Hilversum
Mediastad



WIJKBIOGRAFIE HILVERSUM ZUIDWEST

1 INHOUD

1	INHOUD		2
2	VOORAF		4
3	TIJDLIJN		6
	1625	Gooise Vaart: Bereikbaarheid en bedrijvigheid langs het water	6
	1867	Het Rode Dorp	13
	1874	Spoorlijn en station	16
	1902	Uitbreidingsplan	17
	1913	Vloeivelden en terrein Waterzuivering West	18
	1915	Uitbreidingsplannen van Dudok	22
	1924	Havenkwartier	22
	1935	Nieuwe Rode Dorp	28
	1935	Zeverijn	30
	1953	Kerkelanden	34
4	ZUIDWEST THEMATISCH		90
5	SAMENVATTING KERNKWALITEITEN		120
7	COLOFON		128

Zicht op Hilversum vanaf hijskraan bij de in aanbouw zijnde Kerkelandenflat aan de Kerkelandenlaan, 1970.



2 VOORAF

Introductie

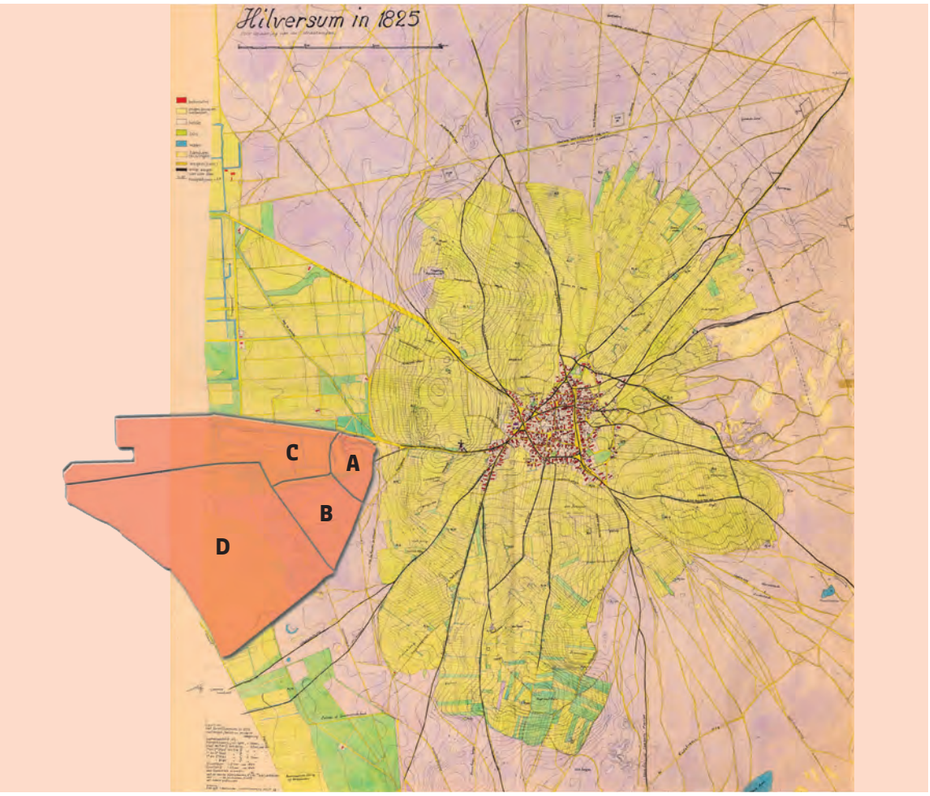
Een wijk op de overgang van droog zand naar natter veen. Waterwegen en groen bepalen de structuur. Zoals de oude Gooise Vaart, waarmee het oude en het nieuwe Rode Dorp nauw verbonden zijn. Het Hilversums Kanaal en de haven liggen langs de groen omzoomde Vreelandseweg. Langs de Diependaalselaan lag waterzuivering West, waarvan nog bijzondere sporen aanwezig zijn. Hofjeswijk Kerkelanden is de eerste uitbreiding buiten de grenzen van Dudok's uitbreidingsplan van 1933. Ook op de drie bedrijventerreinen staan bijzondere gebouwen.

Ligging

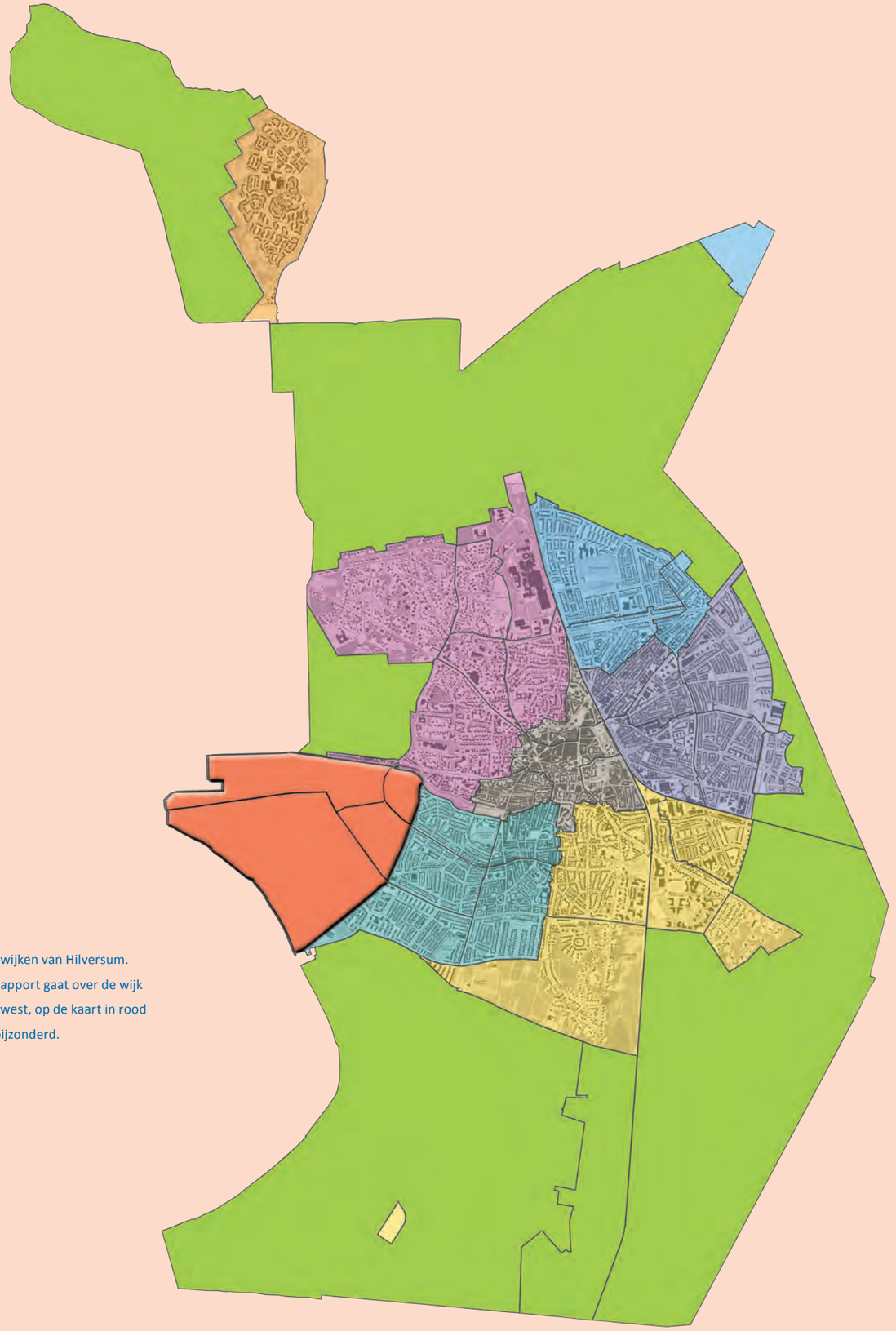
De wijk Hilversum Zuidwest is in het noorden begrensd door het Kininelaantje, de Nieuwe Havenweg-Gooise Vaart en Turfstraat, in het oosten en zuidoosten door de Loosdrechtseweg, in het zuidwesten door de Rading en de zuidwestelijke bebouwing van Kerkelanden. Hilversum Zuidwest bevat de buurten

A. Het Rode Dorp
B. Zeverijn
C. Havenkwartier
D. Kerkelanden

De buurt het Rode Dorp ligt tussen de Oude Loswal, Loosdrechtsweg en de Gijsbrecht van Amstelstraat. De buurt Zeverijn ligt tussen de Gijsbrecht van Amstelstraat, Vreelandseweg, Diependaalselaan en Loosdrechtseweg.
De buurt Havenkwartier ligt ten noorden van de Vreelandseweg. Kerkelanden grenst in het noorden aan het Hilversums Kanaal en de haven, daarvan gescheiden door de Vreelandseweg. Aan de Diependaalselaan en Loosdrechtseweg ligt het terrein van de voormalige Waterzuivering West.



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



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

3 TIJDLIJN

1625 GOOISE VAART: BEREIKBAARHEID EN BEDRIJVIGHEID LANGS HET WATER

Verkoop van Goois zand

Vanaf het begin van de zeventiende eeuw werden heide- en bospercelen in ‘s-Graveland in cultuur gebracht (afgegraven en ontgonnen). Dit betrof ‘de ontginning van het eerste blok’. Dit blok werd verkaveld en Amsterdammers legden er hun landgoederen en buitenplaatsen aan. Het tweede ontginningsblok lag ten oosten van de boog van Loosdrecht (zie *Wijkbiografie Buitengebied*). Er werd een vaart aangelegd en duizenden vrachten zand afgegraven en naar Amsterdam vervoerd. Dit leverde geld op omdat in Amsterdam, ten behoeve van de aanleg van de grachtengordel, zand nodig was. De scheepjes kwamen echter niet leeg terug, maar werden volgeladen met afval en bagger uit de grachten van Amsterdam. Door deze ‘bemesting’ werd de grond in ’s-Graveland vruchtbaar. De schillen zijn inmiddels verteerd, maar vondsten uit die tijd worden nog altijd gedaan in de vorm van bijvoorbeeld pijpenkoppen, aardewerkscherven, muntjes en glazen kralen. Omdat de bemesting over een periode van slechts enkele tientallen jaren heeft plaatsgevonden, vormen de vondsten een soort tijdscapsule uit het leven van het 17e-eeuwse Amsterdam. Interessant, omdat dit soort materiaal uit deze tijd weinig wordt gevonden bij archeologisch onderzoek in Amsterdam.

Gooise Vaart en veerdienst

Vanaf 1634 werd de Gooise Vaart, die eerst de Hilversumsche Vaart heette, aangelegd en voltooid in 1638. Het dorp Hilversum sloot aan op de ’s-Gravelandse Vaart en de verdere verbindingen over water. Daarmee werden mogelijkheden geopend voor bedrijvigheid en handel in zand, mest, hout, turf en textielproducten met de omliggende gebieden en Amsterdam. Hilversum had Naarden in nijverheid (weven) en textielhandel al voorbijgestreefd en kon zich nu verder ontwikkelen.
In 1651 kreeg Cornelis Gerberden Perk de concessie voor de beurtvaardienst op Amsterdam. In 1700 liep de vaart tot de plaats van de huidige Oude Loswal. De veerdienst op Amsterdam en Utrecht werd sinds 1700 uitgevoerd door de Perk-Haanse veren, van Jan Jansz Perk en zijn neef Jan Lambertsz Haan. Het veerhuis of ‘t Schippershuis werd in 1707 gebouwd door Perk en Haan *in de bocht van de (latere) Beresteinseweg*.



Kaart van Gooiland met de heiden, weiden, uitgegraven veenen, bosschen etc., 1870.
Blokken 1 en 2 met grijstinten aangegeven.
1 Eerste Blok: 's-Graveland.
2 Tweede Blok: Egelshoek, Einde Gooi en Emtincksbosch (Zonnestraal).

Kaart van de verdeeling van het tweede blok bij de heeren van 's Graveland uitgeslagen, gelegen achter Hilversum bij Loosdrecht, 1666.



Zicht vanuit de Gooise Vaart in het Gooische Gat in de richting van Hilversum. Rechts de naar het zuiden afgebogen Turfsloot (zie ook kadastrale kaart op volgende pagina).





De Stenen Brug met het gemeentewapen uit 1699.

Stenen Brug

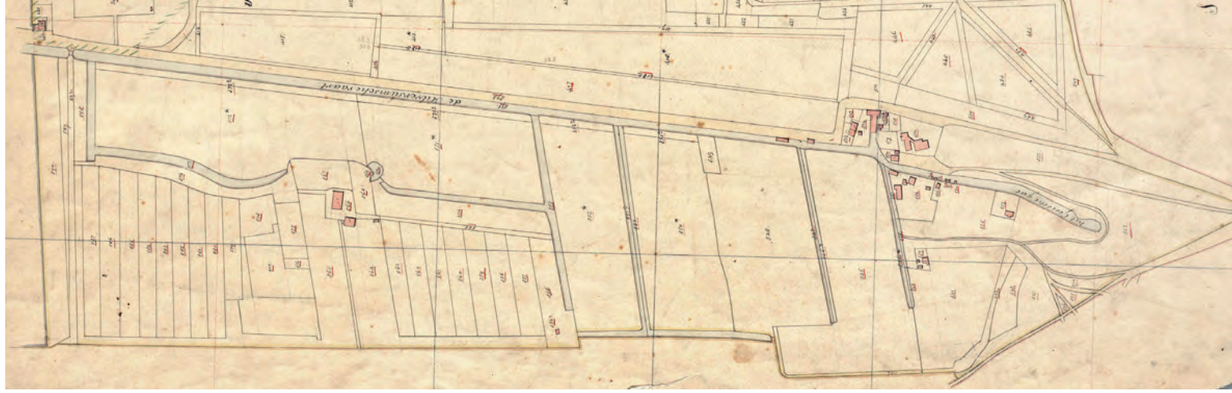
Over de Gooise Vaart ligt sinds 1699 een brug, de Stenen Brug, die in zijn huidige vorm stamt uit 1860 en is ontworpen door Hendrik Spijker. Langs de vaart trokken paarden de scheepjes voort.

Bedrijvigheid langs de Gooise Vaart

In 1724 werd door de Staten van Holland het *Plakkaat op het verbod van afzanding in het Gooi, behalve rond Naarden*, uitgevaardigd. De aanleg van de Amsterdamse stadsuitleg bereikte zijn voltooiing waardoor de verkoop van zand aan Amsterdam verminderde. Hilversum kreeg het voor elkaar dat het verbod niet gold voor het graven van de Hilversumse Vaart. Het bleef een plek van bedrijvigheid. Langs de vaart stonden washuisjes, kleine schuurtjes waar fabrikeurs hun geverfde garens uitspoelden en lieten drogen, een leerlooierij en de veerdienst.
Na een lange periode waarin Naarden het graven van de vaart hinderde met als doel de concurrentie uit te schakelen, gevolgd door de perikelen van de Franse tijd, kwam het er in 1841 pas weer van de vaart te verlengen tot ruim voorbij het punt waar rond die tijd de houten hondenbrug werd gebouwd.
Jaarlijks werd zo'n 100 meter gegraven, soms ging de vaart eruit en lag het werk geruime tijd stil. Het eindpunt bij de Havenstraat werd in 1876 bereikt.



De gevelsteen Perk-Haanse veer van het voormalige veerhuis is bewaard gebleven. De steen maakt deel uit van de CWollectie Hilversum en is te vinden in de vestiaire van Museum Hilversum.



Kadastrale kaart met helemaal rechts het Gooische Gat en vlak daarvoor de naar het zuiden afgebogen Tursfsloot.

Links op de kadastrale kaart is de situatie van landgoed Nieuweroord te zien. Daarop stond een heel eenvoudig huis.

Nieuweroord

Landgoed Nieuweroord lag langs de Gooise Vaart. Bij de aanleg van het Hilversums Kanaal en de Nieuwe Haven, gevolgd door de bouw van bedrijfsgebouwen, werd elke herinnering aan het landgoed uitgewist. Sloten en vaarten werden gedempt, gronden verkaveld en bebouwd. Het huis stond op de plek waar later de Groenteveiling Gooi en Omstreken werd gebouwd.
Verantwoordelijk voor de ontwikkeling van Nieuweroord waren Jan Jansz Perk de Oude en zijn zoon Jan Jansz Perk de Jonge, die in 1711 percelen grond langs de vaart wilden ontginnen om inkomsten te genereren uit landbouwproducten. De Perken en Jan Lambertsz Haan kochten tot 1724 percelen aan. Een stuk heide ten zuiden van de vaart pachtte Perk de Oude ook namens de Kerk van Hilversum en dit stuk werd later de Perk- en Kerkkampen genoemd. De vroege bewoners van de buitenplaats waren de bekende koopman en kunstschilder Jan Hendrik Bodeman, hoogleraar oude talen en geschiedenis prof.dr. Petrus Hofman Peerlkamp, allen vrienden van Perk.

Bodeman

De Amsterdamse koopman Jan Hendrik Bodeman (1773-1842) liet kort na de aankoop in 1810 een huis bouwen. In de volgende jaren breidde Bodeman zijn bezit uit. De weg naar de Kerkelanden die aan de zuidzijde langs de buitenplaats liep, verlegde hij in 1831: deze heette daarna de Weg langs de grond van Bodeman, later verkort tot Bodemansweg. Een deel werd verhard bij de bouw van het Rode Dorp en kreeg de naam Bodemanstraat. Het landgoed had alles wat in die tijd daartoe behoorde: een huis, boerderij, percelen voor de landbouw en een siertuin met een verrassende inrichting met bomen en struiken. Men wilde alles hebben: een mooi buitenhuis, inkomsten van zelf geteelde producten, een tuin om van te genieten. Bodeman was naast koopman ook kunstschilder. Vermoedelijk heeft hij echter Nieuweroord nooit geschilderd. Van Jan van Ravenswaay is een romantisch gezicht op de parktuin bekend.



Situatie Nieuweroord op kaart, die C. Boekschoten in 1975 samenstelde naar de situatie van 1825.

Kanaalplannen

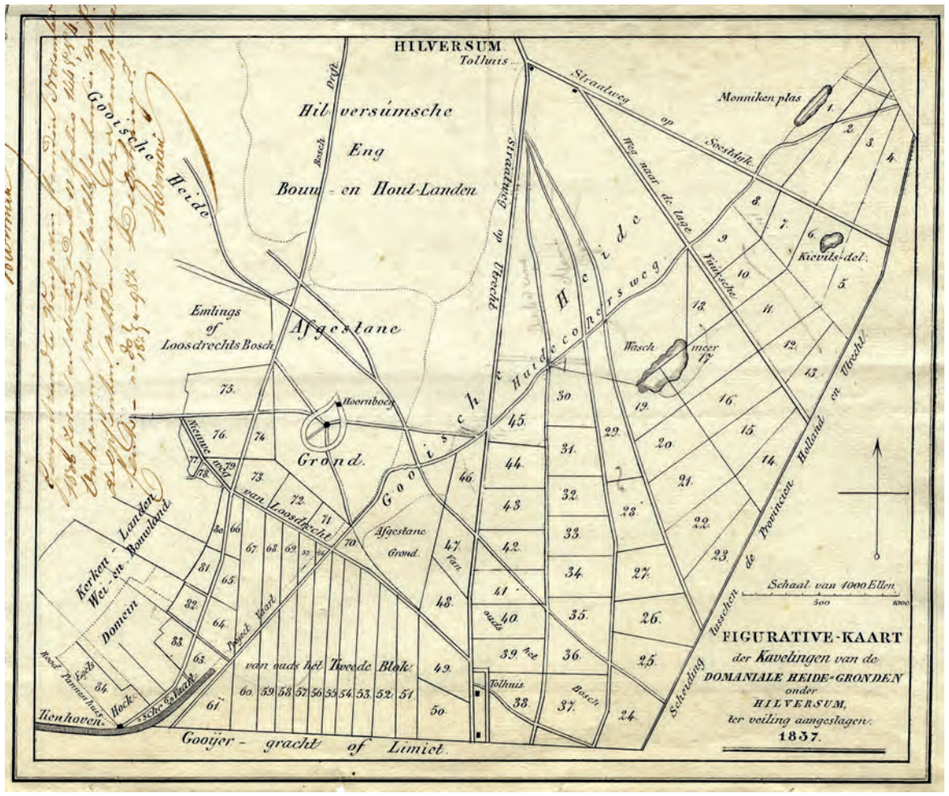
Mr. Frans Jacob van de Wall (1756-1834) had grote ambities voor het Gooi, geïnspireerd door de ontginningen in de omgeving en de familiaire bekendheid met de buitenplaats Berestein, die lag ter plaatse van de huidige begraafplaats en sportvelden aan het Kininelaantje. Bovendien was hij inspecteur van Domeinen in het Gooi (eigenaar van de gronden in het Gooi waar de erfgooiers het vruchtgebruik van hadden). In 1797 en 1800 deed hij voorstellen om kanalen aan te leggen en de omliggende gronden in cultuur te brengen. Die kanalen zouden de verbindingen en de handel een impuls geven. Financieel bleek het echter niet haalbaar. Het plan bleef echter in zijn hoofd zitten. Rond 1830 had hij plannen gereed voor het verlengen van het Tienhovensch Kanaal tot een scheepvaartverbinding tussen Vecht en Eem en een haven in Huizen. Hij maakte niet meer mee dat Albertus Perk, die in 1836 werd bevorderd van hoofdopzichter tot agent van Domeinen in het Gooi en in 1837 directeur werd van de mede door hem opgerichte Maatschappij tot bevordering van Cultuur in Gooiland (het in cultuur brengen van gronden), zijn plannen verder probeerde te brengen. Perk was in 1828 ook aangesteld als secretaris van Stad en Lande van Gooiland, de organisatie van de erfgooiers. Het lukte niet het Tienhovensch Kanaal door te trekken. Ter plaatse van de Noodweg en bij Hollandse Rading zijn er wel sporen van de pogingen (1839) terug te vinden in de vorm van (dichtgegroeide) slootjes. Wel lukte het de Gooise Vaart door te trekken en de haven in Huizen aan te leggen, die in 1854 geopend werd.

Loswal

In 1826 werd een verbinding over land aangelegd, de weg van ’s-Graveland op Soestdijk. In 1834 werd deze bestraat, dit alles mede op initiatief van Albertus Perk. Reizen en verblijf werd veel comfortabeler en kostte minder tijd. Door de aanleg van de loswal in 1843, verbeterde de bereikbaarheid en handelsmogelijkheden van Hilversum nog meer. Verkeer, handel en bedrijvigheid waren actief over weg en vaart.

De loswal aan de Gooische Vaart.





Figuratieve kaart der kavelingen van de domaniale heide-gronden onder Hilversum ter veiling Waangeslagen, 1837.



Heideverdeling

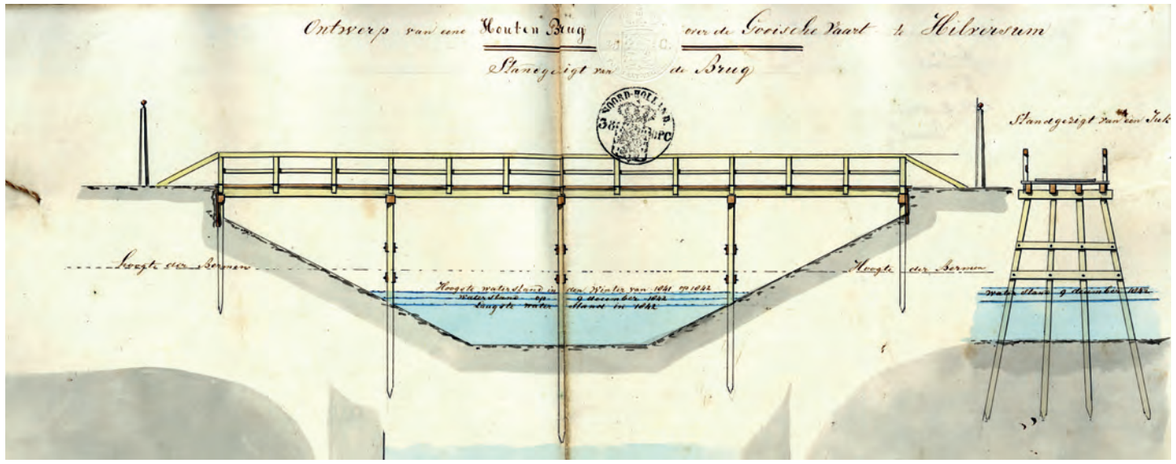
Rond 1835 vond er nog een zeer bepalende gebeurtenis plaats. Er moest een scheiding komen tussen de belangen van Domeinen en die van Stad en Lande. Kaarten uit die periode geven een goed beeld van de situatie en het gebruik van de gronden in het Gooi. De gronden langs de grens met Loosdrecht, de Kerkelanden genoemd, werden niet door de erfgooiers gebruikt maar door de boeren uit Loosdrecht. Zij betaalden pacht aan de kerk van Naarden die de gronden in bezit had. Albertus Perk speelde de hoofdrol in de Heideverdeling van 1836 en 1843.

Hondenbrug

In 1843 werd over de Gooise Vaart een houten brug gebouwd, de Hondenbrug. De brug is gebouwd met de opbrengst van de toen nieuw ingestelde hondenbelasting.

Kaart van Gooiland na de Heideverdeling van 1843, 1845.

Ontwerp van de Hondenbrug over de Gooische Vaart, 1843.





Hondenbrug over de Gooische Vaart uit 1843.





Het einde van de Gooise Vaart met fraaie tuinaanleg aan de zuidzijde en losplaatsen voor bouwmaterialen aan de noordzijde.

Haven

In 1876 werd de Gooise Vaart doorgetrokken tot aan de Havenstraat om vanaf de zuidkant via het water dichter bij het dorpscentrum te kunnen komen. Er werd een nieuwe loswal aangelegd, die bij Het Rode Dorp werd daarmee de oude loswal. Daarbij staan nu vijf appartementenblokjes uit 1987. Tussen de Oude Loswal en de Turfstraat stroomt nog een smalle waterloop. De nieuwe haven had wel nadelen: er was een flink hoogteverschil te overbruggen. Dat is nu nog goed te zien. De slechte bevaarbaarheid en de geringe diepte vertraagden de ontwikkeling. De 's-Gravelandse Vaart vanaf het Luie Gat tot de Gooise Vaart was het slechtst begaanbaar. In 1913 werd de vaart nog uitgediept, maar dat mocht niet baten. Men ging nadenken over een alternatief. De haven bij de Havenstraat heet nu de Oude Haven, want er zou in 1939 verderop aan de Vreelandseweg een nieuwe haven worden aangelegd.

Uitbreiding dorp naar het zuiden en zuidwesten

Het dorp breidde zich vanaf de Kerkbrink uit naar het zuiden langs het pad naar de haven en naar het zuidwesten langs de Molendrift (Vaartweg). De paden liepen door een ring van engen waar boeren gewassen verbouwden. De paden naar het zuiden liepen naar het veen- en turfwinningsgebied rond Loosdrecht, en naar de heidevelden en het bos. De Havenstraat die vanaf de Kerkbrink liep, ging bij de haven over in de paden (driften) Bosdrift en Hilvertsweg.

Politiepost en stenen brug

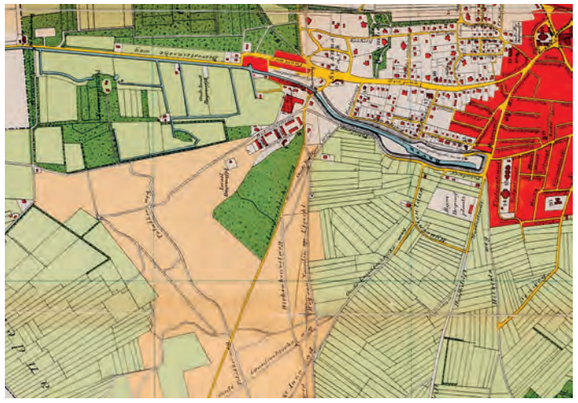
Begin twintigste eeuw stond een houten politiepost bij de Hondenbrug. Deze houten exemplaren stonden op meerdere plekken in Hilversum, onder andere bij de spoorwegovergang in de Schoolstraat en Hoge Larenseweg. In 1930 is de houten brug uit 1843 vervangen door een stenen brug van Dudok.



Begin Loosdrechtseweg bij de Vaartweg, rechts het politieposthuis, rechtdoor de oude Hondenbrug.



De stenen Hondenbrug, ontwerp Dudok, 1930. Rechts de schoorsteen van de stoomfabriek.



Uitsnede wandelkaart 1902.

1867 HET RODE DORP

Hilversumsche Stoom Spinnerij en Weverij en arbeiderswoningen

Aan de Gooise Vaart bij de Hondenbrug stond de eerste gemechaniseerde fabriek, de Hilversumsche Stoom Spinnerij en Weverij die functioneerde van 1868 tot 1935. De fabriek ging in vlammen op en werd gesloopt in 1936. Amsterdamse kooplieden stichtten de fabriek die een fabrieksschoorsteen van dertig meter had. In tegenstelling tot de verwachting liepen de Hilversumse tapijtarbeiders niet warm voor de fabriek waardoor arbeiders uit de rest van het land moesten worden gehaald. Om ze te huisvesten richtte het bedrijf de Hilversumsche Bouwvereeniging op die rond het fabrieksterrein 76 arbeiderswoningen bouwde in de Bodemanstraat en Heidestraat: het Rode Dorp. De huizen waren 4,2 bij 7 meter. Er staan nog enkele (delen van) rijtjes overeind. De naam Rode Dorp komt of van de rode dakpannen of van het verhaal dat in de vaart rood (verf)water stroomde dat afkomstig was van de fabriek. Aan de Heidestraat stond de christelijke School met de Bijbel, opgericht door de Vereeniging tot behartiging van de Christelijke belangen der Fabrieksarbeiders en hun kinderen aan de Gooische Vaart. In 1919 werd de school uitgebreid en werd daarmee vrijwel verdubbeld. De grond was aangekocht van de heer C.C. Zeverijn. In 1935 werd in plaats van de school een woningblokje gebouwd door E. Verschuijl en Zn.



De Hilversumsche Stoom Spinnerij en Weverij, uitgebrand in 1884 en gesloopt in 1936. Na de brand ging de sterk gereduceerde fabriek verder tot 1902, toen de timmer- en meubelfabriek Van Houtum zich erin vestigde. Een schoensmeerproducent nam ook een deel in gebruik. In 1935 vertrok iedereen nadat de Nieuwe Haven was aangelegd.





Situatietekening van het Rode Dorp bij de fabriek, tussen de Bodemanstraat en Heidestraat, die toen al geen tapijtfabriek meer was.



De bescheiden woningen aan Heidestraat, Vossenstraat en Bodemanstraat.

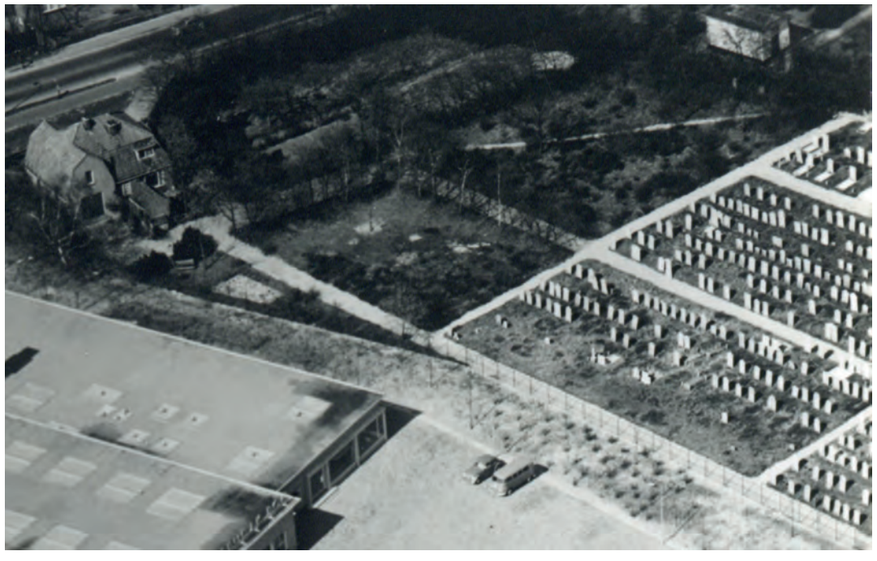


1869 Israëlitische begraafplaats

De Joodse gemeente legde in 1869 aan de Vreelandseweg een nieuwe begraafplaats aan. De sobere aanleg in vier rechthoekige grafvelden is karakteristiek voor Joodse begraafplaatsen. De oudste grafstenen op de begraafplaats zijn afkomstig van een eerdere begraafplaats aan de Gooise Vaart (in gebruik tussen 1751 en 1863) die in 1937 werd geruimd vanwege de plannen voor de Nieuwe Haven.



Gooise Vaart met rechts achter de houten afscheiding de Joodse begraafplaats, begin twintigste eeuw. Op de achtergrond de schoorsteen van de stoomspinnerij.



Joodse Begraafplaats aan de Vreelandseweg met links-boven de aula en linksonder autobedrijf Poll.







Metaheerhuis (1921) van de Joodse Begraaf-plaats aan de Vreelandseweg.



In 1789 werd een synagoge geopend aan de Zeedijk in het dorpscentrum. In 1969 werd deze afgebroken en een nieuwe gebouwd aan de Laanstraat. Op de begraafplaats staat een gedenksteen voor de Joden die in de jaren 1940-1945 met onmenselijk geweld werden weggevoerd en geen graf hebben.





1874 SPOORLIJN EN STATION

De Oosterspoorweg kreeg een station aan de oostkant van het dorp. De rechtstreekse verbinding met de hoofdstad Amsterdam had op alle fronten grote gevolgen voor Hilversum, dat grote aantrekkingskracht uitoefende op welgestelden uit Amsterdam die op de goedkope gronden in de gezonde lucht een villa bouwden, en op ondernemende fabrikanten en hun arbeiders uit Amsterdam. Zij vestigden zich ook aan de oostkant van het station. Dat betekende dat het dorp zich snel uitbreidde. Hilversum zou ontdekken dat er een plan voor de uitbreiding van het dorp nodig was.

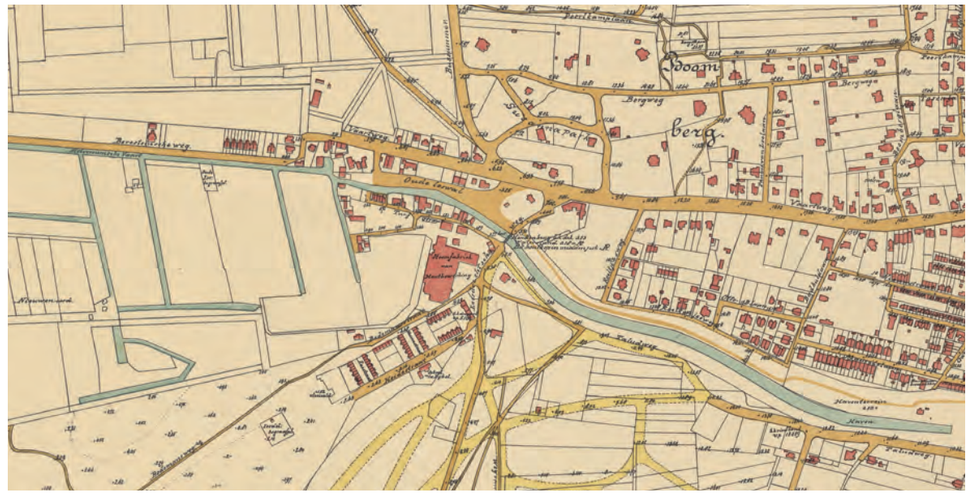
Tien jaar na de ingebruikneming van de Oosterspoorlijn in 1874 tekende gemeentearchitect J. Rietbergen een nieuwe kaart van Hlversum met daarop het hele tracé van deze lijn, juli 1884.



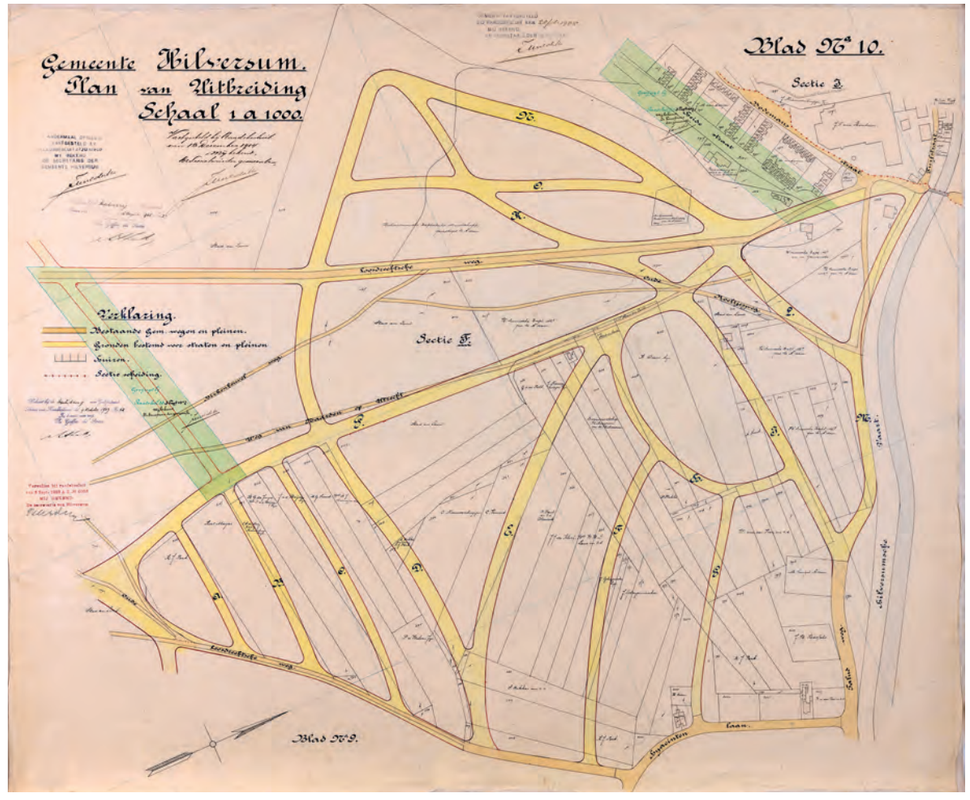
1902 UITBREIDINGSPLAN

Uitbreidingsplan Andriessen volgens de Woningwet 1901

De Woningwet uit 1901, in werking getreden in 1902, verplichtte gemeenten met meer dan 10.000 inwoners tot het opstellen van een uitbreidingsplan. Gemeentearchitect Andriessen maakte vanaf 1902 het Plan van Uitbreiding voor de gemeente, dat in juni 1905 werd vastgesteld. Andriessen wilde de uit het dorpscentrum uitwaaierende wegen en paden in een logisch verband brengen, vooral door dwarsverbindingen en lange gebogen lijnen, waardoor het uitbreidingsplan vooral een stratenplan is. Daarnaast inventariseerde een plankaart de hoogtes en diende het plan daarom ook als hoogtekaart. Andriessen bracht bovendien een zonering in wijktypen aan. Op de plankaart van 1902 is onder het rode vlak van de stoomfabriek de bebouwing van het Rode Dorp te zien en de zijvaarten vanuit de Gooise Vaart. Het nieuwe wegenplan loopt richting het zuidwesten niet door. Andriessen probeerde wel de weg (de zuidwaarts lopende donkere lijn) naar Loosdrecht in het wegennetwerk in te kapselen.



Plan van Uitbreiding, juli 1905.



Plan van Uitbreiding, blad 10, omgeving Loosdrechtseweg, 27 juni 1905.
De groene vlakken betreffen delen van het plan die later gewijzigd zijn.

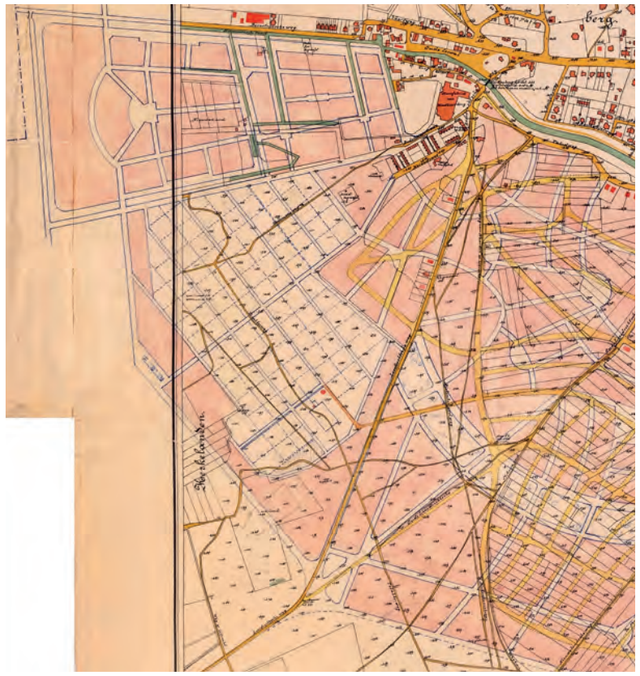
1913 VLOEIVELDEN EN TERREIN WATERZUIVERING WEST

Vloeivelden

Het water stroomt in Hilversum af in oostelijke en westelijke richting, aan beide kanten van de heuvelrug. De hoge Gooise gronden hebben geen bovengrondse afstroming. Door verzinking moet het afvalwater in de bodem verdwijnen. Het water werd aan de oost- en westkant van Hilversum naar vloeivelden gevoerd. In 1913 werden de vloeivelden aan de westkant aangelegd. Hier lagen ze in een lager gelegen gebied tussen de voormalige akkers en de Kerkelanden, een ontginningsblok van de kerk van Naarden, en het nattere veengebied (Loosdrecht). De Bodemansweg (1) en de Tolakkerweg (2) liepen door het gebied. De lijnen van de latere Zeverijnstraat (3) en de Kerkelandenlaan (4) liggen er al. Ter plaatse van het pad is de Diependaalselaan (5) 'tussen de vloeivelden' aangelegd. De Loosdrechtseweg (6) werd later verlegd.

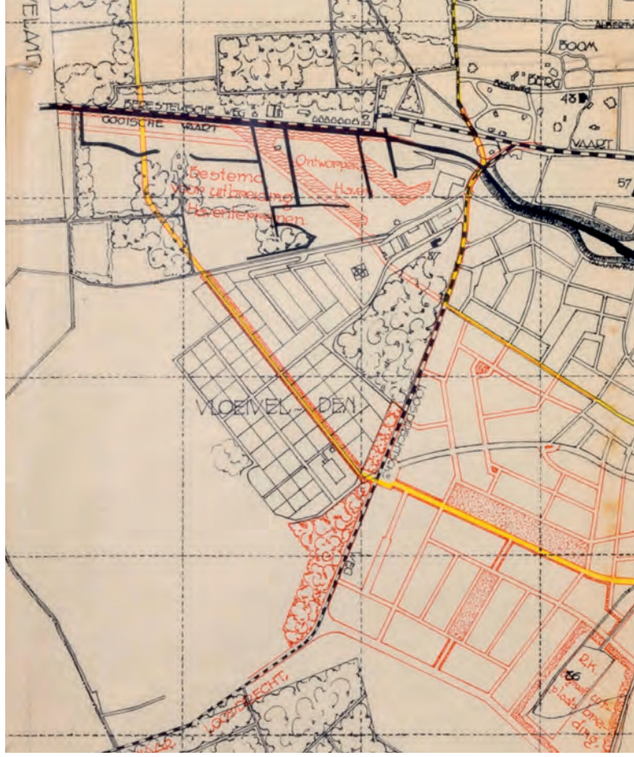


Combinatie plankaarten
Plan van Uitbreiding, juni 1907.

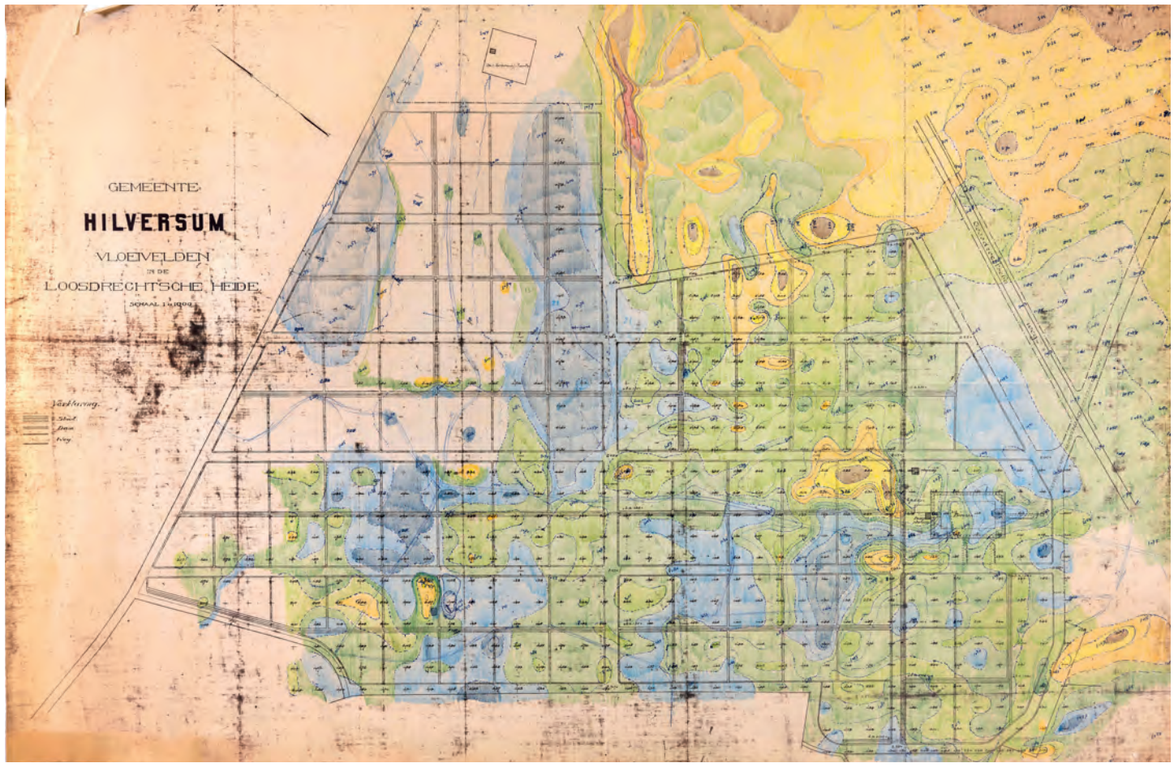


Vloeivelden Loosdrechtsche Heide,
Ing. H. Mos, juni 1915.

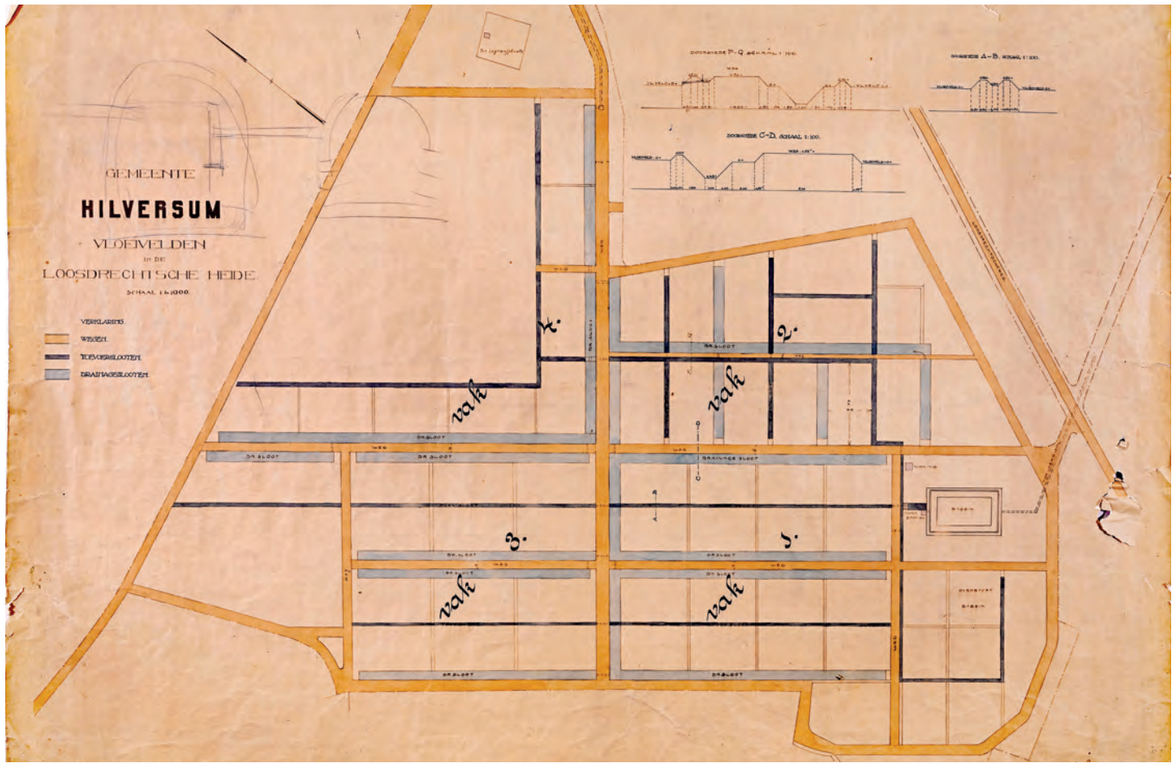
Schets voor een nieuw uitbreidingsplan, besproken in de raad op 3 augustus 1915, dus naar alle waarschijnlijk van de 1 juli 1915 in dienstgetreden gemeentearchitect W.M. Dudok.



Schema-uitbreidingsplan met rondweg dwars door vloeivelden en de eerste contouren van een ontwerp voor een haven, 4 februari 1927.



Vloeivelden Loosdrechtsche Heide, in kaart gebrachte terreinhoogten.



1936 Waterzuiveringsinrichting

In 1936 werd het initiatief genomen een waterzuiveringsinrichting te realiseren ter plaatse van de vloeivelden. Toen de bebouwing in de omgeving toenam, werd de stank door de zwaardere belasting erger maar kwamen de woningen inmiddels ook dichterbij te staan. In menige zwoele zomernacht was het parool: ramen dicht. Een verbetering kon de gemeente zich financieel niet permitteren, totdat de financiering van een werkverschaffingsproject bij het Werkfonds kon worden aangevraagd. Begin 1936 werd een eerste plan ingediend.

1938-1939 Realisatie

De vloeivelden hebben 25 jaar op de Loosdrechtse heide gelegen. Aan de westkant kon regenwater en vergaand gezuiverd rioolwater worden geloosd in de Gooise Vaart (het Nieuwe Hilversumse Kanaal mocht daarvoor niet worden gebruikt). Burgemeester Lambooy vergeleek Hilversum *met een schoone fee, die echter de onaangename gewoonte had zich slecht te parfumeeren.* Regenwater werd zoveel mogelijk beperkt op de zuiveringsinrichting door het toepassen van gescheiden riolering en het regenwater naar vijvers en de Gooise Vaart te vervoeren. De kosten voor elektrische stroom waren echter te hoog. In maart 1936 lag er een vereenvoudigd plan waarbij de vloeivelden gingen dienen voor nazuivering. In 1937 werd het plan aanvaard. Met een snelheid *die naar ik geloof slechts in Hilversum mogelijk is* besloot de Raad vijf dagen later, op 9 maart 1937, tot de uitvoering en verleende een krediet van f 327.000. Er waren dertig aannemers bij betrokken die heel snel moesten werken. Maar gelukkig ging dat in goede harmonie. Er was een tijd dat *als ik* (J.F. Groote) *hem* (W.M. Dudok) *ontmoette, vroeg: Moet je weer een ander plannetje voor het pompgemaal hebben? Meestal was het dan ja, wij hebben weer wat anders. En met dezelfde liefde en met de hem eigen snelheid ontwierp hij een nieuwen gevel, een nieuwen opzet en dat hoewel hij rioolwater en vooral rioolslib erg vies vindt!*

Het nieuwste van het nieuwste

Er werd niet op volledige zuivering gerekend, maar de vloeivelden konden ingeschakeld worden als nazuivering. Het slijk, met het rioolwater aangevoerd, werd in grote gesloten tanks tot gisting gebracht, waarbij methaangas vrijkwam. Op die energie liep de zuiveringsinstallatie. Voor het eerst in Nederland werd dit gas in motoren benut ter opwekking van elektrische energie. Deze nieuwste methode werd uitgedacht door ir. Kessener. Aan het resultaat lagen originele denkbeelden ten grondslag. Hilversum was ambitieus. Financiële mogelijkheden zoals werkverschaffing en de nieuwste technische inzichten voor een gezondere omgeving werden omarmd. Schoonheid speelde bij het ontwerp een rol: ook civieltechnische werken kregen alle ontwerp-aandacht en moesten er goed uit zien.

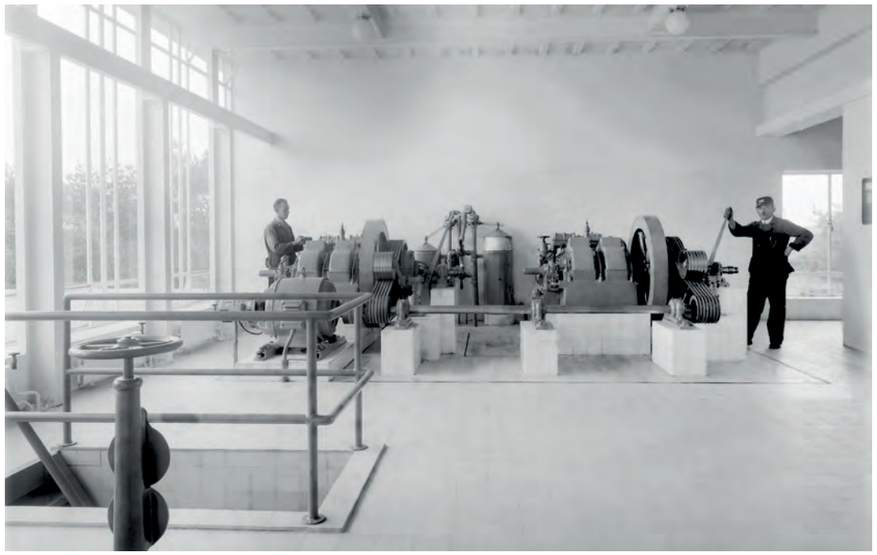


Ten zuiden van het bassin met pompstation en dienstwoning (rechts op de foto) van de oude vloeivelden werd de modernste afvalwaterzuiveringsintallatie van Nederland gebouwd. De instalatie is gesloopt, maar het oude bassin met pompgebouwtje en dienstwoning staan er nog.



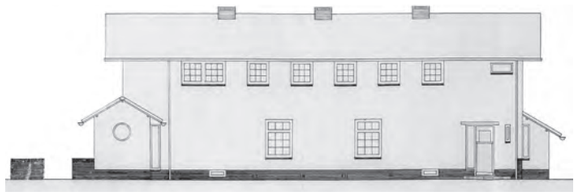


Rioolwaterzuivering West aan de Diependaalselaan, architect W.M. Dudok, 1939 (SAGV).



1939 Dubbele dienstwoning Dudok

Er stond al een oudere woning uit 1907 die dienst deed als dienstwoning voor de voorman. In beginsel was een tweede woning niet nodig omdat de installatie alleen overdag zou functioneren. De gasproductie was echter zo groot, dat de installatie dag en nacht kon draaien, en dat ook nog het rioolwater geheel in plaats van gedeeltelijk gezuiverd kon worden. Daarom moest er een tweede woning komen voor het nachttoezicht. Het plan voor het bijbouwen van een dienstwoning werd vervangen door een plan voor een dubbele dienstwoning op de hoek van de Diependaalselaan en Loosdrechtseweg. Het oude huis kon worden verhuurd. Aanwezig zijn nog de woning uit 1907, bassin met pompstation met bak, de dubbele dienstwoning van Dudok en delen van de vijvers.





Ontwerptekening dubbele dienstwoning, Dudok, 1939. Melkwagen bij de rechter dienstwoning.

1915 UITBREIDINGSPLANNEN VAN DUDOK

In 1915, direct na zijn aanstelling als directeur Publieke Werken, tekent Dudok al zijn gedachten op de hoogtekaart van Andriessen. Duidelijk is dat Dudok ook plannen heeft voor het zuidwestelijke deel van Hilversum. In 1916 kreeg hij de opdracht en financiële middelen om zijn ideeën uit te werken en hij pakt het motief van verbindingswegen, dat Andriessen introduceerde, op en zorgt voor knooppunten (plantsoenen).
In 1918 bereidde Dudok een herziening van het uitbreidingsplan uit 1905 voor. Toen werd zijn visie al bepaald door het idee de spoorlijn naar het oosten te verleggen en een kanaal in het zuidwesten aan te leggen. Het kwam er niet van het uitbreidingsplan uit 1918 vast te stellen omdat de spoorwegplannen, kanaalplannen en de plannen voor een snelverbinding met Amsterdam niet van de grond kwamen. In 1929 wist Dudok dat hij die wensen definitief moest vergeten. In het zuidwesten plande hij de rondweg en trok die tussen de vloeivelden door. Hier zou de Diependaalselaan komen te liggen.
Op het uitbreidingsplan uit 1933, dat eveneens een beëindigingsplan was, is de uitbreiding weergegeven. Herkenbaar zijn het overgebleven bosperceel, 'het bosje van Zeverijn', de Joodse begraafplaats, de Zeverijnstraat en de Nieuwe Haven. Een woonwijk wordt gepland tot de rondweg, terwijl de Kerkelanden worden gereserveerd voor sportvelden.
Toen Dudok na zijn aanstelling in 1915 de uitbreiding van Hilversum als een van zijn belangrijkste taken kreeg, concentreerde hij zich al snel op de inrichting en het functioneren van het hele dorp. Om Hilversum een goede toekomst te geven vond hij dat de spoorlijn moest worden verlegd naar het oosten en een nieuw kanaal aangelegd in het zuidwesten.

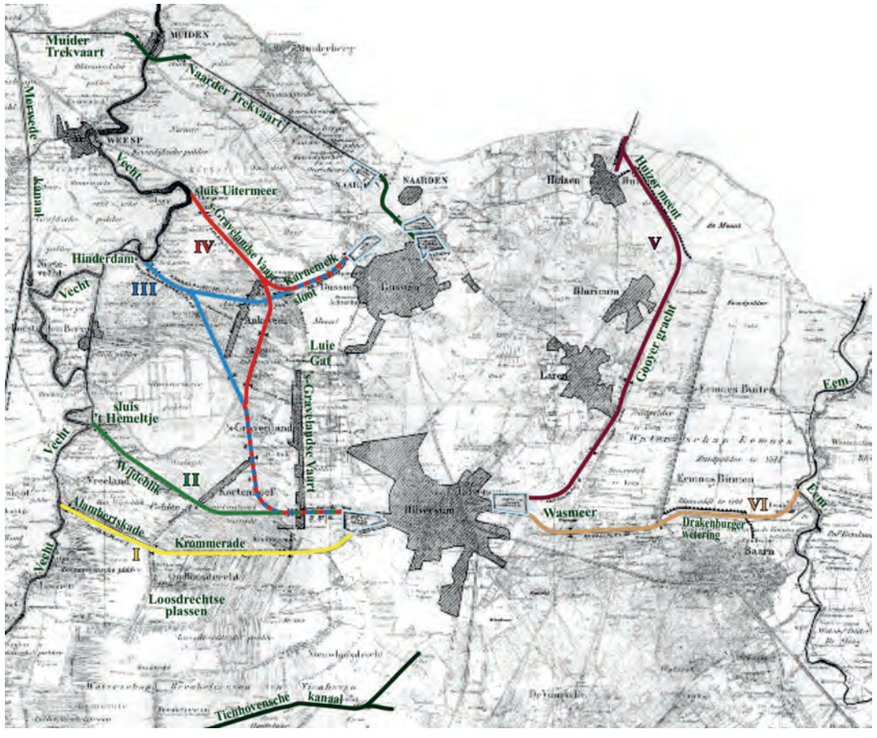
1924 HAVENKWARTIER

Gooisch Kanalen Comité

Op 26 februari 1924 stelde de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Gooiland een commissie in om te onderzoeken *de uit een technisch en economisch oogpunt meest in aanmerking komende wijze van verbetering van de verbinding van het Gooi met de scheepvaartwegen in Nederland*. Gevraagd werd, als Hilversum het eens was met de conclusies, of zij dan zitting wilde nemen in het te vormen Gooisch Kanalen-Comité dat tot taak zou hebben de tot standkoming van de werken te bevorderen.



Fragment uit ontwerp tot wijziging van het Plan van Uitbreiding, algemeen overzicht der ontworpen verkeerswegen in het zuidelijk deel van de gemeente, gemeentearchitect W.M. Dudok, 1 augustus 1916.



In 1919 bekeek Dudok de situatie opnieuw. De verbetering van de bestaande waterverbinding Gooise Vaart leverde in zijn ogen niet veel op. Hij voorzag toen wel al de aanleg van een nieuw kanaal in het westen van Hilversum. In 1926 werden zes mogelijkheden voor waterverbindingen onderzocht door het Gooisch Kanalen Comité en A.A. Mussert. (HHT-EP, 2010/4)

Besluit Hilversums Kanaal aan de zuidwestzijde van het dorp

Het voorstel was een kanaal naar het westen, onder de Horstermeerpolder door, naar de Vecht met de aanleg van een sluis bij boerderij 't Hemeltje. De directeur van Publieke Werken J.F. Groote kon zich met de algemene gedachtengang van het technisch gedeelte verenigen, maar vond dat het rapport aan de Centrale Schoonheidscommissie voor het Gooi voorgelegd moest worden met de vraag in hoeverre het landschappelijk schoon zou worden geschaad. De gemeentelijke Commissie van Openbare Werken vond niet dat aan de schoonheid van de omgeving afbreuk werd gedaan. BenW wilde het rapport daarom niet voorleggen aan de Centrale Schoonheidscommissie en twee wethouders wilden zitting nemen in het Gooise Kanalencomité. Gronden en waterpercelen voor de aanleg van het kanaal werden aangekocht van de erven J.L. van Os en de NV Zandleverantie Maatschappij te Amsterdam. In 1928 volgden de terreinen voor de aanleg van een nieuwe haven. Groote adviseerde in 1929 om de aanleg en inrichting geleidelijk te doen en vergelijkbare havens te bezoeken: Den Haag Laakhaven, Den Bosch, Tilburg, Eindhoven, Roermond, Nijmegen, Arnhem, Deventer, Dordrecht, Utrecht, Duisburg, Straatsburg en kleinere steden in Belgie. Straatsburg wilde hij wel bezoeken tijdens zijn vakantiereis.

Ir. A.A. Mussert

BenW vonden dat Groote zich moest laten bijstaan door de adviseur van het Gooisch Kanalencomité en hoofdingenieur-directeur van Provinciale Waterstaat: Ir. A.A. Mussert. In juni wilde Mussert graag eerst overeenstemming over beleid en posities. Hij zag voor zich dat Groote en hij het plan in overleg zouden maken en dat hij overleg zou hebben met de provincie over aansluiting aan het Amsterdam Rijnkanaal. De uitvoering moest zodanig gepland worden dat de haven en havenwerken tegelijk in gebruik konden worden genomen.

De gemeente kan het zelf

Groote was niet blij met de de voorstellen van Mussert omdat daaruit bleek dat hij de ontwerper wilde zijn en de uitvoering onder zijn hoede wilde hebben. En bovendien nog het college van BenW zou adviseren. Dit ging veel verder dan geraadpleegd worden en Publieke Werken op punten adviseren. Het zou veel duurder worden op deze manier. De samenwerking met Ir. Kessener (zie waterzuivering West) werd herhaaldelijk als voorbeeld in het land aangehaald. Als de internationaal vermaarde Kessener tot samenwerking (adviseren) bereid was, waarom zou Mussert daar dan iets tegen hebben? Hoewel de dienst niet schroomde om adviseurs te raadplegen, was Groote volgens hem met zijn mensen tegen dit vraagstuk opgewassen.



Fragment Uitbreidingsplan 1933.

De gemeente kon het prima zelf met Ir. Sollewijn Gelpke, waterbouwkundige, die betrokken was geweest bij de haven van Dordrecht en met de gemeentelijke opzichter Krijn die de plaatselijke situatie kende. *Mussert heeft het kanalenplan op voortreffelijke wijze verdedigd en ik begrijp dat aan hem wordt gedacht als adviseur. Maar een haven is iets anders dan een kanaal. Hij zal zich in de havenaanleg kunnen verdiepen maar een adviseur behoort op de hoogte te zijn*. Het samen met een adviseur indienen van een plan door Publieke Werken zou een (ongewenst) novum zijn. Daarnaast was het de gemeente zelf (eigen mensen) die met de provincie in overleg zou gaan. Groote kreeg zijn zin en Mussert werd niet gevraagd.



Ontwerp nieuwe haven, ingenieur PW Sollewijn Gelpke en directeur PW Groote, april 1933.



Aanleg van een haven met loodsen en een havenkantoor aan de Nieuwe Havenweg, 1936.

Verlegging kanaal

In 1931 werd begonnen met de aanleg van de sluis, in 1933 begon men met de graafwerkzaamheden voor het kanaal. Intussen bleek dat het kanaal naar het zuiden moest worden verlegd vanwege aansluitingsproblemen bij de 's-Gravelandse vaart. Het gevolg was wel dat de bestaande haven, sindsdien de Oude Haven bij de Havenstraat, geen rol meer kon spelen in het handelsverkeer over water. In 1938 kon het kanaal door de provincie worden overgedragen aan de gemeente.

1935 Nieuw Havenplan

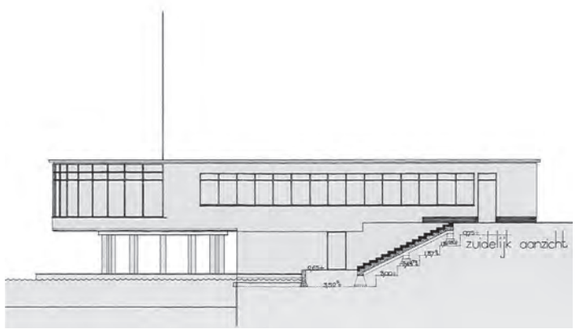
In 1935 werd een tweede rapport inzake de havenaanleg aangeboden. Er moest bezuinigd worden. De laagliggende gronden moesten opgehoogd worden tot aan de huizen van het Rode Dorp, zodat de wegen tussen de Bodemanstraat en de Turfstraat konden worden aangelegd en de huizen gebouwd. Het zand daarvoor, dat uit de te graven havenarmen zou komen, stelde de gemeente beschikbaar. Uitzondering hierop vormden 15.000 m^3. *Nu is dit de juiste hoeveelheid die komt uit het kortste stukje havenarm aan de Zuidzijde. Deze kleine arm is naar mijn mening van zoo weinig belang, dat wij die zonder eenige bezwaar voorshands achterwege kunnen laten*. Hiermee kon dus volgens Groote bezuinigd worden. De meeste opgehoogde terreinen konden verhuurd worden. Een klein deel van het zand kwam terecht onder de Gijsbrecht van Amstelstraat.
De oorspronkelijk aan de noordzijde van het kanaal ontworpen sporthaven verschoof naar de zuidzijde. Met het oog op de windrichting en de nabijheid van de provinciale weg langs het kanaal was deze ligging van de haven gunstiger. Het kanaal werd gegraven voor schepen van ten hoogste 400-500 ton, maar kon later worden vergroot voor schepen van 1000 ton. Bij de aanleg van de haven werd daar al rekening mee gehouden.

De gemeente wilde terreinen in eigendom hebben voor industrie en andere doeleinden, zoals opslag van bouwmaterialen, hout en petroleum. Ze schatte in dat de sporthaven en het kanaal niet van grote betekenis zou zijn voor de zeilsport vanwege de beperkte breedte van het kanaal en de aanwezigheid van vaste bruggen. Wel zou het aantrekkelijk zijn voor de roeisport.

1936 Sporthaven en Roeivereniging Cornelis Tromp

De sporthaven en het roeihuis werden als jeugdwerkverschaffingsproject aangelegd. Hilversum was er enorm trots op dat er nu ook genoten kon worden van de watersport en het verblijf op en aan het water. Er waren plannen om met watertaxi's tochtjes te organiseren van Amsterdam naar Hilversum en terug, door de Amsterdamse havens en het Merwedekanaal, de Vecht en het nieuwe kanaal naar Hilversum. In aansluiting daarop zou men vanaf de Sporthaven met touringcartochten door het Gooi rondgaan. Het paviljoen Wildschut uit 1936 werd ontworpen door Dudok.

Sporthavenpaviljoen, 1936.



Aan de overkant kwam na de oorlog sportpark Berestein te liggen. In het complex bevindt zich bij Kininelaantje een plaquette ter herinnering aan enkele oorlogsslachtoffers.

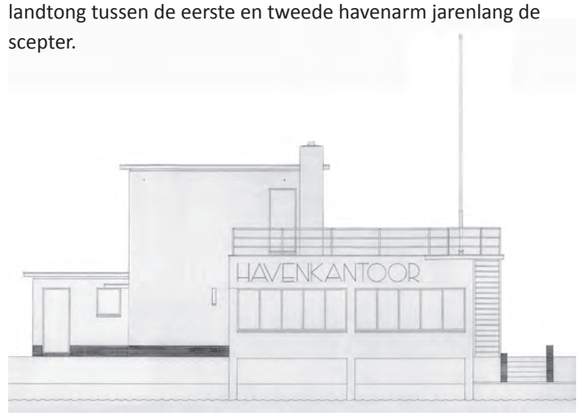
1936 Park bij de Nieuwe Haven

Tussen de sporthaven en de industriehaven werd een park aangelegd met een gratis partij heesters van de Sierteelt Centrale. Het park werd als werkverschaffingsproject aangelegd. Plantsoenopzichter van Publieke Werken J.H. Meijer verzorgde het ontwerp en de aanleg. Hij begeleidde de jonge hoveniers om hen het vak te leren. De bestaande beukengroep bleef gespaard. Het park en de haven droegen bij aan de genoegens van de watersport en het verblijf op en aan het water.

Ontwerp zuidgevel met havenkantoor aan het water, april 1937.

1936 Havenkantoor

Om de drukke haven in goede banen te leiden en havengeld te innen ontwierp Dudok in 1936 een havenkantoor met woning. Nadat het gebombardeerd was in de oorlog, werd een nieuw kantoor gebouwd naar een gewijzigd ontwerp, dat in 1998 plaats moest maken voor de uitbreiding van het industrieterrein. Havenmeester Gilles zwaaide hier aan het eind van de eerste landtong tussen de eerste en tweede havenarm jarenlang de scepter.



Havenkantoor omringd door bedrijfsgebouwen in het havengebied, 1975.

Onder: Sporthaven met paviljoen, botenloods en ligplaatsen







Nieuwe Havenweg 13.



Nieuwe Havenweg 17-19.

1936 Bedrijven van het eerste uur

In 1936 kwamen de eerste aanvragen binnen van bedrijven. Beurtschippers Boelhouwer en Taling, die aan het einde van de Vaartweg op de plek van de nieuwe brug hun bedrijf hadden, moesten verkassen. Zij lieten door G. Seppen, de broer van mevrouw Taling, een dubbel woonhuis neerzetten aan het eind van de 2e Havenarm. Die twee woningen van het eerste uur staan nog steeds aan de Nieuwe Havenweg (17-19). De firma Slagt had jarenlang een losplaats voor bouwmaterialen gehad aan het eind van de vaart bij de Havenstraat. Ook zij verhuisden naar de nieuwe haven en pakten het op Nieuwe Havenweg 7-13 groter aan. Architect C. de Groot Jzn. ontwierp voor het bedrijf een kantoor met woning, een pakhuis en twee silo's voor grind en zand.

1941 Nieuwe inrichting Oude Haven

Vanwege de aanleg van het Hilversums Kanaal en de haven, zag Meijer aanleiding om de Oude haven opnieuw in te richten. Die was verworden tot een onooglijke kale zand- en steenvlakte. Ook dat werd een werkverschaffingsproject. Om het mooi en aantrekkelijk te maken voor recreatie werden de taluds glooiender gemaakt en van frisse beplanting voorzien. Er werden paden en gazons aangelegd en banken geplaatst. Tegelijk met Dudoks zand- en zoutbunker werd een rioolgemaal gebouwd zodat het water in de Oude Haven niet meer vervuild raakte.

Bombardement op de Hilversumse Haven

Op 11 april 1945 vielen de Geallieerden drie munitieschepen aan in de haven van Hilversum. Er vielen twee doden, onder wie de vrouw van de havenmeester, en zeven gewonden. De schade was groot. Het Havenkantoor was vrijwel helemaal ontzet en moest worden afgebroken. In 1946 begon de bouw van een nieuw Havenkantoor, op het oude fundament maar wel op basis van een gewijzigd ontwerp. Maar de kenmerkende elementen van Dudok werden teruggebracht, zoals het balkon met trap, de vlaggenmast en de belettering.

Overzicht op het hele havengebied.



Tweede en derde havanarm.





Aan het eind van de Nieuwen Havenweg lag het veilingcomplex.



Het veilincomplex met de derde havenarm.

1962 Lange traditie van woonboten

In de 3e havenarm (die in 1942 gereed kwam) verschenen de eerste woonboten, terwijl de westelijke kade van de havenarm voorlopig nog ongebruikt bleef. In de loop van de oorlog nam het transport via de haven echter behoorlijk toe, met name in opdracht van de Duitse bezetter. In 1962 werd een poging ondernomen om de woonboten te 'herschikken'. De gronden waren eigendom van de gemeente, terwijl die door de bewoners van de woonschepen werden gebruikt, bebouwd en ingericht. Er lagen toen 29 woonschepen in de 3e havenarm en het Hilversums Kanaal. Het college van BenW besloot op 22 mei 1962 dat de oevers ontruimd moesten worden. Een strook tussen het bedrijventerrein en de woonboten mocht worden gebruikt door de woonbootbewoners. Gezien de vele reacties die hierop binnenkwamen besloot het college alsnog de ingebruikneming van de gemeentegrond tot wedeopzegging te dogen. Een poging in de jaren 70 om de illegale situatie te beeindigen liep op niets uit. In 1986 kwam de gemeente erop terug. Op 11 november 1987 werd de bewonerscommissie woonschepen 3e havenarm te Hilversum opgericht, toen met de gemeente koop-, huur, of pachtovereenkomsten gesloten moesten worden.

Dempen havenarmen

De havenarmen waren ontworpen door Dudok. Voor gebouwen was alleen plek aan de Zuiderloswal/Vreelandseweg en de Nieuwe Havenweg. Het terrein tussen de 1e en 2e Havenarm, de 1e Loswal, werd alleen gebruikt voor opslag. Daar was jarenlang geen bedrijf gevestigd. Aan de 2e Loswal waren slechts enkele bedrijven te vinden. De eerste decennia was het schip de belangrijkste vorm van transport voor de bedrijven die hier gevestigd waren, maar dat nam steeds meer af. Begin 1966 maakten nog maar drie bedrijven echt gebruik van de haven. In 1969 werd het Haveneind gedempt, in 1984 volgde de 2e Havenarm. Door de demping van de havenarm kwam er aan de 1e Loswal industrieterrein beschikbaar. In de jaren tachtig werd er volop gebouwd, onder andere een bedrijfshal voor Van Loenen en het voorsorteercentrum van de PTT.

Spelen in de haven

In de periode na de oorlog werd aan de rand van het industriegebied Nieuwe Havenweg en de loswallen een speeltuin ingericht.

Eerste havenarm, op de achtergrond de woningen aan de Beresteinseweg.



Voorstel tot uitbreiding van de haven met vijf havenarmen, 1953.

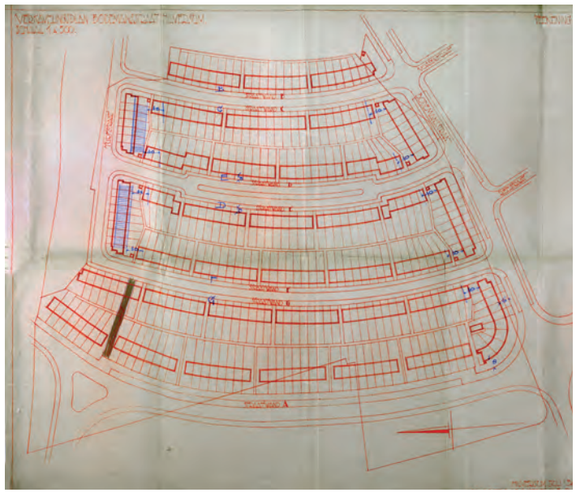


1935 NIEUWE RODE DORP

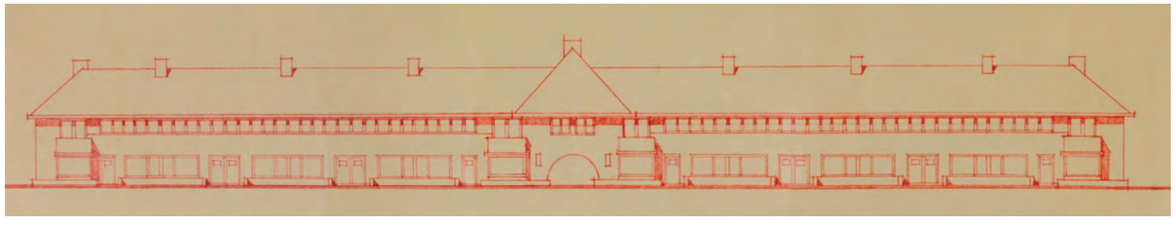
Ensemble van Barbiers

Na de sloop van de Hilversumsche Stoom Spinnerij en Weverij in 1937 werd er geen nieuwe fabriek gebouwd. Het vrijgekomen terrein kwam beschikbaar voor woningbouw. De man die hier het heft in handen nam was architect F. Barbiers. Hij ontwikkelde het gehele terrein tussen de Loosdrechtseweg-Turfstraat-Bodemanstraat-Gijsbrecht van Amstelstraat. Hij ontwierp alle woningen en winkelwoonhuizen in de periode 1935-1939. Enkele blokken kwamen zelfs nog in 1940 gereed aan de Vossenstraat en Egelstraat.
De woning-ensembles werden in blokken langs de gebogen straten gebouwd. De Eekhoornstraat kreeg nog meer cachet door de aanleg van een groen middenplantsoen. En, de woningen kregen een dakbedekking van rode keramische pannen. Zo niet echter het ensemble aan de Egelstraat: daar spelen de woningstroken in op de knik in de weg en hebben de woningen zwarte pannen. Deze “Barbiersbuurt” is met één visie vormgegeven en gaaf bewaard gebleven.
In aansluiting op het “ensemble van Barbiers” werden de Bodemanstraat, Heidestraat, Reestraat (architect D.C. Bonnet) en de Gijsbrecht van Amstelstraat (architect C. Trappenburg) bebouwd.











Op deze luchtfoto van omstreeks 1938 is op de voorgrond het terrein van de afgebrandde Stoom Spinnerij en Weverij te zien. De eerste blokken woningen en winkelhuizen zijn gebouwd. Begonnen is in 1936-1937 met de blokken, waartussen steeds een dubbele woning, aan de Gijsbrecht van Amstelstraat. De oneven zijde van de Hazenstraat is gereed (1937-1938) en aan de even zijde zijn de bouwvakkers bezig met het vierde blok (1938). Drie blokken uit 1935 staan aan de Bodemanstraat. Op de hoeken van de Bodemanstraat en de Hazenstraat werden een bakkerij en magazijn gebouwd. Dat is ook nu nog goed aan de gebouwen te zien. Winkels, met name die aan de Gijsbrecht van Amstelstraat, zijn verdwenen. Dit is in belangrijke mate te wijten aan de drukke verkeersweg die de Gijsbrecht is geworden.
Aan de Bodemanstraat valt nu de in 1956 gebouwde, afwijkende garage met showroom (nu supermarkt) en bovenwoningen van W.M. Weerkamp op.

Links zien we de bebouwing tussen de Bodemanstraat en de Heidestraat. Hier staan enkele blokjes oude fabrieksarbeiderswoningen. Ook zien we in plaats van de school het blok woningen van E. Verschuijl staan, een beetje terugliggend van de straat achter een smal plantsoen. Links tussen de Loosdrechtseweg, Gijsbrecht van Amstelstraat en Heidestraat staat bebouwing uit 1935-1937. In de Heidestraat zou in 1978 een blok gebouwd worden met parterreflats en maisonnettewoningen van R.H.M. Magnée.
De noord-zuid lopende Reestraat is ook al bebouwd in 1935-1936. De bouwblokken accentueren het gebogen verloop. De Reestraat loopt door in de Hindelaan, bebouwd in 1936. Aan weerszijden van de Hindelaan staan 24 middenstandswoningen van architect B.A. Allessie.
De Wezellaan loopt langs het Bosje van Zeverijn en is bebouwd in 1937-1938. Het plantsoen in de Zeverijnstraat is duidelijk zichtbaar. Rechts daarvan ligt de Joodse Begraafplaats.

Noord-zuid langs het bosje van Zeverijn loopt de Hermelijnlaan, bebouwd in 1936-1938. Daarachter liggen de vloeivelden op het laagste punt. Tussen de Hermelijnlaan en de Diependaalselaan zou later, eind jaren zestig, woningen en flats worden toegevoegd. De Diependaalselaan ligt er nog niet. Deze werd doorgetrokken tussen de vloeivelden door, en aangesloten op de Vreelandseweg, die rechtsboven te zien is.

Geheel links op de voorgrond staat in een grote tuin villa Belvédere, later rusthuis Hebron. Deze werd gesloopt en in 1975 vervangen door geschakelde bungalows met platte daken, ontworpen door Falkenburg en Mulders (rond Heijermanslaan). Rechts is de Nieuwe Haven in aanbouw.



1935 ZEVERIJN

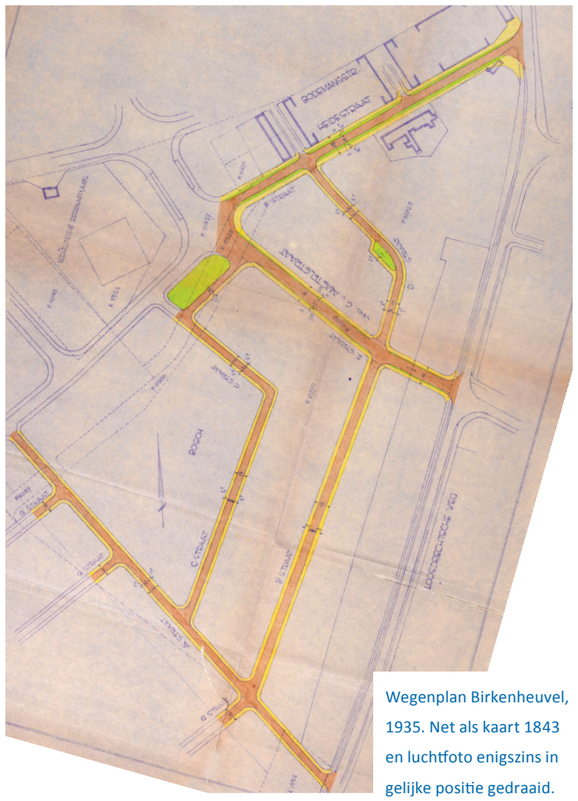
De Zeverijnbuurt is grotendeels in twee bouwperiodes ontstaan. Een deel werd in de jaren dertig bebouwd, een deel in de jaren zestig. Het geeft zo de geleidelijke (concentrische) groei van Hilversum langs de randen weer, waarbij de bebouwingsgrens na de Tweede Wereldoorlog langzaam opschoof. Door de afstemming van de bebouwing op buurt- en wijkwegen, kreeg het gebied een samenhangend karakter. De Diependaalselaan, onderdeel van de ringweg van Hilversum, functioneert hier als een grens.

a. Plan Birkenheuvel 1935

Het gebied ten zuiden van de Gijsbrecht van Amstelstraat was heidegebied. Het Bosje van Zeverijn is een restant van een groter heidegebied dat nauwelijks gecultiveerd was en voornamelijk uit stuifduinen bestond. Deze waren oorspronkelijk in het bezit van de erfgooiers, totdat het terrein in 1916 werd gekocht door Christiaan Zeverijn, directeur van de Cultuurmaatschappij 'De Vorstenlanden'. Deze maatschappij ontwikkelde samen met andere ontwikkelbedrijven het gebied tot woonbuurt, waarbij een deel van het natuurschoon bewust werd behouden om de wijk aantrekkelijk te maken voor toekomstige bewoners. Zo ontstond het Bosje van Zeverijn. In het bosje bouwde F. Barbiers in 1935 een clubhuis "De Jeugdhaven". In de hongerwinter van 1944 -1945 is overigens een groot deel van de bomen uit nood opgestookt in de kachels van de omliggende woningen. De ontwikkeling van de buurt maakt duidelijk hoe vervlochten de ontwikkeling van Hilversum is met particulier initiatief.

In 1935 presenteerde de directeur van Publieke Werken, J.F. Groote, het wegenplan Birkenheuvel. Het plan takte aan op de Heidestraat met de Reestraat die werd bebouwd. Langs de Heidestraat en de Gijsbrecht van Amstelstraat waren de zijplantsoenen belangrijk, evenals het plantsoen in de Reestraat en het Zeverijnplantsoen. De Wezellaan werd om het bosperceel (Bosje van Zeverijn) gelegd. De aanzetten tot de straten achter de Hermelijnlaan waren al getekend. Vanuit de Zeverijnstraat zouden geen straten naar de Vreelandseweg komen, daar verrees later het bedrijventerrein.

De bewoners woonden aan de rand met achter zich de vloeivelden, heide en bos in zuidwestelijke richting. De kinderen liepen daardoorheen naar school en speelden in dat gebied.



Wegenplan Birkenheuvel, 1935. Net als kaart 1843 en luchtfoto enigszins in gelijke positie gedraaid.



Boven: Op kaart Gooiland na heideverdeling 1843 staat, dat ten westen van de Loosdrechtseweg lag bossage Birkenheuvel, mogelijk was het een buitenplaatsje.

Onder: Van rechtsboven naar linksonder de groene plekken: Hebron, restanten Birkenheuvel en Bosje van Zeverijn met de bebouwing van Plan Birkenheuvel.



Wijziging Plan van Uitbreiding 1952.





b. Zeverijn: Uitbreidingsplan op onderdelen 1953

In 1953 werd een partiele herziening van het uitbreidingsplan van 1933 gepresenteerd door de directeur Publieke Werken J.M. Wijs. Met Dudok formuleerde Publieke Werken het richtsnoer dat zou moeten worden aangehouden bij de herziening. In 1947 en 1950 was daar ook al over nagedacht. Het aantal inwoners nam toe, maar het uitgangspunt om binnen de grenzen van het uitbreidingsplan van 1933 te blijven werd herhaald. Dat betekende het stellen van eisen, zowel aan het bebouwingsgebied als aan het landschap. *Wij menen te mogen vaststellen, dat de tot heden gevolgde 20-jarige practijk de waarde der in het plan neergelegde hoofdbeginselen en ruimtelijke intenties heeft bewezen.* In 1953 werd gewerkt aan het invullen van de in het uitbreidingsplan van 1933 voorziene wijken.

Het plan laat een geplande ontwikkeling zien voor het gebied ten westen van de Loosdrechtseweg. Woningen werden gedacht tot aan de Diependaalselaan en aan de overzijde daarvan op het terrein waar de vloeivelden sinds 1939 niet meer nodig waren na de bouw van de waterzuiveringsinstallatie. De vijver bleef liggen. Ook was tussen de Hermelijnlaan en de Diependaalselaan ruimte voor bijzondere bebouwing, zoals een kerk. Het bedrijventerrein aan de Zeverijnstraat, achter de woonbebouwing aan de Diependaalselaan, werd ook bestemd. De rest van de Kerkelanden kreeg de functie van sport- en speelterreinen.

Direct na de Tweede Wereldoorlog werden op een braakliggend deel aanvankelijk houten woningen gebouwd in het kader van de oplossing van de woningnood. Deze werden in de jaren zestig afgebroken. Aan de Marterlaan werd in 1950-1953 een semi-permanente school gebouwd, een zogeheten Oostenrijkse school: een houten school volgens standaard ontwerp. De bouwvergunning werd getekend door architect A. v.d. Heijden in samenwerking met de dienst Publieke Werken. In 1953 is de school uitgebreid en werd een houten kleuterschool toegevoegd. Dit schoolcomplex functioneerde aanvankelijk voor de bewoners van de jaren dertig woningen in de buurt en later ook voor die van de nieuwe woningen. Ook de school werd afgebroken.

De houten noodschool, een zogeheten Oostenrijkse school, gebouwd 1950-1952.



De houten noodwoningen, gebouwd na de Tweede Wereldoorlog in het kader van de woningnood. School en woningen zijn later afgebroken.





Ballonnen ter bebpaling van de hoogte van te bouwen torenflats aan de Zeverijnstraat, 1967.



Flatgebouw langs Diependaalselaan, gezien vanuit torenflat in aanbouw in Kerkelanden, 1968.



Flats in Kerkelanden en Zeverijn.



Eerste fase van Drukkerij en Uitgeverij De Boer, gezien vanaf de Vreelandseweg.

Eerste fase van Drukkerij en Uitgeverij De Boer, gezien vanaf de Zeverijnstraat.

c. Zeverijn Bedrijventerrein

Het gebied tussen Gijsbrecht van Amstelsttraat, Zeverijnstraat, Diependaalselaan en Vreelandseweg heeft drie heel verschillende functie. Bij de Gijsbrecht van Amstelstraat begint het terrein van de Joodse begraafplaats, dat aanvankelijk groter was en ten gunste van de eerste bedrijvenvestigingen is verkleind. Dan volgt het bedrijvengebied tot de woonbebouwing aan de Diependaalselaan.
Als eerste streek er een groot garagebedrijf neer met een volledige onderkeldering, ontworpen door architect J.A. van Zandvoort. Daarnaast liet Drukkerij en Uitgeverij De Boer een groot complex bouwen naar ontwerp van architect W.M. Dudok. Steendrukkerij De Jong vertrok uit het centrum van Hilversum en liet aan de Vreelandseweg een bijzonder ontwerp realiseren van architect C. Dam uit Amsterdam.





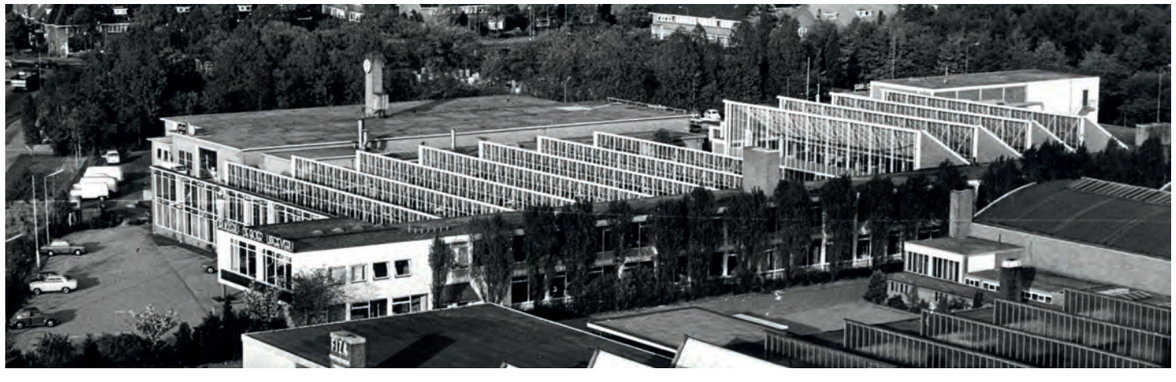
De complete vestiging van Drukkerij en Uitgeverij De Boer.

Bedrijfscomplex Opel-dealer Van Voorden, Zeverijnstraat.



Bedrijfscomplex Ford-dealer Van Voorden, Zeverijnstraat.





1953 KERKELANDEN

Kerkelanden voor de naoorlogse verstedelijking

Kerkelanden ligt op ongeveer twee kilometer afstand ten zuidwesten van de oude kern van Hilversum. Het gebied ligt aan de rand van de Stichtse veenontginningen, precies op de overgang van het dekzand naar de veengebieden. Het grondgebied van de wijk ligt ingeklemd tussen de Vreelandseweg in het noorden en de Loosdrechtseweg in het zuiden, twee verbindingswegen naar de gelijknamige dorpen in het veengebied ten westen van de stad. Aan de oostzijde grenst de wijk aan de Diependaalselaan, onderdeel van de ringweg van Hilversum, en in het zuidwesten aan de Raaweg. Deze oude landweg is onderdeel van de Rading van Nieuw-Loosdrecht, de oorspronkelijke grens van de veenontginningen in het gebied. Deze begonnen in de elfde eeuw en zijn in het landschap herkenbaar aan de smalle wigvormige percelen die zich vanuit het middelpunt aan het riviertje de Drecht uitwaaieren. Door vernatting van de gronden werden steeds nieuwe ontginningen toegevoegd. De breedte van de percelen nam toe naarmate men verder uit het middelpunt raakte. Aan de noordzijde van de wijk, voorbij de Vreelandseweg, liggen de 's-Gravelandse buitenplaatsen. Dit waren oorspronkelijk zandgronden die in de zeventiende eeuw door Amsterdamse kooplieden werden afgegraven voor de aanleg van de grachtengordel. De Amsterdammers brachten er mest en afval voor terug om de onvruchtbare grond te verrijken. Aan de zuidoostzijde ligt, op een uitloper van de Utrechtse Heuvelrug, een aaneengesloten natuurgebied van het Loosdrechtsebos en de Hoorneboegseheide. Landgoed Zonnestraal is onderdeel van het tweede ontginningsblok, na 's-Graveland, maar werd niet verkaveld. Het grondgebied van Kerkelanden was tot 1920 vooral agrarisch gebied.



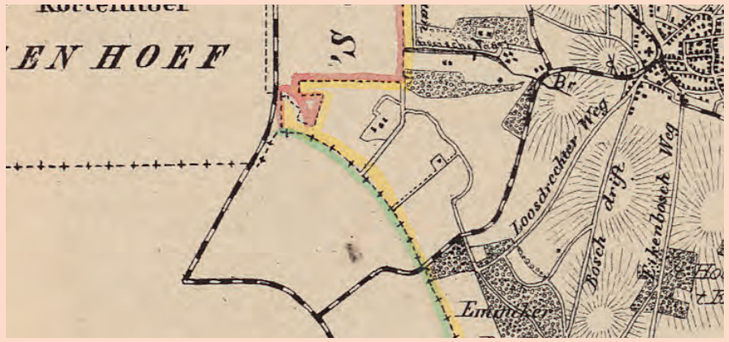
Voor 1965 was Kerkelanden voornamelijk agrarisch gebied, 1965.



Kerk van Naarden

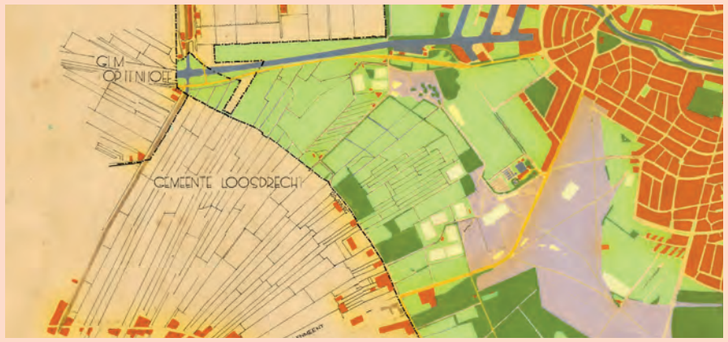
Kerkelanden dankt zijn naam aan het feit dat de gronden toebehoorden aan de Hervormde Kerk van Naarden. Oorspronkelijk was het gebied in bezit van de erfgooiers, de van oorsprong door boeren opgerichte organisatie die weide- en heidegronden in het Gooi in eigendom hadden, maar zij schonken het in de veertiende eeuw aan kerk van Naarden. Die verpachtte op zijn beurt de gronden aan de boeren uit Loosdrecht. Zij brachten





1867

1867



Topografische kaart Hilversum Zuidwest, 1940. (Topografische Dienst).

1940


Gooi- Zuid- en Oostrandsche Stoomtramweg-Maatschappij
Goois Zuid- en Oostrandsche Stoomtramweg-Maatschappij
Gooi-

de gronden in cultuur als voortzetting van de bestaande veenontginningen. Er werd turf gestoken en de weidegronden werden gebruikt voor veeteelt en akkerbouw. De overgebleven woeste gronden, bestaande uit heide en zandverstuivingen, werden gebruikt door Hilversumse schaapsherders om schapen te weiden. Dit leidde tot conflicten over de eigendoms- en gebruiksrechten op de grenszone van de venen en de woeste gronden van het Gooi. Omdat zij trouw hun pacht betaalden werden de boeren gesteund door de kerk van Naarden en wisten zij zich te handhaven. De Kerkelanden bestonden vooral uit gras- en bouwland, waardoor er nauwelijks beplanting aanwezig was.
Hoewel het werd gezien als een aantrekkelijk natuurgebied, nam de druk aan het begin van de twintigste eeuw toe en kwamen er voorzieningen waarvoor in de bestaande stad geen ruimte was. In 1934 werden ambitieuze plannen ontwikkeld voor een groot sport- en vliegcentrum, maar die zouden niet worden uitgevoerd. Het afvalwater van Hilversum werd opgevangen op vloeivelden en in een grote vijver, later onderdeel van de rioolwaterzuivering (Dudok, 1939), door inwoners van het nabijgelegen Rode Dorp en de Zeverijnbuurt gekscherend de vlooienvijver genoemd. Dwars door het gebied liep de Slangenweg, een slingerend zandpad dat van de Loosdrechtseweg naar de Raaweg voerde. Hieraan lagen verschillende sportverenigingen, waaronder de hockeyclubs HMHC en HCC. Hun sportcomplex, dat overigens zijn ingang had aan de Vreelandseweg, werd de Bult genoemd naar de met bomen begroeide 'berg van Houtman' op het terrein. In het uitbreidingsplan van W.M. Dudok (1933) kreeg het gebied een recreatie (sportvelden) en agrarische bestemming en werd het bewust uitgesloten van bebouwing. Ondanks de natuurwaarden heeft het Gooisch Natuurreservaat nooit interesse gehad in aankoop van de gronden. Ook de gemeente voelde zich niet genoodzaakt percelen aan te kopen, ook niet toen de kerk van Naarden direct na de Tweede Wereldoorlog besloot grote delen in de verkoop te doen. Dudoks uitbreidingsplan voorzag immers niet in verdere uitbreiding van de stad.

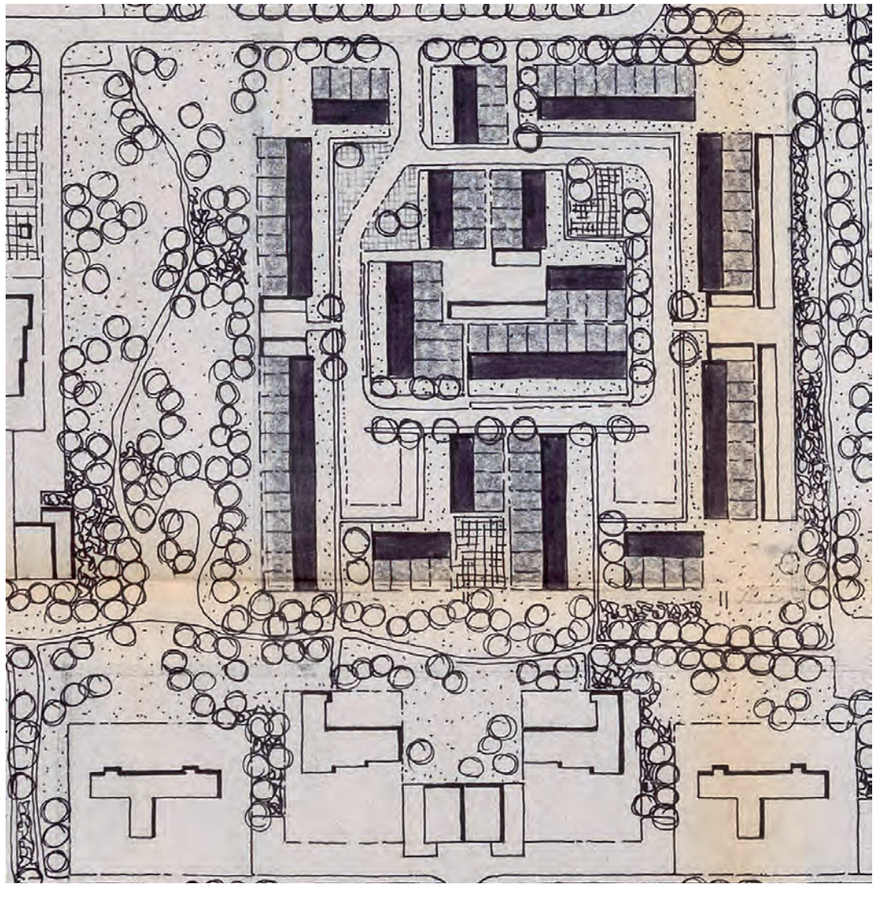
Hockeyvelden met clubhuis van HMHC, 1947. (SAGV)



Kerkelanden naoorlogse hofjeswijk

Kerkelanden landelijk en lokaal

De bouw van nieuwe woningen kwam na de Tweede Wereldoorlog moeizaam op gang. Aan het herstel van de economie werd prioriteit gegeven en bovendien was er schaarste aan bouwmaterialen en menskracht. In Hilversum wisten particuliere bouwers enkele projecten van de grond te krijgen, maar de bouw van goedkope woningen bleef achter. Pas in de jaren vijftig nam het tempo van de woningbouw toe, mede door de ontwikkeling van systeembouw. De Rijksoverheid voerde de regie over de verdeling van aantallen (contingenten), de bouwkosten en de eisen waaraan woningwetwoningen moesten voldoen. Begin jaren vijftig waren de laatste plekken in het uitbreidingsplan van W.M. Dudok gepland. De dichtheid werd iets opgeschroefd door portieketageflats te bouwen in drie lagen met kap, zonder de beproefde typologie van de tuinstad te verlaten. Na de pensionering van Dudok in 1954 en de oprichting van een stedenbouwkundige afdeling bij Publieke Werken deden nieuwe stedenbouwkundige inzichten hun intrede.
Hoewel de bouw van Kerkelanden pas na 1965 is gestart, is het stedenbouwkundig ontwerp grotendeels gebaseerd op naoorlogse principes voor uitbreidingswijken zoals die in vrijwel alle grote steden van ons land werden toegepast. De basis van de wijk wordt gevormd door een zogenaamde *core*, een centraal hart waaromheen de verschillende woonbuurten zijn gelegen. Deze woonbuurten hebben een identieke opbouw met haaks op elkaar geplaatste stroken van eengezinswoningen die samen vier kleine hoven omsluiten. Een dergelijke stempelverkaveling is typerend voor de naoorlogse woonwijk in Nederland, maar met het kleinschalige en autoluwe karakter van de hoven onderscheidt Kerkelanden zich daar ook weer van.
De wijk kent een lange ontwikkelingsgeschiedenis die start met een particulier initiatief uit 1953 dat, voordat de gemeente het gebied in het vizier kreeg, een poging deed om de bouw van 4.000 woningen van de grond te krijgen. Pas in het Structuurplan uit 1961 werd het gebied aangegeven als potentiële uitbreidingslocatie van Hilversum, samen met de wijk Egelshoek in het zuiden en Hilversumse Meent in het uiterste noorden van de gemeente. Toen de plannen voor Egelshoek door de Kroon werden geblokkeerd, verschoof de aandacht naar Kerkelanden en de Hilversumse Meent. Jarenlang getouwtrek tussen de particuliere grondbezitters, verenigd in een NV, en de gemeente over de hoeveelheid woningen en de ruimtelijke opzet van het plan, mondde uiteindelijk uit in onteigening en herverdeling.
De gemeente nam de bouw van woningwetwoningen voor haar rekening en Joh. Matser bouwde huur- en koopwoningen voor de middenstand en het hogere segment. Het aantal woningen



De stempelverkaveling van de hoven in Kerkelanden, Stedebouwkundige Dienst, 26 juni 1964. (SAGV160 invnr B.1091)

zou op ongeveer 2.500 uitkomen, maar dankzij de betrokkenheid van de gemeentelijke Stedenbouwkundige Dienst die het publieke belang vooropstelde, zijn deze ingebed in een ruim opgezette en groene wijk.
Kerkelanden is een late wederopbouwwijk ontworpen vanuit het idee van functiescheiding, met een mix van grootschalige woongebouwen in een doorgaande groene ruimte en kleinschalige woonbuurten rondom autoluwe hoven. Het toenemend autoverkeer van de jaren zestig vormde een belangrijk thema in de planvorming van Kerkelanden. Op de eerste plaats werd deze beïnvloed door een nieuwe verkeersweg ten zuiden van de stad waarvan het uiteindelijke tracé bepalend was voor de oppervlakte van de wijk. Ten tweede drong het besef door dat het autobezit een enorme claim legde op de openbare ruimte van woonwijken. Dit veranderend denken leidde ertoe dat doorgaand verkeer uit Kerkelanden werd geweerd en speciale aandacht aan het parkeren werd besteed.





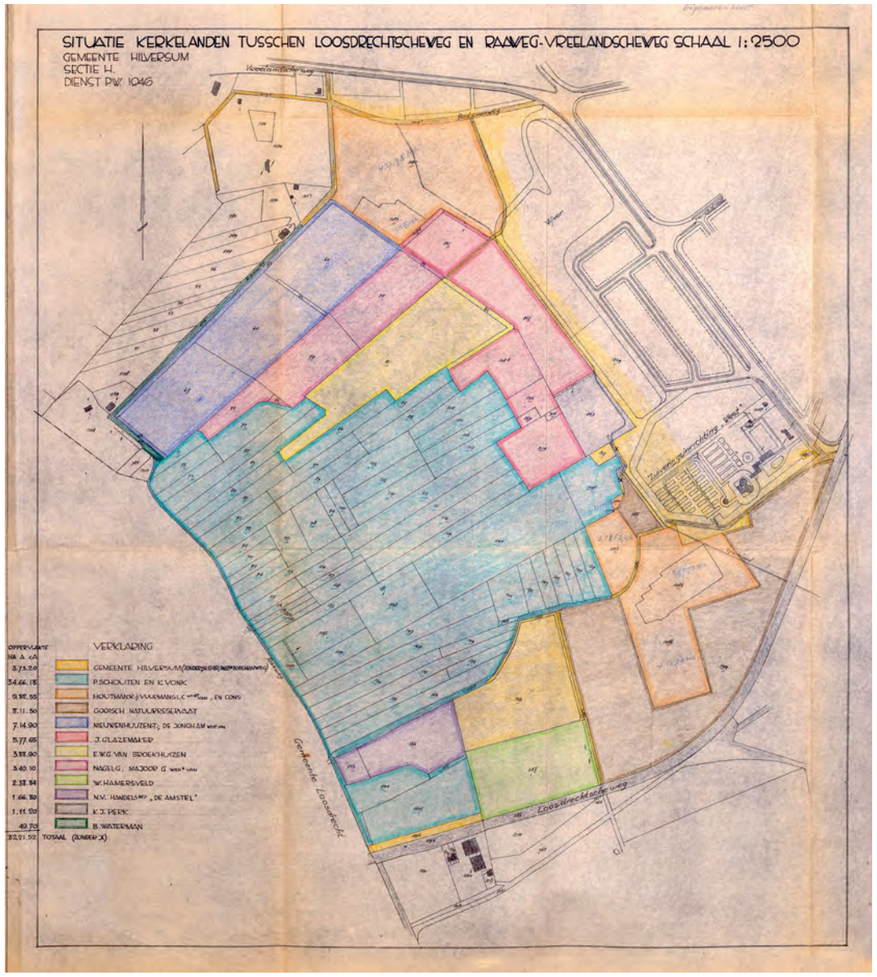
De ‘vlooienvijver’, vloeiveld van de rioolwaterzuivering west aan de Diependaalselaan, 1960. (SAGV)

Rioolwaterzuivering West aan de Diependaalselaan, architect W.M. Dudok, 1939 (SAGV).

Ontwerpgeschiedenis

Particulier versus publiek belang

Achteraf bezien zou het verstandiger zijn geweest als de gemeente wel gronden had aangekocht in de Kerkelanden. In 1953 werd zij enigszins overrompeld door het verzoek van drie particulieren, de heren Roest, Van der Schmidt en Smit, die grote delen van de Kerkelanden hadden verworven, om een eigen uitbreidingsplan voor 4.000 woningen te kunnen uitvoeren. Het ontwerp was gemaakt door het Utrechtse bureau Op ten Noort Blijdenstein en bestond uit een uitgestrekte vlakte van eengezinswoningen in half-open, oost-west verkaveling, met aan de oost- en zuidzijde woningen in etagebouw. De woningdichtheid zou op 43 woningen per hectare uitkomen. Dat was veel hoger dan het Hilversums gemiddelde en vooral het resultaat van het gebrek aan hiërarchie en weinig ruimte voor groen en voorzieningen in het plan. Het college van BenW adviseerde de raad om het plan niet goed te keuren, vanwege de intensieve bebouwing maar ook om het verlies van sportterreinen waarvoor niet meteen een andere locatie beschikbaar was. Het particulier initiatief dwong de gemeente echter wel om over de toekomst van het gebied na te denken.
De particulieren, die zich verenigden in een NV Exploitatiemaatschappij Kerkelanden, zetten hun grondaankopen door en in 1955 hadden zij al 119 hectare in bezit. De gemeente kon dus niet om de NV heen, die alles in het werk stelde om haar woningbouwambities te kunnen uitvoeren. Er vond veelvuldig overleg plaats met BenW, maar punt van discussie was de bouw van woningwetwoningen waarin de NV niet geïnteresseerd was, maar die de gemeente wel graag wilde en ook moest realiseren. De woningnood was rond 1955 opgelopen tot zo’n 4.000 woningzoekenden en het besef drong door dat deze nooit binnen de contouren van het uitbreidingsplan van 1933 konden worden ondergebracht. In 1956 verzocht het stadsbestuur de afdeling Publieke Werken om een uitbreidingsplan op hoofdlijnen voor Kerkelanden te ontwikkelen. De gemeente moest in die tijd eerst een uitbreidingsplan opstellen, dat vervolgens door de provincie en daarna door het Rijk moest worden goedgekeurd. Eerder mocht er niet gebouwd worden. De kersverse stedenbouwkundige afdeling, geleid door stedenbouwkundige Wilhelmina Van den Broek d’Obrenan (1905-1966), ging hiermee aan de slag. Zij liet zich bijstaan door extern stedenbouwkundig

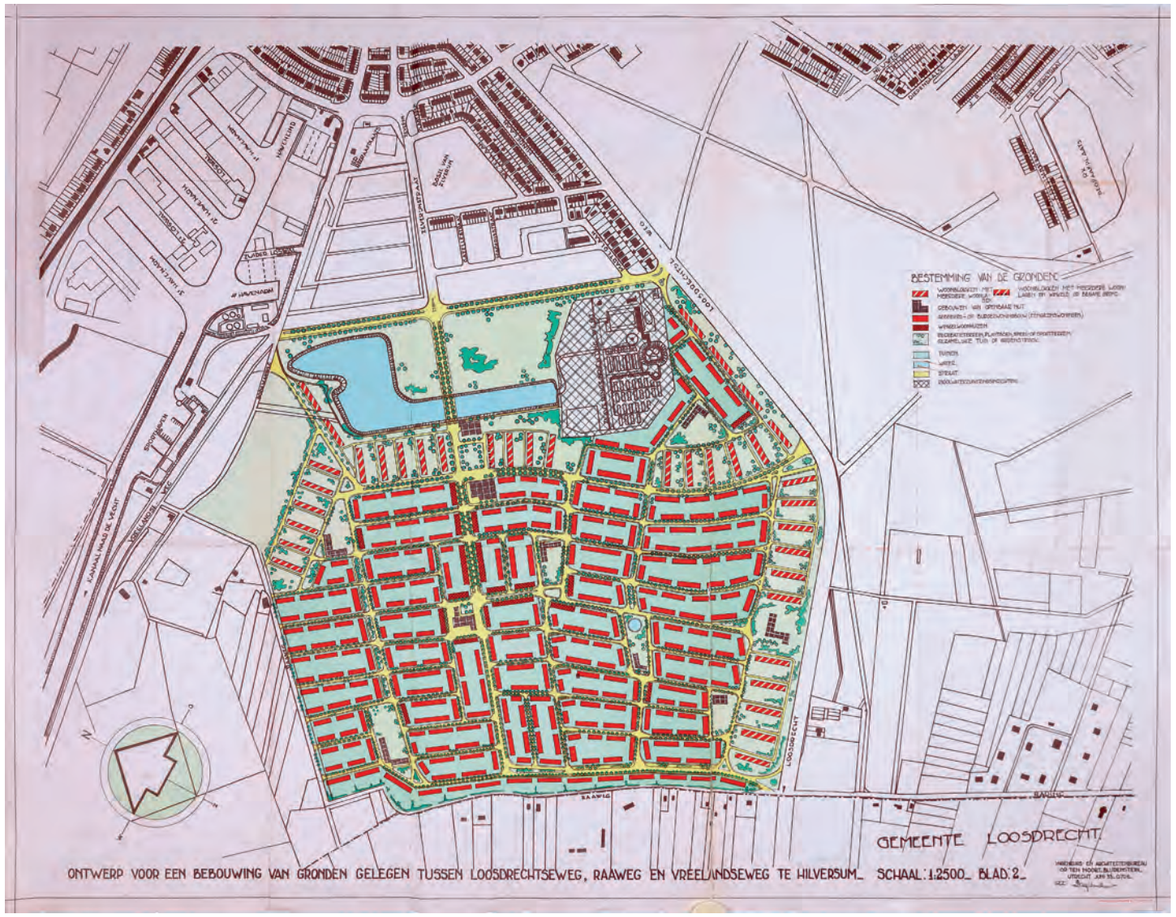


Eigendomssituatie Kerkelanden, 1946.

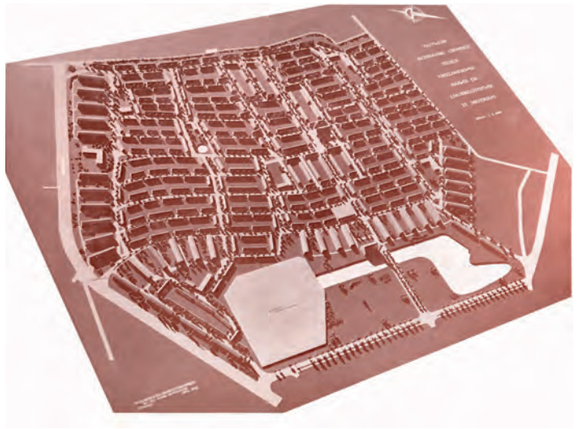
adviseur jhr ir. Jan de Ranitz uit Rotterdam. Voor de bouw van nieuwe uitbreidingswijken was overleg nodig met de Commissie voor de Gemeentelijke Plannen van de Provinciaal Planologische Dienst (PPD). De provincie was bezig met de vaststelling van een tracé van een nieuwe verkeersweg langs de zuidkant van Hilversum. Deze zou een verbinding vormen tussen de geplande rijksweg 22 (de huidige A27) en de Vreelandseweg, die de begrenzing zou vormen van de bebouwing in Hilversum. Om te voorkomen dat de weg dicht op de bebouwing zou komen, zou deze worden ingebed in een brede groenstrook.



Onder: het plan van de NV Exploitatie Maatschappij Kerkelanden, 1953, ontwerp: Op ten Noort Blijdenstein; boven: aanbiedingsbrochure van het plan. De vijver bleef liggen en ligt er grotendeels nog steeds.

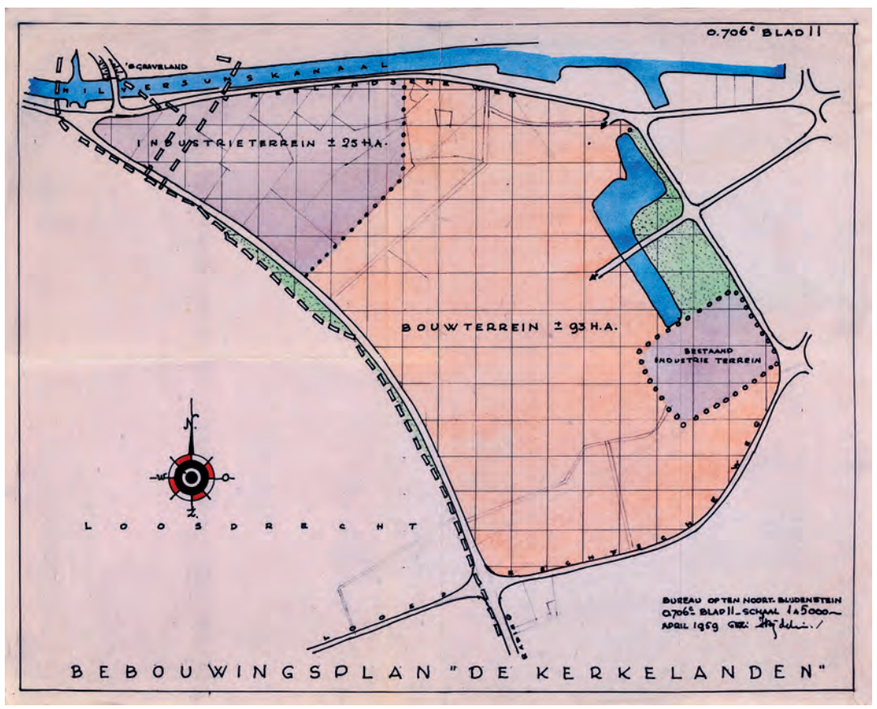


Globaal indelingsplan in opdracht van de NV, 1959, Op ten Noort Blijdenstein (SAGV/archief gemeente secretarie).



Maquette van het ontwerp Op ten Noort Blijdenstein, (SAGV160, inv. nr. B.1063)

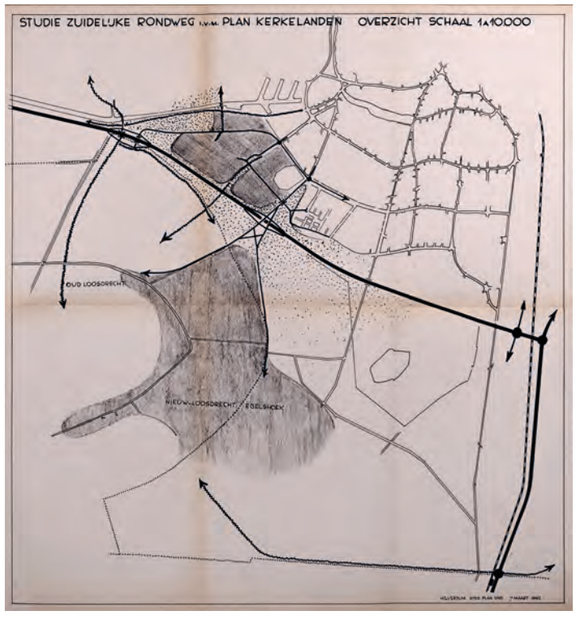
De inpassing van de weg en bijbehorende aansluitingen had gevolgen voor de omvang van Kerkelanden. Daarnaast hield de gemeente rekening met ruimte voor sport en recreatie. Voor de nieuwe wijk zou 55 hectare beschikbaar komen, waarvan 15 hectare voor industrie werd bestemd. Dit was net genoeg om bestaande bedrijven te faciliteren die door sanering van de Hilversumse kern verplaatst zouden worden. Voor nieuwe industrievestigingen was geen plaats. Uitgaande van een woningdichtheid van maximaal 35 hectare bood de wijk ruimte voor 1.400 woningen, waarvan 600 nodig waren vanwege de sanering van de kern, waarbij woningen zouden verdwijnen. De particuliere eigenaren waren van mening dat er 3.600 woningen gebouwd konden worden en stelden voor de geplande verkeersweg hiervoor naar het zuiden te verleggen en sportvelden te verplaatsen naar het Corversbos. Bureau Op ten Noort Blijdenstein tekende hier in 1959 een zeer schematisch plan voor met bijna 130 hectare te ontwikkelen grond. De gemeente wees ook dit plan af omdat het geen rekening hield met het publieke belang van woningbouw en voorzieningen. Het grootste struikelblok bleef echter het tracé van de nieuwe verkeersweg. Er waren meerdere varianten getekend waarover tussen de betrokken gemeenten en provincies, Rijkswaterstaat en grondeigenaren werd gesteggeld. Voor het zogenaamde blauwe tracé bleek het meeste draagvlak te zijn, behalve bij de NV. Die had inmiddels afscheid genomen van Op ten Noort Blijdenstein en een nieuwe adviseur ingehuurd, de Amsterdamse architect Piet Zanstra. Hij deed een poging om het blauwe tracé nog iets om te buigen, zodat er meer ruimte voor woningen in Kerkelanden beschikbaar kwam, maar de weg kwam daardoor te dicht op Loosdrecht te liggen.



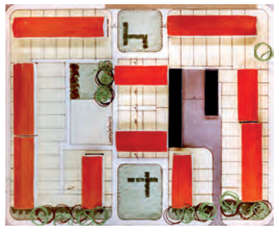
Voorstudies

Intussen werkte de gemeente in samenwerking met De Ranitz aan een nieuw structuurplan voor de uitbreiding van Hilversum (1961). Hierin werden de grote nieuwe woonwijken getekend in relatie met de bestaande stad en geplande infrastructuur. Egelshoek in het zuiden en Hilversumse Meent in het noorden waren als satellietwijken op enige afstand van de kern ontworpen. Kerkelanden was als enige dichter bij de bestaande stad geprojecteerd. Toen de plannen voor Egelshoek werden geblokkeerd door de provincie kon het gemeentebestuur niet anders dan snel tot een oplossing komen voor het moeizame en slepende Kerkelanden-vraagstuk. De woningnood was intussen verder opgelopen en de hoeveelheid woningen die Hilversum kreeg toegewezen, staken schril af tegen het landelijk gemiddelde. Om landelijke aandacht te vragen voor het urgente gebrek aan bouwmogelijkheden bracht de gemeente in 1962 een brochure uit met de veelzeggende titel *hilversum benauwde veste*. Publieke Werken zinspeelde intussen op onteigening van de gronden als de eigenaren niet mee wilden werken. De Wederopbouwwet van 1953 bood de mogelijkheid hiertoe als de woningbouw in het geding kwam.

Vanaf 1960 werd door de stedenbouwkundige dienst aan verschillende schetsen voor Kerkelanden gewerkt, opnieuw onder leiding van Wilhelmina van den Broek d'Obrenan. Hierin werd het merendeel van de woningen in een zogenaamde strokenverkaveling gesitueerd, maar werd ook voorzichtig geëxperimenteerd met een hofjes- en stempelstructuur. Ook werden enkele hoogbouwaccenten langs de zuidrand van de wijk gesitueerd. Het woongebied strekte zich uit tot aan de Loosdrechtseweg,

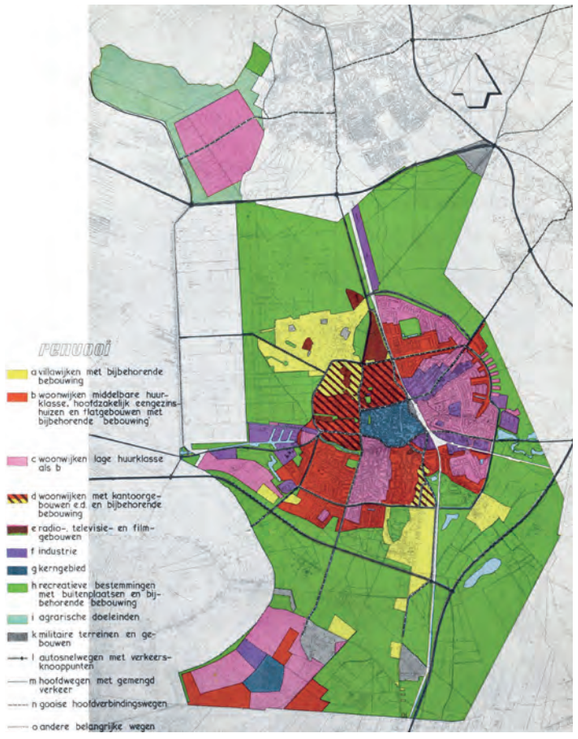


Studie zuidelijke rondweg in verband met plan Kerkelanden, 1962. (SAGV)





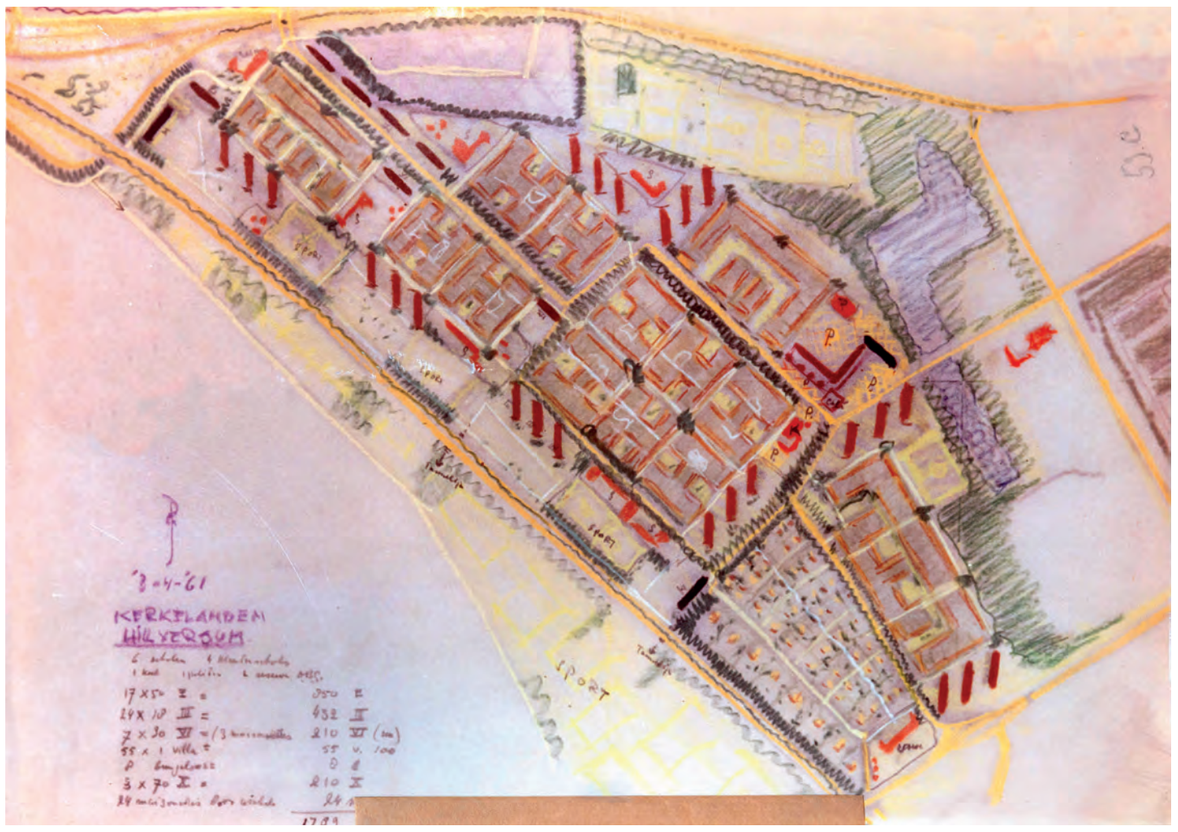
Schetsplan Kerkelanden, ir. J. de Ranitz, 3 april 1961. (SAGV)

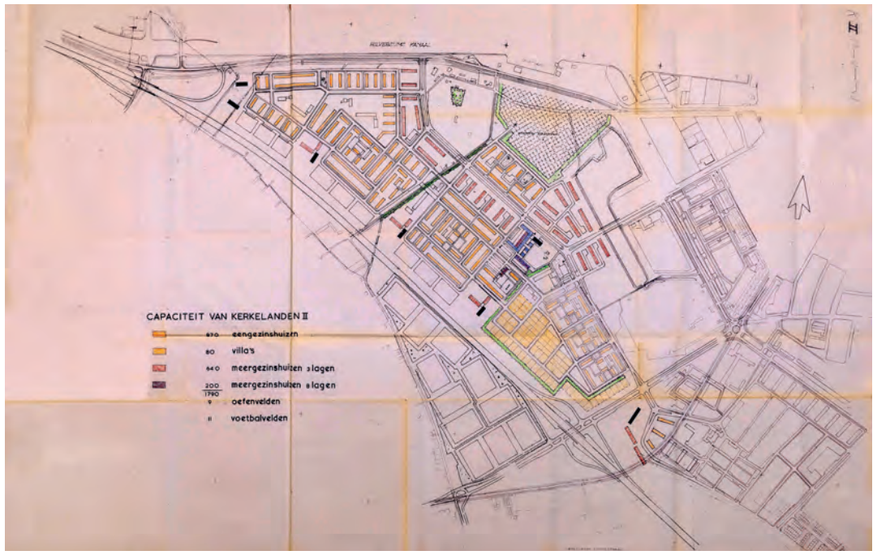


Structuurplan voor Hilversum, ir. J. de Ranitz, 1961. Behalve Kerkelanden zijn ook Egelshoek en de Hilversumse Meent zichtbaar. (SAGV)



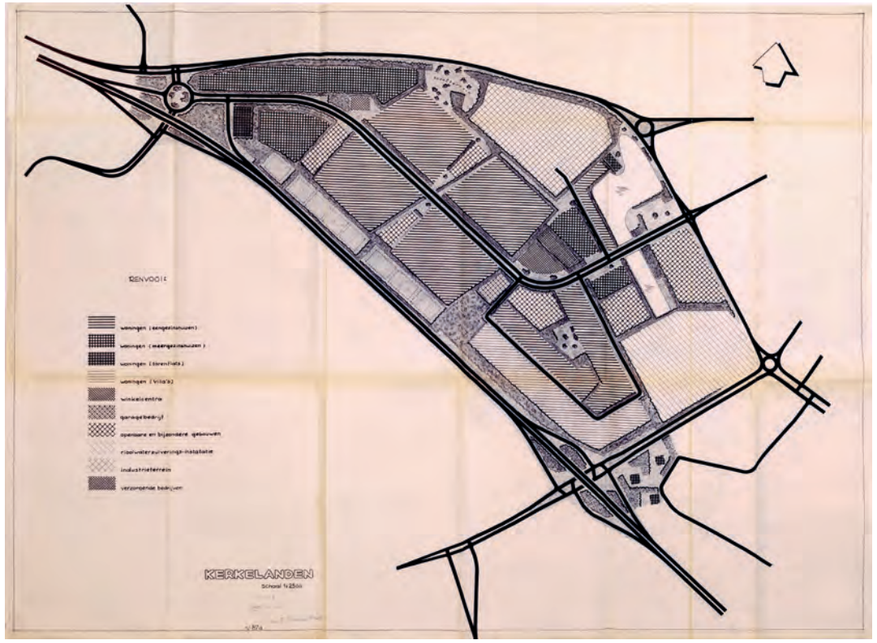
Omslag brochure *hilversum benauwde veste*, 1962. (SAGV)





Schetsplan voor Kerkelanden, vermoedelijk Stedebouwkundige Dienst, circa 1962.

waarbij ruimte voor bedrijven aan de noordzijde werd geprojecteerd, nabij het Hilversums Kanaal. De sportvelden die de gemeente in het gebied wilde handhaven, lagen strak ingeklemd tussen de nieuwe weg en de wijk.
Van den Broek d'Obrenan nam in 1962 ontslag om gezondheidsredenen en werd opgevolgd door ir. P.R. van Nifterik (1918-2015). Hij bracht op hoger schaalniveau structuur aan door een zogenaamd vlekkenplan te maken waarin de verschillende buurten schematisch werden aangegeven en de definitieve verkaveling later kon worden ingevoegd. Op deze manier ontstond ruimte voor toekomstige ontwikkelingen. De centrale ontsluitingsweg, die vanaf de Zeverijnstraat door het gebied voerde, hield hij in stand maar liet die aan de westzijde direct aansluiten op de geplande verkeersweg. Nabij de aansluitingen met de geplande verkeersweg waren hoogbouwclusters gedacht, als markering van de entree naar de stad.
Om de impasse in de onderhandelingen met de NV te doorbreken besloot het gemeentebestuur in december 1964 tot onteigening van 67 hectare voor de bouw van woningwetwoningen. De grondslag voor de onteigening was een voorlopig plan uit april 1964, waarin de hoofdopzet van het uiteindelijk gerealiseerde plan werd geïntroduceerd.



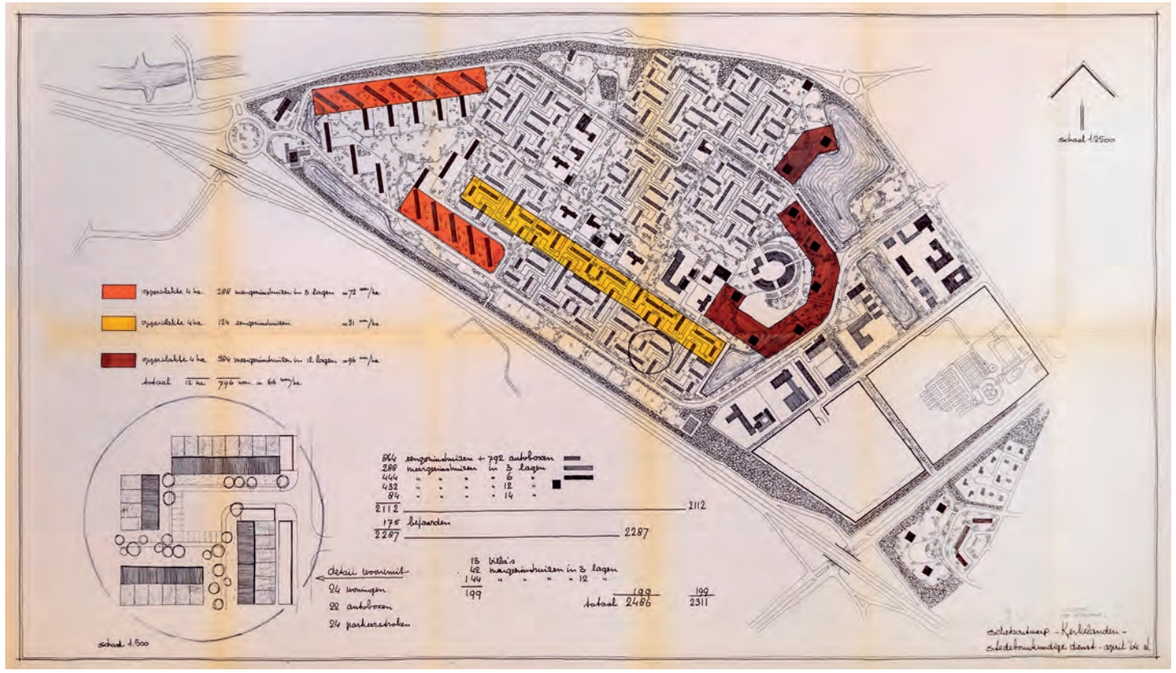
Schematisch ontwerp (vlekkenplan) met hoofdverkeersroutes voor Kerkelanden, juni 1963.

Moderne stedenbouw

Bij dit schetsplan verscheen een toelichting waarin Van Nifterik, de hoofdontwerper van Kerkelanden, uiteenzette dat hij het scheiden van functies als een vanzelfsprekend gegeven van de moderne stedenbouw beschouwde. Hij vergeleek het met een woning waarin koken, eten, slapen en wassen ook niet in een ruimte plaatsvinden. En ook onder de grond ligt alles gescheiden: telefoon, gas, elektra en riool. *Maar pal daarboven krioelen fietsen en auto's, brommers en voetgangers door elkaar. Auto's met een ver verwijderd doel worden opgehouden door een melkwagentje voor huis aan huis verkeer. Op de strook voor wielrijders staan de geparkeerde auto's. Deze treffen we ook aan op de trottoirs, de kleuters spelen op de rijweg. We moeten de ramen sluiten om het lawaai van het verkeer buiten te houden, de giftige dampen dringen de huizen binnen. Het is allemaal zo gegroeid en daarom wordt het als normaal geaccepteerd. Maar is het werkelijk normaal dat het verkeersongeval de voornaamste oorzaak is van kindersterfte voor kinderen tussen 5 en 15? Is het normaal, dat de huismoeders een kwartier moeten lopen, voor zij met hun kinderwagen in een plantsoen zijn?*
Deze woorden maken duidelijk dat Van Nifterik een oplossing wilde bedenken voor het snel toenemende autoverkeer en de negatieve gevolgen voor de woonomgeving. Het scheiden van verschillende verkeersstromen werd het leidmotief voor de ruimtelijke opzet van de wijk. In plaats van een doorgaande route door de wijk, stelde hij twee parallelle wegen voor die samen de hoofdontsluiting zouden vormen. De zuidelijke ader was breed opgezet, had maar aan een kant zijwegen en fungeerde ook als doorgaande weg naar de geplande verkeersweg in de westpunt. De noordelijke ader was smaller en bochtiger ontworpen waardoor deze minder aantrekkelijk was voor doorgaand verkeer. Fietsers en voetgangers zouden gebruik maken van een centrale groene zone in het hart van de wijk waarin ook voorzieningen als scholen en kerken waren geprojecteerd.

De 'core'

Deze centrale groene zone vormt het hart van de wijk, ook wel 'core' genoemd, en is bedoeld als plek voor ontmoeting. De bekende modernistische architect Jaap Bakema introduceerde het begrip 'core' in zijn inzendingen voor de congressen van CIAM waarin hij het stedenbouwkundig ontwerp van de wijk Pendrecht in Rotterdam en dat van het dorp Nagele in de Noordoostpolder toelichtte. De 'core' was bedoeld als centrum van het gemeenschapsleven, waar de voorzieningen werden geconcentreerd in een centrale openbare ruimte die zich opent naar de omliggende buurten.
Een vergelijkbaar principe is in Kerkelanden toegepast. De kern van de wijk bestaat uit negen woonhoven rondom een centrale groene ruimte waarin de publieke functies zijn gelegen. Elke hof is onderverdeeld in vier kleine hofjes, omsloten door rijtjes eengezinswoningen van wisselende lengte. Hierdoor is een zekere speelsheid en ruimtelijkheid ontstaan. Bij de opzet van de hofjes waren veiligheid, rust en intimiteit uitgangspunten. De vier hofjes worden verbonden door een eenrichtingsverkeerstraat. De auto staat niet voor de deur geparkeerd, maar in speciale parkeerhofjes, waarvan elke hof er twee heeft. Aan het



Voorlopig ontwerp Kerkelanden, Stedebouwkundige Dienst, april 1964. Hieruit blijkt dat de dienst het idee van de stempelverkaveling als voorloper op de hovenstructuur had omarmd.

begin van de voorzieningenstrook, dicht bij de entree van de wijk, is het winkelcentrum gesitueerd. In het voorlopig ontwerp heeft dat een ovale vorm, maar uiteindelijk is het meer passend bij de rechthoekige opzet van de wijk ontworpen.

De Hilversumse naoorlogse tuinstad

De betekenis van het groene hart kan niet los worden gezien van de totale groenvoorziening van de wijk. In 1965 lichtte Van Nifterik het plan nogmaals toe, dit keer voor de raadscommissie voor stedenbouw. Hij meldde dat de ontwerpers ernaar streefden de heersende stedenbouwkundige inzichten voor de naoorlogse tuinstad aan te passen aan het karakter van Hilversum. Het modernistisch adagium van licht, lucht en ruimte werd opgevat als een landschappelijke ambitie. Door een ruime toepassing van groen beoogde de stedenbouwkundige dienst het 'gevoel van massificatie' dat zich in veel naoorlogse wijken voordeed, te vermijden. De groenvoorziening was zo ontworpen dat het groen bij de woning en dat op grotere afstand optimaal beleefd kon worden. Het groen zette zich voort tussen de bebouwing en was voorzien van voetpaden die het mogelijk maakten de wijk te doorkruisen en de voorzieningen te bereiken zonder het overige verkeer te kruisen.

Johan Matser

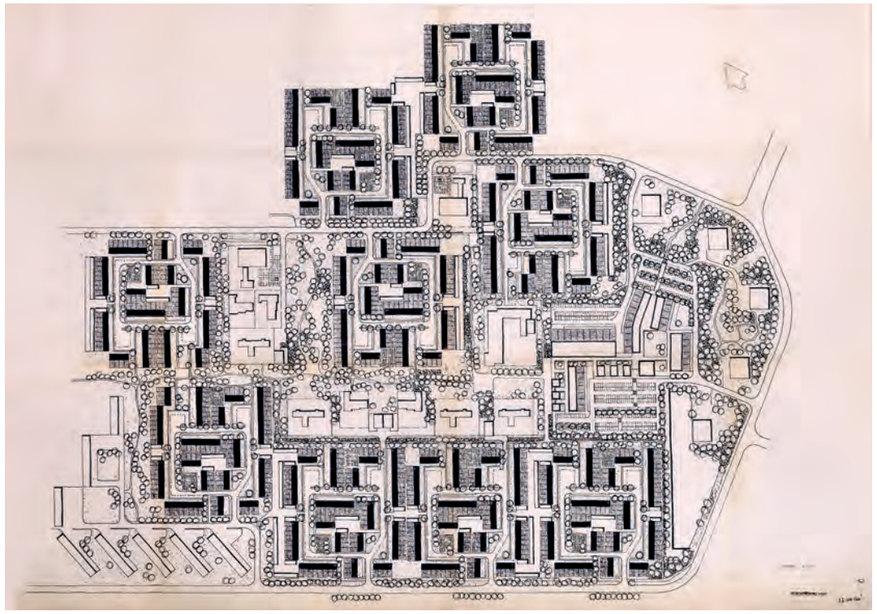
Op basis van het voorlopig ontwerp uit 1964 kon een start worden gemaakt met de onteigening van de gronden en de verdere uitwerking van de hoven, waarvan de bouw in 1965 van start ging. Intussen werd gewerkt aan de uitwerking van de overige buurten. Ondanks de onteigening bleef de gemeente in gesprek met de NV over de resterende gronden. De Wederopbouwwet, op basis waarvan de onteigening was ingezet, schreef namelijk voor dat de overheid er alles aan zou doen om er met partijen uit te komen. Er kwam schot in de zaak toen de Hilversumse



In rood de door te gemeente te verwerven gronden, maart 1965.



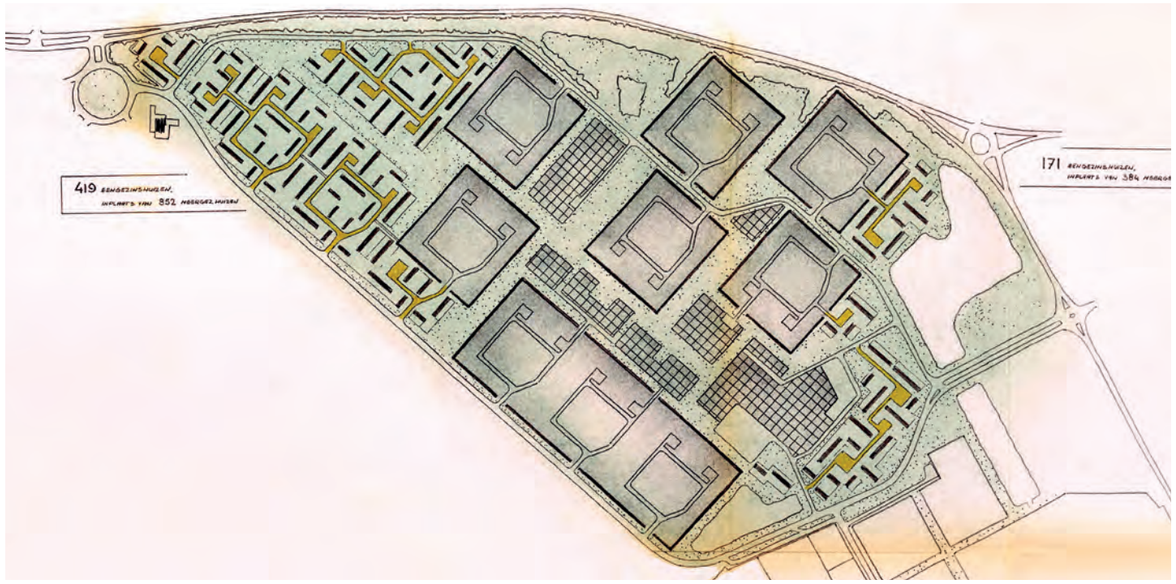
Johan Matser, 1967.



Uitwerking van de negen hoven rondom de centrale groene ruimte, Stedebouwkundige Dienst, juni 1964.

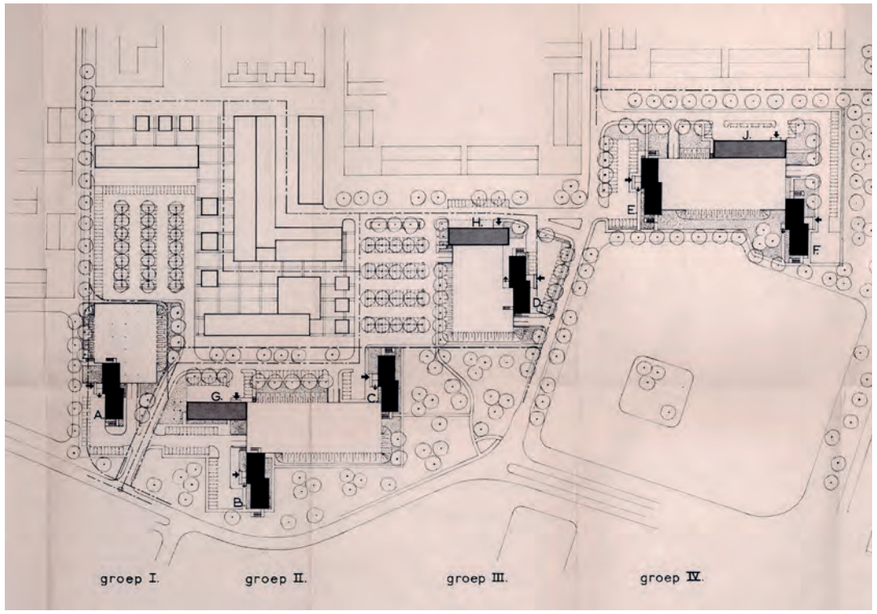


Bebouwingsvoorstel voor 8e en 9e hof, Stedebouwkundige Dienst, 27 augustus 1968. (SAGV)



Variant met voorstel voor de bebouwing aan de oostzijde en de westzijde in eengezinshuizen; als alternatief voor gestapelde bouw in 3, 6 en 12 lagen, januari 1966.

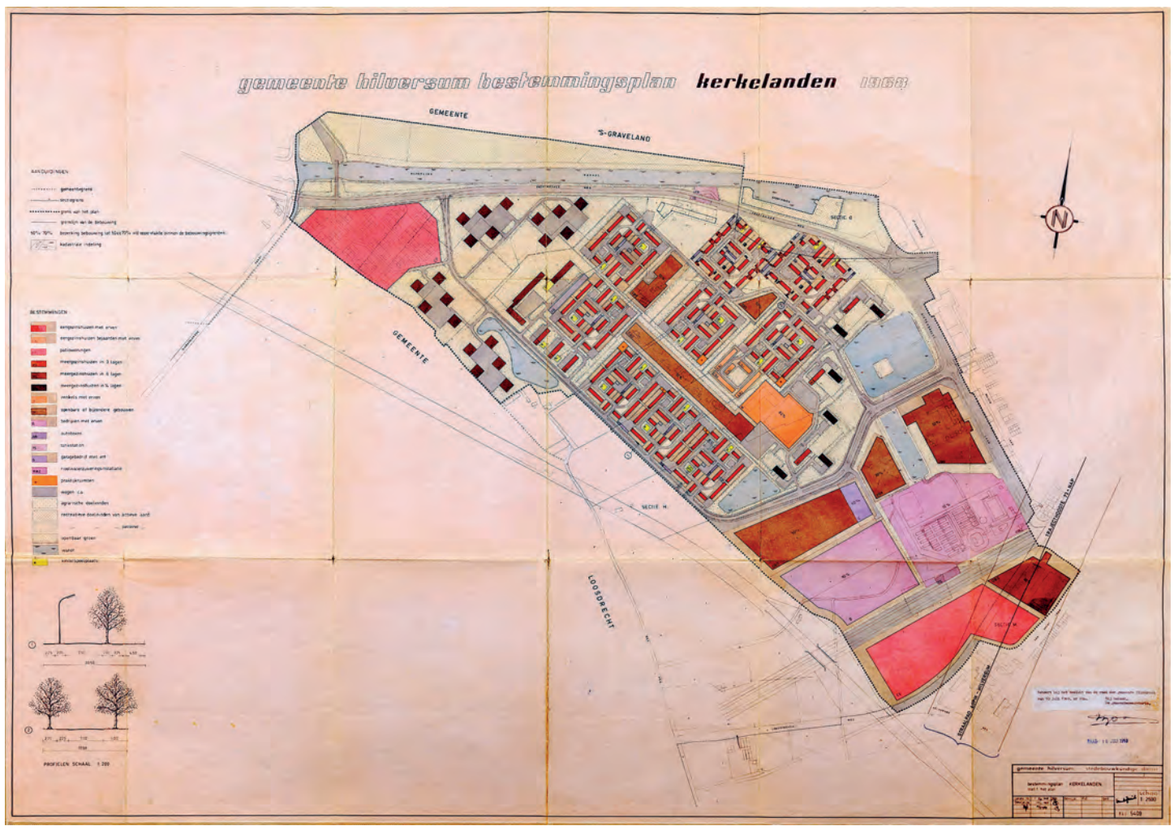
projectontwikkelaar Joh. Matser (1913-1977) de gronden van de NV overnam. De gemeente en hij kwamen vrij snel tot een grondruil waarbij 59 hectare beschikbaar kwam voor door Matser te ontwikkelen woningbouw, het winkelcentrum en het bedrijventerrein ten zuiden van de woonwijk. In de onderhandelingen speelde opnieuw de discussie over de typologie van te bouwen woningen. De NV wilde als vanouds vooral eengezinswoningen bouwen omdat daar in Hilversum de meeste behoefte aan was. De gemeente wilde vooral zoveel mogelijk sociale woningbouw, ook in gestapelde bouw. In 1966 tekende de stedenbouwkundige dienst op verzoek van de gemeenteraad nog een variant voor de voltooiing van de wijk met een voortzetting van de hovenstructuur met eengezinshuizen. Dit zou 590 woningen opleveren tegenover 1236 woningen als werd uitgegaan van gestapelde bouw in drie, zes of twaalf lagen. In 1966 werd een overeenkomst gesloten met Matser waarin was opgenomen dat hij uiteindelijk 1080 eenheden mocht bouwen, waarvan de helft in zogenaamde premiehuur. De resterende 156 woningen werden door de gemeente ontwikkeld in samenwerking met woningbouwverenigingen.



Ontwerp 6 woontorens van 14 lagen en 3 blokken van 3 lagen, Architectenbureau Zanstra c.s., 19 september 1967.



Axonometrische schets van het vastgestelde bestemmingsplan, november 1967, N.B. het noorden is onder in beeld.



Vastgesteld bestemmingsplan Kerkelanden, 10 juli 1967.

Basis uitgevoerde plan

Op basis van deze aantallen werd in 1966-1967 een aangepast bestemmingsplan gemaakt. Alleen aan de oost- en westzijde van de hoven was nog ruimte beschikbaar. De oostzijde, waar de vloeivelden van de rioolwaterzuivering lagen, werd ontworpen als een stedelijke entree met een reeks hoogbouwtorens in een groene setting. De bajonetvormige vijver werd opgeknipt en vergraven tot een klein en smal gedeelte ten zuiden van de Kerkelandenlaan en een grote haakvormige waterpartij ten noorden daarvan. De vijver werd ingebed in een ruim opgezet plantsoen met boomgroepen. De hoogbouwtorens waren hier als een reeks van wachters gepositioneerd, allemaal in dezelfde richting en omgeven door groen. Dit ensemble werd gevormd als een vestibule van de wijk, een riante entree of 'outercore' in de woorden van Bakema. Aan de westzijde, in de punt van het plangebied, was gedacht aan bescheiden 'hoogbouw' in zes bouwlagen, gegroepeerd in twee ensembles van vijf torens volledig door groen omringd. Tot dan toe was men ervan uitgegaan dat de zuidelijke tak van de hoofdontsluiting, de beëindiging zou vormen van de wijk, maar inmiddels was duidelijk dat de Zuiderheideweg zou afbuigen naar het zuidwesten en er ruimte vrijkwam voor een uitbreiding van Kerkelanden aan de zuidelijke ontsluitingsweg en aan de westpunt. Matser zou ook dit deel van de wijk voor zijn rekening nemen. Hier was ruimte voor extra meergezinshuizen in een identieke opzet als de ensembles met vijf torens, en helemaal in de punt ging men uit van geschakelde patiobungalows. De zuidelijke ontsluitingsweg boog in deze variant af naar de Vreelandseweg.
Met dit plan was de basis gelegd voor het huidige Kerkelanden, maar tijdens de uitwerking van de verschillende deelplannen werden enkele wijzigingen doorgevoerd.

Burgemeester J.J.G. Boot (met filmcamera) bij de officiële start van de bouw van Kerkelanden, najaar 1965.











Hilversum Jubileum Hockey toernooi. Hilv ersum speelt tegen Equipe de Radis, 29 augustus 1949.



Groepfoto Hochey-oudjes voor clubhuis, Kerkelanden, april 1957.



Clubhuis Kloosterlaan, april 1969.

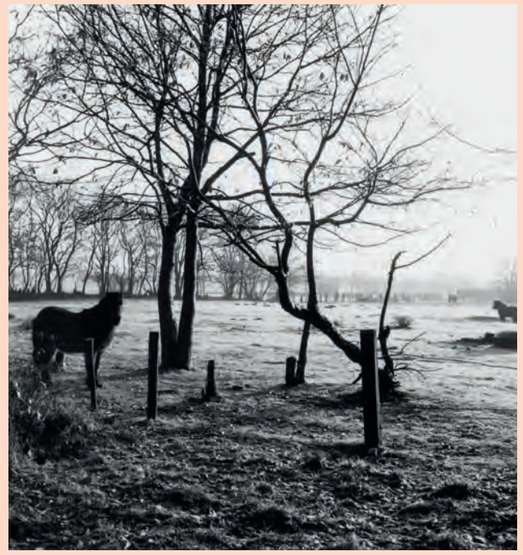


Buurtclubhuis Kloosterlaan, februari 1976.



Boerderij van Van Fuhren en paarden in de wei van Kerkelanden, 1967.





Bouwgeschiedenis en bebouwingsbeeld

Groen en openbare ruimte

Het doel was het groen tussen de bebouwing zo ruimtelijk, dat wil zeggen met doorzichten door het groen, en zo groot mogelijk te maken.
Het groen van het ‘voorportaal’ vormt een doorgaande ruimte waarin de bebouwing als losse elementen is opgenomen. De half verdiepte parkeervoorziening tussen de flats zou met een groen tapijt worden bedekt, zodat het landschap ononderbroken door zou lopen. Helaas zijn de daken van de garages bedekt met beton en zijn ze deels niet toegankelijk voor publiek. Dit doet afbreuk aan het idee van een doorgaande groene ruimte, maar door de forse boombeplanting en de riante openbare ruimte eromheen, is het idee van een groene setting nog wel dominant.
Direct achter het ‘voorportaal’ begint de hovenstructuur met de centrale groene zone. Deze kenmerkt zich door een doorlopend grasveld met enkele licht slingerende paden en grote boomgroepen, die de langgerekte ruimte geleden en de doorgangen naar de hoven markeren. Vanuit deze groenstroken ‘prikken’ enkele groenstroken met voetpaden tussen de hoven door naar de randen van de wijk.
De centrale groene zone komt uit op een haaks gelegen groenzone die de wijk van noord naar zuid doorkruist. In noordelijke richting is deze zone heel breed, met hierin scholen en de Keet, en kwam oorspronkelijk uit bij de met bomen begroeide bult op het voormalige hockeyterrein. Nu eindigt deze wat ongelukkig op de Theresiahof. In zuidelijke richting is deze zone wat smaller, maar fungeert als overgang naar de grote open ruimte tussen en rondom de gestapelde bouw en de ‘urban villa’s’. Aan de overzijde van de Kerkelandenlaan bevindt zich een open veld grenzend aan het natuurgebied bij de Raaweg. Aan de westzijde, op de plek waar de Kerkelandenlaan zou aansluiten op de Vreelandseweg, is de ruimte voor deze verbinding ingericht als groenstrook met fietspad en wandelpad naar een van de doorgangen in de geluidswal.
Vermoedelijk is de afdeling Plantsoenen van Publieke Werken verantwoordelijk geweest voor het groenontwerp en de inrichting van de openbare ruimte. Een naam van een landschapsontwerper kan hieraan niet gekoppeld worden, wat niet ongebruikelijk is voor die tijd. De plantsoenendienst had een eigen plek in de wijk gedurende de eerste periode van aanleg. Het groen kenmerkt zich door een grote mate van openheid met gazons, grasvelden en boomgroepen. Ook buiten de centrale groenzone markeren boomgroepen overgangen in de openbare ruimte, zorgen ze voor geleding van groenstroken en voor contrasten in kleur en vorm. Meestal bestaan deze groepen uit enkele zogenaamde ‘eerste orde’ bomen van dezelfde soort, kastanjes, platanen, esdoorns en, heel typerend voor Kerkelanden, donkere coniferen. Deze hebben een typerende kegelvorm waardoor ze extra contrast in de beplanting creëren. Ook de hoven en verschillende buurten worden gemarkeerd door grote eerste-orde bomen die nu volwassen en sfeerbepalend zijn voor de openbare ruimte. Achtertuinen en schuurtjes worden oorspronkelijk aan het zicht onttrokken door hoog opgaande heesters, maar op enkele plekken is de beplanting verdwenen of verschraald. De groene dooradering van de wijk wordt begeleid door voet- en wandelpaden, maar is niet rijk bedeeld met banken of andere elementen. Er lijkt



Bij het betreden van het 'voorportaal' van de wijk valt de enorme hoeveelheid groen op. De appartementenblokken lijken rondom in het plantsoen te staan, maar schijn bedriegt. Het groen rolt niet over de verdiepte parkeerdekken tussen de flats.







Langs enkele schoolgebouwen schaniert de groene zone na de Augustinushof richting het noorden naar de Kloosterlaan.





Langs de flats bij de Kerkelandenlaan beweegt de groene zich in westelijke richting, ondertussen het winkelcentrum passerend.



Nabij de Kloosterlaan en de Theresiahof is de groene zone de basis voor school-, sport- en gemeenschapsvoorzieningen.







Overal in de wijk staan clusters van gelijksoortige bomen van de eerste orde. Boven: in de groene zone bij de drive-in woningen aan de Kloosterlaan. Rechtsboven: langs het fietspad richting Vreelandseweg. Rechts: in de Spinozahof. Rechtsonder: ontmoetingsplekken met oorspronkelijke inrichtiing aan de Geert Grootelaan en Kloosterlaan.

bewust gekozen te zijn voor slechts enkele, bijzonder ingerichte ontmoetingsplekken die nog grotendeels in oorspronkelijk staat zijn. Behalve de twee grote waterpartijen van het ‘voorportaal’ komt ook nog water aan de zuidwestkant voor.
De landschappelijke omkadering van de wijk kent twee gezichten. Aan de noordzijde wordt deze gevormd door een groene buffer, bestaande uit een reeks van driehoekige restruimtes, zogenaamde overhoeken, die volledig zijn beplant. De uiterste hoeken van de hoven aan de buitenkant van de hoofdontsluiting liggen tegen de Vreelandseweg aan, waardoor de groene buffer niet als een doorlopende zone toegankelijk is. Wel zijn enkele informele paden aangelegd, bereikbaar vanuit de achtererven langs de woningen en een dwaalzone door het groen. Door de fors uitgegroeide beplanting is de groene buffer wel prominent zichtbaar. De rand aan de zuidzijde van de wijk is minder eenduidig. Het Raabos, eigendom van het Goois Natuurreservaat, grenst direct aan de twee jaren-tachtigbuurtjes ten zuiden van de Kerkelandenlaan en aan het open veld aan het einde van de haaks gelegen groenzone. Verder westwaarts grenst







Foto pagina 76: de statige naaldbomen langs de rand van de vijver aan de Kerkelandenlaan.





De Kerkelandenvijver gezien vanuit het zuiden vanaf de Kerkelandenlaan. Daaronder zicht op de wijk vanuit het Raabos.

Kerkelanden aan het open veenweide- en plassengebied van Loosdrecht, maar dit is nauwelijks waarneembaar vanuit de wijk. De drive-inwoningen aan de Willibrorduslaan grenzen met hun achtertuin aan het open landschap en daar waar zich onderbrekingen in de bebouwing bevinden, zijn geen zichtlijnen aangebracht.
Kerkelanden is dus open naar de stad, met een ruim opgezet groen voorportaal met vijverpartijen en grote boomgroepen, maar gesloten naar het omringende landschap, waar zich slechts enkele functionele doorgangen bevinden en – vanaf straatniveau – geen visuele verbindingen. Binnen de wijk is de openheid bepalend. Dit betreft onder meer groene zones, groene velden bij de flatgebouwen, gazons als tapijten met onder andere ouderenwoningen. Het groen heeft zodoende meerdere betekenissen.

Linksonder: zicht vanuit het Raabos op de Zwinglilaan. Rechtsonder: De laatstgebouwde Theresiahof met links de overhoeken langs de Vreelandseweg. Helemaal onderaan: het zicht op de wijk vanuit de landerijen ten zuiden.







Boven: de ouderenwoningen op het grastapijt aan de Kloosterlaan.

Onder: zicht op de flats aan de Bonifaciuslaan vanuit het landerijengebied.
Rechts: zicht vanaf de parkeergarage aan de Bonifaciuslaan op de landerijen van Wijdemeren.

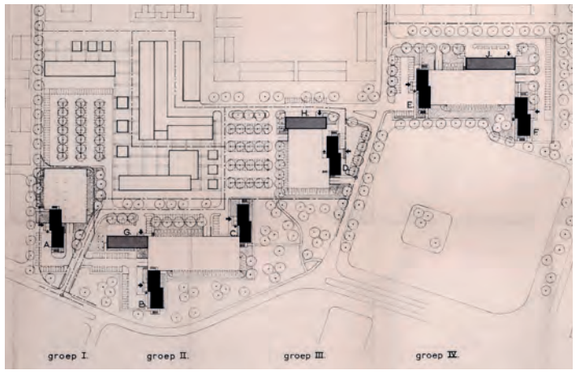






Voorportaal – de entree

Het ontwerp voor het voorportaal, het eerste woningbouwproject dat uiteindelijk na 14 jaar onderhandelen door de NV werd gebouwd, werd in opdracht van Matser anders uitgevoerd. De vaste adviseur van het bedrijf, architect Piet Zanstra van het Amsterdamse bureau Zanstra, Gmelig Meyling, De Clercq Zubli, werkte de plannen uit.
Van de geplande zes woontorens, werden er drie gebouwd. Over de stedenbouwkundige opzet is veel te doen geweest. Van Nifterik wilde de torens als zelfstandige elementen in het parklandschap laten landen en de torens iets hoger uitvoeren. Matser kwam daar financieel niet mee uit en wilde twee bouwlagen van de torens afhalen en in plaats daarvan twee extra galerijflats bouwen van drie bouwlagen hoog. De schoonheidscommissie, met Dudok als waarnemend voorzitter, uitte felle kritiek op het plan. Vooral de hoogbouw moest het ontgelden. De architectuur werd afgedaan als monotoon en weinig poëtisch, en de toegangshal werd te smal bevonden voor flats van deze omvang. De commissie deed de suggestie om een sterflat te bouwen, maar dat stond niet in de overeenkomst met Matser. Er volgde een gesprek tussen de commissie, Zanstra, Matser en Van Nifterik. Dudok wees op het feit dat gemeenten in het Gooi gezamenlijk altijd hebben gestreefd naar een ruimtelijke ontwikkeling in harmonie met en met behoud van landschappelijke waarden en de natuur rondom (illusielandschap). Dat was ook de leidende gedachte achter het streekplan, waar Dudok in zijn beoordeling rekening mee hield. Dudok wees erop dat hoogte niet persé meer groen en minder footprint betekende. Dat bleek al uit de parkeergarages tussen de gebouwen. Hij had daarom bezwaren tegen de hoogte van de voorgestelde hoogbouw.
Van Nifterik onderstreepte in zijn reactie op de commissie het belang van het groen en dat daarom juist voor hoogbouw was gekozen. Er was gekozen om de auto's in halfverdiepte garages tussen de torens onder te brengen zodat het groen over het



Het voorportaal zoals oorspronkelijk ontworpen door Zanstra met 6 woontorens van 14 lagen en 3 blokken van 3 lagen, 1967. (SAGV)



De entree van Kerkelanden met de torenflats in aanbouw, circa 1975.

Zicht op de hoogbouw bij het 'voorportaal' van Kerkelanden vanuit de Kerkelandenvijver.



parkeerdek zou doorlopen. Zanstra vond grote dichtheden in sterke concentraties juist nodig omdat hij meende dat een derde van de mensen juist hoger wilde wonen. Hij zag de opmerkingen van de commissie als hang naar nostalgie die voortkwam uit de kille en onbevredigende architectuur van het modernisme. Zanstra schuwde het grote gebaar en de toepassing van beton niet. Hij en Van Nifterik vonden dat Hilversum zich hier mocht presenteren als een stad met enige hoogbouw. Van Nifterik was van mening dat hoogbouw aan deze zijde van de stad niet veel kwaad kon doen. De groene long door de wijk gaf een brede uitwaaiering naar de vijvers en bood een zekere openheid waardoor hier een groot aantal mensen kon wonen. Het college van B & W wilde uiteindelijk deze hoogbouw hier toestaan om uit de impasse te komen. Hoogbouw was ook contractueel vastgelegd met Matser. Zo werd het plan uitgevoerd en niet veel later zou Dudok afscheid nemen van de schoonheidscommissie. Ironisch genoeg werd Zanstra zijn opvolger als voorzitter van een gevormde welstandscommissie.



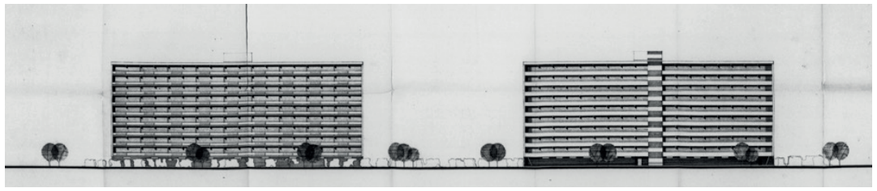
Het 'voorportaal' met de hoogbouwtorens en entree naar parkeervoorziening, circa 1970, afgebeeld in een brochure van aannemer Slokker (SAGV/archief gemeente secretarie).





Appartementen van 14 en 3 woonlagen.

Op de plek van de drie geschrapte torens werd voor een andere invulling gekozen. Als alternatief voor de twee noordelijke torens aan de grote vijverpartij, werden twee galerijflats gebouwd die ten opzichte van elkaar iets geknikt staan. De keuze voor deze typologie kwam voort uit het feit dat Matser deze flats bouwde met het oog op overname door Woningstichting Patrimonium. Als voorbeeld dienden de nabijgelegen galerijflats in systeembouw aan de Diependaalselaan naar ontwerp van Hartman en Eylers, voor de woningbouwvereniging van Erfgooiers. Op de plek van de meest zuidelijke toren aan de andere vijverpartij, werd pas aan het eind van de jaren zeventig een alternatief plan ontwikkeld door Matser. Architect Maarten Evelein uit Amsterdam ontwierp hier een voor Kerkelanden bijzondere mix van eengezinshuizen, maisonnettes en appartementen voor verschillende doelgroepen, zoals gezinnen, en een- en tweepersoonshuishoudens. Ook in architectonisch opzicht ademt het de sfeer van de jaren zeventig, met zijn grijsbruine baksteen, schone beton en bruin gebeitste kozijnen. Het gebouw staat symbool voor de veranderende opvattingen in de architectuur in dit type wijken waarbij de monotonie en grootschaligheid van de systeembouw werd doorbroken.



Gevelaanzichten van de galerijflats aan de Johannes Huslaan (SAGV/ bouwtekeningen) en zoals ze er nu bij staan.





Ontwerptekening van eengezinshuizen, maisonnettes en appartementen aan de Kapittelweg, architect Evelein.



Het complex van Evelein met zicht op de Kerkelandenvijver.

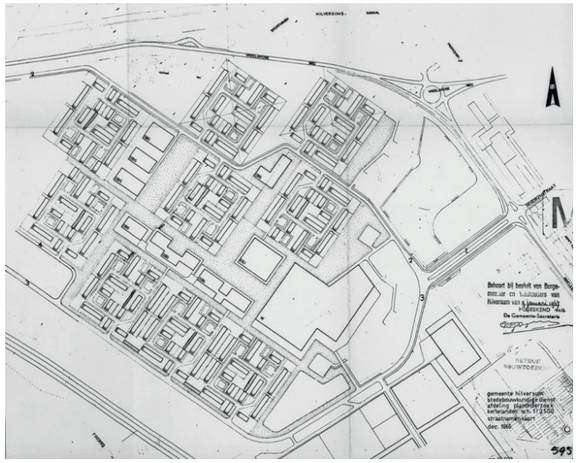
Aan de kant van de bestaande stad presenteert Kerkelanden zich door het monumentale ‘voorportaal’, dat bestaat uit enkele grote torenflats en galerijflats in een ruim opgezette groene ruimte met grasvelden, vijverpartijen en boomgroepen. Dit essentiële voorportaal dient om een ruim park te bieden, de hoogbouw de ruimte te geven, een groene plek te creëren bij het kruispunt en voor de flats aan de Diependaalselaan. De torenflats worden deels verbonden door half-verdiepte parkeergarages waaraan galerijflats in drie bouwlagen zijn gelegen. De parkeerdaken vormen stenige en warme plakken in plaats van groene verbindingen zoals de bedoeling was. Alle flats hebben een galerijontsluiting aan één gevel en doorgaande balkons aan de andere, waardoor horizontale belijning het gevelbeeld domineren. Enerzijds verbeelden de flats de hoge accenten, anderzijds werd in het ontwerp de horizontale lijnen van de verdiepingen geaccentueerd, typerend voor de etagebouw uit die periode.



De entree van Kerkelanden, circa 1975. (Collectie Hilversum)



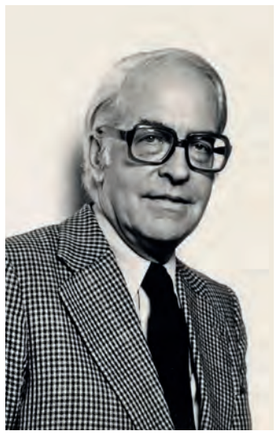
Situatietekening van de negen hoven. De eerste zeven waren: Spinozahof, Arminiushof, Janseniushof, Menno Simonszhof, Augustinushof, Calvijnhof en Lutherhof. De twee later opgeleverde hoven zijn Comeniushof en Gomarushof.



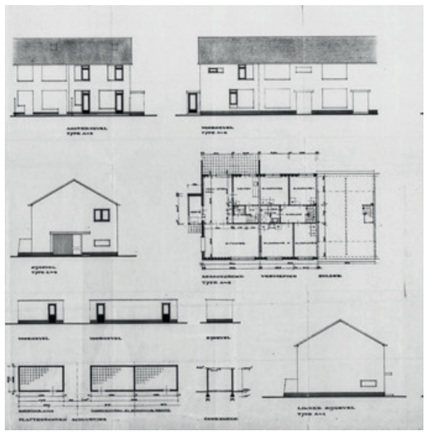
Kerkelanden I – de hoven met eengezinswoningen rond de ‘core’

De oorspronkelijke bebouwing rond de ‘core’ bestond uit zeven identieke hoven met in totaal 679 woningwetwoningen. Deze liggen alle binnen de hoofdontsluiting. Het initiatief voor deze eerste hoven ging uit van de gemeente, die een uitgebreid bouwteam optuigde waarin zitting hadden de burgemeester (!), de wethouder volkshuisvesting, twee bestuursleden van Hilversumse woningbouwverenigingen, vertegenwoordigers van de Nationale Woningraad (NWR) en het Katholiek Instituut voor Volkshuisvesting, de directeuren van Publieke Werken, de stedenbouwkundige dienst en het hoofd Huishouding van de gemeente. Als architect werd de Hilversumse architect E.C. Falkenburg aangewezen en op aandringen van de NWR werd het technisch bureau van deze organisatie aan het ontwerpteam toegevoegd.
De woningen werden ontworpen op basis van een arbeidsbesparend bouwsysteem. Het Rijk had bepaald dat met de toepassing van systeembouw anderhalf keer zoveel woningen mocht worden gebouwd dan het toegewezen aantal woningen, het zogenaamde contingent. Van elke 100 woningen kwamen slechts 40 ten laste van het contingent. De firma Slokker uit Huizen kwam na een aanbesteding als meest voordelige uit de bus met het zogenaamde EBA-gietbetonsysteem. De bouwer mocht vervolgens aanschuiven bij het bouwteam en nam de verdere uitwerking en detaillering op zich. De woningen werden gerealiseerd tegen een kostprijs van 25.880 gulden per stuk.
Zo’n twee jaar later zijn de twee hoven aan de noordzijde van wat nu de Kloosterlaan heet aan het plan toegevoegd. Deze zijn in opdracht van Matser gebouwd en zijn net iets anders uitgewerkt, maar wel ontworpen door architect Falkenburg.
De woningen werden verdeeld over de woningbouwverenigingen van alle gezindten - algemeen, socialistisch, katholiek en protestants - illustratief voor de verzuilde maatschappij van de jaren zestig. Zes Hilversumse woningbouwverenigingen namen de woningen in beheer: Arbeidersbouwvereniging Hilversum, Ons Ideaal, Volksbondbouwvereniging Hilversum en de Woningbouwvereniging van Erfgooiers, Bouwvereniging St. Joseph en Woningstichting Patrimonium. Het Gemeentelijk Woningbedrijf hield het eerst gebouwde hofje in beheer. De toewijzing van de woningen verliep via de zogenaamde 50-50 regeling, waarbij de helft door de gemeente werd toegewezen aan ingeschreven woningzoekenden en de andere helft aan de leden van de woningbouwverenigingen.
De ‘core’ met voorzieningen hoort bij een wijk van deze opzet. Deze verbindt de woonhoven en de mensen die naar de voorzieningen toe komen. Hier ligt ook De Koepel, het wijkcentrum. Dit principe functioneert nog wel maar is door het omheinen van voorzieningen, de soms wat eenzijdige beplanting op

Architect E.C. Falkenburg, 1977.



Plattegronden en geveltekeningen van de eengezinshuizen. Rechts: Storten van de eerste kub beton, eind 1966.

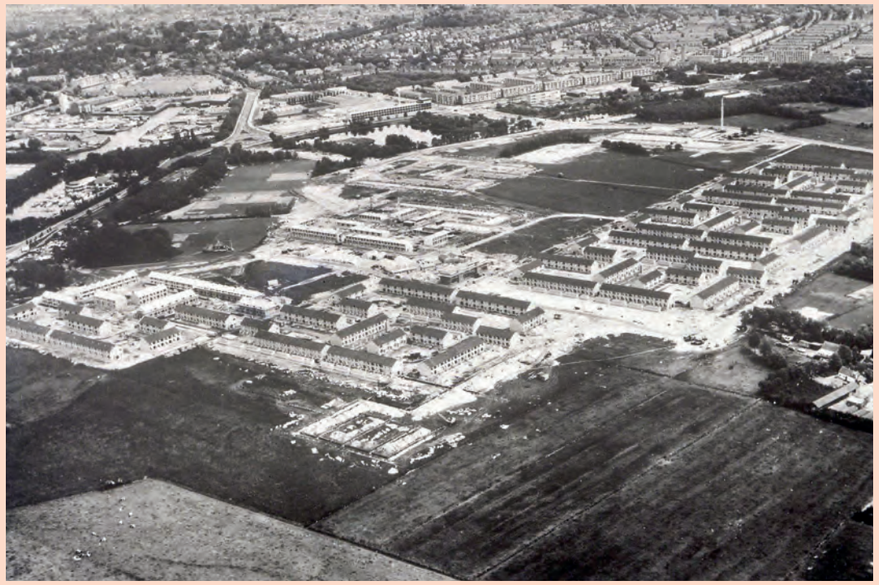








In 1970 is de hovenbebouwing al ver gevorderd.





Eerste woningen Lutherhof in aanbouw, maart 1967.



Vijver met daarachter de achterzijde van de woningen aan de Lutherhof, april 1971.



Lutherhof gereed, september 1968.



De vijver achter de woningen aan de Lutherhof in aanleg, maart 1970.



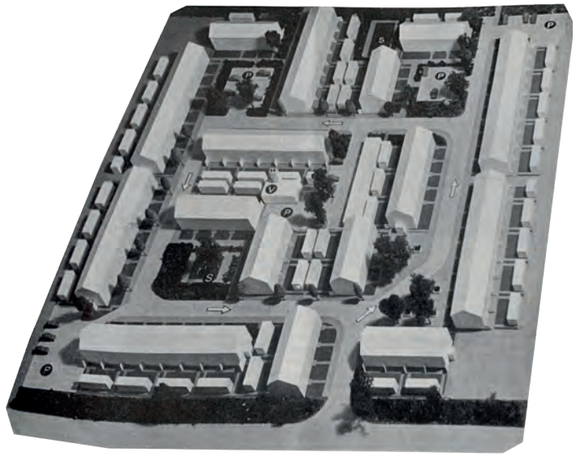


Lutherhof, Kerkelanden, 1967. De hoven waren opgezet als woonerven, met één aansluiting op de ringweg door de wijk. Binnen de hoven was dus geen doorgaand verkeer. Door de aparte parkeerterreinen stonden er geen auto's in de straten.

maaiveld en hier en daar dichtgeslibde doorzichten wat sleets geraakt. Het winkelcentrum met aangrenzende voorzieningen heeft een hoge gebruikerswaarde, maar is niet open naar de 'core'.

Rondom de centrale groene zone zijn in totaal zeven hoven gegroepeerd. Deze hebben een identieke opzet bestaande uit haaks op elkaar geplaatste stroken van eengezinswoningen met voor- en achtertuin, die gezamenlijk vier kleinere hoven omsluiten. Een dergelijke stempelverkaveling is typerend voor de naoorlogse wijken die vanuit het modernistische gedachtegoed zijn ontworpen. De architectuur van de hoven is identiek, maar door subtiele verschillen in de openbare ruimte en het groen hebben de hoven toch een eigen identiteit. De woningen zijn op elkaar georiënteerd waardoor overzichtelijke en kleinschalige gemeenschappen kunnen ontstaan. Enkele eindwoningen hebben een afwijkende indeling met een uitgebouwd entreeportaal aan de zijgevel. Aan de noordzijde liggen twee later gebouwde hoven aan de buitenzijde van de hoofdontsluiting, die slechts op details afwijken van de andere hoven. Aan de oostzijde, naast het winkelcentrum, is een hof met bejaardenwoningen op een gazon gelegen met een geheel eigen, kleinschalig karakter.

De maquette voor een van de hoven. Daarop zijn aangegeven de peilen voor het eenrichtingverkeer, de 's' voor spelen, de 'p' voor parkeren en de 'v' voor verwarming, een voorziening die er niet kwam.





Eindwoning Augustinushof 86 met een uitgebouwd entreeportaal.



Subtiele verschillen in de openbare ruimte zoals de tegelbestrating bij de eengezinswoningen van de Spinozahof.

Ex-minister Bogaers bekijkt in het informatiecentrum annex modelwoning met de informatrice van het centrum de maquette van een woonhof. Hij reikte er de sleutels uit aan de eerste bewoners van de Lutherhof, 15 november 1967.

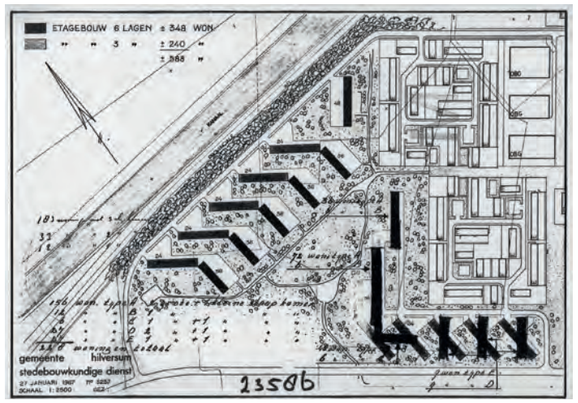


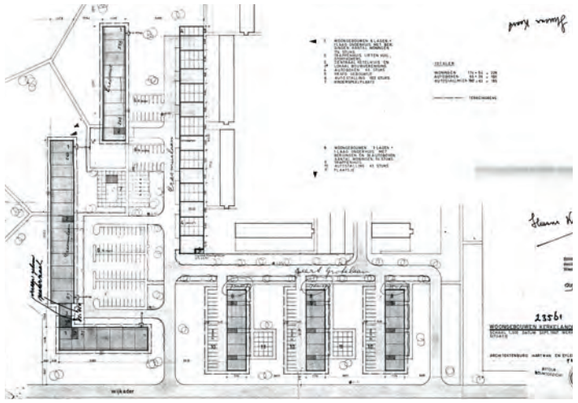
Doorzonwoningen

Eind 1966 werd het eerste beton gestort door burgemeester J.J.G. Boot en op 15 november 1967 werden de eerste woningen aan de Lutherhof in gebruik genomen. Stichting Goed Wonen richtte, zoals vaker in de naoorlogse uitbreidingswijken, een modelwoning in waar nieuwe bewoners konden kennismaken met een modern interieur, waarin de principes van licht, lucht en ruimte waren vertaald naar inrichting en meubelontwerp. Uitgangspunt voor de ontwerpers was dat ouderen zouden samenleven met de overige wijkbewoners. Voor deze doelgroepen werden 38 bejaardenwoningen gebouwd, naar ontwerp van de Hilversumse architecten Hartman en Eylers (1968). De woningen zijn gesitueerd in een eigen hofje nabij het winkelcentrum.

Complex karaktervolle bejaardenwoningen op gazon Spinozahof.







Links: voorstel Stedebouwkundige Dienst voor bebouwing westpunt Kerkelanden, januari 1967. *Rechts:* De situatie voor de uitgevoerde bouw van appartementen in 6 en 3 lagen. (SAGV/bouwtekeningen).

Kerkelanden II – gestapelde bouw

Toen de bouw van de hoven op stoom was gekomen, werkte het bouwteam aan het plan voor meergezinshuizen aan de Geert Grootelaan, ten westen van de hoven. De vertegenwoordigers van de woningbouwverenigingen kozen voor Hartman en Eylers, die de bebouwing uitwerkten volgens de ruimtelijke opzet van het bestemmingsplan. Een deel van de woningen werd ondergebracht in drie stroken portiekflats, een beproefde naoorlogse typologie, die in Kerkelanden alleen hier voorkomt. De stroken staan haaks op de Kerkelandenlaan en tellen elk 18 woningen verdeeld over drie bouwlagen op een plint met bergingen. Aan de westzijde bevinden zich drie galerijflats van zes bouwlagen met 156 woningen op een plint met bergingen. Twee daarvan vormen een haak die de wijk aan de westzijde voorlopig afsloot. Onderdeel van het plan zijn 65 garages die eerst op het voorterrein waren geprojecteerd, maar uiteindelijk zijn verschoven in een apart cluster tegen de Menno Simonszhof. De woningbouwverenigingen Sint Joseph, Patrimonium en Erfgooiers namen de blokken in verhuur en verdeelden deze ook volgens de 50-50 regeling. Slokker bouwde ook deze galerijwoningen en zou uitgroeien tot de huisaannemer van Kerkelanden. Het bedrijf bouwde een eigen semipermanente betonfabriek aan de Loosdrechtseweg, die na voltooiing van de wijk werd gedemonteerd en naar Harderwijk werd verplaatst.



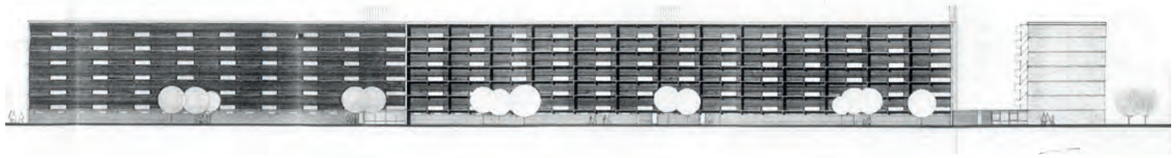
Links: gevelaanzicht van de portieketageflats aan de Geert Grootelaan. *Rechts:* plattegrond van een appartement.
W*Onder:* bouw uit uitvoering.





Geert Grootelaan en Erasmuslaan

De galerijflats en portiekflats die de hovenstructuur aan de westzijde afsluit, hebben weinig onderlinge samenhang, behalve het groen dat de bebouwing omspoelt. Aan de noordzijde dienen de gazons als groen tapijt (met speel- en verblijfsgelegenheid) voor de flatbewoners, daarnaast krijgen de flats de ruimte. De middelhoge galerijflats vormen een lange haakvormige wand die eerder een scheiding vormt tussen de hoven en de verderop gelegen drive-inwoningen dan een verbinding. Dit wordt versterkt door het bijbehorende cluster van garages die dicht tegen de hoven zijn gelegen. De verbinding ligt vooral naast het ensemble, in de vorm van een smalle groenstrook aansluitend op de 'core'. Hier bevindt zich de enige vrijstaande woning van Kerkelanden. Die is in 2000 toegevoegd in het verlengde van het garagecluster en is gebouwd in een landelijke bouwstijl, niet passend bij de architectuur van Kerkelanden.

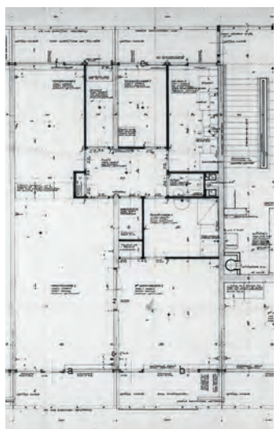


Bouwtekening woongebouwen Erasmuslaan, Architectenburo Hartman en Eylers, 1967.



Luchtfoto van enkele hoven in Kerkelanden met op de achtergrond de flats aan de Erasmuslaan. *Daaronder:* Woongebouwen Erasmuslaan, gezien vanaf de westpunt van Kerklanden.

Plattegrond flats Erasmuslaan.







Appartementen Geert Groote-laan met de gazons en bijzondere verblijfsplaatsen ertussen..









Achterzijde flats Erasmuslaan met het grasveld dat daar gelegen is en de flatbewoners het idee van een tWuin en ruimte geeft.



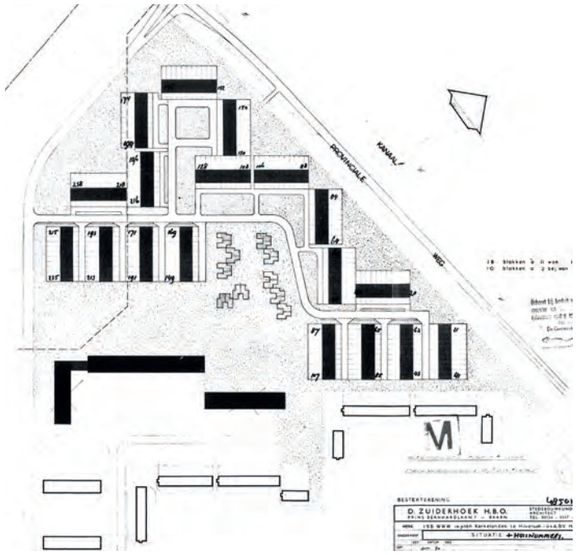
De auto's konden in de garage worden neergezet om veel auto's in het straatbeeld te vermijden.



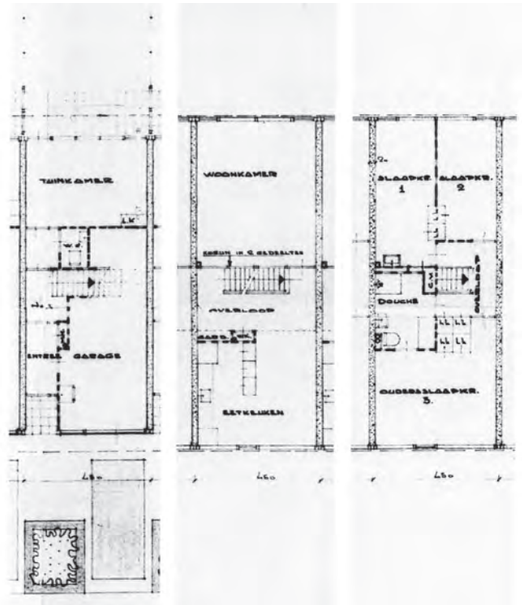
Groene doorloop naar de core met links het gerenoveerde flatgebouw.

Kerkelanden III – drive-inwoningen

Voor de plek van de twee ensembles met vijf torens moest worden afgeweken van het bestemmingsplan. Hoewel de torens slechts zes bouwlagen telden, stuitten ze op bezwaar vanuit de gemeente ’s-Graveland vanwege de zichtbaarheid vanuit de landgoederenzone aan de overzijde van de Vreelandseweg. Tegelijkertijd waren ook de bouwkosten sterk gestegen waardoor Matser zich genoodzaakt zag het ook hier over een andere boeg te gooien. Naar ontwerp van architect D. Zuiderhoek uit Baarn werden hier 198 smalle drive-inwoningen, woningen waarin de auto inpandig wordt geparkeerd, ontwikkeld voor de Arbeiders Bouwvereniging Hilversum. De woningen zijn gegroepeerd in 18 stroken van elk 11 woningen ter weerszijden van de Kloosterlaan, de noordelijke tak van de hoofdontsluiting en die ook een tweede cluster van bejaardenwoningen omsluiten. Met een deel van de verkaveling is afgeweken van het principe om geen adressen aan de hoofdwegenstructuur te maken, daarom zijn ze aan een parallelstraatje gesitueerd. Aan de noordwestzijde vormen de stroken een ruim bemeten hof dat met veel groen en een speelplek is ingericht.



Situatietekening van de drive-inwoningen aan de Kloosterlaan.



Plattegronden begane grond, 1e en 2e verdieping.



Opname van de drive-inwoningen kort na oplevering, garagedeuren en kozijnen waren oorspronkelijk in blank gelakt hout uitgevoerd, circa 1970, brochure Slokker.

De ruimte vóór de woningen was ontworpen met een opstelplaats voor de auto en een groenstrook voor de toegangsdeur. Verder was het beeld tussen de woningen open gehouden.



Doorschuifregeling

De drive-inwoningen tellen drie bouwlagen met op de begane grond een garage, toilet en tuinkamer, daarboven een open hal met eetkeuken en een woonkamer en op de bovenste verdieping drie slaapkamers, badkamer en toilet. Hier werd de zogenaamde doorschuifregeling toegepast in de toewijzing van de woningen. De huurders kwamen uit andere huurwoningen elders in de stad, die daardoor beschikbaar kwamen voor woningzoekenden. Gezinssamenstelling en inkomen moesten wel aansluiten bij de woning en de huurprijs.
Een deel van de woningen is verkocht. Door de behoefte aan individualiteit van de bewoners ontstaat variatie in kleur en afwerking van de gevels en de buitenruimte. De ruimtelijke en visuele samenhang van de blokken brokkelt langzaam af. Daarnaast worden de (dichte) garages verbouwd en bij het woongedeelte gevoegd, waardoor het beeld verandert en de samenhang verdwijnt.

Drive-inwoningen Kloosterlaan met bejaardenwoningen van D. Zuiderhoek

De drive-inwoningen van Zuiderhoek vormen een duidelijk herkenbaar ensemble, waarbinnen een onderscheid is aangebracht tussen de woningen binnen de autolus en de woningen daarbuiten. Binnen de autolus (rondweg Kloosterlaan) zijn de woningen in parallelle stroken gerangschikt en de tussenliggende ruimten staan in open verbinding met de groenstructuur rondom de galerijflats en een smalle groenstrook haaks hierop. Tussen deze drive-inwoningen ligt op een groen tapijt een cluster eenlaagse bejaardenwoningen, ontsloten door woonpaden en smalle groenstroken, die ook weer in open verbinding staan met de hoofdgroenstructuur. De stroken drive-inwoningen buiten de autolus hebben een haakvormige verkaveling die de wijk aan de noordzijde afsluit. Het geknikte verloop van de Kloosterlaan begeleidt en eindigt in een ruim opgezette hof met een bijzondere inrichting van de openbare ruimte.



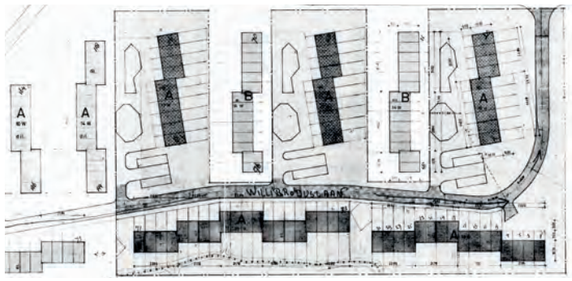
Drive-inwoningen Kloosterlaan met jammergenoeg niet meer de eenduidige kleurstelling.



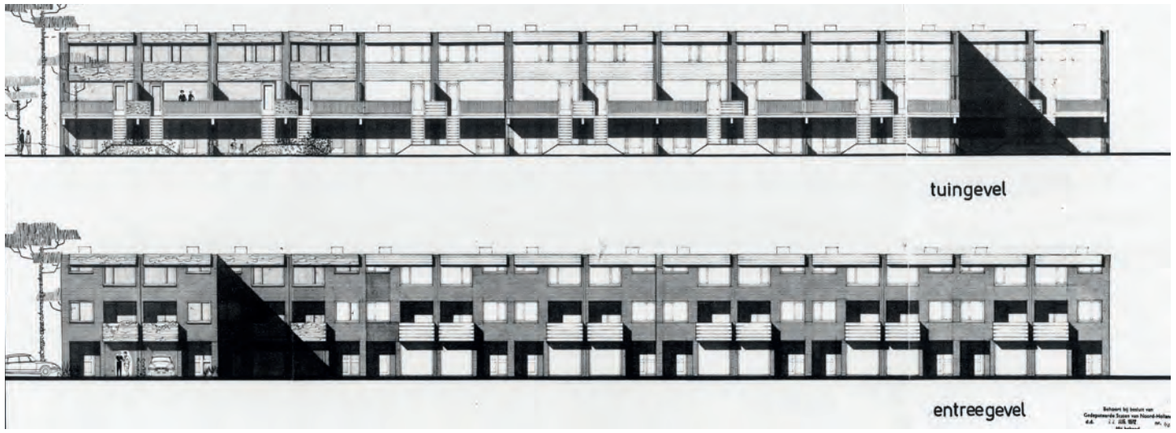
Drive-inwoningen van P. Zanstra

Voor de plek van het tweede cluster en een deel van de patiowoningen maakte Zanstra een plan voor 135 drive-inwoningen (1973). Het was de bedoeling om ook hier betaalbare huurwoningen te realiseren, maar Matser vroeg toestemming om er koopwoningen van te maken. De gemeenteraad ging hiermee akkoord. Kopers uit of economisch gebonden aan het Gooi hadden voorrang, maar als ze na vijf maanden niet aan deze doelgroep waren verkocht, kwamen ze op de vrije markt. De verkaveling van de woningen is losser dan de orthogonale structuur van Kerkelanden.

Langs de zuidzijde, grenzend aan het open landschap van Loosdrecht, staan de woningen in drie stroken van wisselende lengte, waarbij de woningen steeds per vier verspringen. Aan de noordzijde van de Willibrorduslaan zijn de woningen aan hoven gesitueerd met aan twee zijden stroken, die ten opzichte van elkaar iets schuingeplaatst staan en verschillen in woningtype. Qua plattegrond verschillen de twee types drive-inwoningen niet van elkaar, met op de begane grond een garage, een hobbykamer en een berging, een woonkamer met open keuken op de eerste verdieping en drie slaapkamers en badkamer op de bovenste verdieping. Aan de tuinzijde hebben de woonkamers een breed balkon met trap naar de tuin. Type A is heeft als extra een split level waardoor de woonkamer een hoogte van 3,20 meter heeft. Het type split level, waarbij de verdiepingsvloeren werden opgedeeld in verschillende niveaus met het oog op een bijzondere ruimtebeleving, was op zich niet nieuw in de jaren zeventig, maar raakte opnieuw in de mode, vooral in de duurdere huur- en koopwoningen.



Situatietekening van de drive-in woningen in de westpunt.



Gevelaanzichten en doorsnede van type A.



Drive-in woningen aan de Willibrorduslaan, ontworpen door P. Zanstra.



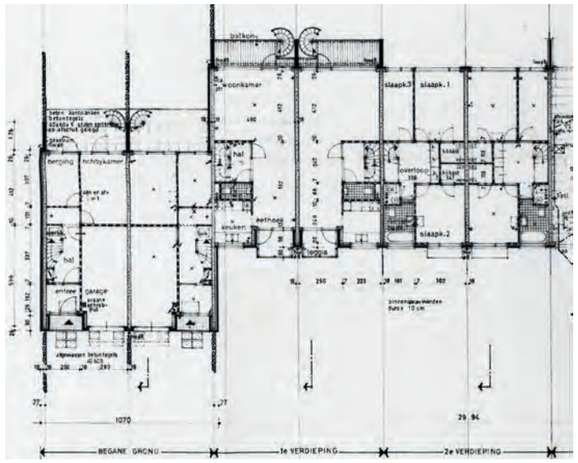
Drive-in woningen gezien vanaf de Willibrorduslaan en vanuit het weilandengebied van Loosdrecht.



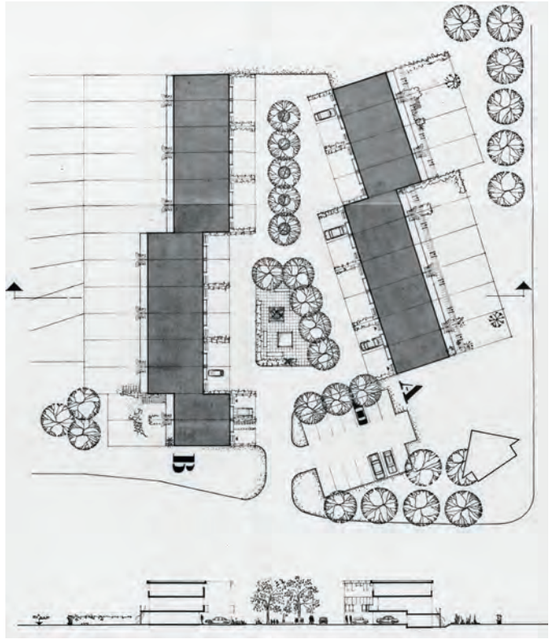
Drive-inwoningen Willibrorduslaan

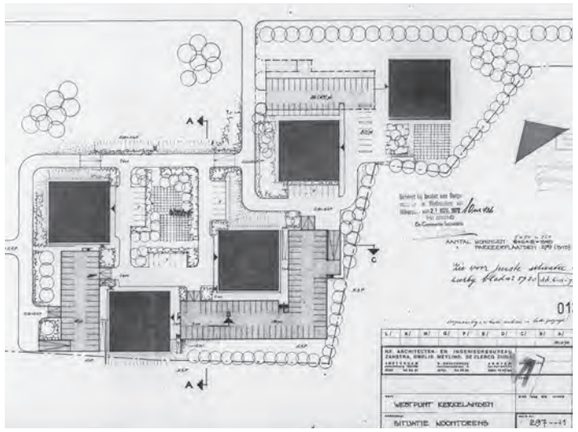
Dit ensemble van drive-inwoningen bestaat uit stroken van verschillende lengtes langs de Willibrorduslaan en de haaks hierop geprojecteerde hoven. Verspringende rooilijnen zorgen voor geleding en ritmering van de stroken, waardoor het buurtje een jaren-zeventiggevoel opwekt. De taps toelopende hoven hebben een woonerf-achtige indeling met geknikte rijbanen die de zeshoekige speelplekken en geometrisch plantvakken van de woningen scheidt. Een deel van de woningen heeft een uitbouw of extra bouwlaag toegevoegd op het dak. Omdat deze iets terug liggen in de gevellijn en doordat de architectuur van zichzelf al wat meer plastiek en variatie heeft, is de impact op het beeld beperkt.

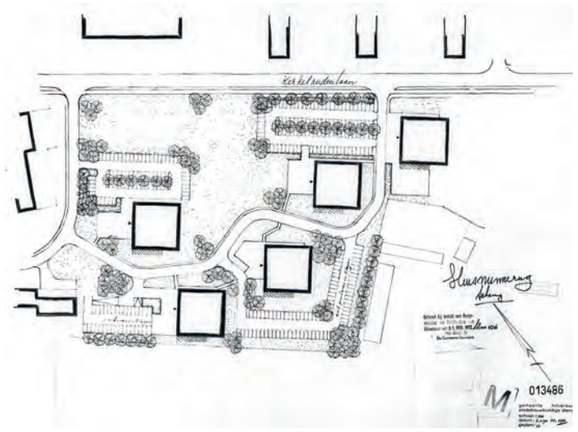
Plattegronden drive-inwoningen Willibrorduslaan.



Een hof van drive-in woningen.







Situatietekening zoals architect P. Zanstra de 'uban villa's' had willen neerzetten, februari 1972.

Situatietekening van de Stedebouwkundige Dienst, zoals de appartementengebouwen ook zijn gebouwd, november 1972.

Appartementengebouwen als moderne ‘urban villa’s’

De plannen van Matser voor de westpunt, waar ook twee clusters van vijf woontorens waren gedacht, ondervonden ook problemen. Vanuit ’s-Graveland was er geen bezwaar omdat deze vanuit het noorden geen visuele verstoringen veroorzaakten op de landgoederenzone, maar Matser kwam er financieel niet uit. Van de twee ensembles werd er slechts één gebouwd aan de Bonifaciuslaan.
De torens van zes bouwlagen zijn ontworpen door Zanstra en omvatten elk 50 woningen in de premie-huursector variërend in grootte van één- tot vierkamer appartementen. Deze zijn rondom een centrale liftkern gesitueerd. In de plint zijn bergingen ondergebracht en twee appartementen op de zuidwesthoek van elke toren. Dergelijke appartementengebouwen van bescheiden hoogte in een groene setting waarbij de woningen alzijdig zijn georiënteerd, zouden we nu ‘urban villa’s’ noemen. Een begrip dat toen nog niet bestond. Het parkeren vindt plaats op drie parkeervelden die zijn opgenomen in de groene setting en een gebouwde parkeervoorziening van twee bouwlagen aan de westzijde van het ensemble.
In het ensemble van vijf ‘urban villa’s’ domineert het groen. De ‘torens’ werden destijds als hoogbouw aangeduid. De gebouwen staan allemaal in dezelfde richting, maar vormen samen een losse verkaveling met zichtlijnen tussen de gebouwen van het ensemble door. Alle woningen hebben uitzicht op het groen en sommige ook naar het open landschap aan de zuidkant. De openbare ruimte is eenvoudig ingericht met gras, heesters en vooral veel bomen. Langs de weg tussen de blokken door wordt niet geparkeerd, waardoor deze het karakter van een parkweg heeft.



Een gevelaanzicht van de uitgevoerde urban villa’s.

Het meest oostelijke blok tegen het groen langs de Raaweg.



De parkweg slingert tussen de blokken door net als de voetpaden.



Aan de kant van de Willebroduslaan ligt een gebouwde parkeervoorziening van 2 lagen.



Zicht op de 'urban villa's' vanuit het weidergebied van Loosdrecht.



Plan voor 57 woningen terrein Nieuwenhoek, VVK Architektuur en stedebouw, Amsterdam, februari 1987.

Plan voor 80 appartementen in Nieuwenhoek, Architectenburo Hartman en Eylers, april 1987.



Ontwikkelingen na 1975

In de jaren tachtig van de vorige eeuw zijn aan de randen van Kerkelanden nog enkele woonbuurten toegevoegd. Toen de geplande verkeersweg ten zuiden van de wijk uiteindelijk niet doorging, kwam ruimte vrij in de westpunt en aan de zuidzijde, ook omdat de aansluiting van deze weg op de Vreelandseweg kwam te vervallen. Bebouwing in de westpunt werd alleen mogelijk door de bouw van een geluidwerende voorziening. Ook de verbinding tussen de Kerkelandenlaan en de Vreelandseweg verviel, waardoor de hoofdontsluiting door de wijk een lus werd. Het project in de westpunt kwam tot stand in 1987 en werd Nieuwenhoek genoemd. Het bestaat uit 57 eengezinswoningen in drie types, ontworpen door VVK architecten uit Amsterdam (Vink, Van der Keulen en Klein), 80 appartementen in vier alzijdige blokken door Hartman en Eylers en 36 duplo-woningen naar ontwerp van P. van Schagen uit Bilthoven. De verkaveling is een mix van rechte stroken met eengezinswoningen, twee-onder-één kapwoningen langs licht gebogen straten en de duplowoningen in geknikte blokken. Er is weinig openbare ruimte tussen de blokken, alleen de appartementen staan wat ruimer in het groen, dat aansluit op de hoofdgroenstructuur van de wijk.



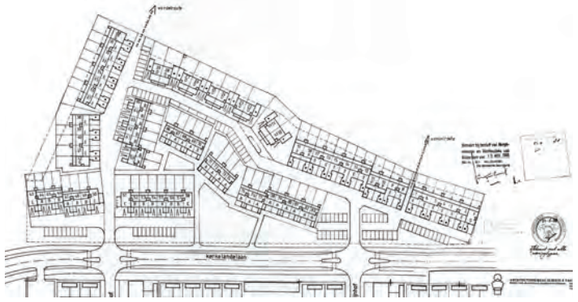
Woningen in het meest westelijke puntje van Kerkelanden, VVK Architektuur en stedebouw, Amsterdam, februari 1987.

Appartementenblokken van 3 en 4 lagen aan de groene zone van de Kerkelandenlaan naar de Vreelandseweg.

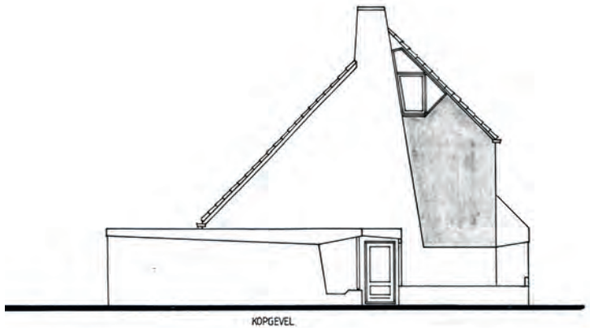


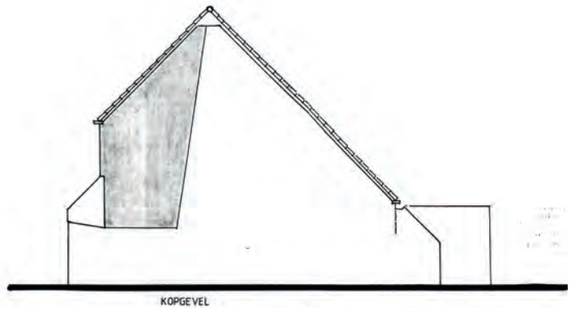
Organisch bouwen

Aan de zuidzijde van de Kerkelandenlaan ontstond ruimte voor twee woningbouwprojecten. Aan de Zwinglilaan werden 83 eengezinswoningen met 26 garages gerealiseerd naar ontwerp van Alberts & van Huut uit Amsterdam. De organische bouwstijl van deze architecten is duidelijk herkenbaar aan de schuine lijnen in de verkaveling, het metselwerk en de raamkozijnen. De afwijkende architectuur gaat enigszins schuil achter een groenstrook langs de Kerkelandenlaan. Het project kwam eind jaren tachtig gereed, evenals 66 appartementen iets verder westwaarts, naar ontwerp van Hartman en Eylers. Deze liggen wat dichter op de Kerkelandenlaan waaraan een deel van de woningen ook een adres heeft, in afwijking van het oorspronkelijke uitgangspunt van de wijk. Net als het parkeren, dat hier zichtbaar aan de hoofdontsluitingsweg plaatsvindt. Matser fungeerde voor al deze projecten als opdrachtgever.

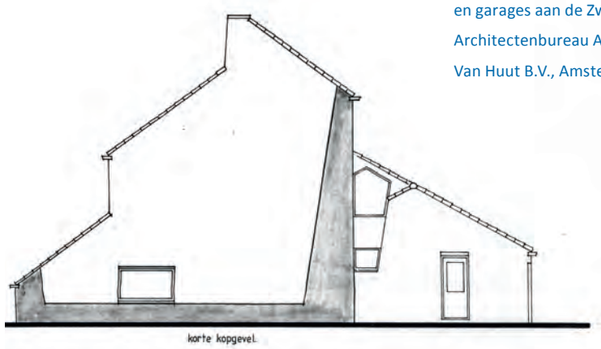


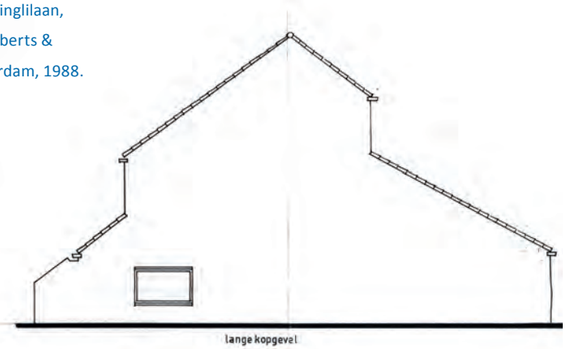
Situatietekening met de meeste parkeerplaatsen aan de Kerkelandenlaan, 1988.



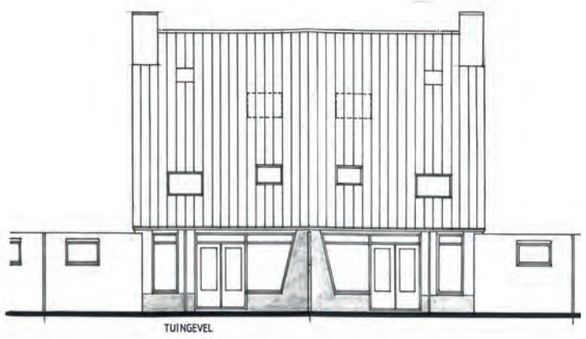


Geveltekeningen 83 woningen en garages aan de Zwinglilaan, Architectenbureau Alberts & Van Huut B.V., Amsterdam, 1988.









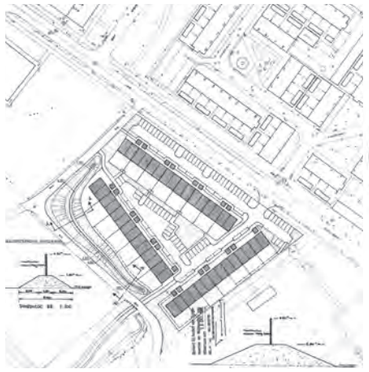




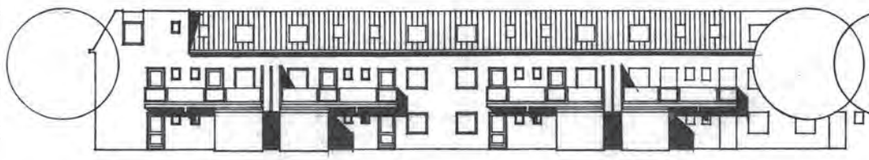
De woningen aan de Zwinglilaan die Alberts & Van Huut ontwierp tussen de Kerkelandenlaan en het Raabos. Rechts: een verrassend binnenterrein met speelplaats.



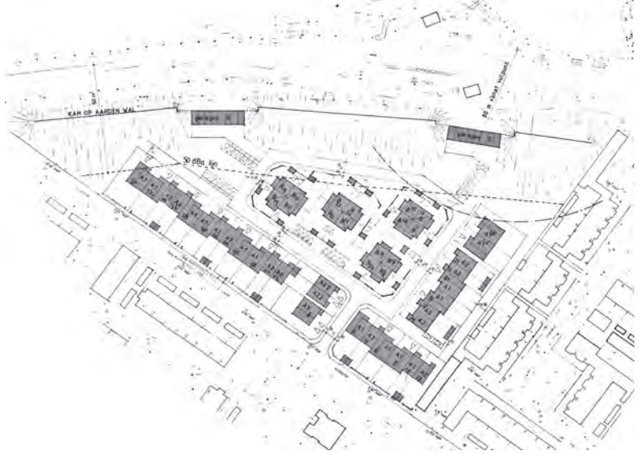
Situatietekening met parkeerplaatsen aan de Kerkelandenlaan en een geluidsscherm ter afscherming van de Raaweg, afdeling Ruimtelijke Ordening, dienst RVM, 1988.



Gevelaanzicht Kerkelandenlaan van het complex van 66 woingen in gestapelde vorm, Architectenburo Hartman en Eylers, 1988.









Links: opmetingstekening van de Berg van Houtman met omliggende bebouwing.

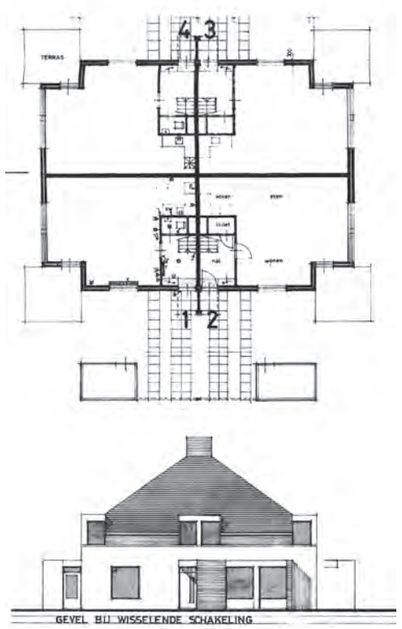
Rechts: de situering voor het bouwplan van 45 woningen en 16 garages in de noordelijke geluidwal ter afscherming van het verkeerslawaai van de Vreelandseweg, 1988.

Aan de noordzijde van de wijk zijn, ook in de jaren tachtig, nog twee woningbouwprojecten toegevoegd. Matser bouwde in de knik van de Kloosterlaan, dus binnen de hoofdontsluiting, 46 woningen in twee haaks op elkaar geplaatste blokken van vier bouwlagen. Ook deze zijn ontworpen door Hartman en Eylers. Verderop aan de Kloosterlaan, aan de buitenkant van de verkeerslus op de plek van de Berg van Houtman werd door bouwbedrijf Wagemakers uit Oss een woningbouwproject ontwikkeld met 45 woningen en 16 garages. Ook deze woningen werden mogelijk door de bouw van een geluidswal langs de Vreelandseweg. Architecten Gerard van Asperen en Harrie van Schijndel van architektenburo Bas uit Veghel ontwierpen twee-onder-éénkap woningen en zogenaamde kwadrant-woningen in grijze baksteen. Hoewel de woningen, geheel volgens de oorspronkelijke uitgangspunten met de achtertuinen aan de hoofdstructuur liggen, ontbreekt een groenstrook waardoor schuren en schuttingen 'koud' op de Kloosterlaan aansluiten.









Bouwtekeningen voor de twee-onder éénkap woningen en de kwadrantwoningen, 1988.





Diverse foto's v an het geraliseerde bouwplan.

Ouderenhuisvesting

Het laatste grote woningbouwproject dat aan Kerkelanden is toegevoegd, is het Pluspunt, ouderenhuisvesting aan de Ambrosiushof uit 2000. Het gebouw van Hans Hagenbeek uit Amsterdam bevindt zich aan het begin van de voorzieningenstrook nabij het winkelcentrum. Dit deel bleef lange tijd onbebouwd en was oorspronkelijk ook niet bedoeld voor woningbouw, maar voor scholen, sporthal en wijkgebouw. Nadat de sporthal afbrandde, is gekozen om de ruimte te benutten voor extra parkeerruimte voor het winkelcentrum en een woongebouw voor senioren, waaraan destijds grote behoefte bestond. Doordat de zogenaamde *footprint* van het complex groter is dan de voorzieningen, steekt het aan de noordzijde uit in de groenstrook, precies op het hoogste punt, waardoor het de toegang tot de centrale groene ruimte visueel afknijpt. Door de aanleg van het parkeerterrein is het wijkgebouw losgeweekt van de voorzieningenstrook. Het gebouw is binnen de context van Kerkelanden een vreemde eend in de bijt. Architecten en stedenbouwkundigen waren op dat moment nog weinig bewust van de oorspronkelijke kwaliteiten van de wijk.



De eerste sporthal van Kerkelanden, juni 1978.

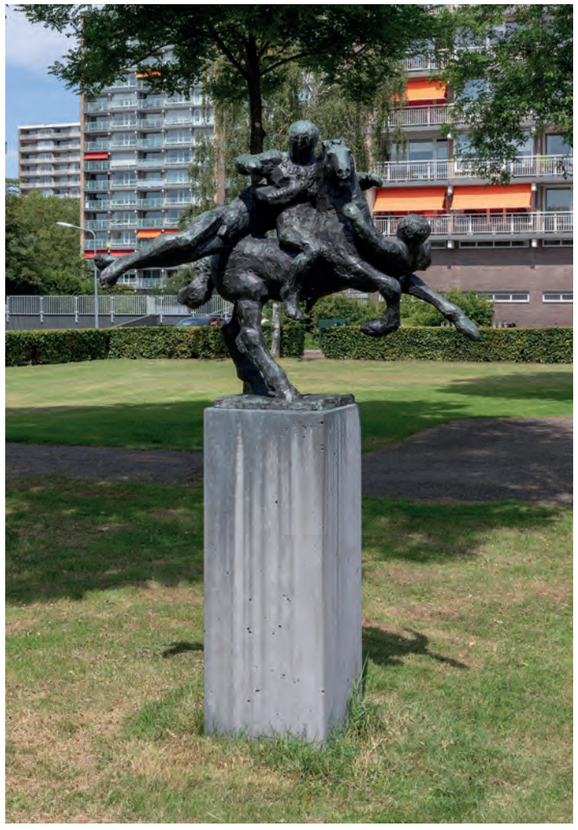


Het Pluspunt, ouderenhuisvesting aan de Ambrosiushof, architect Hans Hagenbeek, 2000.

Bronzen beeld 'Het gevecht' van Frank Letterie, Kerklandenlaan hoek Kapittelweg, 1971

Beeldende kunst

Op verschillende plekken in de wijk is beeldende kunst geplaatst, vaak in de vorm van sculpturen, maar daar ligt geen kunstenplan of structureel opdrachtenbeleid aan ten grondslag. Gerlof Zijlstra, van 1958 tot 1985 directeur van de gemeentelijke dienst voor cultuur, heeft veel betekend voor de kunst in de openbare ruimte. In totaal zijn tussen 1969 en 1994 zes kunstwerken geplaatst.



Beeld 'Sportende Jongen en Meisje' van Inka Klinckhard, bij de sporthal aan de Kerkelandenlaan, 1977.



Beeld 'Sirene' van Nic Jonk, vijver tussen Kerkelandenlaan en Lutherhof, 1981. Stond van 1981 tot 1986 in de vijver voor het raadhuis.





Beeld 'Liggend' van Fons Bemelmans, Kerkelandenlaan hoek Kloosterlaan, 1975.



Beeld 'Rode robot' van Rob Stultiens, Kerkelandenlaan hoek Geert Grootelaan, 1975.



Lolyester beeld 'De Zuilen' (viervoudige tosie) aan de Kerkelandenlaan bij Flat Kerkelanden, Frans Peeters, 1974.

Bedrijventerrein Kerkelanden

Hoewel eerst gedacht werd om aan de zuidoostzijde een woongebied te plannen, kwam in 1967 een bestemmingsplan tot stand dat de functie bedrijventerrein mogelijk maakte voor het gebied. In 1986 werd het bedrijventerrein Kerkelanden feestelijk geopend. Het was niet de bedoeling dat detailhandel zich zou vestigen. Het was in erste instantie bedoeld om bedrijven uit het centrum en woonwijken te kunnen verplaatsen. Ook een Technische School kreeg aan de rand een plek. Uiteindelijk werden er geen gebouwen met een bijzondere en openbare bestemming meer toegelaten. Vanaf de Oscar Romerolaan loopt een deel van de oude Slangenweg in westelijke richting naar het Slangenbos.



Opening bejaardencentrum Kerkelanden aan de Franciscusweg door de minister van volksgezondheid, D. Roolvink, 1971.

Een van de vijvers van Kerkelanden met rechts de Kerkelandenflat, 1976. Momenteel staan drie cylindervormige appartementengebouwen in de vijver.



Kerkelandenflat (nu Nieuw Kerkelanden) aan de Kerkelandenlaan hoek Franciscusweg.





R.K. Kerkelijk Centrum De Waaier.

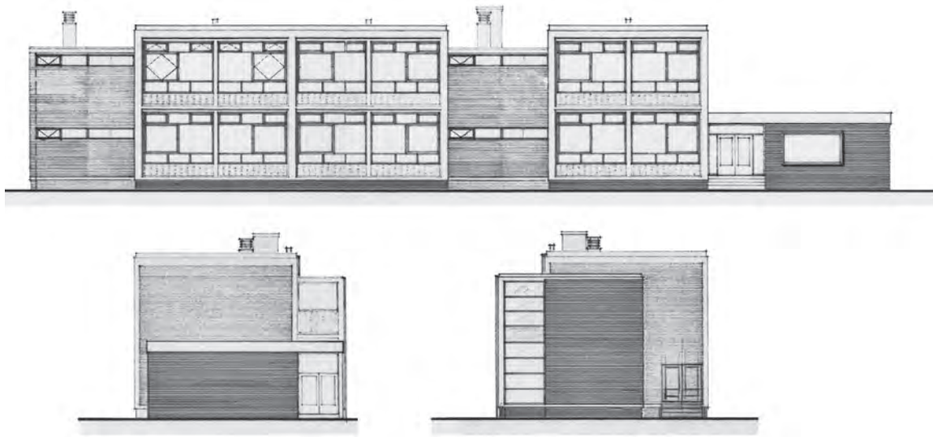


De ingang van De Waaier.



Lagere Technische School, Kerkelandenlaan, 1972.

R.K. Sint Jansschool aan de Diependaalselaan, Architectenbureau ir. Th.J. van Gendt en Mühlstaff, Utrecht, 1969.





Lagere Technische School, Kerkelandenlaan, 1972.



4 ZUIDWEST THEMATISCH



Vanaf 's-Graveland komt de Gooise Vaart Hilversum binnen. Foto genomen vanaf de Kininebrug, links de landerijen van 's-Graveland en rechts sportpark Berestein.



Voorbij de Stenen brug heeft de Gooise Vaart vooral een functie als ligplaats voor woonboten.

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

WATER EN GROEN

De ontwikkeling van Hilversum Zuidwest hangt samen met het benutten van water. Het gebied ligt tegen Loosdrecht aan en de bodem gaat langzaam over van zand naar veen, van droog naar nat, van hoog naar laag. Toen de Gooise Vaart niet meer voldeed werden het Hilversums Kanaal en de Nieuwe Haven niet alleen voor de handel en verbindingen over water aangelegd, maar ook voor sport en recreatie. En voor de aantrekkelijkheid van de gemeente. Voor het roeien en wedstrijdroeiers is het kanaal nog altijd belangrijk.
De Gooise Vaart en de Oude Haven zijn hoog gewaardeerde plekken geworden en door de diepe uitsnede in het landschap heb je het gevoel alsof je in het buitenland bent; de rust en de akoestiek zijn uniek voor dit gebied. Dergelijke onbebouwde of niet te zeer door bebouwing beïnvloedde plekken komen tussen bebouwing niet (meer) voor. Helaas is de aandacht voor het deel buiten de Oude Haven tussen de Hondenbrug en de Havenstraat afgezwakt. Langs de Oude Loswal is de vaart verworden tot een stroom die nauwelijks meer een rol speelt voor de plek. De vaart vormt een noordelijke grens van het bedrijventerrein, maar de kwaliteit wordt niet benut. In de Nieuwe Haven is de woonfunctie nog altijd zichtbaar aan de woonboten en de enkele (oorspronkelijke) woningen op het bedrijventerrein. De woonboten passen van oudsher in de havenarm. De haven is, behalve bij de sporthaven, ontoegankelijk en niet zichtbaar en beleefbaar. De rol die het water zou kunnen spelen voor de leefbaarheid, de beleving en de ruimtelijke inrichting wordt niet benut. Het bedrijventerrein legt geen relatie met de kwaliteiten. De Vreelandseweg wordt ervaren als een weg tussen prachtig water en groen. Dat deze weg dat mooie gebied letterlijk slechts doorsnijdt kan als kwaliteit worden gekenmerkt.
Op de laagst gelegen plek in zuidwest werden vloeivelden

Het eindpunt van de Gooise Vaart thans Oude Haven met Dudoks zout- en zandbunker uit 1941.





Voorbij de in de jaren dertig gemetselde Hondenburg is de Gooise Vaart tot sloot versmald met rechts de Oude Loswal.



De grote woningen Nieuwe Havenweg 17-19 met rechts de Nieuwe Havenweg langs de Gooise Vaart.



Het huidige eindpunt van het Hilversums Kanaal. De reeks woonboten uit de nog niet gedempte Derde Havenarm heeft een uitloop langs de noordelijke oever van het kanaal. Deze oever tussen kanaal en Nieuwe Havenweg lijkt een restant van behoorlijk oud ruig landschap te zijn. Links een op het water uitkijkend bedrijvengebouw.



De voormalige bezinkingsvijvers spelen hun spel met de erbij of erin geplaatste hoogbouw.

aangelegd, later vervangen door een waterzuiveringsinstallatie. Delen van deze regenwateropvang en bezinkingsvijvers liggen nog steeds in het gebied en vormen nu de context voor de inrichting en bebouwing, zoals in het voorportaal van de buurt Kerkelanden en de torens van het ouderenwoningencomplex. Naar het zuidwesten liggen vijvers langs de Kerkelandenlaan (ruimtelijk structurerende ontworpen kijkvijver met recreatieve functie) en in het Slangenbos (natuurlijke vijvers). Het water en de groene plekken in de wijk hebben ook een bovenwijkse functie. Het water (en groen) motief zou een inspiratiebron kunnen vormen voor de versterking en ontwikkeling van het gebied en de benadering van onder meer hittestress, klimaatadaptatie en ruimtelijke versterking en ontwikkeling waarbij bodem, water en de cultuurhistorische basis sturend zijn.



De Vierde Havenarm met kortgeleden daaraan gebouwde bedrijfsruimten. Deze havenarm heeft geen enkele functie meer en is wel zichtbaar vanuit de geparkeerde auto's maar niet vanaf de links gelegen Vreelandseweg.

Het huidige einde van het Hilversums Kanaal, gezien vanuit de zuidelijke richting. Rechts het gedempte gedeelte van het Hilversums Kanaal waaraan ook de Eerste Havenarm lag. Recht vooruit de gedempte en bebouwde Tweede Havenarm.







Links de Kerkelandenvijver en rechts de vijver in het Slangenbos bij Kerkelanden.



Hilversums Kanaal met Sporthaven, Sporhavenpaviljoen en botenloodsen.





Het Sporthavenpaviljoen, de botenloodsen en de beheerderswoning met alle toevoegingen, gezien vanaf de overkant van het Hilversum Kanaal. De prachtige in het water staande betonkolommen onder het paviljoen zijn helaas door een plastic wand niet meer waarneembaar en dat terwijl het een van de belangrijkste en beeldbepalende gebouwen in de haven en rijksmonument van Dudok is.





LEEFSFEREN

Het Rode Dorp

Deze buurt, die onlosmakelijk verbonden is met de Gooise Vaart, werd vanaf 1868 bepaald door de Stoom Spinnerij en Weverij en de arbeiderswoningen voor de fabrieksarbeiders. Het was een dorpje in zichzelf. In de loop der tijd kwamen er gebouwen bij: een school aan de Heidestraat en enkele woningen langs de verbindingsweg de Loosdrechtseweg. In de jaren dertig ontstond door verkaveling een lintbebouwing aan de Loosdrechtseweg. Toen het gebouw zijn functie verloor kwam er een groot terrein vrij. F. Barbiers bebouwde het gehele terrein tot aan de Gijsbrecht van Amstelstraat. Enkele blokken fabrieksarbeiders-woningen staan nog tussen de bebouwing uit de jaren dertig aan de Bodemanstraat en de Heidestraat. Ondanks de aanpas-singen en verbouwingen zijn zij onmisbaar voor het verhaal en de belevingswaarde van de buurt.
Het “ensemble van Barbiers” (1935-1940) geeft een harmonieus bebouwingsbeeld met verfijnde bouwblokken die zich vormen naar de gebogen straten en uitgewerkte hoekoplossingen tonen: zowel op de hoeken van de straten, van de bouwblokken en binnen de bouwblokken. Het materiaal is baksteen en hout. De pannen zijn overwegend rood. Dit ensemble is nog een gaaf en inzichtelijk voorbeeld van het particuliere initiatief in die jaren in Hilversum en de omvang die dat kon hebben. Naast F. Barbiers heeft een aantal architecten hier gebouwd: Kos. Van Doorn, C. Trappenburg, E. Verschuyl, B. de Nooy en H.J. Berning. De buurt toont een eenheid in verscheidenheid door de afstemming van de bebouwing. Vernieuwingen op de hoek van de Bodemanstraat en de Loosdrechtseweg hebben zich minder gevoegd in het kleinschalige beeld en de eenheid verstoord. In de buurt is nog duidelijk te zien waar de buurtwinkels waren, hoewel ze niet meer die functie hebben (Hazenstraat 1 en 2). Aan de Gijsbrecht van Amstelstraat is die herkenning van woon-blokjes met enkele winkels wel geheel verdwenen.
In 1987 werden vijf blokjes appartementen gebouwd aan de

















Turfstraat. Hier lag de Loswal. Dit is nauwelijks nog herkenbaar en beleefbaar omdat het water teveel versmald is. Vooral de naam Oude Loswal en enige bedrijvigheid herinneren hieraan.
De Loosdrechtseweg heeft, als oude verbindingsweg, een eigen bebouwingsbeeld gekregen, met wat statiger huizen, meestal dubbele villa’s, uit de jaren dertig. Twee herinneren nog aan de periode uit het begin van de twintigste eeuw, nummer 64-66 uit 1905 en nummer 92-94 uit 1904.
Vanaf 1936 stak de ontwikkeling de Gijsbrecht van Amstelstraat over in de typische jaren dertig architectuur-stijl die door Barbiers was ingezet.

Winkelhuizen hoek Loosdrechtse-weg-Bodemanstraat.



Appartementen aan de Turfstraat.





Loosdrechtseweg, bebouwing begin twintigste eeuw en daartussen de dubbele woningen van Kos. van Doorn, 1930.





De Joodse Begraafplaats gezien vanaf de Zeverijnstraat.



Zeverijnplantsoen gezien in de richting van de Gijsbrecht van Amstelstraat.



Het Bosje van Zeverijn gezien vanaf de Hermelijnlaan hoek Wezellaan.



Aan de rand van het Bosje van Zeverijn staat de snackbar.

Zeverijnbuurt

Twee plekken met bijzondere functie, maar ook groene plekken, domineren Plan Birkenheuvel en de Zeverijnbuurt: de Joodse begraafplaats en het Bosje van Zeverijn, dat als buurtgroen functioneert en waar al lang een snackbar staat. De woonbuurt vouwt zich aan drie zijden om dit groen heen. De naoorlogse bebouwing sluit aan op de bebouwing uit de jaren dertig. De overgang is duidelijk zichtbaar. Aan de zuidwestzijde grenst de buurt aan de doorgaande rondweg, de Diependaalselaan. De Zeverijnstraat en de Loosdrechtseweg verbinden de buurt met de kern van Hilversum. De bebouwing in deze buurt wordt bepaald door bebouwing uit de jaren dertig, zestig en negentig. Architect C. Trappenburg ontwierp de bebouwing aan beide zijden van de Gijsbrecht van Amstelstraat in 1936. Het Zeverijnplantsoen was in het stratenplan opgenomen.
De Hindelaan, die in het verlengde loopt van de Reestraat, heeft aan weerszijden 24 woonhuizen in verschillende blokken van architect B.A. Allessie. Dit zijn rijk en zorgvuldig uitgevoerde en ruime middenstandswoningen met een hoogwaardige uitstraling van twee lagen en een kap met zwarte keramische pannen. De ramen hebben horizontale roeden en op de begane grond is een erker ontworpen. Door de voortuintjes worden de nog steeds aanwezige originele voordeuren bereikt: toogvormig en met een groot rond, in vieren gedeeld, raam met gekleurd glas-in-lood.
De Wezellaan kromt zich rond het Bosje van Zeverijn en is in 1937-1938 bebouwd. Ook hierop heeft B.A. Allessie zijn stempel gedrukt. Het blok dat met de bocht in de laan meegaat is van architect W. Reeders. Ruime middenstandswoningen met erkers en zijkamers, erkers en prominente voordeuren bepalen het beeld van deze laan.
De Hermelijnlaan beëindigt de uitbreiding in de periode 1936-1939. Een deel van de woningen kijkt uit op het Bosje van Zeverijn. De woningen zijn meer bescheiden vormgegeven en zijn gerealiseerd als tweelaagse woningen met een zadeldak, in eenheden van verschillende lengte, zoals van twee, drie of vier woningen. Alle nokrichtingen zijn evenwijdig aan de straat. E. Verschuijl begon hier met bouwen, gevolgd door H.J. Berning, W. Reeders en B.A. Allessie. Een overzichtelijke groep architecten heeft hier in de jaren dertig gebouwd. Het bebouwingsbeeld is dan ook gevarieerd binnen de overheersende vormentaal van de Hilversumse middenstandswoning uit de jaren dertig, hierbij gebruikmakend van de materialen baksteen en hout.



De Loosdrechtsweg als verbindende schakel met de kern van Hilversum. De woningen aan deze weg zijn omstreeks de jaren dertig gebouwd als twee-onder-een-kapwoningen.



De Hindelaan met de fraaie huizen, bomen en voordeuren.



Rechts de eengezinswoningen aan de Zeverijnstraat tussen de Hermelijnlaan en de Diependaalselaan.



Hoekbebouwing Hermelijnlaan-Wezellaan.









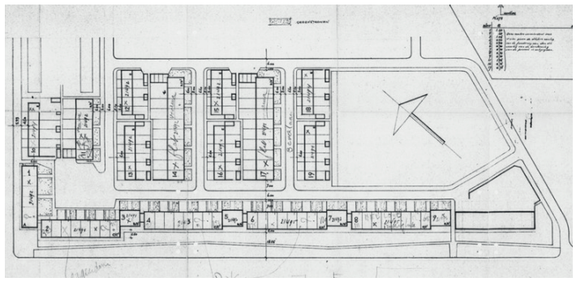


Het ensemble tussen Diependaalselaan en Wolvenlaan tijdens de bouw, 1 september 1960 (SAGV).



Woningen aan de Beverlaan en Wolvenlaan, enige jaren na de oplevering (na 1960); een ruimtelijke compositie van verschillende bouwhoogtes en blokrichtingen en openbare ruimte. (SAGV).

Kenmerkend voor de naoorlogse ontwikkelingen in de Zeverijnbuurt is de ogenschijnlijke inpassing en afwisseling van eengezinswoningen en portiekflats. De noordoostelijke en zuidoostelijke randen zijn bebouwd met relatief kleinschalige bebouwing, die al in de jaren dertig tot stand was gekomen. De particuliere woonbebouwing in de noordwestelijke hoek is een ruimtelijk ensemble, in 1959-1964 ontworpen door architect C.J. Worp in 19 blokken, afwisselend twee-, drie- en vierlaags. Tussen de Diependaalselaan en Wolvenlaan staan stroken portiekwoningen, afgewisseld met iets hogere blokjes, die samen een ritmisch langgerekt geheel vormen. De grootste schaal (bouwhoogte, strooklengte) heeft de randbebouwing langs de Diependaalselaan, waarmee een duidelijke en monumentale rand werd gecreëerd aan de rondweg. De flats staan gelukkig op enige afstand van de drukke verkeersweg, maar worden ondergeschikt gemaakt aan de (verkeers)inrichting. Het groen is kijkgroen. De entrees en trappenhuizen liggen aan de Wolvenlaan, gericht op de buurt. In de iets verdiepte onderbouw bevinden zich garages, toegankelijk via een hellingbaan. Aan de Zeverijnstraat, schermt een hogere dwarsstrook de bebouwing



Situatietekening plan architect C.J. Worp.

De voor- en achterkant van het blok portiekwoningen tussen Wolvenlaan en Zeverijnstraat.



Portiekwoningen aan de Wolvenlaan, architect C.J. Worp, 1959-1964.







Kunstwerk Paard en Ruiter, Arthur Spronken, 1968 in het kijkgroen aan de Diependaalselaan.



Garages onder de appartementen.



Typische jaren zestig-entree.

af. De lagere, tweelaagse woonstroken aan de Zeverijnstraat zijn eengezinswoningen, van het type doorzon, met zeer brede vensters. In de buurt liggen aan buurtstraten meerdere stroken tweelaags en drielaags eengezinshuizen en portieketageflats die tot het ensemble behoren, en met de nokrichting dwars op de wandbebouwing langs de ringweg staan. Forse portiekflats vormen een scherm tussen het bedrijventerrein en de Diependaalselaan. De buurt kent geen eigen voorzieningen. Het straatje achter de hoge flats zou een groene scheiding kunnen vormen tussen wonen en bedrijvigheid. De groen bedoelde parkeerdekken vormen een stenen veld.



Tabula rasa met tijdelijk vrij zicht op jaren zestig-bouw tussen Diependaalselaan en Wolvenlaan.

Woongebouwen tussen Diependaalselaan en Zeverijnstraat, Architectenburo Hartman en Eylers, 1967.

Recent zwaar 'vergrijsd' o.a. door nieuwe galerijhekken en baksteenwanden tegen de kopgevels met daarin goed leesbaar ZEVERIJN.





Drukkerij De Boer naar ontwerp van W.M. Dudok en R.H.M. Magnée, gezien vanaf de Vreelandseweg.

Bedrijvigheid en sport

Elke buurt in deze wijk heeft een bedrijventerrein: de Oude Loswal, bedrijventerrein Zeverijn, bedrijventerrein havengebied en bedrijventerrein Kelkelanden. De bedrijventerreinen hebben aan karakter en leefbaarheid ingeboet. De Oude Loswal is kleinschalig en verbonden met de vaart(geschiedenis). Het bedrijventerrein Zeverijn ligt tussen de Zeverijnstraat en de Vreelandseweg en is op beide wegen georienteerd. Daarop staat de kwalitatief hoogwaardige beeldbepalende voormalige drukkerij De Boer, ontworpen door W.M. Dudok en R.H.M. Magnée die zowel aan de Zeverijnstraat als aan de Vreelandseweg een front heeft. Aan de kant van de flatgebouwen aan de Diependaalselaan is er geen passende overgang. Dat komt mede door de inrichting van het straatje bij de flats maar ook door het gebrek aan (oorspronkelijk bedoelde) groene aankleding van de parkeerdekken. Het bedrijventerrein heeft twee kanten, maar dat is ruimtelijk niet beleefbaar. De grens tussen de

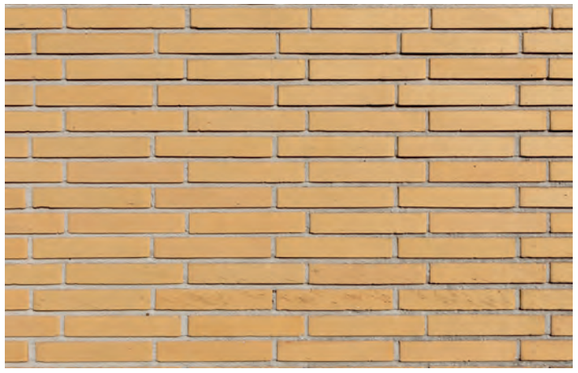




Het hoge appartementenblok aan de Vreelandseweg met parkeerdekken aan zijde bedrijventerrein.

Garagebedrijf Poll met de kenmerkende gele strengpersstenen, die op die van het raadhuis lijken.







Drukkerij De Boer naar ontwerp van W.M. Dudok en R.H.M. Magnée, gezien vanaf de Zeverijnstraat



woonbebouwing aan de Zeverijnstraat en het bedrijventerrein heeft ook niet meer de oorspronkelijke verzachtende groene inrichting. Daarmee is de oppervlakte stenige bedrijventerrein-inrichting groter dan nodig en domineert helaas de sfeer van het bedrijventerrein. Bij versterking van de wijk is aandacht voor de relatie en plek van wonen en bedrijvigheid (met de daarbij behorende effecten) nodig.



Achterkant hoogbouw Zeverijnflat met parkeerterrein en bedrijven.

Op voorgrond (gewijzigd) ontwerp architect Cees Dam voor Steendrukkerij De Jong.



Het bedrijventerrein in het havengebied heeft karakter verloren door de wijzigingen in de havenarmen en kent geen passende grens aan de Gooise Vaart en de Gijsbrecht van Amstelstraat, waar hoogteverschil is. Toch zijn daar bedrijven te vinden van het eerste uur en bestaan er nog enkele gebouwen die de eerste ontwikkeling en het gebruik van het havengebied inzichtelijk en zichtbaar maken: Pakhuis Nieuwe Havenweg 13, in 1939 gebouwd naar het ontwerp van C. de Groot. Dubbel woonhuis met loods, Nieuwe Havenweg 17-17E en Eerste Loswal 1, in 1937 gebouwd naar het ontwerp van W.G. Seppen. Dubbele woningen 2e Loswal 5-7 en 17-17a uit 1940 en 1941 (bij bakkerij en timmerfabriek), ontworpen door D. de Ham.





Bedrijfspand Vreelandseweg 40.

Braakliggend deel bedrijventerrein gezien van de Gijsbrecht van Amstelstraat.

Links bedrijfspand Vreelandseweg 2-8; rechts woningen aan de Gijsbrecht van Amstelstraat.







Het bedrijventerrein Kerkelanden kent een hybride rand: op de hoek van de Loosdrechtseweg en de Diependaalselaan de monumentale zichtbare herinneringen aan de belangrijke functie van de vloevelden en de waterzuivering. Op bedrijventerrein Kerkelanden zijn op dit moment circa 120 bedrijven gevestigd met ongeveer 1.800 werknemers. Het terrein is te karakteriseren als een gemengd bedrijventerrein. Sterk vertegenwoordigd zijn autobedrijven, ICT en media. Het gebied fungeert als cluster voor autoshowrooms.
Aan de kant van de Kerkelandenlaan bevinden zich enkele functies die ‘overgestoken zijn’ uit de wijk Kerkelanden: het ouderencomplex, de RK kerk, de sporthal, de voormalige LTS en twee zorgcentra (een voor mens en een voor dier).
Overigens is, na door brand verwoest te zijn, de sporthal uit de 'core' van Kerkelanden vervangen door de sporthal aan





Diverse bedrijfspanden aan de Franciscusweg.





Ouderencomplex Hilversorg Nieuw Kerkelanden aan de Franciscusweg.



Ouderencomplex met kunstwerk 'Viervoudige torsie' van Frans Peters.

de Kerkelandenlaan. De sporthal in de core wordt nog steeds gemist op die plek.

De sportfaciliteiten in de wijk zijn verbonden met het water en het gebied tussen het Hilversums Kanaal en de Beresteinseweg. Dudok had de Kerkelanden bedoeld voor de sporterreinen die buiten de bebouwing het beste gelegen konden zijn. Hij had de vooruitziende blik dat het zich uitbreidende Hilversum veel sportvelden nodig zou hebben en zocht daar ruimte voor.





R.K. Kerkelijk Centrum De Waaier aan de Kerkelandenlaan gezien vanuit west, zuid en oost.





Enkele opvallende bestratings-vlakken in het trottoir van de Kerkelandenlaan.







Optisport Sportcentrum, Francicusweg 6.







Overigens liggen de sportvelden die op de Kerkelanden bedoeld waren in Loosdrecht.



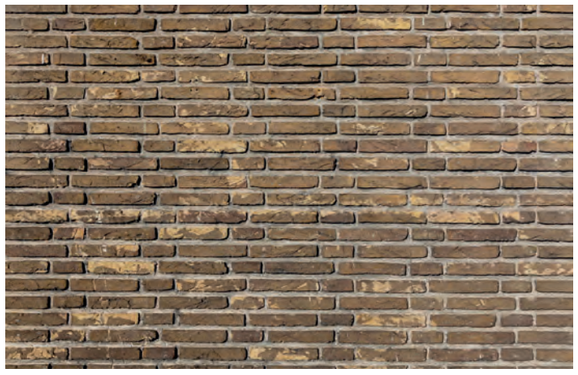


















Kerkelanden

Functies en hun samenhang

Woningtypen

Van de totale woningvoorraad in Kerkelanden bestaat ongeveer de helft uit grondgeboden eengezinswoningen, gegroepeerd rond typerende hoven en de andere helft uit gestapelde woningen in het groen. De architectonische variatie binnen deze typologieën is niet heel groot, vooral door de relatief grote bouwstromen en dito bouwvelden die zijn ontwikkeld. Hierdoor zijn enkele, duidelijk herkenbare ensembles ontstaan waarin meestal één bebouwings- en verkavelingstype domineert. In Kerkelanden is een variatie aan woningtypen te vinden, waaronder naast de doorzonwoning de maisonnette, drive-in woning en ouderenwoning.

De kern wordt gevormd door de negen hoven met eengezinswoningen. De woningen waren van het destijds gangbare type ‘doorzonwoning’ met een afmeting van 6,10 x 9,23 meter, verdeeld in een smalle en een brede beuk. Op de verdieping bevonden zich drie slaapkamers met daarboven een zolder. De woningen waren uitgerust met centrale (blok)verwarming en voor die tijd goede geluidsisolatie.

Een tweede veel voorkomende woningtype is de drive-in woning in drie bouwlagen met plat dak. Deze woningen hebben een oriëntatie met de keuken en eetkamer aan de voorzijde. Het merendeel ligt aan een doodlopende hof met groen en speelvoorzieningen. De drive-inwoningen zijn illustratief voor de maatschappelijke veranderingen van rond 1970. Het autobezit is gemeengoed geworden en krijgt een plek in het woondomein. Op straat komt ruimte vrij voor spelende kinderen die vanuit de keukens aan de voorzijde in de gaten gehouden kunnen worden in een tijd waarin de vrouw des huizes overdag nog meestal thuis was. Woningen hebben daardoor een actieve straatzijde waar interactie plaatsvindt tussen het huis en de straat, en een meer private achterzijde alleen bereikbaar vanuit de woning. Tussen de woningen was de scheidingsstrook daarom ontworpen met lage beplanting.

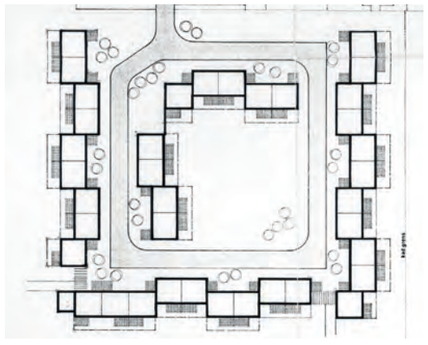
Een laatste vorm van grondgebonden woningen zijn de bejaardenwoningen die in twee clusters zijn gegroepeerd. De woningen hebben één bouwlaag onder een plat dak. Het ene complex bejaardenwoningen bestaat uit samengestelde blokken. In het andere complex verspringen de woningen ten opzichte van elkaar en zijn ze vlakbij de voorzieningen in de core geplaatst. Beide complexen staat op een grasmat. Deze afwisseling van type en omvang draagt bij aan de functionele inrichting en de ruimtelijkheid van de wijk.



Eengezinswoningen aan de Augustinushof.



Drive-in woningen aan de Willibrorduslaan.





Bejaardenwoningen aan de Spinozahof.



Bejaardenwoningen aan de Kloosterlaan.



Het toepassen van gestapelde bouw was een belangrijk uitgangspunt voor de stedenbouwkundige dienst. Dit was in hun ogen de enige manier om zoveel mogelijk openheid op maaiveld en zoveel mogelijk groen voor de bewoners te creëren. De portieketageflats, de meest voorkomende typologie in de naoorlogse wijken, is in Kerkelanden slechts een keer toegepast. De woningen bevinden zich op de verdiepingen boven een bergingenplint en worden ontsloten door trappenhuizen. De woonkamers kijken uit op de gemeenschappelijke binnentuin, dus op het collectief groen.
Het meest voorkomende type etagebouw is de galerijflat. Deze flats komen voor in plaatvormige gebouwen, ook wel schijven genoemd, in de variant waarbij de breedte groter is dan de hoogte (horizontaal), en in torenachtige volumes die smaller zijn dan de hoogte (verticaal). De woningen worden ontsloten door galerijen, die meestal aan de noord of oostgevel liggen en hebben woning brede balkons aan de zuid- of westzijde.
De ‘urban villa’s’ aan de Bonifaciuslaan zijn een unieke vorm van etagebouw door hun alzijdigheid van acht woningen rondom een centrale liftkern. De gebouwen hebben geen nadrukkelijke voor- of achterzijde en de woningen kijken allemaal uit op de groene setting waarin ze zijn opgenomen.
De later toegevoegde woningen hebben wat meer variatie, zowel in de eengezinswoningen, zoals de twee-onder-één kap- en kwadrantwoningen, een type waarbij vier woningen onder één kap en samen een vierkante plattegrond vormen, als in de appartementen. Deze bestaan uit maisonnettes, dat is een appartement met twee verdiepingen; duplowoningen, waarbij twee woningen door één buitentrap worden ontsloten, en seniorenwoningen. De dichtheid van de toegevoegde buurtjes is in het algemeen wat hoger dan de oorspronkelijke bebouwing waardoor de openbare ruimte wat benauwder overkomt. Er is vaak minder plek voor parkeren, groen en speelvoorzieningen.



Flats Geert Grootelaan.

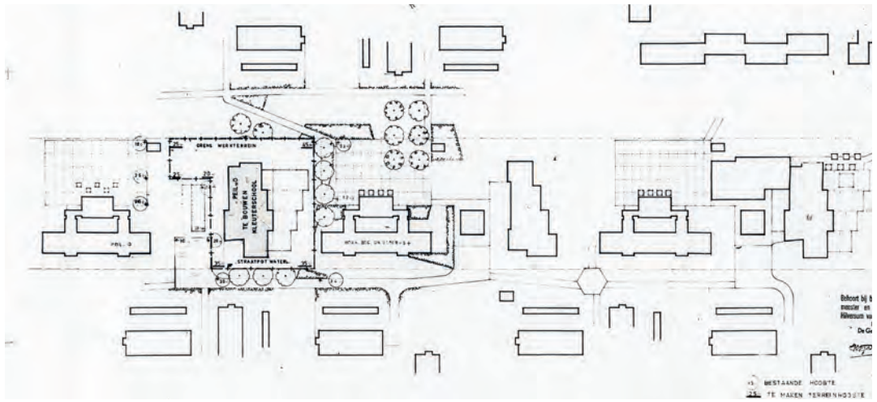
Flats Erasmuslaan.



Flats Bonifaviuslaan.



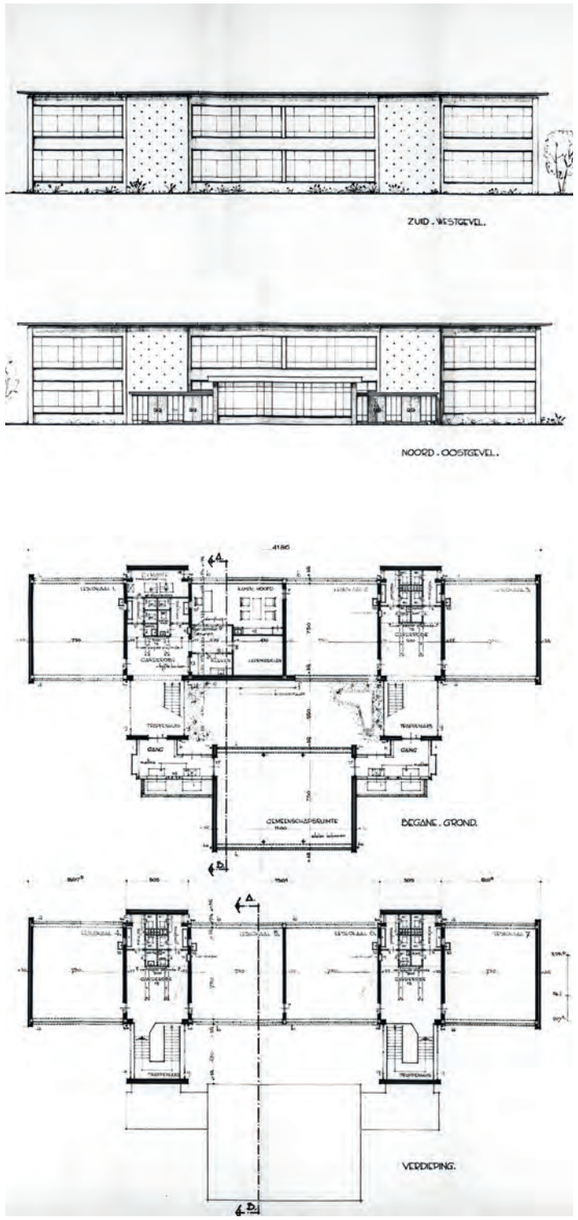
Overzicht van het scholencluster dat door gemeentearchitect Joustra werd ontworpen.

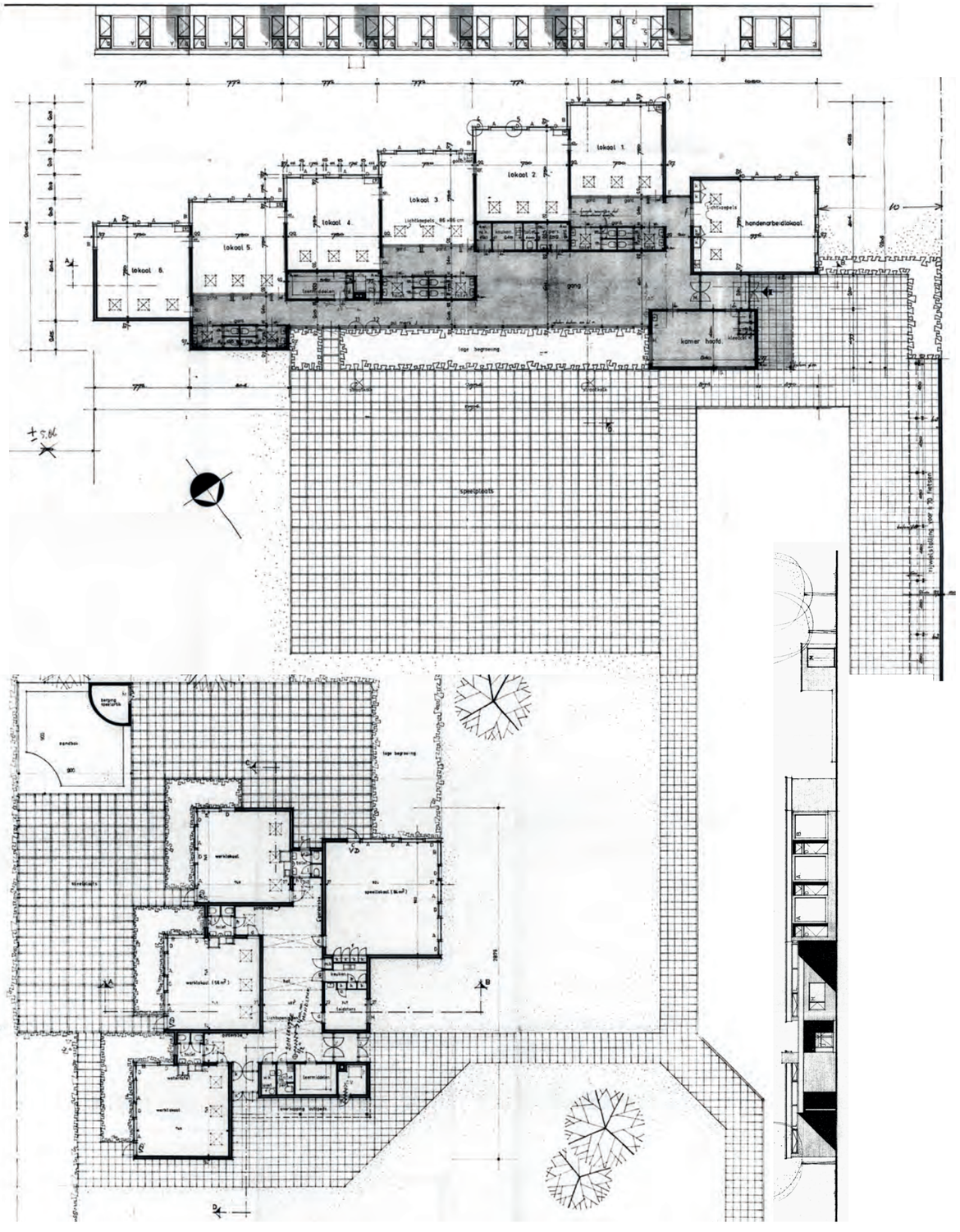


Voorzieningen

In de oorspronkelijke opzet van de wijk is aan de publieke voorzieningen veel aandacht besteed. Op de eerste plaats zijn dat de scholen die een centrale positie kregen in de ‘core’, het groene hart, zodat ze vanuit de hoven zonder het autoverkeer te kruisen bereikt konden worden.
Zoals gebruikelijk in de verzuilde maatschappij van de naoorlogse jaren had elk gezindte zijn eigen lagere- en kleuterscholen. Deze lagen gebroederlijk naast elkaar in een langgerekte strook evenwijdig aan het groene hart. Het eerste schoolgebouw werd in 1968 opgeleverd als openbare lagere school, naar ontwerp van de architect van de gemeente Sjoerd Joustra. De Wijde Blik staat beeldbepalend in de zichtlijn over een groene zone.
Joustra ontwikkelde een schoolgebouw voor Kerkelanden dat drie keer zou worden herhaald, afgewisseld met tussenliggende laagbouw voor de kleuters. Uiteindelijk werd het type slechts één keer toegepast voor de protestants-christelijke school en ontwierp hij de tussenliggende kleuterschool en gymnastiekzaal. De katholieke scholen liggen in de aangrenzende groenstrook die vanuit het centrale hart naar het noorden omvouwt. Deze scholen zijn ontworpen door de Hilversumse architect Wim Elshuis. Beide scholen zijn een bouwlaag hoog en opgebouwd uit een reeks gekoppelde lokalen die als zelfstandige volumes herkenbaar zijn. Net buiten de wijk ligt het gebouw van de voormalige Lagere Technische School.
De ‘core’ was oorspronkelijk ook bedoeld om twee kerken






lokaal 1.
lokaal 2.
lokaal 3.
lokaal 4.
lokaal 5.
lokaal 6.
handenarbeidlokaal.
gang
kamer hoofd
lage begroeiing
speelplaats





onder te brengen, maar die zijn er niet gekomen. De enige kerk van Kerkelanden is gebouwd net buiten de woonwijk aan de Kerkelandenlaan: de Rooms-katholieke kerk de Waaier van architect A. van Kranendonk. Verderop stond buiten de wijk de Betlehemkerk aan de Loosdrechtseweg die ook de wijk Kerkelanden kon bedienen.

Winkelcentrum

Het winkelcentrum van Kerkelanden werd door Matser in samenwerking met de gemeente ontwikkeld en werd in november 1972 geopend. De positie van het winkelcentrum sluit enerzijds aan bij het idee van de 'core' waarbij de ligging aan het begin van de wijk, tussen de hoven en het voorportaal gunstig was voor bewoners van beide delen van de wijk en het als levendige ontmoetingsplek ook een bijdrage leverde aan het gedachtegoed van de 'core'. Matser was dé ontwikkelaar van overdekte winkelcentra in Nederland en hij baseerde zich op studies en de principes van de Amerikaanse winkelcentra. Matser had al het kleine overdekte winkelcentrum de Heigalerij aan de Van Hoogendorplaan ontwikkeld, en zou er meerdere aan Hilversum toevoegen, waaronder Hilvertshof (1974). Het ontwerp is van Matser's huisarchitect Zanstra, die voor dit gebouw een unicum toepaste: een elektrisch bedienbaar dak dat de binnenhof in de wintermaanden afsloot. Naast dit centrale winkelplein was er ook een buitenhof dat zich aan de zuidzijde opende naar de 'core'. Matser verkocht het winkelcentrum aan verzekeringsmaatschappij Dela. Het winkelcentrum is in 1988 en in 2015 verbouwd, waarbij het oorspronkelijke concept van twee hoven is verlaten. Het is een volledig overdekt winkelcentrum dat door de toegenomen ruimtebehoefte fors groter is geworden. De bovenliggende woningen, gegroepeerd in een schijf- en haakvormig volume, zijn daardoor in architectonisch opzicht losgeweekt van de plint.



Rooms-katholieke Emmauskerk De Waaier aan de Kerkelandenlaan, 1970.



Boven: voormalige binnenhof van het winkelcentrum met schuifdak, circa 1975.

Onder: de oorspronkelijke buitenhof, circa 2010.



De Kerkelandenlaan onderdeel van de hoofdontsluiting, 2024.







De eerste sporthal van Kerkelanden, juni 1978 en de nieuwe aan de Franciscusweg.

Sportgebouw en wijkgebouw

Aan het eind van de jaren zestig nam de gemeente het initiatief om te onderzoeken welke voorzieningen verder nodig waren in Kerkelanden. Verschillende gemeentelijke diensten en de Hilversumse Gemeenschap, een in 1966 opgerichte stichting met als doel bij te dragen aan de maatschappelijke ontwikkeling van de Hilversummers, concludeerden dat er behoefte was aan een politiepost, een gezondheidscentrum, een sporthal en een wijkgebouw. Voor elk van deze functies werden uitgangspunten geformuleerd, maar de realisatie bleek niet makkelijk omdat de grond in de buurt van het winkelcentrum in handen van Matser was. Hij zou uiteindelijk een deel van deze gebouwen realiseren en aan de verschillende instanties verhuren.

De sporthal werd gebouwd aan het begin van de centrale groene ruimt, direct naast het winkelcentrum. Het sportgebouw werd door brand verwoest. Nu staat het sportcomplex aan de buitenzijde van de ringweg. Deze voorziening wordt binnen de 'core' gemist.



Wijkgebouw De Koepel in aanbouw, circa 1977. *Onder:* huidige wijkgebouw De Koepel.



Clubhuis

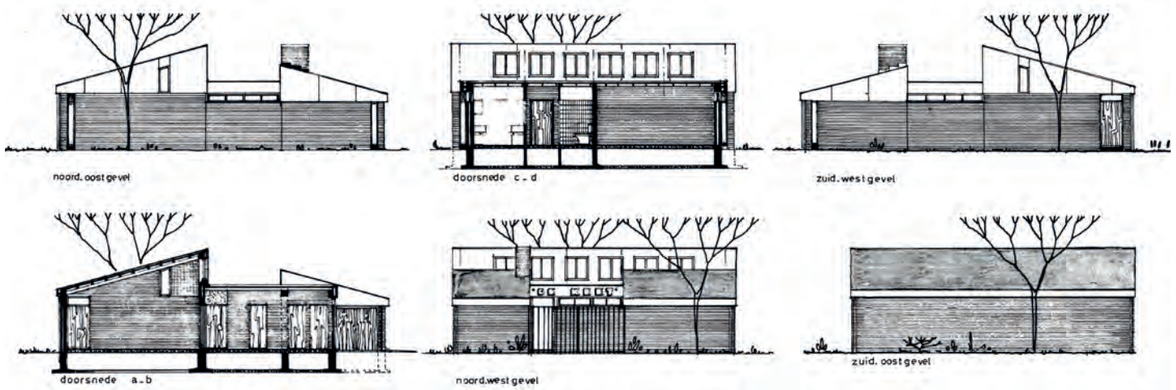
Het voormalige clubhuis van de Hilversumse Mixed Hockey Club, een charmant houten gebouw met rieten kap, werd op initiatief van de bewoners opgeknapt en ingericht als jeugdhonk en buurthuis, de Keet. In de jaren zeventig groeide de behoefte aan een volwaardig wijkgebouw en richtten enkele bewoners een stichting op om voor subsidies in aanmerking te komen.
In 1978 werd een ontwerp gemaakt door bureau Salomonson, Tempelman en Egberts uit Amsterdam dat met behulp van Matser werd gerealiseerd. Het gebouw werd ten oosten van de sporthal gebouwd en werd de Koepel genoemd, naar het schaalvormige dak van de centrale ontmoetingsruimte. Dit gebeurde in dezelfde tijd dat het wijkgebouw in het Van Riebeeckkwartier werd gebouwd, ook naar ontwerp van dezelfde architecten. Dit paste bij de wijkgedachte en het opbouwwerk dat een vlucht nam in de jaren zeventig. Het oude clubhuis aan de Kloosterlaan zou door brand worden verwoest, maar werd wel vervangen door een nieuw jeugdhonk, ook de Keet genaamd, dat nog steeds functioneert.





Het clubhuis HMHC, de Keet, aan de Kloosterlaan, later in gebruik als jeugdhonk en wijkgebouw, september 1969.

Ingebruikname van het nieuwe jeugdhonk de Keet met op de achtergrond ‘de bult’.
Onder: het huidige clubhuis.

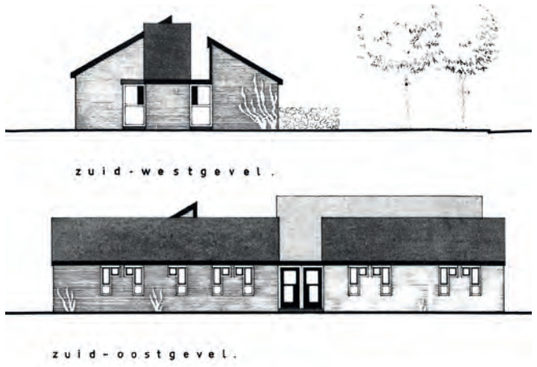




Ontwerp De Keet, Publieke Werken, 1983.

Het clubhuis HMHC, de Keet, aan de Kloosterlaan, later in gebruik als jeugdhonk en wijkgebouw, september 1969.

Ontwerp groepspraktijk, Kapittelweg, architectenburo Elshuis, 1975.



Het gezondheidscentrum en de politiepost verrezen aan de noordzijde van het winkelcentrum. Voor het gezondheidscentrum uit 1975 maakte architect Elshuis een ontwerp met dezelfde uitgangspunten als zijn scholen. De verschillende functies zijn in vier herkenbare volumes ondergebracht, elk met een eigen lessenaar dak en onderling verbonden door een centrale gangzone. Aan de zuidzijde strekt zich het bedrijventerrein uit.

Het gezondheidscentrum in oorspronkelijke vorm, waarvan in de huidige situatie niet veel meer herkenbaar is.



Verkeer

In het ontwerp is de scheiding van verkeersstromen een belangrijk uitgangspunt. Dit komt het beste tot zijn recht in de eerste zeven hoven, die rond het centrale groene hart met voorzieningen zijn gegroepeerd en die zonder het kruisen van autoverkeer kunnen worden bereikt door fietsers en voetgangers. Vanuit de ‘core’ waaiert een netwerk van voet- en fietspaden die tot diep in de woonbuurten inprikken. De hoven worden voor de auto ontsloten door één entree, van waaruit het verkeer via een éénrichtingsstraat wordt rondgeleid langs de kleinere hoven, waarvan steeds twee als parkeerhof zijn ingericht. De hoven en buurtjes zijn onderling niet bereikbaar voor autoverkeer.
De hoofdontsluiting bestaat uit twee ‘takken’ die vanaf de grote vijverpartij aan de stadskant de noordelijke en zuidelijke kant van de wijk bedienen. Aan de westzijde ontmoeten de twee elkaar. Oorspronkelijk zou op dit punt de Kerkelandenlaan doorgetrokken worden naar de Vreelandseweg, maar dat is niet uitgevoerd. Kerkelanden is daardoor gevrijwaard van doorgaand autoverkeer en enigszins opgesloten in zijn omgeving. De twee doorgangen in de geluidswal aan de noordzijde zijn alleen voor fietsers en voetgangers. Ook aan de zuidzijde zijn nauwelijks verbindingen naar het omliggende gebied, met uitzondering van de Raaweg en enkele informele voetgangerspaden richting het natuurgebied.

De oostelijke doorgang voor fietsers naar de Vreelandseweg.



De entree van de Lutherhof.



De bijzondere aandacht voor het parkeren heeft ertoe geleid dat aan doorgaande straten geen parkeermogelijkheden liggen. Dat zorgt voor een ontspannen beeld waarin het groen domineert. De hoogbouw heeft half verdiepte parkeergarages of grote parkeervelden in de nabijheid van de bebouwing. Op enkele plaatsen zijn clusters met garages gebouwd. De drive-in woningen hebben een inpandige garage, die een andere functie hebben gekregen bij de woning of voor de afmetingen van de huidige auto's vaak te klein is, zodat meestal op de oprit wordt geparkeerd. Ook hier bevinden zich enkele parkeerhoven voor bezoekers verspreid door over de wijk. In de buurt van het winkelcentrum zijn twee grote parkeervelden gemaakt, waardoor de winkels goed bereikbaar zijn.





Voorbeelden van de verschillende parkeerhoven en -oplossingen, 2024.





Parkeerhof aan de Calvijnhof.



5 SAMENVATTING KERNKWALITEITEN

Kernkwaliteiten zijn eigenschappen die het bestaande karakter van de wijk en de buurten bepalen. Ze maken de wijk en de buurten herkenbaar en beleefbaar en dragen bij aan de leefbaarheid. Ze bepalen de identiteit van de wijk en buurten.

Water- en groenstructuur

In de wijk ligt een water- en groenstructuur die een verbindende functie heeft en de buurten voorziet van plekken met water- en groenvoorziening. Deze hebben zelfs een wijkoverstijgende functie. Voorbeelden: de Gooise Vaart, Hilversums Kanaal met haven, het park bij de haven, Zeverijnplantsoen. Bosje van Zeverijn, de groene core van Kerkelanden, de groenstructuur in Kerkelanden en het groengebied aan de zuidwestzijde bij Loosdrecht.

Rode dorp

De buurt Het Rode Dorp biedt een zichtbare en beleefbare gelaagdheid van de ontwikkelingsgeschiedenis vanwege de verbondenheid met de Gooise Vaart, de industrialisatie, het wonen van de fabrieksarbeiders, oude wegen en de ensemblematige bebouwing van het vrijgekomen terrein en de uitbreiding van het dorp in hoogwaardige architectuur.

Havengebied

Het Hilversums Kanaal en het havengebied bieden een uitzonderlijke sfeer van een waterstructuur in een groenzone met een belangrijke sporthaven.

Zeverijn

De Zeverijnbuurt plooit zich rond het Bosje van Zeverijn en heeft daarmee een oud landschapselement behouden.





Kerkelanden

Naoorlogse hofjeswijk en samenwerking

Kerkelanden is de grootschalig ontworpen naoorlogse wijk van Hilversum, die op basis van een nieuw structuurplan voor Hilversum is gerealiseerd. De complexe planologische situatie waarbinnen de wijk is ontwikkeld – woningnood, ruimtegebrek, infrastructuur en particuliere belangen – heeft geleid tot een noodgedwongen ‘verstandshuwelijk’ tussen publieke en private sector. Als vroeg voorbeeld van een dergelijke samenwerking is dat uniek, binnen de naoorlogse context van een door de overheid gereguleerde ruimtelijke ordening en volkshuisvesting Voor Hilversum illustreert het ook de invloed van bekende makelaars-ontwikkelaars en in het bijzonder van Johan Matser.

Hofjeswijk

Kenmerkend is de toepassing van het motief van het hofje. Rondom de centrale groene zone zijn in totaal zeven hoven gegroepeerd. Deze hebben een identieke opzet bestaande uit haaks op elkaar geplaatste stroken van eengezinswoningen met voor- en achtertuin, die gezamenlijk vier kleinere hoven omsluiten. Een dergelijke stempelverkaveling is typerend voor de naoorlogse wijken die vanuit het modernistische gedachtegoed zijn ontworpen. De architectuur van de hoven is identiek, maar door subtiele verschillen in de openbare ruimte en het groen hebben de hoven toch een eigen identiteit. De woningen zijn op elkaar georiënteerd waardoor overzichtelijke en kleinschalige gemeenschappen kunnen ontstaan.

Voorportaal

In het entreegebied wordt een beeld opgeroepen van een typische laat-naoorlogse woonwijk. Het park aan de entree geeft de hogere bouw de ruimte en maakt de entree van de wijk groen en vriendelijk. Daar kunnen de bewoners van genieten en gebruik van maken. Daarachter opent zich een ontspannen wereld van hoven en woonbuurten met een sterke eigen identiteit. Het enigszins geïsoleerde karakter wordt versterkt door de groene buffer aan de noordzijde en de beperkte toegangen en zichtlijnen naar het omringende landschap.

Autoluw

De opzet van de wijk is bepaald door de auto te accepteren, maar niet te laten domineren. Eén hoofdontsluiting voert auto’s naar de verschillende woonbuurten, die onderling niet met de auto bereikbaar zijn. Er wordt niet geparkeerd aan de hoofdontsluiting, die daardoor een ontspannen en groen karakter heeft. Voor elk type bebouwing is een eigen parkeeroplossing ontworpen, zoals een parkeerhof door hagen omsloten, een gebouwde parkeervoorziening, een parkeerterrein met bomen of op eigen terrein.

Augustinushof. Een kunstig trottoir met bloeiende planten en bomen. Verder: geen auto te zien.





De groene entree van Kerkelanden .

Groen en openbare ruimte

Het groen kenmerkt zich door een grote mate van openheid met groenzones, gazons, grasvelden en boomgroepen. De groene dooradering van de wijk wordt begeleid door voet- en wandelpaden. Enkele plekken zijn speciaal ontworpen voor verblijf en ontmoeting. Door de hele wijk zijn boomgroepen van meerdere dezelfde, maar per groep verschillende boomsoorten geplaatst, die belangrijke accenten vormen in het groen. Ook zorgen ze voor contrast in de beplanting door de verschillen in vorm, dichtheid, kleur en bloei.

Het voetstappenpad voert ook door Kerkelanden..





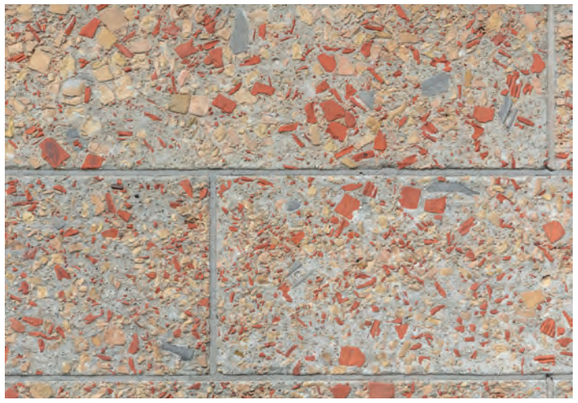
Samenhang

Van hoge waarde is de samenhang tussen de ruimtelijke opzet, de woningbouw en de groenvoorziening. Door in te zetten op zoveel mogelijk openbaar groen en het weren van doorgaand verkeer op buurt- en wijkniveau is een ruim opgezette, ontspannen en gevarieerde woonwijk ontstaan, waarin groen en ruimte domineren. De toepassing van de ‘core’, het centrale groene hart met publieke voorzieningen, draagt hier in hoge mate aan bij. Bijzonder is het contrast tussen hoogbouwelementen in een open en doorlopende groene ruimte en de enigszins intieme hoven met eengezinshuizen in laagbouw.

Overkoepelend bebouwingsbeeld

De verschillende ensembles hebben een eigen architectonische uitstraling, maar zijn op een of andere manier familie van elkaar door het overeenkomstige materiaal- en kleurenpalet. Beton, baksteen zijn dominant, maar ook hout en metaal komen veel voor. Overeenkomstig is de afwerking in lichte, terughoudende kleuren.
Kerkelanden kent enkele unieke woningbouwprojecten en publieke voorzieningen. Van bijzondere betekenis is de manier waarop de auto is geïntegreerd in het ontwerp van

Kleurrijke boom bij schoolgebouw De Wijde Blik, Augustinushof 59 en kleurrijke wandplaten van gymnastieklokaal Augustinushof 61A.



de woningbouw, zoals de drive-in woningen en de hoogbouw met half verdiepte parkeervoorzieningen. Daarnaast is een grote mate van samenhang bereikt in de hoogbouw door de horizontale geleding van balkons en galerijen, maar ook door de modernistische signatuur van Piet Zanstra. Als huisarchitect van



Kijkend vanuit een van de lokalen op de verdieping doet het schoolgebouw De Wijde Blik haar naam eer aan.

ontwikkelaar Johan Matser heeft hij een nadrukkelijk stempel op de vormgeving van de wijk gezet. Vrijwel alle woningbouw is gerealiseerd in systeembouw, die aan het eind van de jaren zestig hoogtijdagen vierde.

Core

De centrale groene ruimte, ook wel ‘core’, vormt het hart van de wijk: ruimtelijk en functioneel. Het vormt een grotendeels kruisingsvrije verbinding voor langzaam-verkeer tussen de woonbuurten, de voorzieningen en het winkelcentrum. Het is ook een groene long met vertakkingen naar de randen en is gekoppeld aan de open, groene ruimtes rondom hogere woonbebouwing. De ‘core’ was bedoeld als centrale groene ruimte tussen de hoven, waarin de bewoners elkaar zouden ontmoeten, waar de kinderen naar school gingen en waar voetgangers en fietsers de wijk doorkruisten. Dit principe functioneert nog wel maar is door het omheinen van voorzieningen, de soms wat eenzijdige beplanting op maaiveld en hier en daar dichtgeslibde doorzichten wat sleets geraakt. Het winkelcentrum met aangrenzende voorzieningen heeft een hoge gebruikerswaarde, maar is niet open naar de ‘core’,

Combinatie

De oorspronkelijk opzet van de wijk met de ‘core’, het grootstedelijke ‘voorportaal’, het groene karakter en herkenbare ensembles staat nog grotendeels overeind, ondanks latere toevoegingen en aanpassingen. De combinatie van hoog- en laagbouw, en de combinatie van woonbuurten met een sterke eigen identiteit is redelijk zeldzaam in de Nederlandse context.

Orthogonale verkaveling

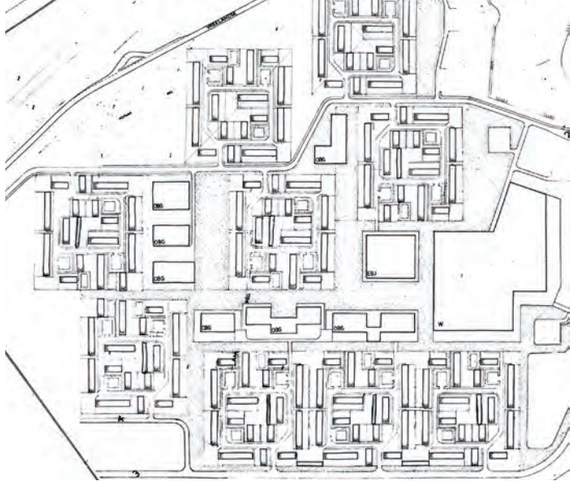
Alle oorspronkelijke bebouwing staat in een orthogonaal patroon van stroken of rijen, dus in twee richtingen onder een hoek van 90 graden. De hieruit voortkomende verkavelingen zijn parallelle stroken, al dan niet verspringend of haakvormen, molenwiekachtige structuren en losse torens of schijven. Schuingeplaatste blokken en gebogen of geknikte volumes zijn wezensvreemd.

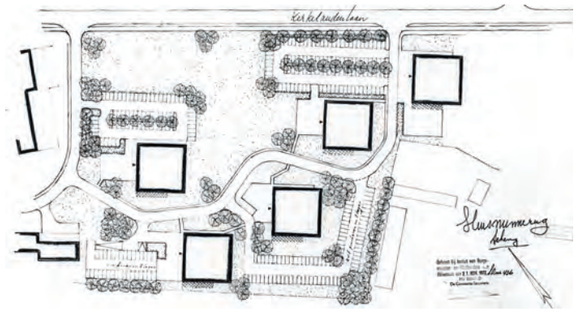
Herkenbare ensembles

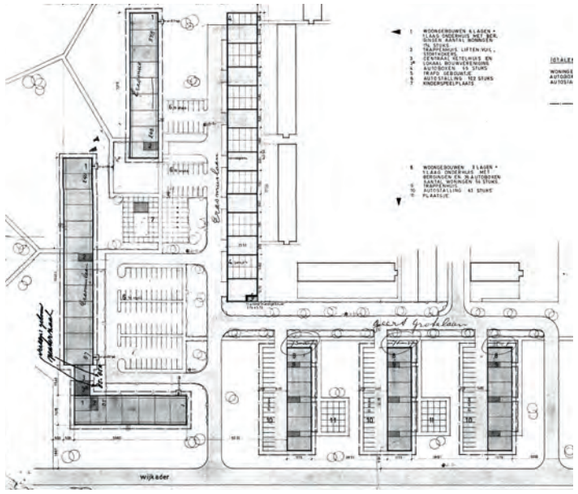
Het bebouwingsbeeld wordt bepaald door herkenbare ensembles, die elk een specifieke verkaveling hebben, afgestemd op de woningbouwtypologie. Deze ensembles hebben een eigen architectonische vormentaal en zijn in opzet en uitstraling nog grotendeels oorspronkelijk. Menging van verkaveling, typologie en architectuur komt binnen deze ensembles niet of nauwelijks voor.

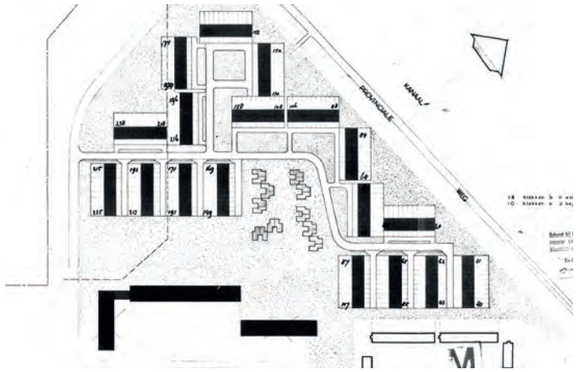
Aandacht

In deze nieuwe woonwijk kregen de nieuwe bewoners veel aandacht. Er werd een modelwoning ingericht. Een ‘wooncoach’ was in de wijk aanwezig om te adviseren over woninginrichting en wonen. De hoven waren mede bedoeld om de sociale cohesie te bevorderen.









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 ZUIDWEST

2026

Tabula rasa met tijdelijk vrij zicht
op jaren zestig-bouw tussen
Diependaalselaan en Wolvenlaan.



Hilversum
Mediastad