

Hilversum Over ‘t Spoor

Cultuurhistorische verkenning en advisering beeldkwaliteitsplan

Oktober 2024

NM
Noor Mens architectuurhistoricus

CONTREI
Cultuurhistorie & Ruimtelijke kwaliteit

Hilversum Over ‘t Spoor
Cultuurhistorisch verkenning en advisering beeldkwaliteitsplan

Opdrachtgever:

Gemeente Hilversum, Team Ruimtelijke Kwaliteit

Onderzoek en uitvoering

Noor Mens architectuurhistoricus
Eelkemastraat 40
9723 ZW Groningen
www.noormens.nl

dr. Noor Mens

Contrei Cultuurhistorie & Ruimtelijke kwaliteit
Provenierssingel 13
3033 ED Rotterdam
www.contrei.eu

drs. ing. Marcel R. van Winsen
Fieke W. N. de Groot MA

Deze rapportage is alleen opgesteld t.b.v. onderzoeksdoeleinden, en niet t.b.v. commerciële verspreiding.

Groningen/Rotterdam, september 2024

Inhoudsopgave

1 Inleiding 5

1.1 Aanleiding van dit onderzoek 5
1.2 Vraagstelling 5
1.3 Het plangebied 5
1.4 Theoretisch kader 6
1.5 Onderzoeksmethoden 7
1.6 Opbouw van het rapport 7

2 Identiteit en historische gelaagdheid 9

2.1 Identiteit Hilversum 9
2.2 Stedenbouw in het interbellum (1918-1939) 10
2.3 Historische gelaagdheid van het gebied 11
- Eerste fase: pre-industriële periode 11
- Tweede fase: de aanleg van de Oosterspoorlijn en het ontstaan van de wijk Over 't Spoor 16
- Derde fase: interbellum 22
- Vierde fase: naoorlogse periode 30

3 Cultuurhistorisch-ruimtelijke analyse en waarden op hoofdlijnen 34

Algemeen 34
Oosterspoorplein 51
Kleine Drift 53
Over 't spoor-noord 55
De Zandloper: Vorksplitsing Larenseweg - Eemnesserweg 59
Waardenkaarten 60

4 Cultuurhistorische en ruimtelijke aanbevelingen 62

Algemeen: basisaanbevelingen 63
Locatiespecifiek 65

Noten 75

Geraadpleegde bronnen 76

1 Inleiding

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van dit onderzoek

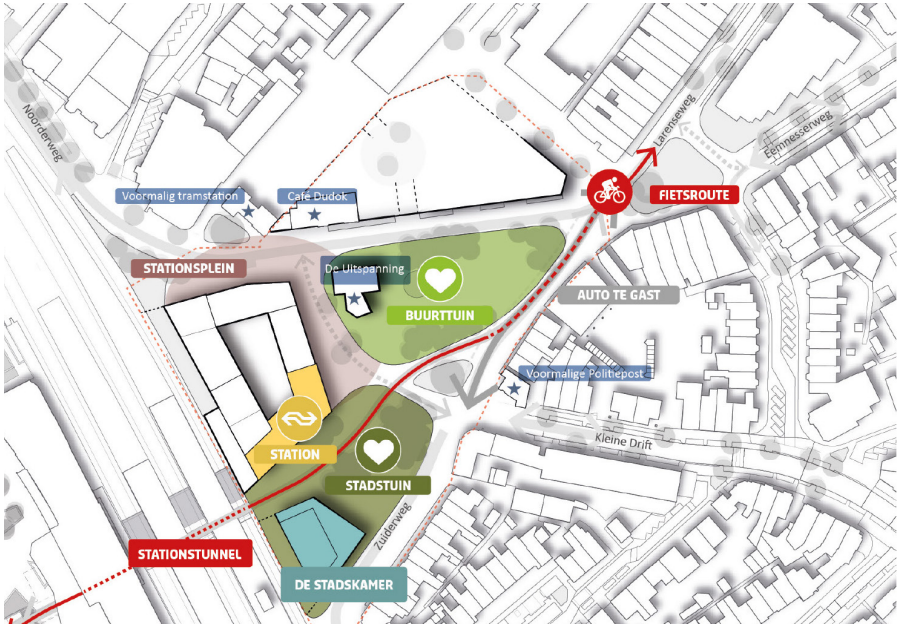
In mei 2024 stelde de gemeente Hilversum stedenbouwkundig plan ‘Bruisend Hart’ vast voor de locatie aan de oostkant van het NS-station. Dit plan bepaalt de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de ontwikkeling van twee nieuwe volumes direct grenzend aan het spoor, op de plek van het huidige Oosterspoorplein. Er is een nieuw plein voorzien op de locatie van een te slopen vooroorlogs bouwblok. Dit wordt als plantsoen ingericht. Het bouwblok dat het nieuwe plein aan de noordzijde begrenst wordt vervangen door een nieuw blok van grotere afmetingen.
De ambitie van de gemeente is dat hier een nieuw stadskwartier ontstaat, dat aansluit bij de tuinstadidentiteit van Hilversum-oost en bij de cultuurhistorische gelaagdheid van de locatie. Het moet een levendig gebied worden – een bruisend hart.

1.2 Vraagstelling

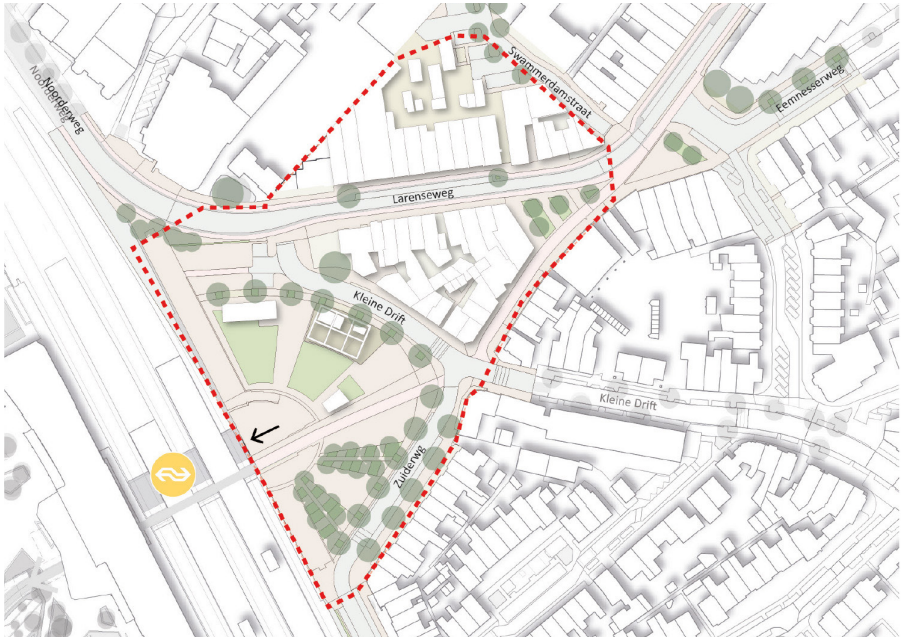
Aan ons is de vraag gesteld een toestsingskader te maken voor het beeldkwaliteitsplan (BKP), op grond van de cultuurhistorische waarden in het gebied. Hoe kunnen de cultuurhistorische waarden steviger verankerd worden? Hoe komen de monumenten beter tot hun recht, en hoe verhoudt de nieuwbouw zich architectonisch tot de monumentale gebouwen? Het antwoord op deze vragen speelt een rol bij het opstellen van het beeldkwaliteitsplan dat sturing geeft aan het toekomstige aanzien van de buurt. Eén van de gemeentelijke monumenten in het plangebied is de voormalige uitspanning aan de Larensweg 2 (de zogenaamde Ki-bar). Deze maakt deel uit van een groter blok. In een kostenanalyse is geconstateerd dat restauratie van dit pand duurder zou zijn dan herbouw. Het stedenbouwkundig plan voorziet in behoud door renovatie of herbouw op dezelfde locatie. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit & Monumenten (CRK&M) constateerde echter dat het pand in de nieuwe situatie een wezensvreemd element is en adviseerde om alternatieven te onderzoeken.

1.3 Het plangebied

Het plangebied omvat het gedeelte rondom het Oosterspoorplein met daarin de Larenseweg, tot en met de splitsing met de Eemnesserweg, de Kleine Drift, de Zuiderweg (tot voor de Oude Eemnesserstraat) en het begin van de Noorderweg. Als onderzoeksgebied hebben we het iets ruimer genomen, omdat aan de randen van het gebied een aantal beeldbepalende panden staat.



Belangrijkste onderdelen stedenbouwkundig plan Bruisend Hart, mei 2024



Bestaande situatie met de afbakening van het plangebied Bruisend Hart, mei 2024



Afbakening van het onderzoeksgebied in dit rapport (Contrei)

1.4 Theoretisch kader

Dit onderzoek is verricht aan de hand van de begrippen: *identiteit, historiciteit, ruimtelijke kwaliteit* en *coherentie*. Deze vier analytische basiscategorieën vormen het theoretisch kader van dit onderzoek. Hier volgt een korte uitleg.

Historisch gebiedsonderzoek en gelaagdheid

In discussies over hedendaagse ingrepen in het historische weefsel van steden is de term 'historische gelaagdheid' een sleutelbegrip. Het duidt op het naast elkaar bestaan van gebouwen en ruimtelijke situaties uit meerdere historische perioden, die samen het karakter van een gebied bepalen. Vaak wordt daar de conclusie aan toegevoegd dat juist de zichtbare combinatie van tijdvakken bijdraagt aan een hoogwaardige en boeiende ruimtelijke identiteit. Hoewel dat meestal het geval is, kan een versimpelde toepassing van dit begrip juist ten koste gaan van de identiteit en de kernkarakteristieken van een gebied, en dat kan de herkenbaarheid soms tenietdoen. In dat geval worden *verandering* (het historisch proces) en *diversiteit* (als de ruimtelijke resultante van dat proces) als de twee meest elementaire kwaliteiten van een gebied beschouwd en wordt elke nieuwe tijdslaag opgevat als een waardevolle toevoeging aan het geheel. Maar dit gaat vaak ten koste van de vier kernthema's die een historisch gebied herkenbaar en bij een breed publiek gewaardeerd maken: *identiteit, historiciteit, coherentie en ruimtelijke kwaliteit*.

De essentie van historische gebieden

De meeste historische gebieden hebben één of soms meerdere identiteiten die in de collectieve ervaring gegrift staan en hoog worden gewaardeerd – bijvoorbeeld een gave historische binnenstad, een jaren dertig tuinwijk of een negentiende-eeuwse villawijk. Die identiteit komt tot stand wanneer in een gebied één historische periode of meerdere ruimtelijk verwante perioden het ruimtelijk beeld domineren. Dit geeft een gebied een historisch begrijpelijke betekenis voor de gebruikers *(historiciteit*), en zorgt voor een *ruimtelijk coherent* geheel. In gebieden waarvan de ruimtelijke kwaliteiten hoog worden gewaardeerd, is – bijzondere situaties daargelaten – altijd sprake van een sterke *coherentie*, dus ruimtelijk samenhang. Ontbreekt die, dan gaat dat ten koste van de identiteit en de historiciteit van de plek. Coherentie is dus een belangrijke pijler van het fenomeen *ruimtelijke kwaliteit*, maar dit laatste omvat meer dan coherentie alleen. De specifieke karakteristieken van een stedenbouwkundig ontwerp, van gebouwen en van de openbare ruimte zijn ook bepalend voor de ervaring van ruimtelijke kwaliteit, net zo goed als de mate van complexiteit van een ontwerp. Daarbij spelen verschillende aspecten een rol. De verhouding tussen het voortbouwen op en modificeren van bestaande ruimtelijke thema's, of het juist negeren ervan is van belang, evenals de aanwezigheid van een sterke hoofdvorm en een expressief, al dan niet vernieuwend gevelontwerp. Of gebouwen een verbinding aangaan met de aangrenzende openbare ruimte is eveneens van invloed op de ruimtelijke kwaliteit, en dat geldt ook voor de inrichting en aankleding van die openbare ruimte: versterkt die het karakter van een straat of plein, of laat het die verwateren? Ruimtelijke kwaliteit is als thema té veelomvattend om hier in een paar woorden samen te vatten, maar dat neemt niet weg dat het een centrale rol speelt in de analyse van historische gebieden en onontbeerlijk is bij het plannen van ingrepen van historische omgevingen.
Een zorgvuldige omgang met een historisch gebied behelst dus méér dan het toevoegen van een nieuwe tijdslaag. Om recht te doen aan de begrippen identiteit, historiciteit, coherentie en ruimtelijke kwaliteit is het van belang te bepalen welke historisch-ruimtelijke essenties nu echt bepalend zijn voor een gebied waar een transformatie of ingreep op stapel staat. Om dat te kunnen doen hanteren wij de analysebegrippen 'constituerende laag' en 'transformatielagen'.

Constituerende laag en transformatielagen

De constituerende laag is de eerste ruimtelijke grondlaag van een gebied. Die bepaalt de stedenbouwkundige structuur, de stedenbouwkundige morfologie, de

gebouwtypologie en de vormgeving over een lange periode en wordt door eventuele latere transformaties niet wezenlijk aangetast. De constituerende laag bepaalt zowel de stedenbouwkundig als – vaak in mindere mate – de architectonische identiteit, de historiciteit en de coherentie van een gebied. Gebieden hebben doorgaans maar één constituerende laag, zoals een van oorsprong middeleeuwse binnenstad (langzaam gegroeid in de pre-industriële fase) of een wederopbouwwijk (in één keer ontworpen), maar enkele gebieden zijn zó sterk op meerdere breukvlakken in de geschiedenis tot stand gekomen dat zij meerdere constituerende lagen hebben.
Met de term 'transformatielagen' worden veranderingen in en toevoegingen aan het stedelijk weefsel aangeduid uit de perioden ná de het ontstaan van de constituerende fase. De economische, politieke en/of ruimtelijk karakteristieken van die perioden wijken zozeer af van de constituerende fase dat inderdaad sprake is van een ander tijdperk met een eigen ruimtelijke vormentaal. Dat betekent dat er een grote afstand ontstaat met de ruimtelijke karakteristieken van het constituerend weefsel. Vaak leidt dat tot een gedesintegreerd ruimtelijk weefsel en een gebrek aan ruimtelijk samenhang. Dat is vaak het geval bij naoorlogse ingrepen in het historisch weefsel. Soms ontstaat een opmerkelijk rijke en samenhangende co-existentie, zoals bij negentiende-eeuwse ingrepen met nieuwe gebouwtypologieën in historische steden vaak is te zien.

1.5 Methoden van onderzoek

Voor dit rapport is literatuur- en archiefonderzoek verricht. Daarnaast is de locatie uitgebreid geanalyseerd op cultuurhistorische en ruimtelijke kwaliteiten via veldwerk, vergelijkend kaartonderzoek, vergelijkend foto-onderzoek historische vs. hedendaagse foto's, analysetekeningen historische en huidige toestand.
Hieruit zijn de cultuurhistorische en ruimtelijke kwaliteiten gedestilleerd, die algemeen en per ruimte met tekst zijn toegelicht. Deze waarden zijn tevens in een cultuurhistorische en ruimtelijke waardenkaart vastgelegd. Beide – tekst en kaart – zijn vergelijkenderwijs gelegd naast de beleids- en ontwerpuitgangspunten uit de huidige gemeentelijke plandocumenten, met name het stedenbouwkundig plan Bruisend Hart van 15 mei 2024. De waarden en de wijze waarop deze waarden zich verhouden tot de ruimtelijke keuzes in de plandocumenten vormen de basis voor de aanbevelingen. Deze aanbevelingen hebben betrekking op de aandachtsgebieden die in een uit te werken beeldkwaliteitsplan aan bod moeten komen en waar een oplossing voor moet worden aangedragen.

1.6 Opbouw van dit rapport

Het eerste deel – hoofdstuk 2 identiteit en historische gelaagdheid – is de biografie van het gebied. Hier komt de historiciteit en de identiteit van de plek aan de orde.
In dit deel wordt tevens aandacht besteed aan de identiteit van Hilversum tegen de achtergrond van de planmatige stedenbouw tijdens het interbellum. Het tweede deel – hoofdstuk 3 de ruimtelijke analyse en waardering – richt zich voornamelijk op de ruimtelijke kwaliteit en de coherentie in het gebied. Deze stedenbouwkundige en architectonische analyse wordt tegen de begrippen identiteit, historiciteit, ruimtelijke kwaliteit en coherentie afgezet, zoals deze in de voorgaande hoofdstukken uiteen zijn gezet.
Tot slot volgt het derde deel – hoofdstuk 4 cultuurhistorische & ruimtelijke aanbevelingen. De aanbevelingen zijn gebaseerd op de biografie, de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden afgezet tegen de planvorming uit het stedenbouwkundig plan. Dit is gericht op een sterke identiteit, waarbij de cultuurhistorie leidend is; het wil de historische gelaagdheid zichtbaar houden, waarbij de constituerende laag de richting aangeeft. Het doel is een hoge coherentie en een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit op alle schaalniveaus, (stedenbouw, gebouw, detaillering).

Identiteit en historische gelaagdheid

2

2 Identiteit en historische gelaagdheid

2.1 Identiteit van Hilversum

Hilversum is bekend als de mediastad van Nederland – lange tijd heetten de radiozenders zelfs naar deze plaats in het Gooi. Het Gooi is ontwikkelde zich sinds het laatste kwart van de negentiende eeuw tot een van Nederlands welvarendste streken, maar het aantrekkelijke landschap dat dit mogelijk maakte was er ook de oorzaak van dat dit gebied lange tijd heel armoedig was. De onvruchtbare zandgronden waren geschikt voor de teelt van schapen, maar verder viel er niet veel mee te beginnen. Ook de dorpen waren allesbehalve welvarend. Hilversum, dat pas in het eerste kwart van de vijftiende eeuw een zelfstandige plaats werd, bleef achter bij Laren en Huizen. Het dorp brandde meerdere malen af. Veel meer dan een kapel en een aantal boerderijen bij de eng, met elkaar verbonden door een organisch patroon van zandwegen, stelde het niet voor. Het contrast tussen de bescheiden oorsprong en de rijke uitstraling van vandaag is groot. Het begin van de lange mars naar de toekomst ligt bij de komst van weverijen in het midden van de zeventiende eeuw. Die profiteerden van de afzetmarkt die het nabijgelegen Amsterdam bood. Daar ligt de oorsprong van de textielindustrie, die in het begin van de twintigste eeuw uitgroeide tot de grootste werkgever. Anders dan Tilburg en Enschede heeft Hilversum nooit de naam van industriestad gehad. Wat het dorp kenmerkt is vooral de grote hoeveelheid villa's voor de maatschappelijke bovenlaag. Dat die zich hier in groten getale vestigden is te danken aan de spoorlijn die het dorp rechtstreeks met Amsterdam verbindt. Die werd in 1874 geopend markeert het begin van een razendsnelle groei. Het aantal inwoners nam toe van 7000 toen de spoorlijn er kwam tot 20.000 in 1900. Het dorp veranderde in betrekkelijk korte tijd van een lokale, agrarische en vroeg-industriële samenleving in een forensen- en industrie dorp.[1]

In 1915 werd W.M. Dudok directeur Publieke en vanaf 1928 was hij gemeentearchitect. Van alle ontwerpers die in deze periode in deze positie werkzaam waren, is er niet een die zo'n groot stempel op de architectonische en stedenbouwkundige ontwikkeling drukte als hij. Dudok maakte van Hilversum zijn persoonlijke Gesamtkunstwerk. Hij ontwierp 25 gemeentelijke woningbouwprojecten, achttien scholen (uitbreidingen niet meegeteld), en tal van andere publieke gebouwen (politieposten, brandweerkazernes, begraafplaatsen, sportparken, een slachthuis). De kroon op zijn werk was het nieuwe stadhuis, dat in 1931 werd voltooid. Het stadhuis is een in binnen- en buitenland bekend architectuuricoon. Dat geldt ook voor sanatorium Zonnestraal, dat Duiker en Bijvoet in 1928 in de bossen realiseerden. Mede dankzij zijn werk in Hilversum genoot Dudok in de jaren twintig grote internationale roem – sommige historici beweren dat hij bekender was dan Le Corbusier. De basis van zijn werk in Hilversum was een stedenbouwkundig plan dat de organisch gegroeide structuur zoveel mogelijk intact liet. Daaromheen legde hij een krans van nieuwbouwwijken die hij het karakter van tuindorpen gaf. Heel Hilversum heeft daardoor het karakter van een tuinstad. Ondanks het vele groen bleef de plaats betrekkelijk compact. De auto, die na de Tweede Wereldoorlog de breedte het verloop van straten dicteerde, deed dat in Dudoks plannen niet. Smalle woonstraten, pleintjes en speelplaatsen maakten de openbare ruimte geschikt voor meer dan alleen maar het (auto-)verkeer. Bijvoorbeekd het sociale leven in de buurt en de mogelijkheid voor kinderen om zelfstandig naar school te gaan of buiten te spelen. Terwijl Dudok aan zijn plannen werkte deed zich een gebeurtenis voor die de identiteit van Hilversum voorgoed veranderde: de komst van de radio en daarmee van de publieke omroep. De Regering besloot private omroepen te weren. Pijlers van de publieke omroep waren de strikt verzuilde omroeporganisaties: de protestantse NCRV, de algemene AVRO, de sociaaldemocratische VARA, etc. Deze vestigden zich in Hilversum, en daar stond ook de centrale zendmast. Dudoks tuinstad werd mediastad.

2.2 Stedenbouw in het interbellum (1918-1939)

Hoewel Hilversum niet te vergelijken is met Amsterdam, Rotterdam en Utrecht volgde Dudok de principes van de stedenbouw zoals die sinds 1910 had ontwikkeld om de groei van grote steden in goede banen te leiden. In dat jaar trok de baanbrekende Groß-Berlin tentoonstelling mensen die voor de stadsuitleg verantwoordelijk waren uit heel Europa naar de Duitse hoofdstad. Het was het startschot van het vak stedenbouw als zelfstandige discipline. Die maakte zich los van aan de ene kant de civieltechnische benadering waarbij alles om afwatering, riolering en andere door hygiënische en sanitaire overwegingen bepaalde karakteristieken ging, en aan de andere van de architectuur – stedenbouw werd niet langer gezien als architectuur op grote schaal. De straatwand moest een samenhangend geheel vormen en de woning werd ondergeschikt aan het grotere ruimtelijk geheel. De architectonische invulling wordt gekenmerkt door gesloten bouwblokken, gevelwanden die een architectonische en stedenbouwkundige eenheid vormen, accentuering van hoekpunten en pleinen en afwisseling van bouwhoogten. Groß-Berlin publiceerde plannen die de stad als een compacte structuur zagen, het landschap eromheen van ongeplande nieuwbouw vrijwaarde, zonering voorstelde: kantoren, winkels, culturele voorzieningen en overheidsgebouwen in het centrum (het principe van de cityvorming), het werken langs de infrastructuur van kanalen, spoorwegen en hoofdwegen, en het wonen zoveel mogelijk op korte afstand van het groen. De natuur werd naar Amerikaans voorbeeld door middel van groene wiggen de stad ingeleid. Radiale stadsuitbreiding – ‘vingers’ die het landschap insteken – maakte een eind aan de verstikkende concentrische groei waarbij steeds nieuwe jaarringen aan de bestaande werden toegevoegd. De volgende ontwikkeling was de integratie van de tuinstadgedachte in dit model – aanvankelijk zagen de aanhangers van de tuinstad de grote stad als achterhaald. De stap naar integratie werd gezet op het befaamde internationale stedenbouwcongres dat in 1924 in Amsterdam plaatsvond. Dudoks Hilversum lijkt op deze ontwikkeling vooruit te lopen. Zijn plannen overstijgen het niveau van de typische tuindorp, maar geven desondanks nergens een grootstedelijke of zelfs stedelijke indruk. Dat was geen probleem zolang de overheersende mening onder stedenbouwkundigen anti-stedelijk was, maar werd dat wel toen de wind uit een andere hoek ging waaien. Dat gebeurde pas aan het eind van de twintigste eeuw en leidde toen tot plannen met een stedelijke uitstraling, die moeilijk met Dudoks erfenis te verenigen waren.



Kaart gemeente Hilversum,1824 (SAGV)



Kaart gemeente Hilversum,1900 (SAGV)



Kaart gemeente Hilversum,1920 (SAGV)



Kaart gemeente Hilversum,1963 (SAGV)

2.3 Historische gelaagdheid van het gebied

Eerste fase: pre-industriële periode

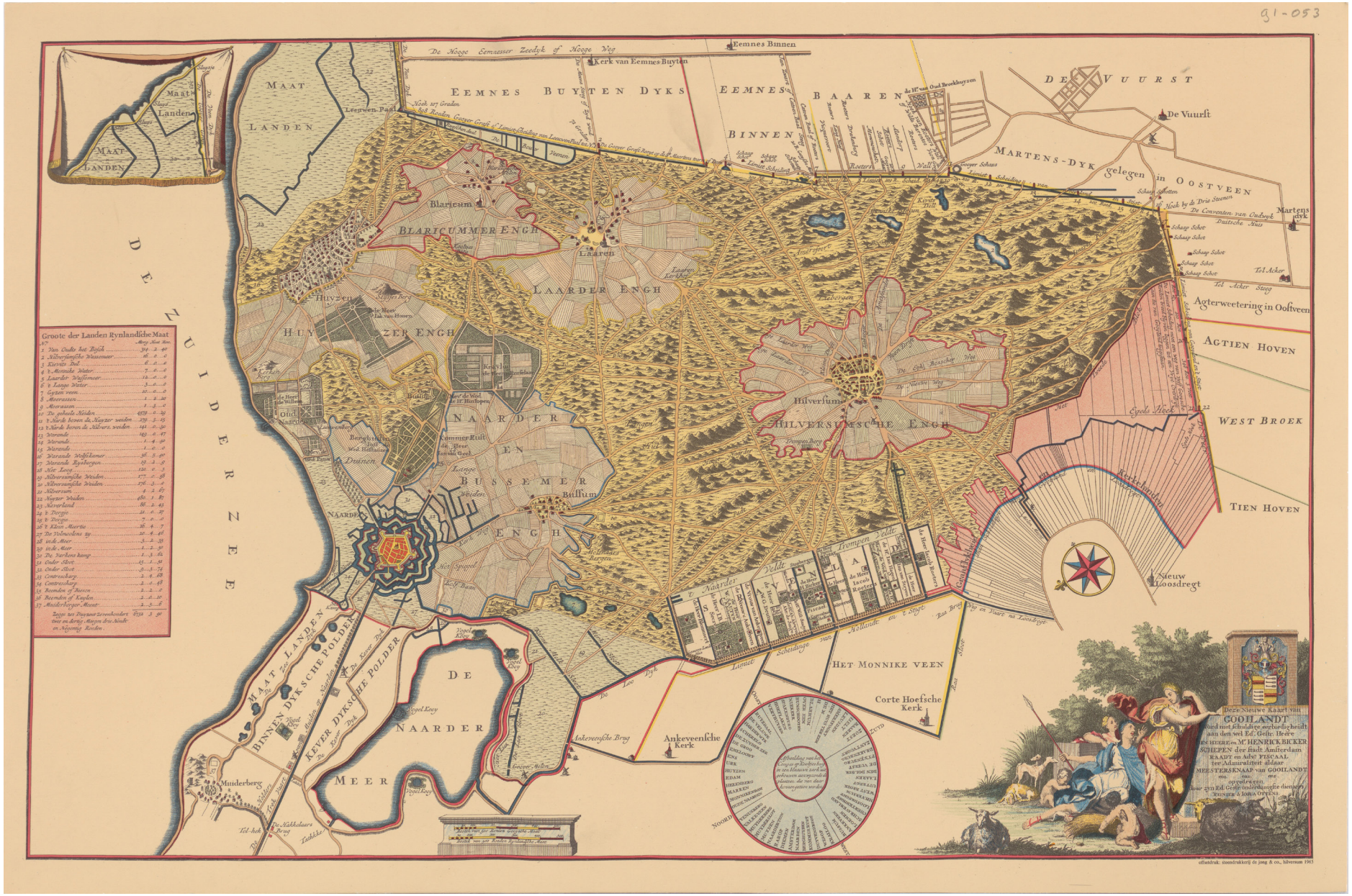
Hilversum is ontstaan in de vroege middeleeuwen. In het huidige centrum werden boerderijen gebouwd. Er waren twee kernen: de Groest en de omgeving van de Kerkbrink. Aan de rand van het dorp lagen verschillende brinken – langgerekte driehoekige open ruimtes, van waaruit vroeger een of meerdere zandpaden naar de heide liepen. De brinken werden gebruikt bij het verzamelen van het vee dat dagelijks, na de wandeling naar de heidevelden, via de driften bijeen werd gedreven en in het dorp op stal werd gezet. De meest voorkomende verschijningsvorm van een brink is een driehoekig grasveld dat beplant is met bomen. Oorspronkelijk stonden er boerderijen aan, met de stal naar de brink gekeerd. Maar er zijn ook brinken zonder bomen en met andere vormen. Hilversum had meerdere brinken.[2]

Direct om het dorp lagen de zogenaamde engen (of essen); aaneengesloten percelen landbouwgrond waar de boeren uit het dorp hun akkers hadden. De landbouw was gebaseerd op het zogenaamde potstalsysteem. De mest die werd verzameld werd gebruikt voor het vruchtbaar maken van de engen. Deze waren oorspronkelijk kaalgekapte en beweide gronden. Zij maakten deel uit van de gemene gronden, maar werden bij bebouwing en regelmatig gebruik tot het particuliere bezit gerekend. Iedere boer bewerkte zijn eigen akker(s). Dat waren vaak smalle, lange percelen. In de loop van de tijd zijn de engen bebouwd. Op een kaart uit 1723 van Maurits Walraven en een kaart van Reinier Ottens en Josua Ottens uit 1740 zijn ze nog duidelijk zichtbaar.

De landerijen werden doorsneden door doorgaande wegen en veedriften. Ook deze zijn op de kaarten zichtbaar. Achter de Engen strekten de heidevelden zich uit. Dat waren gemeenschappelijke oftewel ‘gemene’ gronden van de boeren en veehouders in het Gooi. Behalve uit heide bestonden ze uit weilanden, bossen, venen, moerassen en jachtvelden. Gooise boeren erfden hun gebruiksrechten; vandaar de naam ‘erfgooiers’. Op de kaart van Walraven uit 1723 (die vervaardigd was om de rechten precies vast te leggen) waren de gemene gronden groen gekleurd, en de engen wit.



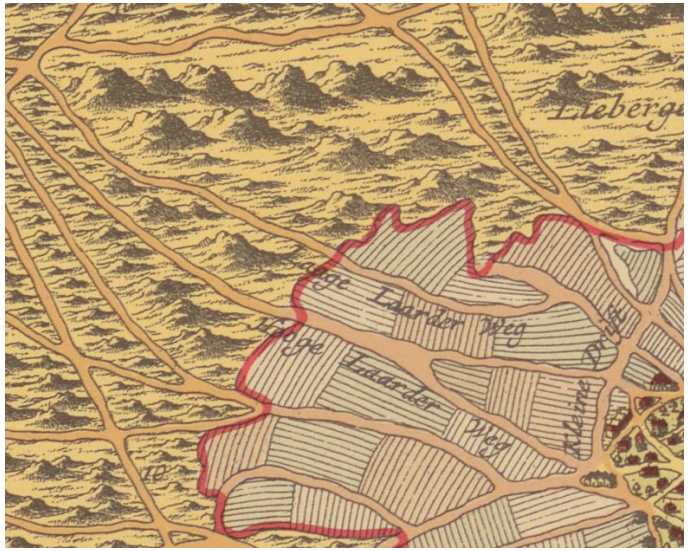
Maurits Walraven, Goylandt met de Nieuwe Limietschijding tussen Goylandt en het Sticht van Utrecht volgens de Conventie in dato lulij A 1719, 1723 (SAGV)



Reinier Ottens en Josua Ottens, Nieuwe kaart van Gooiland 1740, gedrukt 1963. Op de kaart is te zien hoe de gronden ten opzichte van elkaar lagen: eerst de boerderijen in het dorp, daaromheen de engen en dan de meenten, heidevelden en verderop de venen.

Het onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied van dit rapport maakte deel uit van de Laarder Eng (Noorder Eng), aan de noordoostzijde van het dorp. Het was tot het laatste kwart van de negentiende eeuw nauwelijks bebouwd. Kaarten laten zien dat er twee wegen richting het noordoostelijke Laren lopen: de Lage Laarderweg en de Hoge Laarderweg. Beide begonnen op de Kleine Drift – een oude veedrift. Hierlangs werden de schapen naar de heide gevoerd. De structuur van samenkomende wegen is nog duidelijk zichtbaar in de huidige plattegrond.



Uitsnede van de kaart uit 1740 met de wegen in het onderzoeksgebied

De kadastrale kaarten

In 1832 werd Hilversum verdeeld in een aantal kadastrale secties. Sectie G slaat op Het Dorp en Sectie E slaat op de Noorder Eng – de gedeelten waarin het onderzoeksgebied ligt. Het huidige driehoekige plein aan de achterzijde van het station valt binnen sectie G, het Dorp. Hoewel de driehoekige ruimte kenmerken heeft van een brink, was het dat niet.[3] Volgens de Oorspronkelijk Aanwijzende Tafels (OAT) behorend bij de kadastrale minuut, sectie G, bestond de driehoekige ruimte uit weiden, bouwland en (moes)tuinen. Erlangs liepen wegen, waaronder de Kleine Drift. Het wegenpatroon op de kadastrale minuutplans is nog herkenbaar in het huidige stratenpatroon.



Kadastrale kaart 1811-1832: minuutplan Hilversum, Noord-Holland, sectie G, genaamd het Dorp (RCE)



Kadastrale kaart 1811-1832: minuutplan Hilversum, Noord-Holland, sectie E, blad 01 (RCE)

Oude wegstructuren over bestaande situatie



Uitsnede kadastrale kaart



Oude wegenstructuur (gestippeld) over de huidige situatie (Contrei)

Karakteristieken van het gebied in deze periode

Voordat in 1814 de Oosterspoorlijn werd aangelegd was het gebied ten oosten van de dorpskern nog vrijwel onbebouwd. Het bestond voornamelijk uit smalle langgerekte kavels met weiden en akkers en er stond een enkele boerderij.
De Laarderweg (huidige Larenseweg), de Hoge Laarderweg, het Geuzenwegje (huidige Geuzeweg) en de Eemnesserweg waren niet meer dan zandpaden. Ze liepen van west naar oost en bepalen nog steeds de vorm van het gebied.

Nog herkenbare structuren:
- **De Kleine Drift, weliswaar geen brink, maar wel een een brinkachtige ruimte, herinnert aan de agrarische tijd. Hierlangs de werd het vee gedreven. Er stonden waarschijnlijk ook bomen langs.**
- **De doorgaande wegen: de Larenseweg en de Eemnesserweg, en ook de Geuzeweg, gaan terug op de periode voorafgaand aan de verstedelijking.**
- **Ook de verkavelingsstructuur met de lange smalle kavels van de engen is nog te herkennen. De vorm en richting werd vooral in het begin gevolgd bij de bebouwing.**

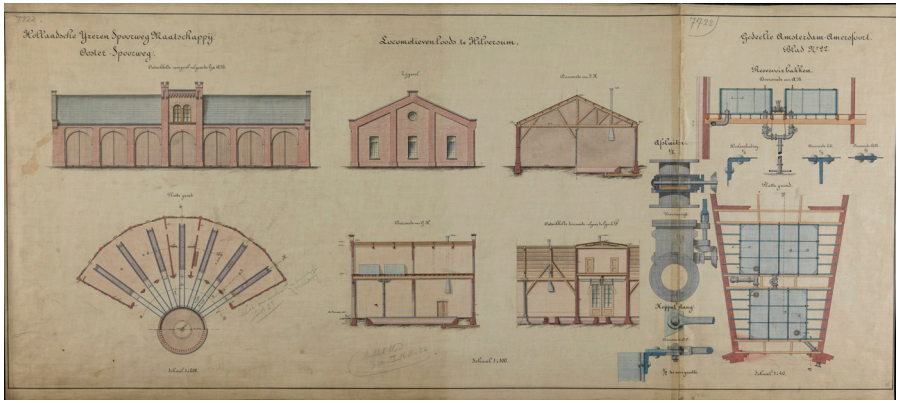


Kaart voor den Oosterspoorweg door het Gooiland en omstreken (SAGV)

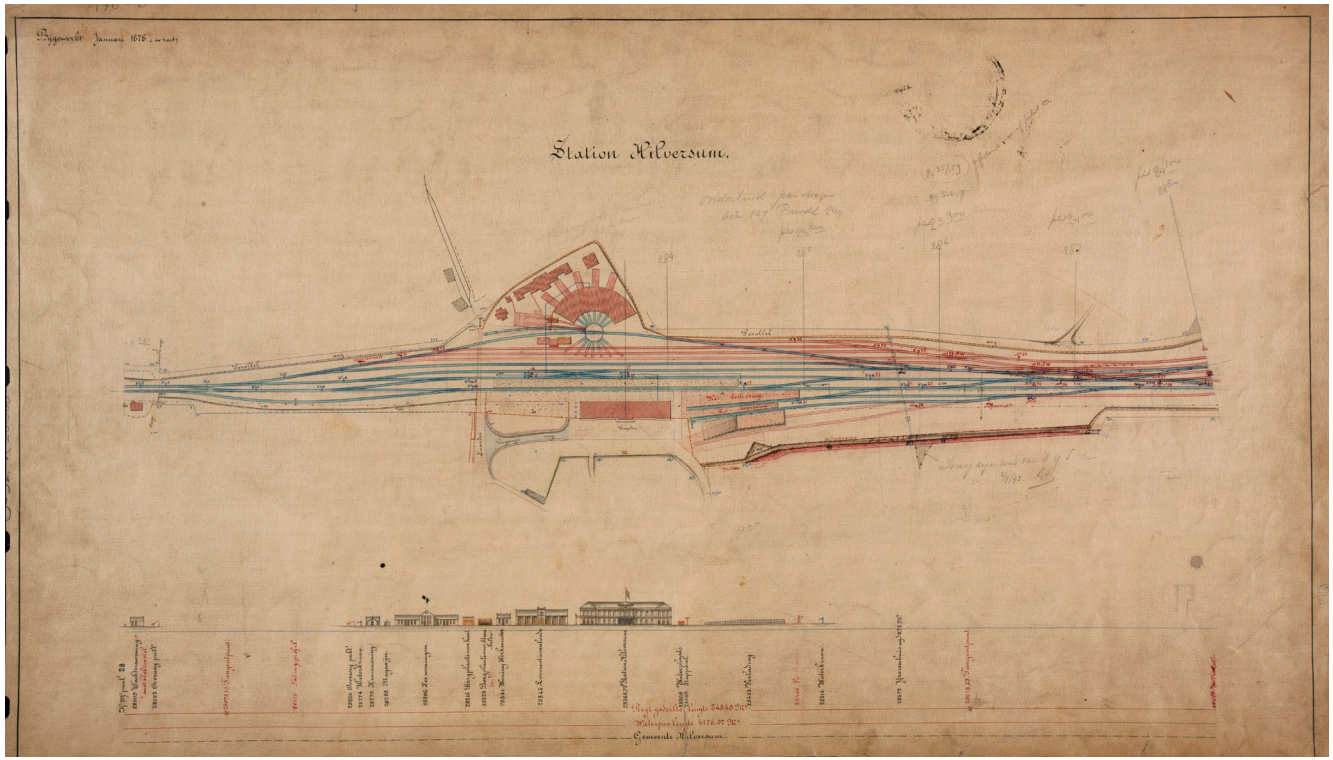
Tweede fase: de aanleg van de Oosterspoorlijn en het ontstaan van de wijk Over ’t Spoor

Toen de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) op 10 juni 1874 de Oosterspoorweg (de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort) in gebruik nam, lag deze nog buiten het dorp, ten oosten van de dorpskern. Het gebied over het spoor – vanuit het dorp gezien – bestond voornamelijk uit akkers en heide, met hier en daar een boerderij. Daartussendoor liepen slechts enkele (zand)wegen die de verbinding vormden met de dorpen verderop: Laren, Eemnes en Huizen. Ten opzichte van de situatie op de kaart van 1843 was er nog niet zoveel veranderd.

Behalve het station werden verschillende bijgebouwen in het stationsgebied gerealiseerd.
Het station, naar ontwerp van A.L. van Gendt in een neoclassicistische stijl gebouwd, kwam aan de centrumkant van het spoor. Aan de oostkant – ‘over het spoor’ – kwamen een locomotievenloods, woningen voor personeel van de HIJSM, en bergplaatsen voor hout en kolen.



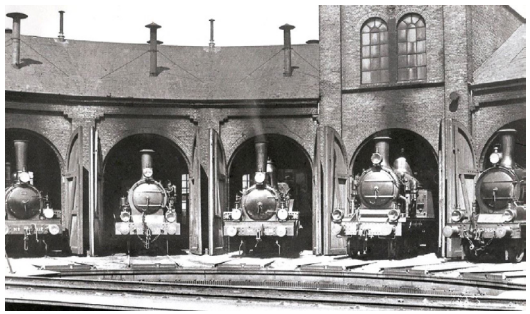
Opstanden, doorsneden, plattegronden en details van de locomotievenloods aan de Oosterspoorweg te Hilversum (HUA)



Plattegrond van het ontworpen emplacement van het station Hilversum aan de Oosterspoorweg van de H.IJ.S.M. Met aanwijzing van de verschillende objecten aan de lijn en de kilometrische ligging (HUA)

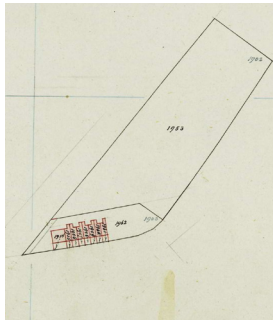


Hulpkaart 172, dj 1883. De stationsbebouwing en bebouwing die daarmee samenhing werd tussen 1873 en 1882 gerealiseerd



Locomotievenloods (HUA)

De spoorlijn gaf een nieuwe impuls aan de ontwikkeling van Hilversum. Het deel dat ten oosten van het spoor was komen te liggen, werd al spoedig na de aanleg van de spoorlijn 'Over 't Spoor' genoemd. Het aantal bewoners nam tot 1890 toe met ongeveer 200. Al direct na de aanleg van de spoorlijn vestigde zich spoorwegpersoneel aan de Zuiderweg en aan de Kleine Drift, waar de HIJSM woningen had laten bouwen. Daarnaast zorgde de betere bereikbaarheid voor een snelle ontwikkeling van bestaande en nieuwe industrieën. In en vlakbij het centrum verschenen arbeiderswoningen. Die werden voornamelijk gebouwd door particuliere bouwondernemers. Ook de fabrieken lieten enkele woningen bouwen. In Hilversum werden de eerste woningwetwoningen pas gebouwd in 1912. In de wijk Over 't Spoor bouwde Volksbondbouwvereniging in 1917 haar eerste complex van 54 woningen aan de Larenseweg en de Conradstraat. Woningen voor beter gesitueerden kwamen vooral langs de radialen, vaak oude (zand) wegen die al sinds de middeleeuwen een functie als verbindingsweg hadden of een rol speelden bij de landbouw en veeteelt, zoals de Kleine Drift, Zuiderweg, Oude Eemnesserweg, Eemnesserweg, Laarderweg, Hoge Laarderweg en de Noorderweg. Over 't Spoor bleef echter een agrarisch karakter houden. De enggronden tussen de wegen en bebouwing bleven nog lange tijd in gebruik als landbouwgrond.
Van de woningen die in de periode 1874-1890 werden gebouwd, zijn er nog maar weinig over. Alleen die aan de Oude Eemnesserweg 28-34 en de woning (later café) aan de Laarderweg 2 (de huidige Ki-bar) dateren uit die tijd.



Hulpkaart 125, dj. 1882 met het café (perceel 1954) aan de Laarderweg. Aan het begin van de Larenseweg werden rond 1880 enkele woningen gerealiseerd, onder andere de woning op nummer 2-2A (de huidige Ki-bar)



De arbeiderswoningen met vooraan rechts Larenseweg 2 (de huidige Ki-bar). De Larenseweg is hier nog vrij smal met aan weerszijden stoepen en voortuintjes en bomenrijen (in de voortuintjes) (NHA)

Ki-bar
Larenseweg 2
Architect onbekend
Waarschijnlijk rond 1880 gebouwd

Het pand vormde oorspronkelijk één geheel met een rijtje arbeiderswoningen aan de Larenseweg. Aanvankelijk was het een eenlaags rechthoekig pand, evenwijdig aan de Larenseweg.
Het werd in de loop van de tijd meerdere malen verbouwd. In 1905 werd aan de zijde van de Kleine Drift een schuur aangebouwd. Al voor 1926 was er een café gevestigd (café Lakeman). Op de kop van het wigvormige perceel was een tuin met veel bomen. In 1934 gaf de toenmalige eigenaar J. Heinis opdracht aan J. Helmond voor het ontwerp van een serre op de plek van een oude veranda. In hetzelfde jaar kreeg de zijde aan de Larenseweg een nieuwe, naar voren geplaatste gevel. Dit gebeurde in het kader van de verbetering van de Larenseweg.



Café-biljard Lakeman aan de splitsing Larenseweg (links) en Kleine Drift (rechts) (Collectie Hilversum)



Het pand is onderdeel van een rij woningen



J. Rietbergen, Kaart van Hilversum, 1884. (SAGV) In de nieuwe wijk I, Over het Spoor, is het qua bebouwing nog rustig. Het terrein van de gasfabriek is aangegeven, maar de echte groei en ontwikkeling moet nog beginnen





Woningen aan de Zuiderweg, ca. 1890 (SAGV, collectie Cees van Aggelen)

Na 1890 versnelde de groei. Het gebied ten oosten van het spoor was door de lage grondprijzen en de geringe vruchtbaarheid aantrekkelijk voor de vestiging van industrie. Woningen kwamen tussen de bestaande wegen. Uit deze periode is inmiddels veel afgebroken. Aan de Larenseweg, op het punt waar deze samenkomt met de Zuiderweg, verrees in 1893 een reeks woningen (nrs 23 t/m 51), die behouden bleven. In het gebied ontstond een wijk met afwisselend woningen en industrie- en bedrijfspanden. Iets later verschenen er ook publieke gebouwen, zoals een school en een kerk. De (Nederlands Hervormde) Nieuwe Kerk op de splitsing van de Larenseweg en Eemnesserweg werd in 1911/12 gebouwd naar ontwerp van architect J. van Dillewijn. Daarnaast waren er veel cafés. Woningen hadden vaak een diepe tuin, waarin bewoners niet zelden een bedrijfje met werkplaats hadden.

Al in de jaren tachtig van de negentiende eeuw ontstond er een tramnet in het Gooi. In 1882 opende de Gooische Stoomtram Maatschappij (GSTM) een verbinding tussen Amsterdam en Laren. Er kwam een zijtak over de Larenseweg naar Hilversum. Het gemeentebestuur wilde niet dat de stoomtram op het stationsplein zou eindigen; het eindpunt kwam aan de oostzijde, dus aan de achterkant van het spoor. In 1901 werd een tramstation aan de Larenseweg gebouwd. Overigens was de reputatie van de trammaatschappij niet heel erg goed – er werd wel van de ‘Gooische Moordenaar’ gesproken. Naast het station bevond zich een café en een rijtje arbeiderswoningen. Deze waren in 1881 gebouwd (zie kadastrale hulpkaart no. 125, dj 1882). Op de plek van een bestaand café zou in 1929 het huidige café Dudok tot stand komen.
Om de wijk bereikbaar te maken werd in 1910 een voetbrug aangelegd over het spoor.



Larenseweg met de NIeuwe Kerk (Nederlands Hervormde Kerk) (Collectie Hilversum)

Station van de Gooische Stoomtram
Larenseweg 1
J. van der Goot en C.J. Kruisweg
1902

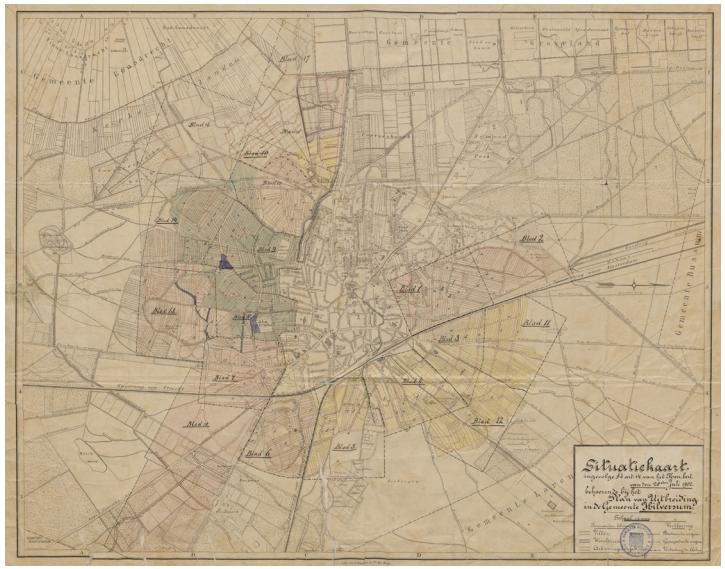
Op 15 april 1882 voerde de Gooische Stroomtram de eerste rit uit. Reizigers konden hun reis vanaf het station in Hilversum voortzetten naar andere bestemmingen. Het duurde echter nog twintig jaar voordat er een station kwam. Tot die tijd deed het naastgelegen koffiehuis met speeltuin en ‘dwaaltuin’ (doolhof) van Gulicker als zodanig dienst (op de plek van het huidige Santbergen).
Het station voor de Gooische Stoomtram werd in 1902 gebouwd naar ontwerp van de architecten J. van der Goot en C.J. Kruisweg, die in 1894 geassocieerd waren. Het symmetrische gebouw is gesitueerd op het punt waar de Larenseweg een bocht maakt ter hoogte van de Kleine Drift. Aanvankelijk lag het gebouw nog vrijstaand tussen het groen, met aan de oostzijde een uitspanning. Later werd café Dudok er aan die zijde tegenaan gebouwd.
Het betrof een kopstation; de sporen liepen tot de achterzijde. Vanaf 1911 werden hier een tramremise en andere functioneel ondersteunende bebouwing gebouwd. Later kwam hier ook de hoofdwerkplaats.



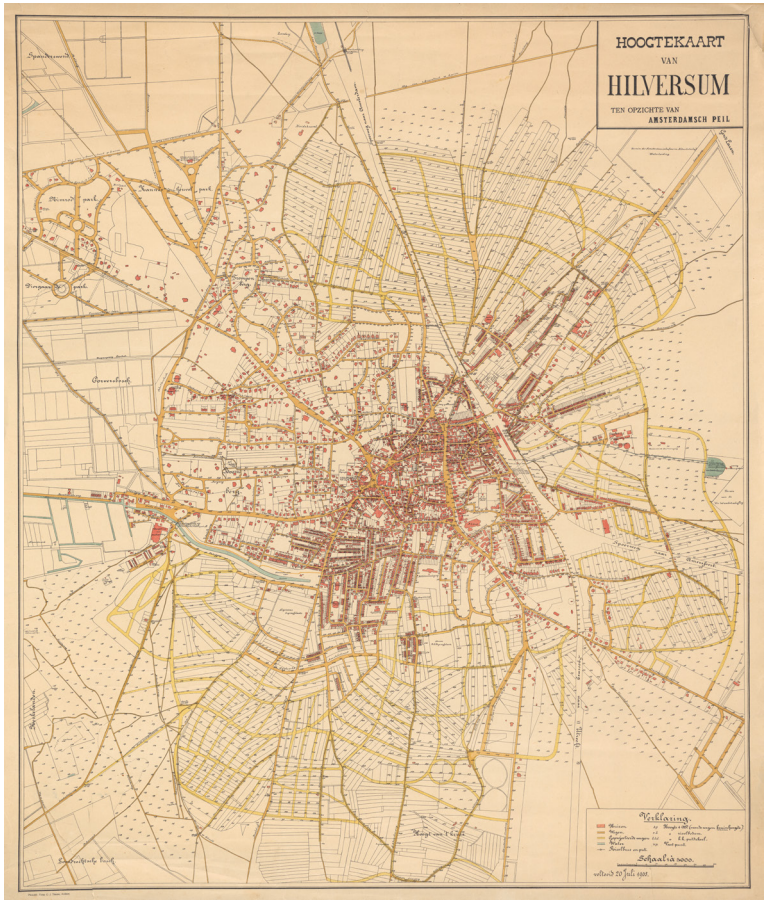
Het station van de Gooische Stoomtram aan het begin van de Laarderweg in 1903 met rechts een café dat daar in 1881 was gebouwd. Op die plek kwam later het huidige Café Dudok tot stand (SAGV)

Gemeentearchitect P. Andriessen ontwierp tussen 1902 en 1905 een uitbreidingsplan voor Hilversum. Het was een stratenplan. De uitbreiding werd binnen de bestaande wegen geprojecteerd. Fabrieken en industrie projecteerde hij aan de oostkant en villaparken aan de noordwest- en zuidkant van het dorp. Tussen de bestaande uitvalswegen ontwierp hij ceintuurwegen. Om gelijkvormigheid te voorkomen vermeed hij rechte straten. De richting van de straten werd bepaald door de hoogteverschillen. (Zie hoogtekaart Hilversum, 1905 (SAGV)) Hij nam bestaande en geplande uitbreidingen, die op particulier initiatief tot stand kwamen, in het plan op.[4] Bij de woningbouw wilde hij eentonigheid vermijden. De aanleg van voortuintjes kon het landelijk karakter van de gemeente bewaren. Het plan werd in 1905 vastgesteld. Het stuitte op veel kritiek. Het zou vooral te weinig rekening houden met het bestaande natuurschoon. In 1914, het jaar waarin Andriessen stierf, was er nog niet veel van zijn uitbreidingsplan gerealiseerd. Aan zijn opvolger de taak een nieuw plan te ontwerpen.

Tien jaar na de vaststelling van het uitbreidingsplan van Andriessen besloot de gemeente dat een nieuw plan nodig was. Hiervoor kreeg Dudok opdracht. Hij was op 1 juli 1915 aangesteld als directeur Publieke Werken. Hij hield rekening met de kritiek op het vorige plan. Zijn uitbreidingsplan was een ‘globaal’ plan, waar niet te veel werd vastgelegd. Zijn visie was: ‘Wie zoo weinig mogelijk voorspelt, zal zich zoo weinig mogelijk vergist hebben.’[5] Behoud van de omringende natuur was een belangrijk uitgangspunt. Het noordoostelijke deel werd bestemd voor de vestiging van industrie en de bouw van arbeiderswoningen.



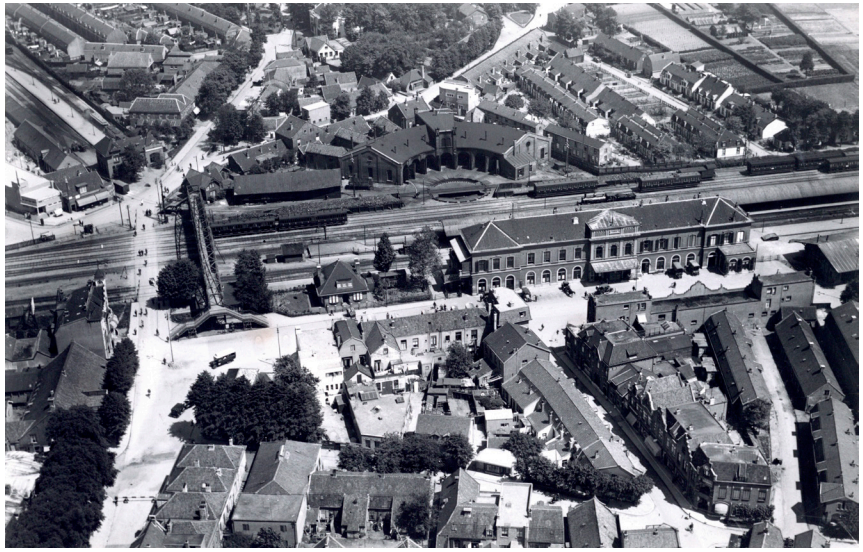
P. Andriessen, Situatiekaart plan van uitbreiding gemeente Hilversum, 1902 (SAGV)



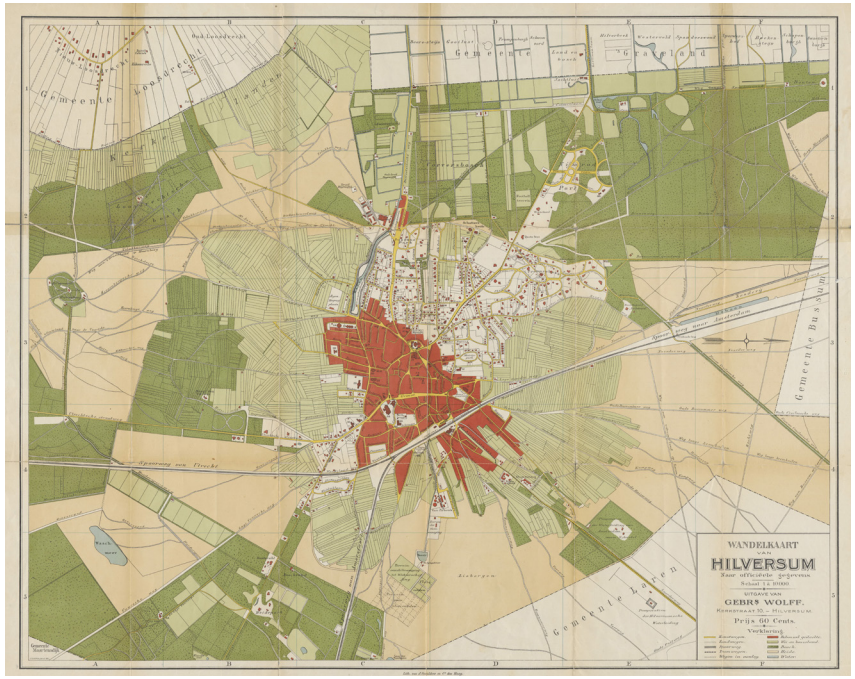
Algemeen uitbreidingsplan Hilversum. Hoogtekaart, 1905 (SAGV)



Omdat Hilversum zich ook aan de oostzijde van het spoor sterk uitbreidde, werd in 1910 een voetbrug aangelegd (SAGV)



Luchtfoto van het N.S.-station Hilversum te Hilversum, met links de in 1910 aangelegde voetbrug over het spoor en op de achtergrond de halfronde locomotievenloods, 1924 (HUA)



Wandelkaart van Hilversum, 1910 (SAGV) Op de kaart is te zien het gebied Over het Spoor al aardig is uitgebreid. De bebouwing blijft de richting en vorm van de kavelstructuur van de engen volgen

Karakteristieken van het gebied in deze periode

Langs de wegen naar de heide en de dorpen in de buurt (Laren, Eemnes) en de Kleine Drift, ontstond lintbebouwing. Tussen de wegen werd de ruimte geleidelijk ingevuld met een afwisseling van woon- en industriefuncties. De achterterreinen waren vaak langgerekt, waardoor er ruimte was om woon- en werkfuncties te combineren. Deze inrichting is typerend voor dit gebied. In deze periode werden de eerste woningcomplexen gerealiseerd.
Bij de spoorwegovergang kwamen verschillende wegen bijelkaar.

Nog herkenbare gebouwen en structuren:

- **De Noorder- en de Zuiderweg langs het spoor**
- **Een aantal arbeiderswoningen, waaronder woningen Eemnesserstraat 28-34 dateren uit 1884**
- **De huidige Ki-bar (rond 1880)**
- **Woningen aan de Larenseweg 23 t/m 51 (1893)**
- **Het tramstation (1902) (met de remise erachter, 1911 met latere uitbreidingen)**
- **Bebouwing tussen de winkels aan de Larenseweg (1931)**
- **De 'spoorwegknoop' bij de spoorwegovergang**

Derde fase: interbellum

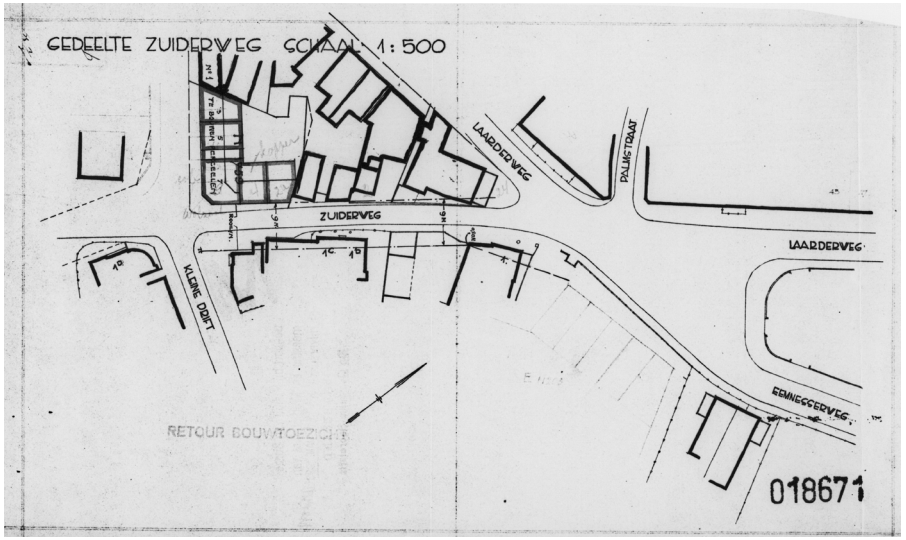
Omdat er te veel onzekerheden waren, werd het uitbreidingsplan van Dudok uit 1918 voorlopig in de ijskast gezet. Daardoor konden er alleen partiële herzieningen van het uitbreidingsplan uit 1905 worden vastgesteld. Begin jaren dertig ontwierp Dudok plan Oost. Vanaf het station was deze uitbreiding te bereiken via de wijk Over 't Spoor. Ongetwijfeld was het rommelige karakter van de buurt een doorn in het oog van Dudok. In de jaren dertig ontstonden kleinere en grotere verbeteringsplannen voor delen van de buurt, en werden arbeiderswoningen uit de beginperiode vervangen voor nieuwe woningen. Vooral aan de Zuiderweg en de Kleine Drift werden veel woningen gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw. Hier verschenen in de jaren twintig en dertig woningen en winkelhuizen, onder andere naar ontwerp van architectenbureau Bakker en Bunders, G. Dusschoten en B.A. Allessie.



Woningen aan de Zuiderweg, 1925 (SAGV)



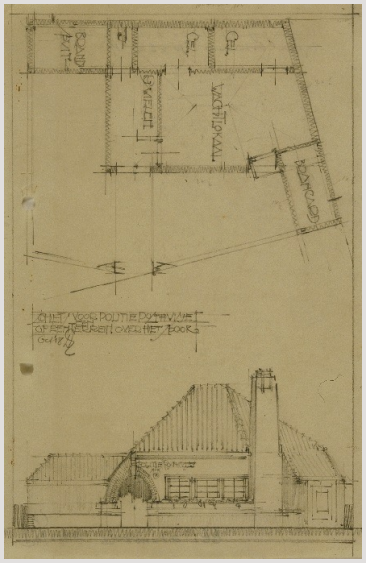
Krotwoningen aan de Zuiderweg gezien vanaf de Kleine Drift richting spoorlijn, 1931 (SAGV)



Plan voor verbetering van de Zuiderweg, de Kleinie Drift en omgeving, met te bouwen percelen op de hoek van de Zuiderweg en Kleine Drift. Hier verschenen in de jaren dertig vijf winkelhuizen (ontwerp 1933) (SAGV)

Politieposthuis, Kleine Drift 17
W.M. Dudok
1919

In de steeds drukkere wijk ontstonden regelmatig opstandjes. Om die te onderdrukken kwam er vanuit de bewoners behoefte aan een politiepost. Een eerder ontwerp van Dudok uit 1915 met een symmetrische indeling werd niet uitgevoerd wegens te hoge grondkosten. Ook een ontwerp uit 1918 in de stijl van de Amsterdamse School haalde het niet. In 1919 kwam Dudok met een nieuw ontwerp voor een locatie aan de Kleine Drift, hoek Zuiderweg. Het zou 'in deze uitermate leelijke buurt' een begin met het verbeteren van de bebouwing moeten maken, stond in het bijgevoegde advies van 9 januari 1919 te lezen. Het gebouwtje heeft een opvallende deuropening in de vorm van een parabool, een markante schoorsteen en een aan één kant laag doorlopend dak. Er waren ook ruimten voor een slangenwagen voor de brandweer en een rijwielbrancard in ondergebracht. Het gebouwtje is ontworpen in de stijl van de Amsterdamse School. Het deed tot 1934 dienst als politiepost.



W.M. Dudok, schets voor een politiepost op een terrein over het spoor, 1918



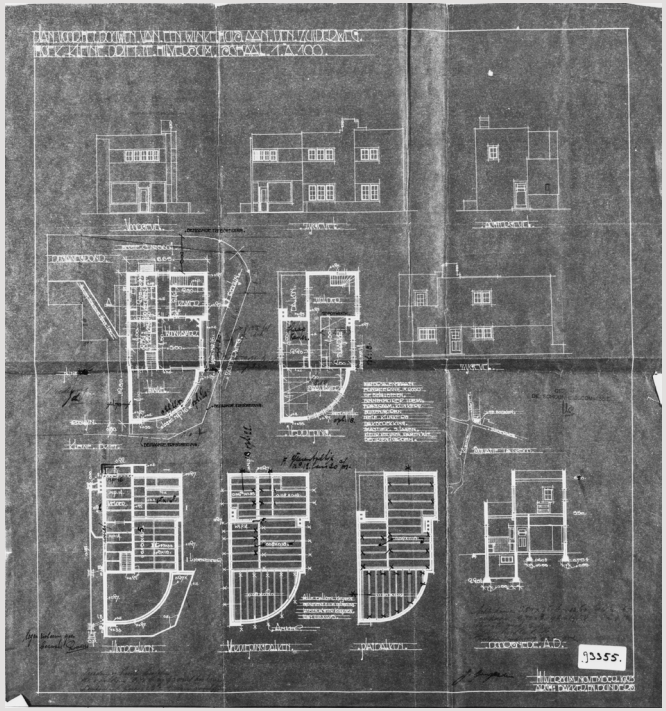
Politiepost aan de Kleine Drift



Politiepost, hoek Zuiderweg en Kleine Drift (Collectie Hilversum)

Woonwinkelhuis, Zuiderweg 15
Bakker en Bunders
1923

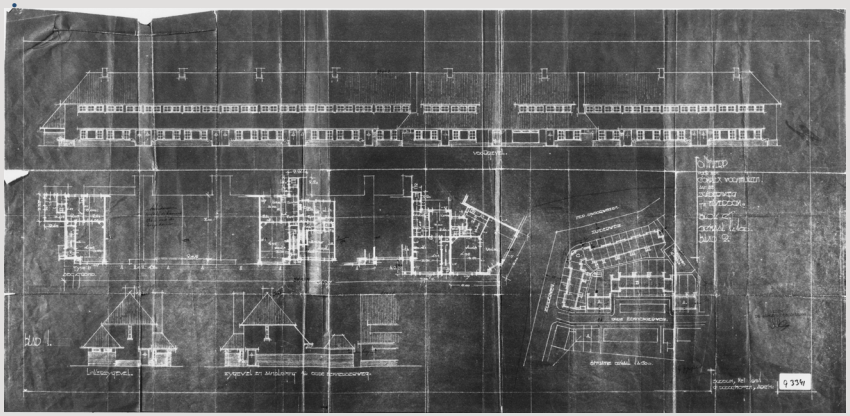
Op de hoek van de Zuiderweg en de Kleine Drift werd in 1924 een woonwinkelhuis met een afgeronde hoek gerealiseerd. Het ontwerp uit 1923 is van architectenbureau Bakker en Bunders.



Architectenbureau Bakker en Bunders, plan voor het bouwen van een winkelhuis aan de Zuiderweg, hoek Kleine Drift, 1923 (SAGV)

Woningen aan en de Zuiderweg 61 t/m 91
1931-1935
G. Dusschoten

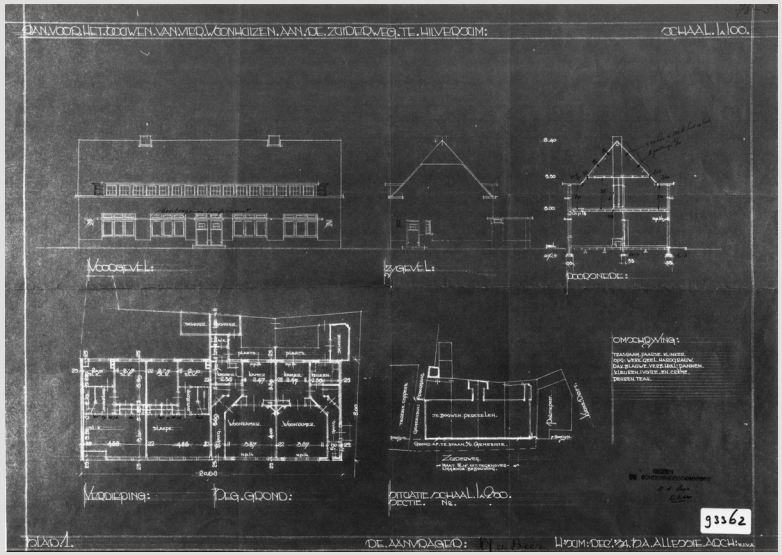
Aan de Zuiderweg (zijde van het huidige Oosterspoorplein) werd onder andere een rijtje arbeiderswoningen uit 1882 afgebroken. Hiervoor in de plaats kwam in 1935 een rij woningen naar ontwerp van de Bussumse architect G. Dusschoten uit 1931.



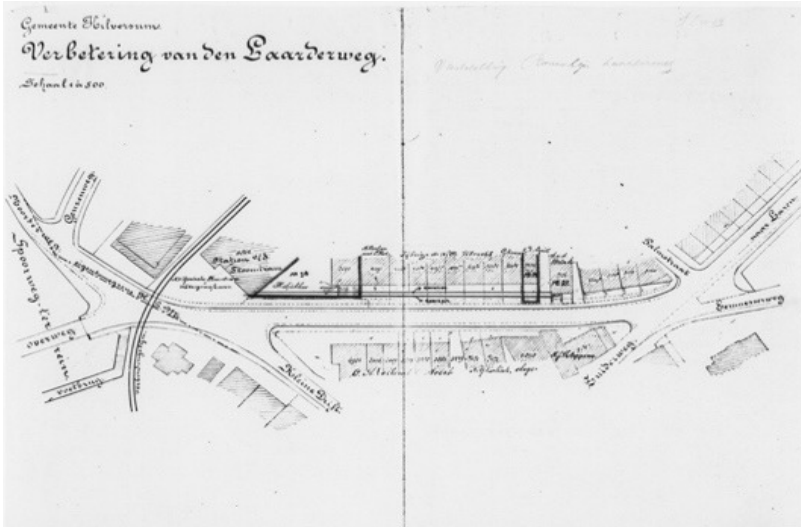
G. van Dusschoten, ontwerp voor een woningcomplex aan de Zuiderweg, 1931 (SAGV)

Woningen aan en de Zuiderweg
1934
B.A. Allessie

Aan de Zuiderweg werd naast de politiepost in de jaren dertig een blokje met vier woonhuizen gebouwd naar ontwerp van B.A. Allessie.

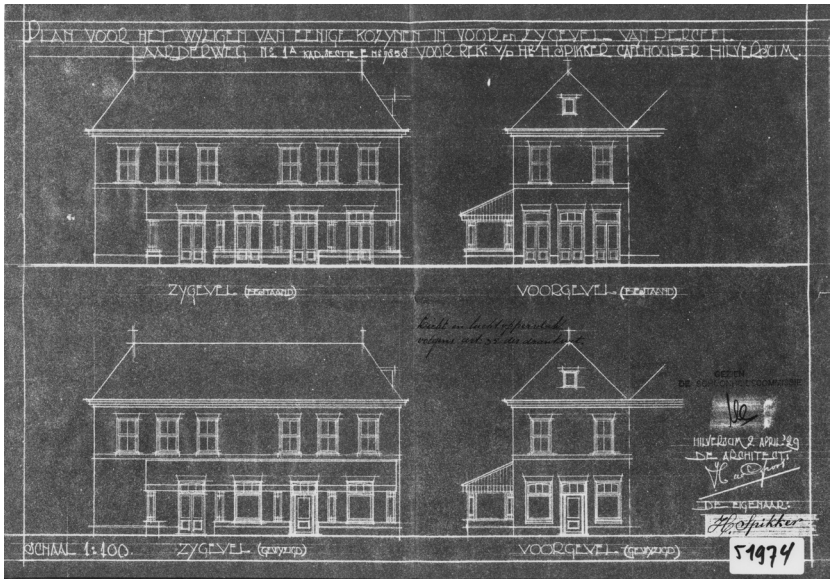


Plan voor het bouwen van vier woonhuizen aan de Zuiderweg, 1934 (SAGV)

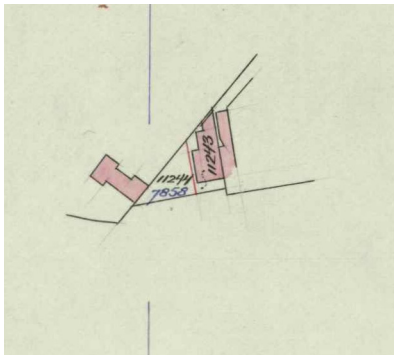


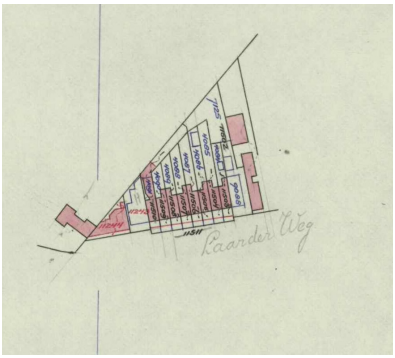
Plan voor verbetering van de Laarderweg (SAGV) waarbij de rooilijn va de noordzijde van de weg naar voren werd gehaald zodat een doorlopende gevelwand zou ontstaan

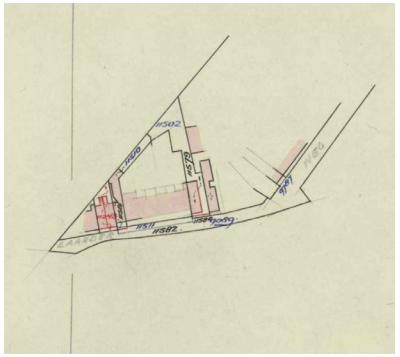
Ook voor de Larenseweg kwam een tamelijk ingrijpend verbeteringsplan tot stand. Om de buurt aantrekkelijker te maken en werd besloten die op te waarderen tot een representatieve straat. Begin jaren dertig werd begonnen een reeks panden te verbeteren of te vervangen. Ontwerper van de verbeteringsplannen was Hendrik de Groot, een Hilversumse architect. Begonnen werd bij het café in aansluiting op het tramstation, het huidige café Dudok. Een jaar eerder had De Groot nog een ontwerp gemaakt voor de verbouwing van het bestaande pand (het Amsterdamsch Café), in opdracht van H. Spikker. Waarschijnlijk heeft de verbouwing nooit plaatsgevonden, want kort daarna kwam op de plaats van het oude café de huidige bebouwing tot stand. Kadastrale hulpkaart 1503, dj 1931 geeft de situatie weer van voor de wijziging. De nieuwbouw kwam in twee fasen tot stand. Het hoekpand met perceelnummer 11244, huidig huisnummer 1A werd eerst gebouwd (zie kadastrale hulpkaart E 1552, dj 1932). De twee winkelwoonhuizen (perceelnummers 11243 – huidige nummers 1B, 1B1 en 1C zijn op de tweede hulpkaart (E 1566, dj 1932) te zien. Daarop is te zien dat de gevellijn van het tramstation wordt doorgetrokken, zodat het pand een stuk naar voren komt. Dat geldt ook voor de panden ernaast aan de Larenseweg. De voortuintjes met bomen kwamen te vervallen. Ook de rooilijn aan de overzijde werd naar voren verplaatst. Daar kreeg een het blok waar de huidige Ki-bar van uitmaakt een uitbreiding aan de straatzijde. Hierna werden ook andere straten aangepakt, zoals de Kleine Drift.
Om de verkeersverbinding tussen de wijk Over 't Spoor met het centrum te verbeteren werd in de jaren 1935-1938 een tunnel onder het spoor aangelegd naar ontwerp van Dudok en de directeur Publieke Werken J.F. Groote. De tunnel verbindt de Prins Berhardstraat aan de centrumzijde met de Professor Kochstraat in het oostelijk stadsdeel.



Plan voor het wijzigen van eenige kozijnen in voor- en zijgevel van perceel Laarderweg no. 1 A door architect H. de Groot, in opdracht van H. Spikker, 1929 (SAGV)





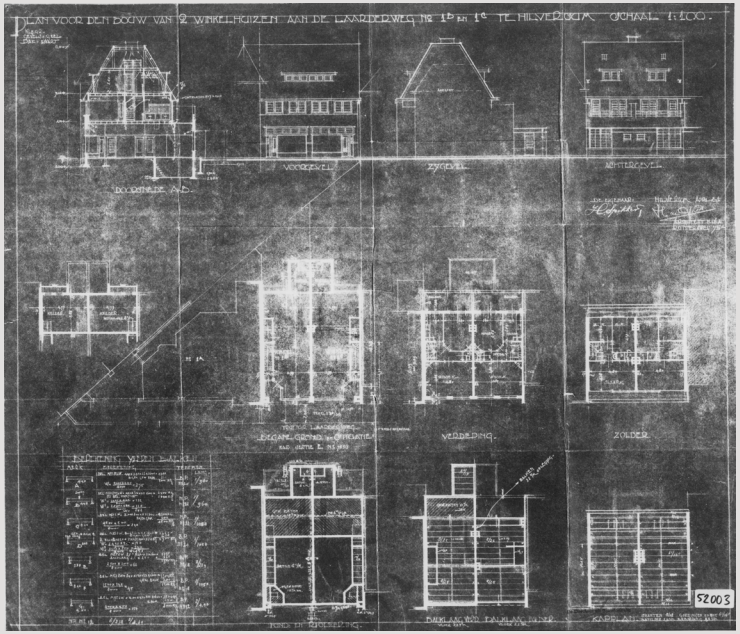


Hulpkaarten 1503, dj 1931; E 1552, dj 1932; E 1566, dj 1932, waarop te zien is dat de nieuwbouw van het café in twee fasen tot stand kwam

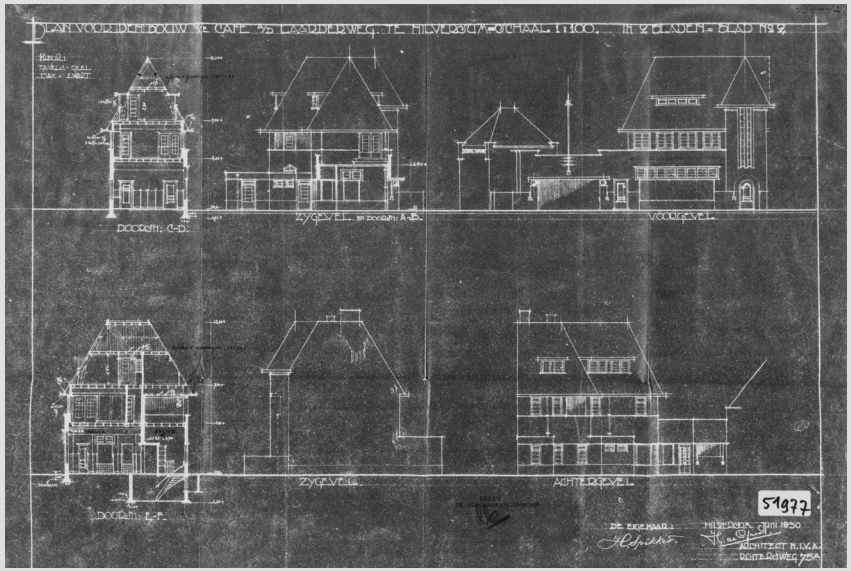
Café Dudok
Larenseweg 1A, 1B en 1B1 en 1C
1929-1931
Hendrik de Groot

Het huidige café Dudok met de twee winkelhuizen werd gebouwd in opdracht van Hermanus Spikker, die eigenaar was van het Amsterdamse café dat hier rond de eeuwwisseling al stond. Het pand is in twee fasen tot stand gekomen. Het ontwerp is van architect Hendrik de Groot.
Het bouwblok bestaat uit drie bouwdelen:

- **Larenseweg 1 A is het linkerdeel en de middenrisaliet met het café op de hoek met bovenwoning;**
- **Larenseweg 1B-1B1 is het naastgelegen pand met winkel op de begane grond en een bovenwoning;**
- **Larenseweg 1C is het rechter pand met winkel op de begane grond en een bovenwoning.**



Plan voor de bouw van twee winkelhuizen aan de Larenseweg 1B en 1C (SAGV)



Hendrik de Groot, plan voor de bouw van een café aan de Larenseweg, 1930 (SAGV)

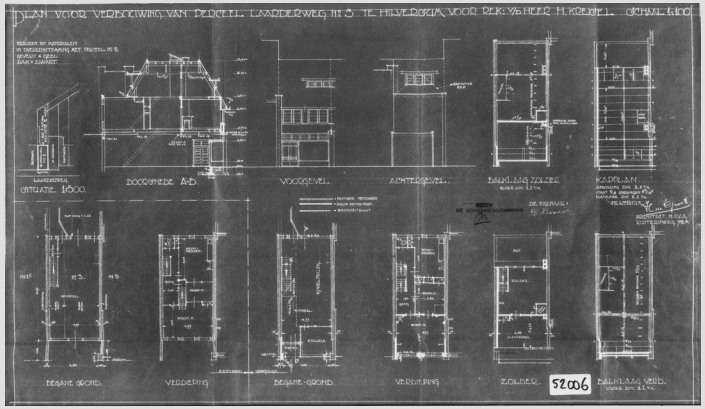


Optocht voor het station van de Gooische Stoomtram en het Amsterdamsch Café, omstreeks 1930 (Collectie Hilversum)

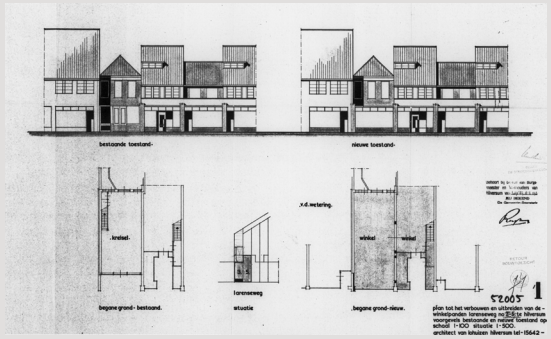

CAFE
AMSTERDAMSCH CAFE
CAFE
Café en Winkels a/d. Larenseweg te Hilversum.
H. de Groot. Architect. B.N.A.
1931-1932

Verbetering Larenseweg met winkelpanden
1930-
Hendrik de Groot

Ook voor de aangrenzende panden maakte De Groot ontwerpen. Hij ontwierp voor elk pand dezelfde gevel met plint en dezelfde kaphoogte. Bij enkele panden werd uiteindelijk alleen de plint doorgetrokken met een winkelpui in dezelfde stijl als de andere panden. Mogelijk had de toenmalige eigenaar niet genoeg geld om het gehele pand te vervangen.
Het pand op nummer 3, voor rekening van H. Kreisel (perceel E 4091), werd niet uitgevoerd. Pas in 1959, toen de nummers 3 en 5 werden samengevoegd, werd de gevel voor dit pand doorgetrokken.



Plan voor verbouwing van perceel Laarderweg nr.3, voor rekening van de heer H. Kreisel (SAGV)



Plan tot verbouwen en uitbreiden van de winkelpanden Larenseweg no. 3-5, 1959 (SAGV)

Begin jaren dertig maakte Dudok, die in 1928 gemeentearchitect was geworden, samen met de directeur Publieke Werken, ir. J.F. Groote, het ontwerp voor een nieuw algemeen uitbreidingsplan in de vorm van een beëindigingsplan. Dudok vreesde niet alleen dat Hilversum het omringende natuurgebied aan zou tasten, de plaats leek ook haar oorspronkelijke karakter te verliezen en meer en meer een fabrieksstad te worden. Hij zorgde voor een duidelijke begrenzing van de bebouwing om zo de omringende natuur te kunnen behouden. Daarnaast voorzag hij in een verbetering van de onderlinge verbinding van de twee delen aan weerszijden van het spoor. Voor de vestiging van industrie wees hij in partiële plannen plekken aan. Het algemeen uitbreidingsplan werd op 2 september 1933 door de gemeenteraad vastgesteld en werd twee jaar later goedgekeurd.



W.M. Dudok en J. Groote, Plan van uitbreiding gemeente Hilversum, 1933 (SAGV). Op 5 september 1933 werd het plan door de gemeenteraad vastgesteld. Goedkeuring volgde op 1 juli 1935



Luchtfoto, vermoedelijk jaren dertig (Collectie Hilversum)

Karakteristieken van het gebied in deze periode

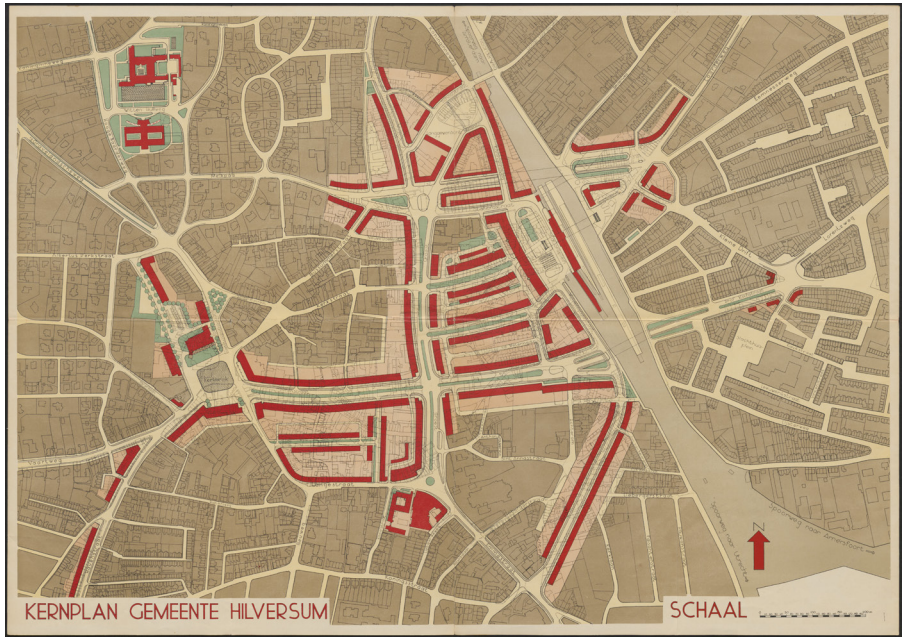
Tijdens het interbellum werd er vrij veel bijgebouwd in het gebied. Ook werden er alweer arbeiderswoningen, winkels en cafés aangepast of geheel vervangen. Straten werden verbeterd en verbreed. Daarbij verdwenen veel van de voortuintjes en bomen uit de vorige periode. Het gebied kreeg een wat stedelijker karakter.

Nog herkenbare gebouwen en structuren:

- **Politiepost van Dudok, 1919**
- **Café Dudok**
- **Winkelbebouwing Larenseweg**
- **Woningen aan de Zuiderweg 61 t/m 91**
- **Blokje op de hoek van de Zuiderweg en Kleine Drift (Zuiderweg 15)**

Vierde fase: naoorlogse periode

Tussen 1941 en 1946 maakte Dudok het Kernplan voor Hilversum, een plan voor het centrum. Vanaf zijn komst naar Hilversum was de kern hem een doorn in het oog. In het plan, dat in 1946 klaar was, stelde hij een ruimere opzet voor omdat hij vreesde dat het centrum de toename van het aantal auto's niet zou kunnen verwerken. Hij deed dit door het wegenstelsel te stroomlijnen door belangrijke verkeersaders te verbreden en recht te trekken. Langs deze wegen projecteerde hij (midden)hoogbouw, onder andere tegenover het station (dit zou pas veel later worden uitgevoerd). Het centrum zou een moderne city moeten worden. Het station zag hij als entree van het centrum en dat betekende dat de bestaande kronkelwegen ernaartoe moesten verdwijnen. Het begin van de Larenseweg zou worden verbreed en aansluiten op een nieuwe tunnel onder het spoor, noordelijk van het stationsgebouw. Ook meer naar het zuiden was een tunnel voorzien. De spoorgebouwen aan de oostzijde van het spoor zouden verdwijnen. Het plan werd slechts gedeeltelijk uitgevoerd. In 1955 werd het plan terzijde gelegd. Het had echter wel gevolgen voor de sanering in het stationsgebied. Aan de oostzijde van het spoor werd in de jaren erna veel gesloopt en heringericht.



W.M. Dudok, Kernplan gemeente Hilversum (NI)

In 1953 werd de locomotievenloods gesloopt. In 1954 werd de tunnel vanaf de voorkant van het station naar de sporen, die in 1929 was gerealiseerd, verlengd naar de achterzijde van het station. Daar kwam een ingangsgebouw met fietsenstalling. Om vanaf de wijk Over 't Spoor naar het station te komen hoefde men niet meer de omweg te maken via de voetbrug over het spoor; die werd in 1964 gesloopt. Het ontwerp van het nieuwe ingangsgebouw was van ir. K. van der Gaast (die ook onder andere de stations voor Tilburg en Eindhoven ontwierp). Op de plaats waar de locomotievenloods stond, kwam een ruim voorplein.

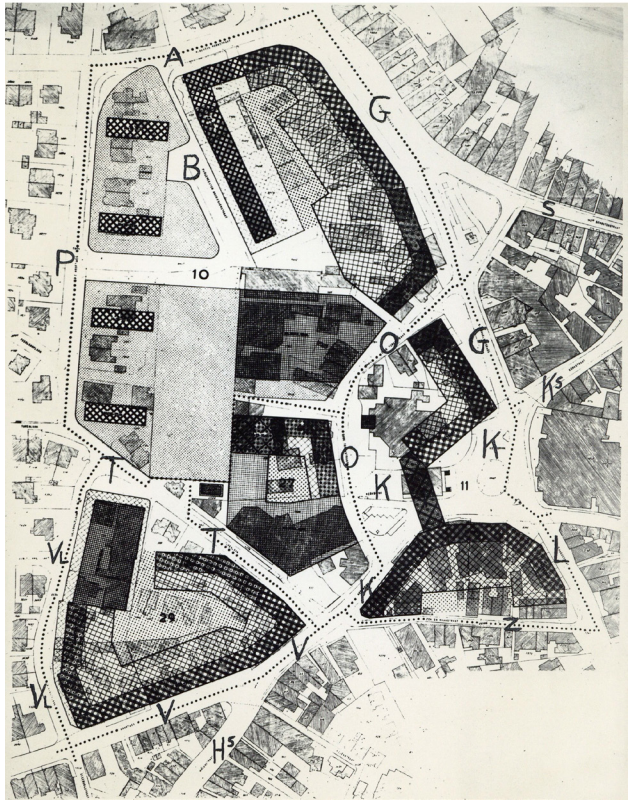


Het oostelijke ingangsgebouw in aanbouw, 1954. Op de achtergrond de voetgangersbrug die na het gereedkomen van de perrontunnel werd afgebroken (foto W.P.F.M. van Schaik, HUA)



Gezicht op het nieuwe, oostelijke ingangsgebouw (foto W.P.F.M. van Schaik, HUA)

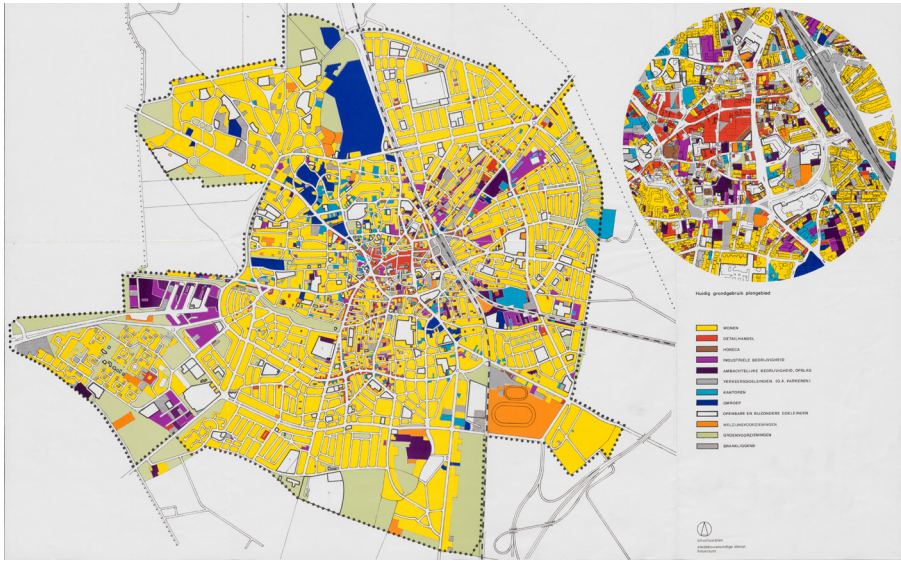
In 1961 verscheen het Structuurplan voor de binnenstad naar ontwerp van J. de Ranitz. Uitgangspunt was dat 'Hilversum zijn functie als hoofdcentrum van het Gooi moest blijven vervullen'. De binnenstad moest een echte binnenstad worden, waar het leven zou bruisen. Een 'compleet stedelijk leven' was het doel. Een belangrijk onderdeel was een sterk vergroot Stationsplein met veel ruimte voor taxi's en openbaar vervoer en aan beide zijden parkeerterreinen. Het driehoekige plein aan de oostzijde werd vanaf dat moment in bezit genomen door geparkeerde auto's. Hiervoor werden de spoorwoningen uiteindelijk ook gesloopt.
In 1979 werd De Nieuwe Kerk aan de Larenseweg werd gesloopt. Ervoor in de plaats kwam begin jaren tachtig een appartementencomplex.



J. de Ranitz, Structuurplan Hilversum (SAGV)



Luchtfoto begin jaren tachtig (collectie Hilversum). De kerk is afgebroken en hiervoor in de plaats is een appartementencomplex gekomen. Het ingangsgebouwtje bij het station staat er nog. Het voorplein is een parkeerplein geworden



Ontwerp Structuurplan Hilversum, 1981 (SAGV)

In 1981 werd het Ontwerp Structuurplan Hilversum gepresenteerd. Het was vooral gericht op de verbetering van de infrastructuur. In 1985 werd besloten dat er een nieuw stationsgebouw zou komen. Hoewel het bestaande gebouw in 1980 op de monumentenlijst was geplaatst koos de gemeenteraad toch voor nieuwbouw en ondanks protesten werd het gebouw in 1990 gesloopt. Ook de kleine stationshal aan het Oosterspoorplein verdween. In 1992 werd het nieuwe station geopend. Vanaf dat moment werd de oostzijde een echte achterkant van het station.
In de jaren erna vonden nog enkele verbouwingen en renovaties plaats. In 2009 kwam een fiets- en voetgangerstunnel onder het station gereed.
Vanaf de crisis van 2008 gingen de voorzieningen, winkels en horeca rond het Oosterspoorplein, en daarmee de verblijfskwaliteit, langzaam achteruit. Gebouwen werden slechter onderhouden en de leegstand nam toe. In 2012 kwam aan de Zuiderweg 1 een appartementencomplex gereed. Het verving een negentiende-eeuws rijtje woningen.
In 2022 verhuisde het tijdelijke stadspark en de horecagelegenheid De Kwekerij, dat twee jaar aan de voorkant van het station had gestaan, naar het Oosterspoorplein aan de achterkant. Een grote pergola is de blikvanger van het park. In het park is ruimte voor lokale ondernemers.



Oosterspoorplein met het stadspark De Kwekerij, 2023 (SAGV)

Karakteristieken van het gebied in deze periode

In de naoorlogse periode zijn veel gebouwen rond het huidige Oosterspoorplein gesloopt. Het aanzicht van het plein transformeerde ingrijpend. Het in de wederopbouwperiode gerealiseerde ingangsgebouw werd begin jaren negentig gesloopt om plaats te maken voor het nieuwe station. Sindsdien ging het plein nog enkele malen op de schop. De panden uit de interbellumperiode aan de Larenseweg, de Kleine Drift en de Zuiderweg bleven daar het beeld bepalen.

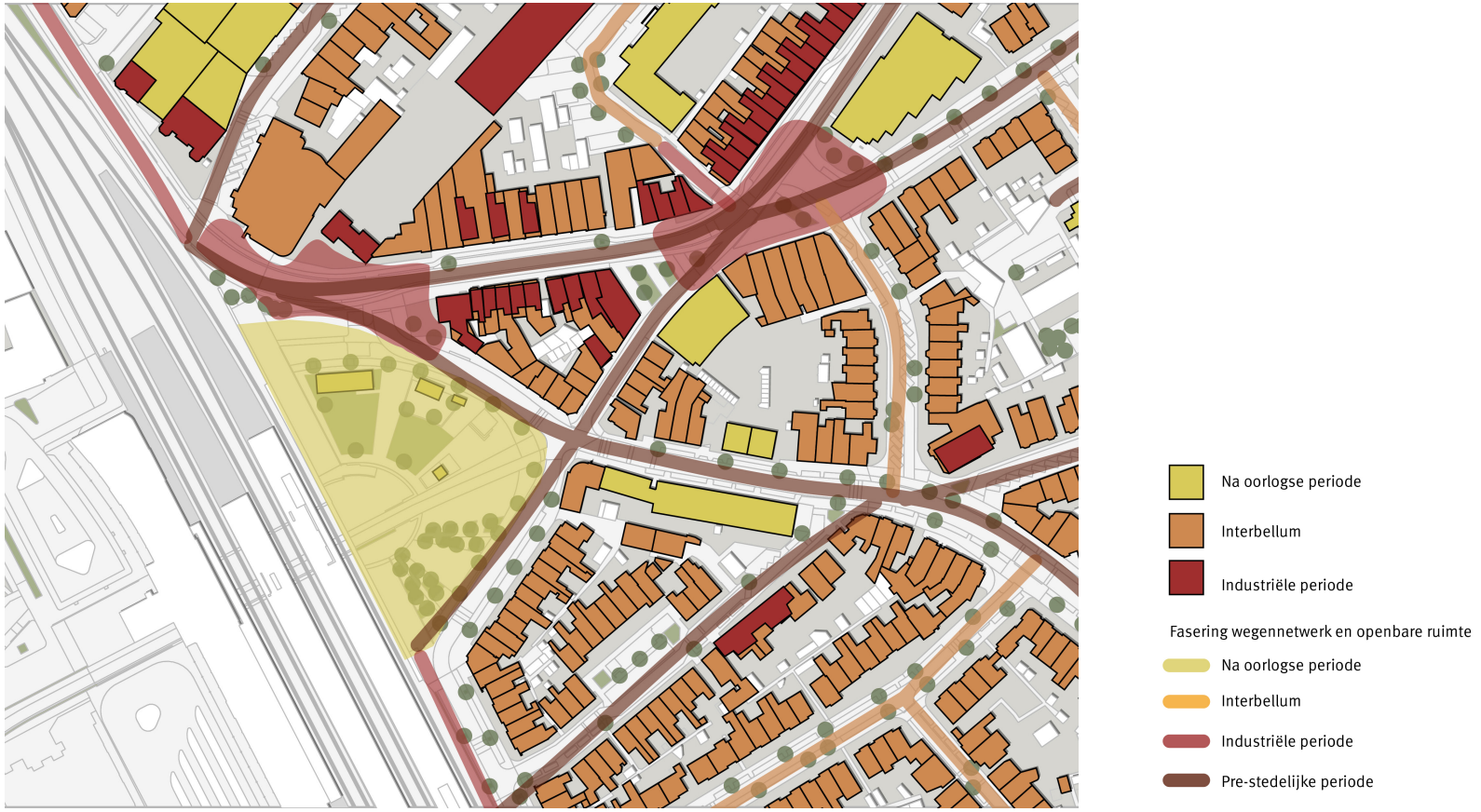
3 Cultuurhistorisch en ruimtelijke analyse en waardestelling

3 Cultuurhistorisch-ruimtelijke analyse en waardestelling

Algemeen

Drie constituerende fasen; één meest bepalend

Het gebied telt drie constituerende fasen (fasen die bepalend zijn geweest voor de lay-out 2D en ruimtelijke opzet en verschijningsvorm 3D: pre-stedelijke fase (tot 1870), vroeg-industriële fase (1875 - 1914), en interbellum (1918 -1939). Het interbellum is de meest bepalende constituerende fase, vooral wat betreft bebouwing. De industriële fase is grotendeels verdwenen (afgebroken, waaronder de locomotievenloods). De huidige Ki-bar en het station van de Gooische Stoomtram zijn de enige twee nog goed zichtbare publieke gebouwen uit deze periode. In de noordelijke en zuidelijke bebouwingswand van de Larenseweg bevinden zich nog wel negentiende-eeuwse casco's. Alle structuren en objecten uit deze periode hebben cultuurhistorische waarde. De cultuurhistorische waarde is lager bij sterke aantasting en sterk verminderde herkenbaarheid van de historiciteit.



Fasering van bebouwing en wegen. Interbellum bebouwing dominant

Identiteit gebied: combinatie niet-geplande stedelijkheid negentiende eeuw met tuinstadarchitectuur en achterkant van het station

De identiteit van het gebied is een combinatie van de dominantie van het interbellum-tijdperk in een kleinstedelijke, tuinwijkachtige variant, in combinatie met de kleinstedelijke, vriendelijke en weinig geordende sfeer van laatnegentiende-eeuwse industrialisatie en stedelijkheid, voortgekomen uit en georiënteerd op het station. Deze vroege, kleinstedelijke ‘achterkant van het station’ is nog altijd ervaarbaar en specifiek.



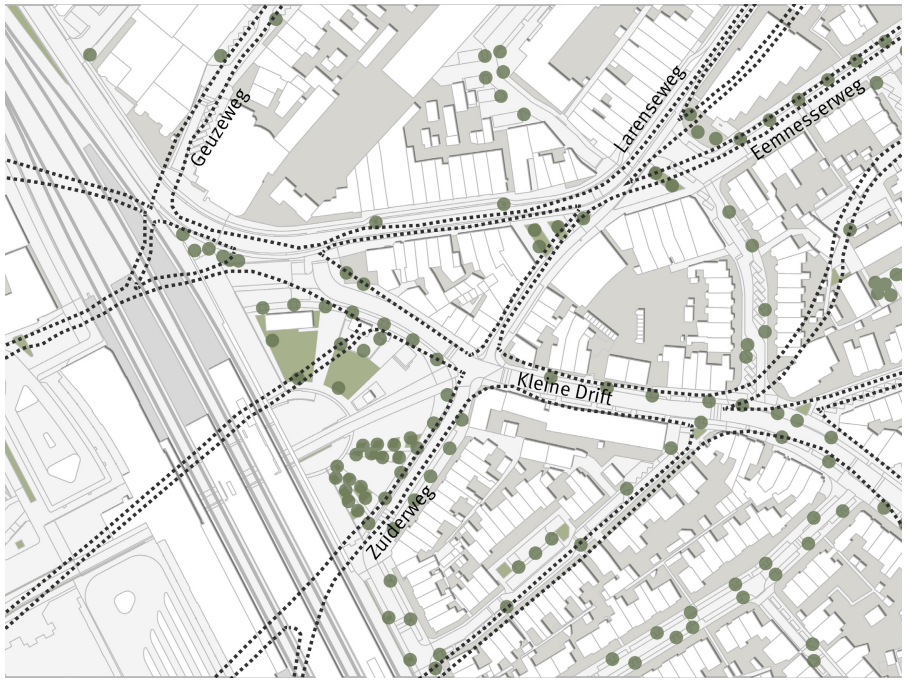
Larenseweg met Café Dudok en Ki-Bar


Kruising Kleine Dirft en Zuiderweg

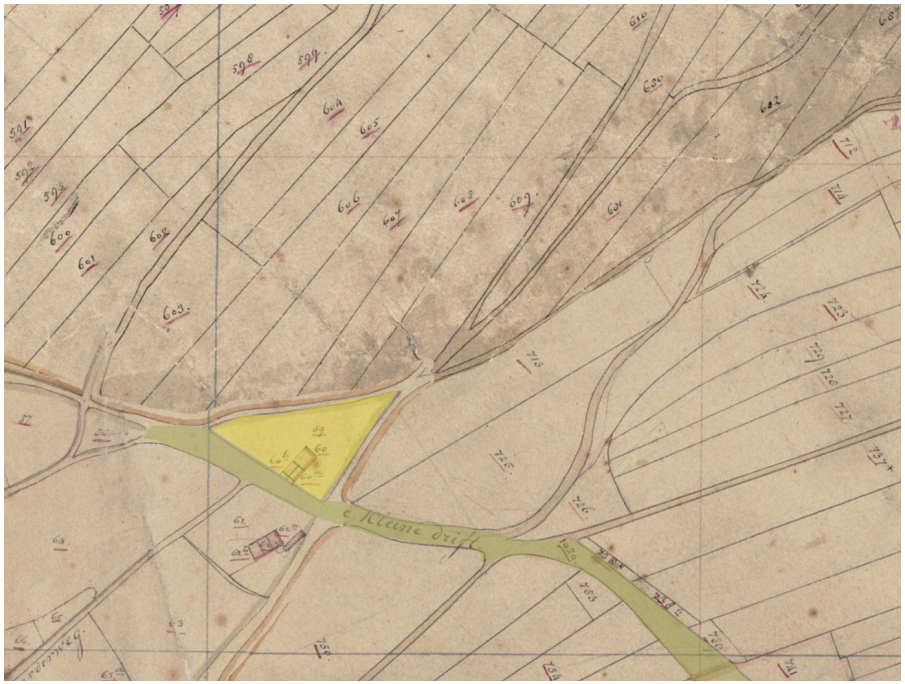

Gebouw Gooische Stoomtram

Prestedelijke fase nog steeds afleesbaar

De prestedelijke fase (fase 1, fase van het esdorp Hilversum) is nog altijd aanwezig voor wat betreft de stadsplattegrond van wegen en de vorm van bouwblokken. De gekromde of gebogen straten, afgeronde hoeken en gebouwen teruggeplaatst van de hoek of met tuinen rondom de hoek, gaan terug op de gekromde en zwenkende zandwegen en onregelmatige grote kavels van de kern van het dorp. Dit geldt ook voor het driehoekige bouwblok waar de Ki-bar een onderdeel van is: deze komt rechtstreeks voort uit een driehoekige pre-stedelijke agrarische kavel. De gekromde Drift, de Zuiderweg en de Oude Eemnesserstraat volgen het beloop van de onregelmatige wegen binnen het dorp. De Larenseweg, de Eemnesserweg (gedeeltelijk) en de Geuzenweg volgen daarentegen het rechte beloop van de oude wegen over de in stroken verkavelde Eng (het bouwland).



Predesetedelijke structuur over de huidige plattegrond



Uitsnede kadastrale kaart met geel gemarkeerd de agrarische kavel ter plaatse van huidig driehoekig blok Kleine Drift, Zuiderweg, Larenseweg. Daaronder: met groen gemarkeerd Kleine Drift

Nieuwe straten toegevoegd tot en met het interbellum

In de meest vormende jaren van deze buurt – het vroeg-industriële tijdperk en het interbellum – zijn hier nog straten aan toegevoegd. Ook deze zijn nog vrijwel alle aanwezig. Ze zijn recht (vroeg-industrieel) of gebogen (vaak interbellum).



Uitsnede kaart 1933



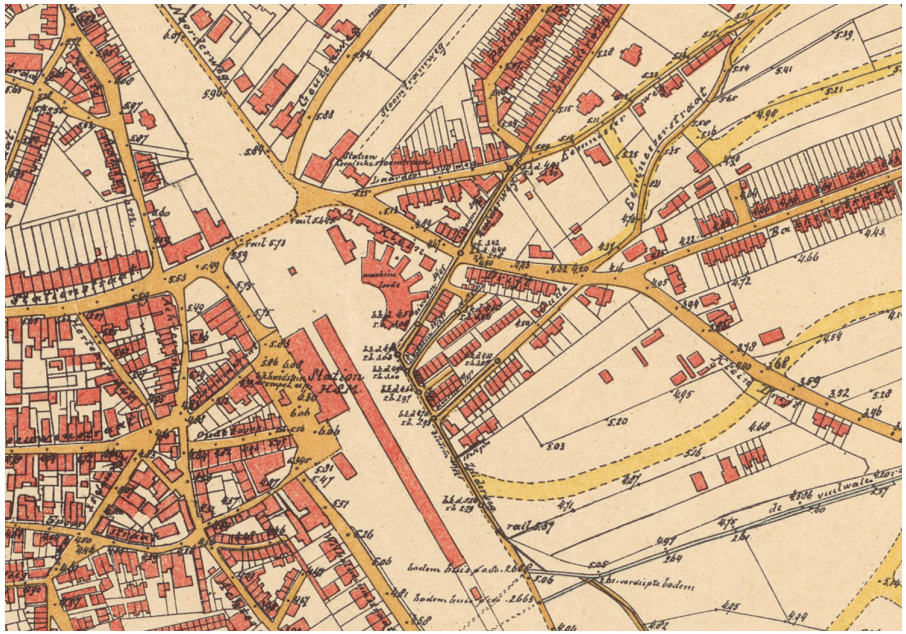
Fasering van bebouwing en wegen. Interbellum bebouwing dominant

Ontwikkeling naar planmatige tuinwijkstedenbouw

Het gebied 'Over 't spoor' ontwikkelde zich van een niet-planmatig gegroeide woon-werkbuurt uit eind negentiende, begin twintigste eeuw, sterk gelieerd aan het spoor, naar een meer planmatig ontwikkelde woon-werkbuurt, gelieerd aan het spoor in het interbellum, met meer tuinwijkachtige woonblokken en straten.
De buurt werd in het interbellum 'genormaliseerd' naar een buurt met gesloten stedenbouw in een tuinwijkvariant. Het betrof lineaire, tweezijdig bebouwde straten met lage bebouwingsrijen en semi-gesloten bouwblokken (binnenterrein omsluitende 'ilots' met onbebouwde tussenruimten tussen de samenstellende panden of blokken) met groene achtertuinen in het binnengebied. Een opzet zoals ook in veel andere buurten van Hilversum. Deze situatie is grosso modo nog intact.
Sommige oudere bouwblokken uit de vroeg-industriële fase zijn nooit voltooid geworden, tot op de huidige dag (bouwblok tussen Larenseweg, Zuiderweg en Kleine Drift en bouwblok tussen Larenseweg en de busremise).



Knooppunt Larenseweg-Eemnesserweg met op de achtergrond de voormalige kerk (SAGV)


Uitsnede kaart 1905



Uitsnede kaart 1933

Twee typen straatprofielen

Er ontstond in het interbellum een verschil tussen twee typen straten: straten/bebouwingsrijen met de bebouwing rechtstreeks grenzend aan de openbare ruimte, zonder voortuinen, en straten / bebouwingsrijen met voortuinen en een vergroende afstand tot de stoep en rijbaan. Vooral de voorheen zeer groene en rijk met voortuinen bedeelde Larenseweg werd in het interbellum stedelijker door het naar voren uitbouwen van de voorgevels en de verwinkeling van de straat. Voortuinen en bomen werden verwijderd. Ook de Kleine Drift tussen Oosterspoorplein en de Bakkerstraat kreeg al voor de Tweede Wereldoorlogeen krapper, weinig tuinstadachtig profiel. In zijn algemeenheid kon in het interbellum in zekere zin een tweedeling worden gezien tussen een meer stedelijk profiel in het noorden en een meer tuinwijk-straatprofiel met voortuinen in het zuiden van de buurt. Dit lichte onderscheid is gebleven tot op de huidige dag.



Profiel Zuiderweg



Profiel Larensweg Interbellum

Rustig en kleinstedelijk karakter

Ondanks de meer stedelijke Larenseweg en de meer stedelijke knoop van Kleine Drift-Larenseweg-Noorderweg, was de hele buurt tot in de wederopbouw toch vrij rustig, groen en kleinstedelijk. Dit zeker in vergelijking met de andere zijde het spoor, waar het centrum sterker was ontwikkeld. Dat onderscheid tussen beide kanten van het spoor is in de laatste decennia door de stedelijke centrumontwikkelingen aanzienlijk versterkt. Wel is ‘Over ’t Spoor’ sinds de wederopbouw verder verdicht met bebouwing en is ook aanzienlijk minder groen in de openbare ruimte. De verloedering van de bebouwing langs de Larenseweg en de Zuiderweg en de introductie van afwijkende gebouwtypologieën hebben het kleinstedelijke karakter en de ruimtelijke coherentie verder aangetast.



Gebouw Gooische Stoomtram



Larenseweg met het links het tramstation en Café Dudok en rechts een deel van de Ki-bar, 1975 (SAGV)



Huidige Oosterspoorplein

Voortuinen, hoog opgaande bomen en plantsoenen: dé vergroeningstactiek in het vroeg-industrieel en Interbellum-tijdperk

In zijn algemeen was de buurt Over 't spoor ook vóór de Tweede Wereldoorlog zeer groen en ruim bedeeld met groene voortuinen, hoog opgaande bomen en plantsoenen. Deze voortuinen waren niet alleen te vinden bij woonhuizen en woningblokjes, maar opmerkelijk genoeg ook bij gebouwen met een publieke functie, industriegebouwen of gebouwen die gerelateerd waren aan het spoor. Vrijwel altijd waren ze met sierhekken of hagen afgescheiden van het trottoir of de rijbaan.
Dit laatste geldt ook voor de plantsoenen, die veelvuldig werden ingezet op vorkpleinen, tussen rijbanen, en in allerlei ruimten die een visueel rustpunt dienden te verzorgen, ook bij industrielocaties.



Luchtfoto met situatie eind 19e - begin 20e eeuw (SAGV)



Voortuinen Larensweg (SAGV)



Knooppunt Larenseweg-Eemnesserweg met op de achtergrond de voormalige kerk (SAGV)

Cafés met tuin en/of terras; historische Ki-bar geeft historische identiteit

Sommige cafés in deze buurt hadden eveneens vóór de Tweede Wereldoorlog een riante, groene voortuin, in gebruik als terras. Café Lakeman (de huidige Ki-bar) zat begin twintigste eeuw op een prominente hoek en de ruime tuin was nog een restant van de oorspronkelijke punt van de agrarische kavel. Er bevonden zich meerdere hoge bomen op het terras. Er tegenover lag de voortuinenstrook van de spoorgebouwen en de groene tuin van het Amsterdamsch Café. Een deels van de voortuinen is nog aanwezig, alleen bij enkele woningrijen uit het interbellum. Het oorspronkelijke voorerf bij de Ki-bar is in een iets gewijzigde vorm nog aanwezig, alleen is hij nu versteend en zonder bomen.
De historische Ki-bar en zijn erf vertegenwoordigen een bijzondere cultuurhistorische waarde, omdat het gebouw al sinds eind negentiende of begin twintigste eeuw in gebruik is als uitspanning en het in die hoedanigheid de stedelijke geschiedenis van deze knoop ook duidelijk weergeeft.



Het Amsterdamsch Café en het station van de Gooische Stoomtram recht tegenover Café Lakeman (collectie Hilversum)



Café Lakeman (huidige Ki-bar) met buitenterras (SAGV)



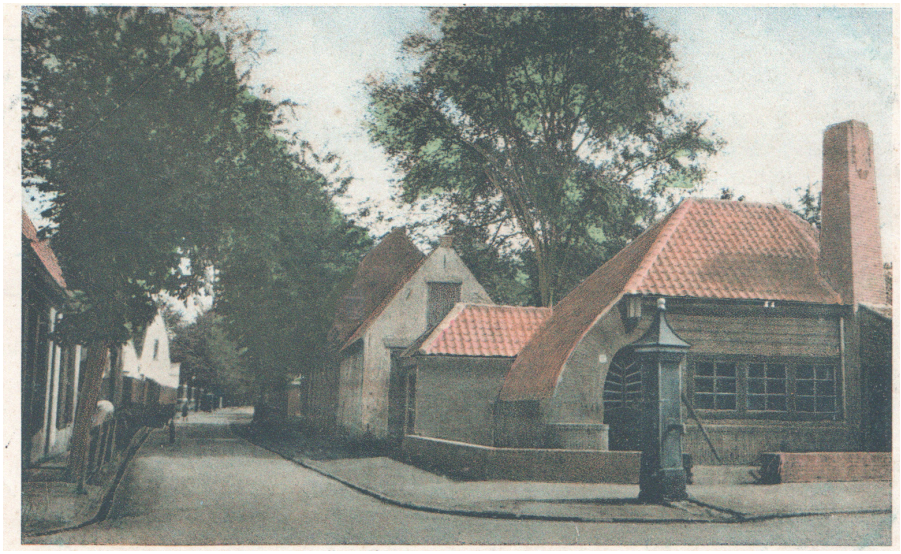
Samenkomst van Larenseweg en Kleine Dirft (SAGV)

Veel en ruimtevormende bomen

De bomen werden bewust ruimtevormend ingezet en zelfs seriematig in voortuinen geplaatst. De bomenrijkdom is vooral na de Tweede Wereldoorlog sterk uitgedund. Langs de Larenseweg gebeurde dat al in het interbellum, gekoppeld aan de winkels die hier werden gerealiseerd. Ook de Kleine Drift tussen Zuiderweg en Larenseweg kreeg in het Interbellum een krapper en meer stedelijk profiel, zij het met laagbouw met hoge kap. Hier verdwenen veel hoge bomen voor de bebouwing.
In de naoorlogse jaren zijn er nog meer bomen verdwenen, onder andere op het plein voor de Nieuwe Kerk.



Larenseweg gezien vanuit westelijke richting met kerk (collectie Hilversum)


Politiepost, hoek Zuiderweg en Kleine Drift (Collectie Hilversum)



Larenseweg gezien vanuit oostelijke richting (collectie Hilversum)

Bebouwing: interbellumkarakteristiek dominant: ‘lange korrel’

Hoewel de (in zijn algemeenheid) weinig planmatige industriële periode de grondslag heeft gelegd voor de bebouwing in deze buurt, is de typologie van het architectonisch en/of stedenbouwkundig individuele gebouw hier niet dominant. Deels is dat toe te schrijven aan het gegeven dat ook in de vroeg-industriële periode woonhuizen niet als individueel object, maar als onderdeel van een repetitieve bouweenheid – een woningrij – werden gebouwd, maar voor een belangrijk deel toch omdat de woningrijen van het interbellum de buurt zijn gaan domineren. Die periode kenmerkt zich vooral door meer langgerekte, in horizontale richting ontwikkelde bouweenheden, waar met architectonische middelen de horizontaliteit en communaliteit worden benadrukt, overigens zonder dat de individuele wooneenheid daarbinnen ten onder gaat in de repetitie.
De enige gebouwen die wel een meer individueel karakter hadden waren de publieke en industriële gebouwen – zoals het stationsgebouw van de Gooise Stoomtrammaatschappij of Hotel Santbergen, hoewel ook deze sterk waren ingebed in de architectuurtaal van de tijd en van de omgeving.



Langerekt woningblok aan de Zuiderweg



Amsterdamsch Café, tegenwoordig Café Dudok, aan de Larenseweg (SAGV))



Hoek van woningblok aan de Zuiderweg, 1978 (SAGV)

Architectuur: interbellumkarakteristiek dominant

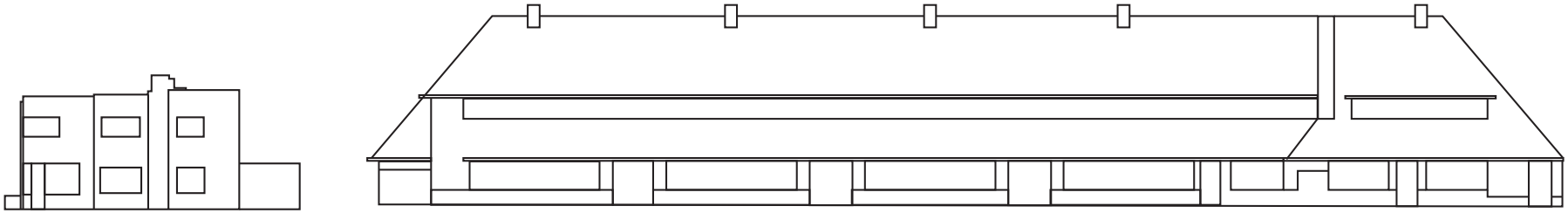
Het interbellum als meest bepalende constituerende fase heeft een zwaar stempel gedrukt op de bebouwing en de architectuur van deze buurt. De gebouwen uit deze periode worden gekenmerkt door:

- monumentaliteit door middel van een gedurfde expressie en rijkdom in uitwerking is vaak een uitdrukkelijk doel van deze architectuur; vaker langgerekte volumes, niet perse kleine korrel in horizontale zin.
- doorgaans een expressieve hoofdvorm, vaak als gevolg van een (bijzonder) hoge kap en verbijzonderde plastiek in de volume-opbouw (erkers, uitbouwen, smalle torenachtige volumes),
- een duidelijk ritme,
- vaak een sterk horizontale richting, geen repetitie in verticale zin,
- een grote mate van architectonische verfijning (consequente dóórontwerpen tot op zeer kleine schaalniveaus),
- Uitdrukkelijk gebruik van reliëf in gevels, ramen en deuren, waardoor een rijk beeld ontstaat.
- schoon metselwerk met reliëf
- kozijn- en raamhout dat doorgaans als ritmerend, gevel-ordenend en uitdrukkelijk ornamenteel wordt ingezet.

In deze zin sluit de buurt – zij het gehavend – goed aan op een veel in Hilversum voorkomende karakteristiek.

Zuiderweg

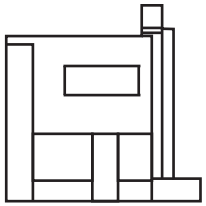


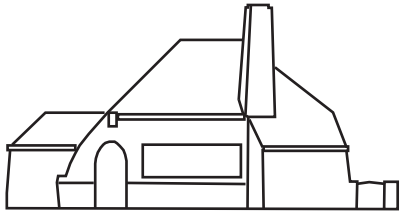


Kruising Zuiderweg en Kleine Drift



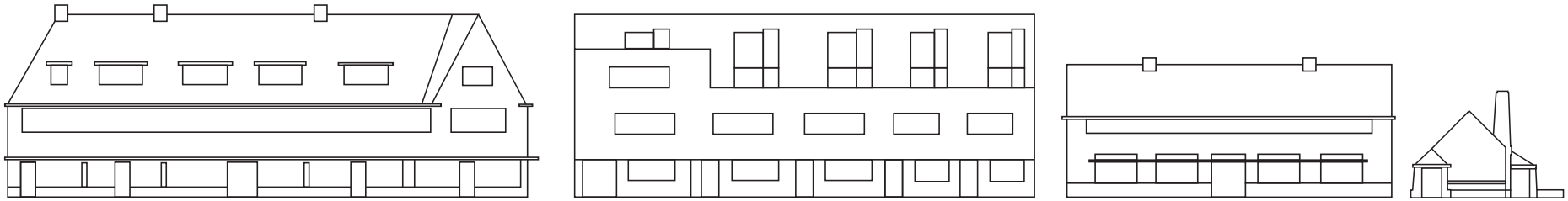






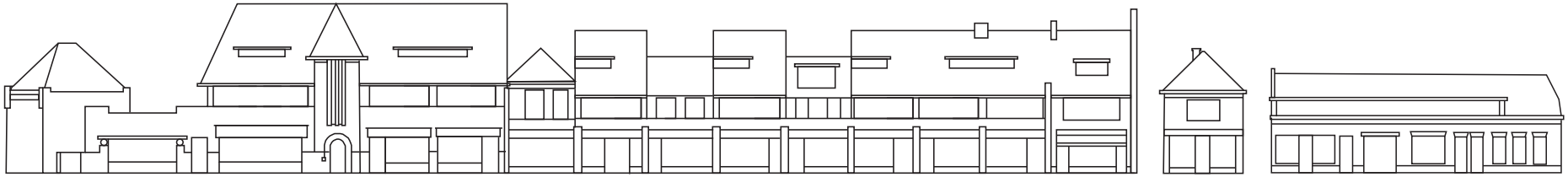
Eemnesserweg





Larenseweg noordwand





Architectuur: getransmuteerde blokken vroeg-industrieel → interbellum: zeer zeldzaam

Zowel de zuid- als de noordwand van de Larenseweg tussen de samenkomst van Eemnesserweg-Larenseweg en de Kleine Drift bestaan in de kern uit negentiende-eeuwse woningrijen die in het Interbellum naar voren zijn uitgebouwd in de destijds nieuwe architectuurtaal van het baksteenexpressionisme van het Interbellum. Op zichzelf is dat al een uitzonderlijk gegeven voor negentiende-eeuwse architectuur, maar het feit dat de transformatie van het noordelijk blok stapsgewijs is gedaan, maar het niet helemaal is doorgevoerd en dit nog duidelijk zichtbaar is, is zeer uitzonderlijk. Dit vertegenwoordigt een cultuurhistorische waarde.



Larenseweg met het links het tramstation en Café Dudok en rechts een deel van de Ki-bar, 1975 (SAGV)



Aanzicht gevelwand Larenseweg huidige toestand

Oosterspoorplein

Sloopplein

Het huidige Oosterspoorplein is een ‘sloopplein’: vanaf het eind van de negentiende eeuw tot de jaren zestig was het bebouwd met spoor-gerelateerde gebouwen die zich grotendeels aan de straat presenteerden met groene voortuinen. Na de sloop van deze gebouwen verrees in de wederopbouwperiode een ingangsgebouw naar het station met fietsenstalling op de grote open ruimte, en was de rest van het plein niet gebruiksvriendelijk ingericht (parkeerveld). In de huidige situatie is het plein ingericht als verblijfsplein met ondersteunende functies in kleine gebouwen. Omdat deze ruimte in de geschiedenis van de locatie nooit eerder als plein heeft gefunctioneerd en als zodanig ook nooit was ontworpen, zijn de wanden niet op deze functie afgestemd en is het plein niet op een verbijzonderde wijze met zijn omgeving verbonden of specifiek ingericht. De huidige inrichting deelt de ruimte te veel op.



Kleine Drift gezien vananf de hoek Zuiderweg, 1967 (SAGV)



Luchtfoto met situatie tijdens de Wederopbouw (SAGV)



Kleine Drift gezien vananf de hoek Zuiderweg, 1966 (SAGV)

Asymmetrisch plein (zie Twee typen straatprofielen)

De historische ontwikkeling heeft veroorzaakt dat het noordelijk deel van het plein een stedelijker tint had, méér dan het zuidelijk deel van het plein. Dit is in essentie nog altijd zo, ondanks het feit dat de spoorwegovergang en de voetgangersluchtbrug zijn verdwenen en in het zuiden een hoofdroute voor fietsers is ontstaan. In die zin is het huidige Oosterspoorplein asymmetrisch. Deze asymmetrie vertaalt zich ook nog altijd in de bebouwingswand langs de zuidelijke Zuiderweg met voortuinen, en langs de Larenseweg waar direct aangesloten wordt op de weg en geen sprake is van voortuinen maar van een winkelplint.



Asymmetrie plein

Kleine Drift

Kleine Drift pre-industrieel dominant, nu minder stedelijk

De Kleine Drift was in de pre-stedelijke fase de belangrijkste ruimte, was het breedst en had een centrale functie voor het samendrijven van het vee. Vanaf de vroeg-industriële fase en het interbellum werd het belang van de Kleine Drift minder. De van oorsprong rechte Larenseweg werd eveneens een belangrijkste route. De Kleine Drift bleef niettemin ontsluitingsroute voor het achterliggend gebied en is als geheel tot op de huidige dag goed herkenbaar.



De Kleine Drift - kruising Zuiderweg (Collectie Hilversum)



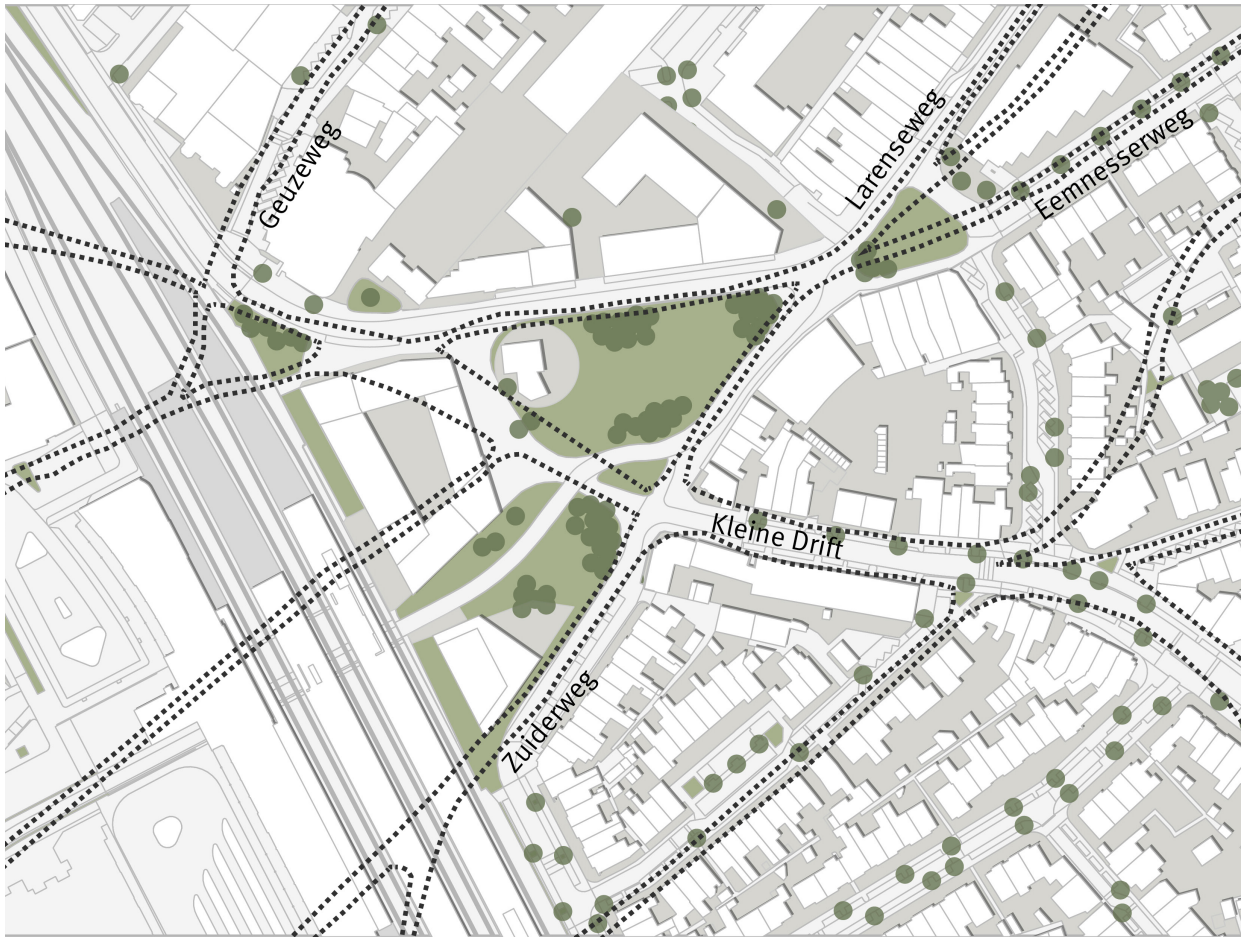
Uitsnede kadastrale kaart met de agrarische kavel ter plaatse van huidig driehoekig blok Kleine Drift, Zuiderstraat, Larenseweg. Daaronder: Kleine Drift



Politiepost aan de Kleine Drift (Collectie Hilversum)

Kleine Drift op Oosterspoorplein: drukt zich alleen nog uit middels bebouwingswand

De Kleine Drift is waarschijnlijk nooit een brink geweest, maar kende mogelijk als centrale ruimte voor het vee aan de rand van de kern van het dorp wel een intensieve begroeiing met bomen. Hierover ontbreekt nog bronnenmateriaal. Nu is de Kleine Drift ter hoogte van het Oosterspoorplein als ruimte niet meer herkenbaar, maar gaat op in de pleinachtige ruimte van het Oosterspoorplein. Alleen de oostelijke bebouwingswand geeft hier nog de historische rand van de Kleine Drift aan. De Ki-bar ligt nog precies op de hoek van de historische Kleine Drift en de Larenseweg, waar deze ook al sinds het begin van de twintigste eeuw heeft gelegen.



Predesetedelijke structuur over nieuwe situatie stedenbouwkundig plan Bruisend Hart

Over ‘t spoor-noord

Verkeersknoop

De noordzijde van Over ’t Spoor ontwikkelde zich al vanaf eind negentiende, begin twintigsteeeuw tot een verkeerskundige knoop, vanwege de spoorwegovergang en later de voetgangersluchtbrug die in het verlengde lag van de Larenseweg. De Larenseweg ontwikkelde zich vanaf dat moment als een belangrijke route, maar ook de Kleine Drift verbond het gebied met de achterliggende industrieën en woonbuurten.



Gebouw van de Gooische Stoomtram (SAGV)


Voetgangersbrug (SAGV)


Stationsgebouwtje oostzijde (SAGV)

Stedelijk programmatische knoop met historische betekenis

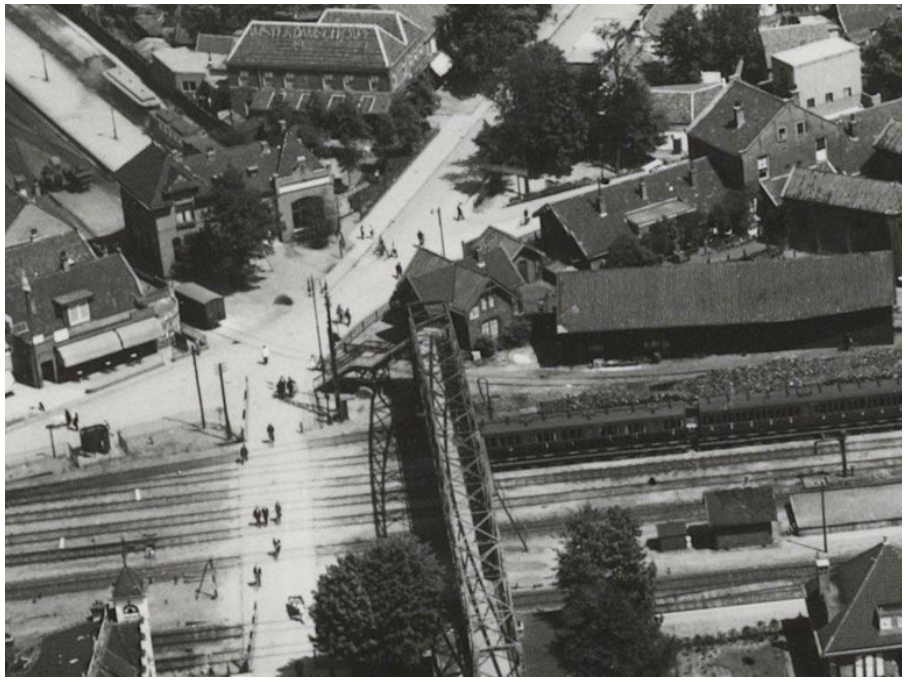
Maar er was ook sprake van een stedelijke knoop. In de vroeg-industriële tijd en het interbellum hadden zich aan deze knoop de recreatieve en publieke functies gevestigd, waar er nu nog vier van over zijn: de historische Ki-bar (huidige naam voor het café uit ca. 1880), café Dudok, het station van de Gooische Stoomtrammaatschappij, en hotel-restaurant Santbergen. Dit conglomeraat van historische gebouwen verleent een sterke historiciteit en monumentaliteit aan deze plek en is een krachtige herinnering aan het negentiende-, begin twintigste- eeuwse 'Stationskwartier' van Over 't Spoor.



Historische ankerpunten

Geen plein in strikte zin; wel betekenisvolle wegverbreding met ‘koppen naar elkaar’

De drukke knoop van Larenseweg, Kleine Drift, Noorderweg en spoorweg-luchtbrug was geen plein in de strikte zin, maar wel een wegverbreding die zijn logica ontleende aan de betekenis van de aansluitende routes: de spoorwegovergang naar het Centrum, de Laarderweg met zijn winkels en de Kleine Drift (later oostwand Oosterspoorplein). De bebouwing rond de wegverbreding richtte zich met de (monumentale) gevels naar elkaar en naar de wegenknoop. Voor wat betreft de overgebleven monumentale bebouwing is dat nog altijd zo, zij het dat de knoop van wegen minder goed herkenbaar is geworden als gevolg van de afbraak van de spoorgebouwen.



Uitsnede luchtfoto met situatie eind 19e - begin 20e eeuw (SAGV)

Relatie met centrum in loop der tijd sterk verarmd

Het spoor was weliswaar vanaf zijn aanleg een barrière tussen het centrum van Hilversum en de oostkant van de stad, toch heeft er tot aan het eind van de twintigste eeuw altijd een directe visuele verbinding bestaan en een zeker gevoel van nabijheid tussen de knoop van de Kleine Drift-Larenseweg-Noorderweg en het centrum van Hilversum. Historische foto's laten deze nabijheid duidelijk zien. Over de spoorovergang heen presenteerde het centrum zich onmiddellijk, dichtbij en op ooghoogte aan de waarnemer op de Larenseweg. In die zin liep de buurt hier ook niet 'dood'. De directe visuele relatie en de vele gebouwen aan de Kleine Drift en Laarderweg zorgden voor een gevoel van ruimtelijke continuïteit en richtingenkeuze. Vanaf de bouw van het langgerekte en hoge stationsgebouw in 1990 aan de centrumkant en het opheffen van de spoorovergang is deze visuele verbinding en de gevoelsmatige nabijheid echter verdwenen. Het Oosterspoorplein is nu duidelijk de 'achterkant van het station' en een onvermijdelijk 'eind', niet alleen omdat het stationsgebouw aan de andere zijde van het spoor een 'blikstopper' is voor de oostkant – de fietstunnel verandert hier niets aan – , maar ook omdat de ruimtelijke opzet en inrichting van het Oosterspoorplein dat eindpuntgevoel niet weggenomen heeft door de locatie op overtuigende wijze ruimtelijk betekenis te geven.



Voetgangersbrug (SAGV)



Overgang Larenseweg in Noorderweg

De Zandloper: Vorksplitsing Larenseweg - Eemnesserweg

Plein werd wegenknoop

De buurt kende voor het ontstaan van het Oosterspoorplein slechts één plein dat deze naam verdiende (maar geen naam had): de trechtervormige ruimte op de samenkomst van de Eemnesserweg, de Larenseweg en (later) de Boerhavestraat. Deze ruimte werd sinds het begin van de twintigste eeuw gedomineerd door de grote Nieuwe Kerk, geflankeerd door hoge bomen en aan de voet een groot, groen middenplantsoen. Aan de andere kant van het plein was gedurende vele decennia een café, net als aan de Kleine Driftkant van hetzelfde bouwblok. Sinds de afbraak van de kerk en het café heeft dit vorkplein zijn monumentaliteit verloren en ook zijn ruimtelijke karakteristieken als plein. Het is nu eerder een zandlopervormige wegenknoop zonder een duidelijk begin en eind. De huidige inrichting deelt de ruimte op in (verkeers)stroken.



Knooppunt Larenseweg-Eemnesserweg gezien vanuit oostelijke richting



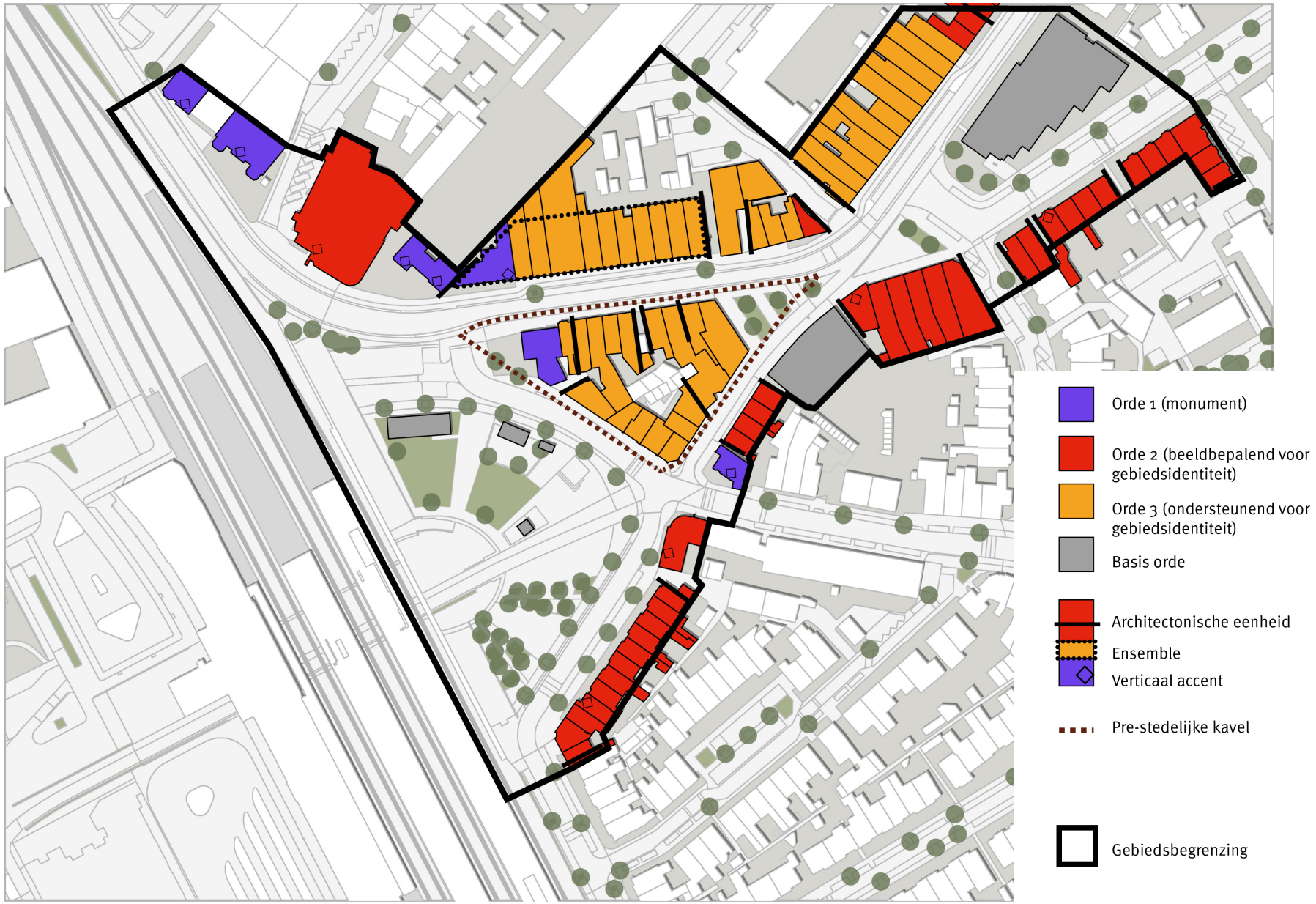
Knooppunt Larenseweg-Eemnesserweg met op de achtergrond de voormalige kerk (SAGV)



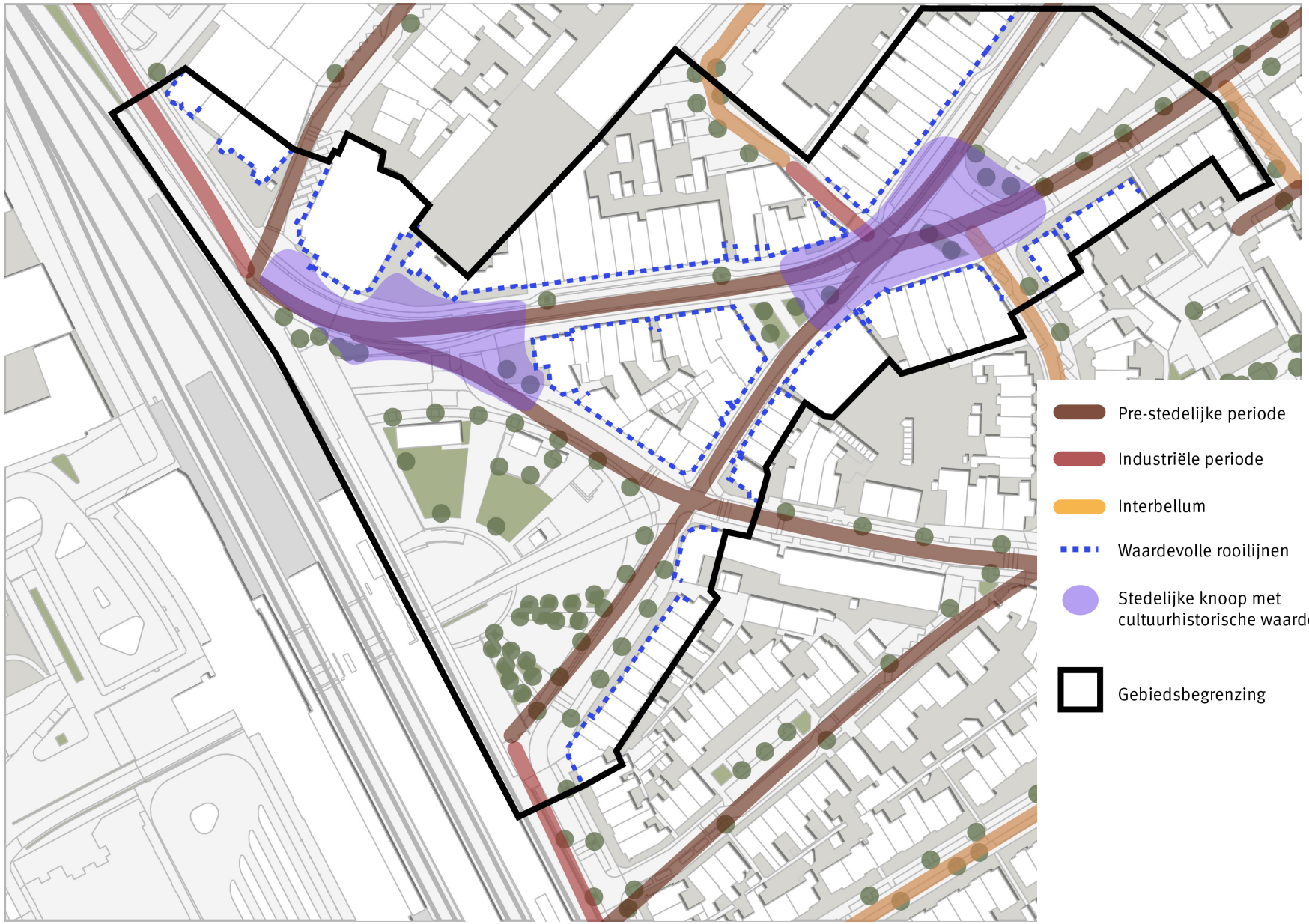
Knooppunt Larenseweg-Eemnesserweg gezien vanuit westelijke richting

Waardenkaarten

Cultuurhistorische waardering gebouwen



Waardevolle openbare ruimte



Cultuurhistorische & ruimtelijke aanbevelingen

4

Algemeen: basisaanbevelingen

1. **Identiteit: versterk het tuinwijkkarakter uit het Interbellum aan de kleinstedelijke kant van het station**

2. **Versterk met de ruimtelijke structuur de tuinwijkstedenbouw van de buurt**
   De ruimtelijke structuur van planmatige tuinwijkstedenbouw wordt gevormd met eenduidige straat- en pleinruimtes die ruimtelijk ondersteund worden door bebouwingsrijen en die onderdeel vormen van semi-gesloten bouwblokken met een helder onderscheid tussen een formele voorzijde aan de (verkeers)straat en een informele, stille achterzijde. Maak gebruik van deze heldere ruimtelijke uitgangspunten bij de nieuwbouw.
   Werk dit door in een semi-besloten opzet van het Oosterspoorplein
   Streef bij introductie van nieuwbouw naar grondgebonden woningen, ook bij appartementsblokken (BG-laag én verdiepingen ontsloten met eigen voordeur aan straat).

3. **Houd prestedelijke structuren als oudste laag zichtbaar**

4. **Oosterspoorplein: ontwerp het als één krachtige, samenhangende ruimte, waar de verschillende schaalniveaus architectuur, stedenbouw en openbare ruimte-inrichting sterk op elkaar betrokken zijn.**

5. **Versterk het meer stedelijke profiel in het noorden en het tuinstadprofiel in het zuiden (asymmetrisch plein)**



Asymmetrisch plein

6. **Sluit met de vergroeningstactieken aan op de groen-identiteit van Hilversum als geheel en die van het vroeg-industriële tijdperk en het Interbellum**



Straatprofiel De Groest (Google Streetview)



Straatprofiel Van de Sande Bakhuyzenstraat (Google Streetview)

7. **Architectuur: gebruik vormtaal, materialisering en kleurgebruik uit het Interbellum als inspiratiebron voor woningbouw en stationsblokken. De gebouwen uit deze periode worden gekenmerkt door:**

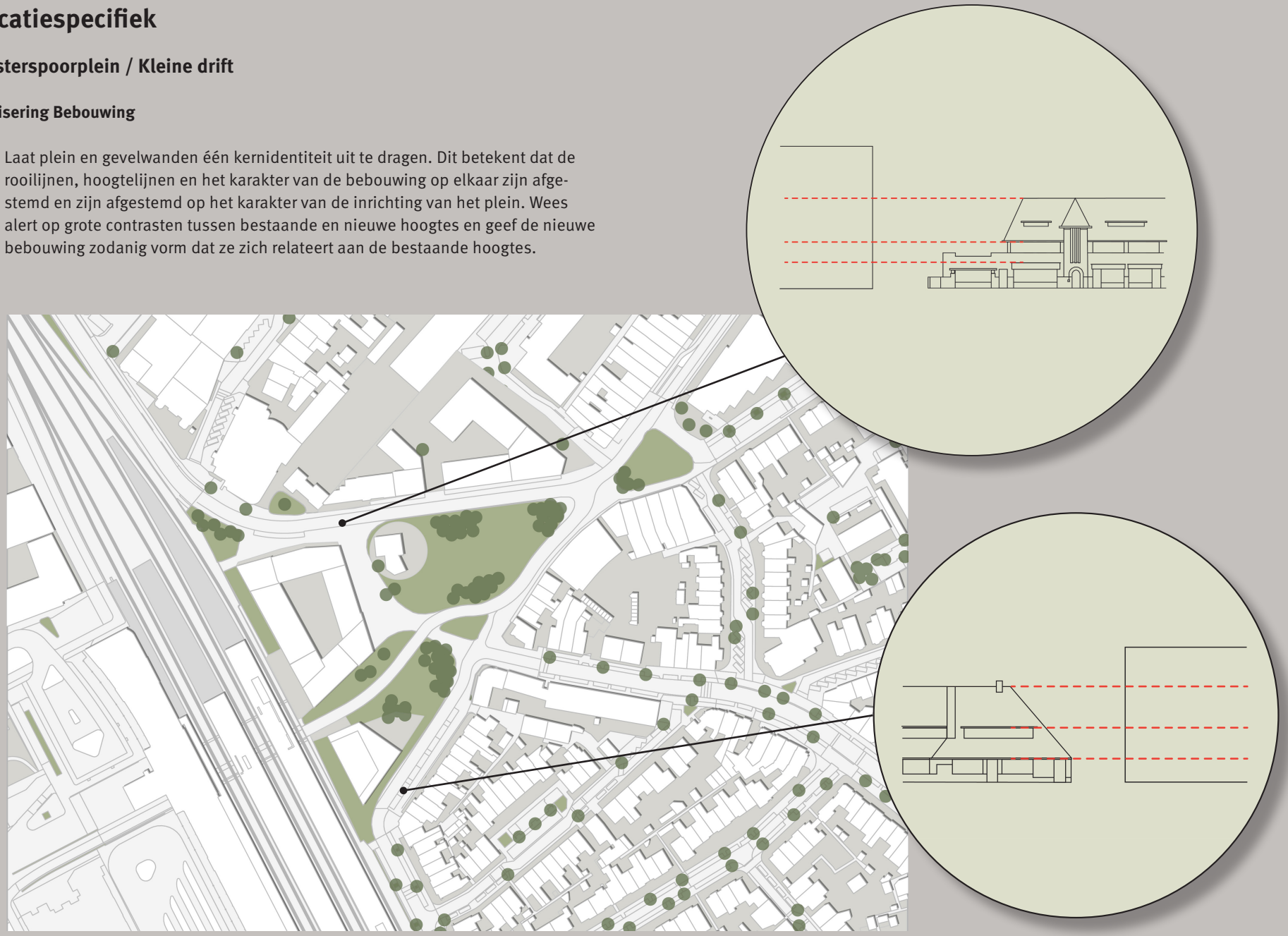
- monumentaliteit door middel van een gedurfde expressie en rijkdom in uitwerking is vaak een uitdrukkelijk doel van deze architectuur; vaker langgerekte volumes, niet perse kleine korrel in horizontale zin.
- doorgaans een expressieve hoofdvorm, vaak als gevolg van een (bijzonder) hoge kap en verbijzonderde plastiek in de volume-opbouw (erkers, uitbouwen, smalle torenachtige volumes),
- een duidelijk ritme,
- vaak een sterk horizontale richting, geen repetitie in verticale zin,
- een grote mate van architectonische verfijning (consequente dóórontwerpen tot op zeer kleine schaalniveaus),
- Uitdrukkelijk gebruik van reliëf in gevels, ramen en deuren, waardoor een rijk beeld ontstaat.
- schoon metselwerk met reliëf
- kozijn- en raamhout dat doorgaans als ritmerend, gevel-ordenend en uitdrukkelijk ornamenteel wordt ingezet.

Locatiespecifiek

Oosterspoorplein / Kleine drift

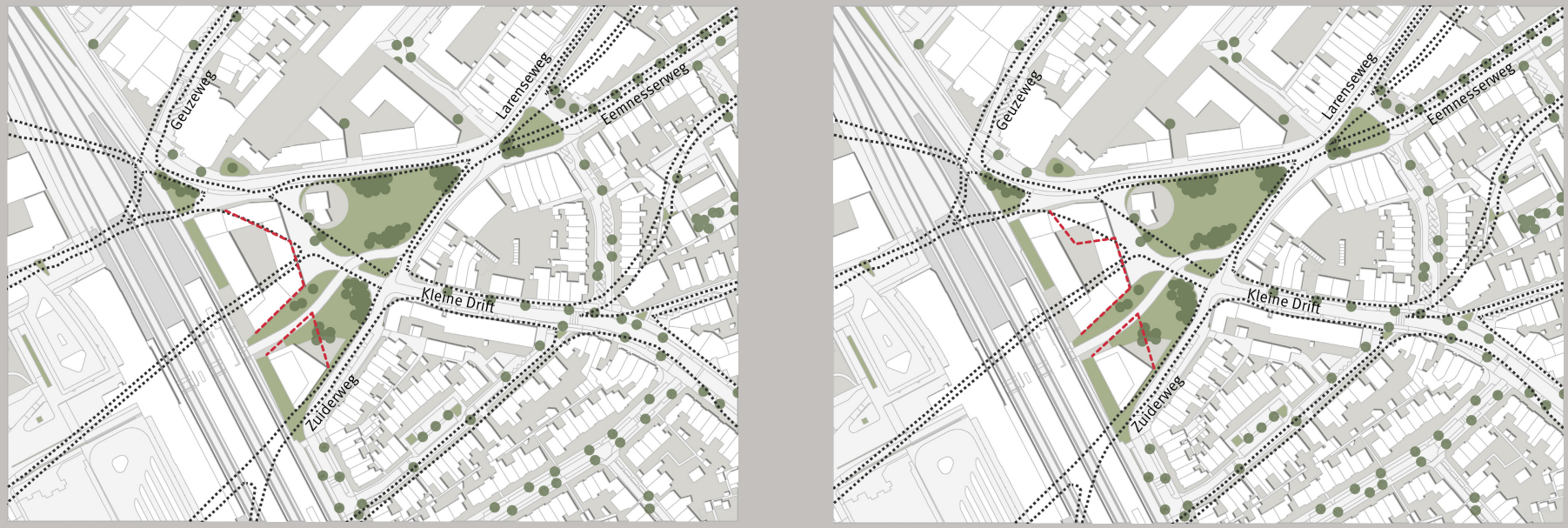
Advisering Bebouwing

- Laat plein en gevelwanden één kernidentiteit uit te dragen. Dit betekent dat de rooilijnen, hoogtelijnen en het karakter van de bebouwing op elkaar zijn afgestemd en zijn afgestemd op het karakter van de inrichting van het plein. Wees alert op grote contrasten tussen bestaande en nieuwe hoogtes en geef de nieuwe bebouwing zodanig vorm dat ze zich relateert aan de bestaande hoogtes.

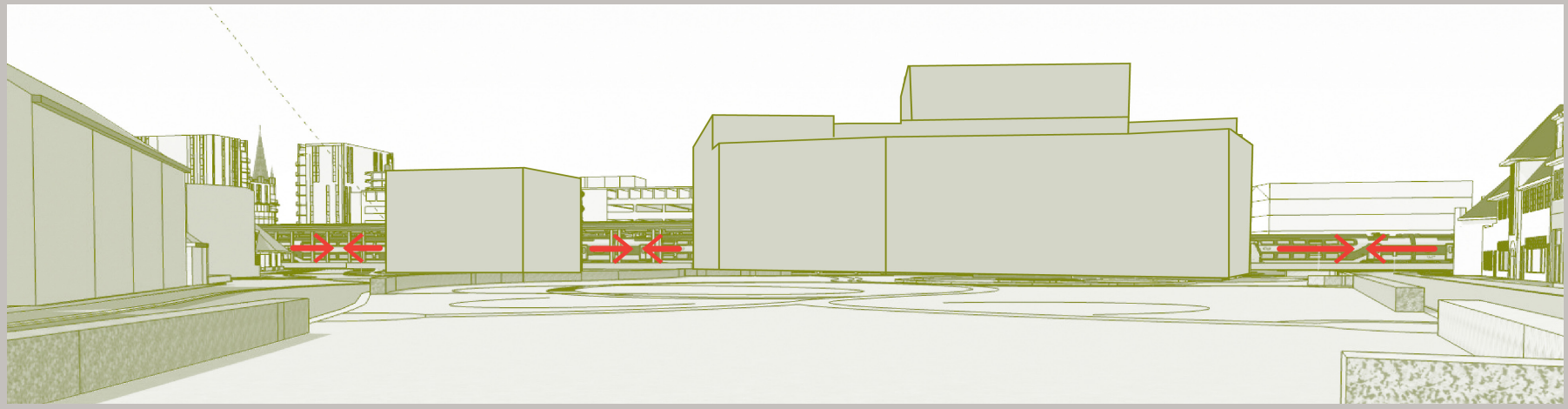


Aansluiting hoogtelijnen bestaande en nieuwe bebouwing

- Behandel het plein als een besloten ruimte, om de verschillende componenten waar de gevelwanden uit bestaan zo optimaal mogelijk met elkaar te laten communiceren. Vermijd autonoom ogende gebouwen die vrij in de ruimte staan. Voor de gebouwen C en D betekent dit een visuele en ruimtelijke toenadering van de gebouwen tot elkaar en een situering in de ruimte waarbij de gebouwen ‘elkaar vast houden’.



Opties om met rooilijnen de stedenbouwkundige ruimte te definiëren en Kleine Drift zichtbaar te houden



Beperken autonome, vrij-in-de-ruimte-positie gebouwen C & D

- Werk deze nieuwbouw-westwand van het plein monumentaal uit. Haal inspiratie uit de volume-opbouw, vormtaal, materialisering en kleurstellingen van het Interbellum. Laat beide nieuwe volumes ontwerpen door één architect, teneinde de hoogtes en architectuurtaal van beide gebouwen sterke verwantschap te laten hebben en beperk 'toevallige' hoogtesprongen. Het totaalbeeld van deze asymmetrische 'stations-tweeling' dient rust en samenhang uit te stralen.

- Speel met de nieuwe bebouwing van gebouw D in op de monumentale knoop in het noorden (zie ook onder 'Over 't Spoor-noord – Monumentale knoop')

- Deel de nieuwbouwvolumes aan het plein niet op in meerdere pandsgewijze eenheden. Ieder volume is ontworpen als één gebouw, ondanks de toepassing van plastiek. Het basiskarakter van de architectuur gaat uit van horizontaliteit. Verticale accenten zijn daarop de contrapunten.
  Beperk hoogteverschillen en plastiek tot die gebouwdelen die uit monumentale overwegingen daarom vragen. De wens tot monumentaliteit is vanzelfsprekend wanneer er sprake is van een betekenisvolle locatie of een belangrijke zichtlijn of een belangrijk programma-onderdeel. Maak hoogte-accenten slank of anderszins expressief.

- Ontwerp de plint van alle nieuwbouwen als een verbijzonderde sokkel en besteed hieraan afzonderlijke ontwerpaandacht. Werk de plint c.q. sokkel ook in het beeldkwaliteitplan uit als een afzonderlijk onderdeel.
  - Bij de stationsgebouwen vraagt monumentaliteit op een duidelijke verhoogde sokkel die in logische relatie staat tot de hoogte van de totale gevel.
  - Geef de sokkel van de stationsgebouwen een 'dragende tektoniek' voor het hele gebouw en realiseer deze in 'tijdsbestendige' materialen.

Advisering openbare ruimte

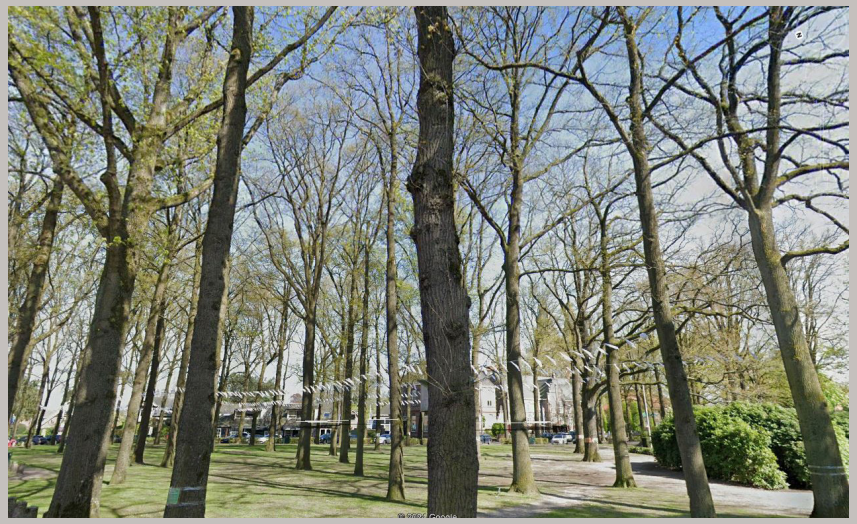
- Werk met een eenduidige openbare ruimte-inrichting voor het plein/park: één samenhangend park met één identiteit voor verschillende gebruikersgroepen

- Laat het oude verloop van de Kleine Drift zien in de indeling van de ruimte, de bestrating en beplanting. Ook het historische, driehoekige perceel en bouwblok blijft hiermee nog afleesbaar.
  Het verloop van de Kleine Drift vraagt ontwerpoverwegingen met betrekking tot hoofdvorm en vormgeving van blok D (zie kaartjes aansluiting rooilijnen blz. 66).

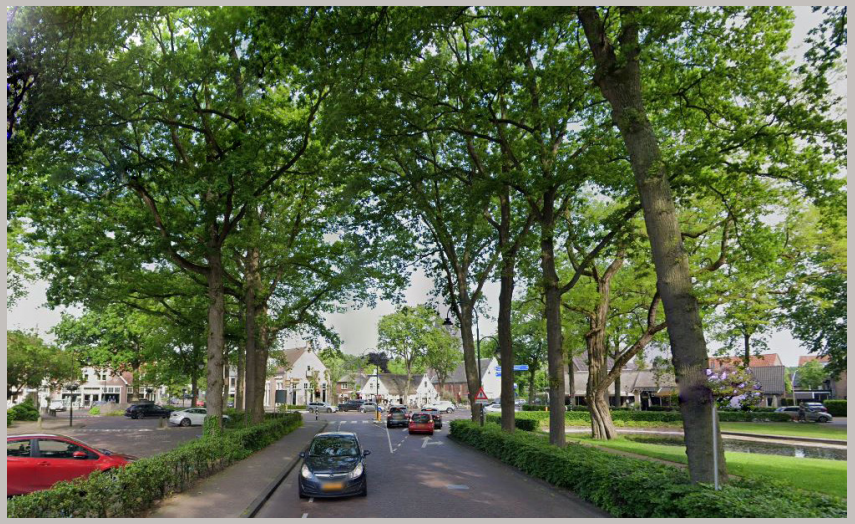
- Sluit aan bij de grotere groenidentiteit van Hilversum en het Gooi als geheel. Een mogelijkheid is de introductie van bomen van de 1e categorie in grote dichtheid op het Oosterspoorplein als krachtige ruimtevormend 'dak'. Hiermee ontstaat een referentie naar de driften en brinkachtige groene ruimtes die karakteristiek zijn voor het Gooi. Vermijd daarbij verspreide boomgroepen; stel eerder de vraag waar het bladerdak open zou moeten zijn.



Oosterspoorplein als één groene ruimte met ruimtevormend 'dak'

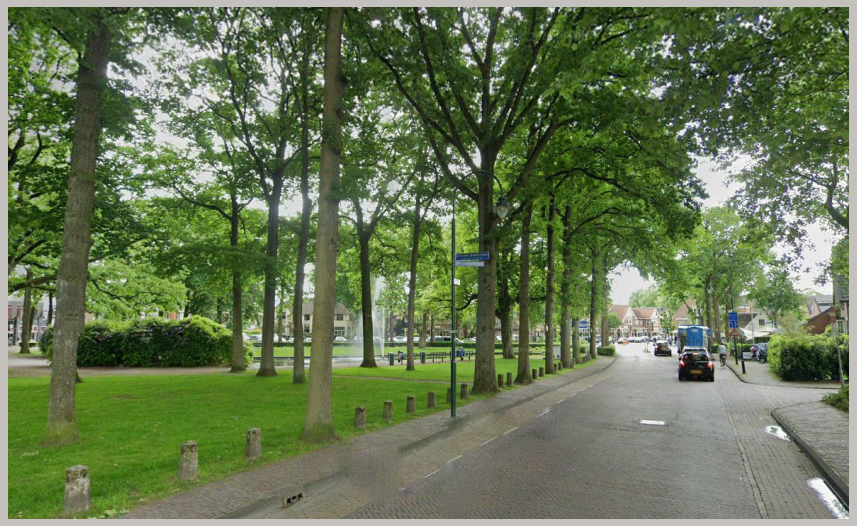


Sfeerbeeld groendichtheid met bomendak Larense Brink (Google Streetview).



Sfeerbeeld natuurlijke afscheiding Larense Brink (Google Streetview).

- Ontwerp gazonnen/ligweides, boomweides en sierbedden zo veel mogelijk op één niveau met de verharding. Vermijd visueel opvallende, niet-natuurlijke afscheidingen tussen groen en verharding: deze breken de ruimte op in groeneilanden die 'drijven' op een ondergrond van verharding.



Sfeerbeeld visueel onopvallende afscheiding Larense Brink (Google Streetview).

- Combineer zo veel mogelijk routes voor fiets én auto (auto-te-gast met gedeelde rijbaan) om de oppervlakte aan verharding te beperken en de ruimte zo min mogelijk in- en op te delen in afzonderlijke vlakken en stroken. Heroverweeg bijvoorbeeld de aantakking van de fietsroute vanuit de tunnelbak op de Zuiderweg, in die zin dat deze sneller naar het oosten buigt en al bij de kruising met de Kleine Drift bij de gevels van de woningen uitkomt. Hiermee kan een (nu geïsoleerd) groeneiland bij het park getrokken worden.

- Zet voor verschillende verkeersmodaliteiten, indien toch gescheiden, zoveel mogelijk gelijkaardig betratingsmateriaal in, dat in kleur slechts in geringe mate van elkaar verschilt, om opdeling van de ruimte in verschillende stroken of vakken te voorkomen. Gebruik voor auto-te-gastwegen en fietspaden zo mogelijk (auto-fiets) klinkers. Het sluit aan op verharding die ook elders in Hilversum Oost gebruikelijk is, waarmee – ondanks de specificiteit van de plek – ook de relatie met de omgeving wordt benadrukt.

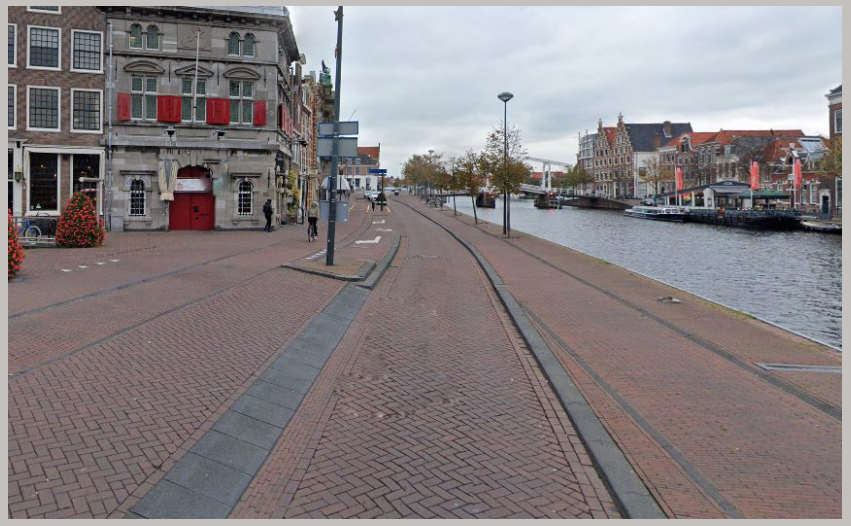
- In de huidige situatie is het aantal objecten op het Oosterspoorplein veel en te veel van verschillende orde. Dit maakt het totaalbeeld onrustig. Beperk in de nieuwe situatie het aantal objecten in de openbare ruimte.



Huidige inrichting Larenseweg: ‘verstroking’ en wegvloeien van de ruimte,.‘Verkeer’ optisch dominant



Huidige inrichting Oosterspoorplein: verrommeling



Verschillende verkeersmodaliteiten, één stadsvloer. ‘Verblijf’ optisch dominant, Haarlem, Spaarne, (Google Streetview).



Gelijkwaardige bestrating en optisch wegvallend hekwerk, Wilhelminapark Haarlem(Google Streetview).

Over ‘t spoor zuid

- Realiseer langs de gehele zuidwand van de Zuiderweg voortuinen, waar deze nog niet zijn, om het tuinstadkarakter van de zuidelijke kant van het Oosterspoorplein beter te definiëren. Indien dit niet mogelijk blijkt te zijn, overweeg de introductie van een smalle plantsoenstrook voor de gevels.

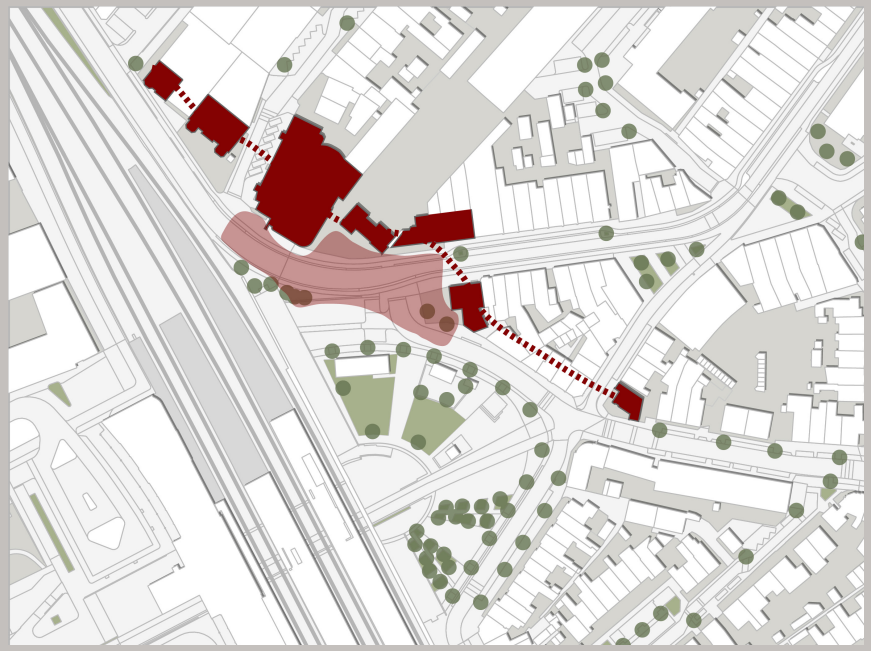


Inrichting Omhstraat, Hilversum met smalle voortuinen (Google Streetview).

- Realiseer langs de Zuiderweg een auto-te-gastverbinding met gedeelde rijbaan, om zo min mogelijk de ruimte op te delen

Monumentale knoop

- De ruimtelijke logica van de historische verkeersknoop bij Oosterspoorplein-Noord had een heel eigen karakter. De monumenten en beeldbepalende panden staan hier met de ‘koppen naar elkaar’ en bevestigen daarmee het belang van de plek. Gebruik dit principe voor de aansluiting van de nieuwbouw van blok D op deze specifieke locatie. Handhaaf de bestaande voorgebieden in de vorm van ommuurde voortuin/terras.
  Anticipeer op een toekomstige situatie waarin deze knoop een rol kan spelen in de ontsluiting van het gebied achter het oude tramhuis met de monumentale hallen (huidige busremise).

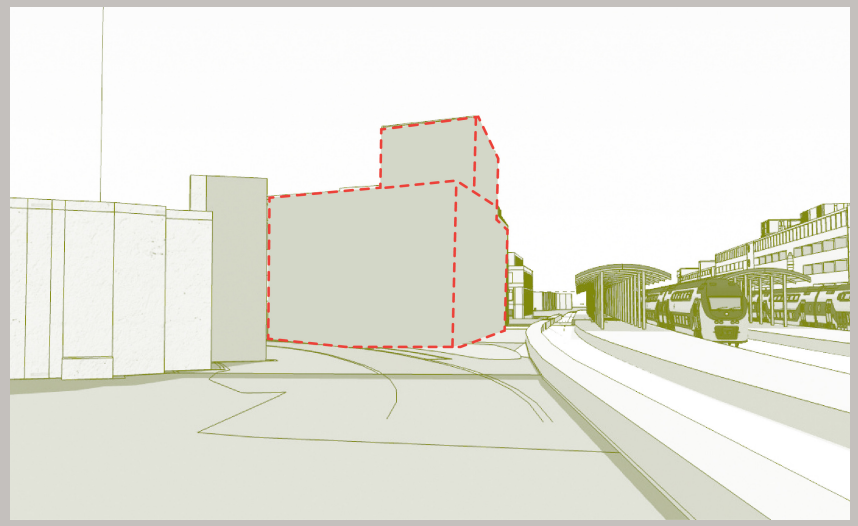


Historische blikvangers scheppen mogelijkheden de ruimte tussen de monumenten en blok D als verblijfdsruimte te definieren. bepalen de ruimte tussen nieuwbouw en blok D.

- Richt de ruimte tussen de monumentale gebouwen en blok D in als verblijfsruimte waar de auto te gast is. Zet in op een stadsvloer met één dominante publieksvriendelijke uitstraling, die de ruimte definieert.



Huidige situatie monumentale knoop vanaf het zuiden.



De kop van gebouw D gaat grote invloed hebben op het beeld van en vanaf de Noorderweg.

- Geef de noordelijke gevel(s) van gebouw D monumentaal vorm en niet als zomaar een zijgevel. Ook hier geldt ‘koppen naar elkaar’. Juist op deze hoek met café’s en kiss&ride is een zekere representativiteit en ‘warm welkom’ vanzelfsprekend. Vermijd daarom een direct zicht op de ‘functionele’ fietsenstalling vanaf de openbare ruimte. Houd rekening met de lange zichtas vanaf de Noorderweg dwars op de kop van het gebouw.

- handhaaf de Ki-bar op de huidige locatie ten behoeve van het zichtbaar houden van de historische Drift en modelleer blok D zo, dat deze met zijn rooilijn de Drift niet meer overschrijdt (zie kaarten blz.66).

- De Ki-bar was oorspronkelijk onderdeel van een bouwblok. Met de sloop van het bouwblok en de plaatsing in een omringend park worden achter- en zijgevels voorgevels. Besteed aandacht aan deze nieuwe driedimensionale positie van de Ki-bar, zodat secundaire gevels en opslag de sfeer van het park niet negatief gaan beïnvloeden. Bij eventuele aanbouwen, realiseer deze aan de kant van de Larenseweg, om een aanbouw aan een aanbouw te voorkomen.

- Handhaaf het huidige voorerf bij de Ki-bar. Dit staat een realisatie van een erf aan de parkkant of oostzijde niet in de weg. Stuur aan op een groen voorerf met bomen.



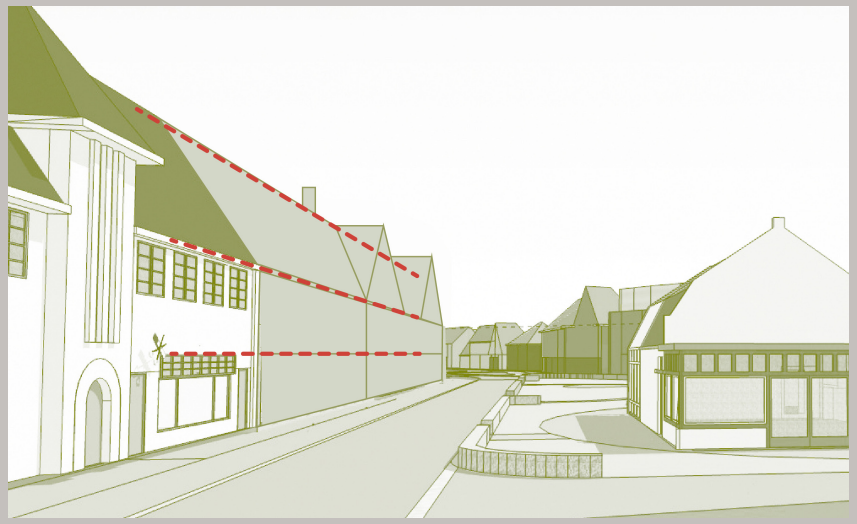
Huidige inrichting voorerf Ki-Bar vanuit het westen.



Historische inrichting voorerf vanuit het westen (SAGV)

Over ‘t spoor-noord: nieuwe gevelwand Larenseweg

- De te slopen bebouwing is bijzonder en had een duidelijke vormrelatie met het gemeentelijk monument Café Dudok. Tracht met de nieuwbouw deze relatie te bestendigen. Zet daartoe bij voorkeur hoge kappen in (2 lagen hoog), om aan te sluiten bij het Interbellum-karakter en silhouet van dat gebouw en om de grotere hoogte van de nieuwbouw te maskeren.



Aansluiten met nieuwe bebouwing op vormentaal en XX Café Dudok. Ook bij grotere hoogte van de nieuwbouw of bij een andere kapvorm is deze visuele connectie van belang.

- Maak gebruik van de ‘lange korrel’: ontwerp een architectuureenheid die met architectonische middelen de horizontaliteit en communaliteit benadrukt. Gebruik een complexere volume-opbouw in basisvolume en silhouet van de kap om te weinig expressie te vermijden.

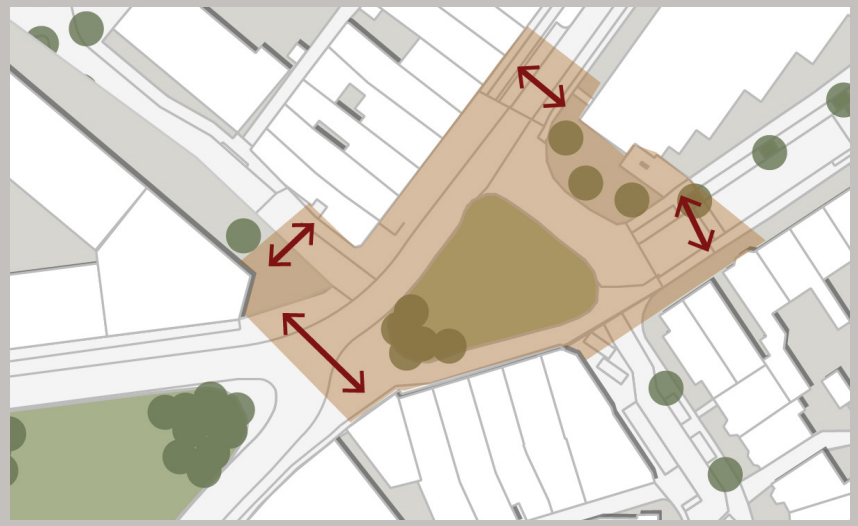
- Deze noordgevel van het plein is van een stedelijker karakter dan de gevels aan de zuidzijde. Introduceer daarom een meer stedelijk profiel/ overgang gebouw-openbare ruimte door middel van een directe aansluiting van de gevel op de stoep.

- Behandel de plint c.q. sokkel van de gevelwand Larenseweg als een afzonderlijke vormgevingsopgave en besteed hier in het beeldkwaliteitplan afzonderlijk aandacht aan. De relatie, danwel niet-relatie met de sokkel van gebouw C & D, danwel juist met de vormgeving van de bestaande interbellumbebouwing op de locatie vraagt om onderzoek en een duidelijke uitspraak.

Zandloper / vorkplein Eemnesser- en Larenseweg

- Zet middelen in om de vorksplitsing van Eemnesserweg-Larenseweg weer om te vormen tot een herkenbaar en ruimtelijk afgebakend vorkplein, wat het in de eerste helft van de 20e eeuw ook geweest is.

- Houd de toegang naar de Swammerdamstraat betrekkelijk smal. Dit om het vorkplein als plein op de samenkomst van Eemnesser- en Larenseweg herkenbaar te houden.



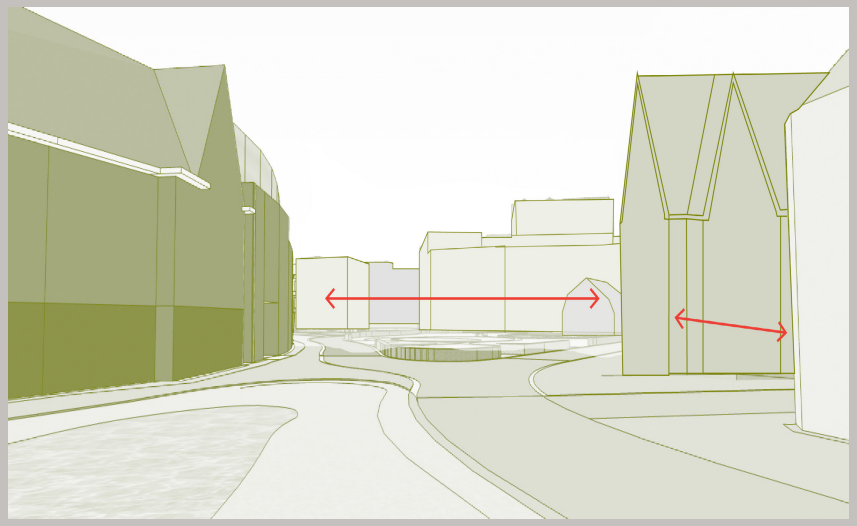
‘Knijpen’ van verschillende ruimtes om het vorkplein scherper te definiëren. Dit kan middels bebouwing of beplanting of een combinatie van beide.

- Begrens de overgang van deze ruimte naar het park. Dit kan door middel van bomen of door middel van een laag en klein volume met een publieke functie.

- Geef de nieuwbouw langs de Larenseweg hier een sprekende kop die een verbinding aangaat met de topgevel aan de overzijde van de weg. Zorg voor voldoende visuele afsluiting op de smalle beëindiging van het park bij de samenkomst van Larenseweg en Zuiderweg. Groen kan op deze locatie hiertoe worden ingezet.



Huidige situatie richting het westen: te weinig definiëring van de ruimte.



Architectonische verbinding en visuele afsluiting richting westen.

- Richt de ruimte in als verblijfsruimte waar de auto te gast is. Zet in op een stadsvloer met één dominante publieksvriendelijke uitstraling, die de ruimte definieert.

- Vergroot het plantsoen in het midden van het vorkplein zoveel mogelijk en richt het opnieuw in, maar houdt het visueel en ruimtelijk gescheiden van het park op het Oosterspoorplein. Sluit aan bij de middelen om dergelijke plantsoenen vorm te geven bij de vroeg-industriële periode en het Interbellum.





Onder: stadsvloer voor verschillende verkeersmodaliteiten, maar vormgegeven als visueel ongedeelde ruimte (Haarlem, Dam-Spaarne). .

Noten

[1] Annette Koenders, *Hilversum architectuur en stedenbouw 1850-1940*, Zwolle 2001.
[2] Jaap Groeneveld, 'De brinken van Hilversum. Historische verkenning in de oude dorpsstructuur van 1824', *HHT – Eigen Perk*, 2018/2, 53.
[3] Jaap Groeneveld, 'De brinken van Hilversum. Historische verkenning in de oude dorpsstructuur van 1824', *HHT – Eigen Perk*, 2018/2, 51-62.
[4] Annette Koenders, *Hilversum architectuur en stedenbouw 1850-1940*, Zwolle 2001.
[5] Geciteerd in: Annette Koenders, *Hilversum architectuur en stedenbouw 1850-1940*, Zwolle 2001.

Geraadpleegde bronnen

Literatuur

Kees van Aggelen, 'Van enggronden naar industriewijk', *Infrarood*, mei 1993
Kees van Aggelen, 'Een wijk krijgt vorm. Ontstaansgeschiedenis van Over 't Spoor 1874-1915, *HHT – Eigen Perk*, 2000/4, 149-158
Herman van Bergeijk, *Willem Marinus Dudok architect-stedebouwkundige 1884-1974*, Naarden 1995
Herman van Bergeijk, *W.M. Dudok Componist van Architectuur*, Bussum 1996
Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis (BBA), *Centrum Hilversum. Bouwhistorische inventarisatie*, Utrecht 2014
Bureau voor Bouwkunst & Bouwhistorie, *Larenseweg 1A, 1B, 1B1 en 1C te Hilversum. Bouwhistorische opname en waardestelling*, Leiden 2023
Max Cramer e.a., *Architecten van Hilversum. Deel 1. Een nieuw spoor 1850-1915*, Hilversum 2021
Max Cramer e.a., Architecten van Hilversum. Deel 2. Planmatige stedenbouw en volkshuisvesting 1850-1915, Hilversum 2022
N.C. van Goor, *Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland. Hilversum gemeentebeschrijving, herziene versie*, Haarlem 1993
Jaap Groeneveld, 'De brinken van Hilversum. Historische verkenning in de oude dorpsstructuur van 1824', *HHT – Eigen Perk*, 2018/2, p. 51-62.
Annette Koenders, *Hilversum architectuur en stedenbouw 1850-1940*, Zwolle 2001
Anton Kos, *Historische atlas van Hilversum. Van Esdorp tot mediastad*, 2013
Roel Leenders, 'Hilversum: slopen en bouwen 1971-2003', *HHT – Eigen Perk*, 2003/4, 158-163
Ad Leurs, Bert Stamkot, *Hilversum 1970-1940*, Hilversum 1987
'Het nieuwe stationsgebouw Hilversum-Oost', *Nieuw Spoor*, juni 1954, 18
'Stationstunnel te Hilversum wordt verlengd', *Algemeen Handelsblad*, 2 april 1953
Cor Wagenaar, *Town Planning in the Netherlands since 1800*, Rotterdam 2011

Archieven

Collectie Hilversum
Collectie Nieuwe Instituut, Rotterdam (NI)
Kadaster
Noord-Hollands Archief (NHA)
Rijksdienst Cultureel Erefgoed (RCE), beeldbank
Streekarchief Gooi- en Vechtstreek (SAGV)
Het Utrechts Archief (HUA)

Foto voorzijde: Luchtfoto Hilversum, 1925 (HUA)