilvertshof en parkeergarage Noordse Bosje. De belangrijkste zijn de transformatie van het stationsgebied in het oosten en het zuidelijk deel van de ring rond het centrum.

De aandacht voor de architectuur en de kwaliteiten in het centrum werd concreet ingevuld door de in 1974 ingestelde Monumentencommissie, die een studie van de Kerkbrink aan de gemeente aanbood. Daarmee werd een begin gemaakt met het inventariseren van het erfgoed van Hilversum. Het is zeer waardevol dat aan de Kerkbrink de historische en andere monumentale panden zijn gebleven. Daarna volgde de aandacht voor de Biersteeg en omgeving en uiteindelijk, begin jaren tachtig, de inventarisatie op het niveau van de hele stad.



1989 BINNENSTAD BETER

Onder de noemer Binnenstad Beter nam de gemeenteraad in 1989 een nieuwe visie op de binnenstad aan. Dit nieuwe structuurplan, dat in 1992 in werking trad, was het nieuwe kader voor de ontwikkeling van het centrum in de jaren negentig. Dit plan was opgesteld in samenhang met een visie op het stadshart van architect Theo Bosch en landschapsarchitect Alle Hosper, die als supervisoren werden aangesteld. Vanaf dat moment stond een ‘meer samenhangende visie op de binnenstad’ voorop. Stedenbouwkundige schetsen voor de bebouwing tussen Kerkbrink en Brinkstraat, het hoge accent op de hoek van de Neuweg en de Langestraat zijn van hun hand. De nieuwbouw aan de noordzijde van de Langestraat is kenmerkend voor Theo Bosch en zijn kijk op stadsvernieuwing. Het nieuwe structuurplan is ook te zien als een afsluiting en afronding van een proces waarbij gaandeweg veel stadsvernieuwing van wisselende kwaliteit had plaatsgevonden, zoals aan de Anthonius Brouwerstraat (1980), Weversweg (1979) en Fabrikeursstraat/Veerstraat (1987; ter plaatse van de fabriek van Fokker).
Het verschil met voorgaande periodes is dat relatief meer aansluiting is gezocht met historische structuren en kleinschaligheid. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de doorgang voor langzaam verkeer in het wooncomplex Langestraat, waar een respecteren van paden en kleinschalige routes uit spreekt.
Theo Bosch bracht op vele plekken afgeronde hoeken in de architectuur. Een duidelijk voorbeeld is het appartementencomplex op de hoek van de Schoolstraat en de Naarderstraat. Op zichzelf geen motief dat eigen is aan het centrum van Hilversum. De grotere aandacht voor historische structuren past in een bredere tendens die zich landelijk voordeed. Na de periode van grootschalige sanering en reconstructie ontstond vanaf de jaren zeventig geleidelijk een groeiend besef van en herwaardering voor bestaande ruimtelijke structuren in de stad. In samenhang daarmee waren ook de bestaande sociale structuren onderwerp van herwaardering, zoals bijvoorbeeld in Amsterdam waar de vernieuwing van de Nieuwmarktbuurt nationaal in de publiciteit kwam. Burgers en bewoners kwamen in protest tegen grootschalige sloopplannen en eisten inspraak en meer handhaving van historische kenmerken.
De inbreng van bekende ontwerpers als Bosch en Hosper kan worden beschouwd als voorloper op de tendens om toonaangevende ontwerpers te betrekken bij ruimtelijke transformaties. Vanaf de jaren tachtig kregen bureaus als Mecanoo, Richard Meier, Hans Ruijssenaars en Koen van Velsen de kans om enkele soms iconische gebouwen te realiseren.
In de door de Historische Kring Albertus Perk uitgegeven brochure ‘Help het dorp verzuipt’ werd een reactie gegeven op het structuurplan Binnenstad Beter uit 1992. De daarin geuite visie dat Hilversum zowel stad als dorp is werd voor een belang-



Ontwerpschets nieuwe stationsgebouw, J.A. van Belkum van architectenbureau BV Articon, 1982.



Woongebouw noordkant Langestraat hoek Laanstraat, architect Paul de Ley, 1991-1996.

Nieuwbouw tussen Brinkweg en Kerkbrink, architect Hans Ruijssenaars, 1996-1999.





Nieuwbouw tussen Brinkweg en Kerkbrink, architect Hans Ruijssenaars, 1996-1999.





Hoogbouw hoek Schapenkamp/ Leeuwenstraat, architect Baddy Hartman, 2004. Dit gebouw is wel open op begane grond niveau.

Het complex heeft gezorgd voor hoogteverschillen, zoals in de oude Zon- en Maanstraat.

rijk deel in de herziening van 1997 meegenomen. Het belangrijkste argument daarbij was dat bij de nieuwbouwplannen meer aandacht zou moeten zijn voor verspringende rooilijnen. Een oplossing zou moeten worden gezocht in de ‘handhaving van het dorpse in dorpse gebieden en de realisatie van het stadse in de stedelijke gebieden, via de drie-eenheid ‘herstel, versterking en verbinding’.
In de jaren negentig werd hoogbouw in het centrum geplaatst. Dit gebeurde op een willekeurige manier. Het hoogteverschil dat in het maaiveld teweeg werd gebracht en de dichte plinten langs de straat sloten niet aan op de essentiële beleving op ooghoogte van het begane grond niveau. Voorbeelden zijnde hoogbouw op de hoek van de Langestraat en Neuweg, Langestraat en Groest, en, Entrada.
De hoofdstructuur bleef bestaan uit de beide assen Groest en Kerkstraat en de vier belangrijkste pleinen Kerkbrink, Langgewenst, Stationsplein en Gooilandplein. De belangrijkste resultaten van deze ontwikkeling zijn de bebouwing aan de zuid- en oostzijde van de Kerkbrink, bebouwing in de Bussumerstraat en de oostwand aan Kampstraat, aan de stationszijde van de Schapenkamp en met als voorlopig laatste ‘hoogtepunt’ de bebouwing op de hoek Leeuwenstraat/ Schapenkamp. Aan de dorpse kant was vanaf 2000 een belangrijk resultaat de realisering van de herplaatsing van een aantal elders afgebroken huizen, waaronder de fabrikeurswoning van Fokker (voorheen Veerstraat 27), leidend tot een ‘historisch buurtje’.





In het midden Laanstraat 10, eertijds 'de winkel van Calis', omdat hier jarenlang de winkel van loodgietersbedrijf Calis was gevestigd.

De opbouw van het historisch buurtje, op initiatief van de Stichting Hilversum, Pas Op!, met een mix aan herstelde, verplaatste en nieuwe panden in de traditionele bouwstijl en bouwwijze, is een bijzonder initiatief. In het centrum staan gelukkig nog meer 'oude' gebouwen die het verhaal vertellen over de inrichting, de traditionele bouw, het materiaalgebruik, en het wonen en werken in het centrum. Deze bebouwing is inmiddels zeldzaam, en verdient het om meer zichtbaar en beleefbaar te zijn.



Reconstructie van het Fabrikeurshuis dat op de Groest 102 heeft gestaan. Het huis is nu te vinden op Nieuwe Laanstraat 8.

Het door de bouw van de Hilvertshof afgebroken vroeg 18e eeuwse pand Zeedijk 24 waarvan het afbraakmateriaal gelukkig bewaard is gebleven samen met opmetingsschetsen





De z.g. Witte Boerderij, een stadsboerderij met een bijzonder gevormde voorgevel (een kruising van een trap- en een klokgevel) die voorheen in de Zon en Maanstraat stond. Het staat nu op de hoek van de Nieuwe Laanstraat en Herenstraat.

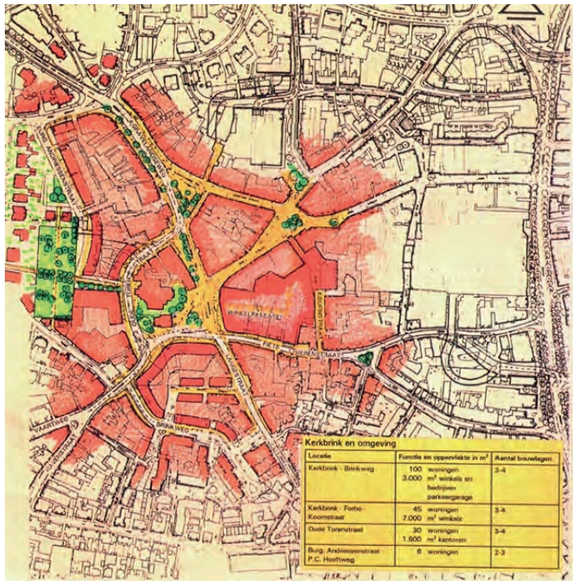
Gerestaureerde boerderij Herenstraat 45, gezien van de Nieuwe Laanstraat in de richting van de Herenstraat.

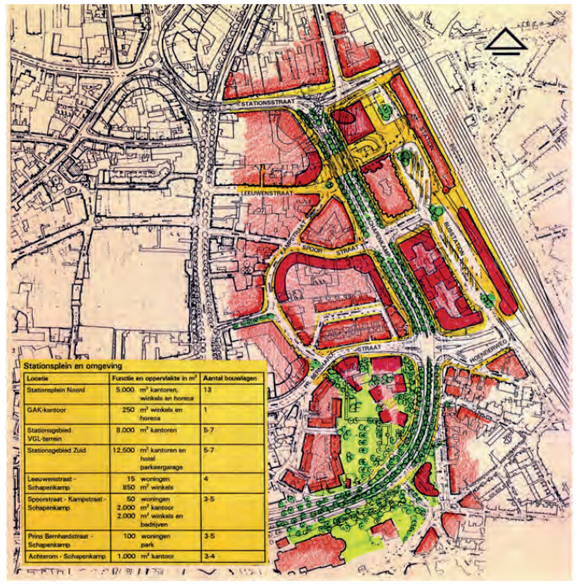




1997 NIEUW STRUCTUURPLAN

In 1997 werd Binnenstad Beter alweer vervangen door een nieuw structuurplan, waarin Hilversum werd getypeerd als dorps èn stedelijk. Dat resulteerde in de verdeling van het centrum in zones met verschillende dynamieken. Stads was bijvoorbeeld Gooische Brink, dorps was het historische buurtje. Dat historische buurtje, aan de Laanstraat, roept nadrukkelijk de traditionele bebouwing van Hilversum in herinnering, door kleinschalige historiserende bebouwing in één laag. Het is opgebouwd uit fragmenten van bestaande bebouwing aan het Weversplein (de Jonghe Graef van Buren, Laanstraat 31-37, waarvan de oorsprong teruggaat tot 1739). Maar dit buurtje met de nostalgische hang naar kleinschaligheid is een uitzondering. Critici stellen dat deze panden als ‘wisselgeld’ voor de grootschalige sloop in het centrum grotendeels uit hun context werden gelicht.





Gemeente Hilversum, Binnenstad Beter, kaart van de Kerkbrink en omgeving (links) en het stationsgebied en omgeving (rechts), 1991.



Herbergh 'De Jonghe Graef van Buuren', zoals het was toen het werd aangewezen als rijksmonument, foto 1969.

Keerzijde was dat met het verplaatsen van historische panden naar een nieuwe plek, de oorspronkelijke locatie een nieuw eigentijds karakter kreeg. Op steeds meer percelen verdween zo het dorpse karakter. Een andere opvatting van omgang met de geschiedenis spreekt uit de handelswijze met de zogenoemde Spijkerpanden in de jaren negentig. Uit het weer opnieuw opbouwen van deze panden als onderdeel van het overdekte winkelcomplex Gooische Brink I, blijkt ook een nieuw streven naar historische continuïteit als onderdeel van vernieuwing.
De twee historische ‘Spijkerpanden’ zijn op de oorspronkelijke locatie gehandhaafd. Ze zijn wel eerst afgebroken ten behoeve van de Gooische Brink, maar daarna weer opnieuw opgebouwd. Aan dit proces ging een langdurige discussie over de Kerkbrink vooraf.



De Jonghe Graef van Buuren wordt onzichtbaar gemaakt. Behalve twee al aanwezige kanjerzonneschermen aan de muur is er recent een heel lang exemplaar vlak voor het pand geplaatst.
Al eerder zijn de historische belettering, de luiken en de hangende luifel verdwenen.





De zgn. Spijkerpandjes aan de Kerkbrink, circa 1920.

De pandjes vlak voor de sloop en herbouw op de parkeergarage, 1980.





Temidden van de nieuwbouw werden ze met veel zorg met oude materialen herbouwd, 2008.

Jammer genoeg werden de historische pannen al snel vervangen door fonkelnieuwe, 2012.







Woningen Schoolstraat 11-29.



Poppodium De Vorstin.

2005 ONTWIKKELINGEN

Na 2005 gaat de geleidelijke verandering van het centrum door. Nieuwe gebouwen worden gerealiseerd, zoals het nieuwe Filmtheater aan de Herenstraat en muziekcentrum Poppodium De Vorstin, in plaats van de oude RK jongensschool die jarenlang functioneerde als poppodium De Tagrijn aan de Schoolstraat-Koninginneweg. Hier bepaalt het eiland rond de RK Onze Lieve Vrouwekerk het gebied tussen de Schoolstraat en de Naarderstraat, met voormalige zusterhuis, pastorie, en bijgebouwen. De tuin rond de pastorie is de groene long in dit gebied. Langs de Koninginneweg staan grote bomen.
In 1998 werd het terrein van het oude RK Ziekenhuis bebouwd. In de Langestraat vindt een forse schaalvergroting plaats. Een gebied dat ingrijpend transformeert is het stationsgebied, waarvoor in 2023 het GAK-kantoor (uit 1983) werd gesloopt.



Woningbouw Langestraat hoek Neuweg, architect Vera Yanovshtchinsky, 1999.



Nieuwbouw in plaats van het oude theater, later bioscoop City, Herenstraat. Links de flyover naar de parkeergarage op Hilvertshof.



Nieuwbouw appartementen in plaats van garage Sukkel aan de Neuweg.

Nieuwbouw aan de Langestraat naast Gooiland.

Nieuwbouw aan de Oude Torenstraat tegenover de kerk, aan de opgang naar de oude begraafplaats. Op de voorgrond de gerestaureerde muur van de oude begraafplaats.









CENTRUM HILVERSUM

BBA
BUREAU
VOOR
BOUWHISTORIE
EN
ARCHITECTUURGESCHIEDENIS
V.O.F.

BOUWHISTORISCHE
INVENTARISATIE

Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis BBA maakte in 2014 in opdracht van de gemeente een bouwhistorische inventarisatie van het centrum van Hilversum. De inventarisatie wordt in dit rapport niet herhaald, maar is er als bijlage wel onderdeel van. Enkele in het BBA-rapport opgenomen grafische kaarten worden hier ter informatie en verduidelijking van de opbouw van het centrum en de daarin nog aanwezige waarden wel opgenomen.



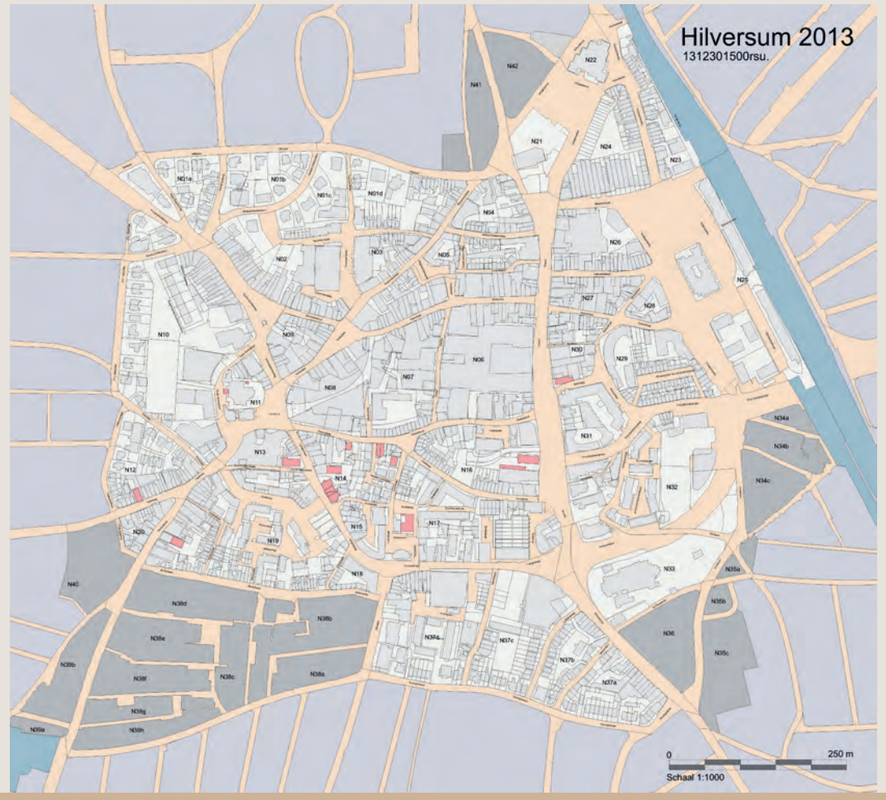
gedigitaliseerde kaart van 1832

In grijs de omvang van Hilversum op dat moment

CENTRUMKAART 2013

panden ouder dan 1832

overwegend in zuidelijk deel



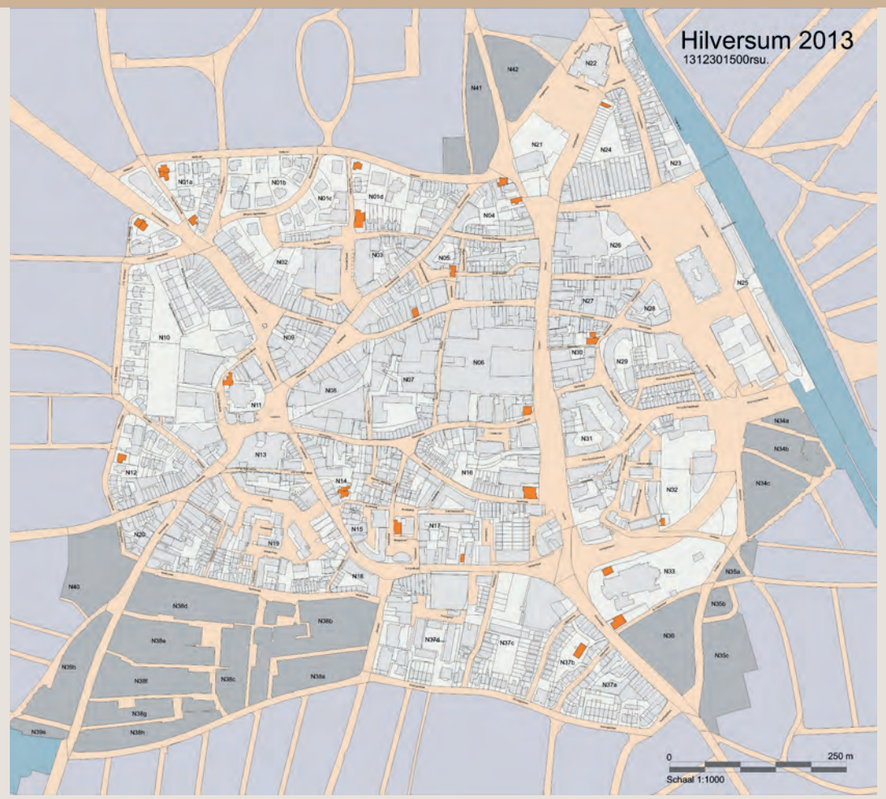
CENTRUMKAART 2013

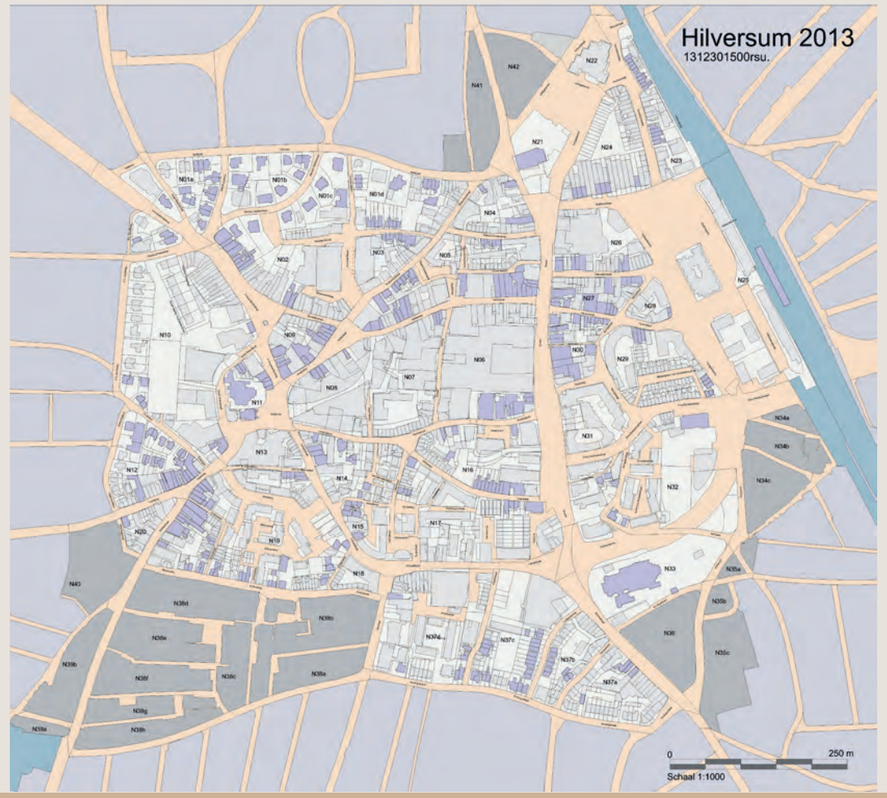
panden periode 1832-1884

overwegend aan de randen

Leganda kleuren per periode.

Agrarisch	tot 1832
Industrialisatie	1832-1884
Villakern	1884-1918
Cityvorming/Interbellum	1918-1945
Wederopbouw	1945-1965
Expansie	1965-1991
Contemporain	1991-2013

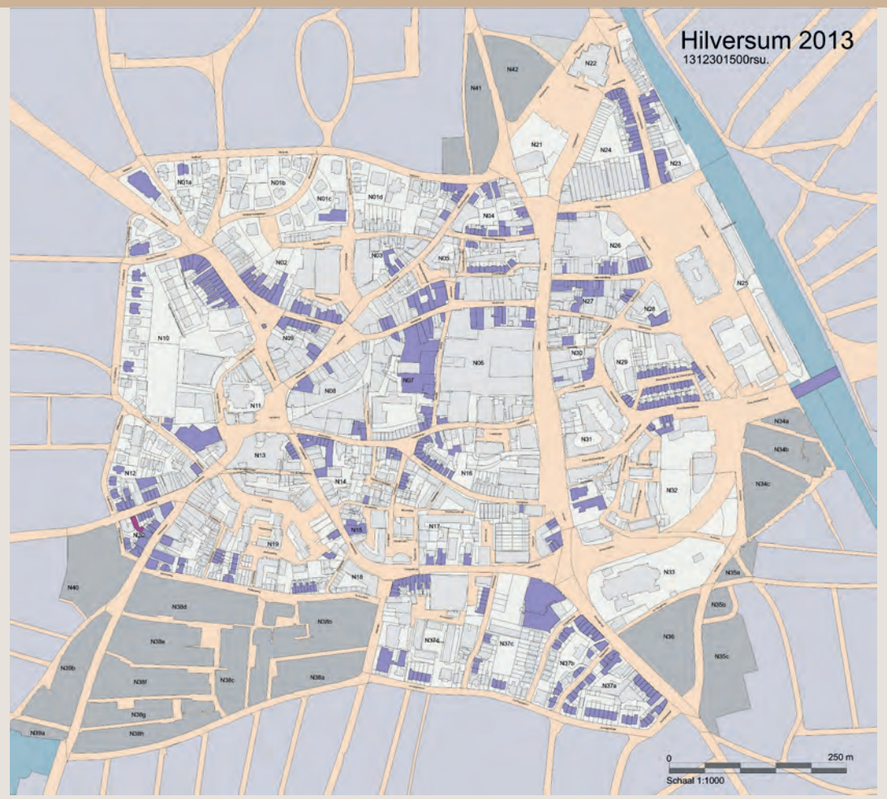




CENTRUMKAART 2013

panden periode 1884-1918

met kerkelijke gebouwen en winkelontwikkeling langs de Spoorstraat en de Kerkstraat.



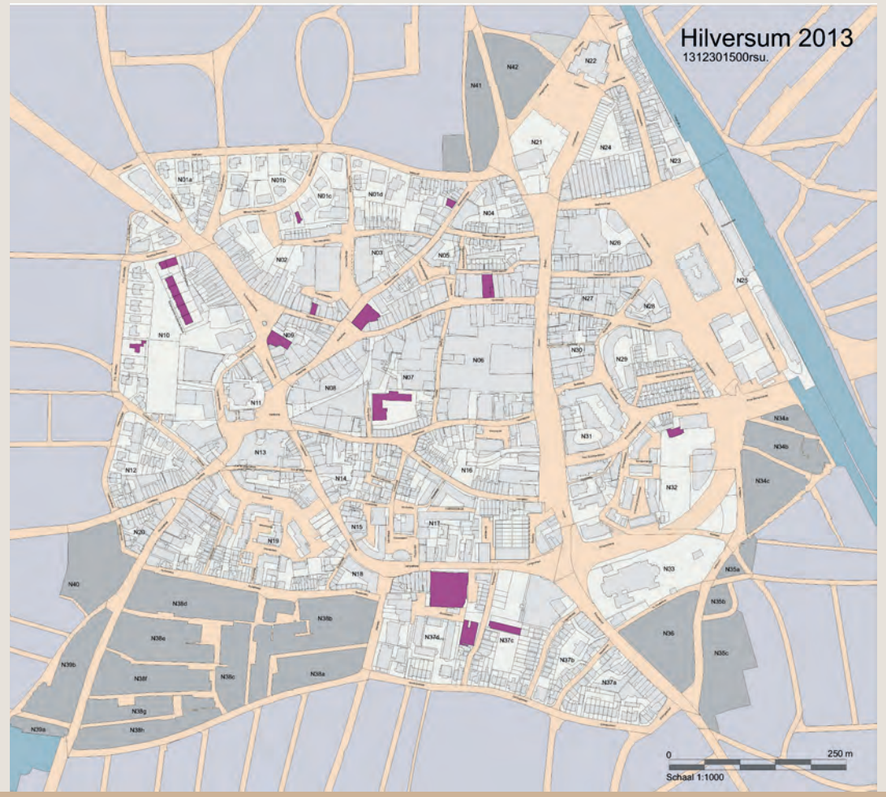
CENTRUMKAART 2013

panden periode 1918-1945

met ontwikkeling aan de randen en winkelontwikkeling aan de Kerkstraat en de 's-Gravelandseweg

CENTRUMKAART 2013

panden periode 1945-1965

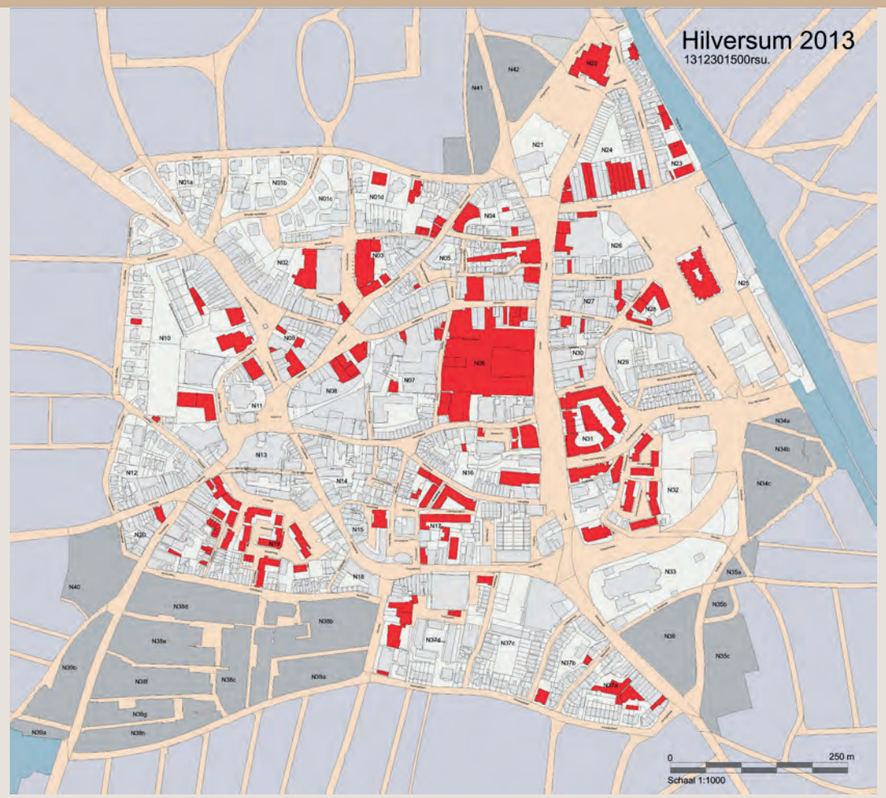


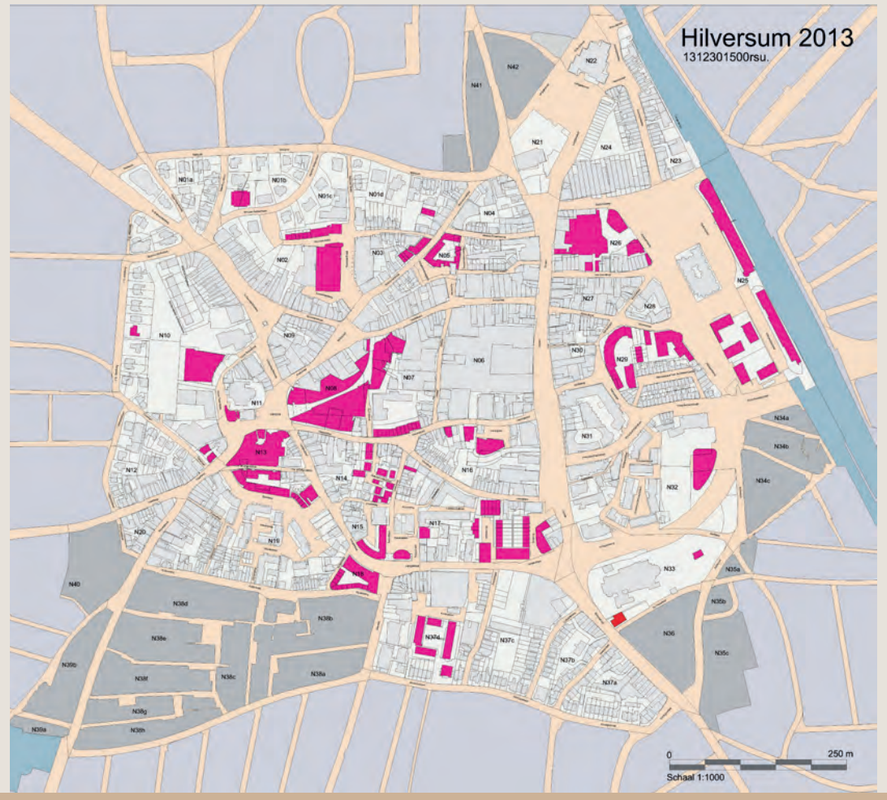
CENTRUMKAART 2013

panden periode 1965-1991

met in het midden winkelcentrum Hilvertshof

Agrarisch	tot 1832
Industrialisatie	1832-1884
Villakern	1884-1918
Cityvorming/Interbellum	1918-1945
Wederopbouw	1945-1965
Expansie	1965-1991
Contemporain	1991-2013

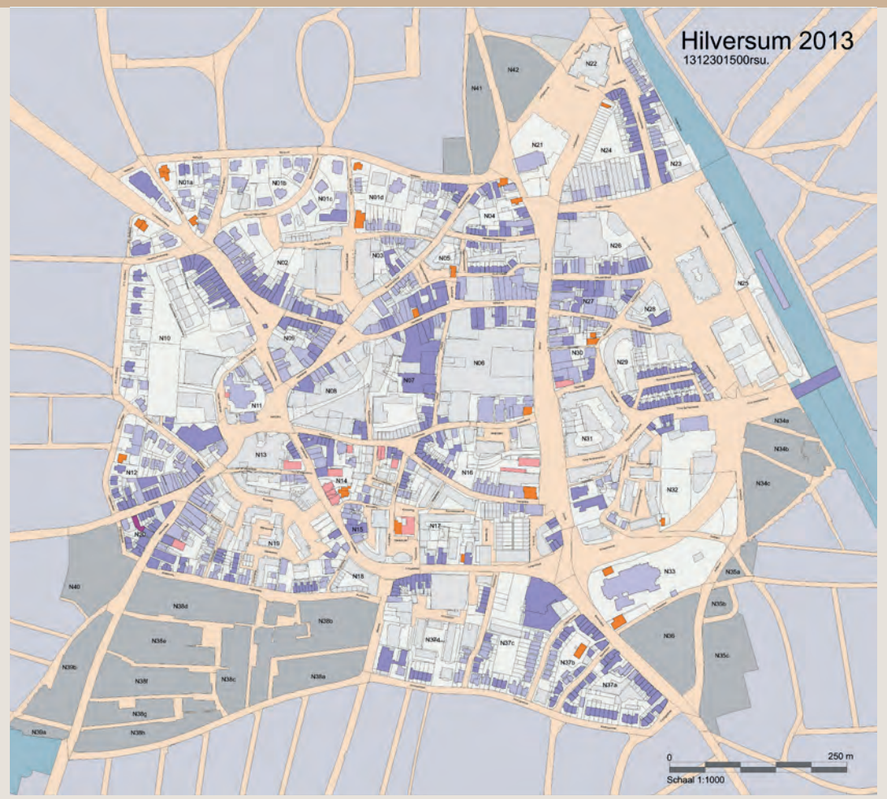




CENTRUMKAART 2013

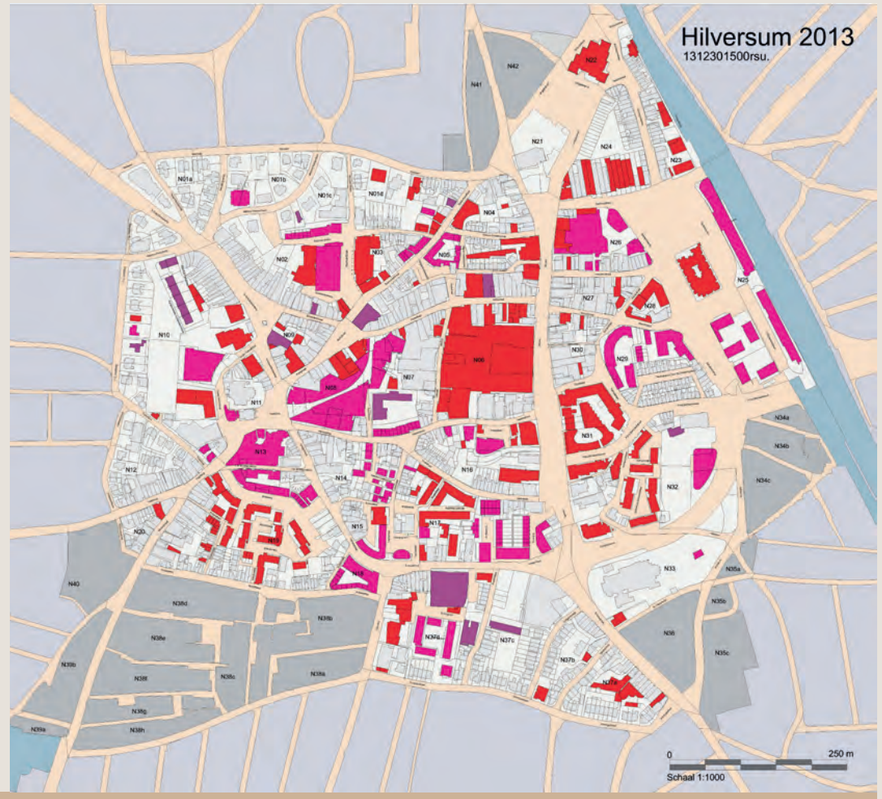
panden periode 1991-2013

met links van het midden winkelcentrum Gooische Brink



CENTRUMKAART 2013

alle panden van na 1945

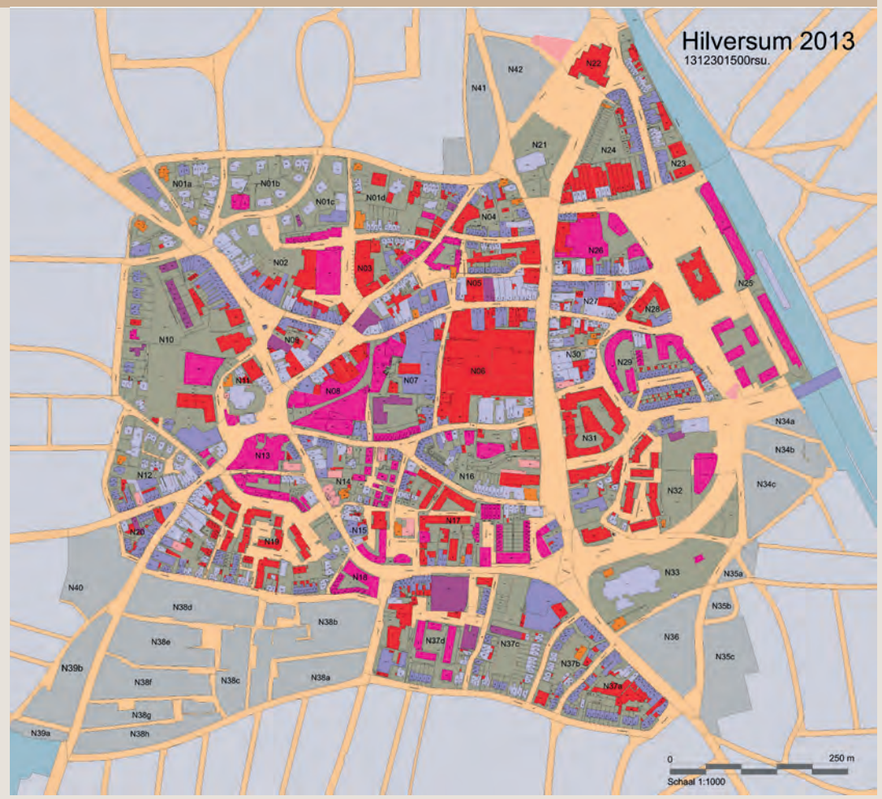


CENTRUMKAART 2013

alle panden van vóór 1945

panden van alle acht perioden

Agrarisch	tot 1832
Industrialisatie	1832-1884
Villakern	1884-1918
Cityvorming/Interbellum	1918-1945
Wederopbouw	1945-1965
Expansie	1965-1991
Contemporain	1991-2013



4 CENTRUM THEMATISCH

DE SFEREN VAN HET CENTRUM

De ontwikkeling van het centrum van Hilversum is te typeren als de transformatie van een agrarische nederzetting tot fabrieksdorp en verder tot een (winkel)centrum van regionale betekenis. Dat proces verliep organisch, zonder vooropgezet plan. De plannen die wel (in de twintigste eeuw) gemaakt werden zijn slechts ten dele uitgevoerd. De verschillende plannen hebben gezorgd voor doorbraken en plekken die vervreemdend werken.
Het resultaat zoals wij het nu kennen mist daarom een ruimtelijke hiërarchie, eenheid of samenhang zoals wij die bij meer planmatig aangelegde kernen zien, maar biedt wel een stadsbeeld met uiteenlopende sferen.

De meest voorkomende sferen

- De gezellige sfeer van het vooroorlogse winkelcentrum met aantrekkelijke straten, brinken en winkelwoonhuizen in een gevarieerde en soms uitgesproken architectuur.
- De besloten sfeer van de achteraf gelegen smalle woonstraten (voormalige stegen) die vaak niet meer dan een handvol kleine woningen en bedrijfjes ontsluiten.
- De ongekunstelde sfeer van de straten met arbeiderswoningen. In de Havenstraatbuurt en de Sint Vitusbuurt hebben de huizen ondiepe voortuinen aan eenvoudige, smalle straten. Deze buurten hebben een variëteit aan functies en bijbehorende gebouwen; wonen en werken ging samen; naast en achter woningen staan werkplaatsen, fabriekjes en loodsen.
- De schilderachtige sfeer van de vrijstaande villa's en geschakelde herenhuizen omgeven door grote en weelderige tuinen.



- De deftige sfeer van de forenzenstraten met vrijstaande en geschakelde herenhuizen en twee-onder-een-kapwoningen met diepe voortuinen en hagen, aan lanen met straatbomen.
- De sfeer van de naoorlogse *city*. In het centrum van Hilversum botsen het oude dorpsbeeld en de schaalvergroting die in de vorige eeuw plaatsvond, met het overdekte winkelcentrum Hilvertshof, de parkeergarage aan het Noordse Bosje, de Gooise Brink en de hoogbouw bij het station (woontoren en Entrada) als meest in het oog springende voorbeelden.
- De monotone sfeer van multifunctionele complexen met winkels en bedrijfsruimtes op de begane grond, woningen op de verdiepingen en een ondergrondse parkeergarage. De plinten zijn vaak hoog en maken geen contact met de straat. De complexen zijn vaak zo langgerekt dat ze een stedenbouwkundige begeleiding van de doorgaande wegen vormen , maar de gefragmenteerde straten van het brinkdorp ontkennen. Ze staan bijvoorbeeld aan de Langestraat, Schoolstraat en bij het station.



De kiosk bij de Kei op de brink 's-Gravelandseweg-Schoutenstraat.

De Kerkbrink met de groene brinkdriehoek op de historische plek en de willekeurig geplaatste muziektent, inmiddels een historisch dorpsbeeld!

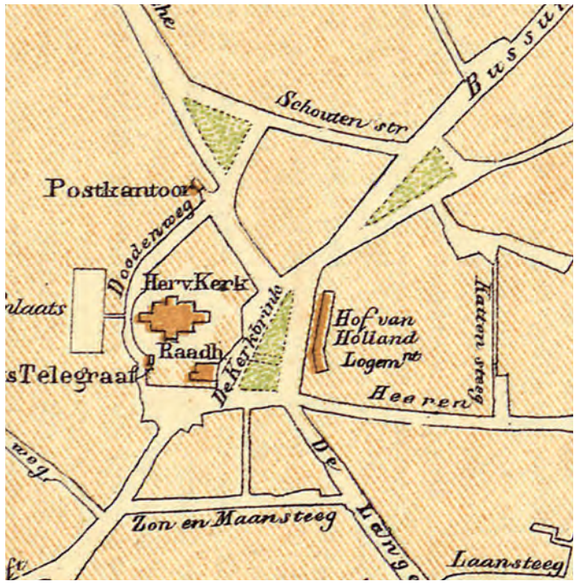
Waar aan de Langestraat ooit individuele panden stonden, staat nu een lang blok op een hoge gesloten plint. Helemaal links liggen de balkons boven het trottoir, terwijl het blok best enkele meters achteruit kon.



HOOFDSTRUCTUUR

De hoofdstructuur van brinken en straten is sinds de middeleeuwen gevormd en verwijst naar de oorsprong als brink- of esdorp. Hilversum heeft een groot aantal brinken. De brinken liggen op de splitsingen van wegen en waren bedoeld voor het verzamelen van vee en voor samenkomst. De brinken vormen de zwaartepunten in het netwerk van wegen en paden. Deze middeleeuwse wegen- en brinkenstructuur bestaat nog. De brinken zijn echter niet allemaal nog duidelijk herkenbaar en vrijwel allemaal verhard. Veel paden werden stegen of zelfs straten, waarbij die fijnmazigheid in het stratenpatroon grotendeels behouden is gebleven. Het centrum heeft nog enkele smalle straatjes waar een sfeer van dorpse geborgenheid hangt.
Deze structuur bestaat nog steeds, maar de brinken zouden een essentiële rol kunnen spelen in de herkenbaarheid, de routing, vergroening en verzachting van het beeld en de beleving. Ook tegen de hittestress en de wateropvang kunnen ze worden ingezet.
Nieuwe structurele elementen in de ruimtelijke hoofdstructuur uit de periode 1960-2005 zijn de verbreding van het Langgewenst, de doorbraak van de Schapenkamp en de Gooische Brink passage. De ruimte die de groei van het autoverkeer kreeg in de jaren zestig, werd in de jaren tachtig ingewisseld voor meer aandacht voor langzaam verkeer. Dat uitte zich bijvoorbeeld in het (deels) autoluw maken van wegen en pleinen.
Het grootste gedeelte van de binnenring volgt het tracé van historische wegen. Hierdoor slingert de binnenring soms en is het profiel veel informeler dan dat van de Schapenkamp. Voorbij de binnenring zet het centrum zich voort. Langs de uitvalswegen naar het zuiden, dicht tegen het centrum aan, liggen de arbeidersbuurten met een pragmatische structuur van evenwijdig lopende straten en ondiepe bouwblokken. De Langgewenst buurt bij de uitvalswegen naar het noorden heeft een ruimer opgezette structuur met gebogen wegen en grote percelen.
De structuur van deze uitbreidingsbuurten is sinds de aanleg nauwelijks gewijzigd. De Groest heeft door zijn ligging en historische breedte een spilfunctie, maar wel een wat halfslachtig karakter doordat het noordelijke gedeelte qua inrichting bij het autovrije winkelgebied is getrokken en het zuidelijke gedeelte meer het karakter van een verkeersader heeft gehouden.

Kaart van Hilversum met de grootste groene brinken, 1872.



Brink Kerkstraat-Schoutenstraat.







De Groest links met veel bomen, 1906, en rechts ruim na de oorlog zonder bomen, 1961.

GROENE RANDEN

Anders dan in de uitbreidingswijken van Hilversum is het groen in het centrum dun gezaaid. Het meeste groen bevindt zich langs de noordelijke en westelijke rand van het centrum, in de overgangsgebieden. De laanbeplanting van de Oude Enghweg, Minister Hartsenlaan, Naarderstraat, Koninginneweg-Noord is te danken aan de ligging in de invloedssfeer van de aangrenzende villabuurt. Opvallend is de laanbeplanting van de Groest met enkele en dubbele rijen kastanjes. Enkele wegen zijn van straatbomen voorzien, zoals de Schapenkamp en de 's-Gravelandseweg. De brinken en sommige straten zijn ingericht met straatbomen, zoals de Monseigneur van de Weteringstraat. Maar de meeste straten in het centrum zijn boomloos en de brinken zijn geen groene plekken meer. De solitairen of boomgroepen die zich in het centrum bevinden horen meestal bij een erf of een villatuin. Mooie voorbeelden daarvan zijn de Kruissteeg en het Noordse Bosje. De tuinen rond de Onze-Lieve-Vrouwekerk en de R.K. Sint Vituskerk met de oude begraafplaatsen (park Vitushof) daar tegenover en de oude begraafplaats Gedenkt te Sterven (de Hof) zijn de oases en groene longen van het centrum. In de zuidelijk gelegen arbeidersbuurten is relatief weinig groen. Er is wat straatbeplanting en soms een klein plantsoen. In de Havenstraatbuurt staan opvallend veel kleine prunussen langs de smalle straten.
Straatbomen zijn bepalend voor het groen in het centrum. Met de herwaardering voor de bestaande historische structuren in de jaren tachtig groeide ook de aandacht voor de historische groenstructuren van brinken en wegen. In 1986 werd de 'Visie straat- en laanbomen' opgesteld, in 1993 een groenstructuurplan 'Hilversum, meer dan groen'. De Groest is een van de duidelijkste plekken waar de historische groenstructuur is versterkt. In de jaren 1970-1990 bood de Groest vooral ruimte aan het autoverkeer en waren de bomen die langs de straat stonden grotendeels verdwenen. Na 1990 werd in het kader van 'Binnenstad Beter' de Groest weer een kastanjelaan. Er werden zestig nieuwe kastanjes van 35 jaar oud geplant, wat bijdroeg aan de verblijfs- en ontmoetingsfunctie van de Groest evenals het autoluw maken ten gunste van het winkelend publiek.

HISTORISCHE GELAAGDHEID

Hilversum ontwikkelde zich als een meerkernig agrarisch esdorp op zandgrond met verspreide bebouwing. Van de oude bebouwing uit de achttiende en negentiende eeuw, met de kenmerkende traditionele bouwstijl en bouwwijze, is hier en daar nog een exemplaar te vinden. Deze tijdlaag verdient meer aandacht om hem zichtbaar en beleefbaar te maken en deze zeldzame panden en buurtjes betekenis te geven in het gelaagde beeld van het centrum.
De industrialisering heeft in het centrum van Hilversum weinig sporen achtergelaten. Alle tapijtfabrieken zijn gesloopt. Aan de Herenstraat en de Groest staan nog een paar grote en rijk gedetailleerde fabrikeurswoningen. Uit deze tijdlaag dateren ook de arbeiderswoningen, zoals in de Havenstraatbuurt, de Bussummerstraat en de Sint Vitusbuurt. De buurt Klein Rome vormt een harmonische buurt met een eigen karakter dat gerekend kan worden tot 'de motor van Hilversum ',zoals de wijk ten oosten van het spoor. De maat en schaal zijn hier belangrijk. Ook de bebouwing uit deze tijdlaag is kwetsbaar en verdient meer aandacht.
Door de instroom van nieuwe inwoners, met name de draagkrachtige forenzen in de villabuurten, ontwikkelde de kern zich tot winkelcentrum. In de periode rond 1900-1940 werden fraai gedecoreerde winkel-woonhuizen gebouwd. De panden verschillen in grootte en bouwhoogte, maar wat echt in het oog springt zijn de voorgevels in verschillende architectuurstijlen. Hierdoor kreeg elk pand een individuele uitstraling. De hoekoplossingen variëren van fraai vormgegeven afgeschuinde hoeken tot krachtige accenten met gelede gevels. Boven de winkels werd gewoond, maar ook in achteraf gelegen straten werden woningen gebouwd. Het karakter met individuele, hoogwaardig vormgegeven panden moet als basisprincipe voor de verdere ontwikkeling van het centrum als uitgangspunt dienen.
Na de Tweede Wereldoorlog werd het gemengde karakter van het bebouwingsbeeld op een aantal plekken doorbroken door het toevoegen van grootschalige bebouwing. Dat neemt niet weg dat ook in deze periode architectonische pareltjes zijn gebouwd, zoals het voormalige C&A en Warenhuis Wortelboer.
De fijnmazige ruimtelijke en functionele structuur van het centrum werd doorbroken met de bouw van winkelcentrum Hilvertshof, dat op zijn beurt de toon zette voor de bouw van nog meer grootschalige bouwprojecten. Voor kleine ondernemers was door deze schaalvergroting steeds minder plaats. Uit onderzoek naar bouwperiodes van Hilversum blijkt dat in het centrum het grootste deel van de bebouwing van na 1945

Een aan het verkeer opgeofferde brink aan de noordzijde van de Groest.



Nieuwe aanplant van kastanjes, waarvan er enkele ook al weer zijn verdwenen, 2009.

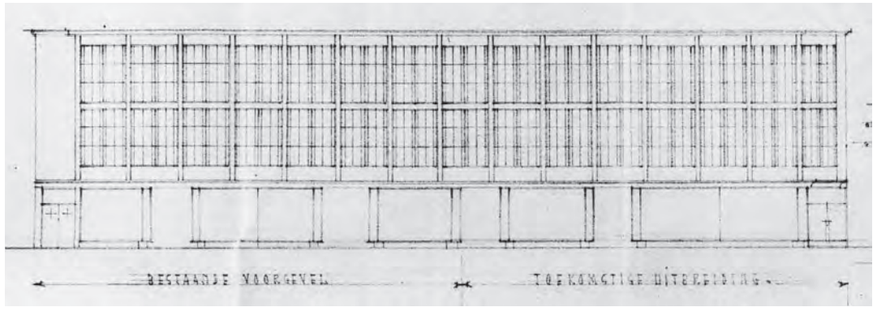


Fraai gedetailleerde winkelwoonhuizen aan de 's-Gravelandseweg.





Het enorme door architect S.G. Barenbrug ontworpen pand voor oorspronkelijk Winkelbedrijf Wortelboer, dat op de hoek van de 's-Gravelandseweg en het Keiplein werd gebouwd dateert uit 1950. In 1955 hield men rekening met een verdubbeling van de gevel langs de 's-Gravelandseweg, maar dat ging niet door.





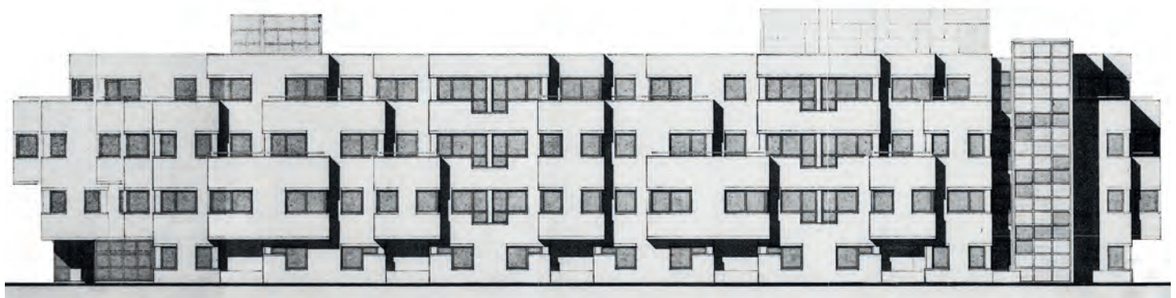






Hoek Kerkstraat - Koornstraat.
1. De winkelwoonhuizen uit 1904 met links nog oudere bebouwing.
2. Modehuis Voss van architect R.M.H. Magnée, kort na de bouw in 1966.
3. Het modehuis kort voor de sloop in 2020.
4. De vervangende en verdubbelde bouw voor de komende jaren . . .

dateert, hoewel Hilversum een heel oude oorsprong heeft. Vooral na 1960 is de bebouwing sterk verdicht en vernieuwd. De schaalvergroting is fors, waardoor de historische gelaagdheid is aangetast en de verhouding tot de organisch gegroeide bebouwingsbeeld en de brinkstructuur uit balans is geraakt. De verdichting gaat nog steeds door. Bij het zoeken van de balans tussen handhaven van de ruimtelijke hoofdstructuur en de inpassing van nieuwe bebouwing wint vaak de schaalvergroting: de percelen zijn groter, de bouwhoogte neemt toe, de variatie en geleding nemen af. Overigens heeft die ontwikkeling ook impact op de bestaande bebouwing: de nieuwe, grootschaliger bebouwing is dominant in het straatbeeld, waardoor bestaande bebouwing naar de achtergrond wordt verdrongen. Veel puien van historisch waardevolle panden zijn door de ‘modernisering’ aangetast, maar dat kan nog hersteld worden. Het schilderen van oorspronkelijk ongeschilderde gevels met een vaak fraai gedetailleerde baksteenarchitectuur is helaas onomkeerbaar.



Ontwerptekening GAK-gebouw, Stationsplein/Schapenkamp, architect O. Greiner, 1981. Afgebroken.

In het voor Teleac gebouwde pand langs het spoor is nu het 'sociaal plein' gevestigd.

Kerkbrink 6

Uitbreiding van het Museum Hilversum, aan de Kerkbrink en Oude Torenstraat. Er is heel lang gezocht naar de vestiging van een cultuurgebouw in centrum. Uiteindelijk koos het gemeentebestuur voor uitbreiding van het bestaande museum in het voormalige raadhuis. De uitbreiding is een nieuw volume dat aan de achterzijde van het voormalige raadhuis van Hilversum, thans in gebruik als museum, in 2003-2005 is gerealiseerd. De ontwerper van de uitbreiding, Hans Ruijssenaars, zocht met de architectuur van de gevels aansluiting bij het bestaande gebouw. De vormgeving van het nieuwe deel is geïnspireerd op de stijl van het oude gebouw, dat dateert uit 1882.



SOCIALE EN CULTURELE VOORZIENINGEN

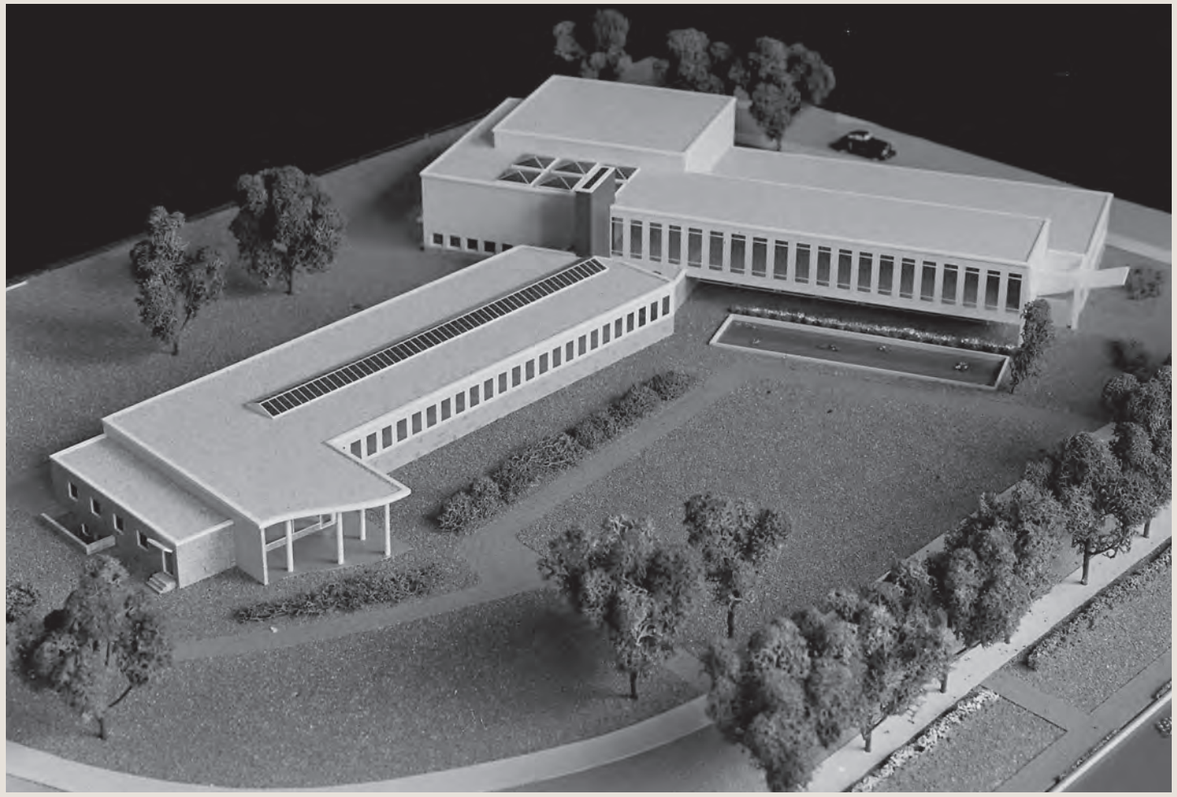
Het is opvallend dat belangrijke overheidsgebouwen in Hilversum niet in het huidige centrumgebied, maar meer langs de rand ervan of net erbuiten zijn gesitueerd. Het gemeentebestuur van Hilversum zetelt sinds de opening van het nieuwe raadhuis in 1931 in het bijzondere gebouw van Dudok. Ook het nieuwe stadskantoor naast het raadhuis, aan de Oude Enghweg 23, ligt buiten het centrum. Het voormalig kantongerecht, aan de ’s-Gravelandseweg 59, ligt eveneens net buiten de kern.
Het zogeheten ‘sociaal plein’ ligt aan de rand van het centrum. Deze openbare sociale voorziening is ondergebracht in een kantoorgebouw naast het station van Hilversum (het voormalige Teleac-kantoor). Tegenover het station was sinds 1983 het GAK-kantoor gelegen, een bijzonder structuralistisch gebouw dat inmiddels is afgebroken.
Historisch gezien zijn de Kerkbrink en de Groest de locaties voor bijzondere culturele voorzieningen. Na de bouw van het nieuwe raadhuis van Dudok werd het Oude Raadhuis op de Kerkbrink in gebruik genomen als Goois Museum. In sommige stedenbouwkundige plannen was de afbraak van dat Oude Raadhuis voorzien om de verkeerssituatie op de Kerkbrink te kunnen verbeteren. In 1946 had Dudok dit idee bijvoorbeeld in zijn Kernplan (1946) verwerkt. Maar van sloop van het Oude Raadhuis is het gelukkig niet gekomen, evenmin van de bouw van een nieuw cultureel centrum, alhoewel daar meerdere voorstellen voor zijn gemaakt.
In 2004 werd het Goois Museum uitgebreid met een nieuwe vleugel naar ontwerp van Hans Ruijssenaars architecten, in een stijl die aansluit bij die van het Oude Raadhuis. De vleugel werd ingepast in het bestaande stratenpatroon (verkeersstructuur), op de plaats waar de dorpsschool met gymnastieklokaal (later gebruikt als dienstgebouw) hadden gestaan.
Na 2005 werden nog enkele belangrijke culturele voorzieningen gebouwd in het centrum of net daarbuiten: de nieuwe bioscoop aan het Langgewenst (VUE), het poppodium De Vorstin daar vlakbij, en het Filmtheater aan de Herenstraat.

Wilhelminastraat

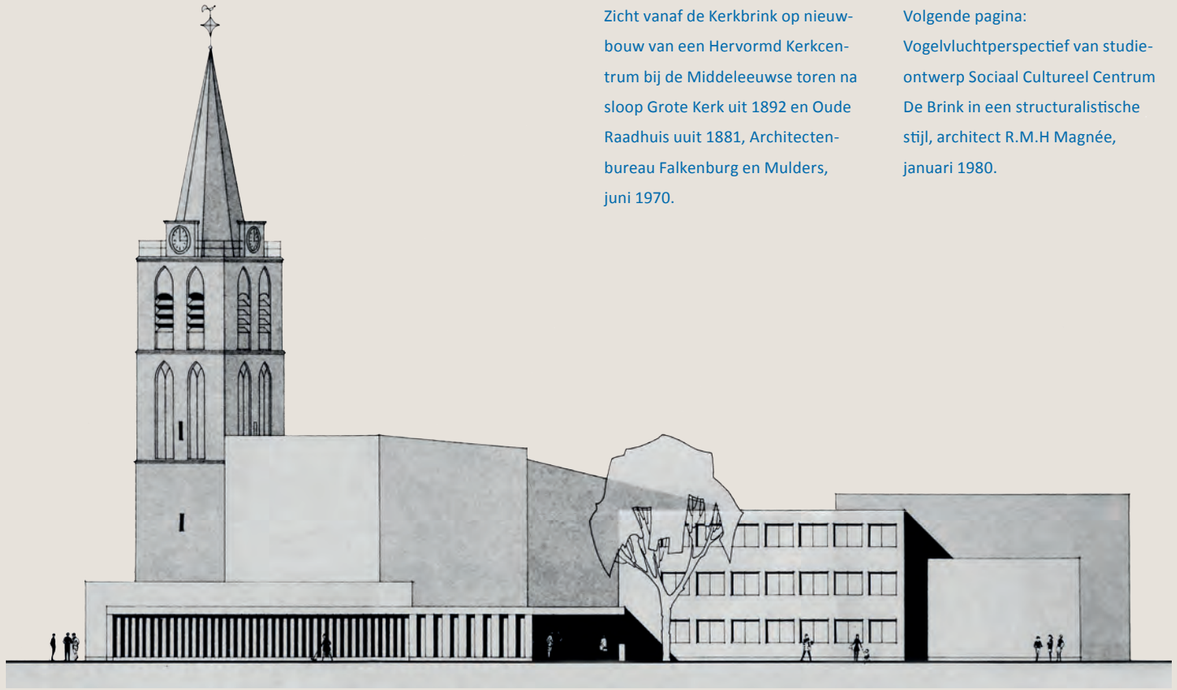
Kantoorgebouw Gemeente Hilversum met sociale voorziening, naast Station Hilversum. Voormalig kantoorgebouw Teleac. Ontworpen door J.A. van Belkum in 1998. Hoofdzakelijk zes bouwlagen, met parkeren in ondergrondse garage. In de plint aan centrumzijde zit de toegang tot Sociaal Plein. Vanwege typologie en zichtbaarheid van sociaal kantoor op centrumlocatie van belang.



GESTRANDE PLANNEN VOOR CULTURELE VOORZIENINGEN

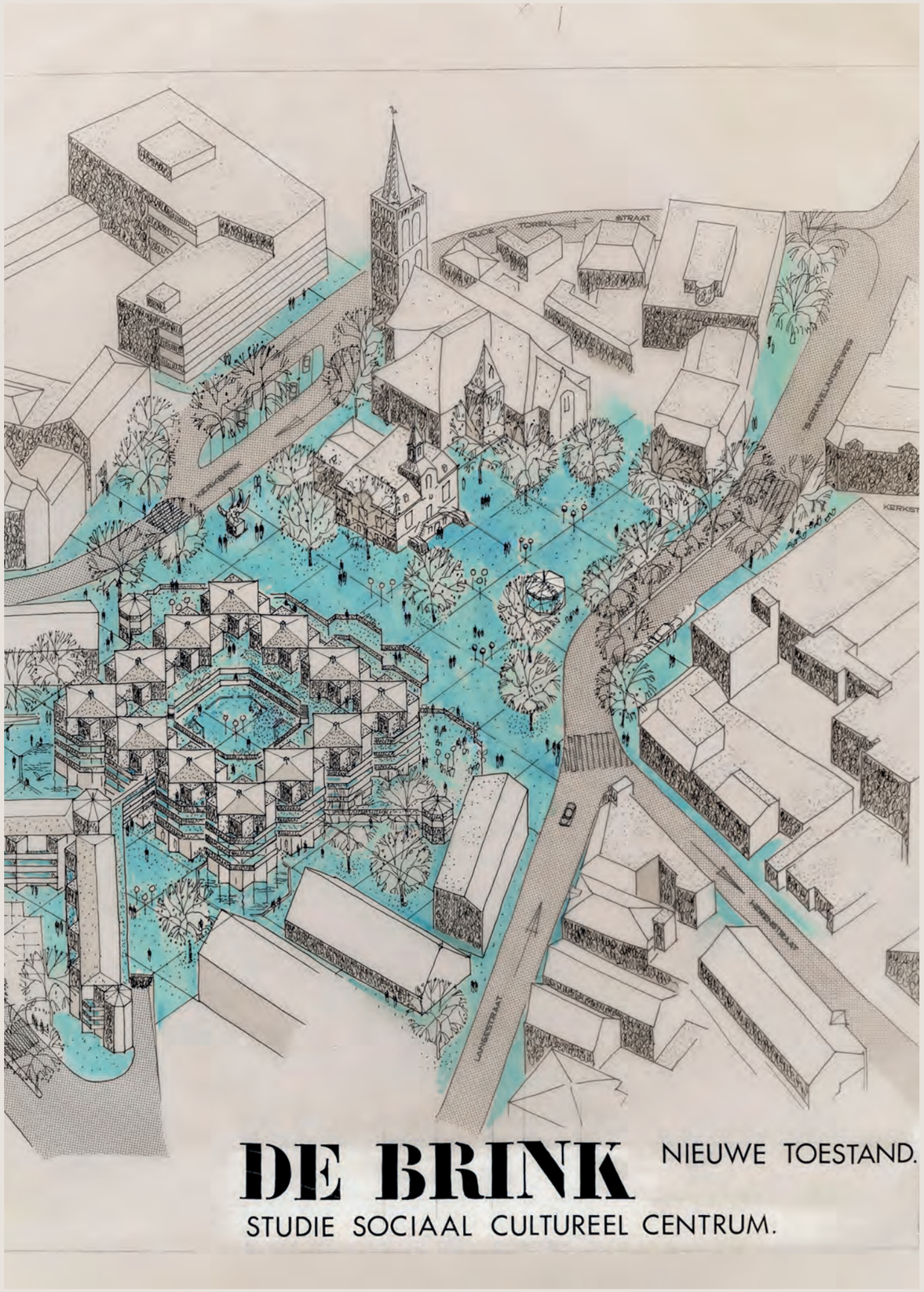


Maquette van het Cultureel Centrum aan Witten Hullweg, hoek Hoge Naarderweg, W.M. Dudok, 1957.



Zicht vanaf de Kerkbrink op nieuwbouw van een Hervormd Kerkcentrum bij de Middeleeuwse toren na sloop Grote Kerk uit 1892 en Oude Raadhuis uuit 1881, Architectenbureau Falkenburg en Mulders, juni 1970.

Volgende pagina: Vogelvluchtperspectief van studieontwerp Sociaal Cultureel Centrum De Brink in een structuralistische stijl, architect R.M.H Magnée, januari 1980.



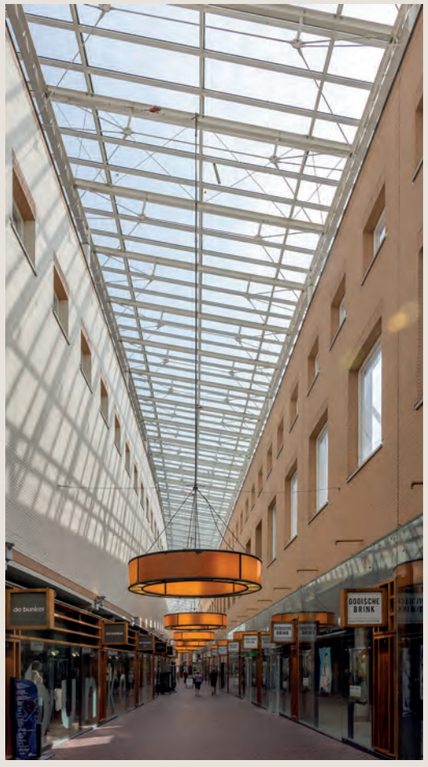
ECONOMISCHE VOORZIENINGEN

Winkels

De economische functie van het centrum als winkelgebied is in de periode na 1960 versterkt. Het was een gericht gemeentelijk beleid, zoals in het structuurplan van 1961, om een groot deel van het centrum voor winkels te bestemmen. Hilversum werd in dit structuurplan gezien als 'hoofdcentrum voor het Gooi'. Die winkels kwamen in de plaats van de bestaande bebouwing, zoals woningen en fabrieken.
Volgens het structuurplan van 1961 was het de bedoeling dat dat grotere winkels zouden zijn. In het centrum moest een kernwinkelapparaat komen. Een uitgesproken voorbeeld van de grootschalige vercommercialisering van het centrum in de jaren 1970 is de Hilvertshof aan de Groest. Dat overdekte winkelcentrum van ontwerpbureau: Zanstra, Gmelig Meyling en De Clerq Zubli architecten bood sinds de opening in 1973 onderdak aan tal van winkels, waarbij bezoekers de mogelijkheid hadden te parkeren op het tweelaagse parkeerdek. Een ander voorbeeld van een moderne winkel is het verzamelgebouw Kerkstraat 24, uit 1985, waar achter een gedeelde glazen gevel meerdere winkels waren ondergebracht. De tendens van groepering van commerciële functies in verzamelgebouwen, in combinatie met andere functies, kreeg ook in de jaren negentig uitingen. De Gooische Brink uit de jaren 1990 is daar een duidelijke representant van.

Kerkbrink 2d, Kerkstraat 63, Herenstraat

Winkelcentrum Gooische Brink I, woningen en parkeergarage, die met elkaar zijn verbonden door een passage. Het gebouw staat bekend als Gooische Brink I, en is in 1996-1999 gerealiseerd als onderdeel van de Gooische Brink I en II naar een ontwerp van De architectengroep, Hans Ruijssenaars. Het multifunctionele gebouw is ingepast in de bestaande historische structuur, met inpassing op terrein achter historische bebouwing in combinatie met nieuwe gevels aan de openbare weg. Het gebouw is gesitueerd aan de Kerkbrink, een van de belangrijkste brinken van het historische centrum van Hilversum. In het project zijn twee historische panden opgenomen, de zogeheten 'Spijkerpanden' (Kerkbrink 19 en 21) die opnieuw zijn gebouwd. Die integratie is te beschouwen als reactie op ahistorische werkwijze van bouwen in de binnenstad uit jaren zeventig in Hilversum. Maar de passage is een nieuwe verbinding (die er historisch niet was) tussen de Kerkbrink en de oostelijk gelegen winkelstraten. Levendige gevelcompositie met zuilenrijen en inspringende volumes. Tegelijk met de bouw van het complex is het westelijke plein, de historische Kerkbrink, autovrij gemaakt. Het complex heeft door de relatief grote schaal een stedelijke uitstraling.

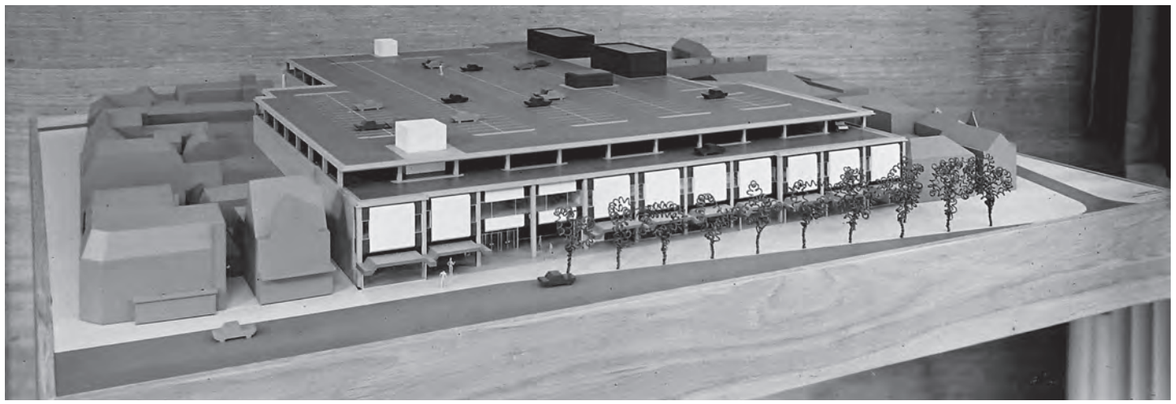




De Gooische Brink, architect Hans Ruijssenaars, 1996-1998. De Passage heeft de structuur uit de binnenstad (verbindingsgang) verbindt het centrum met het naastgelegen warenhuis (westelijk) en dateert uit 1972-1973. De schaalvergroting van de footprint werd aanvankelijk verbloemd door de opdeling van de gevel aan de Groest. Het winkelcentrum is recent gerenoveerd waarbij een groot deel van het oorspronkelijke beeld is verdwenen. Zo hebben de straatgevels een nieuwe gevel gekregen. De kleinschalige indruk is daarbij verdwenen. Ook het interieur is deels vernieuwd. Helaas is het niet meer het mondaine winkelcentrum dat het is geweest.

Groest 64-86, Hilversthof 1-165, Kerkstraat 15, 19, Herenstraat 14, Zeedijk

Winkelcentrum Hilvertshof, met parkeergarage op dak, gereaiseerd in 1970-1973. Gebouwd in opdracht van ontwikkelaar Johan Matser, die zich liet leiden door de Amerikaanse *malls*. Het grootschalige overdekte winkelcentrum heeft voor winkelend publiek vanaf de straat entrees aan meerdere zijden. De hoofdentree is aan de Groest. Voor auto's is een parkeerdek via een hellingbaan bereikbaar vanaf een toegang aan de Groest. In het complex zijn circa 100 winkels, die via een overdekte binnestraat voor winkelend publiek bereikbaar zijn. Het winkelcentrum is hoofdonderdeel van het autovrij maken van een deel van de binnenstad, begin jaren 1970. Het is de kern van het autovrije winkelgebied. Het is een grootschalig orthogonaal gebouw gebouwd met behoud van de bestaande historische gegroeide onregelmatige wegenstructuur. De luchtbrug



Winkelcentrum Hilvertshof, maquettefoto, 1970.



Winkelcentrum Hilvertshof, na wijziging en optische 'verlenging' van de gevel.



Bankgebouw 's-Gravelandseweg 9, architectenbureau Falkenburg en Mulders, 1972.



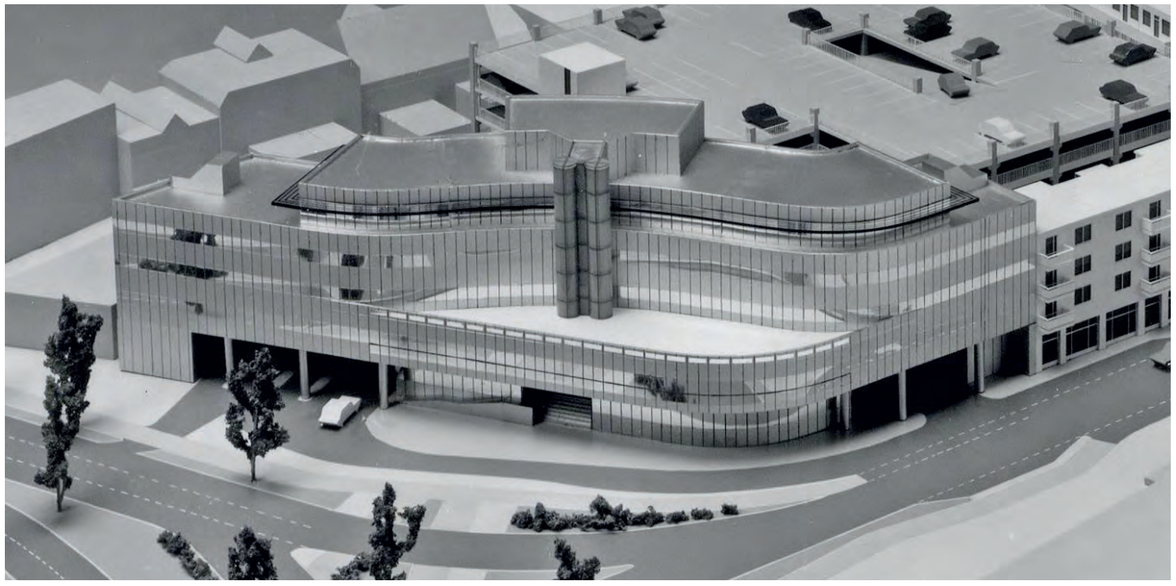
Zeldzaam kunstwerk van glasapplicatie, Joke Cassee.

Kantoren

Over de locatie van kantoren in het centrum deden de opeenvolgende structuurplannen eveneens uitspraken. In het Structuurplan van 1961 waren onder andere de oostwand van de Groest en de Kerkbrink gereserveerd als een concentratie van winkels en kantoren. In het structuurplan van 1971 werd een nieuwe opvatting over kantoren in het centrum gepresenteerd. De kantoren dienden geconcentreerd te worden in een gebied bij het station. Als uitingen van het structuurplan van 1971 zijn te beschouwen het GAK-kantoor uit 1983 (inmiddels afgebroken) en het gebouw Silverpoint, met een parkeergarage. Meerdere bankgebouwen werden na 1945 vernieuwd of vestigden zich in nieuwe panden. Een van de voorbeelden daarvan is de AMRO-bank die in het centrum een nieuw kantoor realiseerde aan de ’s-Gravelandseweg 9. Dit gebouw is in zichzelf een hoogwaardig ontwerp, maar staat op de verkeerde plek. Door deze panden staat de omringende fijnere bebouwing onder druk omdat ze aanleiding geven tot vergroten en optoppen.



Bankgebouw 's-Gravelandseweg 17-25, Architectenburo Elshuis, 1972.



Stationsplein 1-17, Stationstunnel 1

Station Hilversum, gebouwd in 1992 naar ontwerp van Jan van Belkum, die meerdere stations heeft ontworpen. Voor de nieuwbouw werd het oude station, een gemeentelijk monument, in 1990 gesloopt. De nieuwbouw vond plaats na lang (12 jaar) en veel oppositie tegen de sloop. Het nieuwe station is gerealiseerd als multifunctioneel gebouw met hal op de begane grond, winkels in de plint en kantoren in vier lagen erboven. De hal heeft gekleurde vensters ontworpen door beeldend kunstenaar Joost van Santen. Op een van de hoeken is een toren gerealiseerd, die associatie oproept met een zendmast, als symbolische verwijzing naar zendmasten en Hilversum als mediastad. Langs de plint loopt een arcade, een beschutte zone voor wandelaars. Hierin zijn ook de kantoorentrees gesitueerd. Aan de westzijde legt een brede aanlooproute de verbinding tussen stationshal en binnenstad. Westelijk is een twee entreezone, aansluitend op de oostelijke wijken. In 2009 is de fiets- en voetgangerstunnel onder het station geopend, waardoor de (ongewenste) scheidingsfunctie van het spoor tussen de bebouwing westelijk en oostelijk ervan, werd verminderd.





Kantoorgebouw Silverpoint, architect De Clerq Zubli, 1995.



De wandwerking van het nieuwe politiebureau tussen Groest, Kampstraat en Prins Bernhardstraat. Aan de kant van de Groest heeft het gebouw een vriendelijker gezicht. Het draagt aan deze kant niets bij aan de verbetering van de straat en het bebouwingsbeeld aan de Prins Bernhardstraat.
Vanaf de Schapenkamp werkt de opbouw van de installaties zeer verstorend.





WONEN

Niet alleen de opvattingen over winkelen en werken veranderde in de periode 1960-2005, ook de gemeentelijke visie op wonen in het centrum veranderde in de loop der jaren. Terwijl in de jaren zestig nog nadrukkelijk winkels en kantoren prioriteit kregen, kreeg vanaf de jaren zeventig wonen in de bestaande kern weer meer de ruimte. In lijn daarmee zijn in die jaren woningen zowel langs de randzone van het centrum gebouwd als verdeeld over het centrum. Daar lagen twee motieven aan ten grondslag. Enerzijds werd door de woonfunctie de levendigheid van het centrum vergroot. Anderzijds werd het realiseren van woningen in het centrum in de jaren zeventig gezien als een mogelijkheid om de druk op de buitenwijken en het groen te ontzien. Want de mogelijkheid om te bouwen buiten de bestaande kern was door het streven naar natuurbehoud beperkt.
De bouw van woningen in het centrum kreeg in hoofdzaak op twee manieren vorm. Enerzijds door woningen op te nemen in multifunctionele gebouwen, zoals winkels of kantoren in de plint en woningen erboven. Daarnaast zijn woningen gerealiseerd in grote wooncomplexen of in kleine buurten. De beperkte mogelijkheden om in de buitengebieden woningen te bouwen, leidde er mede toe dat in de binnenstad op diverse locaties werd verdicht en de hoogte in werd gegaan. Een belangrijk punt in de 'Onderzoeksrapportage binnenstad 1986' is dat nieuwe bebouwing moest worden ingepast in de bestaande historische structuur.
Kenmerkend voor de jaren zestig is het complex woningen met winkels aan de Langestraat 27-53 van Hartman en Eylers. In de jaren zeventig zochten enkele architecten naar een meer gevarieerde bouw, zoals Ir. H.N. van Wijk. Het meest duidelijk voorbeeld van kleinschalig wonen met respect voor de historische structuur is het historisch buurtje Laanstraat, eveneens uit de jaren zeventig.
In de kern waren meerdere grotere gebieden die werden gesaneerd ten behoeve van nieuwbouw, zoals bijvoorbeeld in de buurt noordelijk van de R.K. Sint Vituskerk, langs de Schapenkamp. De architect van dat complex, Ir. H.N. van Wijk streefde naar variatie en kleinschaligheid; in dit woningbouwcomplex Antonius Brouwerstraat zijn de openbare en semi-openbare ruimten mee ontworpen, en maken muren, banken, tuinen en (parkeer)pleinen onderdeel uit van het complex.
Het appartementencomplex aan de Schoolstraat-Huizerstraat van architect Van Houwelingen is specifiek voor ouderen gerealiseerd en heeft een overdekte binnenhof.
In de jaren tachtig en negentig wordt wonen boven commerciële functies gecontinueerd. Aan de Groest bijvoorbeeld zijn meerdere van dergelijke complexen gebouwd. Een ander voorbeeld elders in de kern is het multifunctionele complex Noordse Bosje 4-38 uit 1980, waar woningen zijn gecombineerd met een commerciële plint. Op een aantal plekken werden ook meer kleinschalig en pandgewijs woningen met bedrijfsruimte ingepast, zoals bijvoorbeeld aan de Spoorstraat 65/67.



Schoolstraat 2-120, Huizerstraat 1

Ouderenwoningen met parkeersouterrain Schoolstraat en Langgewenst, oorspronkelijke naam van het complex is De Passage, later Prinsenhof. In 1978 gerealiseerd naar ontwerp van architektenburo Van Houwelingen, Aalsmeer. Sluit het plein Langgewenst aan de noordoost-zijde af. Min of meer alzijdig georiënteerd. Heeft entrees aan meerdere zijden. De bouw van de woningen was mogelijk door de markt op het Langgewenst voor een deel te verplaatsen naar Groest. Als oorspronkelijk complex ouderenwoningen steeds zeldzamer wordend in Nederland. De geschilderde rode, oranje en gele kleur op de baksteen gevels is later aangebracht.



Spoorstraat 65b, 67, Biersteeg 17

Winkel- en woonhuis, in een modernistische bouwstijl, een opvallende winkel-woonhuis in deze smalle straat. Oorspronkelijk gebouwd in 1982 als eigen woonhuis van Koen van Velsen. Heeft een gevel aan twee openbaar toegankelijke straatruimtes. Een oorspronkelijke opbouw op tweede verdieping is recent deels aangepast. Door de pandbreedte en bouwhoogte in twee hoofdlagen sluit het aan bij de belendende historische bebouwing. Een goed voorbeeld van een kleinschalige, pandgewijze vernieuwing in de binnenstad, in een eigentijdse architectuur. De vrijwel identieke gevels zijn opgebouwd uit bijv. staal en glas met zichtbare constructieve elementen. Door de vormgeving contrasteert het en presenteert het zich als autonoom. Goed voorbeeld in het oeuvre van de architect.

Langestraat 27-53

Winkelflat, gebouwd als complex van 42 'flatwoningen', winkels in plint en parkeerkelder, in 1965 gerealiseerd aan de Langestraat. Uitgesproken jaren zestig architectuur, gemetselde gevels, puien zijn grote elementenbouw. Ontworpen in 1964 door het Hilversumse architectenbureau Hartman en Eylers.





Langgewenst 1-133

Multifunctioneel gebouw, in 1994-1995 gerealiseerd naar ontwerp van architectenbureau Trema, in opdracht van Amstelland/Van der Heijden. In het gebouw zijn 65 woningen in circa vijf bouwlagen. In een klein deel van het gebouw, op de kop in de plint, is een economische voorziening gesitueerd. Het hoofdvolume is opgebouwd uit een gebogen haak-vorm die de straatruimte van Naarderstraat en Langgewenst volgt. Qua schaal versterkt dit gebouw het stedelijke karakter van het centrum van Hilversum. Voorbeeld van een grootschalig complex in de binnenstad, dat een straatwand en pleinwand vormt. De pleinwand is relatief meer open naar de openbare ruimte, dan de straatwand.

Kruissteeg 2-12, Veerstraat

Complex van circa dertig woningen, gebouwd aan de Kruissteeg westzijde, met trappen, portieken. In 1987 gebouwd naar ontwerp van Ontwerpgroep Es van Ginkel architekten. Gevarieerd gevelbeeld in straat. Door gevelcompositie en materiaalgebruik een gevarieerd, levendig en kleinschalig karakter, kenmerkend voor de bouwperiode. Verspringende daklijn. Dakschilden als compositorisch middel. Inpandige openluchtportieken. Binnentrapindicatie aan gevel zichtbaar. Door middel van balkons veel contact vanuit woning met straat mogelijk.



Fabrikeurstraat 1, Kruissteeg 1, Veerstraat 25-33

Complex van ca. 55 woningen, met parkeergarage en bedrijfsruimte, in 1987 gebouwd naar ontwerp van Ernst Kasanmoentalib, aan de Kruissteeg oostzijde. Hoofdzakelijk twee en drie bouwlagen. Witte gevelsteen en witte paneelelementen. Elke hoekoplossing is anders ontworpen. Binnen een gevelrij grote eenvormigheid, repetitie en samenhang.



Kampstraat 21-47, 49-51, Spoorstraat 51-53

Multifunctioneel gebouw, in circa 1996 gerealiseerd in opdracht van Stichting woningcorporatie Gooi en Omstreken. Ontworpen door Bouwontwerpgroep Kokon, C. Paauwse. In het gebouw zijn woningen en in de plint kantoren en winkelruimte, en een parkeerkelder. De hoofdvolumes zijn opgebouwd uit een gebogen vorm langs de Kampstraat. De straatgevel is geleed in onderdelen. Voorbeeld van een grootschalig complex in de binnenstad. Aan de noordzijde is aansluiting gezocht met enkele bewaard gebleven historische panden aan Spoorstraat.



Kerkbrink 9, 21-37, Brinkweg 1, 5-19 ev, Zon en Maanstraat

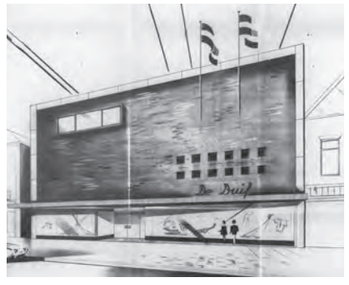
Winkelcentrum met parkeergarage, staat bekend als Gooische Brink II, en is in 1996-1999 gerealiseerd als onderdeel van de Gooische Brink I en II naar een ontwerp van De architectengroep, Hans Ruijssenaars. Halverweg het complex loopt een smalle straat voor langzaam verkeer, de Zon en Maanstraat. Dat is continuering van historische route. Aan de zuidelijk gelegen Brinkweg is de toegang tot een ondergrondse parkeergarage. Door de schaal een stedelijke uitstraling.





Woongebouw Noordse Bosje, architectenbureau Jonkman en Klinkhamer, 1999. In het ontwerp is een manier gevonden om de omvang van het appartementengebouw niet verstorend te laten werken.





Er staan in het centrum een aantal verstorende gebouwen. Een van de dissonanten staat op de hoek van de Groest en de Herenstraat.

Wijziging monumentale panden De Duif, Groest 52,54, 1966. De moderne gevel verdween achter beplating. Architectuur is vervangen door een schildering en een groot scherm.--





Wonen in het groen

De opstellers van de opeenvolgende structuurplannen voor de kern hadden verschillende opvattingen over de aandacht voor het groen. In 1961 stelde De Ranitz dat de kern als recreatiegebied kon fungeren door het bestaande groensysteem in de kern te versterken. Op de kaart van het Structuurplan van 1971 worden gebieden getekend van wooncomplexen in het groen of grenzend aan het groen, zoals het gebied noordelijk van de R.K. Sint Vituskerk waar de bestaande buurt werd afgebroken. De in 1980 gerealiseerde woningen aan de Schapenstraat/Anthonius Brouwerstraat zijn te beschouwen als een gedeeltelijke uitwerking daarvan, waarbij de openbare ruimte inclusief de groenaanleg integraal onderdeel is van het woningcomplex. Ook het 'Historische buurtje' wordt erop aangeduid, als losse gebouwen langs de straat omgeven door groen.

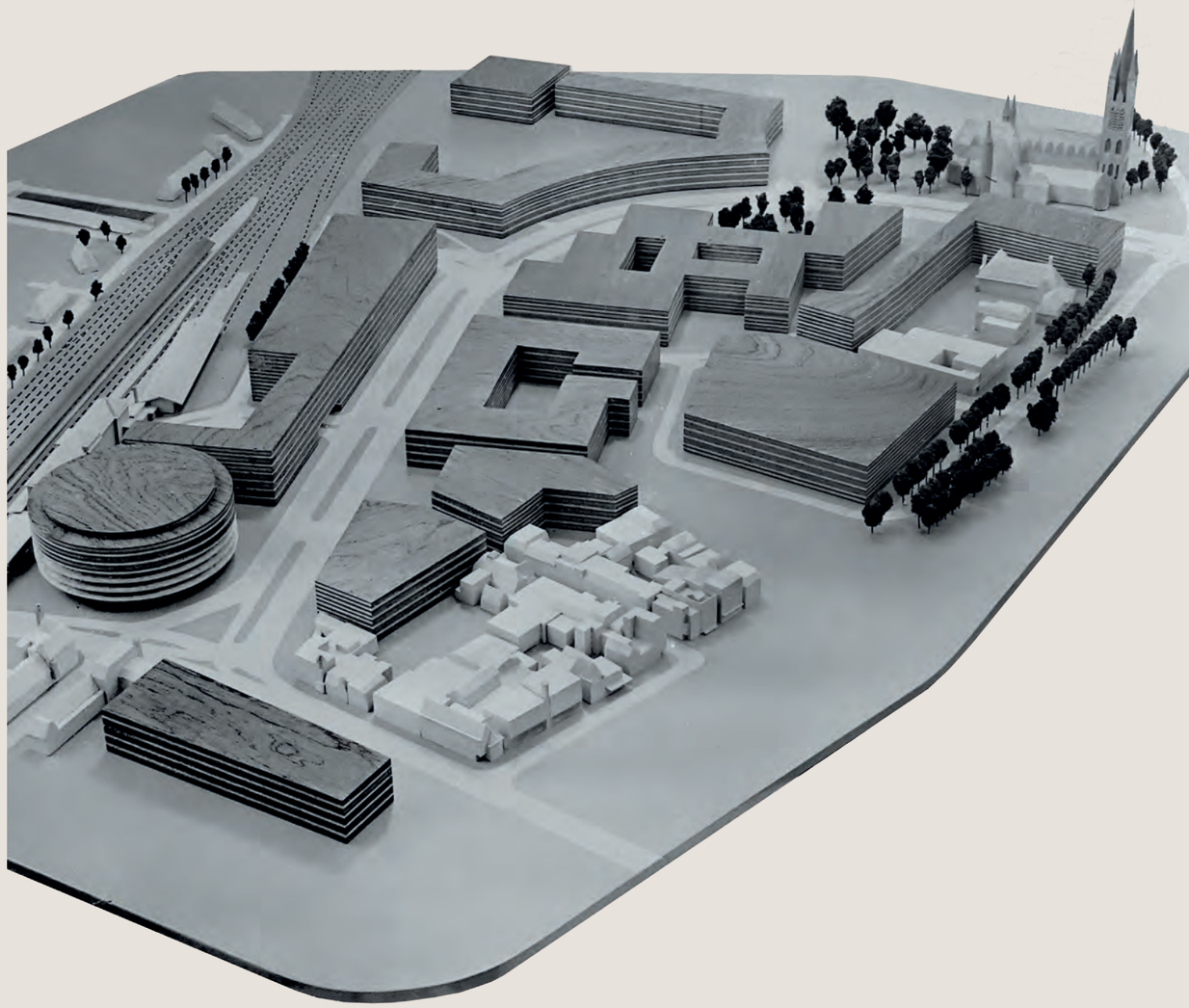


J. de Ranitz, Structuurplan van Hilversum, 1961. Groenstructuur.



Groenstructuur en wegen in het Structuurplan 1971.

Maquette Structuurplan voor de kern, november 1969.



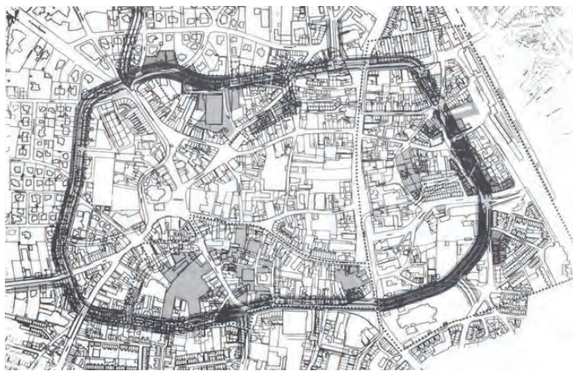
INFRASTRUCTUUR

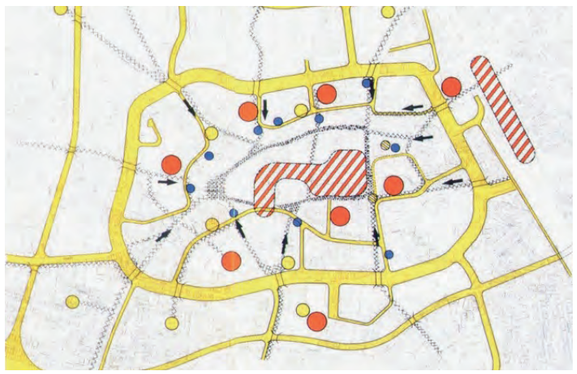
Vanaf het kernplan van Dudok in 1946 kreeg de aanpassing van de verkeerssituatie in de kern aandacht. Dudok stelde dat de verkeersdoorstroming in de kern onvoldoende was: ‘het is een armzalige kern met een slecht wegenstelsel dat niet de geringste schoonheid heeft’. Hij stelde dat de bestaande structuur van paden en wegen moest worden verbeterd, en nam dat als onderdeel van de kernsanering voor enkele gebieden in de plannen op. In zijn voorstel voor verbetering had hij vooral het autoverkeer in gedachten en niet de fietser of voetganger. De auto en het parkeren moest in die jaren alle ruimte krijgen. Inmiddels staat de voetganger en de fietser weer voorop.

Autoverkeer en ring

Een radicaal nieuw voorstel is in het reconstructieplan van de stedenbouwkundige J. De Ranitz te vinden die in 1961 een ringweg voorstelde. Rondom de kern projecteerde hij een stelsel van ‘stedelijke hoofdaders’. Vanaf een ring rond het centrum liepen verkeerslussen de binnenstad in. Verdeeld over de binnenstad waren talloze parkeerterreinen getekend. Het tracé van de ring hield weinig rekening met inpassing in bestaande bebouwing. Die ring hing samen met de bevordering van de eerdergenoemde winkel- en kantorenvestiging in het centrum. In 1969-1970 werd dat ring-concept verder uitgewerkt in een nieuw structuurplan met een binnenring.
Van de ideeën voor een ring zou uiteindelijke slechts een deel gerealiseerd worden: het deel bij de Schapenkamp met de rotonde bij Gooiland. In 1975 werd dat deel van de ring officieel geopend. Van verdere uitvoering kwam het niet. Tijdens die opening was er protest tegen de prioriteit voor het autoverkeer. Bij stedenbouwkundigen waren er nieuwe inzichten ontstaan over de leefbaarheid van de binnenstad en kreeg gemotoriseerd verkeer in de binnenstad minder ruimte ten gunste van langzaam verkeer en openbaar vervoer. In 1974 was de uitvoering van het Structuurplan uit 1969 stilgelegd en stopte ook de uitvoering van de verdeelring op basis van verkeersdoorbraken. Het principe van een ring bleef echter in de verdere planvorming wel aanwezig, maar gebruik makend van bestaande wegen zonder doorbraken.

Om de winkels en kantoren goed bereikbaar te maken voor auto’s was vanaf de jaren zestig de bouw van diverse parkeergarages voorzien. De locatie van die garages hing samen met de ring. De eerste garage die werd gerealiseerd was de garage aan het Noordse Bosje, gebouwd in 1970-1971. Tevens werd een parkeerdek in twee lagen gerealiseerd op de Hilvertshof. Langs de ring waren minstens nog twee parkeergelegenheden gedacht, die later gerealiseerd zouden worden als Silverpoint en de garage Gooische Brink.
Vanwege de cityvorming in het centrum en de concentratie van winkels ontstond ook aandacht voor het bevoorraden daarvan. Daarom integreerde de stedenbouwkundige dienst in de deelplannen de bevoorrading via expeditiestraten. Die expeditiestraten en expeditiehoven maakten bevoorrading van winkels mogelijk zonder voetgangers te hinderen. Die expeditiestraten zijn bij het uitwerken van deelplannen gedeeltelijk gerealiseerd, zoals bij de bloemenwinkel aan de ’s Gravelandseweg 8c (1987), waar een toegang is vanaf de brink naar een expeditiehof. De Hilvertshof kreeg een ondergrondse bevoorradingsruimte om het winkelende publiek in de binnenstad niet te hinderen tijdens het laden en lossen.





Structuurplan 1971, links de verkeersring met aanduiding sanering en rechts verkeerstructuur met binnenring en aanduiding locaties voor parkeergarages (oranje stippen).



Noordse Bosje 19, 21

Parkeergarage met showroom en bedrijven, gebouwd in 1970-1971, naar ontwerp van Zanstra, Gmelig Meyling en De Clerq Zubli. Dakopbouw en plint zijn verbijzonderd. Daartussen zes verdiepingen parkeerruimte. De functie houdt verband met plannen eind jaren 1960 (Kernstructuurplan) om de bereikbaarheid van winkels en autogebruik in het centrum te bevorderen.

De bouw van deze parkeergarage langs de rand van het centrum is daarvan de eerste, en zeer zichtbare uiting. In de plint vestigden zich bedrijven, waaronder een kantoor voor de ANWB. Ook de twee bovenste bouwlagen waren bestemd voor kantoren. De parkeergarage heeft een latere uitbreiding/aanbouw aan de noordoostzijde, die in vormgeving niet aansluit.



Parkeergarage Noordse Bosje, onderdeel van het verkeersplan 1971, waarbij geen plaats was voor de eigenheid van het centrum van Hilversum. De visie op het centrum werd volledig bepaald door infrastructuur en schaalvergroting op grond van economische motieven. Het centrum heeft zich daarvan niet meer echt kunnen herstellen.

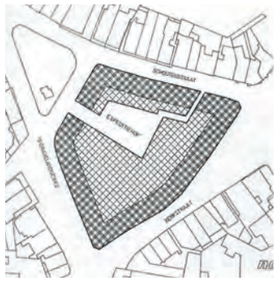


De vierbaans Schapenkamp tussen de R.K. Sint Vituskerk en de Prins Bernhardstraat.



De oorspronkelijke lange oprit met flyover naar de twee laagse parkeergarage bovenop de Hilvertshof en – via een brug over de Zeedijk – naareen parkeerlaag op de toenmalige V&D-vestiging..

Expeditiehof in deelplan 1, uitwerking van het structuurplan, 1965.



Groest 66-86, Herenstraat 14, Hilvertshof 1-165, Kerkstraat 15, 19

Oprit naar parkeergarage op het dak van Winkelcentrum Hilvertshof. Parkeergarage toegankelijk voor auto's via een hellingbaan over de Herenstraat. De betonnen hellingbaan is oorspronkelijk gebouwd begin jaren zeventig. De huidige oprit is omstreeks 1989 aangepast. Oorspronkelijk (1973) was de oprit een rechte oprit vanaf de Veerstraat. Door de verplaatsing van de oprit kwam bouwgrond vrij waarop woningen konden worden gebouwd. Recent is winkelcentrum Hilvertshof gerenoveerd.



Voetgangers

Om te voorkomen dat de verdeelring een sterke infrastructurele barrière zou gaan vormen, was in het structuurplan 1971 de realisatie van een tiental voetgangersbruggen over de ring voorzien. Die voetgangersbruggen zouden functioneren als voetgangersoversteekplaatsen waar door de ongelijkvloerse niveaus wandelaars en snelverkeer elkaar ongehinderd konden kruisen. De voetgangersbruggen sloten aan op een netwerk van verkeersvrije winkelstraten. Deze moderne ingreep werd als toekomstvisie verbeeld in perspectieftekeningen. Echter, ook van dat concept kwam in de praktijk niets terecht: niet een brug is gerealiseerd. Een ander type voetgangersbrug in het centrum is wel gerealiseerd. Die overbrugde echter niet de drukke verkeersring maar een zijstraat van de Herenstraat, de Zeedijk. Een projectontwikkelaar realiseerde in jaren zeventig een voetgangersbrug die verbinding mogelijk maakte tussen de Hilvertshof en het naastgelegen warenhuis Vroom en Dreesman. Die brug maakte een droge overgang mogelijk van het overdekte winkelcentrum naar het warenhuis.
Enkele ingrepen werden wel gerealiseerd. Enkele straten werden verkeersluw gemaakt. Deels autovrij werden de Groest, de Kerkstraat en de Kerkbrink. Daar kregen de voetganger en fietser ruim baan en was de auto niet meer welkom. De inrichting van de straten werd aangepast met bestrating en lage muurtjes van kinderkopjes met verplaatsbare plantenbakken die dienden om het verblijfskarakter te versterken. Het deel van de Groest bij de markt werd voor de voetganger gereserveerd.
In het plan Binnenstad Beter, uit 1992, is de Kerkbrink opgevat als een autoluw gebied en in 1998 opnieuw ingericht. Het verkeer werd westelijk van de kerk geleid en niet meer over de brink, zodat die weer een ontmoetingsfunctie kon krijgen. Wel bleef de brink toegankelijk voor de fiets, de bus en het bestemmingsverkeer. De aanpak buiten de karakteristieken en beleving van de brink werkten niet. Inmiddels wordt weer een nieuw herinrichtingsplan uitgevoerd.

Openbaar vervoer

Het oude station werd in 1992 vervangen door een ontwerp van J.A. van Belkum. De stationsoverkapping op het perron is wel gehandhaafd, evenals de Prinses Beatrixtunnel, uit 1935. Het stationsgebouw definieert als langgerekte wand langs het spoor het stationsplein aan beide zijden, zowel aan de centrumzijde Schapenkamp als de oostzijde.



De Kerkstraat, ingericht als autovrije winkelstraat met bloembakken en zitplekken en muurtjes van kinderkopjes, 1971.

5 SAMENVATTING KERNKWALITEITEN

Brinkenstructuur en middeleeuws wegenpatroon

Het historische patroon van wegen en brinken vormt de drager van de stedelijke structuur en is van grote cultuurhistorische waarde. Deze basislaag is ondanks gedeeltelijke aanpassingen zoals de Schapenkampdoorbraak nog steeds het belangrijkste ordenende principe.

Structuren en ensembles

Het centrum heeft structuren en ensembles van hoge waarde. Te noemen zijn Kerkbrink, Biersteeg/Kampstraat, Leeuwenstraat, Laanstraat/Kuissteeg, Oude Doelen, het woon-complex aan de Schapenstraat, de Groest met de bomen, en de Kerkstraat-Schoutenstraat-'s-Gravelandseweg.









Historische gelaagdheid

Inmiddels is de tijdlaag 1960-2005 sterk vertegenwoordigd is. Uit de meeste tijdlagen is nog bebouwing aanwezig, hoewel die uit de oudere tijden zeldzaam en kwetsbaar is en ook de bebouwing uit de interbellumperiode, met de rijke vormgeving en detaillering, door schaalvergroting en vernieuwing bedreigd wordt. De huidige ensembles vragen om zorgvuldig behoud en versterking. Het slopen, vernieuwen en de schaalvergroting zou daarin niet moeten voortgaan.

Groene randen

In het centrum is weinig groen, langs de randen des te meer. Dat is te danken aan de invloedssfeer van het villagebied aan de noordwestflank, aan de kerktuinen van de RK Sint-Vitus en Onze-Lieve-Vrouwekerk en aan de voormalige begraafplaatsen Vitushof en Gedenk te sterven. Deze groene ruimtes zijn kleine oases in een verder grotendeels versteend centrum. Daarom zijn ook de laanbeplanting van de Minister Hartsenlaan, Oude Enghweg, Naarderstraat, Koninginneweg en de dubbele rijen kastanjes langs de Groest waardevol.






DOUGLAS
DOUGLAS
DOUGLAS
YOUR COFFEE

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

WIJKBIOGRAFIE HILVERSUM CENTRUM

2026

Oude Begraafplaats in het centrum.



Hilversum
Mediastad