Bijlagen

Bijlage A: Verhaal van de plek

tationsgebieden zijn plekken die regelmatig veranderen door economie en technologie. Ook het gebied rond het Oosterspoorplein heeft door de spoorwegen een dynamische geschiedenis.

Sporen van een dynamische geschiedenis

Het gebied net ten oosten van het dorp Hilversum was voor de aanleg van de spoorlijn grotendeels onbebouwd. Er kwamen diverse zandwegen bij elkaar, zoals de Laarderweg en de Kleine Drift, die nu nog de structuur van de wijk bepalen.

De aanleg van de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort en de bouw van een gasfabriek maakte de oostrand van het dorp tot een aantrekkelijke vestigingsplaats voor diverse fabrieken. Er ontstond een gemengde wijk met spoorwegarbeiders en fabrieksarbeiders uit heel Nederland. Naast de combinatie van industrie en wonen in één wijk is het voor buurten uit deze periode kenmerkend dat ze ontstaan door het stapsgewijs volbouwen van oude landelijke wegen. De Geuzenbuurt is het duidelijkste voorbeeld van deze weinig planmatige stedenbouw. Achter de huizenrijen gaat vaak een verborgen wereld van kleine hallen en fabrieken schuil.

Ook vestigden veel vermogende Amsterdammers en forensen zich in Hilversum. Tegenover het eindstation van de tramlijn Amsterdam-Hilversum, aan het westelijke uiteinde van de Laarderweg, lag de drukste spoorwegovergang. Een ‘tijdelijke’ voetgangersbrug maakte het voor inwoners makkelijker om het spoor over te steken. Zo werden de voorzieningen aan de westzijde van het spoor beter bereikbaar voor de bewoners aan de oostzijde.

Rondom het aankomen, oversteken en overstappen ontstond een levendige buurt met meerdere cafés en kroegen. Enkele kenmerkende gebouwen maken deze periode nog voelbaar. Bijvoorbeeld het stationsgebouw van de Gooische Stoomtram, de voormalige tramremise en de vroegere uitspanning aan de Larenseweg 2, waar later de Ki-bar een tijd was gevestigd.

Om de snelgroeiende industrie- en forensenstad leefbaarder te maken vonden tussen de Eerste Wereldoorlog en de Tweede Wereldoorlog ingrijpende ruimtelijke veranderingen plaats. Ook deze periode heeft een stempel gedrukt op de omgeving van het huidige Oosterspoorplein. De wijk ‘Over ’t Spoor’ kreeg gelijkwaardige voorzieningen, zoals scholen en een badhuis. De arbeidershuisvesting werd meer planmatig aangepakt met de bouw van tuindorpen. De vraag van bewoners om de sociale veiligheid van de Kleine Drift te vergroten werd beantwoord met de komst van een politiepost op een prominente straathoek, gehuisvest in een bijzonder gebouwtje ontworpen door W.M. Dudok. Hier is duidelijk de invloed van de Amsterdamse school-bouwstijl zichtbaar.

Vanaf de tweede helft van de jaren 1920 werden versleten eind-negentiende-eeuwse panden vervangen door nieuwbouw in de stijl van het zakelijk expressionisme, waaronder enkele kenmerkende woonwinkelpanden en het huidige Café Dudok. Het overkoepelende ideaal van deze architectuur was dat van de tuinstad. Dit ideaal is nog steeds leesbaar in enkele gebouwen rondom het huidige Oosterspoorplein, zoals woonhuizen aan de Zuiderweg en de Eemnesserweg.

Om natuurgebieden te sparen was er vanaf de jaren 1950 weinig uitbreidingsruimte voor fabrieken. Dit luidde langzaam het einde van de industrialisatie in, waardoor met name het karakter van de wijk aan de oostzijde van het spoor ingrijpend veranderde. Veel fabrieks- en bedrijfspanden verdwenen en de Gooische Stoomtram werd in de

Huurwoningen aan de Zuiderweg gebouwd rond 1890.

Drie Billards Amsterdamsch Café en Van Vollenhoven (nu ‘Ki-Bar’).

Opening van het nieuwe stationsgebouw van de Gooise Stoomtram in 1902

Amsterdamsch Café en Vleeschhouwerij aan de Larenseweg, gebouwd door architect H. de Groot 1931-1932.

Splitsing Laarderweg-Eemnesserweg in 1932.

Voetgangersbrug, foto M. Drop 1961. Gebouwd 1912.

1880

Stedebouwkundige structuren 1880

In 1874 wordt de Oosterspoorweg geopend. Deze snijdt door de rand van het dorp Hilversum en krijgt hier een station. Hierdoor worden diverse oude wegen onbruikbaar. Ten oosten van de lijn bevindt zich van nog voornamelijk boerenland (Engen). De nieuwe spoorwegen geven een inpuls aan de industriële en stedelijke ontwikkeling van Hilversum.

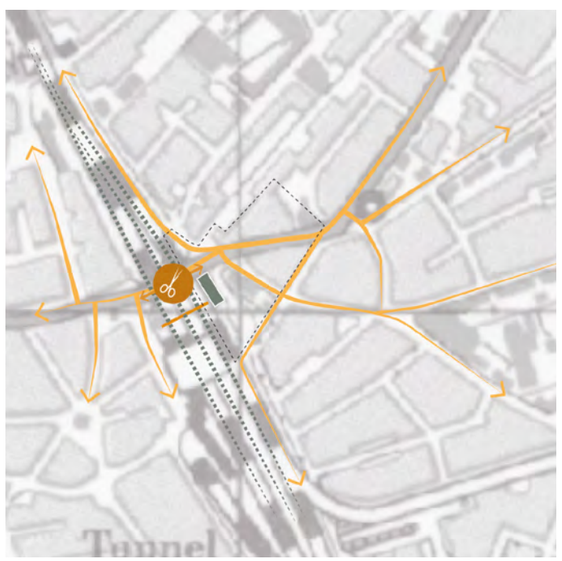
1931

Stedebouwkundige structuren 1931

Met de komst van de Gooische Spoortram in 1881 wordt de buurt rondom de spoorwegovergang een overstapplaats van regionale betekenis. Hilversum breidt zich uit met arbeidersbuurten en fabrieken aan de oostzijde van het spoor. Om de barrièrewerking van het spoor te verkleinen wordt in 1912 een 'tijdelijke' voetgangersbrug geopend.

In het interbellum krijgt het stadsdeel haar huidige vorm met meer voorzieningen, tuindorpen en tuinwijken.

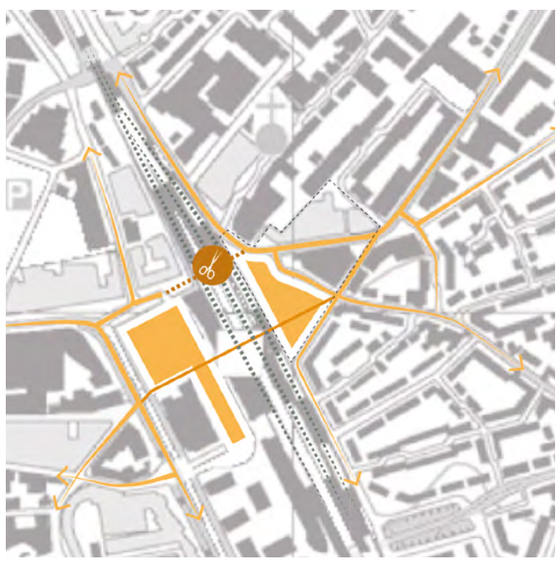
1962



Stedebouwkundige structuren 1962

In 1965 werd de voetgangersbrug verwijderd. De gebouwen aan de oostzijde van het station worden gesloopt en maken plaats voor een parkeerplaats en stationshal. Er wordt een kleine reizigerstunnel onder het spoor gemaakt.

2014



Stedebouwkundige structuren 2014

De centrumzijde van het stationsgebied verandert in de jaren '70 en '80 ingrijpend. De Schapenkamp wordt verbreedt en rechtgemaakt en de oude stationsbuurt wordt deels gesloopt. Voor het station ontstaat een uitgestrekt verkeersplein. In de daaropvolgende decennia verrijzen enkele grotere gebouwen, waaronder het GAK gebouw (1984), het nieuwe NS station (1992) en het Entrada-complex (2012).

In 2007 wordt een openbare fiets- en voetgangerstunnel opgeleverd en wordt het Oosterspoorplein heringericht. De stationshal aan de oostzijde wordt gesloopt en de spoorwegovergang ('grote spoorbomen') wordt gesloten.

jaren 1940 opgeheven. Tegenwoordig worden overgebleven industriële panden vaak beschermd en getransformeerd, waarbij het gekoesterde industriële karakter behouden blijft.

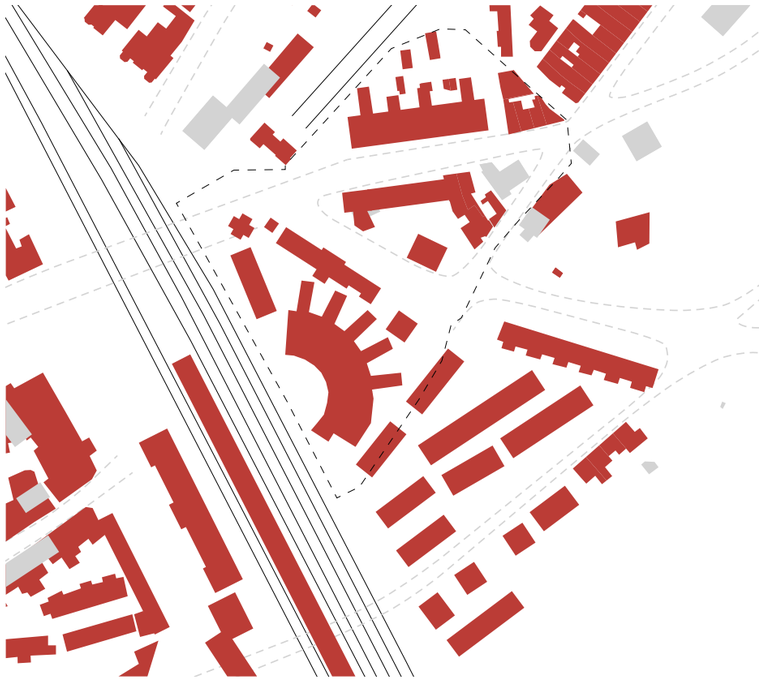
Het Oosterspoorplein ontstond na de sloop van een voormalige locomotiefwerkplaats en de omliggende bebouwing. Deze maakten in de jaren 1960 plaats voor een stationshalletje en een parkeerplaats. Deze parkeerplaats is in 2007 heringericht als een plein, waar de halfronde vorm verwijst naar de draaischijf van de verdwenen locomotiefwerkplaats. Omdat de spoorpassage een verdieping lager lag dan de omliggende straten, is gekozen om het plein als een doorlopende helling te ontwerpen met diverse bomen en een aantal plantvakken.

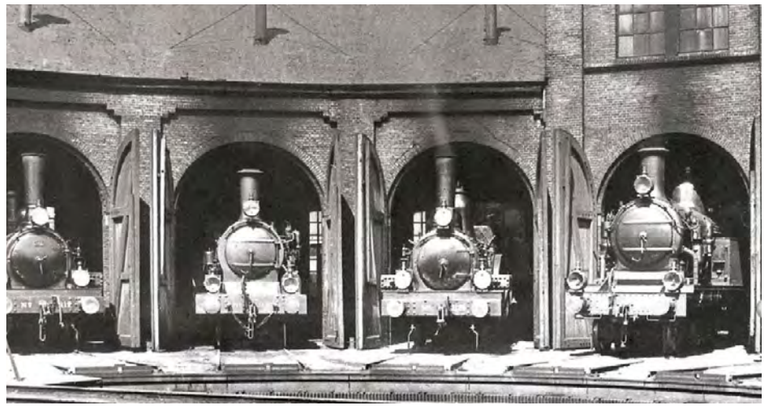
Van station naar verblijfsplek

Verkeer en vervoer zijn een sleutelfactor in de dynamische ontwikkelingsgeschiedenis van de omgeving van het Oosterspoorplein. Juist doordat het bij de aanleg van de spoorwegen nog grotendeels onbebouwd was, kregen industrie en andere bedrijvigheid hier veel ruimte. Rondom de kruising van uitvalswegen en verschillende vervoersmiddelen ontstond een levendige buurt. Hilversum groeide over het spoor en aan de oostzijde van het spoor ontstond een volwaardig stadsdeel.

Een volwaardig entreegebied aan de oostzijde van het station is tot nu toe echter achterwege gebleven. Het is een belangrijke knoop in de verkeersstructuur, maar er zijn nu weinig publieke ontmoetings- en verblijfsplekken. De vernieuwing van het stationsgebied biedt de kans voor een nieuwe invulling met een hoge verblijfskwaliteit: niet alleen een plek voor een haastige overstap, maar een gebied waar men elkaar treft. Kortom, een ontmoetings- en verblijfsplek.

1880-1912





Locomotiefwerkplaats, gebouw jaren 1880.

1912-1939

Politiepost, gebouwd in 1913. Cafés en logementen aan de Kleine Drift zorgden voor overlast. De bewonersvereniging 'Over 't Spoor' verzocht de gemeente om een politiepost te plaatsen. Die werd gebouwd naar ontwerp van Dudok.

1939-1970

In 1964 werd het terrein van de spoorwegen aan de oostzijde van het spoor heringericht als een stationsplein. De bestaande panden en locomotiefhal maakten plaats voor een parkeerplaats. Onder het spoor werd een kleine tunnel aangelegd en er werd een nieuw stationshalletje gebouwd. De voetgangersbrug werd verwijderd.

1970-2014

In 1992 maakte het negentiende-eeuwse stationsgebouw aan de westzijde plaats voor een nieuw stationsgebouw met kantoren. Samen met de verbrede binnenring werpt het gebouw een nieuwe barrière op tussen de wijken ten oosten en ten westen van het spoor.

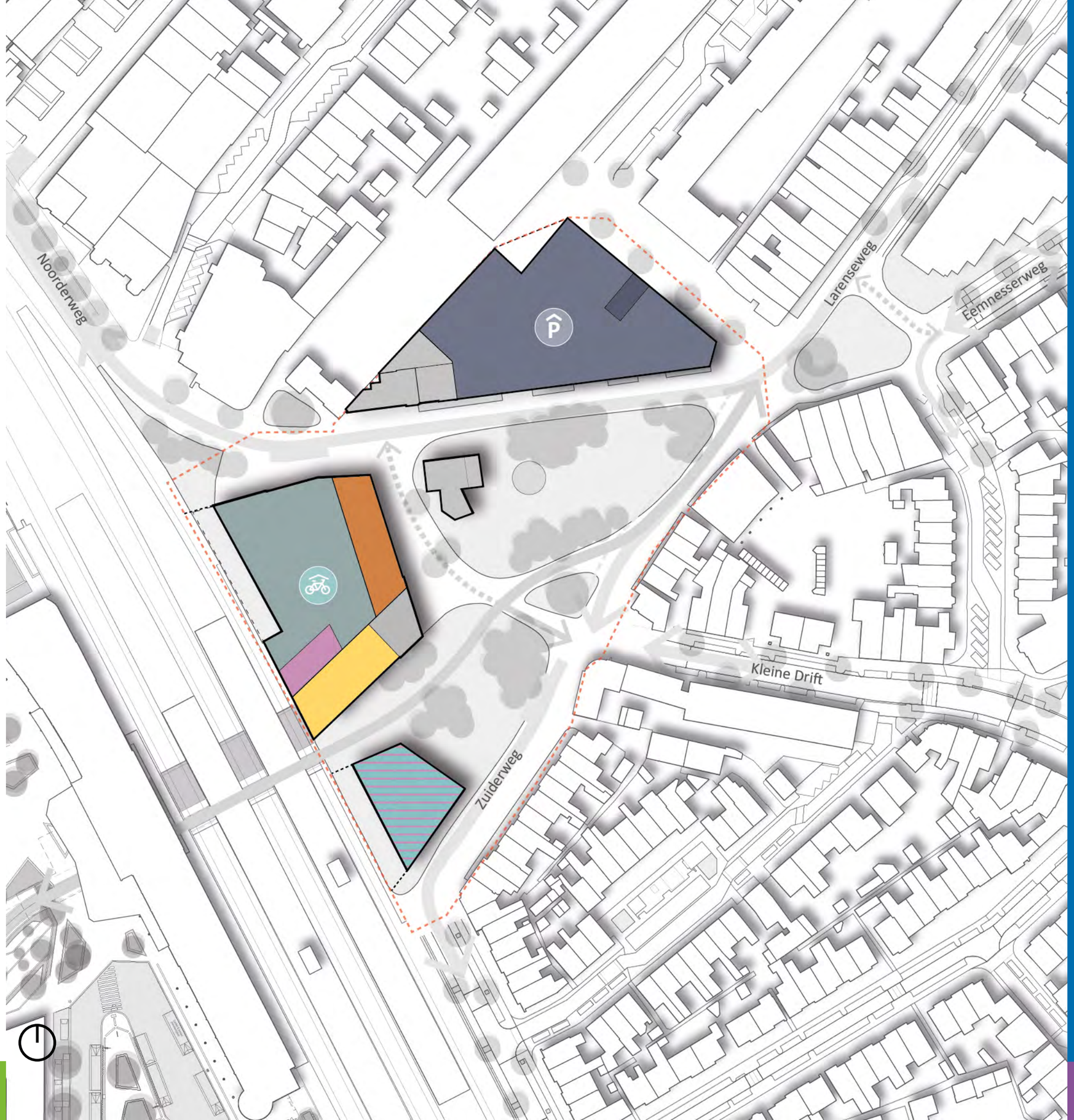
VERSCHILLENDE PERIODEN IN HUIDIGE SITUATIE

Huidige situatie met de Kwekerij als tijdelijke invulling Oosterspoorplein.

Bijlage B: Globale bouwhoogtes

Plangebied en omgeving inclusief stationsgebied

Bijlage C: Indicatieve programma kaarten



LEGENDA

- Station
- Werken
- Horeca
- Optie ondersteunende horeca
- Parkeergarage
- Fietsenstalling
- Fietsenstalling (woningen)

Indicatieve programmakaart Laag 0 (Voorbeelduitwerking)

LEGENDA

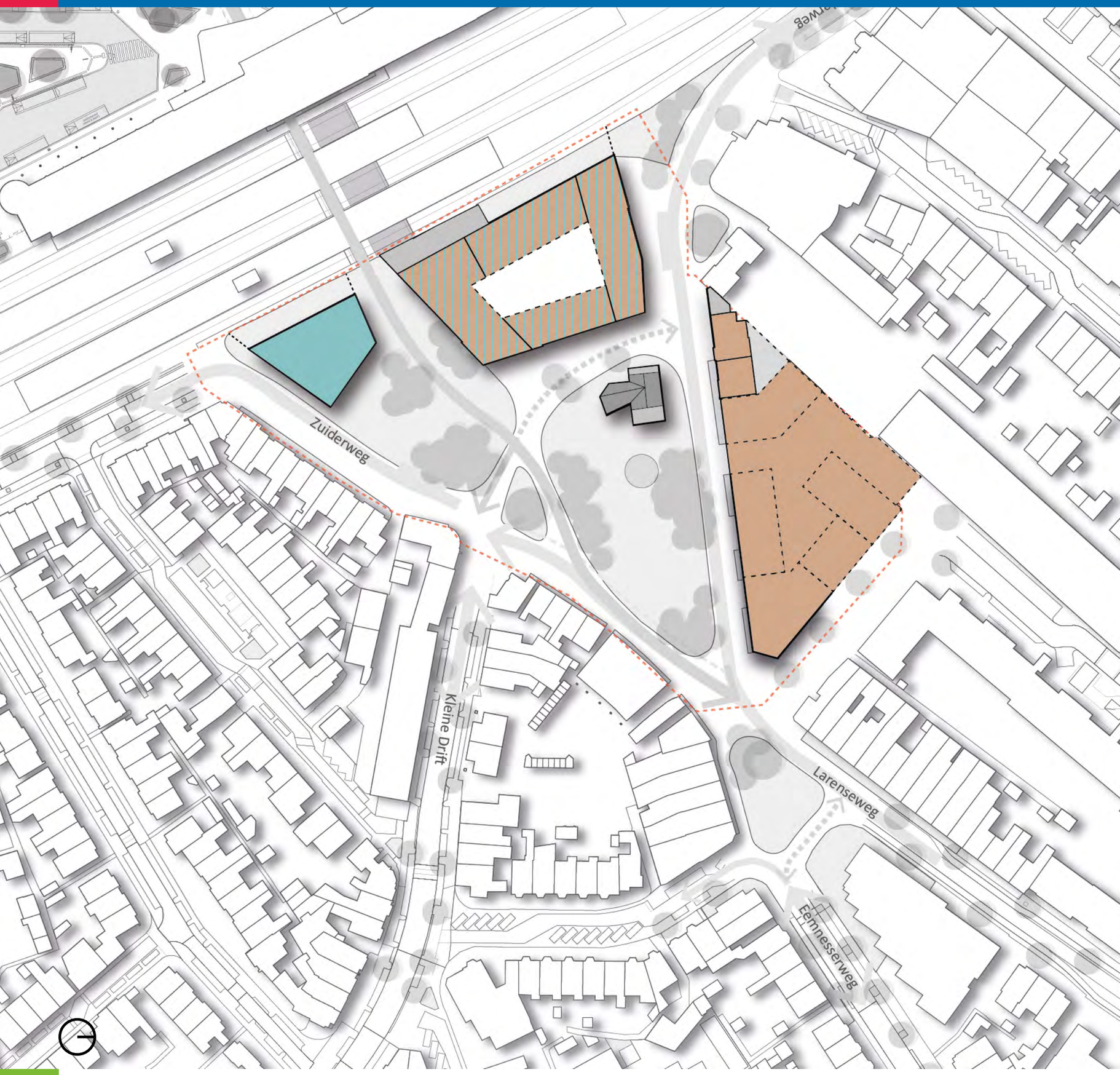
- Station
- Werken
- Optie ondersteunende horeca
- Maatschappelijke functie* (2 hoge bouwlagen)
- Horeca
- Wonen
- Fietsenstalling
- Levendige plinten met dienstverlening, detailhandel, woning entrees en entree openbare fietsenstalling
- Collectieve groene ruimte (Openbaar toegankelijk)
- Groene verbinding op maaiveld, positie indicatief
- Indicatieve bouwblok indeling
- Indicatieve entrees

Indicatieve programmakaart Laag 1 (Voorbeelduitwerking)

LEGENDA

- Optie werkruimte
- Werken
- Maatschappelijke functie* (2 hoge bouwlagen)
- Horeca
- Wonen
- Collectieve groene ruimte
- Indicatieve bouwblok indeling

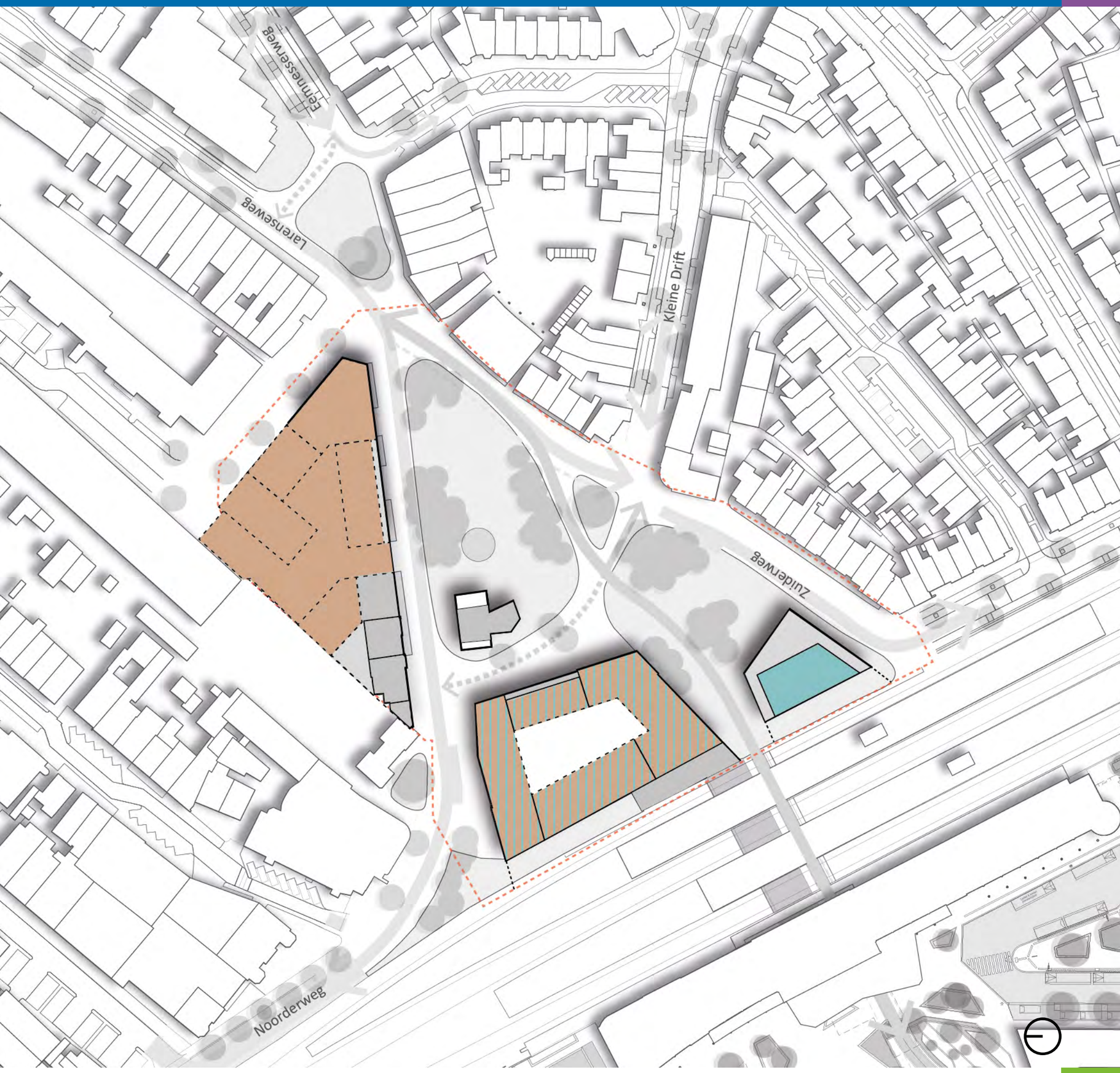
Indicatieve programmakaart Laag 2 (Voorbeelduitwerking)



LEGENDA

- Optie werkruimte
- Werken
- Wonen
- Indicatieve bouwblok indeling

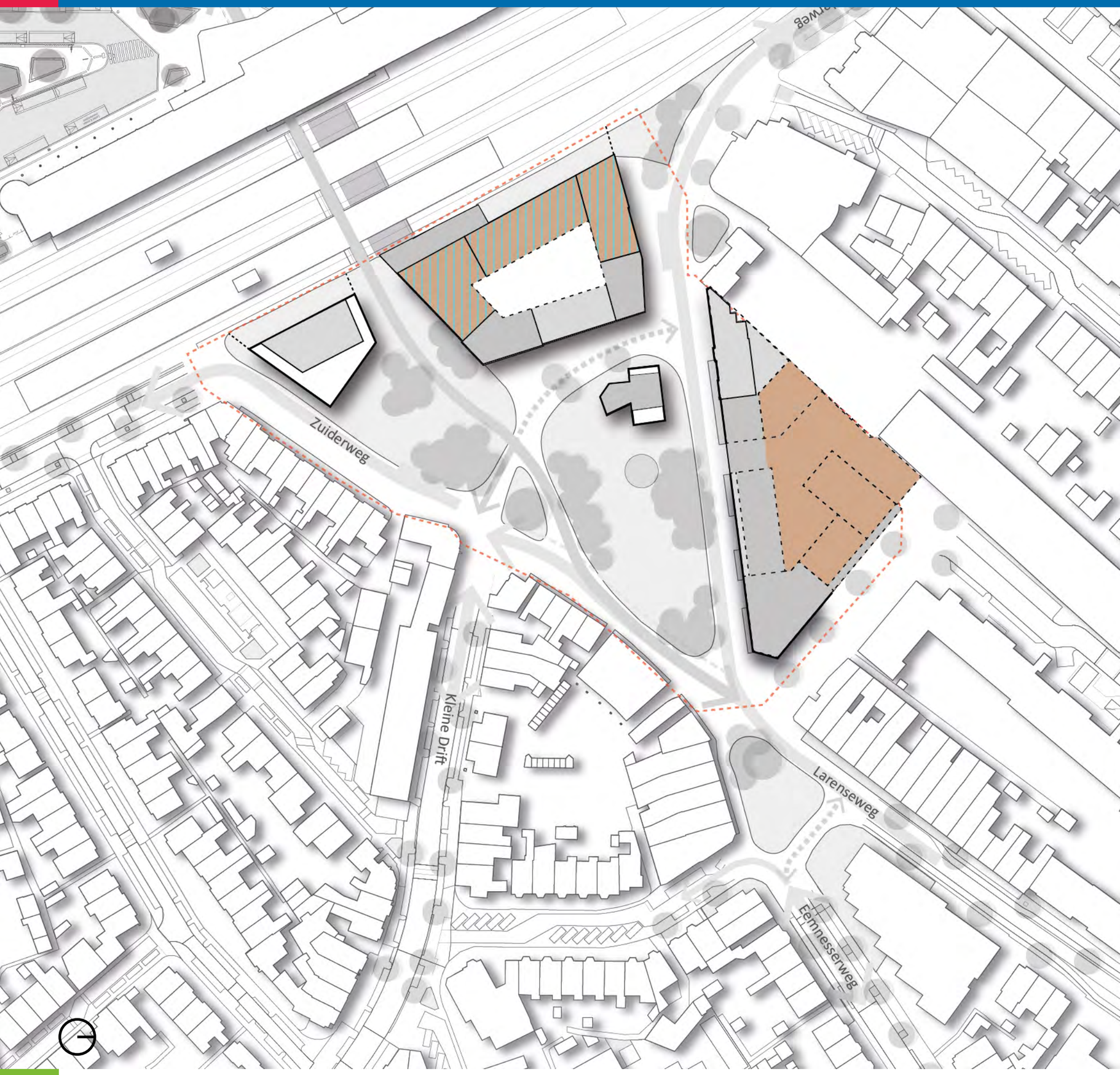
Indicatieve programmakaart Laag 3 (Voorbeelduitwerking)



LEGENDA

- Optie werkruimte
- Werken
- Wonen
- Indicatieve bouwblok indeling

Indicatieve programmakaart Laag 4 (Voorbeelduitwerking)



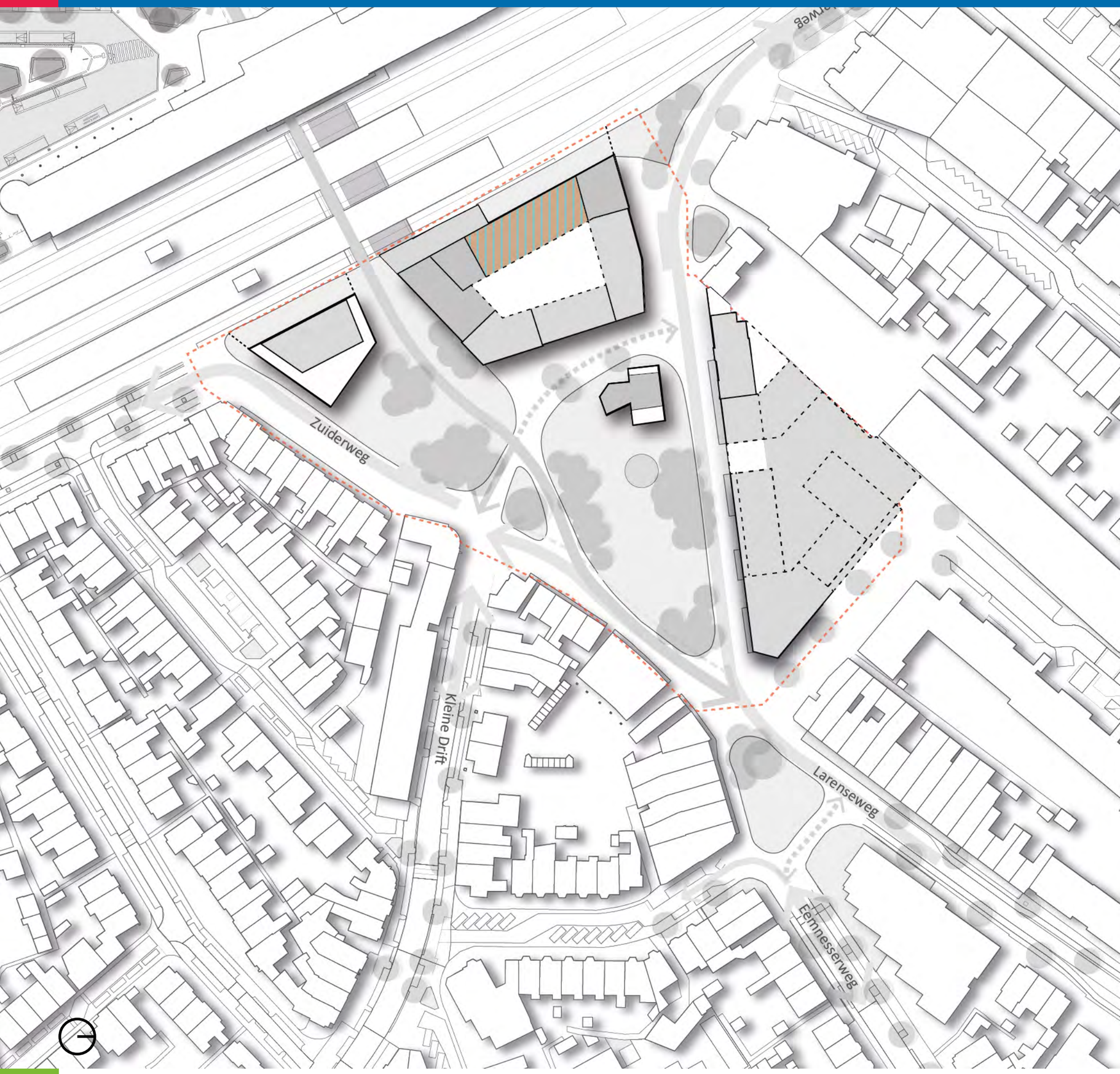
LEGENDA

- Optie werkruimte
- Wonen
- Indicatieve bouwblok indeling

LEGENDA

- Optie werkruimte
- Wonen
- Indicatieve bouwblok indeling

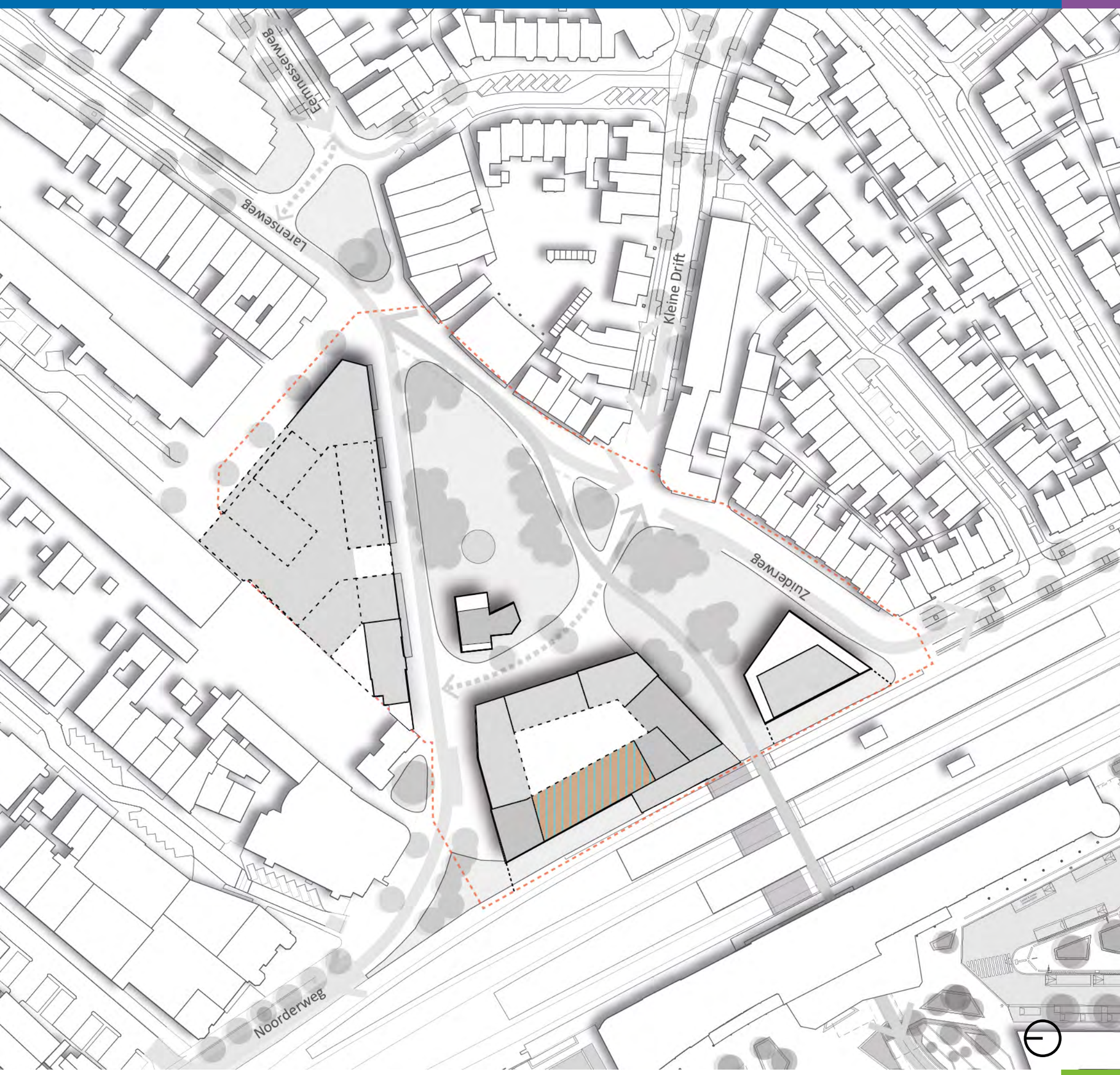
Indicatieve programmakaart Laag 6 (Voorbeelduitwerking)



LEGENDA

- Optie werkruimte
- Wonen
- Indicatieve bouwblok indeling

Indicatieve programmakaart Laag 7 (Voorbeelduitwerking)



LEGENDA

- Optie werkruimte
- Wonen
- Indicatieve bouwblok indeling