MIP, fase 2
Beschrijving van de deelgebieden
(Tweede, herziene versie)

J.A. van der Hoeve
E.C. van Santen

Inhoud

2 Inhoud
3 Voorwoord
4 Indeling in deelgebieden
7 Beschrijving van de deelgebieden
8 Deelgebied 1
22 Deelgebied 2
38 Deelgebied 3
50 Deelgebied 4
61 Deelgebied 5
76 Deelgebied 6
92 Deelgebied 7
99 Deelgebied 8
106 Deelgebied 9
118 Deelgebied 10
123 Deelgebied 11
132 Deelgebied 12
140 Deelgebied 13
146 Deelgebied 14
154 Deelgebied 15
160 Deelgebied 16
164 Deelgebied 17
169 Deelgebied 18
178 Deelgebied 19
184 Deelgebied 20
190 Deelgebied 21
196 Deelgebied 22
201 Literatuuropgave
213 Lijst van afbeeldingen

Indeling in deelgebieden

In de eerste fase van het Monumenten Inventarisatie Project is een beschrijving gemaakt met behulp van tekst en kaartmateriaal van de ruimtelijke ontwikkeling van de gehele gemeente Utrecht. Hiermee zijn met name die ontwikkelingen, die van belang zijn voor de gehele gemeente, beschreven.

In de tweede fase zal deze beschrijving nader worden uitgewerkt. Hierbij zullen de ruimtelijke ontwikkelingen per deelgebied worden beschreven. De gemeente is daarvoor ingedeeld in een aantal deelgebieden, die of (A) een ruimtelijke samenhang vertonen of (B) een duidelijke ruimtelijke begrenzing hebben. Hierbij moet opgemerkt worden dat een duidelijke ruimtelijke begrenzing ook vaak een ruimtelijke samenhang in het begrensde gebied ten gevolg heeft.

Bij de indeling van de stad in totaal 22 deelgebieden zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd, waarbij de ruimtelijke samenhang (A) steeds het meeste gewicht in de schaal heeft gelegd.

A.
Er zijn elementen of aspecten, deel uitmakend van het (deel)gebied zelf, die de ontwikkeling van het desbetreffende gebied bepaald hebben. Hiervan moeten met name genoemd worden:
- infrastructurele werken (uitvalswegen, kanalen e.a.)
- planmatige uitbreidingen (zie ook de fasekaartjes)
- ruimtelijk sterk overheersende functies (bijvoorbeeld industrie, landbouw).

B.
Er zijn elementen of aspecten, die het (deel)gebied duidelijk begrenzen. Meestal zijn door dergelijke begrenzingen ook de ruimtelijke ontwikkelingen afgebakend. Hiervan moeten met name genoemd worden:
- infrastructurele werken (kanalen, wegen, spoorwegen e.a.)
- verandering in bebouwingstypologie
- wijkgrenzen (sociaal of economisch bepaald).

Deelgebieden:

1 -**de oude stad:** gebied tussen de singels met de Bemuurde Weerd.

2 -**Catharijnesingel-west:** gebied tussen de Catharijnesingel (-baan) en de Croeselaan. Ten noordwesten begrensd door de Van Sypesteinkade / Daalsetunnel en ten zuidoosten door de Vondellaan.

3 -**Wittevrouwen en Buiten - Wittevrouwen:** gebied tussen de oostelijke stadssingels en de Oosterspoorlijn. Ten noorden begrensd door de Admiraal van Gentstraat.

4 -**Vleutenseweg en omgeving:** gebied tussen het Merwedekanaal en de spoorlijn Utrecht - Den Haag - Rotterdam (Cremerstraat). Ten zuidoosten begrensd door de Leidse Rijn.

5 -**Abstede, Oudwijk en Tolsteeg:** gebied tussen de Oosterspoorlijn en Tolsteegsingel enerzijds en de straten Adriaan van Ostadelaan - Nicolaasweg en Ramstraat anderzijds. Ten zuidwesten begrensd door de spoorlijn Utrecht - Den Bosch (de Pelikaanstraat).

6 -**Amsterdamsestraatweg en omgeving:** gebied tussen de spoorlijn Utrecht - Amsterdam en de Vecht. Ten noordoosten begrensd door de gemeentegrens en ten zuidwesten door de Daalsetunnel.

7 -**Wilhelminapark en omgeving:** gebied tussen de Rijksweg E8 en de lijn Adriaan van Ostadelaan - Nicolaasweg - Ramstraat. Ten noorden begrensd door de Biltstraat en het Hogelandse park en ten zuiden door de Koningsweg.

8 -**Rivierenwijk:** gebied tussen de Vaartsche Rijn en het Merwedekanaal. Ten noorden begrensd door de Balijelaan en Vondellaan.

9 -**Tuinwijk / Tuindorp / Vogeolenbuurt:** gebied tussen de Lauwerecht en de Blauwkapelseweg - Prof. Jordanlaan. Ten noorden begrensd door de spoorlijn Utrecht - Amersfoort en ten zuiden door de Weerdsingel O.Z. en de Kleine Singel.

10 -**Jaarbeurs en omgeving:** gebied tussen de Croeselaan en de Overste Den Oudenlaan. Ten noorden begrensd door de Graadt van Roggenweg en ten zuiden door de Koningin Wilhelminalaan en Balijelaan.

11 -**Oog in Al:** gebied tussen het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Ten zuiden begrensd door de Leidse Rijn.

12 -**Tolsteeg / Hoograven:** gebied tussen de Rijksweg E8 en de Vaartsche Rijn (Jutphaseweg). Ten noorden begrensd door de spoorlijn Utrecht - Den Bosch (Baden Powellweg) en ten zuiden door de gemeentegrens van Nieuwegein.

13 -**Blauwkapel:** gebied rondom fort Blauwkapel, gelegen tussen de wijkgrens Overvecht en de gemeentegrens van Maartensdijk. Ten noorden begrensd door de Gageldijk en ten zuidoosten door de spoorlijn Utrecht - Amersfoort.

14 -**Industriegebied Lage Weide:** gebied tussen het Amsterdam- Rijnkanaal en de spoorlijn Utrecht - Den Haag - Rotterdam enerzijds en de Rijksweg A2 en de spoorlijn Utrecht - Amsterdam anderzijds. In het zuidwesten begrensd door de gemeentegrens van Maarssen.

15 -**Kanaleneiland / Westraven:** gebied tussen de Overste Den Oudenlaan en het Merwedekanaal enerzijds en het Amsterdam-Rijnkanaal anderzijds. Ten noordwesten begrensd door de Leidse Rijn en ten zuiden door de gemeente Nieuwegein.

16 -**Lunetten:** gebied tussen de spoorlijn Utrecht - Den Bosch en de Rijksweg E8. Ten zuiden begrensd door de gemeentegrens van Houten.

17 -**Overvecht:** gebied tussen de Vecht en de Gageldijk. Ten noordoosten begrensd door de gemeente Maartensdijk en ten zuidoosten door de spoorlijn Utrecht - Amersfoort.

18 -**Stadsrand Oost (Rijnsweerd/ Voorveldsepolder):** gebied tussen de gemeentegrenzen van Maartensdijk en De Bilt enerzijds en de Rijksweg E8 en Prof. Jordanlaan anderzijds. Ten noorden begrensd door de spoorlijn Utrecht - Amersfoort en ten zuiden door de Kromme Rijn.

19 -**Maarschalkerweerd:** gebied tussen de gemeentegrens van Bunnik en de spoorlijn Utrecht - Den Bosch. Ten noorden begrensd door de Koningweg en ten zuiden door de gemeente Houten.

20 -**Westelijk weidegebied:** gebied tussen de Rijksweg A2, de Vleutenseweg en het Amsterdam-Rijnkanaal enerzijds en de gemeentegrenzen van Maarssen en Vleuten-De Meern anderzijds.

21 -**Uithof:** gebied tussen de gemeentegrens van Zeist en de Rijksweg A27. Ten noorden begrensd door de gemeente De Bilt en ten zuiden door de gemeente Bunnik.

22 -**Polder de Gagel:** gebied tussen de Gageldijk en de gemeente Maartensdijk.

Beschrijving van de deelgebieden.

De beschrijving van de deelgebieden zijn zo opgezet dat ze elk als zelfstandig verhaal gelezen kunnen worden. Het grote voordeel van deze opzet is dat bij de objectbeschrijving (de pandsgewijze inventarisatie) steeds het complete verhaal van de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied kan worden gelezen en toegepast op de inventarisatie. Nadeel van deze werkwijze is de herhaling van informatie in de verschillende beschrijvingen van deelgebieden, dit is echter te verwaarlozen ten opzichte van bovengenoemd voordeel.
De deelgebieden zijn hier opgenomen in volgorde van de hen toegekende nummering (1 t/m 22).

Deelgebiedsbeschrijving 7 (Wilhelminapark) is van de hand van N.H. Boucher. Zij heeft in het kader van haar studie aan het Kunsthistorisch Instituut van de Rijksuniversiteit Utrecht stage gelopen bij de onderafdeling Monumenten van de gemeente Utrecht. Binnen deze stage heeft zij werkzaamheden voor het MIP gedaan, waaronder de beschrijving van deelgebied 7.
Deelgebied 13 (Blauwkapel) is beschreven door E.M. Kylstra, de MIP-projectleider van de onderafdeling Monumenten van de gemeente Utrecht.

Voor het beschrijven van de deelgebieden zijn de volgende bronnen geraadpleegd: literatuur, kaartmateriaal en het gebied zelf middels een globaal bezoek ter plaatse.
Steeds is een overzicht gegeven van de ruimtelijke ontwikkelingen die plaats vonden voor 1850, die hebben bijgedragen tot het aanzicht van het huidige gebied. Vervolgens is uitvoeriger ingegaan op de ruimtelijke ontwikkelingen in de periode tussen 1850 en 1940. Tenslotte volgt weer een globaler overzicht van de ruimtelijke ontwikkelingen na 1940.
Elke beschrijving begint met het noemen van de begrenzingen, te beginnen met de noordgrens. Vervolgens zijn telkens één of twee kaarten van het desbetreffende gebied opgenomen, die de situatie in 1854 en/of 1954 weergeven.

Op de volgende kaart, waarop ook de deelgebieden zijn ingetekend, is de omvang van de aaneengesloten bebouwing in 1940 weergegeven. Het gerasterde gedeelte geeft deze omvang aan.

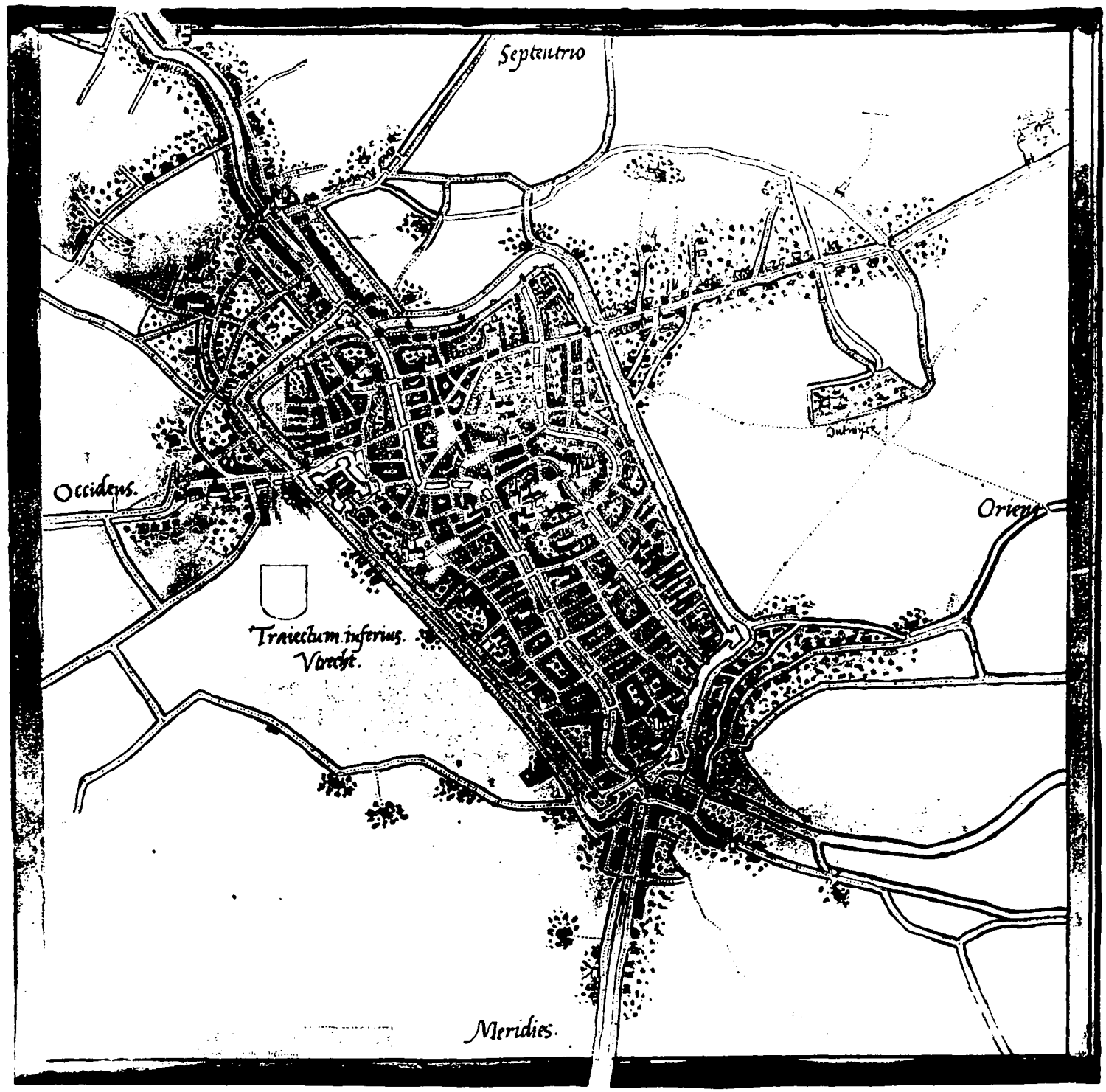
22
17
13
8
14
9
20
18
3
4
1
2
7
11
10
5
21
8
20
15
12
19
16

Deelgebied 1.

grenzen: Weerdsingel OZ, Wittevrouwensingel, Maliesingel, Tolsteegsingel, Catharijnesingel, Daalsesingel, Weerdsingel WZ, Oudenoord, Westersingel, Zijdebalenstraat, Keizersgracht, Gruttersdijk.
namen: Bemuurde Weerd, Oude Stad.

Afbeelding: blz.9
Plan van de stad Utrecht, ca 1570. Tekening van O. Neussel, 1891
(naar J. van Deventer, ca 1570)

Afbeelding: blz. 10
Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(schaal 1: 10.000)


Septentrio
Occidens.
Oriens
Trajectum inferius.
Vtrecht.
Meridies.

De huidige stad Utrecht heeft stadsrechten gekregen van bisschop Godebald in 1122. Direkt daarop is men met de aanleg van een omwalling begonnen. Binnen deze omwalling zijn een aantal bestaande pre-stedelijke elementen samengevoegd. Behalve een gedeelte van de Rijnloop werden ook een aantal bewoningskernen binnen deze omwalling gevat. In de eerste plaats moet het voormalige romeinse castellum genoemd worden, waarin de immuniteiten van de St. Salvator en de Dom waren gesitueerd. Direkt ten westen hiervan lag de handelswijk Stathe (rond de Buurkerk). Bij de Jacobikerk lag een tweede handelskern en bij de Nicolaïkerk lag een derde. Daarnaast werd een aantal kerkelijke vestigingen (zowel kerken als kloosters) binnen de omwalling opgenomen. De belangrijkste hiervan waren de St. Pieterskerk (1040), de St. Janskerk (1040), de St. Paulusabdij (ca. 1040) en de St. Mariakerk (ca. 1085). Deze kerken vormden een kerkenkruis met de Dom in het middelpunt.
Om de handelspositie van deze nieuwe stad te handhaven en verbeteren werden een aantal belangrijke infrastructurele werken uitgevoerd. De zuidelijke helft van de Oudegracht sneed in 1127 een meander van de Rijn af en de noordelijke helft van deze gracht verbond in 1148 de Vecht en de Rijn met elkaar.
De landwegen tussen de prestedelijke handelskernen en de bestaande waterwegen (zowel de natuurlijke als de gegraven) vormden de basis van de verdere verkaveling en opvulling van het omwalde stadsgebied. Deze verkaveling vanuit de bestaande elementen is rechtlijnig en regelmatig geschied. Hij vond hoofdzakelijk plaats tussen ca. 1200 en ca. 1500. Opvallend is dat de Voorstraat, de 12de eeuwse handelsweg naar het oosten, niet de basis van een dergelijke verkaveling heeft gevormd.
In het stadweefsel is oorspronkelijk geen grote openbare marktruimte gemaakt. Slechts de later gevormde Neu(de) en Mariaplaats (de omloop) zijn dergelijke ruimten.
Grote gedeelten van de oude, natuurlijke loop van de Rijn in de stad zijn gedurende de Middeleeuwen gedempt.

In de 16de eeuw is de stad eerst versterkt met vier stenen bolwerken en later nog met vijf aarden bolwerken. In de vroege 17de eeuw is nog een hoornwerk aangelegd.

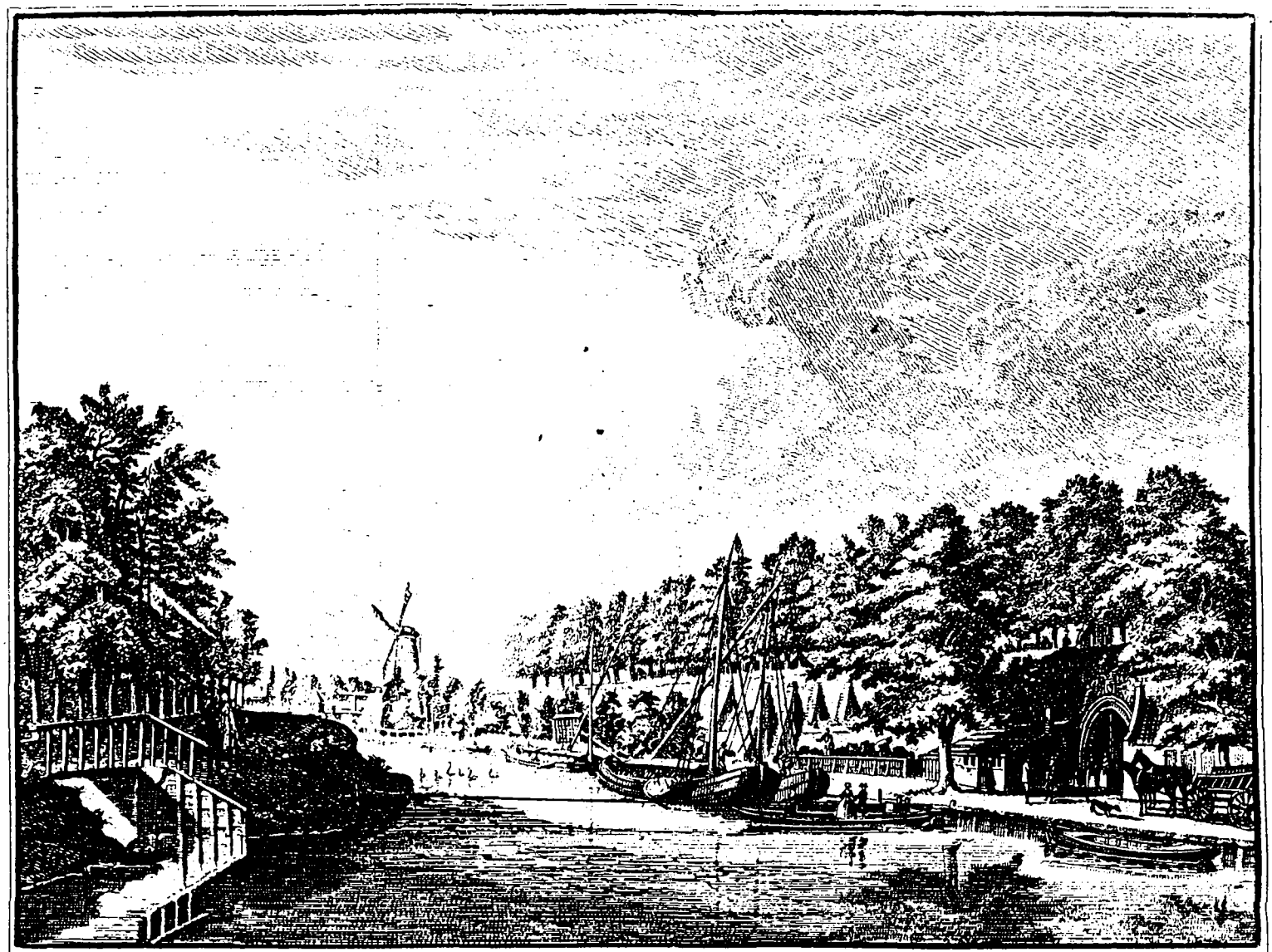
In 1528/29 is door Karel V achter de Catharijnepoort, ter plaatse van reeds bestaande bebouwing (waaronder het oude Catharijneconvent), een dwangkasteel gebouwd: het Vredenburg. Deze Spaanse dwangburcht is, na een belegering door de stedelingen en de verdrijving van de Spaanse troepen, gesloopt in 1577/78. Aangezien deze plaats niet weer bebouwd werd is hier het derde stadsplein ontstaan.
Na de reformatie in 1580 werd de uitoefening van de katholieke godsdienst verboden. De kloosters werden toen opgeheven en de immuniteiten opengelegd. In de daaropvolgende periode (1580-1670) zijn vele wijzigingen in het stadsbeeld aangebracht. Er zijn doorbraken tot stand gebracht, straten verbreed en immuniteiten en kloosterterreinen gedeeltelijk in kavels uitgegeven en bebouwd.
Na de instorting van het Domschip in 1674 en de opruiming hiervan omstreeks 1828 is hier een openbaar plein gevormd. Stedebouwkundig gezien is het echter meer een restruimte dan een plein. Het heeft ook nooit als een echt plein gefunctioneerd.

In deze periode van hoogconjunctuur worden er plannen ontwikkeld voor een stadsuitleg ten westen van de stad. Het belangrijkste van deze plannen is het plan van H. Moreelse uit 1661.
De handelsvaart van de Rijn naar Amsterdam, die aanvankelijk via de Oudegracht door de stad ging, ging sinds de latere middeleeuwen via de Catharijnesingel. Voor grotere schepen was de smalte en drukte van de Oudegracht een belemmmering. Door nu de Catharijnesingel het hart van de stad te maken zou de handelsvaart weer door de stad geleid worden met alle positieve gevolgen van dien. Verder zou de stadsomwalling verbeterd kunnen worden en rijke Duitse immigranten gehuisvest kunnen worden.
De Mariaplaats zou het hart van de stad worden. Vooruitlopend hierop had men al enige marktfuncties op de Mariaplaats geconcentreerd. Hiervoor had men ook het Mariawaterpoortje aangelegd, waardoorheen landbouwprodukten aangevoerd konden worden.
Het Mariabolwerk, een obstakel in de vaarroute, werd tussen 1664 en 1668 opgeruimd. Van de geplande uitleg worden weliswaar de grachten en wegen uitgevoerd, maar daar is het bij gebleven.

De Bemuurde Weerd is een ommuurde voorstad aan de noordzijde van de stad. Tussen de noordwal van de stad en de volgende bocht van de Vecht ontstond al spoedig na het graven van deze gracht een lineaire bedrijfsbebouwing, die als voortzetting van de bebouwing aan de Oudegracht binnen de stad gezien kan worden. Mogelijk werd hier reeds in de middeleeuwen een sluis gebouwd, die het verschil in het waterpeil tussen de Vecht en de Rijn moest overbruggen. Deze kwam in plaats van de oorspronkelijke overhaal. Vanwege het grote belang van dit overslagpunt is de Weerd mogelijk al omstreeks 1300 omwald.
In 1609 werd er een nieuwe Weerdsluis gebouwd, die een belangrijke waterpeil verhoging mogelijk maakte. Schepen met een grotere diepgang konden Utrecht nu bereiken.
De Ooster- en Westerkade vormen eveneens een voorstad. Zij is echter nooit omwald geweest (zie: deelgebied 5).

De stedebouwkundige toestand van de stad blijft tot de aanvang van de 19de eeuw vrijwel ongewijzigd. Wel is er een grote verdichting te signaleren. Zijsteegjes van de Nieuwe- en Oudegracht, Springweg e.a. worden volgebouwd met rijen arbeidershuisjes. Tuinen worden verkaveld voor de aanleg van stegen en sloppen. Vele huizen worden gesplitst.

Afbeelding: blz.: 13
De Catharijnesingel ter hoogte van het Mariawaterpoortje, 1744. Tekening van J. de Beijer (1744), gravure van Hendrik Spilman.



J. d. R. ad viv. del. 1744. JCS. fec.

De **SINGEL** *te* ***UTRECHT*** *by het Marie Waterpoortje.*

Ook de randzone, vlak achter de stadswallen, werd in toenemende mate in gebruik genomen. Aanvankelijk waren hier grotere bedrijven (lijndraaierijen, molens e.d.) gevestigd. In de 18de eeuw werden er enerzijds woningen en anderzijds randfuncties (b.v. de vuilnisbelt op Sterrenburg) gevestigd.
Nadat de stad Utrecht in het begin van de 19de eeuw binnen het door de Nieuwe Hollandse Waterlinie beschermde gebied gebracht is, is de oude stadsomwalling militair onbelangrijk geworden.

In het begin van de 19de eeuw werden aaanzienlijke verbeteringen aangebracht in de verbinding van de Rijn met Amsterdam. Utrecht zou hier als binnen- en overslaghaven van kunnen profiteren, zo hoopte men.
In de waterwegen rond Utrecht werden aanzienlijke verbeteringen uitgevoerd, zoals verbredingen en vergroting van de sluizen in de Vaartsche Rijn en in de Bemuurde Weerd (1822).
In 1826 stelde burgemeester Van Asch van Wijck de "commisssie tot uitbreiding en verfraaijing der stad Utrecht" in. Deze moest zich buigen over een plan tot bevordering van de handel, de inrichting van de te slopen wallen en een stadsuitbreiding.
Naar aanleiding van het rapport van deze commissie is J.D. Zocher uitgenodigd een plan te maken. Zijn plan valt in goede aarde, maar door geldgebrek is er maar weinig van gerealiseerd. In de periode 1830-1874 worden volgens zijn plannen de stadswallen geslecht en worden er plantsoenen van gemaakt. Om het zicht van buitenaf op weinig fraaie gebieden van de stad af te schermen, onzichtbaar te maken vanaf de wallen, worden er een aantal schermblokken gebouwd. Eén hiervan is de bebouwing aan de Van Asch van Wijckskade, die het zicht op de Achterstraten camoufleert.
De oude stadspoorten zijn in deze periode ook gesloopt en vervangen door commiezenhuisjes. Deze worden op hun beurt weer overbodig op het moment dat de poortersgelden worden afgeschaft (1861).
De (omwalde) stad had tot in de 19de eeuw maar weinig toegangspoorten. Zij was geheel naar binnen gekeerd. Door het slechten van de wallen werd de stad opengelegd. Door de toenemende bebouwing buiten de voormalige wallen ging zij deel uitmaken van een groter geheel: de oude stad werd een stadscentrum. Het aantal toegangspunten moest daarom vermeerderd worden.
Aanvankelijk werd een aantal overhalen over de stadsgrachten gemaakt, die later succesievelijk vervangen zijn door bruggen: de Willemsbrug (1845), Molenbrug, Noorderbrug, Lucasbrug (1859), Herenbrug (1873), Abstederbrug en Bartholomeïbrug (1901). Deze nieuwe bruggen hebben nieuwe invalswegen doen ontstaan. De bebouwing langs deze invalswegen bleek aan sterke wijzigingen onderhevig.

Het aantal inwoners van de stad (als geheel) neemt in de tweede helft van de 19de eeuw sterk toe.
Vanaf ca 1860 valt er een duidelijke schaalvergroting in de stad te constateren, gekoppeld aan een toenemende specialisatie in het functioneren van het stadshart.

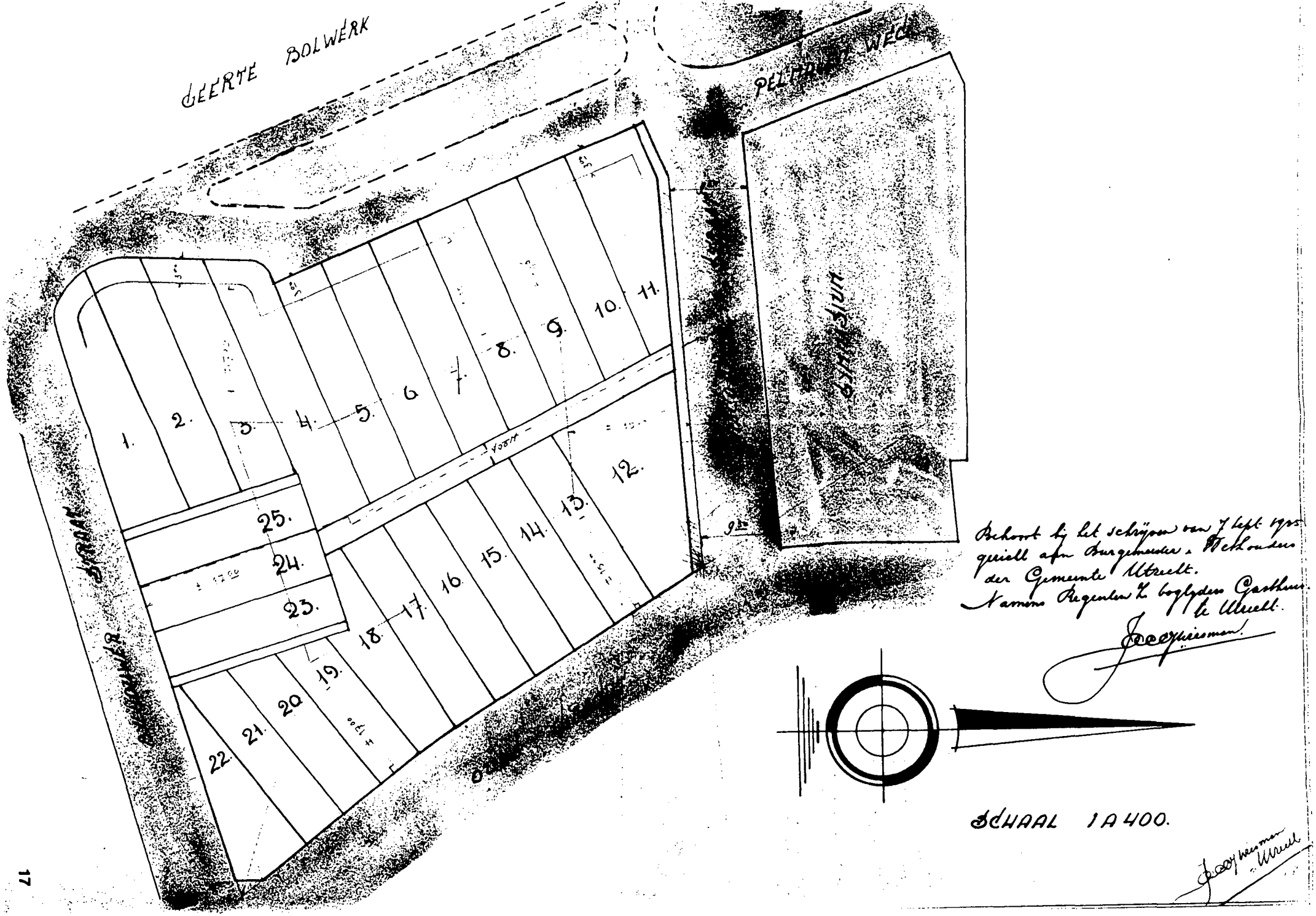
Afbeelding: blz. 15
Stadsbuitengracht van Utrecht, ca 1890.

Kantoorfunkties (administratie, bankwezen e.a.), recreatieve functies en warenhuizen worden steeds belangrijker. Daarnaast zien we dat de goederenverkoop aan consumenten steeds minder via markten (direkte relatie tussen de producent en de consument) geschied en steeds meer via winkels (wederverkopers).
Door het samentrekken van deze verzorgende functies in de binnenstad worden de andere funkties langzaam uitgestoten.
Industriële, administratieve en handelsfunkties groeien ten koste van de zwakkere funkties (in de eerste plaats wonen). Ten slotte wordt het ruimtebeslag van deze funkties zo groot dat ze uit het centrum verplaatst worden wegens problemen in verband met aan- en afvoer en het gebrek aan mogelijkheden tot uitbreidingen. Voorbeelden hiervan zijn ziekenhuizen (Stads- en Academisch Ziekenhuis en het Diaconessenhuis), de Jaarbeurs en de PTT.
Andere instellingen groeien zo sterk, dat ze meerdere bouwblokken in beslag gaan nemen: sommige zelfs met hoogbouw. De Willem Arntsz-stichting op de hoek van de Agnietenstraat en de Lange Nieuwstraat beslaat nu enige bouwblokken. Hierbij is een gedeelte door een flat ingenomen. Dit geldt ook voor het Wilhelminakinderziekenhuis.
Grote gebouwen met nieuwe funkties verrijzen. Het eerste grote warenhuis is de winkel van Sinkel (1840).
Het stadhuis is belangrijk vergroot tussen 1824 en 1836 en in 1839 verrees een groot justitiepaleis.
Er ontstaan winkelgebieden van grotere omvang in de binnenstad. Deze zijn geconcentreerd rondom het Vredenburg, de Lange Viestraat, de bocht van de Oudegracht en de Steenweg.

Andere wijzigingen in het stadsbeeld worden veroorzaakt door de aanleg van openbare trottoirs (sinds ca 1860), openbare gasverlichting (1842) en trams (1879).

De veranderingen in de handel (wederverkoop) hadden meerdere gevolgen. De meeste van de dag- en weekmarkten werden geconcentreerd op het Paardenveld. Voor de handel van producent aan de tussenhandel worden markthallen gebouwd: de boterhal aan de Mariaplaats (1864), de fruithal op het Vredenburg (1894). Naarmate de handel via de groot- en tussenhandel groeit zijn er andere voorzieningen nodig. Er zijn voor de stad een aantal belangrijke gevolgen aan te wijzen. Ten eerste worden er een groot aantal winkels gevestigd voor produkten, die tot dan toe via dag- en weekmarkten werden verhandeld. Deze soort primaire winkels zijn over de gehele stad verspreid. Vele panden, in het bijzonder hoekpanden, worden voorzien van winkelpuien. Na de tweede wereldoorlog vindt er concentratie van deze soort winkels plaats en komen er weer vele verspreid gelegen winkels leeg te staan.

Afbeelding blz. 17
Verkaveling van het terrein van het voormalige Diaconessenhuis.



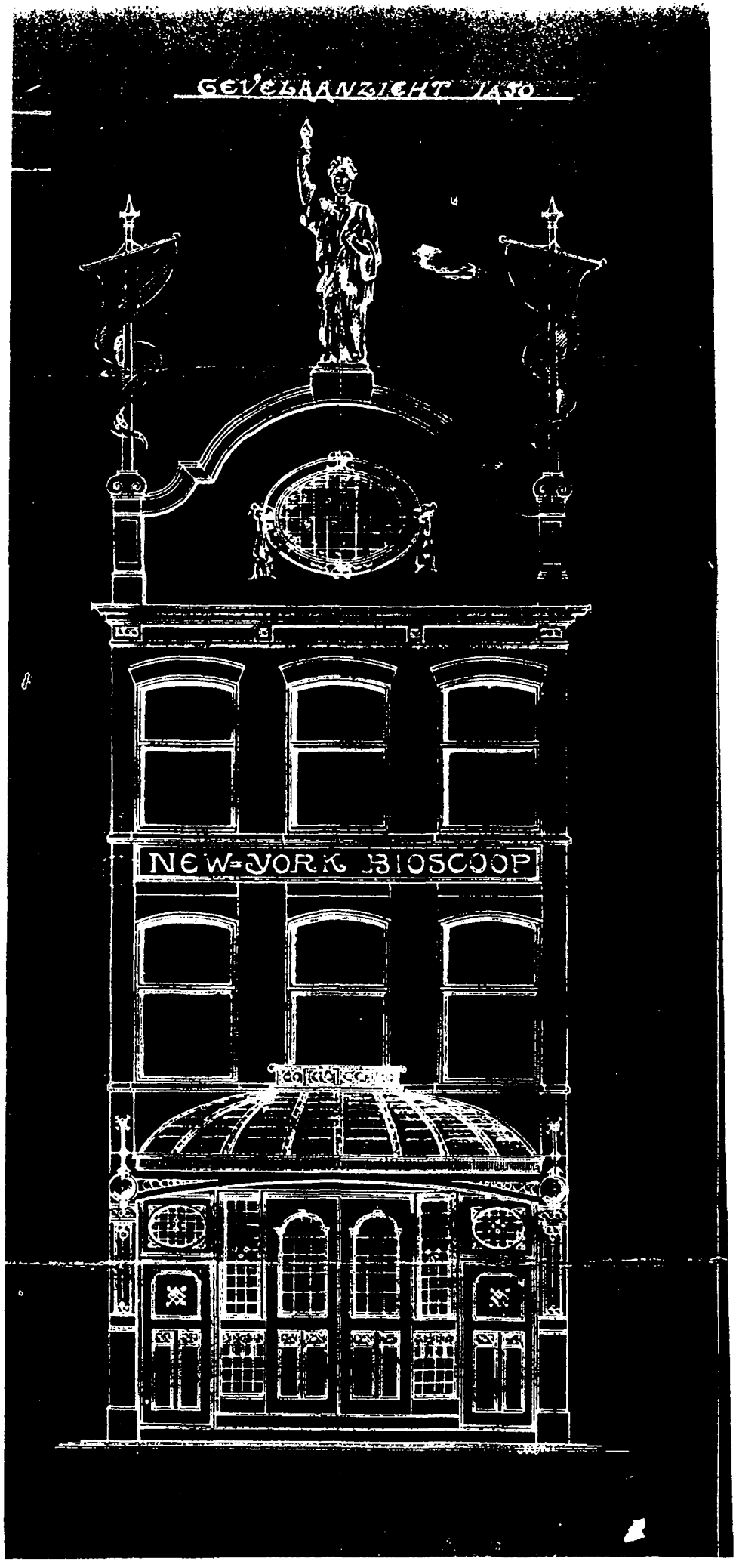
Behoort bij het schrijven van 7 Sept 1925 gericht aan Burgemeester & Wethouders der Gemeente Utrecht.
Namens Regenten Z. boglijders Gasthuis te Utrecht.
Jacq. Wiesman

Jacq. Wiesman Utrecht

Voor de groothandel werd in 1917 de eerste jaarbeurs gehouden. In 1921 werd aan het Vredenburg het eerste stenen gebouw voor deze jaarmarkt opgericht. Deze jaarbeurzen worden steeds veelvuldiger en uitgebreider, zodat het aantal gebouwen sterk moet toenemen. Vanaf 1946 worden er ook gebouwen aan de Croeselaan opgericht, omdat het Vredenburg vol raakt.

Door de city-vorming en de groei van de stad werd de bereikbaarheid van het centrum voor het toegenomen verkeer een toenemend probleem. Ook de verbinding tussen de verschillende uitbreidingsgebieden was moeilijk, aangezien de oude stad moeilijk te doorkruisen was. Straatverbredingen en doorbraken bleken noodzakelijk.
De meest problematische doorbraak bleek de oost-west doorbraak dwars door de oude stad, vooral omdat de stad een sterk noord-zuid gerichte structuur had. Deze doorbraak loopt nu via het Vredenburg, de Lange Viestraat, de Potterstraat, de Lange Jansstraat, het Janskerkhof, de Nobelstraat en dwars over het Nobelbolwerk. met de eerste werken aan deze doorbraak is men al aan het eind van de vorige eeuw begonnen. In 1873 is een voetgangersbrug over het Nobelbolwerk aangelegd. Deze verbond de Nobelstraat met de Nachtegaalstraat. In 1893 is de Nobelstraat aanmerkelijk verbreed en is de brug vervangen door een bredere brug. De brug over de Drift, tussen het Janskerkhof en de Nobelstraat, is verbreed in 1900. De Potterstraat is naar het zuiden verlegd tussen 1920 en 1928. De zuidelijke gevelwand van de Potterstraat is gesloopt bij de bouw van het grote postkantoor (op de hoek van de Potterstraat en het Neude). Daarbij ontstond een zeer brede straat. Derhalve is de noordelijke gevelwand in zuidelijke richting verlegd, door het aanbrengen van voorbouwen tegen deze gevelwand.
De lange Viestraat, waar men al sinds het midden van de 19de eeuw een aantal verbredingen heeft gerealiseerd, is in twee fasen verbreed tot de huidige breedte in 1935 en 1939. De laatste verbredingen zijn in de Lange Jansstraat gerealiseerd in 1968, en in de Nobelstraat in 1980.
Vanaf het Vredenburg, onderdeel van de city, werd een aanvang gemaakt met de nieuwe weg naar het noorden, ter ontlasting van de Amsterdamsestraatweg. De Sint Jacobsstraat, een doorbraakstraat in wijk C, was het begin van deze weg. Hij is in 1937/38, bij de aanleg van de grote rondweg rond Utrecht, gerealiseerd.
Wijk C was al geruime tijd een problemenkindje van de stad. Deze volkswijk was sterk verdicht. Al in de rapporten uit de midden van de negentiende eeuw werd aanbevolen Wijk C te saneren: sloppen en stegen dienden opgeruimd te worden en straten te worden verruimd. In 1882/1883 werd om de grote bebouwingsdichtheid te verminderen het Oranjepark aangelegd.
Daarnaast waren er sinds 1920 vele gemeentelijke aankoopaktiviteiten in het gebied te signaleren, vanwege de geplande doorbraak (St. Jacobsstraat). De langdurige leegstand en de steeds wijzigende plannen zorgden voor veel

Afbeelding: blz. 19
Bouwtekening Bioscoop New-York, Vredenburg 29, 1913.
Architect M.E. Kuiler


GEVELAANZICHT 1A30
NEW-YORK BIOSCOOP

onzekerheid, die verval sterk in de hand werkten. De politieke wens om deze buurt, die zo dicht tegen de city lag, te saneren heeft deze wijk de doodslag gegeven.

De aansluiting van de stad op de ten westen gelegen stationswijk heeft immmer problemen gegeven. Teneinde een goede verbinding te verkrijgen met deze stations werden nieuwe bruggen over de Catharijnesingel gelegd en bestaande verbreed. De Mariaplaats werd een uitvalsstraat. De aansluiting bleef echter moeilijk door de verschoven ligging van de stations ten opzichte van de uitvalswegen van de stad.

Na de tweede wereldoorlog kristalliseerden de problemen, die zich voor de oorlog reeds hadden voorgedaan, verder uit. Er was daarnaast onvoldoende beleid aangaande de gewenste ontwikkelingen van de stad.
Zo werden de ontwikkelingen ten aanzien van het stadshart niet gecoördineerd: moest de cityfunctie van het stadshart uitgebreid worden of moesten er juist meerdere verspreide kernen gemaakt worden? Door geen keuze te maken waren er al een aantal cityfunkties uit het stadshart getrokken. Uiteindelijk heeft men ervoor gekozen om het stadscentrum tot zwaartepunt van de city te maken, ondanks de daaraan verbonden problemen.
In 1956 werd aan prof. H. Feuchtinger (verkeersdeskundige) een opdracht gegeven tot het maken van een verkeersanalyse, gegeven een uitbreiding van 250.000 naar 350.000 inwoners. In 1958 heeft hij rapport uitgebracht. Feuchtinger stelde voor een aantal doorbraken te realiseren om de verkeersdoorvoer door de stad te vereenvoudigen. Over de stadsbuitengracht zou een binnenringweg worden aangelegd met verschillende aftakkingen naar de grote ringweg om de gehele stad.
Opvallend is dat er een duidelijke relatie tussen deze doorbraken en de "slechte" buurten valt waar te nemen.
Het uitwerkingsplan van J. Kuiper was wat gematigder. Dit kwam met name door het behoud van de oostelijke en zuidelijke deel van de stadsbuitengracht. De sterke oppositie van de bevolking maakte uitvoering van deze plannen onmogelijk. Daarnaast was duidelijk geworden dat de stadsgrachten tot het Rijksmonument van de stadswallen behoorden.
Van de voorgestelde doorbraken en veranderingen is weinig verwezenlijkt. Alle uitgevoerde gedeelten zijn fragmenten gebleven. Men heeft vrijwel de gehele Wijk C gesaneerd door de bouw van grote kantoren, een politiebureau, parkeergarage e.a. Er is een aanvang gemaakt met een tweede oost-westdoorbraak ter hoogte van het Jacobskerkhof.
In 1960 is de westwand van de Korte Nieuwstraat gesloopt, een begin van de werken voor een grote noord-zuid-doorbraak. In het begin van de jaren zestig werden er plannen ontwikkeld voor een betere verbinding tussen het station en het city-hart, vergroting van het winkelareaal (versterking van de cityfunktie) en verplaatsing van de jaarbeurs. Hiervoor werd een winkel- en kantorencentrum ontwikkeld, waarin het station was opgenomen: Hoog-Catharijne. Dit complex zou aansluiting vinden op de bestaande stad en een verbinding maken met de jaarbeursvestiging aan de Croeselaan. Alle jaarbeursgebouwen zouden op de Croeselaan geconcentreerd worden.
In 1969 werden de jaarbeursgebouwen op het Vredenburg gesloopt. De Weerdsingel WZ, de Rijnkade en de Catharijnesingel werden gedempt in de gezamenlijke belangen van Hoog-Catharijne en het verkeerscirculatieplan.

Het Vredenburg is in de jaren zeventig en tachtig grotendeels vernieuwd als gevolg van de aanleg van hoog-Catharijne: een muziekcentrum en een tweede groot winkelcentrum gerealiseerd (La Vie).

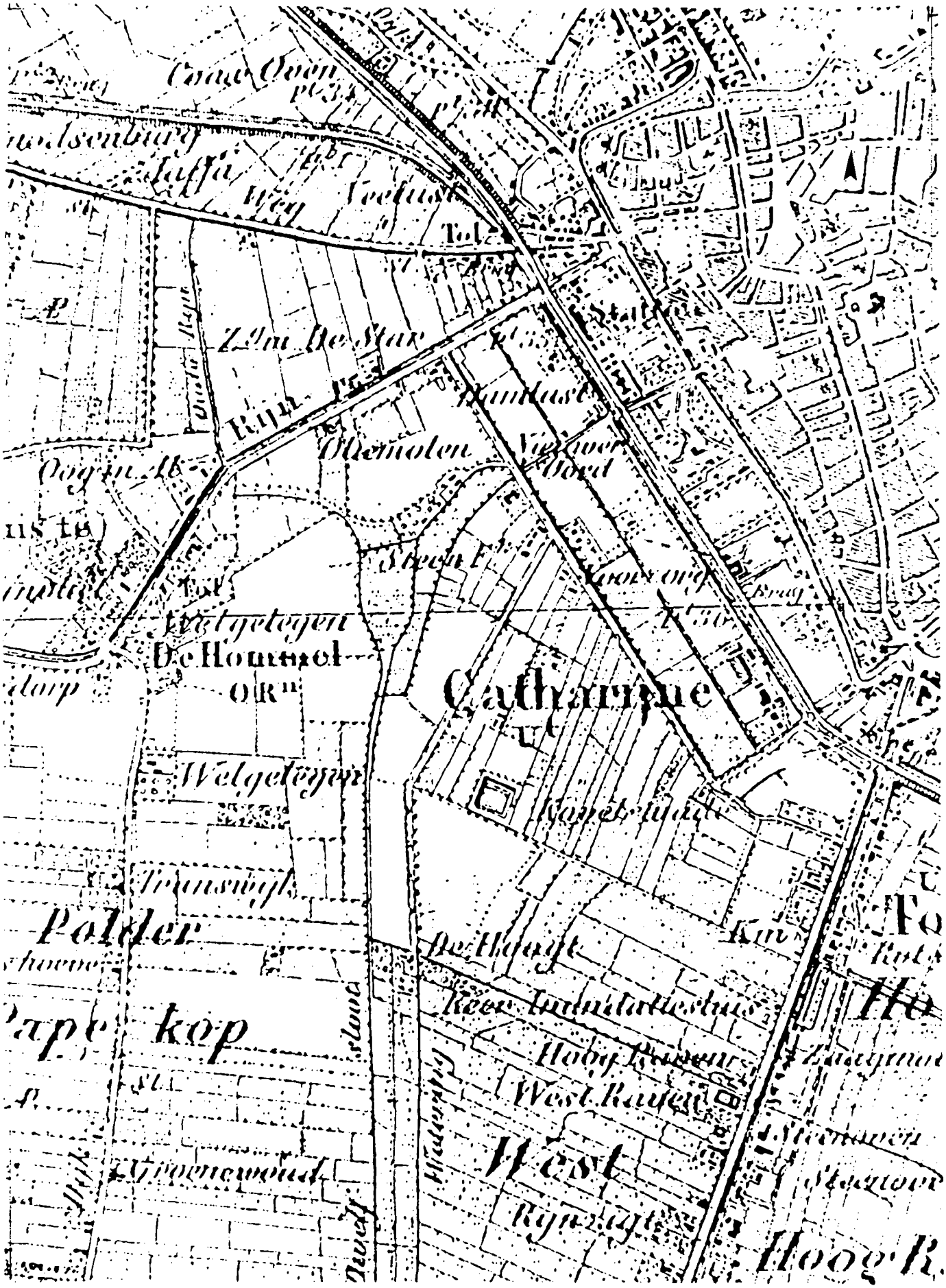
Toen in 1973 het Hoog-Catharijnecomplex werd geopend was de oppositie tegen de grootschalige plannen van de gemeente zo groot dat de plannen tot het uitbreiden van Hoog-Catharijne tot op de Oudegracht niet zijn gerealiseerd. Dit verzet kwam voort uit de ideeën over de stad als waardevolle historische struktuur. De grootschalige vernieuwing werd vervangen door kleinschaliger renovatie, restauratie en stadsherstel.
In 1976 werd het grootste deel van de Oude Stad van Utrecht tot beschermd stadsgezicht aangewezen.

Deelgebied 2.

grenzen: Daalsetunnel, Daalsesingel, Catharijnesingel, Jeremiestraat, Vondellaan, Croeselaan, Graadt van Roggenweg, Kanonstraat.
namen: Hoog-Catharijne, Dichterswijk, Raadwijk.

Afbeelding: blz. 23
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht

Afbeelding: blz. 24
Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)


Coaa Oven
Jaffa
Weg
Tol
Z.Gm De Star
Rijn
Oliemolen
Oog in Al
Welgelegen
De Hommel
Catharine
Welgelegen
Polder
kop
De Hoogt
Hoog Raven
West Raven
West
Groenewoud
Hoog R.

LEIDSEVEER
LEIDSEWEG
STATIONSPLEIN
VEEMARKTPLEIN
VEEMARKT
MARREWEGSTREEK
GRAAFSTRAAT
GROENENDAAL
STRAAT
KANAALWEG
VONDELLAAN
CROESE
STRAAT
AMALIASTRAAT
POTTERSTRAAT
LANGE VIESTRAAT
STEENWEG
MARIAPLAATS
STROOSTEEG
HAVERSTRAAT
LANGE SMEESTRAAT
LANGE ROZENDAAL
PASTEUR
CATHARINESINGEL
WEERDSINGEL O.Z.
LAUWERSTRAAT
BREEDSTRAAT
JACOBINENSTR
VAN ASCH
VAN WIJCKSKADE
ORANJESTRAAT
WATER
BERGSTRAAT
LANGE KORTSTRAAT
VREDENBURG
DRAKENBURG
ANNASTRAAT
OUDEKERKHOF
JANSDAM
VOETJESTR
KORTE HEUVELSTRAAT
HAMBURGERSTRAAT
LANGE JANSSTRAAT
JANSKERKHOF
VAN LENNEPSTRAAT
VOSMAER
POTTEBAKKERSTRAAT
TROMSTRAAT
BLEEKERSTRAAT
DAM
KANON
LEIDSE
VAN RIEBEECKSTRAAT
GRAAF VAN ROGGENWEG
KONINGSBERGERSTRAAT
MEDANSTR
LEIDSEWEG
STATIONSSTRAAT
WESTERSTRAAT
SPOORSTRAAT
NOORELSELAAN
LAAN VAN PUNTENBURG
WALSTEEG
STEENBOS
NICOLAAS BEETSSTRAAT
ASSELIJNSTRAAT
VAN DER GOES
STRAAT
JEREMIAS DE DECKERSTRAAT
VAN ZUYLENSTRAAT
VELING
STRAAT
JACOB CATSSTR
P. C. HOOFTSTR
HUIGENSSTRAAT
DA COSTASTRAAT
BREDERO PLEIN
A. H. VAN SCHUPMAN
COOMANSSTRAAT
TESSELSCHADESTRAAT
HENDRIK TOLLENSSTR
BALIJLAAN
POLSBROEK
STRAAT
HEYCOP
BEETSTRAAT
BEATRIXSTRAAT
SCHELDESTRAAT
GREBBESTRAAT
AMALIAWARDSTRAAT
COLLARDSTRAAT
ZUPESTRAAT
GRAVELINGENSTR
H. J. SCHIMMEL PLEIN
VAN LENNEPSTRAAT
BILDERDIJKSTRAAT
DOUWES DEKKERSTRAAT
POTTEBAKKERSTRAAT
TROMSTRAAT
BLEEKERSTRAAT
MEDANSTR
VAN RIEBEECKSTRAAT
LEIDSEWEG
KONINGSBERGERSTRAAT
GRAAF VAN ROGGENWEG
VEEMARKTPLEIN
VEEMARKT
CROESELAAN
MARREWEGSTREEK
GROENENDAAL
STRAAT
KANAALWEG
VAN ZUYLENSTR
ASSELIJNSTRAAT
VAN DER GOES
STRAAT
JEREMIAS DE DECKERSTRAAT
VELING
STRAAT
JACOB CATSSTR
P. C. HOOFTSTR
HUIGENSSTRAAT
DA COSTASTRAAT
BREDERO PLEIN
A. H. VAN SCHUPMAN
COOMANSSTRAAT
TESSELSCHADESTRAAT
HENDRIK TOLLENSSTR
BALIJLAAN
POLSBROEK
STRAAT
HEYCOP
BEETSTRAAT
BEATRIXSTRAAT
SCHELDESTRAAT
GREBBESTRAAT
AMALIAWARDSTRAAT
COLLARDSTRAAT
ZUPESTRAAT
GRAVELINGENSTR
VONDELLAAN
CROESE
STRAAT
AMALIASTRAAT
LEIDSEVEER
LEIDSEWEG
TUNNELWEG
STATIONSPLEIN
STATIONSSTRAAT
WESTERSTRAAT
SPOORSTRAAT
NOORELSELAAN
LAAN VAN PUNTENBURG
WALSTEEG
STEENBOS
NICOLAAS BEETSSTRAAT
ASSELIJNSTRAAT
VAN DER GOES
STRAAT
JEREMIAS DE DECKERSTRAAT
VAN ZUYLENSTRAAT
VELING
STRAAT
JACOB CATSSTR
P. C. HOOFTSTR
HUIGENSSTRAAT
DA COSTASTRAAT
BREDERO PLEIN
A. H. VAN SCHUPMAN
COOMANSSTRAAT
TESSELSCHADESTRAAT
HENDRIK TOLLENSSTR
BALIJLAAN
POLSBROEK
STRAAT
HEYCOP
BEETSTRAAT
BEATRIXSTRAAT
SCHELDESTRAAT
GREBBESTRAAT
AMALIAWARDSTRAAT
COLLARDSTRAAT
ZUPESTRAAT
GRAVELINGENSTR
VONDELLAAN
CROESE
STRAAT
AMALIASTRAAT
POTTERSTRAAT
LANGE VIESTRAAT
STEENWEG
MARIAPLAATS
STROOSTEEG
HAVERSTRAAT
LANGE SMEESTRAAT
LANGE ROZENDAAL
PASTEUR
CATHARINESINGEL
WEERDSINGEL O.Z.
LAUWERSTRAAT
BREEDSTRAAT
JACOBINENSTR
VAN ASCH
VAN WIJCKSKADE
ORANJESTRAAT
WATER
BERGSTRAAT
LANGE KORTSTRAAT
VREDENBURG
DRAKENBURG
ANNASTRAAT
OUDEKERKHOF
JANSDAM
VOETJESTR
KORTE HEUVELSTRAAT
HAMBURGERSTRAAT
LANGE JANSSTRAAT
JANSKERKHOF
VAN LENNEPSTRAAT
VOSMAER
POTTEBAKKERSTRAAT
TROMSTRAAT
BLEEKERSTRAAT
DAM
KANON
LEIDSE
VAN RIEBEECKSTRAAT
GRAAF VAN ROGGENWEG
KONINGSBERGERSTRAAT
MEDANSTR
LEIDSEWEG
STATIONSSTRAAT
WESTERSTRAAT
SPOORSTRAAT
NOORELSELAAN
LAAN VAN PUNTENBURG
WALSTEEG
STEENBOS
NICOLAAS BEETSSTRAAT
ASSELIJNSTRAAT
VAN DER GOES
STRAAT
JEREMIAS DE DECKERSTRAAT
VAN ZUYLENSTRAAT
VELING
STRAAT
JACOB CATSSTR
P. C. HOOFTSTR
HUIGENSSTRAAT
DA COSTASTRAAT
BREDERO PLEIN
A. H. VAN SCHUPMAN
COOMANSSTRAAT
TESSELSCHADESTRAAT
HENDRIK TOLLENSSTR
BALIJLAAN
POLSBROEK
STRAAT
HEYCOP
BEETSTRAAT
BEATRIXSTRAAT
SCHELDESTRAAT
GREBBESTRAAT
AMALIAWARDSTRAAT
COLLARDSTRAAT
ZUPESTRAAT
GRAVELINGENSTR
VONDELLAAN
CROESE
STRAAT
AMALIASTRAAT
POTTERSTRAAT
LANGE VIESTRAAT
STEENWEG
MARIAPLAATS
STROOSTEEG
HAVERSTRAAT
LANGE SMEESTRAAT
LANGE ROZENDAAL
PASTEUR
CATHARINESINGEL
WEERDSINGEL O.Z.
LAUWERSTRAAT
BREEDSTRAAT
JACOBINENSTR
VAN ASCH
VAN WIJCKSKADE
ORANJESTRAAT
WATER
BERGSTRAAT
LANGE KORTSTRAAT
VREDENBURG
DRAKENBURG
ANNASTRAAT
OUDEKERKHOF
JANSDAM
VOETJESTR
KORTE HEUVELSTRAAT
HAMBURGERSTRAAT
LANGE JANSSTRAAT
JANSKERKHOF
VAN LENNEPSTRAAT
VOSMAER
POTTEBAKKERSTRAAT
TROMSTRAAT
BLEEKERSTRAAT
DAM
KANON
LEIDSE
VAN RIEBEECKSTRAAT
GRAAF VAN ROGGENWEG
KONINGSBERGERSTRAAT
MEDANSTR
LEIDSEWEG
STATIONSSTRAAT
WESTERSTRAAT
SPOORSTRAAT
NOORELSELAAN
LAAN VAN PUNTENBURG
WALSTEEG
STEENBOS
NICOLAAS BEETSSTRAAT
ASSELIJNSTRAAT
VAN DER GOES
STRAAT
JEREMIAS DE DECKERSTRAAT
VAN ZUYLENSTRAAT
VELING
STRAAT
JACOB CATSSTR
P. C. HOOFTSTR
HUIGENSSTRAAT
DA COSTASTRAAT
BREDERO PLEIN
A. H. VAN SCHUPMAN
COOMANSSTRAAT
TESSELSCHADESTRAAT
HENDRIK TOLLENSSTR
BALIJLAAN
POLSBROEK
STRAAT
HEYCOP
BEETSTRAAT
BEATRIXSTRAAT
SCHELDESTRAAT
GREBBESTRAAT
AMALIAWARDSTRAAT
COLLARDSTRAAT
ZUPESTRAAT
GRAVELINGENSTR
VONDELLAAN
CROESE
STRAAT
AMALIASTRAAT

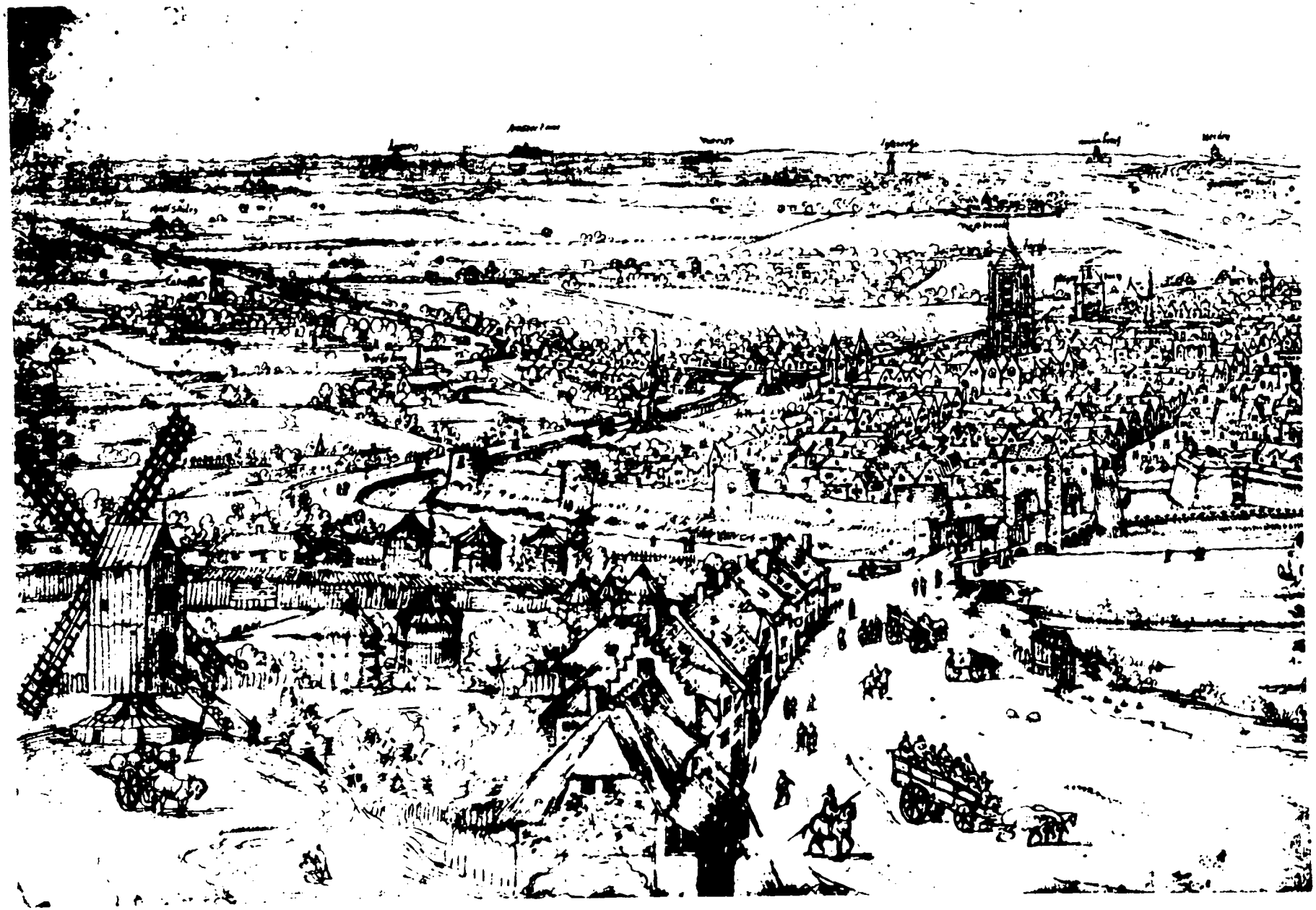
Het huidige deelgebied 2 is door drie grote ingrepen bepaald. De eerste was het 17de eeuwse plan tot stadsuitbreiding, waarvan slechts de grachten zijn uitgevoerd. De tweede was de vestiging van de stations en spoorwegen. De derde en huidige ontwikkeling is er een van concentratie van grote kantoren en winkels (Hoog-Catharijne, Rabobank).

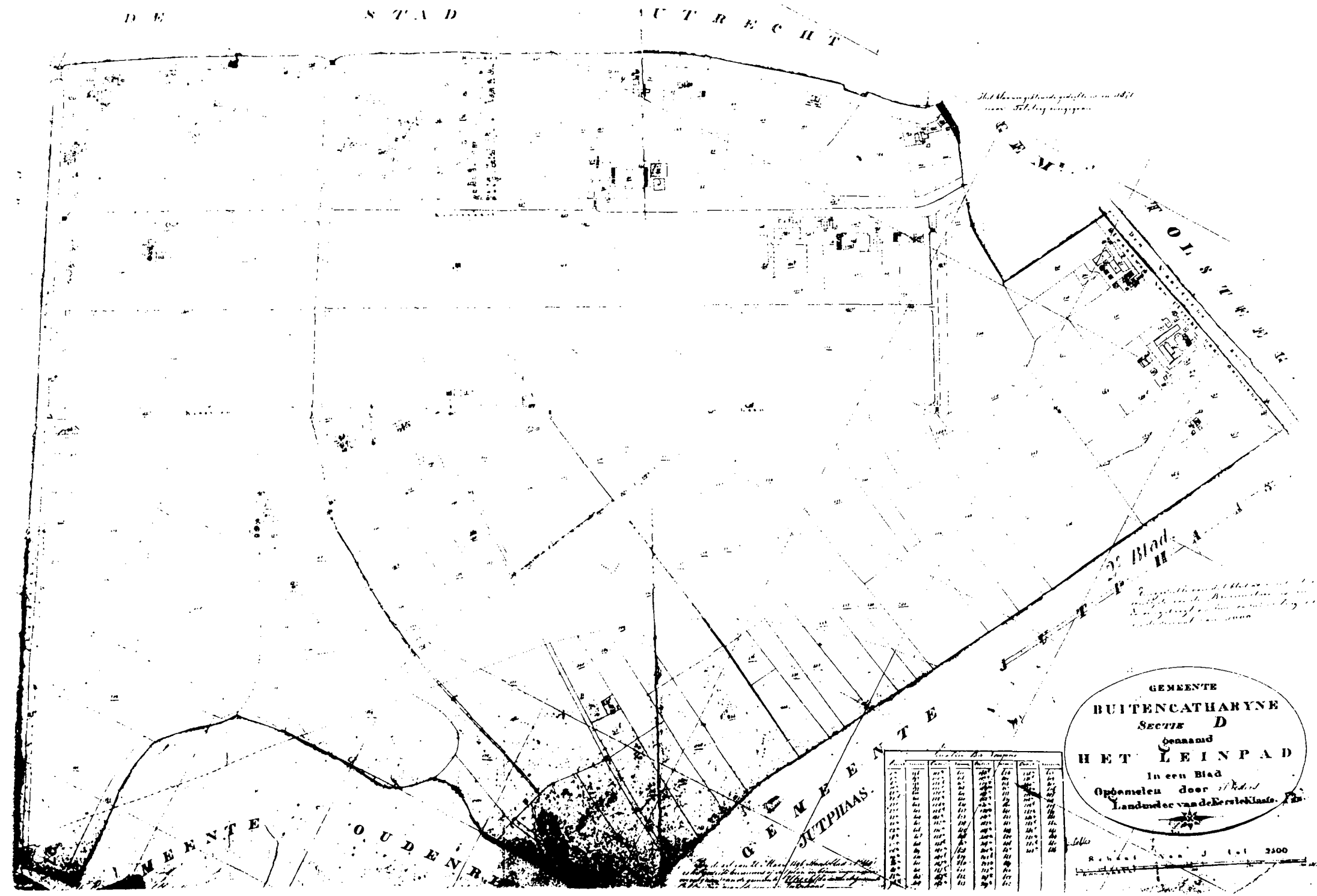
In de vroege middeleeuwen stroomde de (oude) Rijn vanuit de stad ongeveer ter hoogte van Achter Clarenburg naar het westen. Door de veranderingen in de waterstaatkundige toestand in Nederland, was omstreeks het jaar 1000 de Oude Rijn vrijwel geheel verland. Ze functioneerde nog slechts als een restgeul voor afwatering van de omliggende landen. In de dertiende eeuw werd de Vleutensche Wetering gegraven ter vervanging van de Oude Rijn als vaarwater. Dankzij de Rijn is er in dit gebied veel rivierklei afgezet. Deze relatief droge gronden zijn al vroeg in cultuur gebracht, door middel van een blokontginning. Deze gronden waren zeer geschikt voor landbouw.
Het onderhavige gebied ligt voor het grootste deel in het gerecht Lijnpad en voor een klein gedeelte in de Hoge Weide. De Hoge Weide vormde aanvankelijk met de Lage Weide de gemeenschappelijke stadsweide van de stad Utrecht. Tussen 1432 en 1434 is deze stadsweide in kavels verkocht aan particulieren (zie: deelgebieden 14 en 20).

Door het graven van de Catharijnesingel in 1122, een gedeelte van de stadsbuitengracht, werd het gebied verdeeld in een gebied binnen en een gedeelte buiten de wallen te liggen. Deelgebied 2 ligt in de luwte van de stadswal. De uitvalswegen aan de westzijde van de stad liggen op grote afstand van elkaar (ca 1700 meter). Aan de zuidzijde lagen de uitvalswegen naar het zuiden en, tot de 12de eeuw, ook naar het oosten (via de Tolsteegpoorten in de stadsomwalling). Aan de noordzijde lagen de gecombineerde uitvalswegen naar het westen en noorden (via de Catharijnepoort).
Het is overigens zeer kenmerkend voor de verkeerssituatie bij Utrecht: bij de weinige stadspoorten werden veel wegen uit verschillende richtingen samengebracht.
Aangezien het onderhavige gebied in de luwte van de uitvalswegen lag, is er geen bebouwingsconcentratie ontstaan. Er heeft slechts enige bebouwing, die in 1122 niet in de stad is opgenomen, gestaan: de St. Annakapel (de voorloper van de Geertekerk) en het Duitse Huis. Deze gebouwen zijn in de 13de en 14de eeuw verhuisd naar een plaats binnen de stadsomwalling. De gebouwen zijn vermoedelijk in de 16de eeuw gesloopt om een vrij schootsveld te maken. Er werden slechts graslanden en moestuinen voor de wallen toegestaan. In de loop

Afbeelding: blz. 26
Zicht op de voorstad "Buiten Catharijne" vanuit het westen.

Afbeelding: blz. 27
Kadastrale minuut (ca 1825) van de gemeente Buiten Catharijne, sectie D (Lijnpad of Leinpad), opgemeten door J. Vesters.




DE STAD UTRECHT
GEMEENTE TOLSTEEG
GEMEENTE JUTPHAAS
GEMEENTE OUDENRIJN
JUTPHAAS
2e Blad
GEMEENTE
BUITENCATHARYNE
SECTIE D
genaamd
HET LEINPAD
In een Blad
Opgemeten door
Landmeter van de Eerste Klasse.
Schaal van 1 tot 2500

van de 15de eeuw ontwikkelden zich langs de uitvalswegen buiten de Catharijnepoort en Tolsteegpoort kleine voorsteden. Deze waren lineair van opzet en in functioneren vrijwel geheel gericht op de uitvalswegen.
Er waren kroegen, boerderijen, herbergen, kapellen, fabriekjes en een gering aantal woonhuizen aan te treffen. Bij de Catharijnepoort waren ook twee kapellen: de Elendigenkapel met een eigen kerkhof, waar vreemdelingen begraven konden worden, en de St. Jobskapel.
Na het graven van de Leidsche Rijn (1663-1665) en de binnenhaven het Leidseveer kreeg de voorstad "buiten Catharijne" betekenis als uitvalspunt van de belangrijke trekvaart op Leiden. Tijdens de Franse bezetting (1672-1674) is deze voorstad grotendeels vernietigd. De wederopbouw is door de stedelijke overheid in sterke mate gehinderd door het opleggen van verboden.

In de 17de eeuw (tot 1672 een tijd van welvaart voor Utrecht) groeide de bevolking sterk. Rond 1624 kwamen de eerste plannen voor een stadsuitleg op. Dit waren plannen van P. Moreelse voor een stadsuitleg aan de westzijde van de Catharijnesingel. Men had hiermee een drieledig doel voor ogen. Ten eerste wilde men de scheepvaart, die sinds geruime tijd niet meer via de Oudegracht, maar via de Catharijnesingel voer, weer door de stad leiden. Ten tweede wilde men goede huisvesting voor met name Duitse immigranten (handelslui) bieden en ten derde wilde men de stadswallen versterken door een rondere stadsomtrek.
Tot 1661 heeft men niets met deze plannen gedaan. Dan vragen warmoezeniers, die ten westen van de stad hun bedrijf hebben, de aanleg van enige doorvoergrachten. Deze aanvragen worden gehonoreerd met de aanleg van drie grachten evenwijdig aan de Catharijnesingel (de Heregracht, de Bloemgracht en de Blekersgracht) en een gracht haaks hierop (de Mariagracht). De kopeinden van de grachten worden verbonden en via spuikanalen verbonden met de Leidsche en Vaartsche Rijn.
Deze aanleg is weliswaar op aanvraag van deze warmoezeniers geschied, maar is vormgegeven volgens de plannen tot uitleg van de stad van burgemeester H. Moreelse.
Het bolwerk voor de Mariaplaats, het Mariabolwerk, is in de 17de eeuw verwijderd. De scheepvaartroute door de singel was daarmee verlost van een groot obstakel.
De plannen om dit grachten- en wegenstelsel in een stadsuitleg te benutten werden in de kiem gesmoord door de terugval van de economie na de Franse inval van 1672.

In de 17de en 18de eeuw worden de stadsversterkingen van minder belang. De singelwegen worden veranderd in wandelwegen door de aanplant van dubbele rijen bomen. Ook langs de Moesgrachten (zoals de grachten van de stadsuitleg al spoedig genoemd worden) komen dubbele rijen bomen. In plaats van moestuinen en graslanden komen er nu lusthoven (de buitenhuizen Puntenburg en Voorzorg e.a.), parken en boomgaarden en later ook industrieën in dit gebied. Van deze parken zijn nu nog kleine restanten overgebleven: het Moreelsepark en het park Nieuweroord.

Met de aanleg van de Nieuwe Hollandse waterlinie (1816-1824), waarbij Utrecht binnen de vesting Holland werd getrokken, werden de oude stadsversterkingen van Utrecht minder belangrijk.
In het begin van de 19de eeuw is de nieuwe, voortvarende, burgemeester van Asch van Wijck vol plannen Utrecht economische stimulansen te geven. Om dat te realiseren pakt hij onder andere de oude plannen tot stadsuitleg van zijn 17de eeuwse voorganger H. Moreelse weer op.
Na veel deliberatie gaf hij opdracht aan de architect J.D. Zocher een plan te maken de stadwallen in plantsoenen te veranderen en een stadsuitbreiding te ontwerpen aan de west- en noordzijde van de stad. De Catharijnesingel zou daarbij het hart van de stad moeten gaan vormen. De scheepvaart zou dan dwars door de stad gevoerd worden.
Van de plannen van Zocher is maar weinig gerealiseerd. De stadswallen zijn aan de hand van deelplannen in plantsoenen herschapen en er zijn gedeelten van de bebouwingsvoorstellen gerealiseerd: de van Asch van Wijckskade (ca 1835), de Rijnkade (1838, gesloopt) en de stationswijk (1861, gesloopt). Ondertussen is dan ten noorden van het Leidseveer wel de nodige speculatiebouw gerealiseerd (recentelijk gesloopt).

In 1838 is het besluit genomen om langs de westzijde van de stad een spoorlijn aan te leggen, die Utrecht zou moeten verbinden met Amsterdam. Vanwege onteigeningsproblemen geschiedde de aanleg pas in 1843. Deze aanleg is gerealiseerd door de Staat. Zij draagt in 1845 deze spoorlijn, inmiddels verlengd tot Veenendaal, over aan de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij. Deze maatschappij verlengt de spoorlijn tot Arnhem.
Bij de (gedeeltelijke) verdubbeling van deze spoorlijn in de jaren 60 van de 19de eeuw wordt de eerste (de meest oostelijke) Moesgracht gedempt, terwijl de middelste Moesgracht (de Kruisvaart) in breedte wordt verdubbeld.
Een tweede spoorwegmaatschappij (de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen, MteSS) legde tussen 1868 en 1871 een spoorlijn van Utrecht (SS) naar Boxtel en Den Bosch aan. Deze maatschappij had een eigen station, ten zuiden van het station van de Rhijnspoorwegmaatschappij gelegen.
Beide stations lagen verschoven ten opzichte van de uitvalswegen uit de binnenstad. Hierdoor was de ligging tamelijk excentrisch. Men heeft ter oplossing van dit ongemak nieuwe bruggen aangelegd en de oude verbreed (zie: deelgebied 1).
De aanleg van Wester- en Stationsstraat moest het centraal station van de Rhijnspoorweg ontsluiten. Deze stationswijk is geheel verdwenen bij de bouw van Hoog-Catharijne. Slechts de namen van de straten zijn behouden.
Ter ontsluiting van het station van de StaatsSpoorwegen werd het Sterrenbos aangelegd. Het Sterrenbos heeft zich als een stationsontsluitingsstraat

Afbeelding: blz. 30
Zicht op het Leidseveer, de stationswijk en de stations Centraal Station en Buurtspoorstation vanuit het westen, KLM Aerocarto nv.

ontwikkeld, maar bij de opheffing van dit station (na de samenvoeging van de verschillende spoorwegmaatschappijen in het consortium: N.V. Nederlandsche Spoorwegen, 1917) heeft de straat deze functies verloren. Het is nu een vreemde eend in de bijt. Het station is na de brand in 1944 gesloopt.
Ook een derde spoorwegmaatschappij vestigde een station aan de westzijde van de stad: de Nederlandse Centraal Spoorwegmaatschappij. Deze maatschappij exploiteerde de lijn Utrecht-Zwolle-Kampen. Dit station was aanvankelijk in het station van de Rhijnspoorwegmaatschappij gevestigd.
In 1904 is het Buurtstation tegen het Rhijnspoorwegstation gebouwd, ten behoeve van de Nederlandse Centraal Spoorwegmaatschappij.
Na de sluiting van de Oosterspoorweg voor reizigersvervoer in 1921 werd de lijn naar Hilversum ook naar de westzijde van de stad gebracht, in het in 1904 geopende Buurtstation. In 1940 werd het Buurtstation opgeheven en bij het Centraal Station (ontstaan uit het Centraal Station van de Rhijnspoorwegmaatschappij) gevoegd. De wat afzijdig gelegen sporen 1, 2 en 3 zijn nog een gevolg van deze samenvoeging.

In het gebied tussen de spoorlijn en de Catharijnesingel zijn in de loop der tijd een aantal bijzondere functies geconcentreerd. Dit ging ten koste van de parken, de boomgaarden en de tuinen van de landhuizen, die hier waren gelegen. Ook de steenfabriek moest wijken.
Het Stads- en Academisch Ziekenhuis Utrecht (SAZU, later AZU) is hier gevestigd in 1869. Al spoedig bleek het eerste gebouw te klein en werden er in hoog tempo nieuwe gebouwen opgericht. De hoofdadministratiekantoren van de spoorwegen, waarvan er meer kwamen naarmate er meer samenwerking tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen kwam, zijn respectievelijk in 1871, 1895 en 1921 gebouwd.
De grote elektrische centrale van de PEGUS werd in 1905 aan de Nicolaas Beetsstraat gebouwd. De Universiteitsgebouwen dateren van rond de eeuwwisseling, evenals de andere scholen.
De woningen aan de Nicolaas Beetsstraat, Catharijnesingel e.o. zijn voornamelijk door particuliere ondernemingen gebouwd in de periode 1895 tot 1915. Het zijn voornamelijk korte reeksen gelijksoortige bebouwing: gestapelde woningen van drie tot vier bouwlagen.

In 1865 werd het station van de Rhijnspoorweg (t.p.v. het huidige Centraal Station) vergroot. Het Stationsplein werd toen doorgetrokken naar de Leidseweg. Het Leidseveer werd hiermee nog meer een verkeersknooppunt dan het al was. Op dit punt kwamen de Leidseweg (sinds 1938 ook de Graadt van Roggenweg, die een ontlastingsweg van de Leidseweg vormt), de Vleutenseweg, de Daalsedijk, de Amsterdamsestraatweg, de Catharijnesingel en de weg van het Vredenburg samen. Ook de wateren van de Vleutensche Wetering, de Leidsche Rijn

Afbeelding: blz. 32
Wijziging van de rooilijnen in het gebied rond de (voormalige) tunnel in de Kanaalstraat bij de aanleg van de Leidseveertunnel en Graadt van Roggenweg in 1938, Dienst Gemeentewerken Utrecht.

en de Catharijnesingel kwamen hier samen. In 1928 is de binnenhaven gedempt om er een rotonde aan te kunnen leggen.

Langs de Amsterdamsestraatweg en de Daalsedijk was sinds de jaren zestig van de negentiende eeuw een dicht verkavelde wijk met speculatie-arbeiderswoningen (van één en twee bouwlagen) tot stand gekomen. Deze zette zich in noordelijke en westelijk richting voort (zie: deelgebieden 4 en 6). Door de bouw van Hoog Catharijne en de aanleg van het Westplein is het overgrote deel van deze bebouwing in dit deelgebied verdwenen. Restanten van het wigvormige bebouwingsblok tussen de Leidseweg en de Vleutenseweg zijn behouden gebleven: de Hagelstraat en de Bleekersstraat (1898/1899). De huidige kopwand van de bebouwing van Lombok (zie: deelgebied 4) wordt gevormd door de lage bebouwing van de Kanonstraat (1898), eertijds een zijstraat van de Kanaalstraat.
In de Leidseweg is in 1906/08 een tunnel aangelegd voor het autoverkeer. De gelijkvloerse kruising leverde steeds meer oponthoud door de enorme toename van zowel het rail- als het wegvervoer.
Al in het spoorwegenplan van 1906 werd aangeraden om de spoorlijnen over hun gehele trajekt op spoordijken te leggen. Maar pas in de jaren dertig werd hiermee aangevangen. In 1942 was dit werk voltooid. Onderdoorgangen zijn aangelegd in de Bleekstraat, de Westerkade, de Albatrosstraat en het Leidseveer.
De Bleekstraat was tot 1936/37 een steegje. Toen is het aanzienlijk verbreed, toen het deel uit ging maken van de verbinding tussen de singels en de nieuw aan te leggen ringweg rond Utrecht. De overgang over de sporen ter hoogte van het Sterrenbos was reeds in 1935 gesloten.

In de late 19de eeuw zijn in de nabijheid van het station, aan de Moesgrachten, verschillende industrieën gevestigd. Behalve zware industrie (machinefabrieken, gasapparatenfabrieken e.d.) was er ook een grote brouwerij (de Kroon).
Vlak na de oprichting van het station van de Rhijnspoorwegmaatschappij werd een fabriek voor spoorwegmateriaal (Damlust) gesticht. Deze lag direkt achter het station. In 1874, na overplaatsing van de fabriek, is het terrein verkocht aan het ministerie van Defensie. Toen zijn aan de Mineurslaan (een gedeelte van een van de grachten uit de aanleg van Moreelse) een Artillerie-, een Mineurs- en een Infanteriekazerne gebouwd. Ook is er een Geniekazerne gebouwd, aan de Croeselaan (de Hojelkazerne, zie: deelgebied 10).

Tussen het (S)AZU en de Westerkade zijn in de jaren 1859 tot 1870 grote series arbeiderswoningen gebouwd. Naar aanleiding van de bemoeienis van met name geneeskundigen zijn in Utrecht drie "maatschappijen tot verbetering van woningen voor arbeidenden en minvermogenden" opgericht; dit waren

Afbeelding: blz. 34
De nu voor het merendeel gesloopte woningen rond de Bleekstraat, gebouwd door de 2de en 3de "maatschappij tot verbetering van woningen voor arbeidenden en minvermogenden".
Gedeelte van kaartblad 9G van de huisnummerkaart van Utrecht (schaal 1:1000).

STERREBURG
CATHARIJNESINGEL
VAARTSESTRAAT
VEERSTRAAT
LEKSTRAAT
BILEKSTRAAT
LIJNPADSTRAAT
RIJNSTRAAT
COVELSTRAAT
JEREMIESTRAAT
WESTERKADE
VAARTSCHE RIJN
LADDERSTEEG
SINGELSTEEG
KROONSTEEG
BRUGSTEEG
VONDELLAAN
PELIKAA

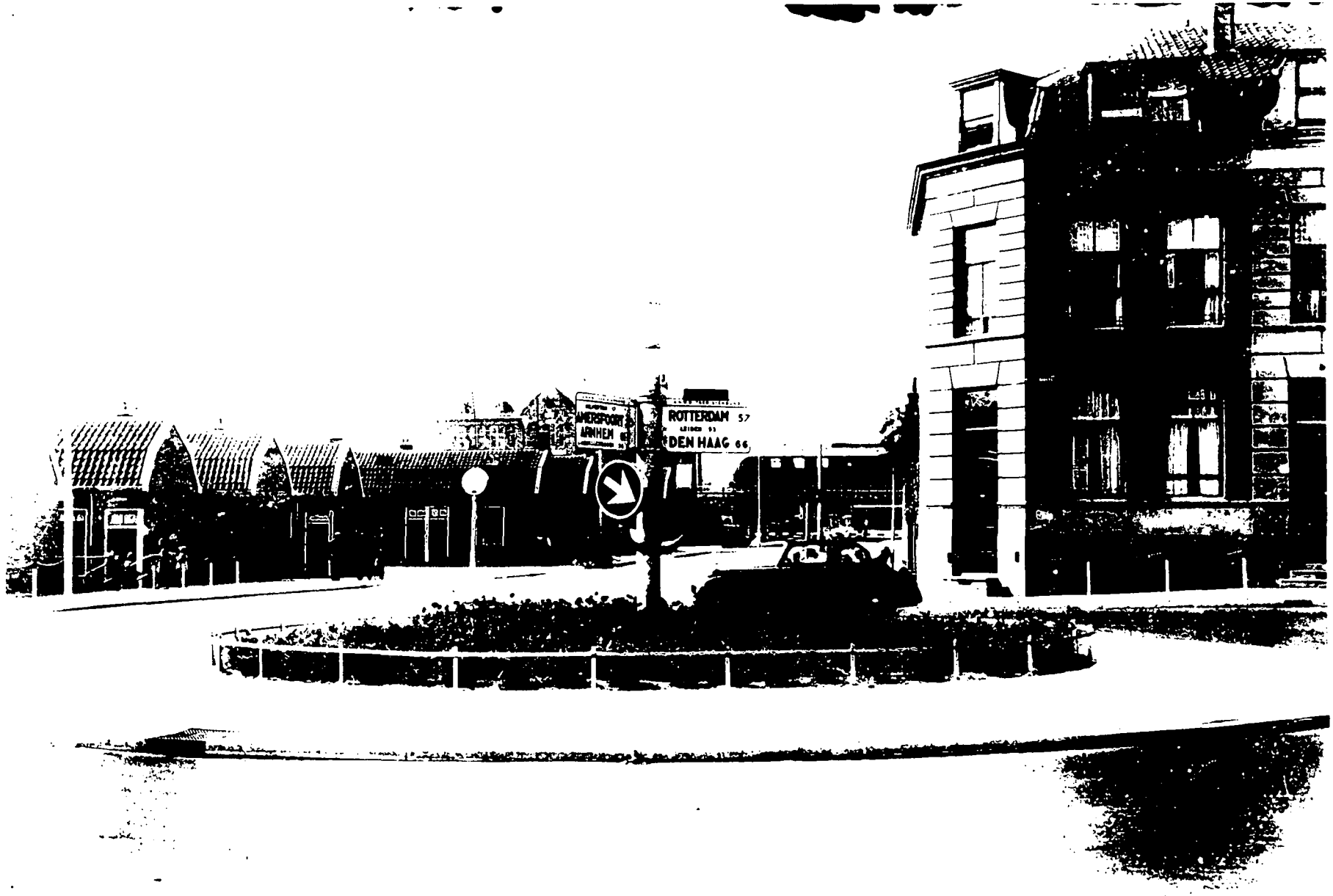
semi-filantropische instellingen. De doelstelling was om zowel de arbeidershuisvesting te verbeteren als ook een voldoende dividend te bieden aan de aandeelhouders (5 a 6%).
De 2de maatschappij heeft in 1859 72 woningen gebouwd (Lijnpad-, Rijn- en Covelsteeg) en de 3de maatschappij heeft in 1867 98 woningen rond de Bleekstraat en in 1870/71 nog 28 woningen langs het spoor doen bouwen.
De Bleekstraat is in 1936/1937 sterk verbreed, toen hij als verbindingsstraat werd aangewezen tussen de Jutphaseweg en de Catharijnesingel. Het viaduct onder de pas verhoogde spoorlijn dateert uit 1938.
Kort na 1982 is het gehele gebied gesaneerd. Restanten van de 19de eeuwse bebouwing zijn nog aanwezig.

Aan de westzijde van de spoorweg hebben de Nederlandse Spoorwegen steeds meer terrein verworven. Hier hebben zij gebouwen voor administratieve functie gebouwd. In 1928 hebben de NS het vervoersbedrijf van Gend en Loos overgenomen. Het hoofdkantoor is toen verplaats naar Utrecht, naar een terrein vlak achter het station.
Ook in 1928 is er een aftakking van het spoorwegterrein aangelegd naar de Groentenveiling en de daarbij liggende haven. Het kleine emplacement hiervoor is recentelijk tot park ingericht (zie: deelgebied 10).

In 1918 is het gebied op de hoek van de Vondellaan en de Croeselaan voor bebouwing vrijgegeven. Het stedebouwkundig patroon is zeer eenvoudig, met rechthoekige bouwblokken. Deze wijk, de Dichterswijk, is door particulieren volgebouwd met korte series huizen van verschillende architectuur. Opvallend is dat in de architectuur een duidelijk verschil tussen hoofdstraten en zijstraten gemaakt.
In 1928 is de Moesgracht in de Croeselaan gedempt, evenals de Kruisdwarsvaart (Da Costakade). Aansluitend aan deze Dichterswijk zijn de terreinen van de Pootstraat (1932) en de Asselijnstraat (1934) volgebouwd. De woningen hier zijn als twee complexen opgezet en uitgevoerd.
Als laatste gebied is het terrein van de voormalige buitenplaats Raadwijk verkaveld en bebouwd met portiekflats (1938).

Met de bouw van Hoog-Catharijne en de aanleg van nieuwe verkeersknooppunten is de noordelijke kop van het gebied sterk gewijzigd (Leidseveer, Stationswijk en omgeving).
Utrecht bleef in de jaren vijftig en zestig in economische ontwikkeling sterk achter bij de ontwikkelingen in de Randstad, ondanks de goede centrale ligging van de stad. Het als versterking van de city gedachte complex van Hoog-Catharijne had vier hoofduitgangspunten: 1. verplaatsing en modernisering van bedrijven (o.a. Jaarbeurs en de spoorwegen), 2. de barriere van de stadsbuitensingel tussen het spoor en de stad verminderen, 3. nieuwe wervende functies onder te brengen en 4. het scheppen van parkeerplaatsen.

Afbeelding: blz.36
Bleekstraat ca 1940


AMERSFOORT
ARNHEM
ROTTERDAM 57
DEN HAAG 66

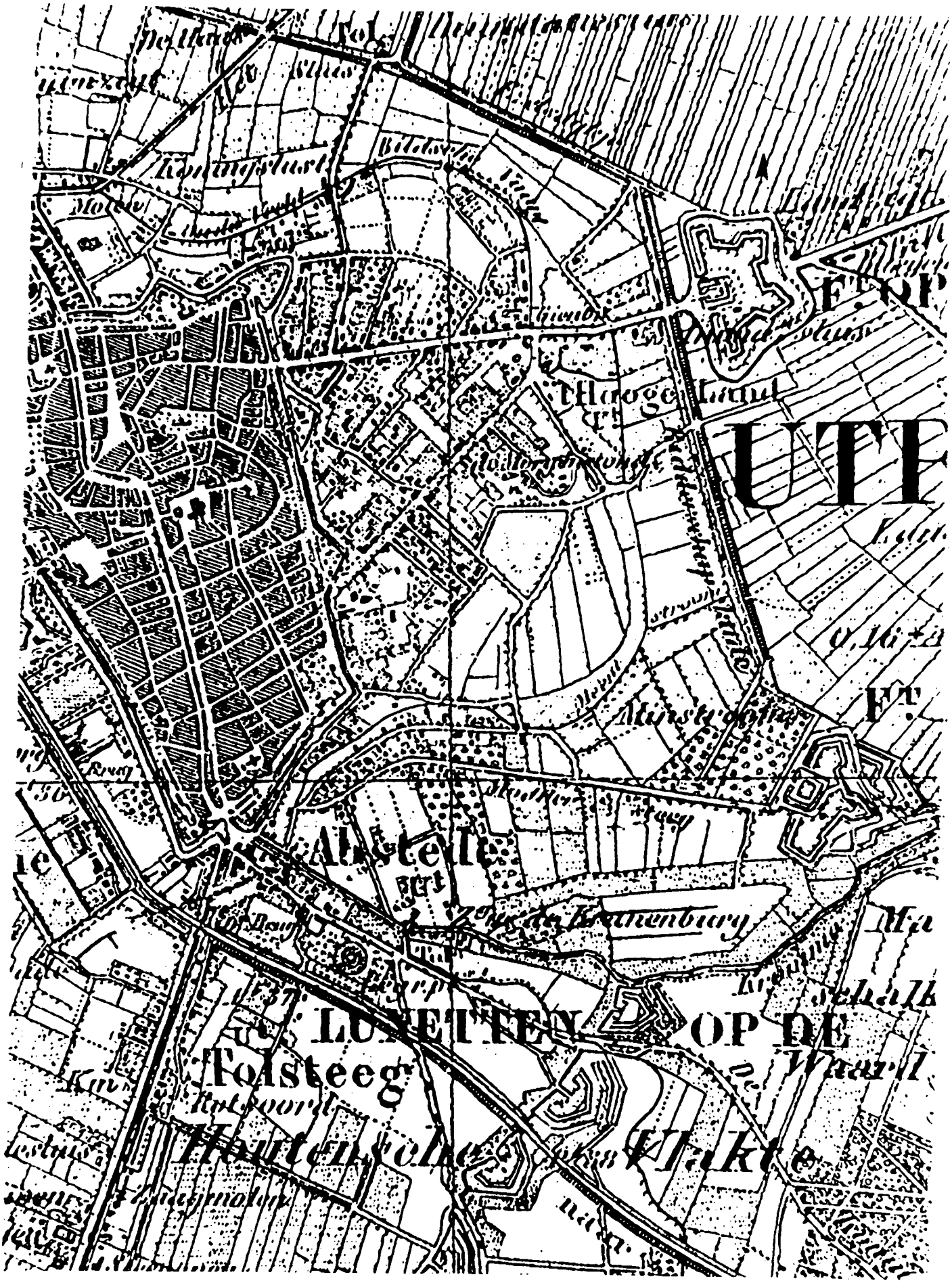
De eerste plannen voor Hoog-Catharijne ontstonden in 1962, in samenhang met de plannen tot herziening van de verkeerssituatie (zie: deelgebied 1). Het is het eerste stadsvernieuwingsprojekt dat tot stand is gekomen door en op initiatief van een particuliere projektontwikkelaar. Een dochtermaatschappij van de verenigde bedrijven Bredero n.v., EMPEO (Maatschappij voor Projekt-ontwikkeling), heeft de plannen gemaakt en uitgevoerd.
In 1968 werden gedeelten van de Catharijnesingel en Weerdsingel WZ gedempt en werd een snelweg aangelegd. In 1973 was grootste deel van het complex Hoog-Catharijne voltooid. Er zijn daarna nog wel een aantal verkeersvoorzieningen aangebracht en aanpassingen uitgevoerd.
Het stedebouwkundige plan was van ir. H.T. Vink. Het hoofdelement in het plan is een winkelstraat, die op de eerste verdieping van het complex een verbinding tot stand brengt tussen de oude stad, over de (gedempte) singel, via de stationshal met het Jaarbeursplein aan de Croeselaan. Aan deze verbindings(winkel)straat zijn een aantal andere funkties gekoppeld: een winkelcentrum, een theatercomplex, kantoren, luxe wonigen en een jaarbeurshal. Met de voltooiing van dit complex is aan de Croeselaan de ontwikkeling van een kantorenboulevard ingezet. De Holiday-inn dateert al van 1971. Verder zijn er een parkeergarage, een PTT-kantoor, Rabobank (1982), ICL en vele andere kantoorgebouwen gebouwd. De oude kazernes zijn hiervoor gesloopt. De nog bestaande Hojelkazerne (zie: deelgebied 10) en de woonbebouwing aan beide zijden van de Croeselaan staan sterk onder druk om te wijken voor jaarbeursgebouwen of kantoren.

Deelgebied 3.

Grenzen: Van Esveldstraat, Admiraal van Gendstraat, Willem Barentszstraat, Biltstraat, Oorsprongpark, Oosterspoorlijn, Maliesingel, Wittevrouwensingel, Kleine Singel, Blauwkapelseweg.
Namen : Wittevrouwen en Buiten-Wittevrouwen.

Afbeelding: blz. 39
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht

Afbeelding: blz. 40
Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)


Folsteeg

Aanvankelijk ontleende dit gehele gebied haar naam "Buiten de Wittevrouwen" aan het in de oude stad gelegen Wittevrouwenklooster (ongeveer aan de noordzijde van de huidige Wittevrouwenstraat en ten oosten van de Ridderschapsstraat). Dit klooster werd gesticht aan het begin van de 13de eeuw.

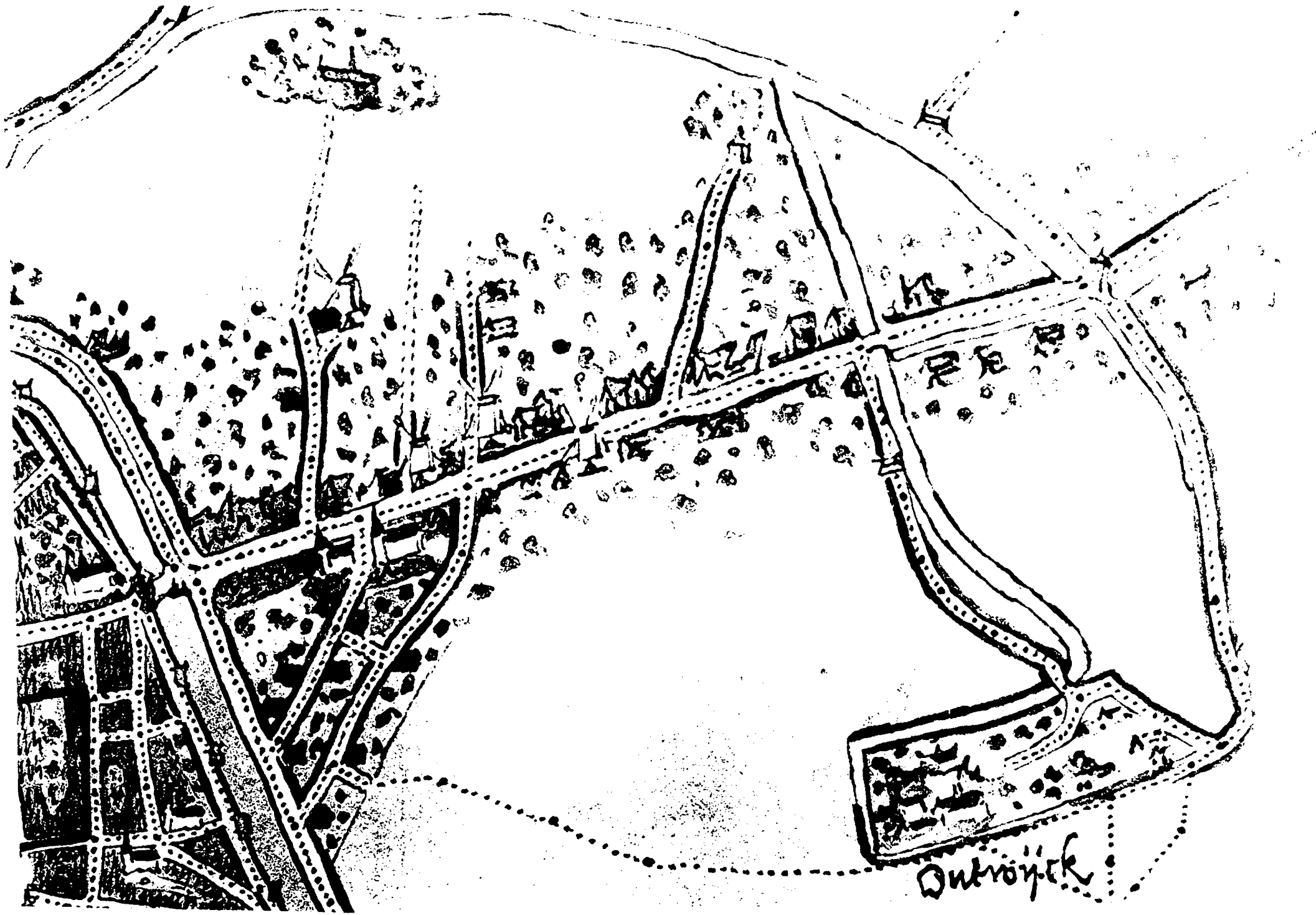
Het gebied werd aan de westzijde begrensd door de stadsgracht die dateert uit 1138. De oostelijke gronden buiten de stad waren nog niet in ontginning gebracht en de aanleg van de Biltse Straatweg in ca 1139, moet dan ook dwars door de nog onontgonnen veengebieden zijn gegaan. Ze verving de oude Steenweg, de handelsroute naar het oosten die liep via de Vossegatsedijk en Abstederdijk. In tegenstelling tot deze oude Steenweg liep de Biltse Straatweg rechtstreeks naar de stad.
De afwatering van de oostelijke veengronden kwam gereed met het graven van de Hoofddijkse Wetering in ca.1338.

De begrenzing van het gebied aan de noord-oostzijde werd gevormd door een aftakking van de Vecht: de Oude Vecht. Deze aftakking ontstond toen de (Kromme) Rijn in 1148 rechtstreeks werd verbonden met de Vecht door het graven van de Oudegracht. In de 17de eeuw werd langs de Biltse Straatweg de Biltsche Grift gegraven, die bij de Gildbrug (huidige Museumbrug) aansloot op deze oostelijke Vechtarm. Het geheel heette sindsdien de Biltsche Grift.

Langs de Biltse Straatweg ontwikkelde zich al vroeg een voorstad en ter hoogte van de huidige Museumbrug had deze voorstad een eigen poort: de Gildpoort. (Het gedeelte van de Biltse Straatweg tussen de Gildpoort en de Wittevrouwenpoort kreeg pas rond 1808 haar huidige benaming van Biltstraat). De Biltse Straatweg is een bepalende factor geweest in dit gebied. Omdat de weg scheef door het ontginningsblok is aangelegd, sneed zij alle erfscheidingen onder een schuine hoek. Het huidige stratenpatroon aan de Biltstraat volgt de oude perceelsgrenzen en maakt dezelfde hoek ten opzichte van de straat.

De eerste wegen (of weggetjes) dateren uit de 13de eeuw. Ze dienden onderandere als toegangsroutes naar de aan de Biltstraat gelegen molens en het gasthuis. Zo liepen er twee routes naar de aan de straat gelegen Cruypmolen: het zogenaamde Molenaarspad dat via de (huidige) Koekoekstraat, Kleine Singel en Griftstraat liep en de Kapelstraat (oorspronkelijke benaming Cruypmolensteeg). Het hier gelegen Heilige Kruisgasthuis was bereikbaar via de (huidige) Gasthuisstraat en Kruisstraat. Voorlopers van de huidige Goedestraat en Bekkerstraat waren eveneens aanwezig. De molens aan de Biltse Straatweg zijn in de 16de eeuw gesloopt.

Afbeelding: blz. 42
De Biltse Straatweg met molens, gasthuis en de abdij Oudwijk, 16de eeuw
Detail van de kaart van J. van Deventer, ca. 1570.
Tekening naar van Deventer door O. Neussel, 1890.


Dunkerque

Grenzend aan en gedeeltelijk op het gebied van Buiten-Wittevrouwen lagen de gronden van het convent Oudwijk (zie: deelgebied 5). Als toegangsroute van de stad naar het convent fungeerde het Oudwijkervoetpad dat liep vanaf de Wittevrouwenpoort over het Oudwijkerveld naar de abdij. Het tracé van dit voetpad volgde het huidige stratenverloop van de Van Lidt de Jeudestraat en Kerkdwarsstraat.

In de 17de eeuw werden in dit gebied een aantal belangrijke werken uitgevoerd. Zo werd in 1629 naast het bolwerk Lepelenburg een hoornwerk aangelegd als onderdeel van een verdedigingsstelsel rondom de stad. Hiertoe zouden onder andere een groot hoornwerk komen buiten de Wittevrouwenpoort en een kleinere bij het Lepelenburg. Onder druk van geringe financiële middelen en van protesterende grondeigenaren werden de werken stopgezet. Alleen het hoornwerk in het Oudwijkerveld kreeg gestalte. Al spoedig echter werd het stelsel als verdediging afgeschaft en werd als Hortus Botanicus in gebruik genomen . Na de verplaatsing van de Hortus in de 18de eeuw naar de Lange Nieuwstraat, werd het stuk grond pas in 1870 gedeeltelijk in gebruik genomen ten behoeve van de Oosterspoorlijn, het overige gedeelte aan de singelrand is tot het begin van de 19de eeuw onbebouwd gebleven.

Van een meer blijvend karakter is de aanleg van de Maliebaan in 1637 geweest. Voor het paille-maille spel van de studenten werd grond aangekocht van het convent Oudwijk. Deze Maliebaan was 740.m lang en aan weerszijden beplant met 1200 Linden en 600 Iepen. De toegang vanuit de stad werd gevormd door het Maliepoortje ter hoogte van het Lepelenburg.
In 1768 werd de speelbaan doorgetrokken tot aan de Biltsche Grift op aangekocht terrein genaamd het Hogeland en op het land van het gerecht Bleyenburg. Aangezien hier verschillende waterlopen aanwezig waren, werd overeengekomen dat de oude Vecht, die ten noorden van de weg van Oudwijk naar de Gildbrug liep, gedeeltelijk zou worden gedempt. Ten behoeve van het convent werd vervolgens de Grift langs de noordzijde van het aangekochte land verbreed en verdiept. In 1769 werd tevens de verbinding tussen Maliebaan en Biltse Straatweg tot stand gebracht met het bouwen van een nieuwe brug in het verlengde van de baan

Tot de andere in dit gebied uitgevoerde 17de eeuwse werken behoorde het doortrekken van de weg van Blauwkapel (Oostveensedijk) naar de Biltse Straatweg. Hiervoor werd een al bestaand pad verbreed: de Cruypmolensteeg, nu Kapelstraat. In 1670 werd de Biltse Straatweg opgehoogd en van een nieuwe keilaag voorzien (tegelijkertijd werd er een verbod voor de zware Hessenwagens uitgevaardigd, die verantwoordelijk werden geacht voor de beschadigingen aan het wegdek). Langs de Biltse Straatweg werd de Biltsche Grift gegraven en van een jaagpad voorzien. Ter hoogte van de Gildbrug werd de verbinding tot stand gebracht met de Oude Vecht.

Langs de Maliebaan was van bewoning geen sprake: het bezit van de hier gelegen gronden werd beschouwd als een vorm van geldbelegging. Er werden voornamelijk pleziertuinen aangelegd en tuinhuizen gebouwd met uitzicht op de baan.

Omdat deze tuinhuisjes zonder enige ordening werden neergezet, werd in 1730 een officiële rooilijn vastgesteld met twee maten: één voor de percelen en één voor de tuinhuizen. Dit verschil in rooilijn kwam later in de 19de eeuwse gevelwand weer terug.
Aan de oostzijde van de baan waren enkele stegen, deze dienden ter ontsluiting van de achterliggende percelen (dit waren de latere Baanstegen). Aan de westzijde was slechts één verbinding met de stad, namelijk de Nachtegalensteeg. Loodrecht hierop (en parallel aan de Maliebaan) waren enkele stegen gelegen ter ontsluiting van de hier liggende percelen. Eén van deze stegen, ter ontsluiting van een perceel in gebruik als weiland (vandaar genaamd Weisteeg), werd in de 19de eeuw doorgetrokken naar de buitenplaats Oorsprong, gelegen aan de Biltstraat. Deze doorgetrokken dwarsverbinding tussen Nachtegaalstraat en Biltstraat is de Monsignieur van der Weteringstraat.

In 1824 werd de verlenging van de Maliebaan weer ongedaan gemaakt door de aanleg van de parken De Oorsprong en Het Hogeland. In 1845 werd het Maliepoortje gesloopt. Een nieuwe brug werd over de Maliesingel gelegd voor de verbinding tussen de stad en de Maliebaan.

De bebouwing buiten de stadsgracht, die vanaf het midden van de 19de eeuw plaats vond, geschiedde ook langs de Biltstraat. De grond buiten de Wittevrouwen was voornamelijk in particuliere handen en de woningbouw hier kwam dan ook snel in de speculatieve sector terecht. Er werden in hoog tempo series kleine arbeiderswoningen neergezet, meestal van een geringe kwaliteit. Bij de aanleg volgde men de aanwezig structuren: de kromming van de Biltse Grift, de reeds genoemde richting van de perceelsgrenzen en de bestaande weggetjes en sloten. De eerste grote uitbreidingen vonden plaats tussen 1850 en 1870 langs de al bestaande Goedestraat, Kapelstraat en Bekkerstraat.

Ook langs de Maliebaan vond vanaf 1860 een verdichting van de bebouwing plaats met riante villa-achtige huizen waarin met name sociëteiten zich vestigden. In eerste instantie werden meestal de theekoepels vergroot tot woonhuizen (hier en daar nog in de gevel zichtbaar). Vervolgens werden ze vervangen door nieuwe, grotere huizen. Het aantal herenhuizen nam aan het eind van de 19de eeuw zodanig toe dat een rij bomen langs de Maliebaan gerooid moest worden ten behoeve van een aan te leggen trottoir. Ook achterterreinen werden opgeofferd aan de woningbouw. Zo maakte de 17de eeuwse buitenplaats "Het Park", gelegen tussen Maliebaan en Nachtegaalstraat, in 1870 plaats voor de Parkstraat. Vervolgens werd in 1873 op enige aangrenzende percelen een schoolgebouw neergezet en vervolgens een tweede straat aangelegd: de Schoolstraat. Beide straten vormen de enige verbinding tussen de Nachtegaalstraat en de singel.

Afbeelding: blz. 45
Zicht op de Maliebaan vanaf het Hogeland richting de Maliesingel. Links de Oosterspoorlijn, rechts enige verspreide bebouwing.

Tegelijk met de speculatiebouw en de bouw van herenhuizen vond eveneens woningbouw vanuit een ideëel oogmerk plaats. In opdracht van de Hervormde Diaconie werd in 1845 in de Goedestraat een hofje gebouwd. In de Kruisstraat werd in 1860 de Stevensfundatie opgericht, bestemd voor protestantse ambachtslieden (afgebroken 1968). In 1879 volgde het Speyaert van Woerdenhofje, bestemd voor de huisvesting van alleenstaande katholieke vrouwen. Ook de Hovenstraat, de Moesstraat, de Pallaesstraat (Pallaesfundatie, 1890) en de Thinstraat behoren tot deze kategorie woningbouw.
De speculatiebouw had echter de overhand in deze wijk en de toestanden waren dermate slecht dat in het in 1869 verschenen rapport over slechte woonomstandigheden met name de uitbreiding Wittevrouwen genoemd werd. In navolging van de in dit rapport gedane suggesties poogde de gemeente vanaf 1880 de woningbouw te verbeteren. Daartoe kocht zij nieuw aangelegde straten en nog onbebouwd gebleven stukken grond op van particulieren. Hierop werden betere woningen gebouwd en bredere straten aangelegd. De particuliere grondaankopen en het volgen van de perceelsgrenzen bij de straataanleg hebben geleid tot een stratenpatroon met overwegend scheve aansluitingen.

Voor uitbreidingen in het zuidoosten vormde de in 1870 aangelegde Oosterspoorlijn een hindernis. In eerste instantie had de Spoorwegmaatschappij (de H.IJ.S.M.) het plan gehad het spoortracé dwars door de plantsoenaanleg van Zocher te laten lopen (zie: deelgebied 1). Onder hevige protesten van de gemeente, werd de planning van de spoorlijn verlegd in oostelijke richting achter de Maliebaan langs. De eigenaren van percelen aan de Maliebaan moesten stukken grond verkopen ten behoeve van de spoorlijn en een station met voorplein (het Maliebaanstation). Tevens moesten twee stegen worden afgesloten - de 1ste en 2de Baansteeg - en een derde worden doorgetrokken: de 3de Baansteeg (de latere Burgemeester Reigerstraat). In 1892 werd een tweede station aan de Biltstraat geopend. Als gevolg daarvan werd het Maliebaanstation steeds minder gebruikt, zodat het in 1927 definitief gesloten werd.

Open stukken grond aan de rand van het gebied werden aan het eind van de 19de eeuw opgevuld met riante middenstandswoningen en herenhuizen. De "N.V. Utrechtsche maatschappij tot exploitatie van onroerende goederen" exploiteerde de stukken grond waarop de Johan de Wittstraat/Hugo de Grootstraat en omgeving werden aangelegd. In het noorden aan de Biltsche Grift werden rond de eeuwwisseling de Bleyenburgstraat/M.A. de Ruyterstraat en omliggende bebouwing gerealiseerd. Op deze grond werden tevens enkele losstaande villa's gebouwd.

Aan deze noordkant was in 1819 de toenmalige buitenplaats Gildenstein, gelegen aan de Biltse Straatweg, aangekocht voor een te stichten Veeartsenijschool. De buitenplaats en het terrein er omheen (ruim 2 ha), gelegen aan de Biltsche Grift werden uitermate geschikt geacht. In 1833 werd het terrein uitgebreid met 7 ha grond aan de overzijde van de Biltsche Grift, begrensd door de Blauwkapelseweg en de Ezeldijk. Aan deze zijde werden in de 90'er jaren de zojuist genoemde bebouwing van Bleyenburgstraat en De Ruyterstraat aangelegd en werd in 1894 tevens het nieuwe Ooglijdersgasthuis gebouwd. Dit gebouw was door het bestuur van het gasthuis niet op deze plaats gepland, maar door noodzaak zagen zij zich gedwongen het gasthuis in te passen op een stuk grond tussen de reeds bestaande bebouwing in. De Bleyenburgstraat werd bij de opening van het Ooglijdersgasthuis in 1894 herdoopt in F.C. Dondersstraat.

De Biltstraat zelf kende een sterke lineaire ontwikkeling aan het eind van de 19de eeuw, met als kenmerkende bebouwing grote, witgepleisterde panden.

De bebouwing ten noord-oosten van de Biltstraat naderde in de eerste decennia van de 20ste eeuw steeds dichter het terrein van de - in 1918 tot Hogeschool verheven - Veeartsenijschool. Door de uitgestrektheid van het Veeartsenijterrein werd de wijk Wittevrouwen langs de zijde van de Biltsche Grift geheel afgesloten. De gemeente zag zich genoodzaakt de toegang van deze zijde tot de wijk mogelijk te maken en tevens een verbinding te maken tussen deze wijk en de nieuwbouw rond de De Ruyterstraat. Daartoe werd grond aangekocht van de Rijkshogeschool en werd vervolgens de Poortstraat doorgetrokken naar de Alexander Numankade. Op deze wijze werd de wijk ontsloten en aldus bereikbaar vanuit het noorden via de Poortstraat en vanuit het westen via de Griftstraat.

Met het toenemende verkeer van en naar de stad werd de behoefte aan een goede oost-west verbinding in de 20ste eeuw steeds sterker. De Biltstraat was tevens de doorgaande route naar Zeist en Amersfoort en kreeg een toenemende verkeersstroom te verwerken. Bij de aanleg van de straten in de 19de eeuw was geen enkele straat parallel aan de Biltstraat aangelegd, zodat secondaire routes voor het verkeer hier niet mogelijk waren. De Biltstraat is tot aan vandaag de hoofdroute gebleven.
In het gedeelte ten zuiden van de Biltstraat zijn Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat tot doorgaande route geworden. Deze route is mede belangrijk geworden door de aanleg van de Oosterspoorlijn en de daarmee gepaard gaande afsluiting van de 1ste en 2de Baansteeg. De 3de Baansteeg werd doorgaande weg, aansluitend op de Nachtegaalstraat. De Nachtegaalstraat was de enige rechtstreekse verbinding tussen de Maliebaan en de binnenstad. Tussen 1906 en 1913 werd de Nachtegaalstraat verbreed tot 20 m. ten einde aan te sluiten op de Burgemeester Reigerstraat. Langs deze doorgaande routes: Biltstraat, Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat is de verandering van woon- naar winkelfunctie in de eerste decennia van de 20ste eeuw duidelijk zichtbaar. Aan deze functieverschuiving werd in 1930 onder andere de Sociëteit Tivoli met park opgeofferd: gelegen op de hoek van de Wittevrouwensingel en Nachtegaalstraat werd dit park vervangen door een kantoorgebouw met aan de zijde van de Nachtegaalstraat een aaneensluitende reeks winkelhuizen. Een tweede functieverandering heeft zich voorgedaan langs de Maliebaan. De grote huizen werden te kostbaar voor particulieren, zodat vele nu benut worden door kantoren en universitaire instellingen.

Afbeelding: blz. 48
De verbreding van de Nachtegaalstraat, ca 1910.

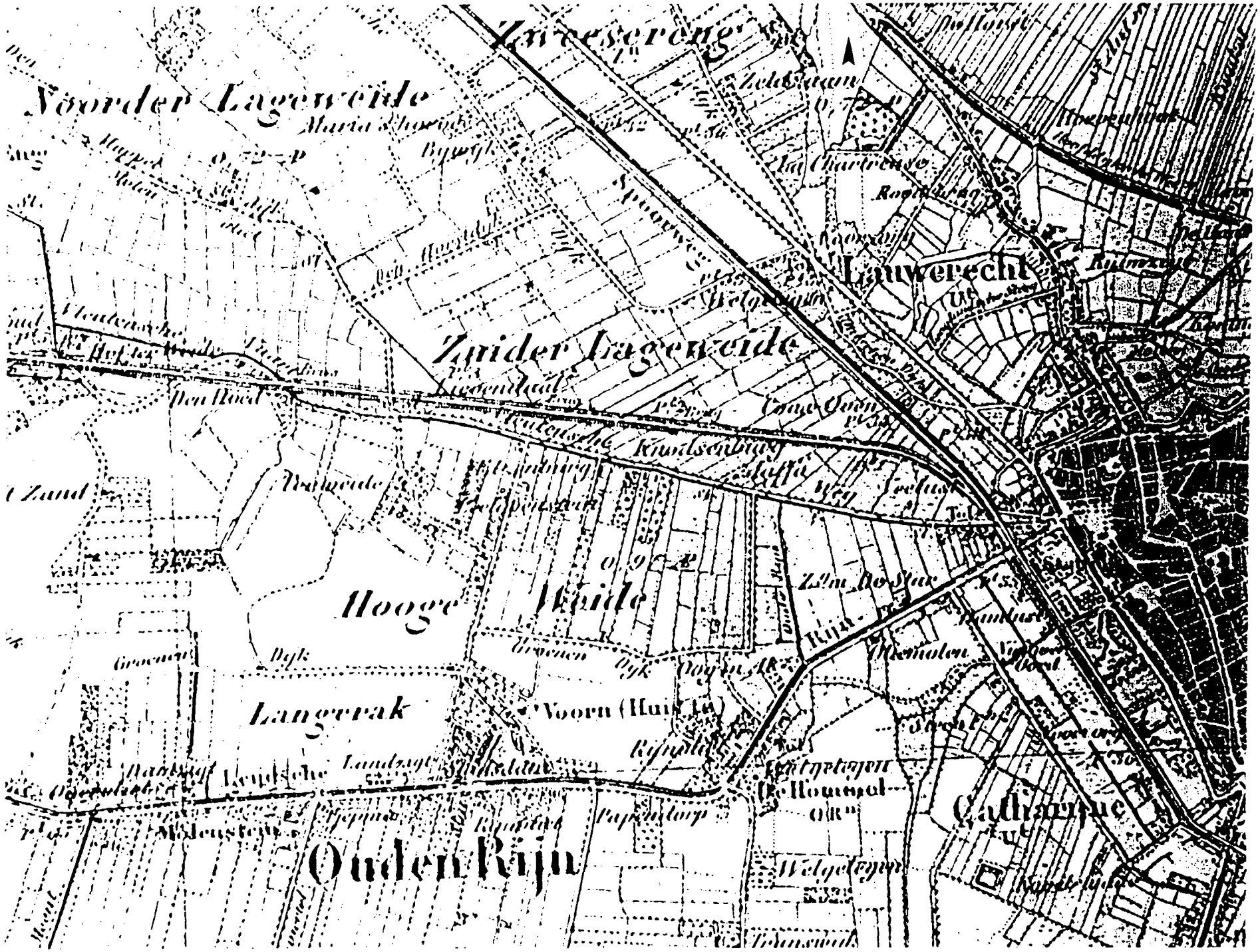
Afgezien van deze functieverschuiving heeft Wittevrouwen voor een groot deel zijn kenmerkende karakter behouden van 19de eeuwse uitbreidingswijk: dichte bebouwing met veel kleine woningen, zonder plein- of plantsoenaanleg (uitgezonderd de Maliebaan) en een gemengde woon- en werkfunctie. Dankzij een stimulans van gemeentezijde voor particuliere woningverbetering is de wijk al enige jaren weer sterk in trek als woonwijk.

Deelgebied 4.

grenzen: Spoorweg Utrecht-Rotterdam/Den Haag, Daalsetunnel, Westplein, Kanonstraat, Graadt van Roggenweg, Merwedekanaal.
namen : Majellapark, Lombok, Transvaal.

Afbeelding: blz. 51
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854 (reproduktie)
Kaart 31: Utrecht

Afbeelding: blz. 52
Plattegrond Gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)


Noorder Lageweide
Zuider Lageweide
Lauwerecht
Hooge Weide
Langerak
Oude Rijn
Catharine
Voorn (Huis te)
De Hommel
Den Hoed
Rijn

Binnen deelgebied 4 zijn weer vier kleinere gebieden te onderscheiden. Tussen de spoorweg en de Vleutenseweg ligt de noordelijke strook, de wijk Majellapark. Tussen de Vleutenseweg en de Leidseweg (Leidsche Rijn) ligt de wijk Lombok/Transvaal. En ten zuiden van de Leidseweg ligt de Krugerstraat en omgeving. Op de westpunt van dit gebied, ten westen van de Cartesiusweg, ligt de uitbreiding Vleutenseweg (1951) en het fabrieksterrein van Douwe Egberts.

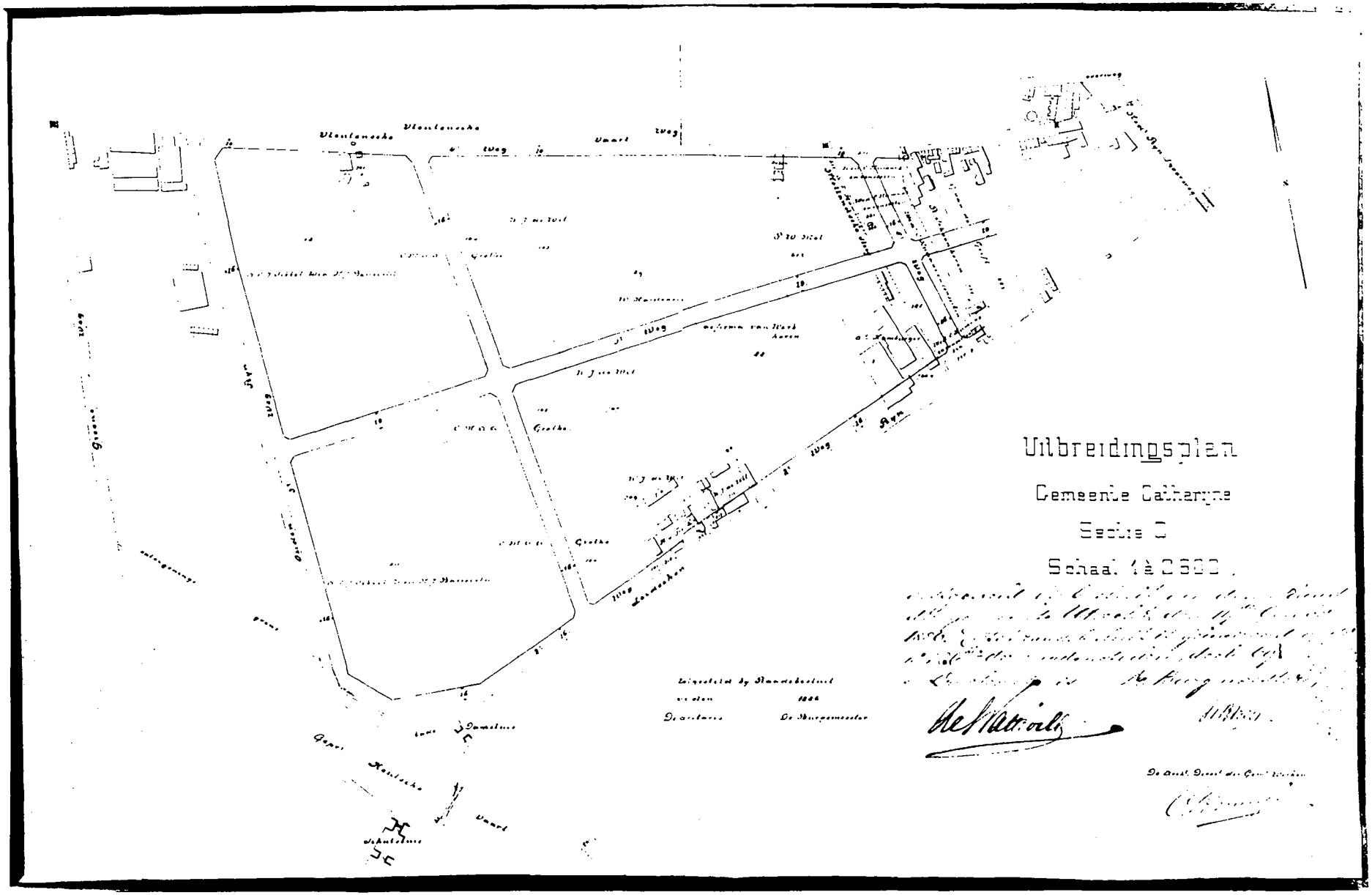
De voornaamste verkavelingsassen in dit gebied zijn: de Vleutenseweg, de Kanaalstraat (met in zijn verlengde: de Laan van Nieuw Guinea) en de Leidseweg.

Deelgebied 4 ligt in de voormalige stadsweide (de Hoge Weide), met uitzondering van het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn, dat onder het gerecht Lijnpad ressorteerde. Deze gronden behoren tot de oudste in cultuur gebrachte gronden bij Utrecht. Het zijn blokverkavelingen op de rivierkleigronden rond de Oude Rijn. De Oude Rijn heeft door en langs dit gebied gekronkeld. De Vleutensche Wetering is waarschijnlijk in de 13de eeuw gegraven, aangezien de Oude Rijn door verregaande verzanding onbevaarbaar was geworden. De loop viel in het landschap tot in de 19de eeuw nog te volgen. Op oude kaarten geven de onregelmatige kavelgrenzen indikaties betreffende de oorspronkelijk loop.
De Leidsche Rijn is in de 17de eeuw gegraven als een verbindingstrekvaart naar Leiden. De oorspronkelijke trekvaart liep via de Billitonkade en de Vleutensche Wetering tot aan het Leidseveer, dat direkt buiten de Catharijnepoort lag in de voorstad Buiten Catharijne. Pas in 1665 is het laatste gedeelte van de Leidsche Rijn gegraven, het gedeelte vanaf Oog in Al tot en met het Leidseveer. De Billitonkade, "de Cromte" of "Oude Rijn", was hiermee tot een dwarsverbinding tussen de Vleutensche Wetering en de Leidsche Rijn geworden.

Met het graven van de Leidsche Rijn werd de oude Heerenweg (de zuidgrens van de Hoge Weide) doorsneden. Men heeft het noordelijke stuk van deze weg toen verbonden met de Vleutenseweg door middel van de Groeneweg. Het zuidelijke stuk lag evenwijdig aan de Leidseweg; dit gedeelte van de weg is vervallen, aangezien de Leidseweg de functie overnam. Een gedeelte van de Hoge Weide is daarmee aan het gerecht Lijnpad toegevoegd. In 1825 is het jaagpad langs de Leidsche Rijn verbreed tot de Leidseweg, de 1ste klasseweg no. 5. In 1828 werd hij bestraat.

Afbeelding: blz. 54
Uitbreidingsplan Gemeente Catharijne, sectie C, C. Vermeijs, 1886.

Afbeelding: blz. 55
Overzicht Lombok vanaf de torenflat van Holiday-inn.


Uitbreidingsplan
Gemeente Eatharyne
Sectie C
Schaal 1 à 2500

Langs de Vleutensche Wetering en de Leidsche Rijn vestigden zich allerlei industrieën: o.a. houtzaagmolens, scheepsindustrie. Maar de belangrijkste zijn waarschijnlijk wel de steenovens geweest. De klei die deze ovens als grondstof gebruikten werd van de kaden afgestoken. Hiervan zijn nog de typische afgegraven stukken land te zien bij molenerf de Ster. Voor de rest zijn deze afgegraven landen weer opgespoten of verdwenen onder de bebouwing.

Pas in de tachtiger jaren van de 19de eeuw begint zich enige bebouwing te ontwikkelen. Deze werd ingeluid door de vestiging van een aantal grootschaliger bedrijven langs de waterwegen in dit gebied. Hiervan is de firma Hamburger, een lood- en zinkpletterij die zich in 1872 hier vestigde de meest bekende.
Behalve enige bebouwing langs het Leidseveer, de Leidseweg (voorstad Buiten Catharijne, zie: deelgebied 2) en enige industriebebouwing was dit gebied voornamelijk weide- en hoveniersland.
In het honderd stratenplan van C. Vermeijs, daterend uit 1879, is een rechthoekig stratenplan ingetekend, waarvan de straten wel in verbinding staan met de Moesgrachten, maar niet met het gebied van het Leidse veer.

De Papaverweide of "het verdomhoekje" is het eerste terrein hier dat volgebouwd werd. Het lag direkt ten noorden van de Vleutenseweg. Dit gebied is in 1880-'81 door een particulier bebouwd met arbeiderswoningen. In samenhang met de reconstructie van het Westplein/Daalseweg zijn deze woningen in ca. 1975 gesloopt en vervangen door nieuwbouw.
In 1886 kwam er een aantal bouwaanvragen van de "Maatschappij tot exploitatie van bouwterreinen" bij de gemeente binnen voor bebouwing ten oosten van de Damstraat. Enigszins verrast door deze grote plannen heeft de gemeente een deelplanuitwerking van het 100-stratenplan voor dit gebied vervaardigd. In dit deelplan werden de tracé's van de Kanaalstraat, de J.P. Coenstraat en de Billitonstraat vastgelegd. Hiermee was de hoofdstructuur bepaald. De plannen van de Maatschappij konden in dit deelplan ingepast worden.
Direkt na de eerste plannen van de voornoemde maatschappij werd ook een aantal bouwaanvragen door verschillende andere particulieren bij de Gemeente ingediend.

Omstreeks 1890 was de kop van Lombok bebouwd.
In de volgende fase werd Lombok verder bebouwd. De Kanaalstraat bleef de centrale as. Aan de hand van een viertal invulplannen werden een aantal straten haaks op de Kanaalstraat aangelegd, vanaf de Damstraat tot de Lombokstraat. Deze bouwfase wordt de Mollandse bouw genoemd, genoemd naar de (verdwenen) Mollandse steeg. Twee van deze vier aanvragen werden ingediend door de firma Hamburger. De straten ten zuiden van de Kanaalstraat liepen in hun oorspronkelijke opzet dood op het fabrieksterrein.

Afbeelding: blz. 57
Overzicht van het stratenplan tussen de J.P. Coenstraat en de Billitonkade. Detail van kaartblad 8 van de kaart van Utrecht (1:5000).

vleutenseweg
busken huets
alberdingk thijm
billitonkade
padangstraat
2e atjehstraat
2e delistraat
1e atjehstr
1e delistraat
johannes camphuysstraat
jan pieterszoon coenstraat
van heutszstraat
oude rijn
van imhoffstr
van imhoffstraat
ternatestraat
maet-suyker-straat
johannes camphuysstraat
soenda-straat
pieter bothstr
bantamstr
kanaalstraat
euw-guinea
billitonkade
malakka-straat
pieter bothstraat
tasmanstraat
abel tasmanstraat
jan pieterszoon coenstraat
palembangstraat
bankaplein
bankaplein
laurens
van den boschstraat
billiton-straat
van diemen-straat
daendels-straat
leidsekade
leidsekade
leidsche rijn
leidseweg
kruger-straat
kanaalweg
muntkade
's rijksmunt
132
55
56
147
118
117
113
PTT
OB
S
K
J
B
M

De invulling van het terrein ten noorden van de Kanaalstraat geschiedde in hoofdzaak tussen 1890 en 1897, en van het terrein ten zuiden tussen 1900 en 1910.
De Lombokstraat zou nog lange tijd de grens van de aaneengesloten bebouwing blijven, aangezien westelijk van deze straat een hoveniersland lag. De eigenaar hiervan was niet van zins dit gebied te verkopen. De Kanaalstraat liep hier dan ook dood. Het tracé was al wel opgepakt in de strook tussen de Billitonkade en de J.P. Coenstraat.
Dat gebied was in handen van de "Maatschappij tot exploitatie van onroerende goederen". Deze maatschappij heeft een tamelijk complex stratenplan voor dit gebied laten ontwerpen, met scheve aansluitingen, kruisingen en diagonaalstraten. Vervolgens heeft zij kavels verkocht aan particuliere bouwers.
Door het gebrek aan coördinatie tussen deze particuliere bouwers, bleek het onmogelijk de bebouwing harmonisch in te passen in het stratenplan. Er zijn slechte aansluitingen, weinig geslaagde hoekoplossingen en verscheidene zichtassen op blinde zijgevels tot stand gekomen.
Het gebied is volgebouwd van zuid naar noord. Toen men was aangeland in het gebied ten noordwesten van de Johannes Camphuysstraat heeft men een wijziging in het stratenplan doorgevoerd. Het bestaande plan voldeed niet aan de nieuwe bouwverordening van 1904. Derhalve zijn zowel de straten als de bouwblokken verbreed, waardoor twee bajonetstraten zijn ontstaan: de (1ste en 2de) Atjehstraat en de (1ste en 2de) Delistraat.
Sinds 1890 was de strook gebied tussen de Groeneweg en de J.P. Coenstraat ingenomen door de machinefabriek "Jaffa", voorheen Louis Smulders & Co. De naam van deze fabriek is ontleend aan een oude herberg, die hier aan de noordzijde van de Vleutensche Wetering had gelegen.
Ten westen van de Groeneweg is de Laan van Nieuw Guinea gerealiseerd (1911 en volgende jaren). Deze sluit via een bocht aan op de Kanaalstraat. Voor de vorm is hier een vorkweg gerealiseerd. In de zichtas van de Kanaalstraat, op de vorksplitsing, is een school gebouwd (1922).
De in 1907 opgerichte woningbouwmaatschappij "Jaffa" heeft hier woningen gebouwd in vier fasen gedurende de periode 1907 tot 1920 en 1929 tot 1931. Hier moet worden opgemerkt dat de machinefabriek en de woningbouwvereniging, buiten hun naam, niets gemeen hadden. Verder is er veel door particuliere bouwers in dit gebied gebouwd.

In de jaren '20 gelukte het het "Departement Utrecht van de Maatschappij tot het Nut van 't Algemeen" om het hoveniersland tussen de J.P. Coenstraat en de Lombokstraat aan te kopen. Eindelijk was het mogelijk de twee gedeelten van de Kanaalstraat te verbinden. Deze maatschappij heeft tussen 1921 en 1931, in zes fasen, 364 woningen op dit terrein gebouwd. Deze "Nutswoningbouw" wijkt zowel in opzet als in bouwwijze af van de rest van de Kanaalstraat.
De wijk Transvaal wordt afgesloten door een deel van de ringweg van Berlage en Holsboer (Spinozaweg en Thomas à Kempislaan). Langs deze weg staat voornamere, meer zelfstandige bebouwing uit de jaren dertig.

Het volbouwen van het Majellapark, de strook terrein tussen de Vleutenseweg en de spoorweg, is aangevangen met het volbouwen van het reeds genoemde Papaverveld (1880). Vervolgens is het gebied tot aan de Busken Huetstraat in twee fasen, in 1912 en 1919, volgebouwd met arbeiderswoningen.

Een opvallend element in dit stratenplan is het lensvormige Bosboom Toussaintplein, waar onder andere de R.K. bouwvereniging "St. Augustinus" in het begin van de jaren twintig woningen, een school en een kerk heeft doen oprichten.
Het westelijk deel van de wijk Majellapark is in 1937 in twee gedeelten verkaveld. Het gedeelte rondom het Cremerplein was eigendom van de "N.V. Utrechtse Maatschappij tot exploitatie van onroerende goederen". Het hart van de verkaveling hier wordt gevormd door het Cremerplein, van waaruit vijf radiaalstraten ontspringen. In de late jaren dertig en de jaren vijftig is dit gebied volgebouwd.

Het gedeelte ten westen van het latere Majellapark was eigendom van de R.K parochie van de H. Antonius. In een rechthoekige verkaveling zijn hier een kerk en woningen gebouwd. De woningbouw is in twee fasen tot stand gekomen. De bouwblokken grenzend aan de Thomas à Kempisstraat dateren uit ca. 1938. De Thomas à Kempisweg maakt deel uit van de door Berlage en holsboer ontworpen ringweg rond Utrecht, waarvan belangrijke gtedeelten kort na 1937 gerealiseerd zijn.

De Vleutensche Wetering, een waarschijnlijk 13de eeuwse afsnijding van de Oude Rijn, veranderde bij de voortschrijdende bebouwing van het gebied steeds meer in een binnengracht. Opvallend hierbij is dat de bebouwing langs deze vaart slechts in geringe mate het karakter van een kadebebouwing heeft. Na de aanleg van het Merwedekanaal (1892) was dit gedeelte van de Vleutensche Wetering voor de scheepvaart niet meer van belang. Scheepvaart vanuit het westen werd namelijk door de parallelvaart langs het Merwedekanaal omgeleid naar de Leidsche Rijn.
Naar aanleiding van de plannen van Berlage en Holsboer, die een ringweg met aftakkingen naar het stadshart hadden ontworpen, werd het oostelijk gedeelte van de Vleutensche Wetering gedempt. De eerste fase van deze demping geschiedde in 1928 en betrof het gedeelte tussen het Leidseveer en de Billitonkade. De tweede fase bestond uit de demping van het gedeelte tussen de Billitonkade en de Steenovenweg, in 1935.
In 1935 is de Vleutenseweg, die oorspronkelijk aansloot op de Oude Vleutenseweg, omgelegd. Deze omlegging is geschied omdat het nieuw gegraven Amsterdam-Rijnkanaal samenkomt met het Merwedekanaal ongeveer ter hoogte van het oorspronkelijke tracé van de Vleutenseweg. Om met één brug over beide kanalen te kunnen volstaan is de Vleutenseweg naar het noorden verlegd tot tegen de spoorlijn, om het terrein van de vestiging van Douwe Egberts heen. Dit is in 1936/1937 geschied. De fabrieken van Douwe Egberts zijn sinds 1929 op de hoek van het Merwedekanaal en de Vleutensevaart gevestigd.
De aanleg van de ringweg (ontworpen door Berlage en Holsboer) werd in 1940 voortgezet met de aanleg van de Spinozabrug, die de Spinozaweg met de Lessinglaan verbond.
Na de oorlog heeft men voor het open gebied, dat ontstaan was na de omlegging van de Vleutenseweg een inrichtingsplan gemaakt (uitbreidingsplan Vleutenseweg 1951). Na sloop van de bestaande bebouwing (o.a. een steenfabriek) zijn er lage flats en eengezinswoningen gebouwd.

Toen in 1954 de nieuwe Rijksweg 2 naar Amsterdam in gebruik genomen was, werd de Vleutenseweg verbreed (op het gedempte kanaaltracé) en aangepast. Hiermee verbeterde de verbinding tussen de stad en Rijkswegenring. De Vleutenseweg is één van de belangrijkste toegangswegen van Utrecht geworden.

Langs de Leidsche Rijn is in de late 19de en vroege 20ste eeuw lintbebouwing, gevoegd tussen de bestaande industrie. De bebouwing bestaat in hoofdzaak uit geschakelde burgerhuizen. Dit geldt voor beide zijden van de Leidsche Rijn. De noordelijke kadebebouwing heeft hier vrijwel niets te maken met de gelijktijdig opgetrokken wijken van Lombok en Transvaal.
De van Sijpesteinkade (zie: deelgebied 2) maakt deel uit van de zuidelijke kadebebouwing langs de Leidsche Rijn. Door de aanleg van de Graadt van Roggenweg (1938) en het Westplein (ca 1975) is dit verband onduidelijk geworden.
Ter plaatse van de belangrijkste dwarsassen door de wijk Lombok/Transvaal, de Damstraat en de J.P.Coenstraat zijn over de Leidsche Rijn respectievelijk de Kazernebrug (1904) en de J.P. Coenbrug (1897) gebouwd. Deze straten zijn in het gedeelte ten zuiden van de Kanaalstraat belangrijker en voornamer in zowel de bebouwing als functie.

In 1911 is de Munt vanaf de Oudegracht naar de hoek van het Merwedekanaal en de Leidse Rijn verplaatst. De kade langs het Merwedekanaal werd vanaf toen de Muntkade genoemd. Op de oostelijke oever van het Merwedekanaal ontstond in de 19de eeuw een doorlopende reeks van industrie. Deze liep vanaf de veilinghaven (zie: deelgebied 10) tot aan de Munt. Met de doorbraak van de Graadt van Roggenstraat in 1938 is deze doorlopende strook in tweeën gedeeld.
Achter de Munt om is de Krugerstraat aangelegd, waarlangs eenvoudige arbeiders-etage-woningen zijn gebouwd.
Het restgebied tussen de achtergrenzen van de bebouwing aan de Leidsekade en de Krugerstraat is na de aanleg van de Graadt van Roggenweg in de jaren vijftig met halfhoge flats bebouwd.

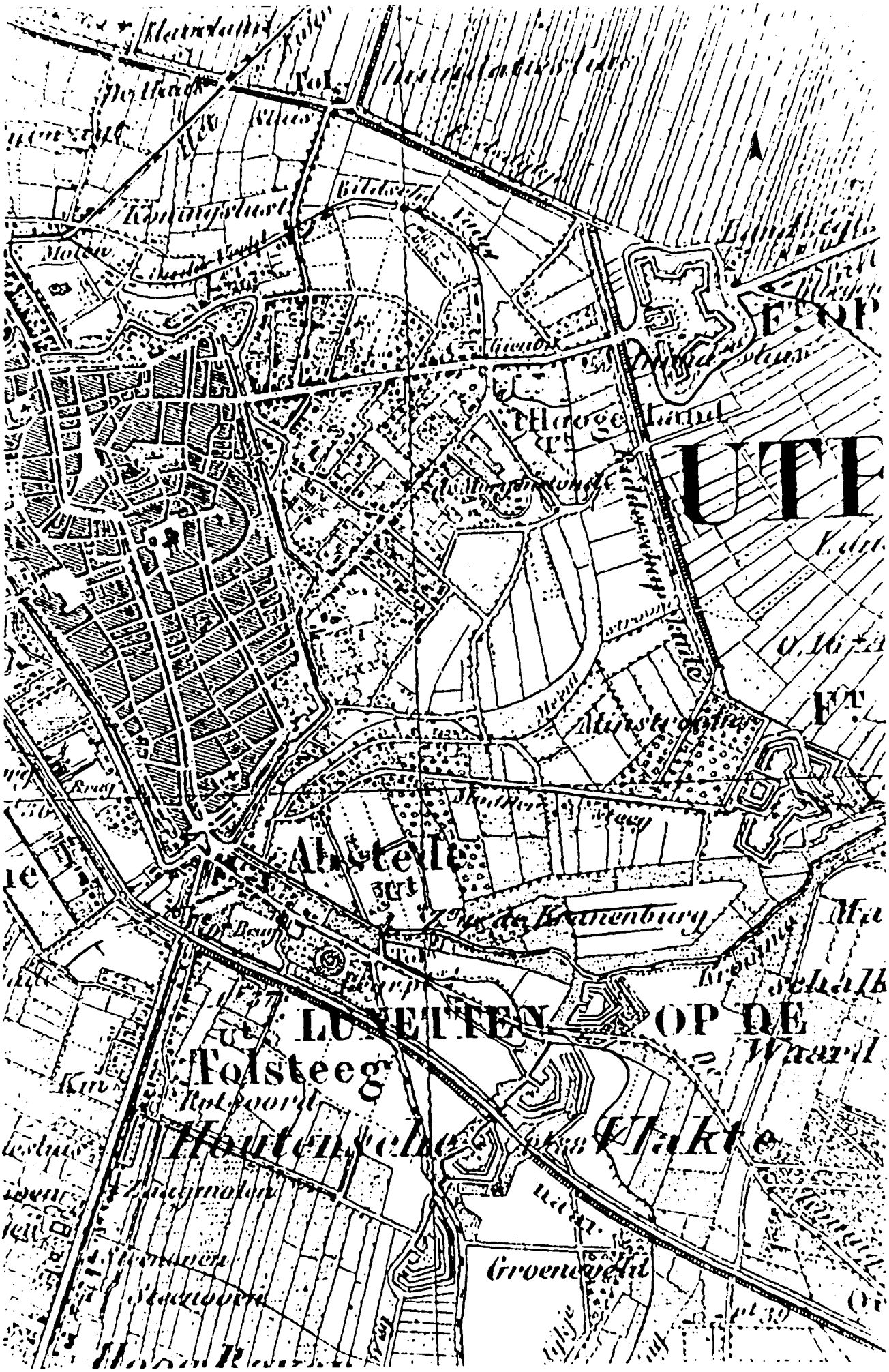
In de late jaren '70 en de jaren '80 heeft men in de wijken Lombok en Transvaal ingrijpende renovaties uitgevoerd. De fabriek van Hamburger is in 1984 uitgekocht en in 1986 gesloopt. Na ingrijpende schoonmaak van het terrein worden er nu woningwetwoningen gebouwd. De oorpronkelijk doodlopende straatjes worden nu tot aan de Leidse Rijn doorgetrokken.
Grote gedeelten van o.a. de Surinamestraat, Paramaribostraat, Johannes Camphuijsstraat en Medanstraat zijn gesloopt en herbouwd.
Projektmatig (per eigenaar) zijn er een aantal buurten gerenoveerd, gesloopt en herbouwd of opgeknapt. Hierbij verdwijnen vele kenmerken van de oorspronkelijke bebouwing in deze wijk. Gezien de matige bouwtechnische kwaliteit van vele van de woningen zal dit proces zich in de komende jaren nog onverminderd voortzetten.

Deelgebied 5.

Grenzen: Ramstraat, Van Alphenstraat, Oudwijkerveldstraat, Burgemeester Reigerstraat, Nicolaasweg, Adriaan van Ostadelaan, Tamboersdijk, rijksweg N222 (E8), spoorlijn Utrecht-Arnhem/Den Bosch, Westerkade Ledig Erf, Tolsteegsingel, Maliesingel, Oosterspoorlijn.
Namen: Oudwijk, Tolsteeg, Sterrenwijk, Abstede.

Afbeelding: blz. 62
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht

Afbeelding: blz. 63
Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)


Hooge Land
Abstede
LUNETTEN OP DE
Tolsteeg
Houtensche Vlakte
Groenevelt

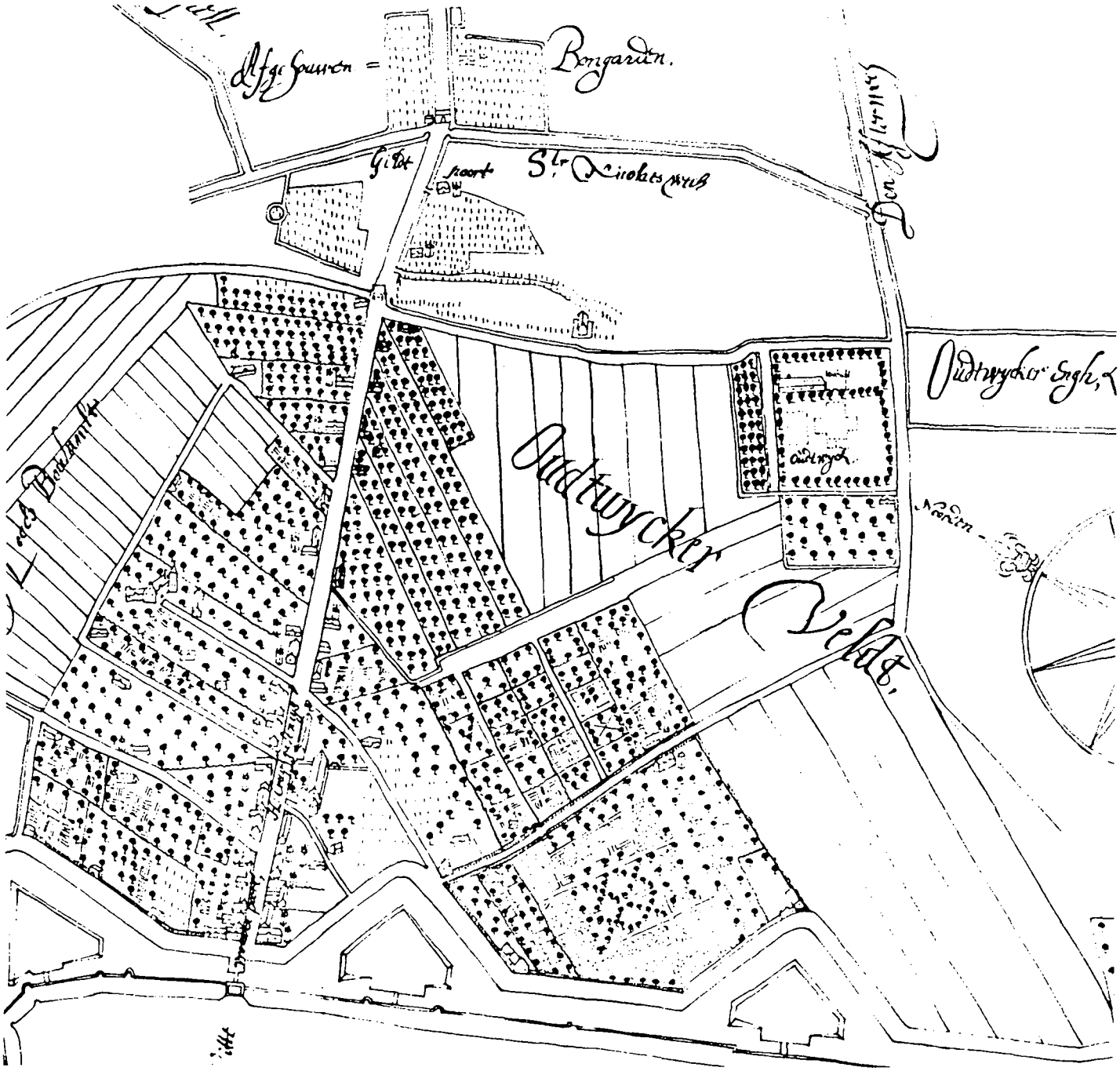
Het gebied heeft in feite vier oude ontwikkelingskernen: de in het Oudwijkerveld gelegen abdij Oudwijk, de Absteder dijk, de Gansstraat/Koningsweg en de Wester- en Oosterkade. Uitgezonderd de abdij, zijn dit uitvalswegen van de stad geweest die al vrij vroeg bewoning kenden.
De abdij heeft door zijn ligging en grondbezit invloed uitgeoefend op de structuur van het gebied (zie: gebied 3).

Oudwijk
Oudwijk is het gebied dat gelegen is tussen het Hogelandse Park, de rijksweg N222, de Kromme Rijn en de Oosterspoorlijn. De naam Oudwijk suggereert dat het hier om een bijzonder oud gebied gaat. Verondersteld is dan ook dat hier op de oostelijke rijnoever ten tijde van het Romeinse castellum een handelsnederzetting zou zijn gevestigd. Maar geteisterd door regelmatige overstromingen zou deze nederzetting verplaatst zijn naar de plaats waar later de Buurkerk werd gevestigd (Stathe). De eerste nederzetting zou daarmee "vetus vicus" (oude wijk) geworden zijn.

Deze veronderstelde ouderdom is niet bewezen; wel blijkt de naam Oudwijk van oude herkomst. Toen namelijk in 1133 de Sint Stevensabdij in dit gebied werd gevestigd, ontleende zij haar naam "convent Oudwijk" aan het gebied en niet omgekeerd. Het convent heeft met haar ligging, met de in haar bezit zijnde gronden en met de toegangswegen van en naar de stad een blijvende invloed gehad op de latere invulling van dit gebied. De begrenzingen van de abdij waren ongeveer de huidige Oudwijkerveldstraat - Van Alphenplein en Hofstraat. Er liep een rechtstreekse verbinding naar de stad: het Oudwijkervoetpad (zie ook deelgebied 3). Een gedeelte van de Oudwijkerveldstraat volgt nog dit verloop. Dwarsverbindingen liepen er van het voetpad richting Biltse Straatweg (ongeveer ter hoogte van de huidige Kerkstraat) en richting Zonstraat.
De tweede weg heette Oudwijkerdwarssteeg, nu de Oudwijkerdwarsstraat. Het klooster had uitgestrekte bezittingen, waaronder een groot gedeelte van het Oudwijkerveld. De meeste grond was in erfpacht of tijdpacht uitgegeven. Na de opheffing en de sloop van het klooster in 1584 kwamen de bezittingen onder beheer van de Staten van Utrecht.

Met het verdwijnen van het convent hebben zich een aantal ingrepen voorgedaan in de bestaande structuren. Zo werd in 1637 op gronden van het voormalige convent een baan aangelegd voor het paille-maillespel van de studenten. Deze Maliebaan was 740 m lang en aan weerszijden beplant met drie rijen bomen.(zie deelgebied 3). In de 17de en 18de eeuw ontstonden hier een aantal grote buitens, zoals het Hogeland, Oorsprong en Oudwijk (deze laatste op de plaats van het voormalige convent). Tenslotte zal in 1870 de Oosterspoorlijn dwars door het gebied heensnijden (zie deelgebied 3, 7).

Afbeelding: blz. 65
Oudwijk en het Oudwijkerveld voor de aanleg van de Maliebaan.


Bongarden.
Oudtwycker Veldt.

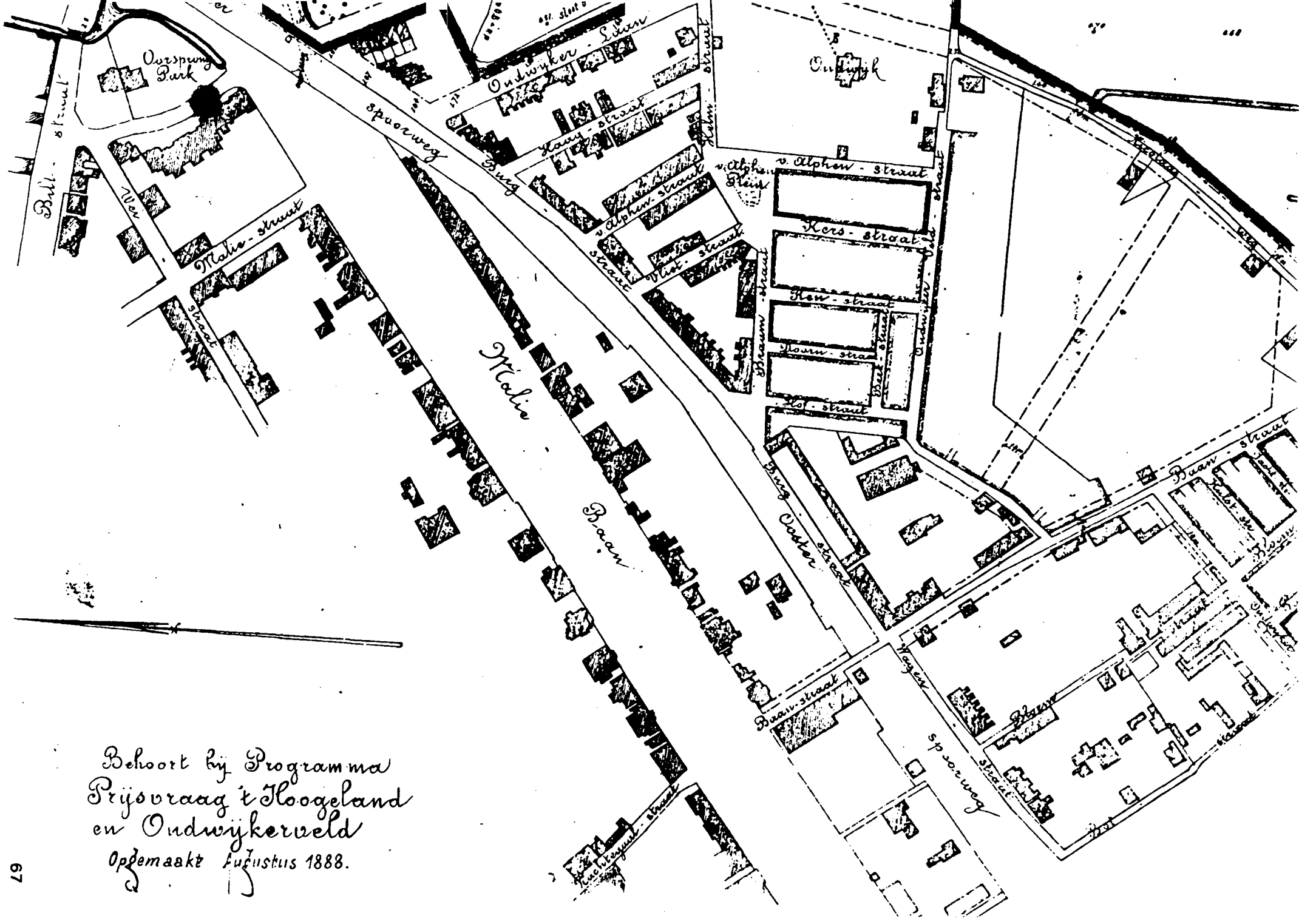
Voor de aanleg van de spoorlijn liepen de perceelsgrenzen van de Maliebaan hier en daar door tot op de oude begrenzing van het buiten Oudwijk. Voor het overgrote deel was dit gebied in gebruik als hoveniersgrond. Ter ontsluiting van de aan de zuidzijde van de Maliebaan gelegen percelen, dienden de drie Baanstegen. Deze stegen liepen door tot aan de Oudwijkerdwarssteeg.
Toen rond 1860 op grotere schaal woningbouw plaatsvond in dit gebied, werden de hoveniers verdreven in zuidelijke richting: Abstederdijk en omgeving.

On Oudwijk wordt er in eerste instantie loodrecht op de bestaande wegen gebouwd. Particulieren hadden hier percelen hoveniersgrond aangekocht en bouwden er kleine blokjes arbeiderswoningen. Deze werden rug aan rug gebouwd in de lengterichting van het perceel grond om de ruimte zo goed mogelijk te benutten.
In 1861 stichtte de Eleëmosynae van Oudmunster een hofje, gelegen om een ruime binnenhof achter de Maliebaan (Wolter Heukelslaan).

Na de aanleg van de Oosterspoorlijn poogde de gemeente meer grip te krijgen op de stedebouwkundige structuur van de uitbreidingen. Dit deed zij in 1885 door het maken van een stratenplan voor de straten ter weerszijden van de 3e Baansteeg (nu: Burgemeester Reigerstraat). De straataanleg werd bepaald door de gemeente, de invulling geschiedde door particulieren. Zo werd de Wagenstraat aangelegd ter ontsluiting van reeds bestaande bebouwing. De drie Baanstegen werden doorgetrokken aan weerszijden van de Oudwijkerdwarsstraat (Bloemstraat, Bolstraat e.a). Aan de noordzijde van de 3e Baansteeg kwam het stratenpatroon rond de Oudwijkerveldstraat tot stand. Bestaande eigendomsverhoudingen hebben een aanzienlijke invloed gehad op het stratenpatroon en de bebouwing. Zoals de ligging van het buiten Oudwijk nog steeds zichtbaar is aan de begrenzing, gevormd door Helmstraat en Van Alphenstraat.
In 1887 kocht de gemeente het landgoed Hogeland en het Oudwijkerveld aan. Hier werd in 1898 het Wilhelminapark met omliggende bebouwing aangelegd (zie: deelgebied 7).

Rond 1900 was het gebied van Oudwijk tussen de Oosterspoorlijn en de Nicolaasweg bijna geheel opgevuld (zie: deelgebied 7). Open bleef nog een gedeelte in het zuiden bij de Zonstraat. De gemeente had hier problemen met de onteigening van de hoveniersgronden.

Afbeelding: blz. 67
Plattegrond behorende bij de prijsvraag voor invulling van het Hogeland en het Oudwijkerveld, 1888.



Behoort bij Programma
Prijsvraag 't Hoogeland
en Ondwijkerveld
Opgemaakt Augustus 1888.

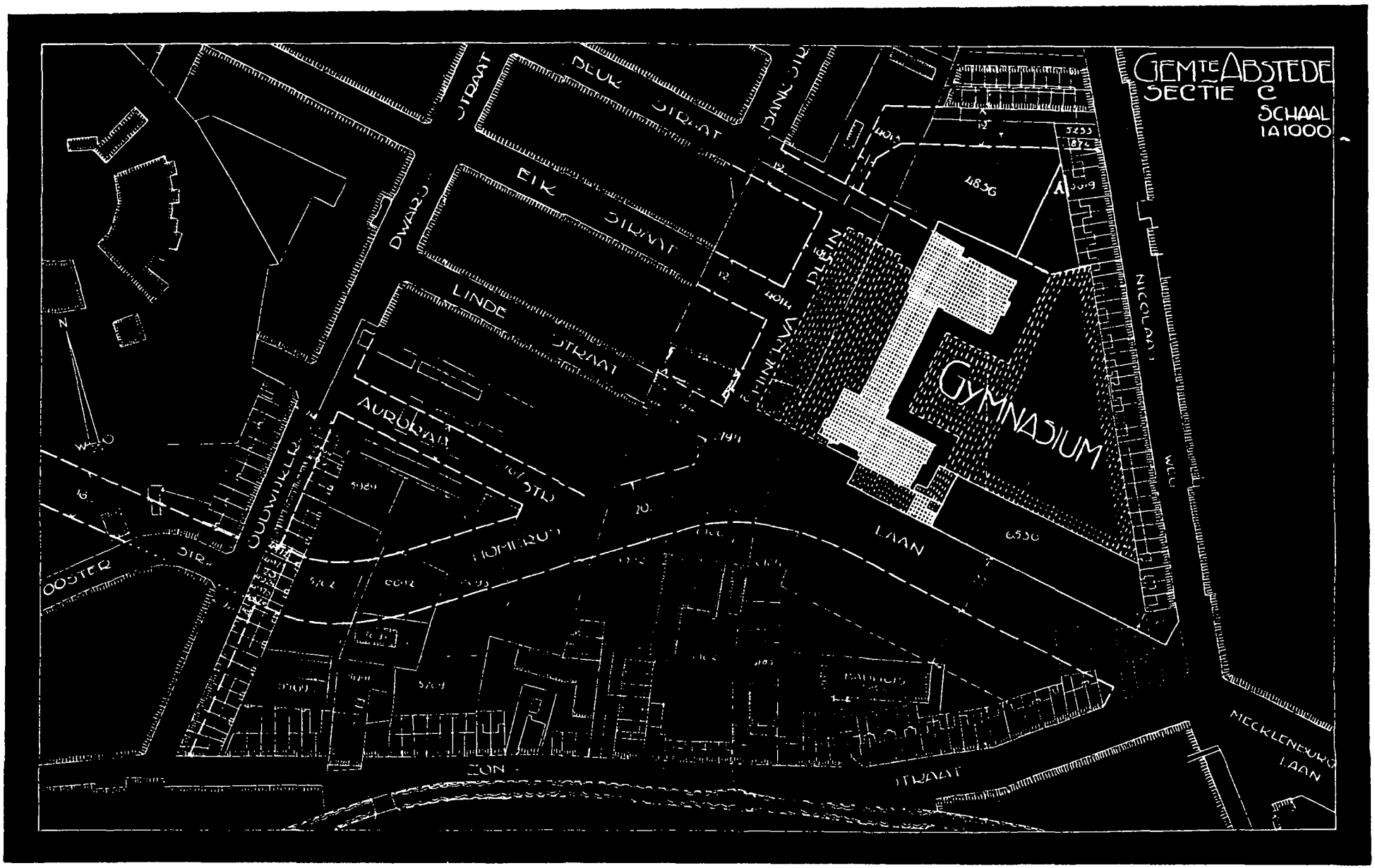
In de twintiger jaren wordt hier een forse doorbraak uitgevoerd, dwars door de bestaande structuren van Zonstraat en Oudwijkerdwarsstraat heen: de Homeruslaan. De grond was nu wel in eigendom van de gemeente gekomen en deze liet hier middenstandswoningen neerzetten door de w[illegible]bouwvereniging "Aurora".

Oudwijk heeft een zeer divers karakter, aangezien ook het Wilhelminapark en omgeving tot deze wijk behoort. De scheidingslijn tussen bebouwing met riante herenhuizen in een ruime en groene aanleg enerzijds en de dichte bebouwing van de arbeidersbuurt anderszijds (grenslijn deelgebied 5 en 7) is dan ook geheel het gevolg geweest van de eigendomsverhoudingen die de grond opdeelde in landgoederen en hoveniersgronden. Het vroegere hoveniersgebied is hier en daar tussen de bebouwing nog te herkennen aan een aantal geheel ingebouwde hovenierswoningen (Bolstraat).

De wijk wordt in de oost-west richting doorsneden door de Burgemeester Reigerstraat. Deze straat geëvolueerd uit de 3de Baansteeg, die door het afsluiten van de andere twee Baanstegen en de verbreding van Nachtegaalstraat deel uit ging maken van deze belangrijke oost-west verbinding.(zie: deelgebied 3). In 1910 met de verbreding van de Nachtegaalstraat werd de Baanstraat doorgetrokken richting Wilhelminapark; het oorspronkelijk tracé van de straat liep via de huidige Baanstraat, die nu doodloopt op de achterzijde van de Nicolaasweg.
De Burgemeester Reigerstraat heeft zich ontwikkeld tot een belangrijke doorgangsroute van oost naar west. Zij onderging daarbij een functieverandering van woon- naar winkelstraat. De wijk zelf heeft voornamelijk een woonkarakter.

Abstede
Aan de zuidgrens van de gronden die in bezit waren van het convent Oudwijk lag de Abstederdijk. Deze maakte deel uit van het gerecht Abstede.en de grens tussen dit gerecht en dat van Wittevrouwen (waartoe Oudwijk behoorde) werd gevormd door de Minstroom. Dit water is een afsplitsing van de Kromme Rijn en stond in verbinding met de Oude Vecht. Op een oeverwal van de Minstroom is waarschijnlijk in de 12de eeuw de Abstederdijk aangelegd met de daarachter gelegen Achterdijk (nu: Notebomenlaan). De loop van de Abstederdijk, Zonstraat en Notebomenlaan volgen nog steeds min of meer de loop van de Minstroom.
De Abstederdijk en de Achterdijk maakten deel uit van de oostelijke uitvalswegen van de stad. Zo liep de zogenaamde Oude Steenweg via de Vossegatsedijk en Abstederdijk naar Tolsteeg. Deze route is echter in de 12de eeuw al vervangen door een meer directe route via de Biltse Straatweg. Ook via de Nicolaasweg liep een oude kerkweg naar de stad via de Abstederdijk. Dat deze oostelijke route van minder belang werd geacht dan de route via de Biltse Straatweg blijkt uit het gegeven dat Abstederdijk en Notebomenlaan (Achterdijk) pas in het begin van de 20ste eeuw behoorlijk verhard werden.

Afbeelding: blz. 69
Geplande doorbraak Homeruslaan, ca 1928


GEMTE ABSTEDE
SECTIE C
SCHAAL
1A1000
GYMNASIUM
BEUR STRAAT
EIK STRAAT
LINDE STRAAT
AURORAN
HOMERUS
OOSTER STR.
ZON STRAAT
MECKLENBURG LAAN
NICOLAAS WEG
LAAN
4836
6536

De Abstederdijk kende al vrij vroeg bewoning. Ten tijde van de abdij Oudwijk werd hier al van een bewoning melding gemaakt en net als Oudwijk was het voornamelijk in gebruik als hoveniersland. Toen rond 1860 de stad buiten de singels trad, vond de eerste woningbouw hier langs de Abstederdijk plaats. Vanaf 1860 worden Abstederdijk en Achterdijk bebouwd met arbeiderswoningen. De bebouwing langs de dijken was voornamelijk in particuliere handen. De Achterdijk werd bij die gelegenheid omgedoopt in Notebomenlaan.
Rond 1900 waren de Abstederdijk, Notebomenlaan en enkele zijstraten opgevuld, maar er waren nog steeds vele hoveniersgronden aanwezig langs de Minstroom. Deze hoveniers hadden zich hier gevestigd nadat zij uit Oudwijk verdwenen waren. De onteigening van de hoveniersgronden heeft een verdere opvulling met bebouwing nog lange tijd tegen gehouden.

In circa 1920 bouwde de gemeente ten westen van de bestaande bebouwing op een stuk voormalig hoveniersgrond tussen Abstederdijk en Kromme Rijn een complex woningwetwoningen, de zogenaamde Sterrenwijk. Deze woningen waren gebouwd als tijdelijke woningen voor een periode van 25 jaar.(In 1975 is de gehele buurt gesaneerd).

In het uitbreidingsplan van Berlage/Holsboer (1924) werd het gebied tussen Notebomenlaan en Koningsweg bestemd voor woningbouw. Tevens dachten zij hier een ziekenhuis, universitaire gebouwen en een scholencomplex.
De plannen van Berlage en Holsboer voor dit gebied zijn in zeer gewijzigde vorm ten uitvoer gebracht. De gemeente zag zich genoodzaakt de plannen te wijzigen aangezien grond vrij gehouden moest worden voor een derde algemene begraafplaats. Het ziekenhuis (Diaconessenhuis) dat hier in 1929 werd gebouwd eistte eveneens ingrijpende veranderingen in het al geplande stratennet.

Mede door deze belemmeringen werd in 1931 een geheel gewijzigde versie van het oorspronkelijke plan uitgevoerd: "Uitbreidingsplan Kromme Rijn". Dit uitbreidingsplan voorzag in een vrij traditioneel gestructureerde woonwijk. Het stelsel van hoofdwegen - zoals dit in het plan Berlage/Holsboer voorkwam - is slechts ten dele uitgevoerd in de doorbraak Rubenslaan, die daarmee de belangrijkste oost- west verbinding vormt. Het gedeelte tussen Kromme Rijn en Gansstraat, in het plan Berlage/Holsboer bestemd voor woonbebouwing in ruime verkaveling, werd tussen 1920-1930 door de gemeente ingevuld met etagewoningen in afwisseling met eengezinswoningen.

In 1940 lag het Diaconessenhuis nog steeds in een geheel open gebied. Pas in de jaren '50 werd het "Uitbreidingsplan Kromme Rijn" voltooid, maar opnieuw in een gewijzigde vorm. Het gebied ten zuiden van de Rubenslaan tot aan de Kromme Rijn werd ingevuld met woningwetwoningen en etageblokken, in een rechte hoek tot het water geplaatst. Het gedeelte tussen Notebomenlaan en Rubenslaan dat in 1931 nog gereserveerd werd voor woonhoven met flats, is uiteindelijk ingevuld met studentenflats in een éénvormige verkaveling.

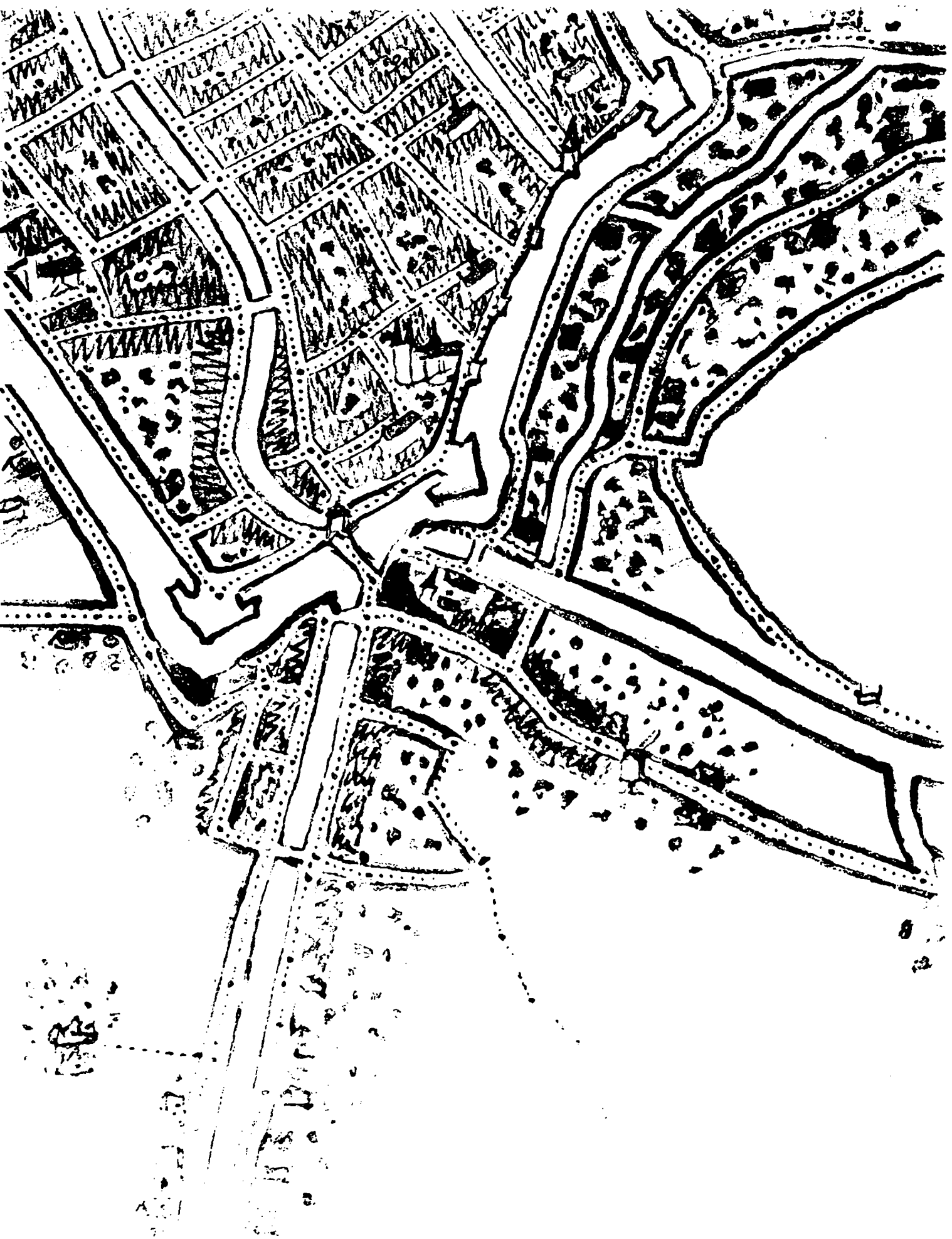
In 1974 werd de Rubenslaan doorgetrokken richting Tolsteegsingel: de Venuslaan. Deze doorbraak was bedoeld ter ontlasting van de drukke Gansstraat/Koningsweg en als toegangsroute naar het universiteitscomplex "De Uithof". De doorbraak ging ten koste van een gedeelte van de Abstederdijk.

De geplande oostelijke invalsweg (oost-tangent) zou dwars door Abstede en Oudwijk gaan lopen. Grote gedeeltes van de wijk zouden daarvoor gesloopt worden. Het gevolg was: opkopen van particulier bezit door de gemeente, leegstand en verwaarlozing van het onderhoud. Uiteindelijk zijn de plannen voor de oost-tangent niet doorgegaan, maar aanzienlijk renovatie en sanering is vanaf de 70'er jaren wel nodig geweest.

Tolsteeg
Het gerecht Tolsteeg strekte zich uit van de in 1148 gegraven Vaartsche Rijn tot aan de Kromme Rijn. Al vrij vroeg ontwikkelde zich hier een voorstad. Deze voorstad had tevens zijn eigen poort: de Ganspoort. Deze was gelegen op een van de belangrijkste doorgaande wegen: Gansstraat/Koningsweg. Deze weg was gelegen op een stroomrug van de Kromme Rijn en vormde de route naar Wijk bij Duurstede. De stad kende aan deze zijde twee stadspoorten: één die toegang verleende naar de stad vanuit de Gansstraat en een tweede die toegang verleende vanuit de Westerkade. De beide poorten werden in 1537 vervangen door één poort, die oostelijk gericht was. Langs de Vaartsche Rijn en langs de Kromme Rijn-Gansstraat/Koningsweg ontwikkelde zich een aktieve bedrijvigheid.

Langs de Vaartsche Rijn hebben in de middeleeuwen éénlaagswoningen gestaan aan wat nu Ooster- en Westerkade heet. In de 18de en 19de eeuw is deze bebouwing vervangen door en aangevuld met een aantal grotere huizen die de woon- en werkfunctie combineerden. In de periode dat de Vaartsche Rijn deel uitmaakte van de Keulse vaart kende het kanaal en de kaden een aanzienlijke bedrijvigheid.
Langs de Westerkade was een houten beschoeiing aangebracht met palen. Dit in tegenstelling tot de Oosterkade. Hierdoor hadden de schippers een duidelijke voorkeur voor het laden en lossen van hun schepen aan de Westerkade. Tevens fungeerde de Westerkade als doorgaande landroute naar Jutfaas en Vreeswijk. De Oosterkade liep enkel uit op een voetpad naar de diverse steen- en pannenbakkerijen op de Helling (zie deelgebied 12).
Rond 1860 waren Wester- en Oosterkade al bebouwd met de genoemde ruime huizen. Tussen Oosterkade en Kromme Rijn was rond 1870 een web van steegjes gegroeid waar voornamelijk losse arbeiders woonden die ingezet werden bij het laden en lossen.

Afbeelding: blz. 72
Tolsteeg: Abstederdijk (oostelijk gelegen langs de Minstroom), Gansstraat (zuid-oosten) en Vaartsche Rijn (zuiden) komen samen.
Detail van de kaart van J. van Deventer, ca. 1570.
Tekening naar van Deventer door O. Neussel, 1890.



Met de opening van het Merwedekanaal in 1892 nam het belang van de Vaartsche Rijn af, alhoewel er nog steeds - voornamelijk plaatselijke - vrachtvaart plaatsvond. Het wegverkeer over de Westerkade nam echter toe. Met de aanleg van de tramlijn naar Vreeswijk én het nog steeds fungeren als laad- en losplaats, werd de Westerkade rond 1900 te smal. Pas in 1920 werd hij verbreed, tevens in aansluiting op de verbetering van de Jutfaseweg, waar woonbebouwing kwam (Rivierenwijk, zie: deelgebied 16).
In 1930 werd de houten beschoeiing van het kanaal vervangen door een recht uit het water opgetrokken stenen kademuur. Tegelijkertijd werd op de Westerkade nu ook een voetpad aangelegd.

Langs de Gansstraat hadden zich ook al vroeg industrieële aktiviteiten ontwikkeld. Op de aan de Kromme Rijn gelegen erven vestigden zich enkele watergebonden bedrijfjes, voornamelijk houtzagerijen.
In de 19de eeuw werd ook de verbinding met Wijk bij Duurstede aanzienlijk verbeterd. Koning Lodewijk Napoleon had aan het begin van de 19de eeuw de landgoederen Oud- en Nieuw Amelisweerd aangekocht teneinde daar een groot paleis te laten bouwen. Hiervoor liet hij de "wagenweg naar Wijk bij Duurstede" verbeteren. Het eerste gedeelte van de weg, dat met een bocht over de Kovelaars(Koppel)dijk liep, werd vervangen door een recht stuk weg in het verlengde van de Ganssteeg (Gansstraat), op de daar toe door Lodewijk Napoleon aangekochte grond. De nu brede weg naar Wijk werd geflankeerd door twee rijen bomen en liep door tot aan de oprijlaan van Oud-Amelisweerd. De weg werd nu Koningsweg genoemd .

In 1830 had de Gemeente het aan de Gansstraat gelegen buiten Soestbergen aangekocht om daar de le Algemene Begraafplaats te vestigen toen begraven binnen de stad verboden werd. Het buitenhuis werd daarbij verbouwd tot ambtswoning.

Aan het begin van de Koningweg lag de weg richting Houten (oude Houtense pad). Deze weg werd in 1821 benoemd tot "weg der tweede klasse", wat inhield dat het een provinciale weg was geworden en onderhouden diende te worden door de provincie. In eerste instantie bleef het wel een gewone zand- en kleiweg. In 1839 werd de weg gemacadamiseerd en verbreed. Met de aanleg van de spoorlijn Utrecht-Houten-Waardenburg (1868) nam het belang van de weg af. Sinds 1974 loopt de weg dood op de spoorlijn Utrecht-Arnhem (het tolhuisje uit 1839 is nog aanwezig).

Langs de Gansstraat had zich tussen 1860-'90 een lintbebouwing van bedrijfjes en arbeiderwoningen ontwikkeld. De achterterreinen gelegen aan de Kromme Rijn waren veelal als opslagterrein in gebruik of eveneens volgebouwd.

Afbeelding: blz. 74
Werkzaamheden aan de Ooster- en Westerkade. De beschoeiing wordt vervangen door een stenen kademuur, 1931

Ook waren er vele hoveniersbedrijven. Particuliere woningbouw in grotere series kwam weinig voor. Een uitzondering wordt gevormd door de Kovelaarstraat waar in 1885 op particulier initiatief 41 huizen werden neergezet. In 1884 was aan de Gansstraat het Martinushofje gesticht. In 1895 werd de bebouwing uitgebreid met het Huis van Bewaring.
Stratenaanleg en bebouwing van gemeentewegen geschiedde pas rond 1929. Tussen de Oosterkade en de 1e Algemene Begraafplaats werd de zogenaamde Watervogelenbuurt gebouwd (Albatrosstraat e.o.). De bebouwing bestaat uit boven- en benedenwoningen in een afwisseling van open en gesloten bouwblokken.

De toename van het verkeer vereiste aanpassingen. In 1925 werd de Tolsteegbrug verbreed (de oude dateerde van 1842) en recht tegenover de Twijnstraat geplaatst. In 1930 werd het Ledig Erf verbreed door de sloop van het hoekpand Oosterkade-Gansstraat. De verhoging van het spoor volgde in 1937, zowel bij de Westerkade (Jeremiebrug) als bij de Albatrosstraat.

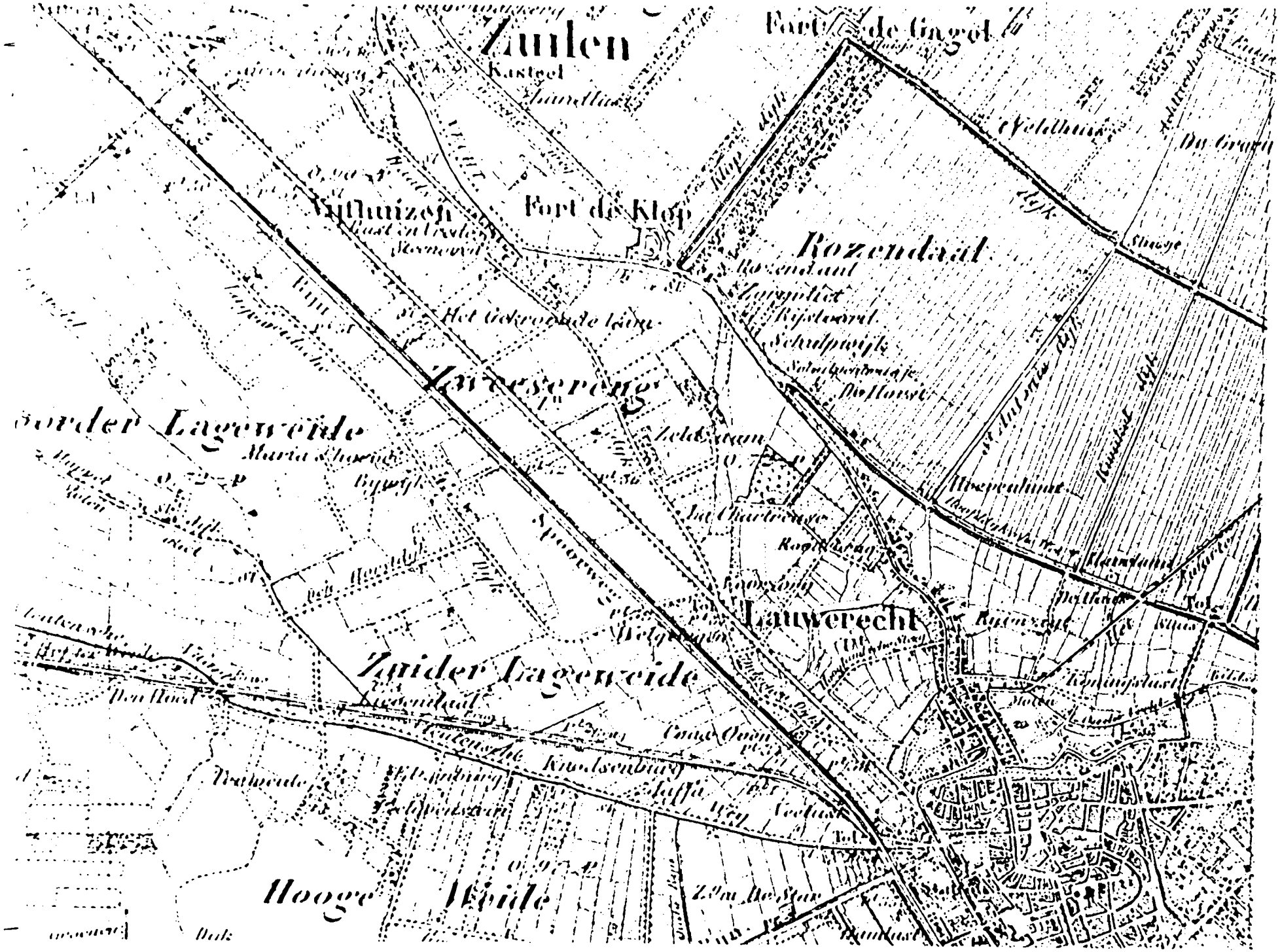
Ingrijpende veranderingen doen zich pas voor na 1950. Dan vindt er woningbouw langs de Kromme Rijn plaats. In 1955 wordt langs de rivier het Tolsteegplantsoen aangelegd.
Aansluitend op de bouw van de nieuwe wijk Hoograven wordt de doorgang naar de stad verbeterd. In 1965 wordt bij de Albatrosstraat een brug over de Kromme Rijn gelegd (de Albatrosbrug).
De kruising Gansstraat-Albatrosstraat-Albatrosbrug komt onder druk te staan. De kruising wordt verbreed en aangepast aan de schaal van de doorbraak aan de overzijde van de Kromme Rijn: de Venuslaan. Voor de verwezenlijking van deze verbredingen is een gedeelte van de bebouwing opgeofferd. Langs de Kromme Rijn wordt eveneens een gedeelte van de oude bebouwing gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw van woningen en kantoren.
De beide kaden en de Gansstraat en Koningweg hebben ondanks de druk van het verkeer hun oorspronkelijk karakter in hoge mate weten te behouden.

Deelgebied 6.

grenzen: gemeentegrens (bij de Zuilenselaan), Vecht, Zijdebalenstraat, Westerdijk, Oudenoord, Weerdsingel WZ, Daalsetunnel, spoorweg Utrecht-Amersfoort/Hilversum, 1ste en 2de Daalsedijk, Chrysantstraat, spoorweg Utrecht-Amsterdam, Amsterdam-Rijnkanaal.
namen: Zuilen, Ondiep, Pijlsweerd.

Afbeelding: blz. 77
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht

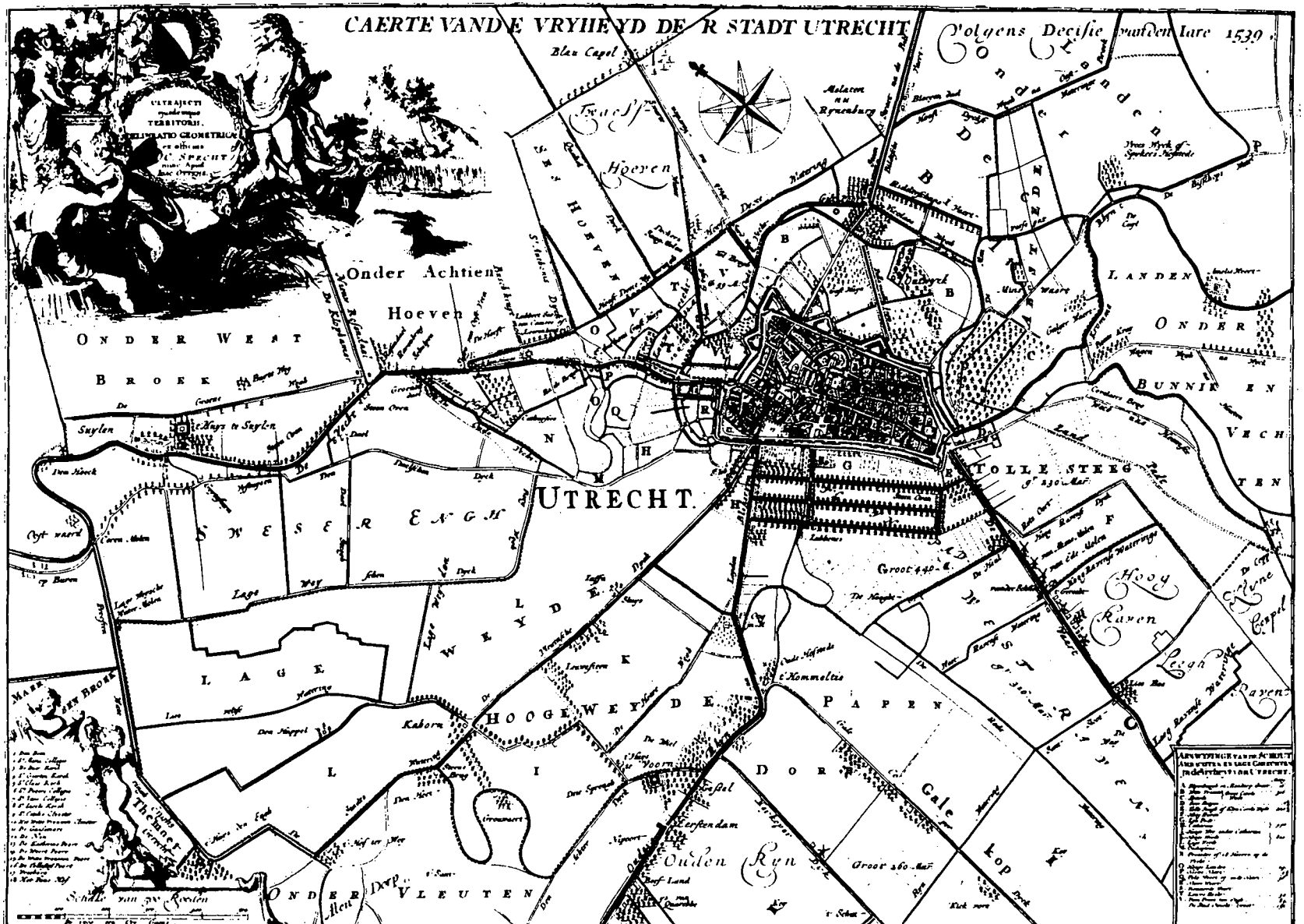
Afbeelding: blz. 78
Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)


Zuilen
Kasteel
Fort de Gagel
Fort de Klop
Rozendaal
Zweeserenge
Lauwerecht
Zuider Lageweide
Hooge Weide

Deelgebied 6 is het uitgestrekte gebied tussen de Vecht, het Amsterdam-Rijnkanaal en de spoorwegterreinen, dat ten noorden van de oude stad ligt. De slagader van het gebied is de Amsterdamsestraatweg. Deze weg is het struktuurelement bij alle ontwikkelingen in dit gebied.
Er zijn binnen het gebied een aantal zwaartepunten aan te geven. Het eerste is de langzame groei van de stad in noordelijke richting, met name het gebied langs de Daalsedijk en het zuidelijk gedeelte van de Amsterdamsestraatweg. Ook de opvulling van het gedeeltelijk nog middeleeuwse stratenpatroon van de Nieuwe Weerd moet hiertoe gerekend worden.
De tweede kern wordt gevormd door een ten westen van de Vecht gelegen kern binnen de gemeente Zuilen (Daalweg e.o.). De uitbreidingen, die vanuit deze kern zijn ontstaan zijn slechts zeer gering. Het zwaartepunt van het dorp Zuilen ligt namelijk op de andere oever van de Vecht.
Het derde zwaartepunt ligt tussen deze twee voorgaande gebieden en is het terrein dat in vlakken volgebouwd is door de gemeente Utrecht, verschillende woningbouwverenigingen en particulieren. Het zwaartepunt hiervan ligt in de voormalige gemeente Zuilen (Nieuw Zuilen). De groei en ontwikkeling van Nieuw-Zuilen is geschied en geredigeerd vanuit de gemeente Utrecht.

In de middeleeuwen meanderde de Vecht door het onderhavige gebied. Hij stroomde vanuit het oosten (eerst vanaf de Weerdsingel, later vanaf het Zwarte water) naar de bochten in de 1ste en 2de Daalsedijk en vandaar naar de huidige loop van de Vecht bij fort de Klop. Hierbij ging hij om de Hogelanden heen. De oude straatnamen Otterstroom (een restgeul, die in 1925 en 1941 gedempt is) en Stroomstraat geven aan waar de Vecht heeft gestroomd. De bocht vanaf de Daalsedijk tot fort de Klop (zie: deelgebied 17) was de gemeentegrens tussen Zuilen en Utrecht. Het Zuilense gebied, de Swesereng, was een hoger gelegen gebied.
De Daalsedijk (de 1ste en 2de Daalsedijk, verbonden met de Daalweg) vormde de westelijk begrenzing van de stroomrug van de Vecht. Deze dijk wordt als een oude ontginningsdijk gezien. Ten westen van deze dijk lagen de oude ontginningen de Lage Weide en de Swesereng.
De Lage Weide behoorde oorspronkelijk tot de gemeenschappelijk weide van de stad Utrecht (zie: deelgebied 20 en 14). Tussen 1432 en 1434 is het gebied in kavels verkocht aan particulieren.
De Swesereng was oorspronkelijk een gedeelte van een dorpseng langs de Vecht. Swesen of Suescon is de oudst bekende naam voor dit land. De Swesereng wordt omsloten door de Bergweg (een gedeelte hiervan bestaat nog als de Geraniumweg), de Lageweidsedijk, de Proostenwetering (in ca. 1229 als afwateringswetering gegraven) en de Daalsedijk. Deze voormalige dorpseng is in

Afbeelding: blz. 80
Gedeelte van de "Caerte vande vrijheijd der Stadt Utrecht", C. Specht 1696.


CAERTE VAN DE VRYHEYD DER STADT UTRECHT
Volgens Decisie van den Iare 1539
Onder Achtien Hoeven
ONDER WEST BROEK
UTRECHT
SWESER ENGH
LAGE
WEYDE
HOOGE WEYDE
PAPEN
DORP
Ouden Ryn
Gale kop
TOLLE STEEG
LANDEN ONDER BUNNIK EN VECHTEN
Hoog Raven
Leegh Raven
ONDER VLEUTEN
Blau Capel
Suylen
Kaborn
Groot 440 M.
Groot 260 Mar.

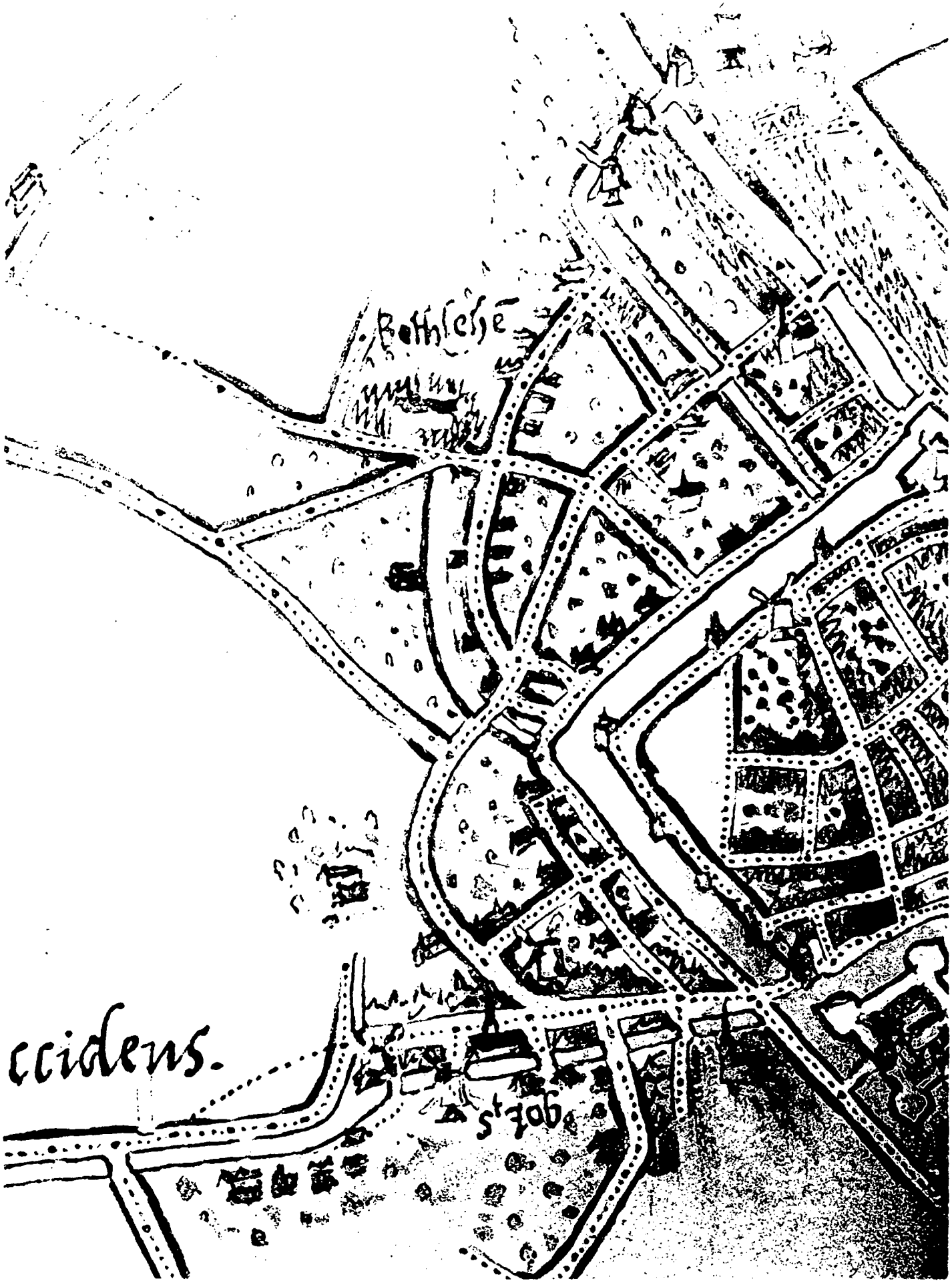
cultuur gebracht via een blokontginning, maar in de loop der tijd is hij herontgonnen. Toen heeft men in analogie met de strokenontginning in de veengebieden evenwijdige poldersloten gegraven, die afwaterden op de Vecht. Het Zuilenlaantje is een van de weinige restanten van deze verkaveling. Opvallend is dat in de Swesereng weinig boerderijen hebben gestaan. Mogelijk woonden de boeren in de stad Utrecht, het dorp Zuilen of in versterkte huizen langs de Vecht.
Bij de gemeentelijke herindeling van 1954 is de gehele Swesereng aan Utrecht toegewezen.

De grote bochten in de Vecht blijken wegens de toenemende verzanding een steeds grotere belemmering voor de handelsvaart. In 1338 werd daarom de meest verlande bocht (in het gerecht Ondieptens) afgesneden door het graven van een kanaal. Dit liep van de Bemuurde Weerd (Oudegracht) tot aan de huidige Rodebrug. De voormalige Hogelanden werden hiermee doormidden gesneden. De toen afgesneden bocht van de Vecht verlandde zeer snel.
De bochtige Daalsedijk vormde de oude uitvalsweg naar het noorden, de handelsweg naar Amsterdam. Met de kanalisatie van de Vecht werd tevens besloten een nieuwe weg naar het noorden aan te leggen. Deze kwam op de oostoever van de Vecht te liggen: het Zandpad (zie: deelgebied 17). Deze zou tot 1816 de belangrijkste weg naar het noorden blijven. In dat jaar kwam de Amsterdamsestraatweg klaar, waarmee in ca. 1809 begonnen was. Deze nieuwe weg doorsneed de Daalsedijk op enige punten. Daarmee ontstonden de oude, de 1ste en de 2de Daalsedijk.

Tussen de Bemuurde Weerd en de Daalsedijk ligt de Nieuwe Weerd. Dit is een (mislukte) stadsuitleg. Hij wordt begrensd door de Otterstroom. Er zijn wel een aantal straten aangelegd, maar bebouwing heeft vrijwel geheel ontbroken. De Otterstraat, de Stroomweg en de Herenweg zijn al op de kaart van Van Deventer (ca. 1570) aanwezig. Ook zijn er een aantal verbindingsstraten met landhuizen of kloosters aangegeven: hiervan is o.a. de (Oude) Pijlsweerdstraat nog aanwezig. Deze leidde naar het huis Pijlsweerd, genoemd naar de ambachtsheerlijkheid van de proosdij van St. Jan.
Langs de in 1629-'31 gekanaliseerde Vecht is al vroeg een lineaire bebouwing aanwezig: industriële vestigingen (o.a. pottenbakkers), boerderijen, arbeiderswoningen e.a. Sinds ca 1960 is veel van deze bebouwing gesloopt. Nog slechts enkele van deze oude gebouwen zijn behouden gebleven.
In het gebied van de Nieuwe Weerd waren in de 18de eeuw veel boomgaarden aanwezig. De rest van het gebied had een agrarische functie ("hoog bouwland" en later weide).

Op de westoever van de Vecht is een gedeelte van het oude dorp Zuilen over gebleven: lintbebouwing langs de Daalweg, met name bestaand uit woonhuizen uit de jaren dertig. Van de landhuizen langs de Vecht is slechts Daalwijk behouden. Dit heeft van 1929 tot 1954 als gemeentehuis gefunctioneerd.

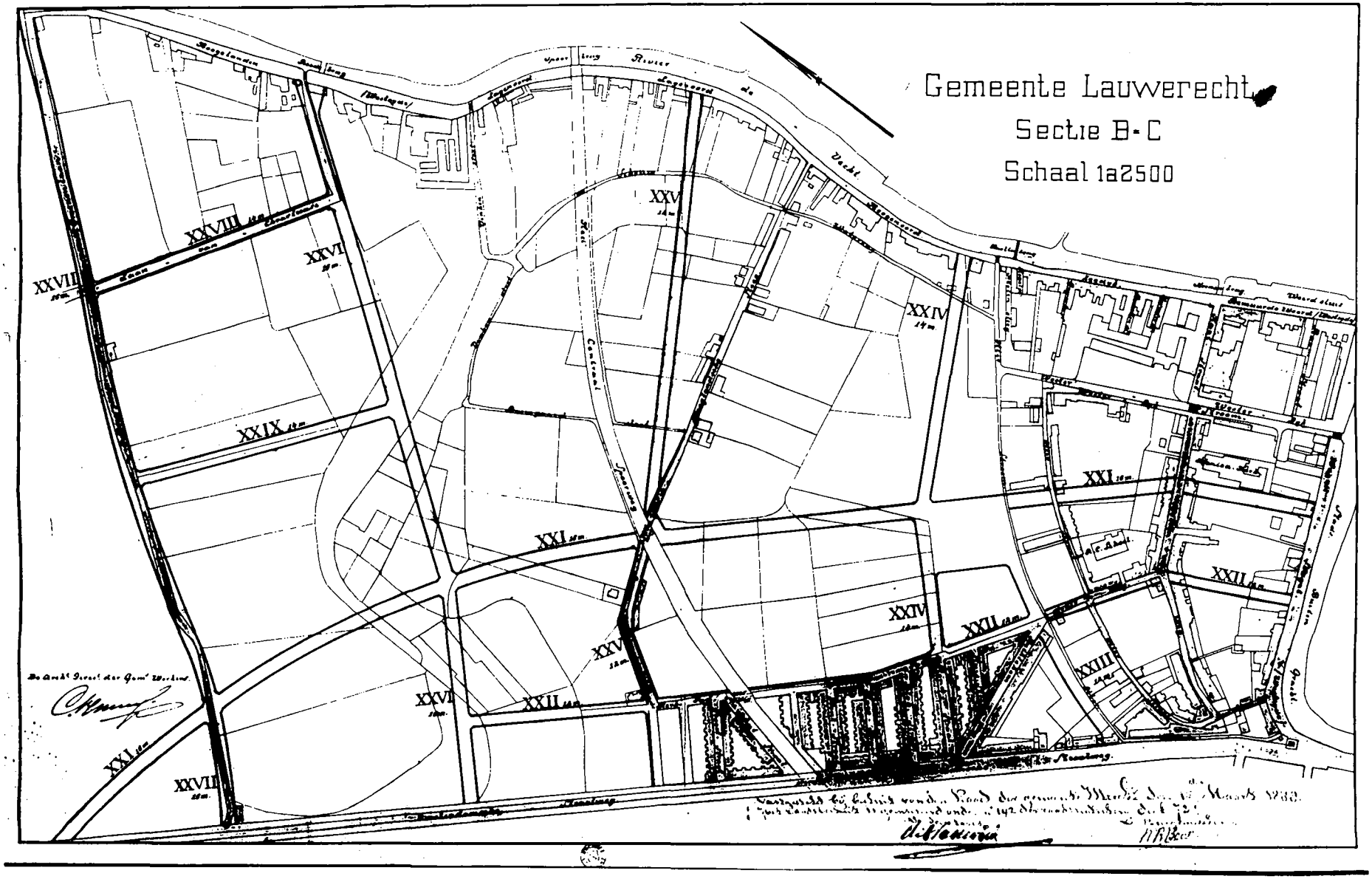
Afbeelding: blz. 82
De voorsteden buiten Catharijne, de (nieuwe) Weerd en de Bemuurde Weerd. Gedeelte uit het plan van de stad Utrecht van J. van Deventer, ca. 1570 (hertekend door O. Neussel, 1891).


Bethlehem
ccidens.
St Jacob

Van het tracé van de Daalsedijk is een gedeelte behouden gebleven: een tot eikenlaan omgevormde verkavelingsdijk.
Als omstreeks 1870 de bevolking van Utrecht sterker begint te groeien, worden direkt ten noorden van de stad veel arbeiderswonigen gebouwd. Het zijn voornamelijk grond- en bouwspeculanten, die hier aktief zijn. Als eerste zijn de bestaande straten in de Nieuwe Weerd en de oude ontsluitingswegen van de kloosters en (adelijke) huizen bebouwd (Herenweg: ca 1870). Er zijn voornamelijk kleine reeksen, overigens sterk eenvormige, huizen gebouwd.
Daarnaast werd, gerekend vanaf het Leidseveer (zie: deelgebied 2), langzaam maar zeker het gebied rond de Amsterdamsestraatweg volgebouwd. Dit geschiedde systematisch, in een bandvorm. De Amsterdamsestraatweg krijgt na ca. 1880 het karakter van een winkelstraat. De bebouwing in deze straat ondergaat regelmatig ingrijpende verbouwingen, waardoor hij tamelijk divers van karakter is geworden. Door de gerichte city-vorming in de jaren vijftig en de verwaarlozing van de wijk, is de winkelstand sterk verschraald.
In het gebied tussen het spoor en de Amsterdamsestraatweg vormt de Daalsedijk een secundaire as. De bebouwing is hoger en gevariëerder dan die van de dwarsstraten. De Boorstraat is een randafsluiting. De 2de Daalsedijk neemt de functie van randafsluiting over in het tweede gedeelte van de band, aangezien de te bebouwen breedte te gering is. In de bebouwingsband aan de oostzijde van de Amsterdamsestraatweg fungeert de (oude) Kerkweg als randafsluiting, na het spoor overgaand in de Schutstraat.
De leeftijd van de bebouwing neemt gemiddeld af, naarmate men meer naar het noorden komt. Overigens zijn echter wel steeds verdichtingen te constateren in het bestaande weefsel.
De voortzetting van deze bebouwingsband tot aan de v.m. gemeentegrens (de Geraniumstraat) heeft het thema van een centrale as weer opgevat (zoals de Daalsedijk). Dit is echter een projekt van een woningbouwvereniging: de Utrechtse Christelijke Bestuurdersbond (1919-'20, architect: E.G. Wentinck).

Bij de planning (1878) en uitvoering (1899-1901) van het abattoir was het complex nog buiten de bebouwingsgrens gesitueerd. Maar al spoedig was het abattoir door bebouwing omringd. Wel bleef de naastgelegen Acaciastraat nog tot 1932 onbebouwd en lag schuin achter het abattoir nog een groot stuk hoveniersland, dat nog lang onbebouwd is gebleven (tot 1948).
De spoorweg, die dwars door het gebied loopt, is vaak betiteld als een barrière voor de stadsuitbreiding in noordelijke richting. In de bebouwing blijkt hiervan niets. De spoorlijn (op de begane grond) had vele overgangen. Vele straten liepen door.
Met de verdubbeling van de spoorlijn in 1892 werden de randstraten langs het spoor zeer smal.
Door het toenemende railverkeer werd de verkeershinder steeds groter. In 1942 werd derhalve deze spoorlijn op een spoordijk gelegd. Het aantal overgangen werd toen aanzienlijk verminderd. Toen werd ook het visuele contact tussen de doorsneden straten verminderd of zelfs teniet gedaan.

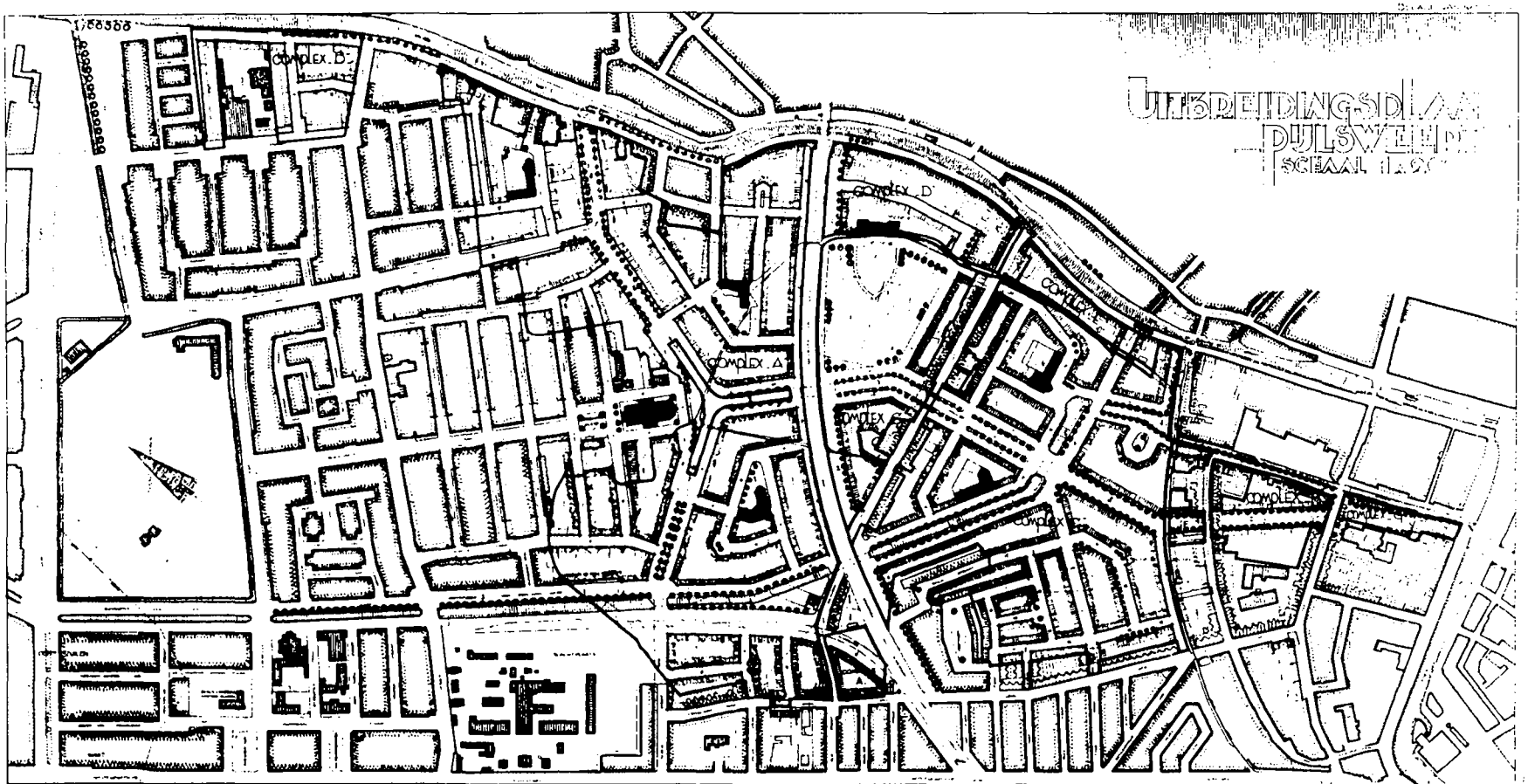
Afbeelding: blz. 84
Uitbreidingsplan, Gemeente Lauwerecht, 1888


Gemeente Lauwerecht
Sectie B-C
Schaal 1a2500

Met de aanleg van het Merwedekanaal (1892) en de vergroting van de capaciteit van de spoorwegen (door verdubbeling van de lijnen) waren de vestigingsvoorwaarden voor de industrie aanzienlijk verbeterd. Een aantal grote bedrijven werd aangetrokken door de centrale ligging van Utrecht. In 1913 verhuisde Werkspoor (de Nederlandse Fabriek voor werktuigen en spoorwegmateriaal) van Amsterdam naar Zuilen. In 1914 volgde de Demka (De Muinck-Keyzer) staalfabriek uit Martenshoek (gemeente Hoogezand). Met deze grote fabrieken werden uiteraard veel arbeiders aangetrokken. Voor deze arbeiders, die voor een groot deel meeverhuisden, moest huisvesting geregeld worden. Aangezien beide fabrieken in Zuilen waren neergestreken, het liefst in of vlakbij Zuilen. Echter de last tot huisvesting van zoveel arbeiders was voor de kleine gemeenschap te groot (in 1900 woonden er 190 mensen in Zuilen). Daarnaast wilde de gemeente Zuilen geen grote investeringen doen in een gebied, wat de gemeente Utrecht van zins was om te annexeren.
De fabrieksdirektie van Werkspoor richtte derhalve een bouwvereniging op: de bouwvereniging "Elinkwijk". Deze (ongesubsidieerde) bouwvereniging kocht tegen een lage prijs een terrein van de heer Elink-Schuurman. Deze laatste eiste als tegenprestatie dat er een "tuinwijk" moest worden gebouwd. Deze wijk kwam tot stand tussen 1915 en 1927. Het stedebouwkundig ontwerp en het gros van de huizen was van de hand van architect K. Muller. Dit projekt van de fabrieksdirektie had als eerste doel de beter geschoolden aan de fabriek te binden, door voor goede huisvesting te zorgen.
Aangezien er voor de minder geschoolden niets geregeld werd richtten dezen in 1913 met steun van de gemeente Utrecht een eigen woningbouwvereniging op, de woningbouwvereniging "Zuilen". De gemeente kocht de grond en gaf deze vervolgens in erfpacht uit. Bovendien subsidiëerde zij deze woningbouwvereniging met *f.* 800.000,-. Tussen 1913 en 1917 werd de buurt "de Oude Bouw" (rond de van Lessepstraat) gerealiseerd, naar ontwerp van P.J. Hamers. Deze buurt met 368 woningen was sterk beïnvloed door de tuinwijkgedachte. Deze woningbouwvereniging heeft in 1924/25 en 1933/34 nog twee woningbouwprojekten (met in totaal 289 woningen) ten uitvoergebracht, beide bij de "oude bouw" gesitueerd.

De gemeente Utrecht heeft naar aanleiding van haar "1000-woningenplan" in 11 fasen 1251 woningen gebouwd rond het Ondiep. Het eerste complex (Ondiep 1) is aangevangen in 1915. In de periode van materiaalschaarste, rond 1920, zijn er enige experimenten met betonbouw uitgevoerd. De woningen in beton zijn alle gesloopt. Ook zijn er toen nog enige noodprojekten uitgevoerd, die ten doel hadden de werkloosheid in de bouw te verminderen en de woningnood op te heffen. In 1923 zijn er 70 overgangswoningen in de Hogelanden gebouwd. In 1970 is het gros hiervan vervangen.
In dit gebied zijn een aantal woningbouwverenigingen aktief geweest. De bekendste complexen zijn "de gele wijk" rond de Cederstraat in het Ondiep, daterend uit 1915/16. Deze buurt is ontworpen door de architecten Gulden en Geldmaker voor de Coöperatieve Woningbouwvereniging voor gemeentepersoneel. "de rode bouw" van de arbeiderswoningbouwvereniging Utrecht (AWVU, later WVU)

Afbeelding: blz. 86
Uitbreidingsplan Pijlsweert (Pijlsweerd), Dienst Gemeentewerken 1931.


complex D
complex A
complex

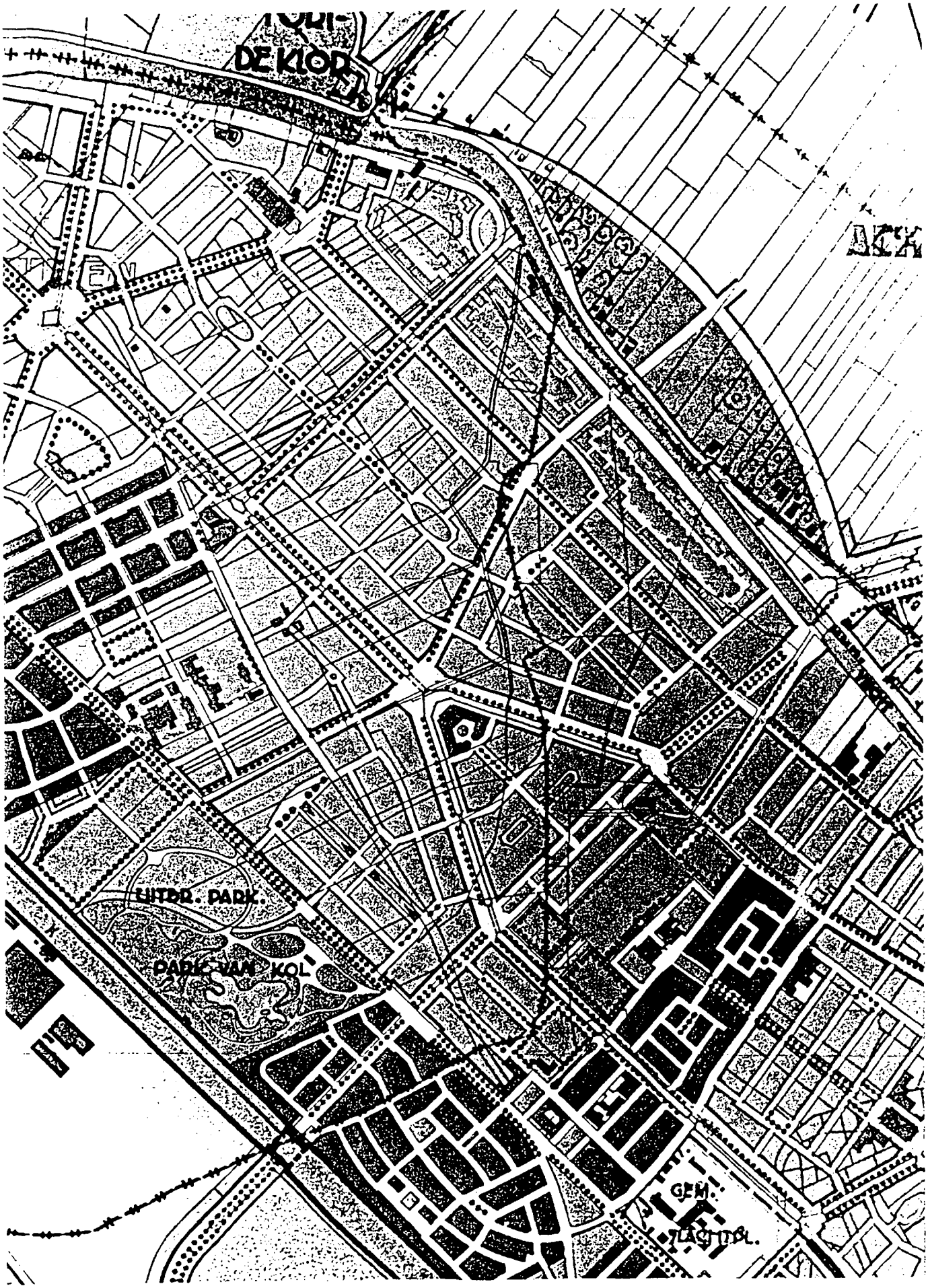
is door dezelfde architecten ontworpen. Het projekt ligt in de driehoek van Hoornekade, van Egmontkade en Marnixlaan en is gerealiseerd tussen 1926 en 1937. Dit is een invulling van een gedeelte van het plan van Berlage en Holsboer. In 1930 zijn volgens dit plan de grachten in de van Egmondkade en van Hoornekade gegraven.
Verder zijn er nog complexen van de woningbouwverenigingen "Ons Huis" (1923: v. Humboldtstraat e.o., 1925: J. v.d. Doemstraat), het christelijke "Eigen Haard" (1923: A. Kuijperstraat, Groen van Prinstererstraat, 1925: de Bazelstraat, 1940: Smeenkstraat e.o.), de R.K. woningbouwvereniging "Prinses Juliana" (1915: Cederstraat e.o., 1924-1940: in vier fasen het Kamilleveld, tussen het Julianapark en de Geraniumweg).
Ondanks al deze aktiviteiten van de gemeente en van woningbouwverenigingen, zijn het vooral particuliere bouwers geweest, die in dit gebied gebouwd hebben.
Aan de Amsterdamsestraatweg ligt het Julianapark. Het zuidelijke deel van dit park is in 1903 door de firma H.Copijn & zoon voor de bankier Jan Kol III aangelegd. In 1929 heeft hij het park verkocht aan de gemeente Utrecht. In 1935/36 werd het park door de architect Perk Vlaanderen vergroot. De muziektent uit het Wilhelminapark (zie: deelgebied 7) is toen overgeplaatst naar het Julianapark.
De lineaire van de bebouwing aan de Amsterdamsestraatweg ter hoogte van de in 1982 gesloopte Demka bestaat uitsluitend uit particuliere bouw, opgericht in de periode ca. 1890-1930.

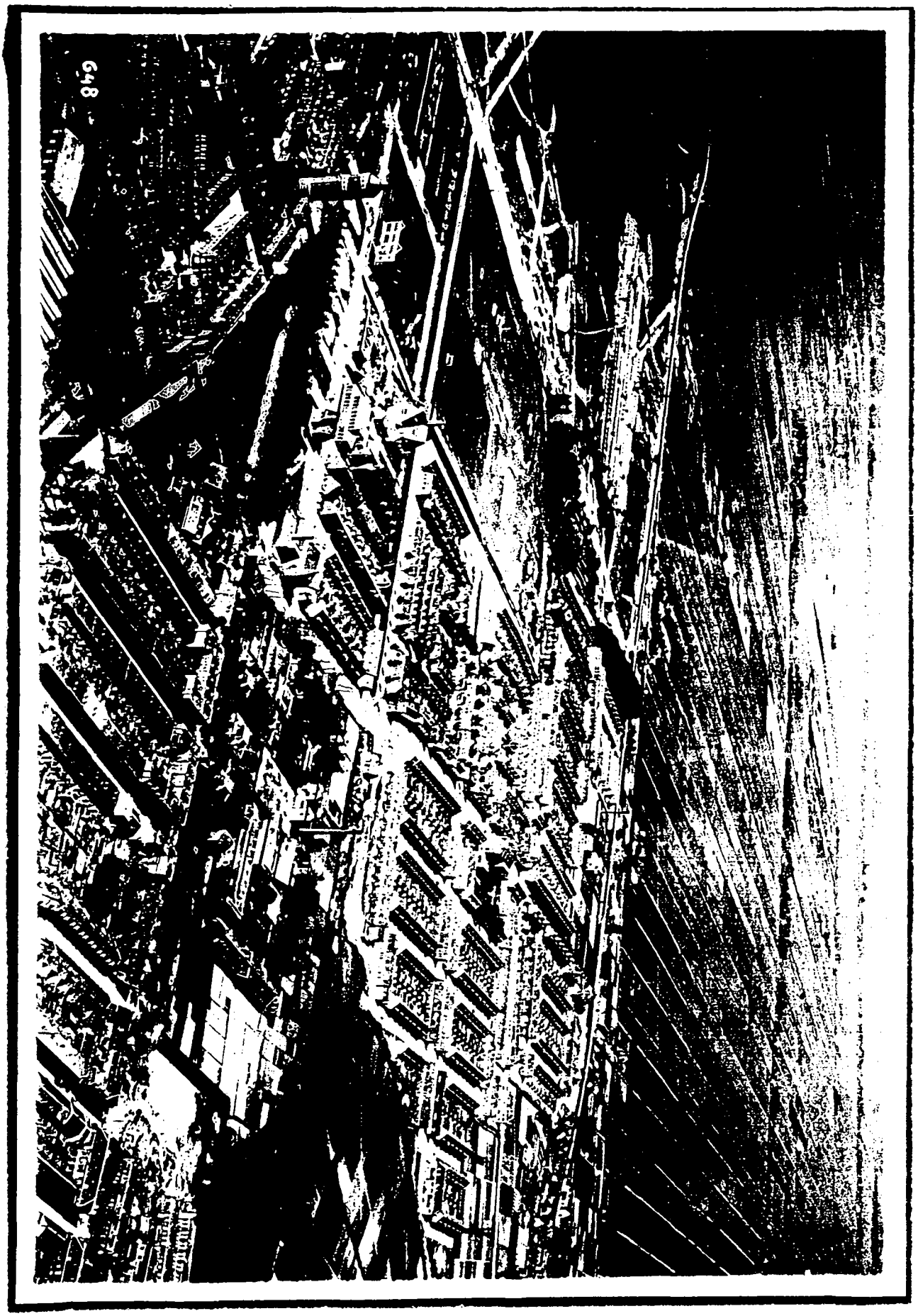
Het gebied was kort voor de tweede wereldoorlog reeds voor een belangrijk deel bebouwd, maar tussen de verschillende buurten lagen nog (soms omvangrijke) hovenierslanden. De eigenaars wilden deze om verschillende redenen niet verkopen. Hierdoor was een lappendeken van bebouwing ontstaan in vele min of meer onafhankelijke buurtjes en wijkjes. Er ontbreekt een eenduidige hoofdstructuur. Slechts de Amsterdamsestraatweg, die alle lapje aaneenrijgt, valt als zodanig aan te merken.

Bij de spoorwegovergangen in het onderhavige gebied was een concentratie van bijzondere functies. De spoorwegovergangen zijn dientengevolge nog in bebouwing herkenbaar: Amsterdamsestraatweg, Esdoornstraat-Kerkweg, Oude Pijlsweerstraat-Leliestraat met de Hoveniersstraat, Oudenoord en Lagenoord. Na de verhoging van de spoorlijnen in 1942 zijn er minder doorgangen gemaakt: Amsterdamsestraatweg, Oudenoord en Lagenoord.

Afbeelding: blz. 88
Uitbreidingsplan H.P. Berlage/ L.N. Holsboer, 1920
(1e versie)

Afbeelding: blz. 89
Luchtfoto Ondiep, 1923


DE KLOP
UITDR. PARK.
PARK VAN KOL
GEM.


648

Er waren een aantal industriële gebouwen in het gebied ondergebracht. Een voorbeeld was de fabriek van Herberhold (batterijenfabriek) met de daarbij horende arbeiderswonigen aan het Houtplein (1920/1921). In 1924 is het Houtplein in gebruik genomen als huisvesting voor onmaatschappelijken, onder toezicht en beheer van de "Vereniging voor Volkswoningen". Bij de renovatie is alles wat aan dit complex herinnerde verdwene.

In 1940 was het plan voltooid om het Herculesterrein te bebouwen (tussen het Julianapark en Elinkwijk). Vanwege de tweede wereldoorlog is dit pas in 1952 geschied.

Na de oorlog werden allereerst de nog als hovenierslanden in gebruik zijnde gebieden aangekocht. Deze werden succesievelijk volgebouwd. Het plan Pijlsweerd, een uitwerkingsplan naar aanleiding van het plan Berlage/Holsboer, is in sterk gewijzigde vorm uitgevoerd. Het plan dateerde uit 1931, de ontwerpen voor de wonigen zijn gemaakt in 1942 en de bouw geschiedde tussen 1946 en 1950.
In 1952 is het plan Lauwerecht, eveneens een herziening van het plan Pijlsweerd uit 1931, ten uitvoer gebracht.
Met de grenscorrectie van 1954 kreeg Utrecht onder andere een belangrijk deel van de gemeente Zuilen toegewezen (Nieuw Zuilen). De Swesereng werd in zijn geheel toegewezen aan de gemeente Utrecht. Vrijwel onmiddellijk is men begonnen met de uitvoering van het plan Nieuw-Zuilen. In de daaropvolgende jaren werden alle nog resterende gebieden volgebouwd.

Sinds de jaren twintig zijn de uitbreidingen in het onderhavige gebied gekoppeld geweest aan plannen in verband met de verkeersafwikkeling. De Amsterdamsestraatweg was sterk overbelast. In het plan Berlage was al voorzien in een nieuwe weg ter ontlasting van de Amsterdamsestraatweg. In de jaren twintig en dertig zijn reeds grote gedeelten van deze nieuwe uitvalsweg uitgevoerd. De doorbraakstraat in het centrum, de St. Jacobsstraat, kreeg zijn vervolg in de Oudenoord (gedeeltelijk het tracé volgend van de Westerdijk, de westelijk wal van de Bemuurde Weerd) en Nijenoord. Hij splitst bij het Nijenoord in twee delen. Het oostelijke gedeelte loopt via de Omloop, Laan van Chartroise, de van Hoornekade in de Burgemeester van Tuylkade en het westelijk gedeelte via de Ahornstraat, Royaards van den Hamkade en de van Egmontkade. Vanaf de Burgemeester van Tuylkade loopt de weg enkelvoudig naar het noorden. Door problemen met de gemeente Maarsen is deze weg niet verder doorgezet en eindigt hij in het niets. De aansluiting van deze weg op de rondweg van Berlage/Holsboer (St. Joseph, Marnixlaan) heeft geresulteerd in een intensief verkeer op de zuidelijke helft van de weg, maar het noordelijk deel is stil en rustig gebleven. De grote brug over de Vecht, de Marnixbrug, die deel uitmaakt van de rondweg van Berlage, werd pas in 1967 voltooid (zie: deelgebied 17).
In de jaren zeventig en tachtig zijn langs de Oudenoord een aantal grote kantoren gebouwd als voortzetting van de kantoorbebouwing langs de St. Jacobsstraat met onder andere de hoge kantoorflat van de verzekeringsmaatschappij "de Zwolsche Algemene", in de zichtas van de St. Jacobsstraat.

In de afgelopen twee decennia zijn in het onderhavige gebied veel aktiviteiten in het kader van de stadsvernieuwing ontplooid. Vooral in het Ondiep, de gemeentelijke volkswoningbouw uit 1915-1922, zijn sinds 1973 grote gedeelten gesloopt en vervangen. Deze renovatie geschiedde op vrijwillige basis, zodat er nog panden en zelfs straten in oorspronkelijke toestand zijn aan te treffen. De industriegebouwen in deze wijk zijn aangekocht en gesloopt. Op de lege plekken zijn parken aangelegd of is woningbouw verrezen. De Demka, sinds 1919 onderdeel van Hoogovens, is gesloopt in 1985. Het abattoir is in 1987/1988 gesloten en zal voor het grootste deel gesloopt worden.

Verregaande renovatie heeft onder andere plaatsgevonden in de Oude Pijlsweerdstraat (1980-'81), de Blois van Treslongstraat (1979-'80). Deze soort stadsvernieuwing zal nog onverminderd doorgaan in deze wijk.
Zeer ingrijpend zijn de veranderingen in het Daalsedijkgebied. Voor de geplande verbreding van het spoor Utrecht-Amersfoort/Hilversum moeten reeksen woningen gesloopt worden. Men heeft dat aangegrepen om hier grote gebieden integraal te vernieuwen. De nieuwbouw is aanmerkelijk rijziger dan de oorspronkelijke bebouwing. Ook de bebouwingskarakteristiek is veranderd en de hierarchie tussen hoofd- en zijstraten is verdwenen.

Deelgebied 7.

Grenzen: Biltstraat, Berekuil, rijksweg N222 (E8), Laan van Minsweerd, Prins Hendriklaan, Kromme Rijn, rijksweg N222 (E8), Stadionlaan, Adriaan van Ostadelaan, Mecklenburglaan, Nicolaasweg, Burgemeester Reigerstraat, Oudwijkerveldstraat, Van Alphenstraat, Ramstraat, Oorsprongpark.
Namen: Wilhelminapark.

Afbeelding: blz. 93
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht

Afbeelding: blz. 94
Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)

Hooge Land
Abstede
LUNETTEN OP DE
Tolsteeg
Houtensche Vlakte
Groenevelt

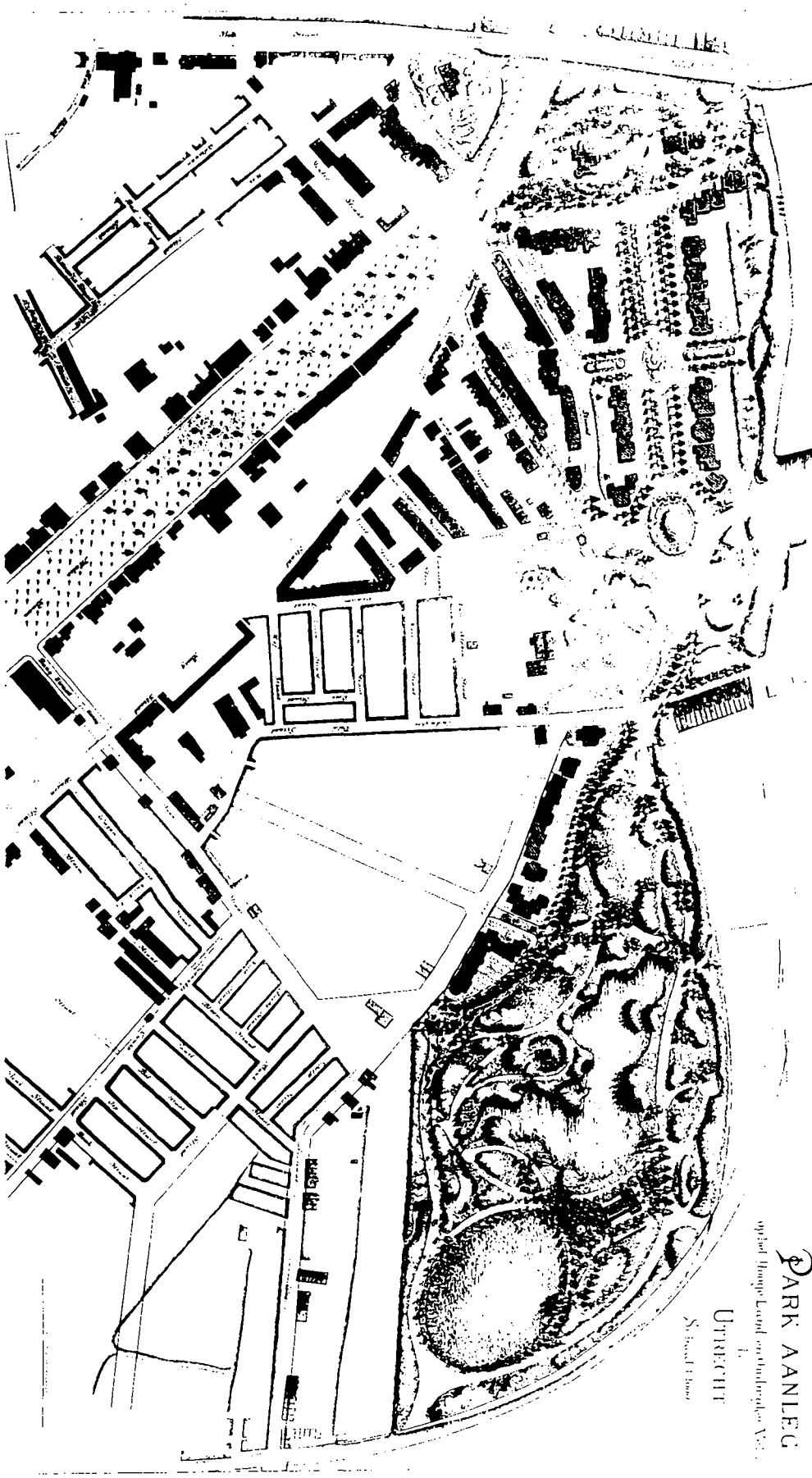
FORT DE BILT
HOGE LANGSEPARK
SPORTTERREIN JOHANNAPOLDER

Het gebied ten oosten van de oude stad werd van oudsher gekenmerkt door boomgaarden en tuinderijen op de vruchtbare grond die werd bevloeid door de zijstromen van de Kromme Rijn: de Minstroom en de Oude Vecht (zie ook deelgebied 5). De Oude Vecht splitste zich ter hoogte van het huidige Wilhelminapark in twee armen waardoor er een eiland ontstond, het zogenaamde "hogeland'. De sporen van deze rivierarm zijn terug te vinden in de watertjes in het Wilhelminapark en ten westen van de Snellenlaan. Daarnaast zorgden verschillende gegraven waterlopen voor ontwatering en transportmogelijkheden. Hiervan zijn de Biltsche Grift en de tot inundatiegracht vergraven Ridderschapsvaart nog aanwezig.

Midden in dit landelijk gebied lag sinds 1131 de abdij Oudwijk nabij de plaats waar de Biltse Straatweg de oude Vechtloop kruiste. Het pad van de in de stad gelegen Nicolaaskerk naar de abdij en vandaar verder naar de Biltse Straatweg is nog te herkennen in het huidige tracé Nicolaasweg - Van Limburg Stirumstraat - Prinsessenlaan.
In 1584 werd het klooster afgebroken. Op de plaats van het voormalige klooster ontstond de buitenplaats Oudwijk, die in 1876 voor het laatst ingrijpend werd verbouwd. De tuinen er omheen hadden al eerder een landschappelijk karakter gekregen, met een grote vijver voor het huis. De versmalling bij de samenkomst van wegen tussen Emmalaan en Wilhelminapark zijn door de ligging van deze vijver bepaald. In 1924 werd de vijver gedempt voor de bouw van de Heilige Hartkerk. Het huis Oudwijk staat sindsdien verstopt achter de kerk en de aangrenzende bebouwing.

Behalve Oudwijk stonden in de eerste helft van de vorige eeuw ook de buitenplaatsen Oorsprong, Hogeland en Compostel in deze omgeving. Het huis Oorsprong ontstond in 1823 door de verbouwing van de oude herberg het Boompje. Opmerkelijk is dat het huis Oorsprong op de ontginningsverkaveling van het veengebied is georiënteerd. Aangezien in omstreeks 1139 de Biltse Straatweg, voor de voltooiing van de verkaveling, scheef door het ontginningsgebied is aangelegd, ligt het huis scheef ten opzichte van de Biltse Straatweg. De landschappelijke tuin om dit huis werd in 1878 reeds ten dele verkocht voor de aanleg van de Maliestraat en een gedeelte van de huidige Monsignieur van der Weteringstraat. In 1886 werden de aanzienlijke herenhuizen langs het Oorsprongpark gebouwd, een sikkelvormige afsluiting van het restant park, dat door de aanleg van de Oosterspoorbaan in 1874 al visueel van het aangrenzende Hogeland gescheiden was.

Afbeelding: blz. 96
Ontwerp voor de invulling van het Hoge Land en Oudwijkerveld
(Het Wilhelminapark)


PARK AANLEG
UTRECHT

De buitenplaats Hogeland werd in 1824 gebouwd op de plaats van een oude warmoezeniershofstede, tussen de beide Vechtarmen. De familie Ram (vandaar: Ramstraat) bouwde hier een empire huis in een landschappelijke tuin. In 1871 kochten de zes Roomskatholieke parochies het terrein van Compostel, aan de oostzijde van het Hogeland. Hier legde men de R.K. Begraafplaats St. Barbara aan, die nu nog bestaat.
In 1887 kocht de gemeente het landgoed Hogeland aan en in 1888 het zogenaamde Oudwijkerveld. Men wilde de gegoede burgerij die de overvolle stad wilde ontvluchten, een aantrekkelijke woonomgeving binnen de gemeente bieden. Via een prijsvraag kwam een ontwerp voor een villawijk rond een park tot stand. Het symmetrische ontwerp voor de Emmalaan van T. Loran koppelde het landschapspark rond Hogeland aan het eveneens landschappelijke Oudwijkerveldpark van H. Copijn, dat in het kroningsjaar 1898 als Wilhelminapark officieel werd geopend. In 1913 legde de vereniging van Rozenkwekers tenslotte het Rosarium aan. Sinds het verdwijnen van het park Oudwijk is aan de opzet van deze groene long niets meer veranderd.

Vanaf 1892 kwam de bebouwing van Ramstraat en Emmalaan (westzijde) als eerste van de grond. Architect Houtzagers ontwierp een nieuw type stadse villa's: aaneengesloten huizen met verspringende bouwonderdelen en een onregelmatige daklijn. Hiermee beïnvloedde hij een deel van de verdere bouw langs de westzijde van Emmalaan en Wilhelminapark.
Ten westen van het Wilhelminapark lag een aantal straatjes waar met particulier initiatief langs bestaande stegen arbeiderwoningen waren neergezet. Bestaande eigendomsverhoudingen bepaalden de bestemming van de grond en de volgorde van de bebouwing (zie: deelgebied 9). Nog is uit het stratenpatroon rond Braamstraat, Hofstraat en Oudwijkerveldstraat de grens van het toenmalige Oudwijk afleesbaar.

Tussen de Oudwijkerveldstraat en de Nicolaasweg kocht de gemeente in 1909 een trapeziumvormig stuk grond aan. Enkele bekende Utrechtse architecten (leden van het Utrechts Kunstverbond ter algemene verbetering van het Kunstbesef) richtten een Bouwraad op die zich opwierp als Schoonheidscommissie voor het te bebouwen gebied tussen Baanstraat (nu Burgemeester Reigerstraat) - Nicolaasweg en Prinsenstraat. Het resultaat was een samenhangend geheel met pleintjes en onverwachte doorkijkjes waaraan Engelse invloed niet vreemd is.

Ten oosten van het park legde de gemeente rond 1900 een regelmatig geometrisch stratenpatroon aan. Hierlangs ontstond een wijk van aaneengesloten hoge herenhuizen met als hoofdas de monumentale Stadhouderslaan. Deze volgde na de brug over de Minstroom in een flauwe bocht de ronding van het Wilhelminapark en werd als Jan van Scorelstraat de hoofdas van de wijk die vijftien jaar later zou worden gebouwd. Zo breidde de bebouwing zich ook hier van het noorden naar het zuiden toe uit.

Dwars op deze richting liep de Prins Hendriklaan naar het oosten toe het polderland in. Langs deze laan groeide de bebouwing vanuit de stad zodat de huizen steeds jonger worden naarmate men meer naar het oosten komt.

Ten zuiden van de Minstroom tussen Prins Hendriklaan en Adriaan van Ostadelaan ontstond tijdens en na de eerste wereldoorlog een wijk van een geheel ander karakter, de zogenaamde Schildersbuurt. Langs de Vossegatselaan en omgeving waren sinds 1889 al wat kleinere woningen gebouwd. Bij het raadsbesluit van 20-2-1913 bestemde de gemeente het gehele gebied tot 'kleine woonwijk'. In deze jaren ontstond er een ware hausse van woningbouwverenigingen en in deze nieuwe wijk waren er ook enkele aktief. Met elkaar zijn ze verantwoordelijk voor de middenstandswoningen die hier ontstonden. Zo bouwde "Het Nieuwe Woonhuis" de eerste Utrechtse flatwoningen langs de Rembrandtkade en Albert Neuhuysstraat. (Deze zijn in Amsterdamse Schoolstijl, evenals de 91 woningen langs de Jan van Scorelstraat, Hobbemastraat en Paulus Potterstraat van de vereniging "Utrecht"). Maar ook in minder expressionistische stijl ontstonden opvallende woningreeksen zoals langs de laan van Minsweert en de zijstraten, werk van de stichting 'Tuindorp B.A.N.S.'. De wijk is in de twintiger jaren geheel volgebouwd en draagt daarvan het stempel.

Buiten de stad werd tussen 1817 en 1829 op een niet inundeerbare oeverwal van de Kromme Rijn het fort Vossegat gebouwd. In 1894 kreeg dit fort aan de westzijde een groot rechthoekig stenen wachthuis met zware gemetselde gewelven. Dit wachthuis is nog intakt. Het fort werd in 1880 overbodig door de bouw van het fort Rhijnauwen. Dit fort behoorde tot de 2de fortengordel.
In 1912 werd het terrein van fort Vossegat bij de toen gebouwde Kromhoutkazerne gevoegd. Van de aardwallen en grachten is niets bewaard gebleven. Wel staat de 'brug met de twaalf gaten' nog op het kazerneterrein. Deze brug was tevens inundatiesluis. Hij vormde vroeger de welbekende verbinding vanuit de stad met de weg naar Rhijnauwen. Tegenwoordig wordt de kazerne omgeven door de Herculeslaan, Weg tot de Wetenschap en de rijksweg E8 die hem visueel en fysiek van de stad scheiden. Aan de zuidzijde van de Herculeslaan ligt op het oude Galgenveld het nieuwe voetbalstadion van de F.C. Utrecht, dat het oude D.O.S.-stadion onlangs heeft vervangen. Beide complexen hebben in stedebouwkundig opzicht weinig te maken met de rest van het deelgebied.

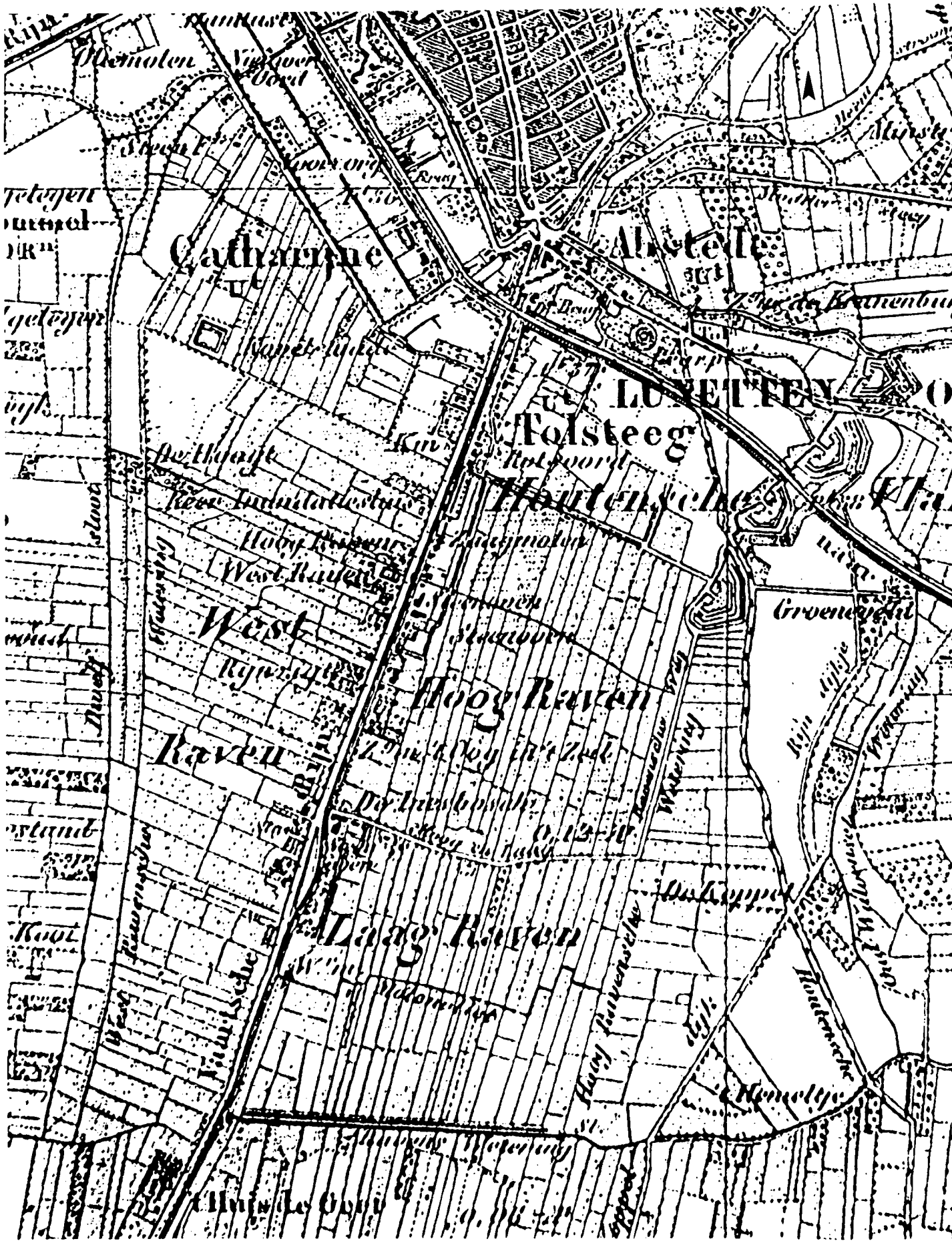
Het Wilhelminapark en zijn omgeving hebben van oorsprong een typische woonfunctie: er is geen industrie, enkele kerken en scholen en slechts twee relatief kleine winkelgebieden (Burgemeester Reigerstraat en Jan van Scorelstraat / Adriaan van Ostadelaan). Doordat de grote woonhuizen erg duur voor particuliere bewoning zijn geworden, komen er aan het Wilhelminapark nogal wat instituten en kantoren voor, naast vele advocaten- en artsenpraktijken die er de woon- en werkfunctie combineren. Er is relatief veel groen in de wijk in vooral aaneengesloten gebieden.

Deelgebied 8.

Grenzen: Balijelaan, Vondellaan, Jutfaseweg, Merwedekade.
Namen: Rivierenwijk.

Afbeelding: blz. 100
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1845
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht

Afbeelding: blz. 101
Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)


Catharine
Abstede
LUNETTEN
Tolsteeg
Houtensche
West
Raven
Hoog Raven
Laag Raven
Groeneveld
De Koppel
Hemeltje

Het deelgebied maakte deel uit van de 12de eeuwse ontginning Westraven. Vermoedelijk zijn zowel West- als Oostraven nog voor het graven van de Vaartsche Rijn ontgonnen. De Vaartsche Rijn zou dan een uitgraving zijn van de oorspronkelijke verkavelingswetering tussen Oost- en Westraven. De Vaartsche Rijn werd in 1148 gegraven als kanaal tussen Tolsteeg en het Gein, dat in verbinding stond met de Hollandse IJssel. In 1288 werd de Vaartsche Rijn doorgetrokken naar de Lek bij Vreeswijk. In de 14de eeuw moest de vaart nogmaals verlengd worden, omdat de Lek zich langzaam verplaatste naar het zuiden. In 1373 werden bij Vreeswijk sluizen geplaatst.
Lange tijd heeft de Vaartsche Rijn een rol gespeeld bij de pogingen van de stad om aansluiting te houden met de belangrijke handelsroutes. In eerste instantie liep de vaarroute door Utrecht heen via de Oudegracht. Met het groter worden van de schepen verlegde deze route zich naar de westelijke stadsgracht (Catharijnesingel). Deze stadsgracht en de Vaartsche Rijn zouden lange tijd deel uit maken van de Keulse vaart.

Grote stukken grond in Westraven waren in het bezit van de Ridderlijke Duitse Orde der Balije. Zij verkochten deze grondbezittingen echter in de 17de eeuw aan de stad. De aanwezige tichelklei in deze gebieden maakte de aankoop voor de stad aantrekkelijk. De tichelklei diende als grondstof voor het vervaardigen van bakstenen en dakpannen. Met de aankoop van de grond werd ook de dijkweg ten westen van de Vaartsche Rijn met alle baten en lasten overgenomen. Deze dijkweg vormde de uitvalsweg naar Vreeswijk. In eerste instantie werd hier een jaagpad aangelegd. In de 18de eeuw volgde de aanleg van een zandpad. Deze zandweg - lopende van Utrecht naar Jutfaas - werd in 1811 door Napoleon tot keizerlijke weg eerste klasse verheven en vervolgens bestraat.
Met de aanleg van de Moesgrachten in de 17de eeuw (zie: deelgebied 2) werd er tevens een verbinding gemaakt tussen de tweede Moesgracht en de Vaartsche Rijn. Op de plaats waar dit water het pad langs de Vaartsche Rijn doorsneed, werd een brug aangelegd (in eerste instantie was dit een stenen brug, later een ophaalbrug). Deze brug werd in de 19de eeuw met de aanleg van de spoorlijn Utrecht-Den Bosch, tesamen met de Moesgracht (Kruisvaart) naar het zuiden verlegd, op de plaats van de huidige Jeremiebrug. De naam Jeremiebrug dateert van de 18de eeuw. De brug zelf is meerdere malen vernieuwd.

Langs de Jutfaseweg was al vroeg een vestiging van industrieën (zoals de oostzijde dit ook kende), ook hier waren het voornamelijk tegel- en pannenfabrieken.

Met de terugval van de Keulse vaart maakte Utrecht zich sterk voor een nieuwe Rijnverbinding langs de stad. Zo kwam in 1892 het Merwedekanaal gereed ten westen van de stad en ontstond hier tussen Vaartsche Rijn en het nieuwe kanaal een taartpuntvormig gebied.
Aangezien het kanaal op Utrechts grondgebied moest komen te liggen, had er aan de westzijde een kleine grenswijziging plaatsgevonden. In eerste instantie kwam een gedeelte van het gebied van de kleine gemeente Oudenrijn bij Utrecht (ter hoogte van Oog in Al). In 1894 verkreeg Utrecht het gehele gedeelte van Westraven dat ingeklemd lag tussen Merwedekanaal en Vaartsche Rijn.

Van woningbouw is hier in eerste instantie nog geen sprake, hoewel in het deelplan voor dit gebied (1890), voortgekomen uit het 100-stratenplan (1879) het tracé van de - niet zoveel latere - Croesestraat al wel aangegeven staat. Rond 1890 bestaat de bebouwing langs de Jutfaseweg nog voornamelijk uit enige fabriekscomplexen (inclusief de arbeiderswoningen op de fabriekterreinen), een hospitaalcomplex voor cholera-patienten, opgericht door de Amaliastichting (1874) en een school voor de kinderen van de steenovenfabrieksarbeiders
De echte planmatige woningbouw begint na de eerste wereldoorlog: het eerste complex woningen wordt gebouwd door het bouwbedrijf van de gebroeders Bredero aan de Amaliastraat en tussen de Waalstraat en de Hunzestraat. Tegelijk bouwt de "Utrechtse Woningstichting" in 1918 een complex woningen tussen Waal- en Maasstraat. Deze woningen zijn bestemd voor het personeel van de "Maatschappij tot exploitatie van de Staatsspoorwegen". Aan de Jutfaseweg bouwt de gemeente een woningcomplex voor arbeiders: "woningbouw Westrave".
In 1920 wordt de Jutfaseweg verbeterd en in aansluiting daarop de Westerkade verbreed (zie: deelgebied 5).

De reeds bestaande industriecomplexen moeten wijken voor de bebouwing. Sommigen verplaatsen zich naar Oostraven (zoals de tegelfabriek Westraven). Anderen blijven staan terwijl de bebouwing hen nadert: zo wordt het plan voor een plein-en straataanleg - complex Roerplein - uitgesteld in verband met de aanwezigheid van enige fabrieken. In 1936 worden het Roerplein en de Roerstraat pas voltooid.
Tussen Waalstraat en Balijelaan wordt in 1924 een complex woningen gebouwd (210 woningen en een badhuis) door de "Gemeentelijke Woningbouw", de "Utrechtse Christelijke Besturenbond" en de "Utrechtse Woningstichting". De opvulling van de wijk vindt rond 1930 plaats. Industrie is dan nog steeds aanwezig ten zuiden van de Reggestraat op het gedeelte tussen Rijnlaan en Jutfaseweg tot aan de punt gevormd door Merwedekanaal en Vaartsche Rijn.

De opzet van de wijk is symmetrisch, met name in het gedeelte tussen Rijnlaan en Merwedekanaal heeft de gemeente een serieuze poging ondernomen tot een weloverwogen wijkaanleg. Er is veel aandacht besteed aan de breedte van de straten en de hierarchie tussen de hoofd- en zijstraten. De hoofdas wordt gevormd door de Rijnlaan die parallel loopt aan de tweede hoofdas, de Jutfaseweg. De funktie als doorgangsroute voor de Rijnlaan kwam pas goed uit de verf met de aanvulling van het plan Berlage/Holsboer: het zuidelijk deel van de Rijnlaan is zeer breed van opzet en sluit aan op de even brede Socrateslaan. Deze laatste maakt deel uit van de rondweg. Met de verbreding van de Croeselaan is via de Rijnlaan de aansluiting vanuit het westen naar de stad aanmerkelijk verbeterd. De aansluiting met de stad via de Westerkade werd verbeterd dankzij de verhoging van de spoorbaan in 1937. Het viaduct sluit echter de Wester- en Oosterkade visueel af van de overige bebouwing langs de Vaartsche Rijn.

Afbeelding: blz. 104
Het 2de complex woningen van de Utrechtse Christelijke besturenbond bij het Merwedekanaal, 1922.

De bebouwing in de Rivierenwijk is in opdracht van de gemeente geschied. Van particuliere bouw is alleen sprake geweest in de Westravenstraat. De woningen waren bedoeld voor de betere arbeidersklasse. Naast de eengezinswoningen, werden door het bouwbedrijf "Bredero" eveneens een reeks beneden- en bovenwoningen gebouwd. Een aantal openbare gebouwen werden in samenhang met de omringende bebouwing neergezet (materiaalgebruik en bouwstijl aaneensluitend), zoals de Maaspleinschool (1928) en de Julianakerk (1931, nu gesloopt). De spreiding van de winkels is een voorbeeld van detailhandelplannen in de jaren twintig en dertig: de winkels werden zoveel mogelijk gesitueerd in hoekpanden. Daar waar later behoefte ontstond aan winkels, werden woonhuizen tot winkel omgebouwd. Dit laatste is met name gebeurd met het noordelijk gedeelte van de Rijnlaan.

In de vijftiger jaren zijn er op het gedeelte tussen Reggestraat en Socrateslaan op voormalige bedrijfterreinen een aantal vier hoog flats neergezet. Wanneer de laatste pannenfabriek aan de Jutfaseweg in 1959 gesloopt wordt, is er alleen nog industrie van geringe omvang in het zuidelijke puntje van de wijk.

Met de bouw van de nieuwe wijk Kanaleneiland ten westen van het Merwedekanaal wordt de verbinding gelegd tussen de beide wijken door de Socratesbrug en de Balijebrug (1959). Beide bruggen waren in het plan van Berlage en Holsboer al aangegeven op deze plaatsen. De Socrateslaan is met de realisatie van het westelijk deel van de rondweg (Europalaan) volledig deel geworden van deze rondweg.

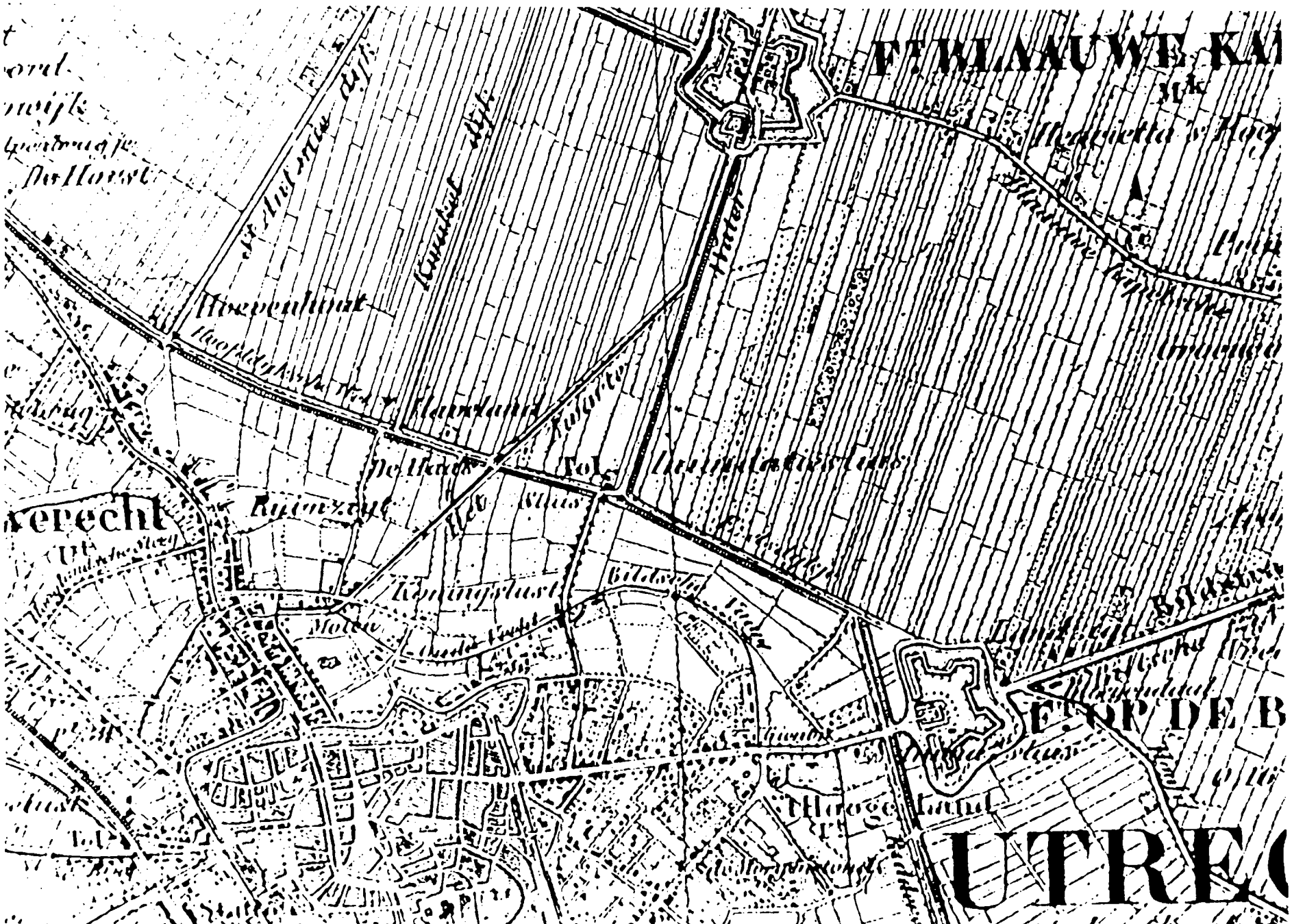
In de jaren '70 heeft er een gedeeltelijke renovatie en een gedeeltelijke sanering van de bebouwing oostelijk van de Rijnlaan plaats gevonden (Waalstraat en omgeving). Restanten van oudere bebouwing (van voor 1920) is nog aanwezig in de punt waar Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal samenkomen. Hier is eveneens nog een restant van het oude jaagpad aanwezig.

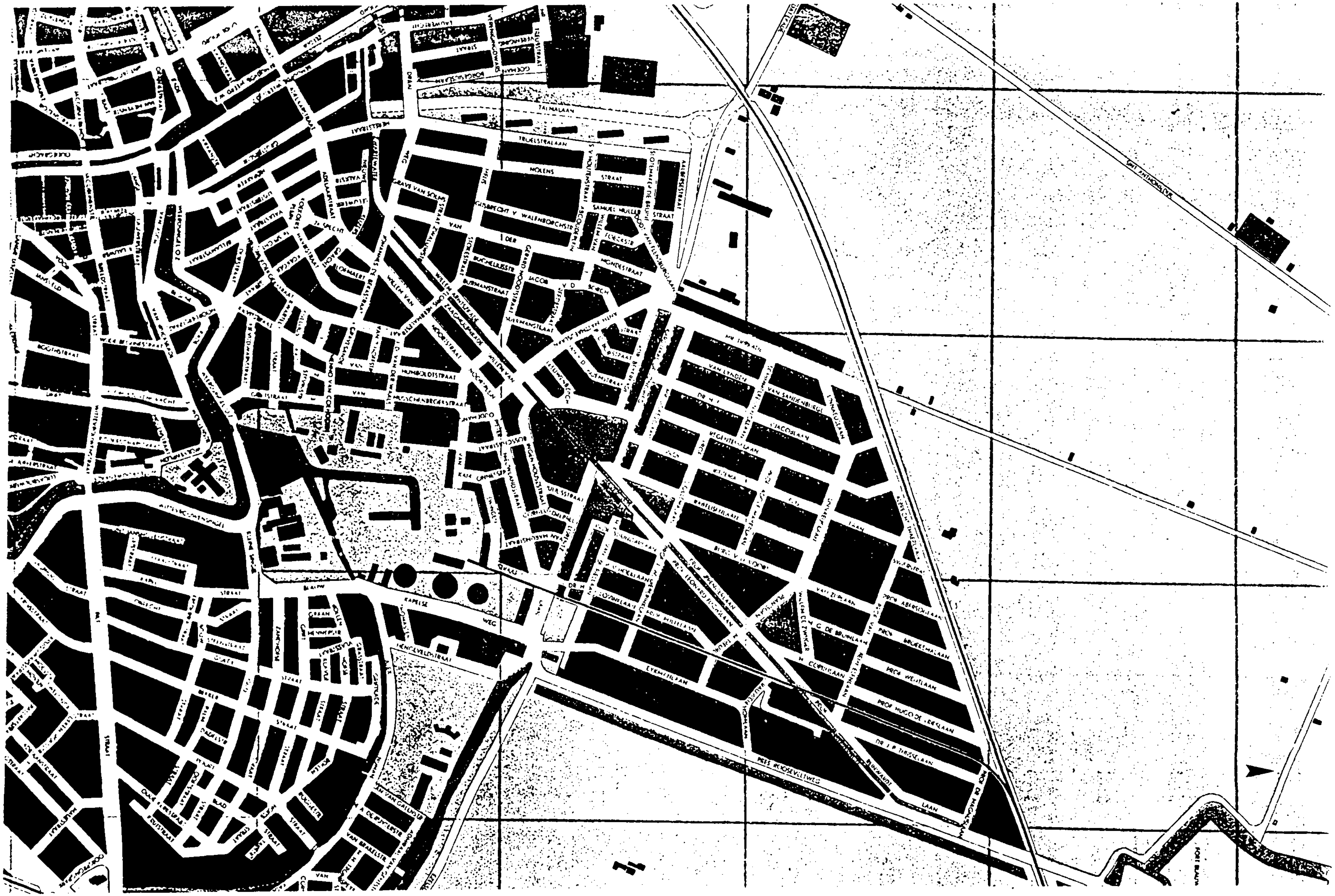
Deelgebied 9.

Grenzen: spoorlijn Utrecht-Amersfoort/Hilversum, Prof. Jordanlaan, Blauwkapelseweg, Kleine Singel, Wittevrouwensingel, Weerdsingel, Gruttersdijk, Keizersgracht, Lauwerecht.
Namen: Vogelenbuurt, Tuinwijk, Tuindorp

Afbeelding: blz. 107
Topographische en Militiare Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht

Afbeelding: blz. 108
Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)


Hoevenhout
Ruimzigt
Koningslust
Hooge Land
UTREC


TALMALAAN
TRUELSTRALAAN
MOLENS
STRAAT
AALBERSESTRAAT
SAMUEL MULLER
MONDESTRAAT
BURMANSTRAAT
JACOB
V D
HUMBOLDTSTRAAT
MR TRIPLAAN
VAN LYNDEN
VAN SANDENBURGL
LINNAEUSLAAN
JACOBALAAN
REGENTESSELAAN
KAPELSE
WEG
EYKMANLAAN
PRES ROOSEVELTWEG
PROF WENTLAAN
DR J P THIJSSELAAN
LAAN
FORT BLAUW

De drie wijken die binnen dit deelgebied liggen dateren uit de periode tussen 1870 en 1930, met uitzondering van enkele na 1950 ingevulde stukken.

De veenlanden van dit gebied werden in de 12de eeuw ontgonnen vanaf de kleigronden van de Vecht. Binnen de eerste ontginningsslag, die liep tot de Gageldijk strekte dit gebied zich uit over de polders Zeshoeven en Twaalfhoeven, beiden gereed gekomen tussen 1125 en ca. 1275. De begrenzing werd gevormd door de Gageldijk in het noorden, de Oostveensedijk (of Nieuwedijk) in het oosten en de Hoofddijk in het zuiden. In noord-zuid richting werd het gebied nog doorsneden door de Kwakeldijk. (Een Kwakel, ook wel hoge boom genoemd, was een synoniem voor de houten bruggetjes die over de wetering werden gelegd. Het was een algemene benaming en zo kon ook de Hoofddijk tot in de 19de eeuw aangeduid worden met Kwakeldijk). De Oostveensedijk en de Kwakeldijk waren doorgetrokken tot aan de Oude Vecht. Deze Oude Vecht die ten noord-oosten van de stad liep, ontstond toen in 1148 een verbinding werd gegraven tussen Vecht en Kromme Rijn (de Oudegracht, zie: deelgebied 1, 3). In de 17de eeuw werd de Oude Vecht verbonden met de langs de Biltse Straatweg gegraven Biltsche Grift. Bij de Gildbrug (huidige Museumbrug) kwam de verbinding tussen Oude Vecht en Biltsche Grift tot stand. Het geheel heette sindsdien de Biltsche Grift (zie: deelgebied 3). De loop van deze Oude Vecht is nog te herkennen aan de huidige loop van de Koekoeksvaart, de waterlopen in het Biltsche Griftpark en de Biltsche Grift langs de Alexander Numankade.
Een deel van de Oude Vecht werd in de 12de eeuw gekanaliseerd ten behoeve van de afwatering van de veengronden. Dit kanaal heeft met name een rol gespeeld in de turfvaart. Deze zogeheten Veengracht volgde het tracé van de huidige Keizersgracht, Zaagmolenkade en Leonhard Fuchslaan, alwaar hij uitkwam op de wetering langs de Oostveensedijk. Aangezien de Vecht teveel water dreigde af te voeren van de Veengracht, werd ten behoeve van de instandhouding van het waterpeil in 1508 een aftakking gegraven naar de stadsgracht (Weerdsingel). Deze aftakking heet de Oosterstroom. De regulering van het waterpeil in de Veengracht werd echter pas afdoende geregeld met de plaatsing van een sluis in de Oosterstroom rond 1560. Vanaf de 16e eeuw komt de Veengracht voor onder zijn huidige naam: het Zwarte Water.

De belangrijkste industrieële aktiviteiten in dit gebied speelden zich af in de voorstad de Bemuurde Weerd (zie: deelgebied 1). Aktiviteiten, die zich eveneens uitstrekten naar het gebied rond het Zwarte Water. Zo was de Hopakker, een uitgestrekt veld tussen de Bemuurde Weerd en het Zwarte Water en eigendom van de Domproost, in erfpacht gegeven aan de Weerd. Het Zwarte Water heeft de omgeving tot ver in de 19de eeuw bepaald. Langs het water stonden molens en traditionele watergebonden bedrijfjes. De weinige bebouwing stond voor een groot deel los van elkaar, wonen en werken werden gecombineerd op één erf. De grond eromheen was voornamelijk in gebruik als landbouw- en hoveniersgrond. Aan de rand van het Zwarte Water heeft tot in de 19de eeuw een grote 17de eeuwse boerderij gestaan, genaamd De Koekoek, wier naam de latere 19de eeuwse wijk ter plaatse heeft geinspireerd.

Toen de stad rond 1850 buiten de singels uitbreidde, vond de eerste bebouwing plaats langs de buitenrand van de singels zelf. Dit was in hoofdzaak een bebouwing met grote en rijke huizen, opgezet in relatie tot de parkaanleg van de singels en had geen enkele samenhang met de bebouwing die er achter ontstond.
Deze bebouwing vond plaats langs al bestaande wegen en waterlopen. Deze bestaande wegen waren de Hopakker, de Draaiweg - een oude route vanaf de Lauwerecht naar het Zwarte Water en verder in oostelijke richting - en de Koekoekstraat (1865). Deze laatste weg maakte vanouds deel uit van het zogenaamde Molenaarspad, lopende van de molens aan het Zwarte Water via de stadsgracht en huidige Griftstraat naar de Biltstraat.
De bebouwing, die in handen was van particulieren, vertoont een gevarieerd gevelbeeld, hoewel er veelal grote series van één type zijn neergezet. De woningen hebben bijna zonder uitzondering twee bouwlagen en zijn geplaatst in gesloten bouwblokken.

Tussen 1870 en 1900 volgde de bebouwing van de straten ten westen en oosten van de Koekoekstraat in noordelijke richting: onder andere de Nieuwe Koekoekstraat (1885), de Kievietstraat (1896) en de Adelaarstraat (1904). Voor de aanleg van deze straten werden de nog aanwezige molens gesloopt. Na 1900 kocht de gemeente de laatste stukken hoveniersgrond aan om deze te bebouwen (onder andere de Havikstraat). Rond 1907 was de grond tot aan het Zwarte Water volgebouwd. Verder was er een uitloper van de bebouwing langs het Zwarte Water: de Willem van Noortstraat. De bebouwingsdichtheid van de nieuwe wijk was relatief hoog (ca.70 woningen per ha.), parken en plantsoenen waren niet aanwezig, wel een ruim plein met enkele openbare gebouwen: Koekoeksplein (1900).

Het volgen van de bestaande structuren bij de aanleg van de straten, heeft de wijk een sterke noord-oostelijke richting gegeven. De belangrijkste doorgaande wegen, zoals de Nieuwe Koekoekstraat, Kievietstraat, Adelaarstraat en Willem van Noortstraat zijn allen naar het noord-oosten gericht. De enige directe aansluiting op de oude stad liep via de Koekoekstraat en de daarop aansluitende Noorderbrug. Met de bouw van de nieuwe Tuinwijk in de twintiger jaren, eveneens in noord-oostelijke richting op de bebouwing aansluitend, nam de verkeersdrukte in de Vogelenbuurt toe. De wijk was nu de doorgaande route richting stad geworden. In de plannen van Holsboer en Berlage uit 1924 was ter verbetering van deze doorgang voorzien in een noord-zuid doorbraak via de te verbreden Merelstraat (aangelegd 1921) en de Hopakker. In eerste instantie werden deze plannen niet ten uitvoer gebracht. Wel werd in 1934 nog de Duifstraat aangelegd op de binnenterreinen van de Koekoekstraat als extra aansluiting op de Noorderbrug.

Afbeelding: blz. 111
Bebouwing aan de Johannes de Bekastraat, nabij de Draaiweg.
ca 1910

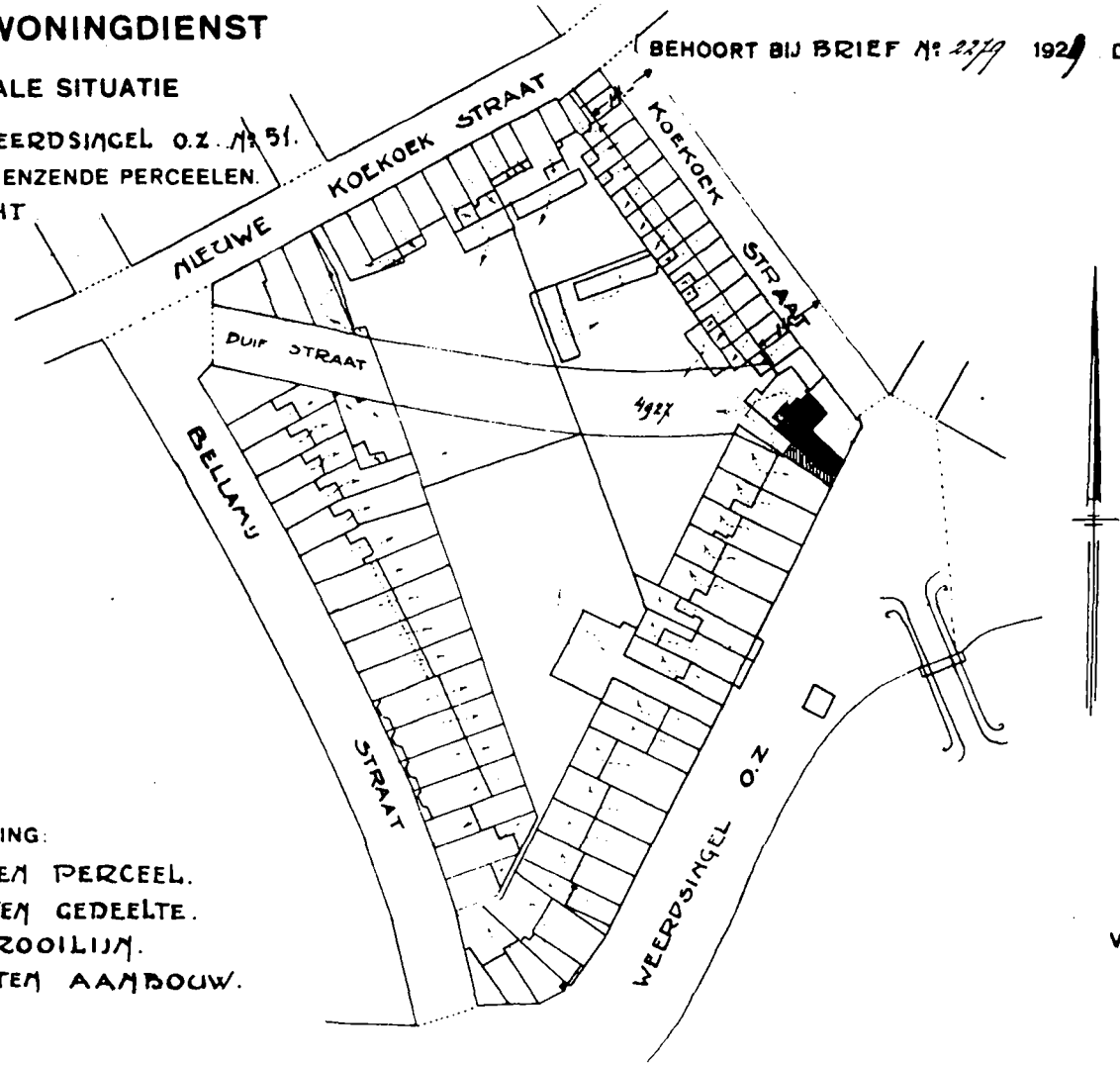
Afbeelding: blz. 112
Geplande doorbraak Duifstraat, kadastrale situatie.
1929

BOUW- EN WONINGDIENST

KADASTRALE SITUATIE

VAN HET PERCEEL WEERDSINGEL O.Z. No. 51.
MET ONMIDDELLIJK AANGRENZENDE PERCEELEN.
GEMEENTE LAUWERECHT
SECTIE C No. 4927.
SCHAAL 1: 1000

BEHOORT BIJ BRIEF No. 2279 1929 DOSSIER No. [illegible]



VERKLARING:

- TE VERBOUWEN PERCEEL.
- TE OVERBOUWEN GEDEELTE.
- ONTWORPEN ROOILIJN.
- OP TE RICHTEN AANBOUW.

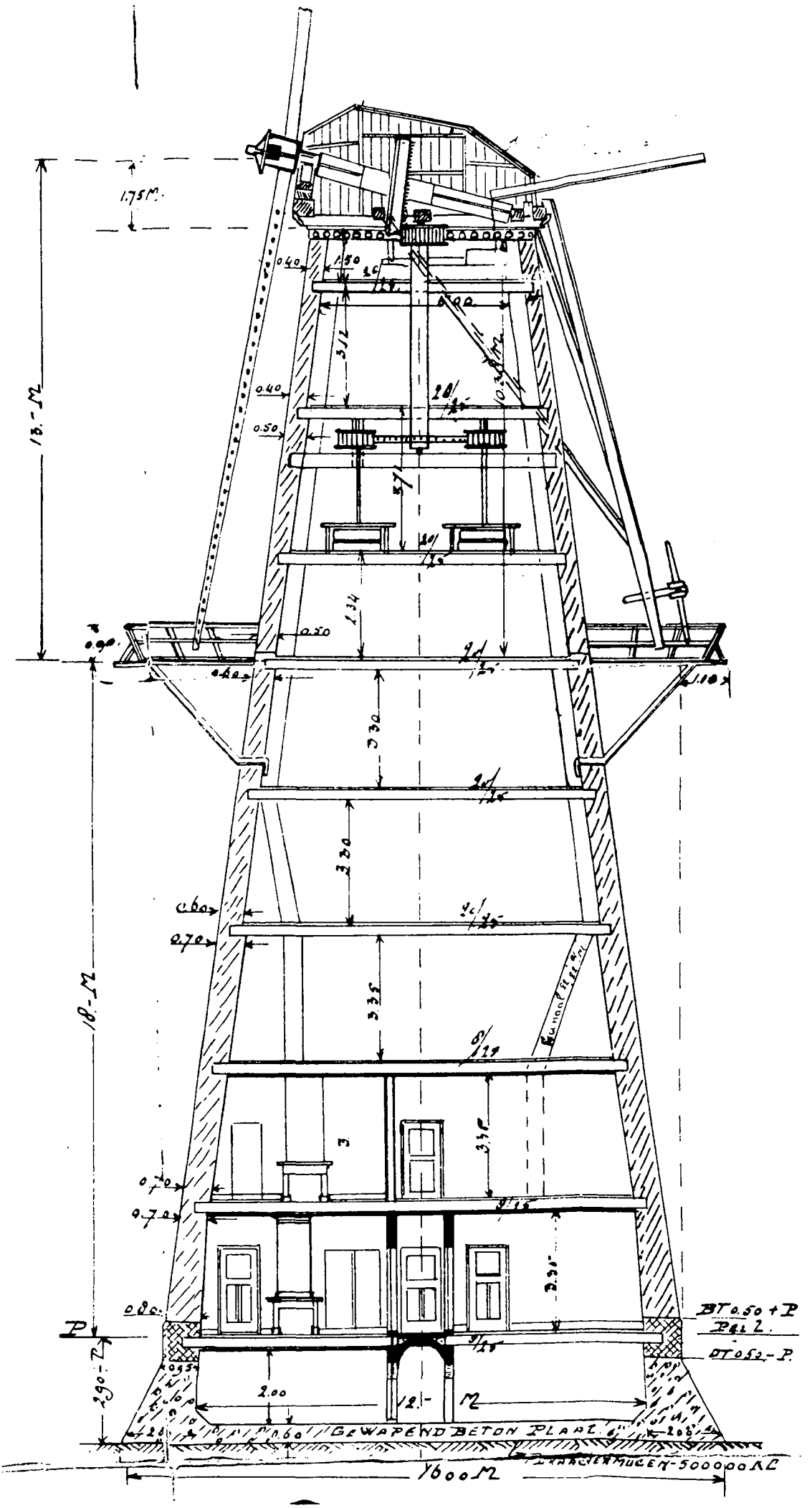
VERVAARDIGD DOOR:

Direkt ten oosten, aansluitend op deze wijk, lag een groot stuk terrein dat zich ongeveer in dezelfde periode ontwikkelde tot een industrieterrein. Deze grond - het huidige Griftpark - was gelegen ten westen van de oude Oostveensedijk, die ter hoogte van Utrecht de Blauwkapelseweg genoemd werd. Deze weg liep vanaf Blauwkapel tot aan de Biltsche Grift, boog vervolgens af naar rechts en liep min of meer langs deze waterloop. Tenslotte sloot de weg met een bocht aan op de stadswal. Dit laatste gedeelte van de weg is verdwenen met de aanleg van het bolwerk Wolvenburg. Het gedeelte van de weg langs de Grift werd in de 19de eeuw opgenomen in het zich hier ontwikkelende industrieterrein en is dan ook nog aanwezig in het Griftterrein. Het tracé van de Blauwkapelseweg tot aan Blauwkapel is nog duidelijk aanwezig in de huidige Blauwkapelseweg en in de loop van de huidige Prof. Jordanlaan, die bij Blauwkapel aansluit op de Kapelweg. De Blauwkapelsweg werd in 1834 gemacadamiseerd (een bestrating via steenslag op een fundering van puin).
De Blauwkapelseweg heeft vanaf circa 1875 gefungeerd als gedekte gemeenschapsweg tussen het fort op de Biltstraat en fort Blauwkapel. Binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie werd de bebouwing langs de gedekte gemeenschapswegen in principe aan strenge eisen onderworpen. In de praktijk echter heeft dit de bebouwing hier niet gehinderd.

Langs de oostzijde van deze weg lagen aan het begin van de 19de eeuw enkele buitens. In 1862 vestigde zich hier de gemeentelijke gasfabriek. In 1894 werd het hier gelegen buiten Welgelegen verkocht aan J.S. Hooghiemstra die er een fouragehandel en veevoederkoekenfabriek vestigde. De gasfabriek breidde zich in de loop der jaren uit en ten behoeve van die uitbreiding werd in 1903 het nog steeds aanwezige buiten Koningslust aangekocht. Met de vestiging van de gemeentelijke Vaalt in 1923, waarvoor vanuit de Biltsche Grift een haventje voor de vuilnisschuiten werd gegraven, was hier aan de toenmalige noordoost rand van de stad een relatief omvangrijk industrieterrein ontstaan.
Ten westen van de Blauwkapelseweg was sedert het eind van de 19de eeuw woonbebouwing. Deze kleine arbeiderswoningen zijn in de 30'er jaren vervangen door nieuwbouw.

In de twintiger jaren werd aansluitend op de bebouwing van de Vogelenbuurt, Tuinwijk gebouwd. De gemeente had daartoe grond aangekocht ten oosten van de Kwakeldijk. De eerste bebouwing langs de dijk had al eerder plaatsgevonden, maar met de aanleg van de wijk werd deze bebouwing vervangen en veranderde de Kwakeldijk in de huidige Van der Mondestraat. In tegenstelling tot de Vogelenbuurt is de bebouwing van Tuinwijk volgens een vooropgezet plan ontworpen en uitgevoerd. De enige bestaande structuren, die in de aanleg werden opgenomen, waren de genoemde Kwakeldijk, de loop van het Zwarte Water (Willem Arntszkade) en de begrenzing van de wijk in het noorden. De bebouwing in het noorden bereikte namelijk de gemeentegrens met Maartensdijk. Deze begrenzing werd gevormd door een inundatiekanaal. Dit kanaal was een verdieping van de oude Hoofddijkse Wetering, uitgevoerd bij de aanleg van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in 1824.

Afbeelding: blz. 114
Molen Rijn en Zon, Adelaarstraat. Herbouw (1913) van de op het Paardenveld gesloopte molen. Het is de enige, nog in gebruik zijn molen in de stad Utrecht.


1.75 M.
13.- M
18.- M
0.40
1.50
0.50
3.12
1.34
3.30
3.35
0.60
0.70
0.80
2.00
12.- M
BT 0.50 + P
Pel 2.
BT 0.50 - P.
GEWAPEND BETON PLAAT
1600 M

De woningen werden gebouwd door de woningbouwvereniging "De Tuinwijk", die als eerste middenstandswoningbouwvereniging in Utrecht subsidie ontving van Rijk en Gemeente. Het plan behelsde de bouw van 176 middenstandswoningen op grond ten oosten van de oude Kwakeldijk. De naam van de vereniging gaf aan dat hier een wijk gepland zou worden volgens de zogenaamde tuinstadgedachte. Dat hield ondermeer in een ruime opzet van het stratenplan en aandacht voor openbaar groen. In Tuinwijk is een ruime opzet van de straten gerealiseerd, evenals openbaar groen in de vorm van een park aan de rand van de wijk (Ingen Houszstraat). Er zijn naast eengezinswoningen tevens enkele blokken met etagewoningen neergezet. Bij de bebouwing is met name extra aandacht besteed aan de geveldecoratie en aan de hoekoplossingen. De grond ten westen van de Van der Mondestraat tot aan de Lauwerecht bleef voorlopig onbebouwd.
Uit dezelfde periode dateert de bebouwing tussen het Biltsche Griftterrein en de Willem van Noortstraat (van Humboltstraat e.o.). Verscheidene middenstandswoningbouwverenigingen zijn hier aktief geweest, zoals de woningbouwverenigingen "De Neutrale" (1923-'25, 59 woningen) en "Ons Huis" (1923-'25, 86 woningen).

Toen Tuinwijk in 1930 gereed kwam tot aan de grens van Maartensdijk, werd de nieuwbouw bijna onmiddellijk concurrentie aangedaan door een tuinwijk die de gemeente Maartensdijk liet bouwen. Dit Tuindorp werd tegen Tuinwijk aan gebouwd, slechts gescheiden door het inundatiekanaal als gemeentegrens. De gemeente Maartensdijk poogde met deze nieuwbouw de beter gesitueerde inwoners van Utrecht aan te trekken. Tuindorp werd gebouwd op een stuk grond gelegen tussen de Oostveensedijk (Prof. Jordanlaan) en de Langedijk (Mr. Tripkade). In het noorden werd het gebied begrensd door de spoorlijn Utrecht-Amersfoort (1863) en in het zuiden door het inundatiekanaal. De bestaande bebouwing (genaamd het Haverland) werd daarbij geheel ingebouwd.
De woningbouwvereniging "N.V.De Stadswoning" van directeur en tevens architect W. J. Godijn realiseerde de gehele wijk binnen één decennium. De opzet van de wijk vertoont een uniformiteit, waarbij ook de kerken en schoolgebouwen in dezelfde planmatige aanleg zijn opgenomen. Meer dan in Tuinwijk is hier de tuinstadgedachte uitgewerkt. De straten hebben een minimumbreedte van 20 m. Er werd 15000 m2 grond bestemd voor groenaanleg en elke woning zou een totale tuindiepte krijgen van 24 m. De straatwanden zijn door de gehele wijk heen identiek uitgevoerd en hebben accenten op de hoeken.

Aangezien Tuindorp zonder overleg werd gebouwd tegen de grens met de Utrechtse bebouwing aan, was de verbinding tussen Tuindorp en Tuinwijk slecht. De bebouwing werd gescheiden door het inundatiekanaal. Voorts leverde het verschil in straatniveau enige problemen: Tuindorp was lager gelegen hetgeen moeilijkheden veroorzaakte met de afwatering. Deze problemen konden pas definitief opgelost worden na de grenswijziging van 1954 toen Tuindorp officiëel op Utrechts grondgebied kwam te liggen. In 1955 stond Utrecht dan ook pas de bouw toe van een semi-permanente brug over het inundatiekanaal.

Afbeelding blz. 116
Tuindorp, 1935.

Voor de grenswijziging vulde de gemeente Utrecht een aantal onbebouwd gebleven terreinen op. Eèn daarvan was gelegen ten westen van de Van der Mondestraat. In 1951 werd hier de Talmalaan met omliggende bebouwing gerealiseerd, voornamelijk bestaande uit hoogbouw van 3 à 4 bouwlagen.

De verbinding met de binnenstad voor het toenemende verkeer vereiste brede doorgangswegen. Via de Talmalaan zou de aansluiting op de binnenstad moeten lopen via de Merelstraat en de Hopakker. De doorbraakplannen ten behoeve van de zogenaamde noordtangent bedreigden in de vijftiger jaren deze straten (de verbreding van de Adelaarstraat zou onder andere de sloop van de molen Rijn en Zon betekenen). Uiteindelijk is alleen een gedeelte van de Merelstraat ten offer gevallen aan de geplande doorbraken. De huidige afmetingen van de kruising Draaiweg/Merelstraat/Talmalaan getuigt nog van de gedachte schaal van de doorbraak dwars door de Vogelenbuurt.

De verbinding tussen Tuinwijk en Tuindorp werd in de 60'er jaren verbeterd met de aanleg van meerdere bruggen en met de aanleg van de Kardinaal de Jongweg als onderdeel van de ringweg. Hiervoor werd het Inundatiekanaal gedempt, het Zwarte Water gedeeltelijk overkluist en de bebouwing van het Haverland gesloopt.
Een betere aansluiting van de Tripkade op de Kardinaal de Jongweg werd gerealiseerd door de aanleg van twee straten: de Van Lieflandlaan en de Christiaan Krammlaan (1963). In dit lange tijd onbebouwd gebleven gedeelte van Tuindorp werden in 1972 studentenflats neergezet.

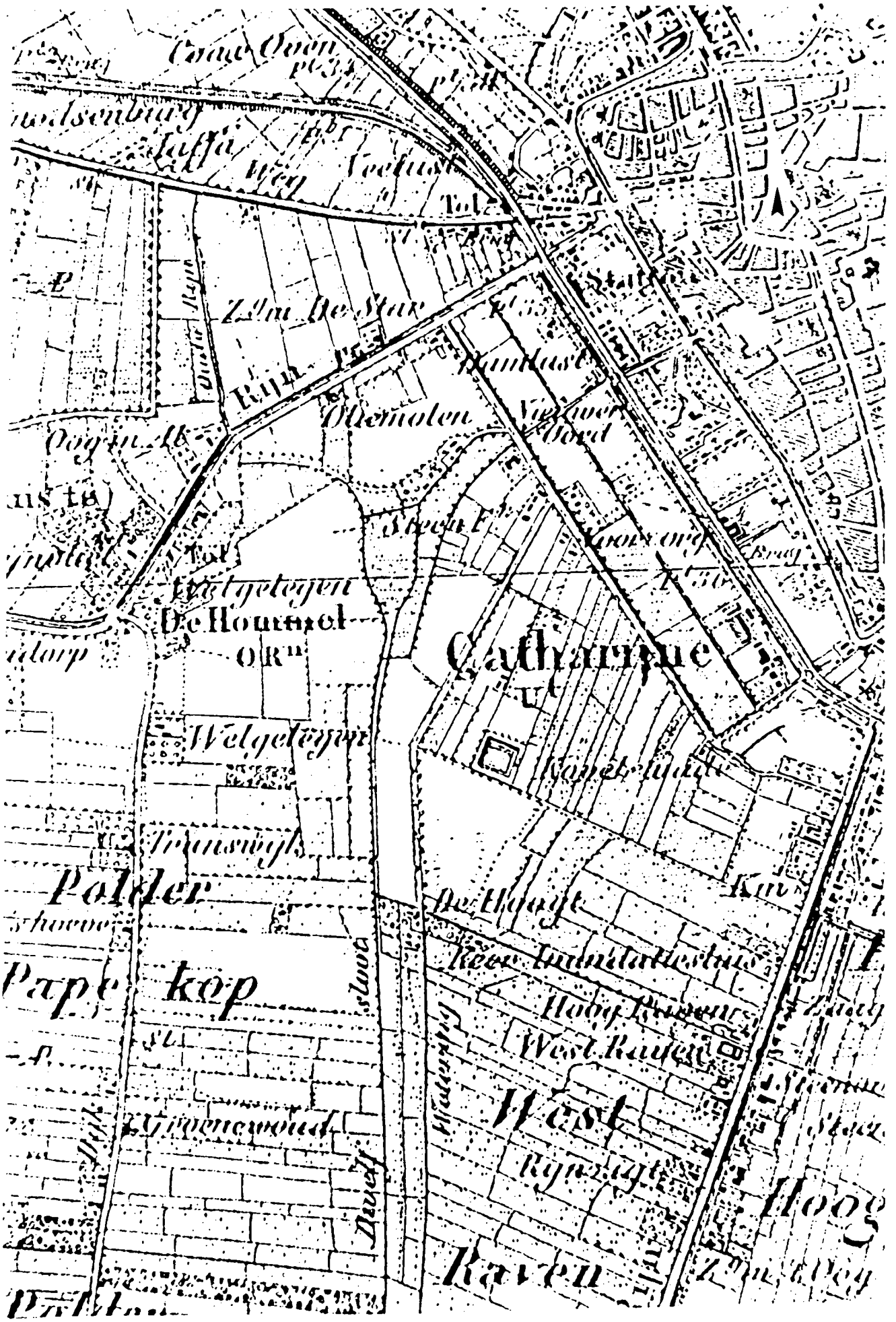
Van de drie hier beschreven wijken heeft de 19de eeuwse Vogelenbuurt het meest onder druk gestaan in de na-oorlogse jaren. De dreiging van de noordtangent en de doorbraken heeft het verval van de wijk als woonwijk sterk in de hand gewerkt. Eén van de meest bepalende elementen, namelijk het Zwarte Water met zijn oude bebouwing werd sterk verwaarloosd. Dat heeft ten gevolge gehad dat aanzienlijke gedeelten van de bebouwing vervangen zijn door nieuwbouw en dat het gedeelte van het Zwarte Water tussen Draaiweg en Nieuwe Keizersgracht in 1974 gedempt werd. Dit geschiedde op aandrang van de bewoners die veel overlast ondervonden van het sterk vervuilde water.

Deelgebied 10.

grenzen: Graadt van Roggenweg, Croeselaan, Balijelaan, Koningin Wilhelminalaan
Anne Frankplein, Overste den Oudenlaan, Weg der verenigde Naties.
namen: ----

Afbeelding: blz. 119
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht

Afbeelding: blz. 120
Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)


Coaa Oven
Jaffa
Weg
Tol
Z.m De Star
Rijn
Oliemolen
Oog in Al
Welgelegen
De Hommel
Catharine
Welgelegen
Polder
Pape kop
Groenewoud
Duelf
Hoog Raven
West Raven
West
Raven

MERWEDEKANAAL
DE VERENIGDE NATIES
SPORTTERREIN WELGELEGEN
KANAALWEG
MUNTKADE
GRAADT VAN ROGGENWEG
KONINGSBERGERSTRAAT
STEINSTRAAT
DE WETSTRAAT
KRUGERSTRAAT
LEIDSEWEG
LEIDSEKADE
VEEMARKT
VEEMARKTPLEIN
INDUSTRIEWEG
CROESELAAN
VAN ZIJSTWEG
GROENEWEGSTRAAT
ASSELIJNSTRAAT
VAN DER GOES STRAAT
JAN LUYKEN
DA COSTAKADE
P C HOOFTSTR
JACOB CATSSTR
BILDERDIJK PLEIN
HUYGENSSTRAAT
COORNHERTSTRAAT
VONDELLAAN
CROESE
SCHELDESTRAAT
MERWEDESTRAAT
WAALSTRAAT
GOUWESTRAAT
BALLAAN
LEKSTRAAT
AMALIADWARSSTRAAT
AMALIASTRAAT
ALBLASSTRAAT
HOOGRIZEL
WILLINGENSTR
GREBBESTRAAT
KEPLERSTRAAT
TESSELSCHADESTRAAT
STEENE BOS
NICOLAAS BEETSSTRAAT
HARTINGSTRAAT
LAAN VAN PUNTENBURG
MOREELSELAAN
MOREELSEPARK
SPOORSTRAAT
WESTERSTRAAT
STATIONSPLEIN
STATIONSSTRAAT
CATHARIJNESINGEL
CATHARIJNEKADE
RIJNKADE
TUNNELWEG
LEIDSEWEG
PAARDENVELD
ZUYLENSTR
OUDEGRACHT
POTTERSTRAAT
LANGE VIESTRAAT
VINKENBURG
LANGE ELISABETHSTRAAT
ACHTER CLARENBURG
MARIAPLAATS
WALSTEEG
DAALSEDIJK
NIEUWE DAALSTRAAT
VAN KOETSVELDSTRAAT
JOHANNES CAMPHUYSSTRAAT
TASMANSTRAAT
KANAALSTRAAT
VAN RIEBEECKSTRAAT
COENSTRAAT
SOERABAYASTR
SUMATRASTRAAT
BORNEOSTRAAT
JAVASTRAAT
BALISTRAAT
LOMBOK
BANDOENG
PADANG
DAM
KANON

Het onderhavige gebied ligt voor het grootste deel in het voormalige gerecht Lijnpad. Dit bestaat voornamelijk uit rivierkleigronden, die de Rijn hier heeft afgezet. De oude naam Lubbenes voor het gedeelte van dit gebied waar nu het Veemarktplein ligt (nes = hoger gelegen grond), geeft mogelijk een oude bewoningskern aan.
Waarschijnlijk reeds in de 10de eeuw verlandde de Oude Rijn in ernstige mate. Daardoor werden de gebieden rondom deze stroom steeds droger en konden in cultuur gebracht worden.
Het graven van de westelijke stadsgracht, die een verbinding vormde tussen de Kromme Rijn en Vecht, zal er mede debet aan zijn geweest dat de Oude Rijn in de middeleeuwen geheel verlandde was. Vermoedelijk groef men in de 13de eeuw als vervanging van de Oude Rijn als scheepvaartroute het kanaal, de Vleutense Wetering.
Behalve het voornoemde Lijnpad maakt de kop van de polder Papendorp deel uit van het onderhavige gebied. De verkaveling van de kop van deze polder is afwijkend van de rest van deze polder. Overigens geldt voor de kop van de polder Westraven hetzelfde. Waarschijnlijk zijn dit overgangsgebieden tussen veen en kleigrond.

In de 19de en het begin van de 20ste eeuw is dit gebied voor een belangrijk deel in gebruik geweest als hoveniersland. Daarnaast was er enige industriële aktiviteit, waarbij met name de steenbakkerijen genoemd moeten worden. Deze industrieën hebben eerst de kleigronden ter plekke afgegraven. Later heeft men de klei van elders betrokken. Deze steenfabrieken bestonden uit een of meerdere ovens, een landhuis voor de fabrikant en enige arbeiderswonigen. Het enige wat hier nog aan herinnert zijn acht vroeg-negentiende eeuwse arbeiderswoningen aan de van Zijstweg.

In het onderhavige gebied zijn de afgegraven gebieden weer opgehoogd met zand. Na 1900 is vrijwel alle oude bebouwing gesloopt, behoudens enige arbeiderswoningen aan de Croeselaan en de van Zijstweg. Aangenomen mag worden dat hier de arbeiders uit de fabrieken tussen de Moesgrachten gehuisvest zijn geweest.
De rest van de bebouwing is pas na 1900 ontstaan. Er zijn in de jaren twintig en dertig vooral veel etagewoningen gerealiseerd, op de restgebieden naast de industriële bebouwing en Jaarbeursgebouwen.

De belangrijkste ingreep in dit gebied is het graven van het Merwedekanaal geweest. Hoewel de eerste plannen voor het graven van dit kanaal al uit 1848 dateren, heeft het nog tot 1884-1892 geduurd voordat deze plannen ten uitvoer zijn gebracht. In 1892 kon het kanaal in gebruik worden genomen. Het leek er op dat in het onderhavige gebied zeer gunstige voorwaarden voor vestiging van industrie aanwezig waren, aan het kanaal en dichtbij het spooremplacement. Niettemin duurt het nog tot ca. 1920 totdat er een binnenhaven gegraven is: de loshaven. In 1924 wordt een tweede haven gegraven: de Veilinghaven. Langs de loshaven vestigden zich enige handelaars van bouwmaterialen.
De veilinghaven is aangelegd in samenhang met de bouw van een grote hal voor groenten- en vruchtenveiling (1925). In 1928 is er een aftakking aangelegd vanaf het spoorwegemplacement naar het haventerrein. Deze spoorlijn liep via bruggen over de Kruisvaart en de Moesgracht (die midden in de Croeselaan liep).

Hoewel deze spooraftakking in 1968 verwijderd is, is het tracé nog duidelijk te herkennen.
Deze veilinghal concentreerde de markt-aktiviteiten van het Paardenveld en het Vredenburg. Dit was met name nodig in verband met de opkomst van de tussenhandel; de klanten kochten steeds minder van de producent (op een markt), maar steeds meer in winkels (via tussenhandel). De veiling bleek een groot succes. In 1948 werd de capaciteit verdubbeld door de bouw van een tweede hal tegen de eerste en rond 1960 werd nog een derde hal tegen de eerste aangebouwd.
In 1968 werd de veiling naar een nieuw, groter complex in Nieuwegein overgebracht. De veilinghal aan de Croeselaan wordt gebruikt als sporthal.

Kort na 1938 is de Graadt van Roggeweg aangelegd, die de Leidseweg moest ontlasten.
De Paul Krugerbrug, die de weg der Verenigde Naties met de Graadt van Roggenweg verbindt, is gebouwd tussen 1939 en 1940. De Weg der Verenigde Naties kruist de Beneluxlaan, de hoofdstraat van het Kanaleneiland (zie: deelgebied 15).

In 1917 werd te Utrecht de eerste Jaarbeurs georganiseerd. Deze werd in tijdelijke onderkomens op het Vredenburg en het Janskerkhof gehouden. Deze beurs bleek een overtuigend succes, waarna besloten werd deze in het vervolg jaarlijks te organiseren. In 1920 stonden er tijdelijke onderkomens op het Vredenburg, Janskerkhof, Lepelenburg, Maliebaan, Neude en Lucasbolwerk.
In 1921 werd een permanent onderkomen voor deze beurs gebouwd op het Vredenburg.
In de loop der tijd werden er steeds meer jaarbeurzen gehouden en werden er ook congressen georganiseerd. Steeds meer ruimte bleek noodzakelijk. Na vele vergrotingen van de gebouwen bleek het in 1946 onmogelijk te zijn nog meer uitbreidingen op het Vredenburg te realiseren. Er werd daarom een dependance aan de Croeselaan opgericht. Het gebouwencomplex aan de Croeselaan werd steeds meer uitgebreid.
Het feit dat er twee vestigingen waren werd in toenemende mate als hinderlijk ervaren, zodat er plannen kwamen om de Jaarbeurs te concentreren aan de Croeselaan. In samenhang met de plannen omtrent Hoog-Catharijne werd ook een oplossing voor dit probleem gezocht. Dit resulteerde in het besluit de Jaarbeurs te concentreren aan de Croeselaan. In 1970 werd als onderdeel van het complex Hoog-Catharijne (zie: deelgebied 2) een grote nieuwe jaarbeurshal gebouwd. Deze vormt een schakel tussen het complex aan de westzijde van de Croeselaan, het station en de stad.

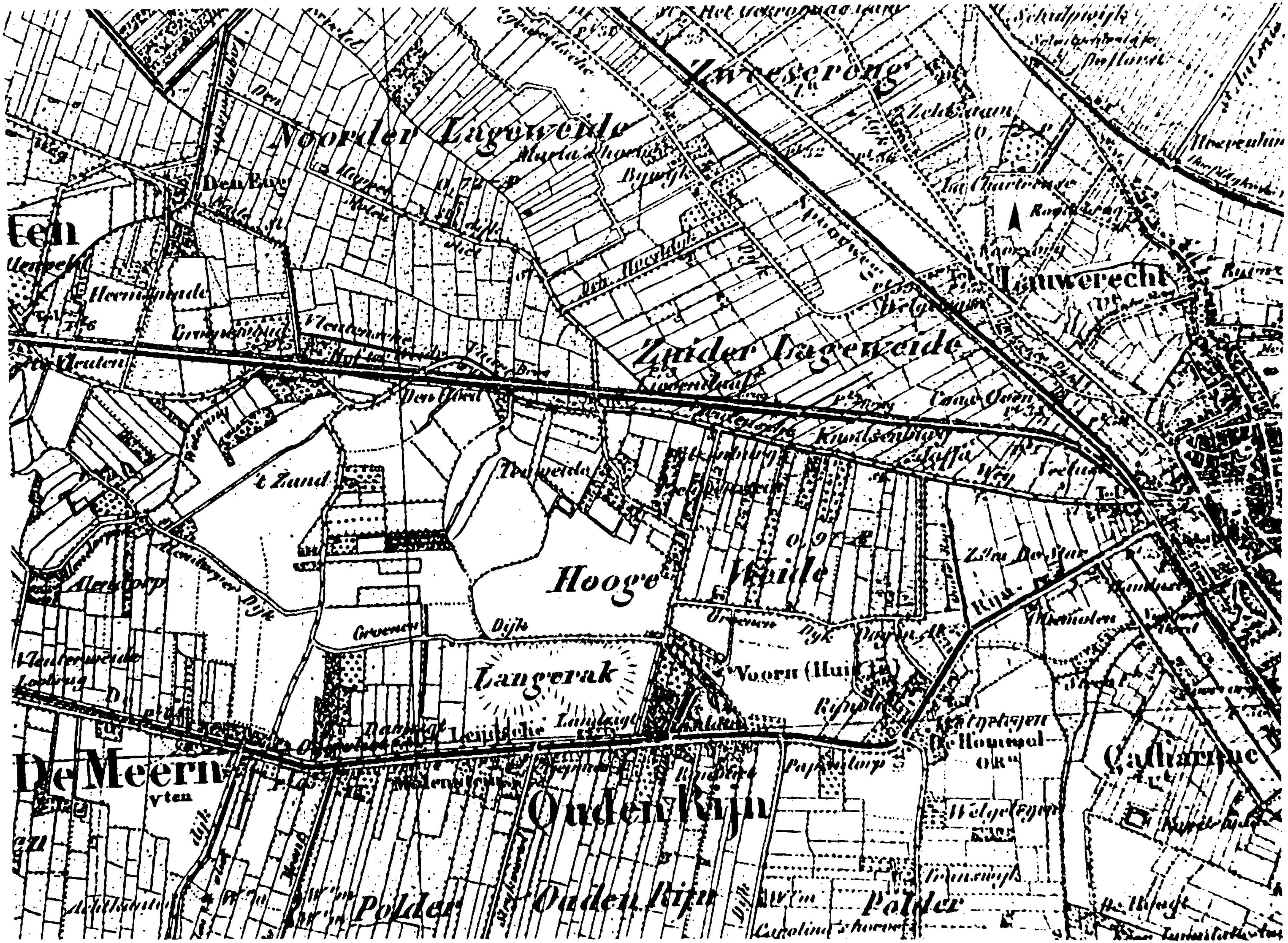
Direkt ten noorden van het jaarbeurscomplex staat de, nog steeds in gebruik zijnde, Hojelkazerne. Deze kazerne, oorspronkelijk een Geniekazerne, is gebouwd in 1880. Hij maakte deel uit van de vier kazernes die in deze periode ter weerszijden van de Croeselaan zijn gebouwd (zie: deelgebied 2).
Deze kazerne zal spoedig gesloopt worden, om plaats te maken voor de nieuwe uitbreidingen van het Jaarbeurscomplex. Ook de woonbebouwing staat onder sterke druk.

Deelgebied 11.

Grenzen: Merwedekanaal (Kanaalweg), Leidserijn, Amsterdam-Rijnkanaal.
Namen: Oog in Al.

Afbeelding: blz. 124
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht

Afbeelding: blz. 125
Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)


Noorder Lageweide
Zuider Lageweide
Den Eng
't Zand
Hooge
Langerak
Dijk
Voorn (Huis te)
De Meern
Oudenrijn
Polder
Oudenrijn
Polder
De Hommel
Welgelegen
Lauwerecht

FREGATSTRAAT
BARKASSTRAAT
SCHOENERSTRAAT
GALIOENSTRAAT
LOGGERSTRAAT
CARTESIUSWEG
CREMERSTRAAT
LOUIS COUPERUSSTRAAT
MEURSSTRAAT
POELHEKKESTRAAT
MAJELLAPARK
BROERESTRAAT
JAFFASTRAAT
VLEUTENSEVAART
STEENOVENSWEG
MADIOENSTR
SPINOZAWEG
GROENEWEG
MAKASSARSTRAAT
CERVANTESLAAN
JAKOB GRIMMSTRAAT
CORNELLELAAN
SCHILLERLAAN
EVERARD MEYSTERLAAN
CATHARINA VAN RENNESLAAN
AVERKAMPLAAN
EVERT CORNELISLAAN
PETRISTRAAT
BILLITONSTRAAT
MALAKKA
KEULSEKADE
AMBONSTRAAT
WEG DER VERENIGDE NATIES

De bebouwing van deze wijk gelegen aan de Leidsche Rijn dateert voor een deel uit de periode 1920-1940, de voltooiing van de wijk vond plaats rond 1950.

Het onderhavige gebied behoorde vanaf de 12de eeuw tot de zogenaamde "Trechter Weyde". Dit was de stadsweide van Utrecht en eigendom van burgers van de stad. Voor 1265 is de stadsweide gescheiden in de Hoge en de Lage Weide. De scheiding werd gevormd door de Vletsloot. Oog in Al ligt op de voormalige Hoge Weide (zie: deelgebied 20).
In 1663-'64 is de Leidsche Rijn gegraven als een verbindingstrekvaart naar Leiden. Aanvankelijk liep deze trekvaart via de Oude Rijn (Billitonkade) en de Vleutensche Vaart tot aan het Leidseveer. In 1665 werd het gedeelte gegraven vanaf Oog in Al naar het Leidseveer.

Het doortrekken van de Leidsche Rijn maakte deel uit van het uitbreidingsplan van de toenmalige burgemeester H. Moreelse. Een jaar later - 1665 - legde Everard Meyster zijn landgoed aan in de knik van de Leidsche Rijn. Als voorstander van het uitbreidingsplan van Moreelse verwachtte hij vanaf zijn landgoed direct uitzicht te hebben op de toekomstige stadsuitlegging. Vandaar ook de naam van zijn landgoed : 't Oog in Al.
Zelf maakte Everard Meyster in 1670 in navolging van Moreelse eveneens een uitbreidingsplan, waarin hij opnieuw de strategische ligging van zijn buiten op de rand van de uitlegging benadrukte. Aangezien echter Moreelse's plan maar ten dele en Meysters plan geheel niet tot uitvoering zijn gekomen, bleef het landgoed Oog in Al geruime tijd temidden van de weilanden liggen.
In 1833-'40 werd het buitenhuis verbouwd en kreeg het landgoed zelf het aanzien van een landschapspark.

Wanneer in 1892 het Merwedekanaal gereed komt, kruist deze de Leidsche Rijn ter hoogte van het landgoed. De in 1897 opgerichte "N.V. Maatschappij tot exploitatie van onroerende goederen" exploiteerde een stuk land aan de overzijde van het kanaal. In eerste instantie werd deze grond bestemd voor industrie (vestiging van onder andere Central Soya).
De uitbreiding van de stad is dan langzamerhand op gang gekomen, maar voor uitbreiding van de woonbebouwing vormde het Merwedekanaal voorlopig nog een onoverbrugbare barrière. Het kanaal kon slechts via enkele ophaalbruggen overgestoken worden. In 1918 kocht de gemeente het landgoed uiteindelijk aan en bracht het rond 1921 in exploitatie.

Berlage en Holsboer hadden in hun plan van 1920 (1e versie) een ontwerp voor dit gebied geleverd. Voordat dit gehele plan officieel werd goedgekeurd (er zou eerst nog een tweede versie in 1924 volgen), werd bij het landgoed Oog in Al reeds met de uitvoering begonnen. Het terrein werd opgehoogd en allereerstwerd de al bestaande groenaanleg gewijzigd en vergroot tot een park.

Afbeelding: blz. 127
Detail van het uitbreidingsplan Berlange/Holsboer, 1920.

MEDWEDEKANAAL
OMLEGGING
MEDWEDEKANAAL

Het park was mede bedoeld als compensatie voor het recentelijk verdwenen park Nieuweroord aan de westelijke stadssingel. Dit park had plaats moeten maken voor het administratiegebouw van de Spoorwegen. Park Oog in Al zal het groene hart gaan vormen van de gelijknamige nieuwbouwwijk. Het buitenhuis werd verbouwd tot theehuis.

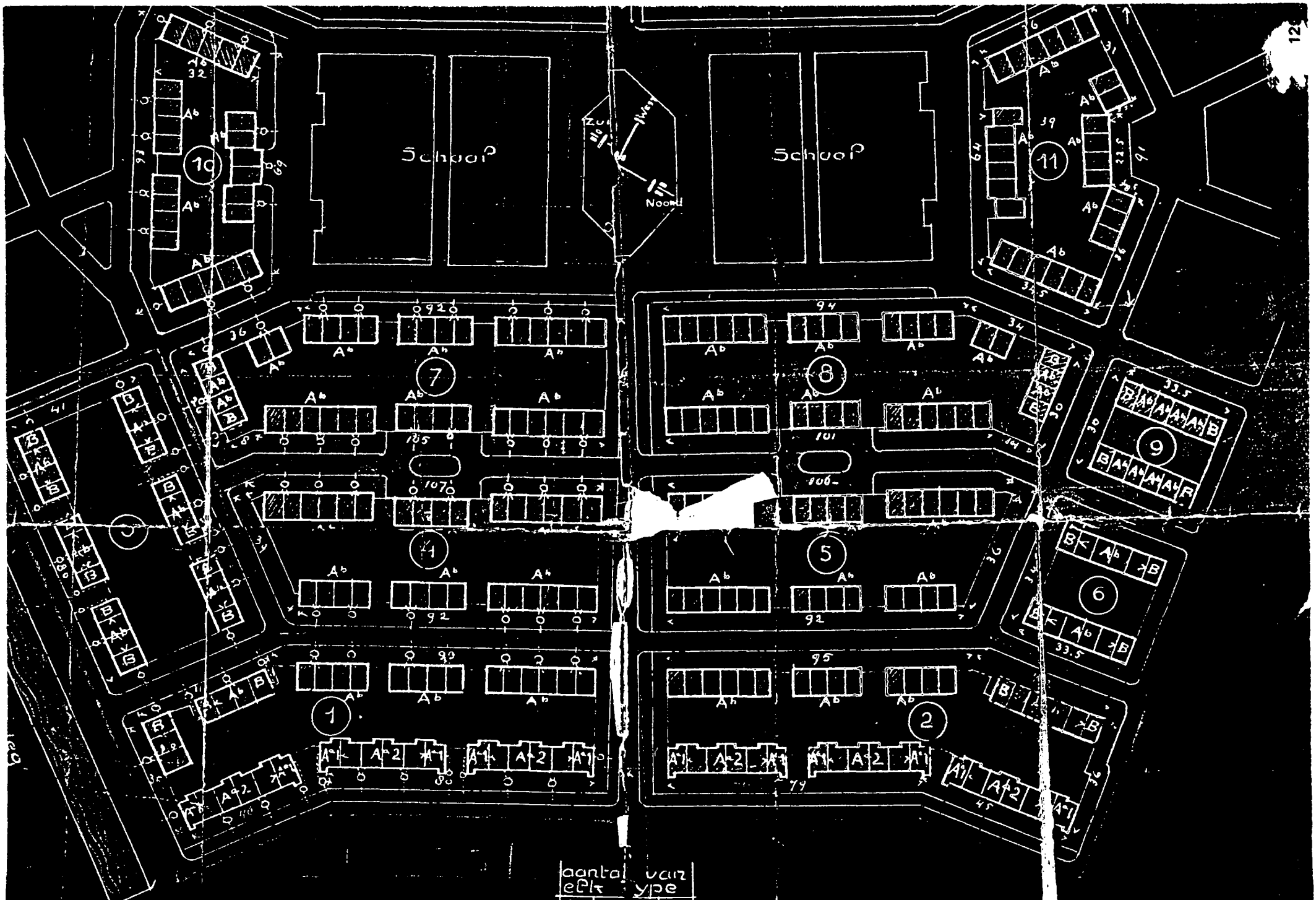
In 1921 bouwde de woningbouwvereniging "Buiten Thuis" 381 woningen aan de rand van het park. Deze bebouwing vormden de eerste straten van de zogenaamde componistenbuurt (Mozartlaan, J.S. Bachstraat, R. Wagnerlaan). De bebouwing rond het park bestaat uit zeer ruime middenstandswoningen (twee onder één kap). De opzet is die van een tuinwijk. De gemeente wenste nadrukkelijk hier een aantrekkelijke woongelegenheid te bieden aan haar welgestelde inwoners. Deze vestigden zich nog steeds voornamelijk in het oosten van de stad (het Wilhelminapark) of verlieten de gemeente.

De tweede versie van het plan Berlage/Holsboer bracht geen wijzigingen aan in het gedeelte betreffende Oog in Al. Duidelijk is nu ook dat de aanleg volgens de plannen van 1920 al een aanvang heeft genomen. In de uiteindelijke bebouwing (Componistenbuurt) rond 1931 is dan ook relatief veel terug te vinden van het ontwerp: de verkaveling, het stratenpatroon ten oosten van de Joseph Haydnlaan en het onderdeel van de ringweg in het tracé van Joseph Haydnlaan en Lessinglaan. Daarmee behoorde dit gedeelte van Oog in Al tot de weinige gerealiseerde delen van het totale uitbreidingsplan van Berlage en Holsboer. Architecten die werkzaam waren in deze wijk, waren onderandere P.J. Klaarhamer voor de woningbouwvereniging "Buiten Thuis" en G.J. Rietveld die voor "Bredero B.V." een aantal woningen ontwierp aan de R. Schumannlaan.

De opzet van de gemeente om de Utrechtse welgestelden naar Oog in Al te lokken verliep niet naar wens. De wijk lag door het Merwedekanaal nogal geisoleerd. Er was enkel een verbinding via de sluisbruggen over het kanaal, maar vanwege het drukke scheepvaartverkeer waren deze frequent en langdurig geopend. Pas in 1936 kwam de eerste busverbinding met Oog in Al tot stand. Deze busverbinding werd nu mede gerealiseerd omdat men met de plannen voor het nieuwe Amsterdam-Rijnkanaal een sterke vermindering van de vaart op het Merwedekanaal verwachtte.
In 1936 begon de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal. Tegelijkertijd gaf de gemeenteraad toestemming voor een partieel uitbreidingsplan ten westen van Oog in Al: de Halve Maan. Dit tweede gedeelte van de wijk, ten noorden van de Everard Meysterlaan kwam tot stand voor 1940, maar was geen concrete navolging van de plannen van Berlage en Holsboer (met uitzondering van de Lessinglaan). De opzet was echter wel gelijkluidend: riante woningen, brede straten in samenhang met openbaar groen.

Afbeelding: blz. 129
Ontwerp van P.J. Klaarhamer voor de woningbouwvereniging "Buiten Thuis".
1922

Afbeelding: blz. 130
Oog in Al in de jaren '30.


School
School
Noord
aantal van elk type

Na de tweede wereldoorlog en met het uitblijven van de grenswijziging zag de gemeente zich genoodzaakt een aantal open plekken op te vullen. Dit betrof tevens het gebied ten westen van de bestaande bebouwing in Oog in Al. Oorspronkelijk, dat wil zeggen in de plannen van voor 1940, was het de bedoeling geweest dit gebied eveneens in te vullen met ruime eengezinswoningen, analoog aan de reeds bestaande bebouwing. Dit voornemen werd echter gewijzigd in een opvulling met etagewoningen. De straataanleg - in een rechthoekige opzet - was echter voor het grootste gedeelte al aanbesteed en werd derhalve niet gewijzigd. Het middenstandskarakter van de etagewoningen kwam naar voren in de extra voorzieningen, welke in de woningen werden toegepast.
De nog open terreinen in het vooroorlogse gedeelte van de wijk werden nu ook ingevuld met openbare voorzieningen ten behoeve van de gehele wijk, zoals scholen, een kerk en een park (Victor-Hugoplantsoen). Tevens werd er een groenstrook langs het Amsterdam-Rijnkanaal vrijgehouden, die echter door de verbreding van het kanaal is aangetast.

Deelgebied 12.

Grenzen: spoorlijn Utrecht-Arnhem/'s-Hertogenbosch, rijksweg N222(E8), gemeentegrens Nieuwegein (Verlengde Hoogravense Weg), Vaartsche Rijn.
Namen: Hoograven.

Afbeelding: blz. 133
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht

Afbeelding: blz. 134
Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)

De bebouwing in dit gebied dateert voor het grootste gedeelte van na 1954. Van veel oudere oorsprong is de Vaartsche Rijn, die een grote en blijvend herkenbare invloed heeft gehad op de gebieden ten oosten en westen van haar tracé (zie: deelgebied 8).

De stad Utrecht poogde in de 12de eeuw haar positie ten opzichte van de handelsroutes over water te verbeteren. Dit was noodzakelijk geworden door het verzanden van de Oude Rijn. Er werd daarom een nieuwe en kortere aansluiting gemaakt van de Rijn naar de Lek. Hiertoe werd in 1148 in eerste instantie een vaart gegraven van Tolsteeg naar het Gein, dat in verbinding stond met de Hollandse Ijssel. In 1288 werd de Vaart doorgetrokken naar de Lek bij Vreeswijk, dit gedeelte werd "Nye Vaart" genoemd. Omdat de Lek zich echter langzaam verplaatste naar het zuiden, werd de Vaart ook in die richting verlengd. Bij Vreeswijk werden vervolgens in 1373 twee houten sluizen gebouwd.

Het gebied ten oosten van de Vaartsche Rijn heette Oostraven en was als ontginning in de 12de eeuw waarschijnlijk vanaf de Vaart in cultuur gebracht: de verkaveling sloot namelijk aan op het kanaal. Het is echter ook mogelijk dat de ontginning eerder had plaatsgevonden en dat de Vaartsche Rijn zelf een uitgraving is geweest van een oudere verkavelingswetering.
Oostraven is opgedeeld in de polders Hoog- en Laagraven. Hoograven besloeg grotendeels het huidige deelgebied en Laagraven besloeg het zuidelijk gedeelte hiervan en het huidige Nieuwegein. De scheiding tussen Hoog- en Laagraven werd gevormd door de Laagravensedijk. Hoograven werd in het noorden begrensd door de Hoogravensedijk (ongeveer te hoogte van de huidige Aquamarijnlaan). De waterlozing op de Vaartsche Rijn geschiedde via een dwarswetering langs de Laagravensedijk en via de Galgwetering.

Vanouds vormde Hoograven tesamen met Laagraven de ambachtsheerlijkheid Oostraven. De meeste grond hiervan was in het bezit van de Ridderlijke Duitse Orde der Balije die eveneens veel grondbezit had in Westraven. Zij verkochten deze grond in de 17de eeuw aan de stad Utrecht. Deze aankoop door Utrecht hield mede verband met de in deze gebieden rijkelijk aanwezige tichelklei, de grondstof voor het vervaardigen van baksteen en dakpannen. Vandaar dat zich hier veel steenovens vestigden.

In de 17de eeuw werden er langs de Vaartsche Rijn vele buitens aangelegd met een omvangrijke tuinaanleg. De meest illustere waren Rotsoord en de Liesbos. Deze buitenplaatsen werden veelal gecombineerd met industriële aktiviteiten ter plaatse. In dezelfde eeuw werd de Vaartsche Rijn verbeterd (1602-1604) en werd er aan de westzijde een jaagpad aangelegd. Dit jaagpad en het in de 18de eeuw aangelegde zandpad daarnaast vormen de noordelijke uitvalsweg naar Jutfaas en Vreeswijk.

Rond 1850 heeft zich een intensieve bedrijvigheid langs de Vaartsche Rijn ontwikkeld. Met name vestigden zich hier industrieën als steen- en pannenfabrieken, houtzaagmolens en scheepstimmerwerven. Aan de oostzijde van de Vaartsche Rijn waren met name houtloodsen gevestigd. Hier werd hout opgeslagen dat via de Rijn was aangevoerd en bestemd was voor de Utrechtse zaagmolens. De naam Helling herinnert hier nog aan. De buitens met hun omvangrijke tuinen zijn dan al grotendeels verdwenen (een enkel fragment, zoals een theekoepel is nog steeds aanwezig).

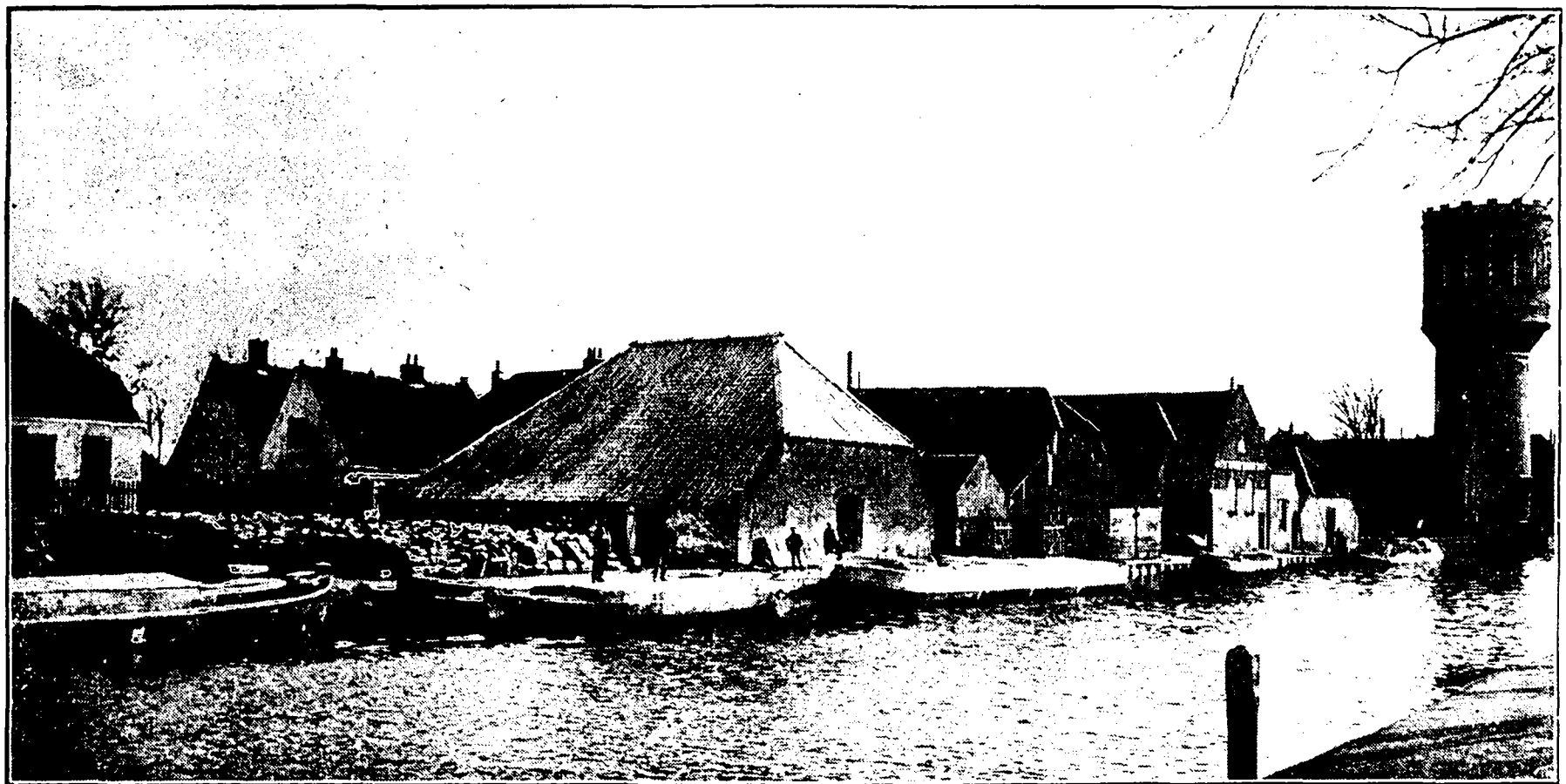
De Vaartsche Rijn maakte samen met de Catharijnesingel deel uit van de Keulse vaart, de handelsroute met het Duitse achterland. Met de terugval van de Keulse vaart, nam ook het belang van de Vaartsche Rijn af. Toch werd het kanaal in 1884 nog verbreed en werden in 1891 de sluizen bij Vreeswijk vernieuwd. In 1892 werd het Merwedekanaal geopend, waarmee de rol van de Vaartsche Rijn binnen de Keulse vaart definitief uitgespeeld was.
Langs het nieuwe Merwedekanaal werden tevens industriegebieden aangelegd. Tegen de verwachting in duurde het nog enige tijd voordat de industrieën zich daadwerkelijk vestigden aan het nieuwe kanaal en op de nieuwe industrie-terreinen. Een aantal bedrijven langs de Vaartsche Rijn zal hier tot ver in de 20ste eeuw gewoon gevestigd blijven, zoals de tegelfabrieken. De uitbreiding van de fabrieksgebouwen en de bouw van arbeiderswoningen op de oude terreinen ging dan ook door na 1892.

Met de wens tot stadsuitbreiding werd in de 19de eeuw ook de blik gericht naar het gebied buiten Tolsteeg. De belemmering tot uitbreiding werd echter gevormd door de gemeentegrens met Jutfaas (de Hoogravensedijk). Afgezien van de bebouwing langs de noordelijker gelegen Gansstraat en Koningsweg (zie: deelgebied 5), was er in dit gebied nog enige bebouwing langs het (oude) Houtense Pad. Aanvankelijk waren dit een aantal kleine boerderijen en hoveniersbedrijven. Tegen het eind van de 19de eeuw ontstond er een bebouwing met arbeiderwoningen (circa 1880), waartussen enige restanten van de oudere bebouwing gehandhaafd bleef. Deze bebouwing, de "Bokkenbuurt" is in 1978 geheel gesaneerd.
In 1931 legde de gemeente aan het (oude) Houtensepad de 3de Algemene Begraafplaats aan.

Aan de westzijde van de Vaartsche Rijn werd in de jaren 1920-'30 de Rivierenwijk gebouwd. De hier gelegen fabrieken hebben plaats moeten maken voor de bebouwing, ze zijn teruggedrongen naar de zuidelijke punt van deze wijk. Een enkele fabriek is verhuisd naar de oostzijde van het kanaal (zoals de tegelfabriek Westraven). Aan de oostzijde is dan nog volop industrie aanwezig (Pastoe, Hooghiemstra e.a.).
Deze strook industriële bedrijvigheid strekte zich uit tot aan de gemeentegrens met Jutfaas (de Hoogravensedijk). Buiten deze strook was het gebied nog geheel landelijk van karakter en bezat nog steeds de oude verkaveling.

Afbeelding: blz. 137
De houtopslagplaatsen langs de Vaartsche Rijn (Helling).
1913

Afbeelding: blz. 138
De Vaartsche Rijn als industriegebied. Gezien vanaf de watertoren.
ca 1920.



Opslagplaatsen [illegible]

In 1930 begon de gemeente Jutfaas met de bouw van een wijk tegen de gemeentegrens met Utrecht aan. De gehele wijk is nooit tot voltooiing gekomen. De bebouwing besloeg uiteindelijk twee lange straten (W.A.Vultostraat, Julianaweg) met enkele korte dwarsverbindingen. Tegelijkertijd breidde de industrie in Jutfaas zich sterk uit door een bewust gevoerd beleid van de gemeente. Al met al werd Utrecht opnieuw geconfronteerd met een parasitaire (lint)bebouwing aan haar grenzen. De ruim 5000 mensen die zich hier vestigden, waren werkzaam in Utrecht of in Jutfaas.
Nu aan beide zijden van de Vaartsche Rijn woonbebouwing was gekomen, werd het ontbreken van enige verbinding over het water als een ernstig gemis ervaren. Er was geen brug en beide oevers waren alleen bereikbaar via enkele pontjes of via het Ledig Erf. In 1932 werd op initiatief van enige bedrijven de Julianabrug gebouwd, die vervolgens aan de gemeente Jutfaas werd geschonken. Dit particulier initiatief was noodzakelijk gebleken aangezien de beide gemeenten het niet eens konden worden over de financiering
Met de toename van het verkeer werd de aanwezigheid van de spoorlijn Utrecht-Arnhem/Den Bosch eveneens als een belemmering ervaren. Deze belemmering werd opgeheven met de verhoging van het spoor via spoordijken en -bruggen in 1937. Er kwamen spoorbruggen over de Vaartsche Rijn (Westerkade/Jeremiebrug) en bij de Albatrosstraat.

De lang gewenste grenswijziging van Utrecht betrof ook het grondgebied van de gemeente Jutfaas. En Utrecht kreeg in 1954 het verlangde: geheel Westraven en een gedeelte van Oostraven (het noordelijk gedeelte: Hoograven) behoorden vanaf dat moment tot Utrechts gemeentegrond.
In datzelfde jaar verschijnt het structuurplan van de gemeente waarin de afronding van de stedelijke bebouwing werd vastgesteld. In dit plan werd ook de nieuwe wijk Hoograven aangegeven. Deze wijk zou woonruimte moeten opleveren voor 20.000 inwoners. In het plan van de stedebouwkundige C.M. van der Stad werden de volgende voorwaarden opgenomen: zoveel mogelijk handhaven van de bestaande industriestrook langs de Vaartsche Rijn, daarentegen wel bewust afwijken van de bestaande bebouwing (circa 1500 m.) en het opnemen van een doorgaande groenzone. Deze voorwaarden zijn in Hoograven tot uitvoer gebracht.

Nieuw was het gebruik maken voor de verkaveling van de zogenaamde stempels: herhaalde wooneenheden, waarbij elke wooneenheid gespiegeld wordt in de as van de belendende straat. Er werden acht eenheden met elk 300 woningen gepland, waarbij voor iedere eenheid in pricipe een andere architect zou worden aangetrokken. Architecten die in Hoograven wooneenheden ontworpen hebben, zijn onder andere G. Rietveld, Sj. Wouda en J. Bedaux. De bebouwing bestaat uit bouwblokken van drie- en vierhoog, afgewisseld door laagbouw. De bebouwingseenheden gelegen tussen het Kastelenplantsoen en de Rijnenburglaan zijn van de hand van Rietveld, evenals de bebouwing tussen Robijnlaan en Saffierlaan.

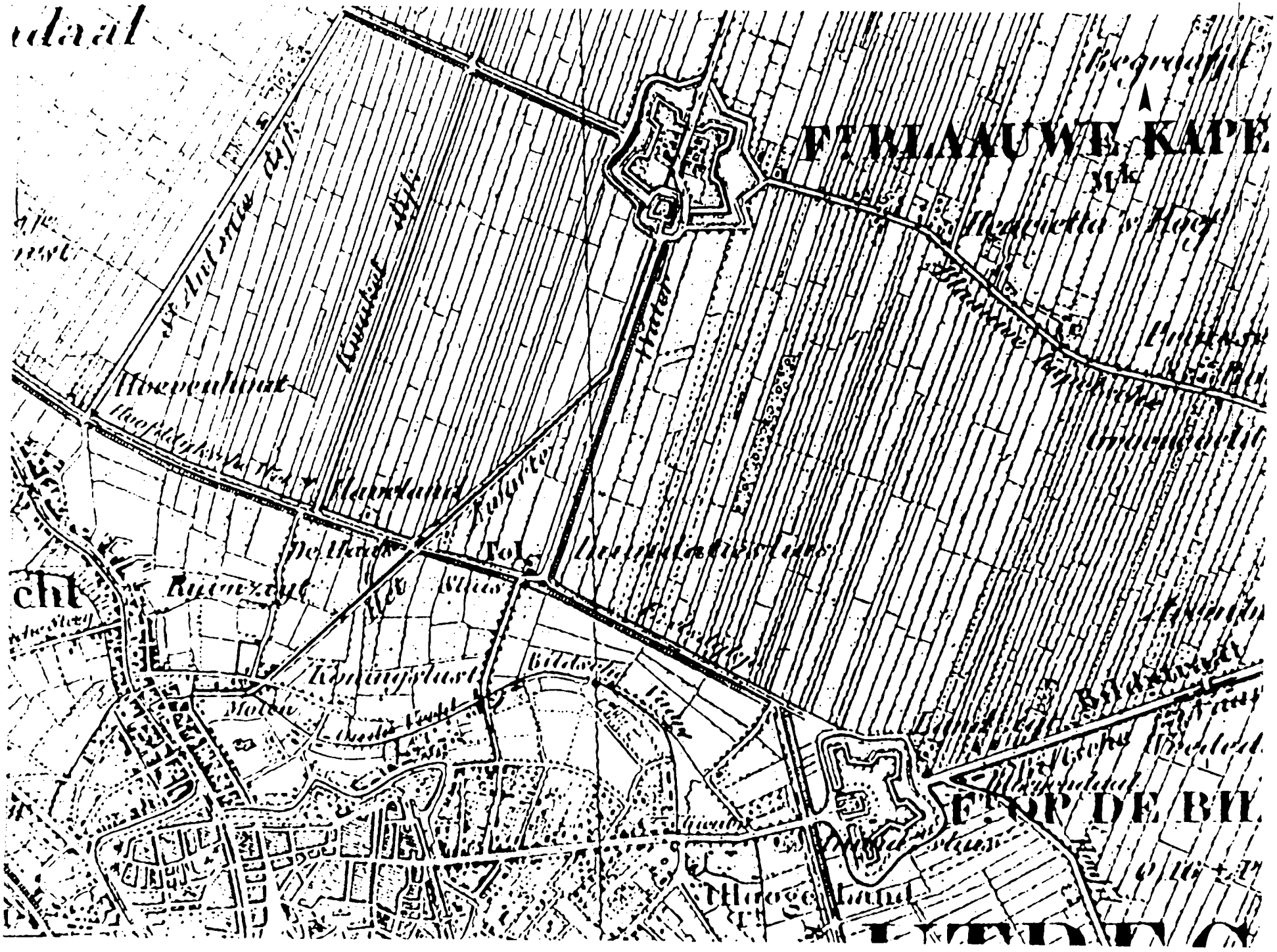
't Goylaan maakt deel uit van de oostelijke rondweg (Rijksweg 22) aan de rand van de bebouwing, die in 1971 gereed gekomen is. In dat jaar is het viaduct bij 't Goylaan aangelegd en daarmee was de verbinding tot stand gebracht met de Berekuil en de ontsluiting aangelegd voor de nog toekomstige woonwijk Lunetten.

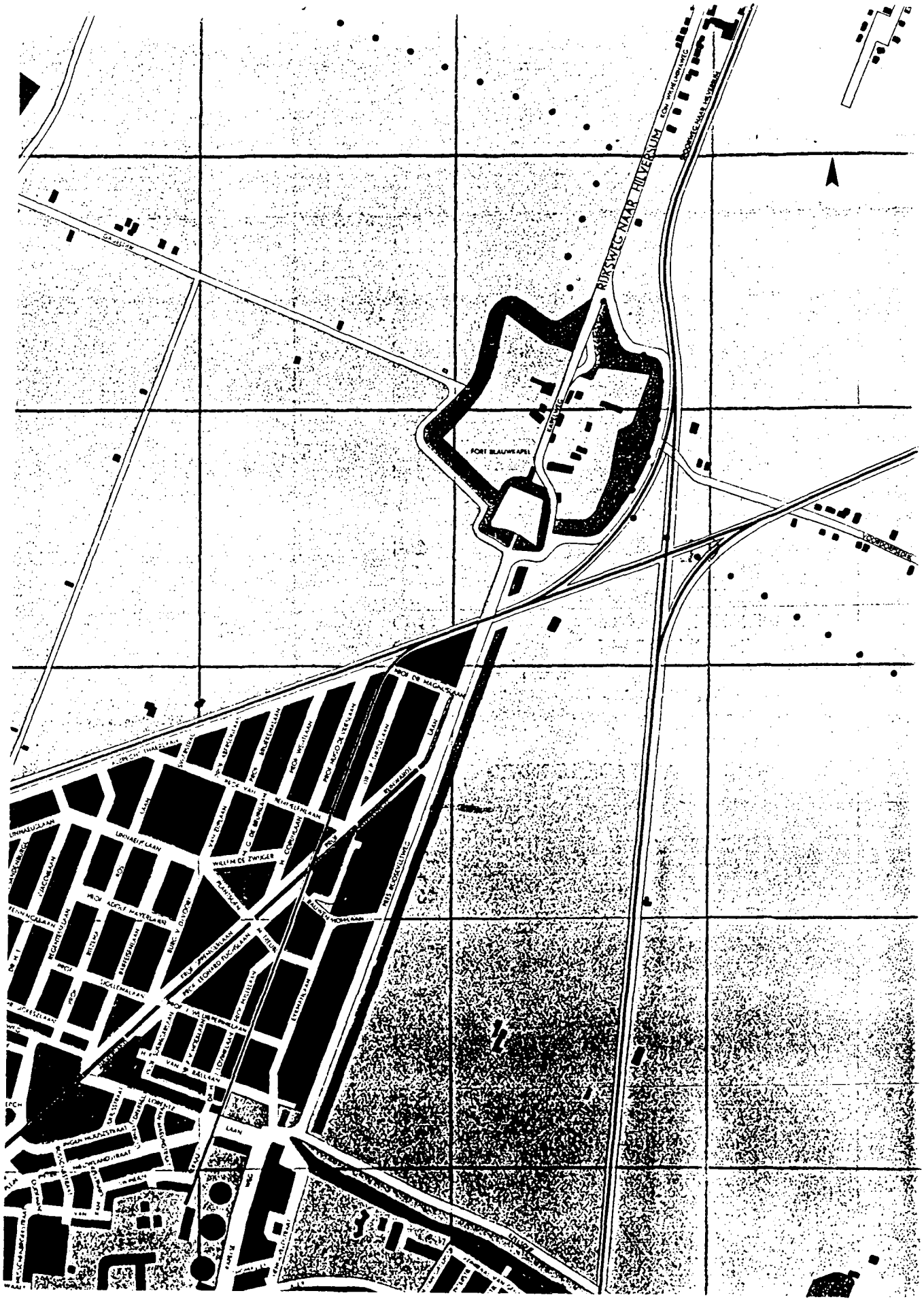
Deelgebied 13.

Grenzen: fortgracht fort Blauwkapel, spoorlijn Utrecht-Hilversum, spoorlijn Utrecht-Amersfoort, Bastionweg, Kapelweg, rijksweg N230
Namen: Blauwkapel

Afbeelding: blz. 141
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht

Afbeelding: blz. 142
Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)


Hoevenhout
Tol
Koningslust
Molen
Hooge Land


RIJKSWEG NAAR HILVERSUM
FORT BLAUWE APEL

De woeste veengronden die noordoostelijk van Utrecht lagen en zich uitstrekten over Oostveen, Oostbroek en Westbroek, werden in de 7de eeuw aan de Utrechtse bisschop Willibrord geschonken door Karel Martel. De volgende bisschoppen gaven het gebied uit ter ontginning. In de 12de eeuw was waarschijnlijk het hele gebied uitgegeven.

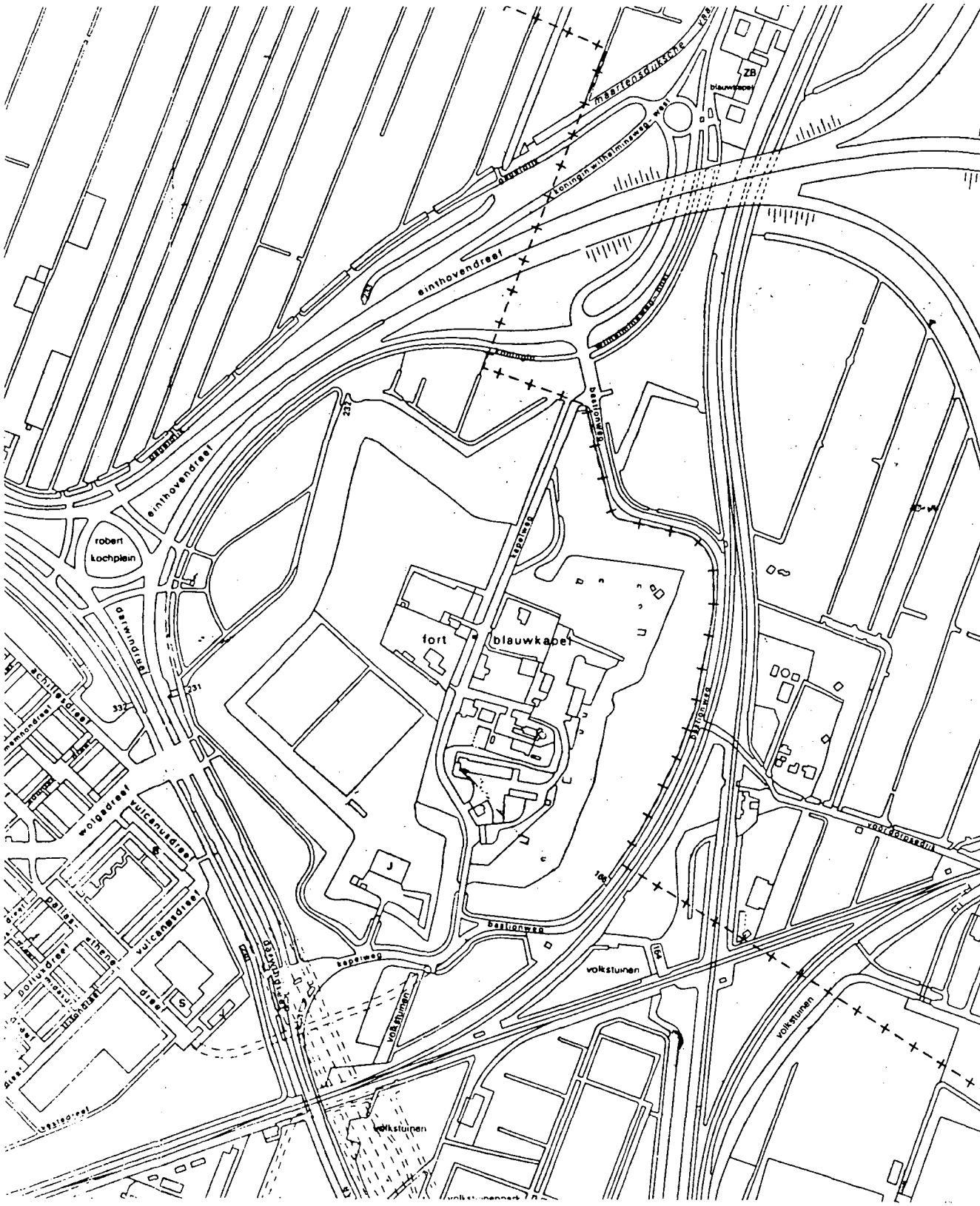
Blauwkapel ligt in het gebied Herverskop dat waarschijnlijk al in de 12de eeuw door de bisschop van Utrecht aan de Heren Over de Vecht in leen werd uitgegeven. Het gebied werd aan de noordzijde begrensd door de Groenekansedijk en aan de zuidzijde door de Hoofddijk (Ezelsdijk). Aan de westzijde lag de Oostveense- of Nieuwedijk. Dwars door het gebied liep de Oude Weg of Voordorpsedijk naar De Bilt. Op de kruising van de Oostveense- en Voordorpsedijk werden een kapel en de ridderhofstad Veen gebouwd. De kapel was bekend onder de naam Blauwe Kapel. In 1451 werd de huidige bakstenen kapel gesticht. Van de ridderhofstad is de situering niet bekend. De kapel is echter nog bijzonder goed bewaard gebleven. Rondom deze kapel ontstond een kleine bebouwingsconcentratie.

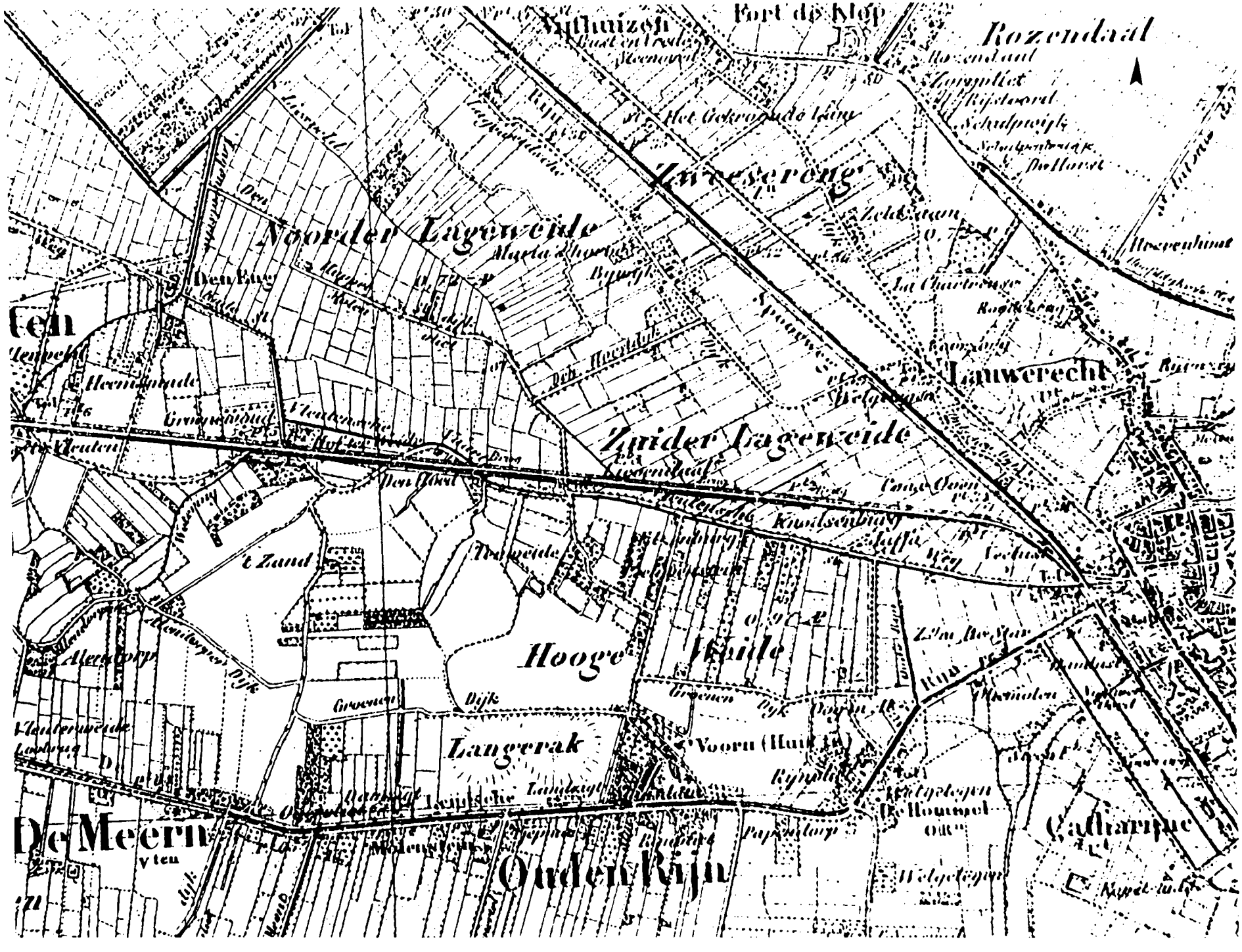
In 1787 werd door de Patriotten rond de kruising van de dijken een veldversterking aangelegd, die in 1818 door het fort Blauwkapel werd vervangen. Dit fort, dat de vorm had van een regelmatig gebastioneerde vierhoek, maakte deel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De Nieuwe Hollandse Waterlinie bestond uit een strook gebied van Muiden naar Gorkum en van Gorkum naar Hoek van Holland, die kon worden geïnundeerd. Op knooppunten van wegen werden forten aangelegd.
Voor de aanleg van het fort Blauwkapel werden de Gageldijk en de Voordorpsedijk in zuidelijke richting omgelegd, waardoor de kapel niet meer aan een doorgaande weg was gelegen. Hieruit is het huidige kerkpleintje ontstaan met aan de zuidzijde huisjes uit 1840 en 1895.
De Oostveensedijk liep door het fort en kon in oorlogstijd worden afgesloten. In 1850 werd het fort aan de zuidzijde voorzien van een omgracht bakstenen wachthuis (20 m. bij 30 m.). Het bevindt zich recht tegenover de brug aan de zuidzijde en vrijwel volledig intakt. De in 1880 gebouwde bomvrije kazerne en bergplaatsen in het oostelijk fortgedeelte zijn volledig intakt en in gebruik bij Defensie. Voorts zijn nog aanwezig een voormalige fortwachterwoning en een zestal dichtgemetselde groepsschuilplaatsen, daterend uit de jaren 1935-1940.

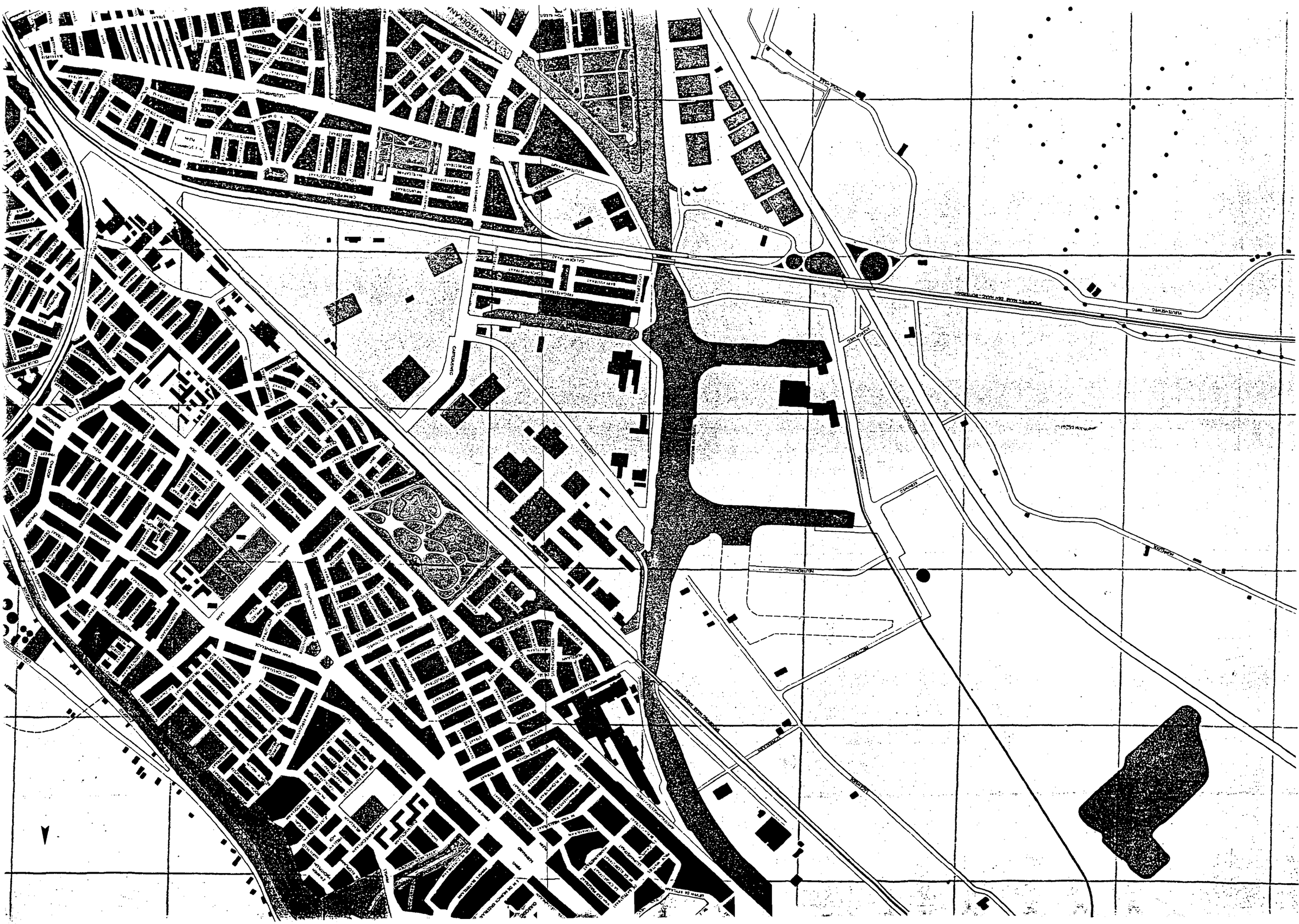
Het gebied rond het fort bleef een agrarisch gebied met smalle opstrekkende percelen (zie: deelgebied 22). Langs de dijken lagen inundatiesloten met daarin waterstaatkundige werken zoals schutten en dammen. Met name langs de Voordorpsedijk (gemeente Maartensdijk) zijn de verkaveling en waterhuishouding nog goed bewaard gebleven.
Het gebied rond het fort viel binnen de zogenaamde "verboden kringen" waar aan nieuwbouw van huizen strenge eisen werden gesteld. Zo is dan ook een aantal huizen aan de Voordorpsedijk van hout, om in oorlogstijd snel verwijderd te kunnen worden.

Door de aanleg van de spoorlijnen naar Amersfoort en Hilversum kwam het fort geïsoleerd te liggen. Een klein deel van de fortgracht werd afgesneden (waarbij tevens het zuidoostelijke deel van het bastion werd afgegraven). De aanleg van de rijkswegen N230 en de A27 maakte tenslotte van het fort een geïsoleerd "eiland".

Afbeelding: blz. 145
Blauwkapel.
Detail van kaartblad 5 van de kaart van Utrecht (1:5000);


maartensdijksche
ZB
blauwkapel
koningin wilhelminaweg-west
einthovendreef
einthovendreef
robert
kochplein
fort
blauwkapel
kapelweg
bastionweg
bastionweg
achillesdreef
wolgadreef
vulcanusdreef
vulcanusdreef
pallas-
athene
dreef
polluxdreef
volkstuinen
volkstuinen
volkstuinen
volkstuinen
voorgorpsedijk
232
231
332
166
164


Fort de Klop
Rozendaal
Zweeserong
Noorder Lageweide
Zuider Lageweide
Lauwerecht
Hooge Weide
Langerak
Voorn (Huis te)
De Meern
Ouden Rijn
Catharijne
Den Eng
't Zand
Groenen Dijk
Den Hoed
Heemstede
Alendorp
Rijn
Schulpwijk
Rijstoord
Zeldzaam
La Chartreuse
Coos Oven
Knodsenburg
Jaffa
Weg
Welgelegen
De Hommel
Papendorp
Molenstein
Landzigt
Leidsche
Vleuterweide
Vleuten
Heerenhout
Hoevenhout
Zorgvliet
Het Gekroonde Lam
Maria Shoeve
Bijwijk
Den Hoestdijk
Spoorweg
Rijn



Deelgebied 14 beslaat het industrieterrein Lage Weide, het oude gemeentelijke industrieterrein (rond de industriehaven) en de terreinen van de werkplaatsen van de N.S. (Staaflasinstallatie-terrein en Onderhoud).
Dit deelgebied is door de aanleg van het Merwedekanaal (voltooid in 1892) afgesneden van de rest van de Hoge en Lage Weide (zie: deelgebied 20). Sindsdien heeft het een eigen ontwikkeling doorgemaakt.

De Lage Weide hoort samen met de Hoge Weide tot de voormalige stadsweide van Utrecht (de Trechter Weyde). Dit is een oude ontginning.
De stadsweide heeft aanvankelijk als gemene weide gefunctioneerd, waar de burgers van de stad Utrecht of een bepaald deel van deze burgers gezamenlijk gebruik van konden maken om hun vee te weiden. In later tijd blijkt de stad, vertegenwoordigd door het stadsbestuur, eigenaar van deze weide te zijn. Dan worden de gronden verpacht in kavels van een hoeve of een viertel (1/4 hoeve). Tussen 1432 en 1434 is deze stadsweide in percelen verkocht aan particulieren, onder voorwaarde dat het onderhoud van de wegen, sloten en dijken ten laste van de nieuwe eigenaars kwam.
De Hoge Weide en Lage Weide zijn nog voor 1265 van elkaar gescheiden door het graven van de Vletsloot.
De huidige parcellering van de Hoge en Lage Weide is onduidelijk door herverkavelingen (in analogie met de veengebieden), de aanleg van nieuwe dijken en ook de winning van klei (afgraven van landerijen).

Dit deelgebied omvat naast de voormalige polder Lage Weide ook een gedeelte van de Swesereng. De "Sweser Engh" maakt deel uit van een voormalige dorpseng langs de Vecht bij Zuilen. Het is een oude blokverkaveling, die hoogstwaarschijnlijk opnieuw verkaveld is.
In 1954 is de Swesereng bij de gemeentelijke herindeling in zijn geheel aan de gemeente Utrecht toegewezen. Het gebied is tot in de 19de eeuw vrijwel geheel agrarisch gebied geweest.

De noordwestelijke grens van dit gebied (en van deelgebied 6) wordt gevormd door de Kantonnaleweg. Deze naam is pas na 1956 in gebruik gekomen, toen de oude Proostenwetering (of stadswetering) in fasen gedempt is. Deze wetering is in ca 1226 gegraven als afwateringskanaal op de Vecht in een samenwerkingsverband van de stad Utrecht met de eigenaars van de Swesereng. De dubbele bomensingel langs deze wetering is gedeeltelijk behouden gebleven.
Door het graven van het Merwedekanaal kwamen er grote veranderingen voor dit gebied. Het Merwedekanaal vormde de verbinding tussen de zee- en binnenhaven van Amsterdam en de grote rivieren (Rijn, Waal en Maas).
De bodembreedte van het kanaal is 20,0 meter, bij een diepgang van 3,3 meter. De breedte in het landsschap was 33,2 meter.

Afbeelding: blz. 150
Restant van de voormalige Proostwetering.

Langs het Merwedekanaal werden enige industrieën gevestigd. De firma Werkspoor werd in 1913 in het gebied tussen de spoorlijn naar Amsterdam en het Merwedekanaal gevestigd. Voor Werkspoor werd een binnenhaven ingericht met speciale voorzieningen ten einde het rollend materiaal op schepen te kunnen rijden. Dit bedrijf was in 1827 in Amsterdam opgericht als de Koninklijke Nederlandse Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmateriaal. Aangelokt door de centrale ligging en de goede transportmogelijkheden, is dit bedrijf naar de gemeente Zuilen verhuisd (zie: deelgebied 6).
In de punt tussen de spoorwegen naar Amsterdam en de spoorweg naar Amersfoort (1863) en Hilversum (1870), bij de Tweede Daalsedijk zijn allerlei gebouwen met voorzieningen voor de spoorwegen gebouwd: onderhouds- en reparatieloodsen, magazijnen en andere. Aanvankelijk was dit gebied nog opgedeeld tussen verschillende maatschappijen: de NCSM (Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij) aan de oostzijde en de MteSS (Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen) aan de westzijde.
Het terrein tussen de spoorwegen naar Amsterdam en naar Gouda is omstreeks 1950 in gebruik genoemen voor o.a. de spoorstaaflasinstallatie-terreinen, een busremise e.a.
De Cartesiusweg, een gedeelte van de ringweg ontworpen door Berlage en Holsboer sluit dit gedeelte van het industrieterrein af.

In 1916 werd besloten om een gemeentelijk industrieterein aan te leggen langs het Merwedekanaal. Men koos hiervoor het gebied tussen het Merwedekanaal en de Cartesiusweg. Het terrein (30 ha. groot) had een gunstige ligging, aan zowel het kanaal als aan de spoorwegen. De aanleg bestond uit de verlegging van de Lage Weidsedijk (1920), het opspuiten en bouwrijp maken van het terrein, het graven van een haven (de industriehaven, 1922-'24) en het graven van een havenkom tussen de Tractie- en Nijverheidsweg.
Voor de voltooiing waren al grote gedeelten van het terrein uitgegeven. De fa. P.N. Hörmann (stoomgrofsmederij en constructie-inrichting), fa. Selve & Co. (metaalfabriek) en fa. Stein & Talk (asfaltfabriek) waren de eerste bedrijven, die zich hier vestigden.
Ook werd hier een centrale van de Pegus gevestigd. Deze centrale, ter vervanging van de centrale aan de N. Beetsstraat, werd in 1926 in gebruik genomen. De oude centrale aan de N. Beetsstraat zou in het vervolg nog slechts als reserve-centrale dienen.
Achteraf moet over dit industrieterrein geconcludeerd worden dat de aanleg ervan een mislukking is geweest. Want ondanks het goede begin stokte de ontwikkeling van dit industriegebied al snel. De aansluitingen op de spoor- en autowegen waren niet zo goed als men gedacht had. Derhalve was men te veel op watertransport aangewezen.

Aan beide zijden van de binnenhaven is industrie gevestigd. Aan de zuidzijde is deze beperkt tot een zeer smalle strook. Direct daarop aansluitend is een woonbuurt gebouwd: de Schepenbuurt. Centraal in deze buurt ligt het Aakplein, dat de scheiding in bouwperiode aangeeft (ca 1935 en ca 1950).

Afbeelding: blz. 152
Het graven de industriehaven aan het Merwedekanaal, mei 1923

649

Al bij het in gebruik nemen van het Merwedekanaal bleek de capaciteit ervan onvoldoende. Vele commissies en instanties hebben de problemen bestudeerd en herzieningsvoorstellen ingediend. Uiteindelijk werd in 1931 bij wet besloten dat er een nieuw kanaal zou moeten komen: het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit kanaal zou van Amsterdam tot Utrecht bestaan uit het verbrede Merwedekanaal. Bij Utrecht moest het worden omgeleid via een nieuw tracé, ten westen van het Merwedekanaal. Ten zuiden van Utrecht zou het tracé van het Merwedekanaal tot aan de Lek worden gevolgd, met een monding bij Vreeswijk en een nieuwe monding bij Wijk bij Duurstede. Vanaf Wijk bij Duurstede moest het nieuwe Betuwekanaal gegraven worden, in het verlengde van het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze werken zijn uitgevoerd tussen 1936 en 1952.

In het Merwedekanaal werd steeds het plaatselijke boezempeil aangehouden, waardoor er enige sluizencomplexen nodig waren. In het Amsterdam-Rijnkanaal werd het Amstellandboezempeil tot aan Vreeswijk doorgezet. Hierdoor werd het aantal sluizen in het kanaal beperkt, maar bij de doorsnijdingen van de Vaartsche Rijn en de Leidsche Rijn moesten sluizen gebouwd worden.
Wijzer geworden door de ervaringen met het Merwedekanaal werden bij het eerste pand van het kanaal, het tracé Amsterdam-Vreeswijk, de dijken zo aangelegd dat het kanaal zonder problemen verbreed zou kunnen worden. In de oorspronkelijke opzet had het kanaal een bodembreedte van 50 meter (breedte van het wateroppervlak: 75,2 meter), bij een diepte van 4,2 meter. Na de verbreding van 1982 was de bodembreedte 74 meter (breedte aan het oppervlak: 99,2 meter). Deze verbredingen zijn gerealiseerd in de jaren zeventig.

Grote strijd tussen Utrecht en Amsterdam is gevoerd over de aanleg van een binnenhaven op de Lage Weide. De gemeente Utrecht wilde daar meerdere uitgangen hebben, terwijl de gemeente Amsterdam Utrecht maar één wilde toestaan. De gemeente Utrecht heeft na veel touwtrekken het pleit in haar voordeel beslecht. Er zijn in de Lage Weide twee havens aangelegd: de Energiehaven, en het Uraniumkanaal met drie haveninsteken.
De polder Lage Weide was in de plannen van Berlage en Holsboer reeds aangemerkt als industrieterrein. Zij hadden ook reeds een tracé ingetekend van het nieuwe Amsterdam-Rijnkanaal.
In 1952 is dan daadwerkelijk begonnen met de inrichting van dit industrieterrein. Bij het begin heeft men al rekening gehouden met de oprichting van een nieuwe nog grotere Peguscentrale.
Sindsdien nam men stapsgewijs steeds meer terrein als industrieterrein in gebruik. Gezien het tempo van de sloop van de boerderijen aan de Lageweidsedijk is het terrein pas in de loop van de jaren zestig geheel opgespoten (op een fragment van deze dijk na). De opgespoten terreinen zijn overigens nog niet alle in gebruik. In 1979 was ongeveer 2/3 van het totale terrein (192 ha) in gebruik genomen door 60 bedrijven.
Dit industriegebied is een "nat industriegebied", waar de bedrijven in hoofdzaak van watervervoer afhankelijk zijn. Er zijn momenteel onder andere bedrijven voor distributie gevestigd. Het grootste bedrijf is de vuilverwerking, waar het afval van de stad verzameld wordt om verscheept te worden naar de vuilverbrandingsoven Rijnmond.

Beide spoorbruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal zijn vervangen. In 1967 is de brug in de lijn Utrecht-Amsterdam vervangen en in 1969 de spoorbrug in de lijn Utrecht-Gouda. Beide zijn ijzeren vakwerkbruggen met een verstijvingsboog.

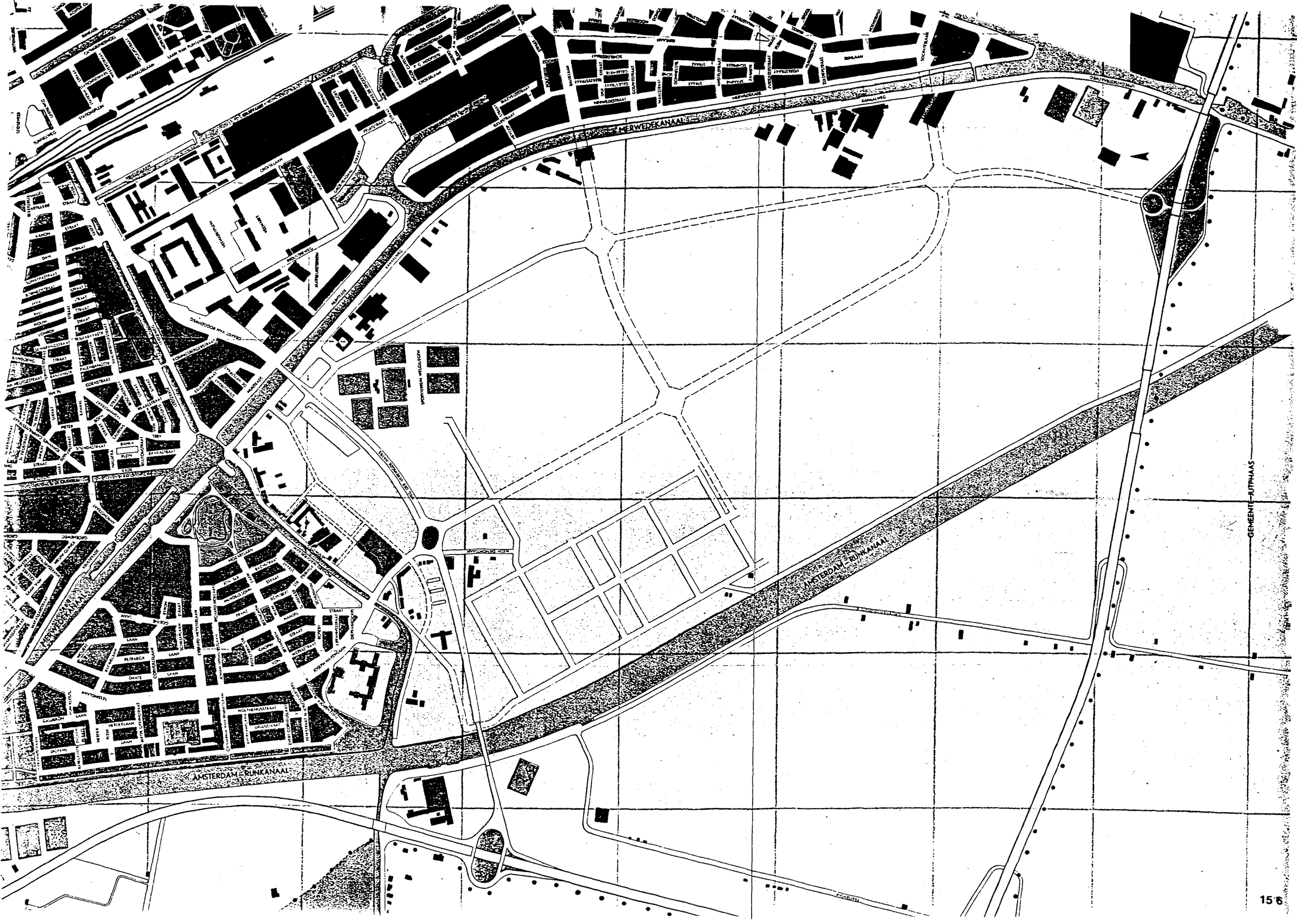
Deelgebied 15.

Grenzen: Leidseweg, Kanaalweg, Overste den Oudenlaan, Koningin Wilhelminalaan Merwedekanaal, gemeentegrens Nieuwegein, Amsterdam-Rijnkanaal.
Namen: Kanaleneiland.

Afbeelding: blz. 155
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht

Afbeelding: blz. 156
Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)

Rozendaal
Zuider Lageweide
Hooge
Langerak
Meern
Ouden Rijn
Polder
Pape kop
Polder
Gale kop
West Nederland


MERWEDEKANAAL
AMSTERDAM-RIJNKANAAL
AMSTERDAM-RIJNKANAAL
GEMEENTE-AUTPHAAS

Kanaleneiland, de naam zegt het al, is een langgerekt gebied gelegen tussen het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Het gebied als zodanig is dan ook ontstaan met de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal.
De wijk Kanaleneiland behoort tot het Uitbreidingsplan Utrecht Zuidwest I dat dateert van na de grenswijziging van 1954. De bebouwing is in de jaren '60 tot stand gekomen en valt als zodanig buiten de beschouwde periode. De eerste plannen tot invulling van dit gebied dateerden echter uit de jaren '20.

Het gebied tussen de beide kanalen strekt zich uit over gedeelten van de voormalige polders Papendorp/Galekop en Westraven. De polder Papendorp/Galekop is in de 12de eeuw ontgonnen (zie: deelgebied 20). De ontginning van de Westraven geschiedde waarschijnlijk nog voor 1122, dus voor het graven van de Vaartsche Rijn (zie: deelgebied 8, 12). De scheiding tussen de polders Papendorp/Galekop en Westraven werd gevormd door twee evenwijdig lopende weteringen met een haakse verkaveling ertussen.
De aanleg van het Merwedekanaal (1892) heeft nog geen ingrijpende veranderingen in de landschapsstructuur ten gevolge gehad. Dit geldt wel voor de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal (geopend 1952). Voor de nieuwe wijk Kanaleneiland is het gebied opgespoten.

Oudere bebouwing is er langs Leidseweg en Leidsche Rijn. De Leidsche Rijn werd in de 1663-1664 gegraven voor de trekvaart naar Leiden. In eerste instantie liep de Leidsche Rijn, ombuigend via de Oude Rijn (Billitonkade) naar de Vleutensche Vaart. In 1665 werd de Leidsche Rijn vanaf Oog in Al rechtstreeks doorgegraven naar het Leidseveer.
Langs de Leidsche Rijn werd een jaagpad gelegd en een zandpad gegraven: de Leidseweg. Tegelijk met het graven van de Leidsche Rijn legde jonker Everard Meyster een landgoed aan in de knik van de vaart: Oog in Al (zie: deelgebied 11). Vervolgens kocht hij nog een stuk grond ten zuiden van de Leidsche Rijn: Welgelegen. In 1818 werd Welgelegen samengevoegd met de nabij gelegen herberg Den Hommel. Beiden werden in 1890 opgenomen in de aanleg van een landschapstuin. In 1920 kocht de gemeente Utrecht zowel Welgelegen als Oog in Al aan voor woningbouw. Deze vond allereerst plaats in Oog in Al (zie: deelgebied 11). Het buitenhuis Welgelegen werd na aankoop van het landgoed verbouwd en in gebruik genomen als rusthuis.

In de uitbreidingsplannen van Berlage en Holsboer uit 1920/1924 werd een concept gegeven voor dit gebied. Hier zou een scheiding van wonen en werken op wijkniveau uitgevoerd moeten worden: industrie langs het Merwedekanaal, in het midden een woonwijk en in het westen een groenstrook. De scheiding tussen industrie-, woon- en recreatiegebied zou worden gevormd door brede wegen met groenaanleg. In deze plannen is ten westen van deze uitbreiding een nieuw kanaal geprojecteerd, het latere Amsterdam-Rijnkanaal. De verbindende functie in de wijk zou worden gevormd door het verkeer: via de ringweg en twee brede toegangswegen tot de stad.
Indertijd werden deze plannen van Berlage en Holsboer niet gerealiseerd. Wel kwam er de vervanging voor het Merwedekanaal, het nieuwe Amsterdam-Rijnkanaal, een tracé volgend dat door Berlage en Holsboer al aangegeven was. Dit kanaal werd geopend in 1952. De Leidsche Rijn is tegelijkertijd uitgediept en verbeterd, ten behoeve van de afwatering op het Amsterdam-Rijnkanaal.

Na de grenswijziging in 1954 werd in eerste instantie, tegelijk met de verdere opvulling van Oog in Al, rond Den Hommel hoogbouw gerealiseerd (Ravellaan). Voor de nieuwe wijk Kanaleneiland heeft het plan van Berlage en Holsboer niet als concreet uitgangspunt gediend. Wel zijn er een aantal van de door hen geleverde ideeën nader uitgewerkt. Het meest kenmerkende is de doorgevoerde scheiding van wonen, werken en recreëeren. Kanaleneiland moest plaats gaan bieden aan 30.000 inwoners. Industrie werd gepland op nieuw aangelegde terreinen in het zuiden en in het zuidoosten werd een groot groengebied geprojecteerd.

In 1957 begon het opspuiten van de grond, waarna in 1961 met de bouw aangevangen werd. Er werden prefab-bouwelementen gebruikt die vervaardigd werden op de industrieterreinen in het oosten van de wijk. Deze geprefabriceerde elementen werden met behulp van grote kranen op hun plaats gebracht. Mede daarom is de wijk opgezet in een rechtlijnige verkaveling: de kranen die op rails liepen maakten alleen dergelijke rechthoekige patronen mogelijk. Als uitgangspunt voor de nieuwe verkaveling werden vierkante eenheden gebruikt in het noorden en langgerekte eenheden in het zuiden.

Voorts geeft de wijk een opmerkelijke poging te zien om bebouwing en verkeer aan elkaar aan te passen. Dit uit zich met name in de grote verkeerswegen die de wijk in vieren delen en in de schaalvergroting (hoogbouw) die vooral langs de brede doorgangswegen is toegepast. De rondweg, via de Europalaan aansluitend op de Socrateslaan in het zuiden en op de Joseph Haydnlaan in het noorden, is een realisering van de in 1924 geplande ringweg.
De oude Galecopperbrug (1938) over het Amsterdam-Rijnkanaal werd in 1971 vervangen door een grotere, waarbij het kanaal werd verbreed.

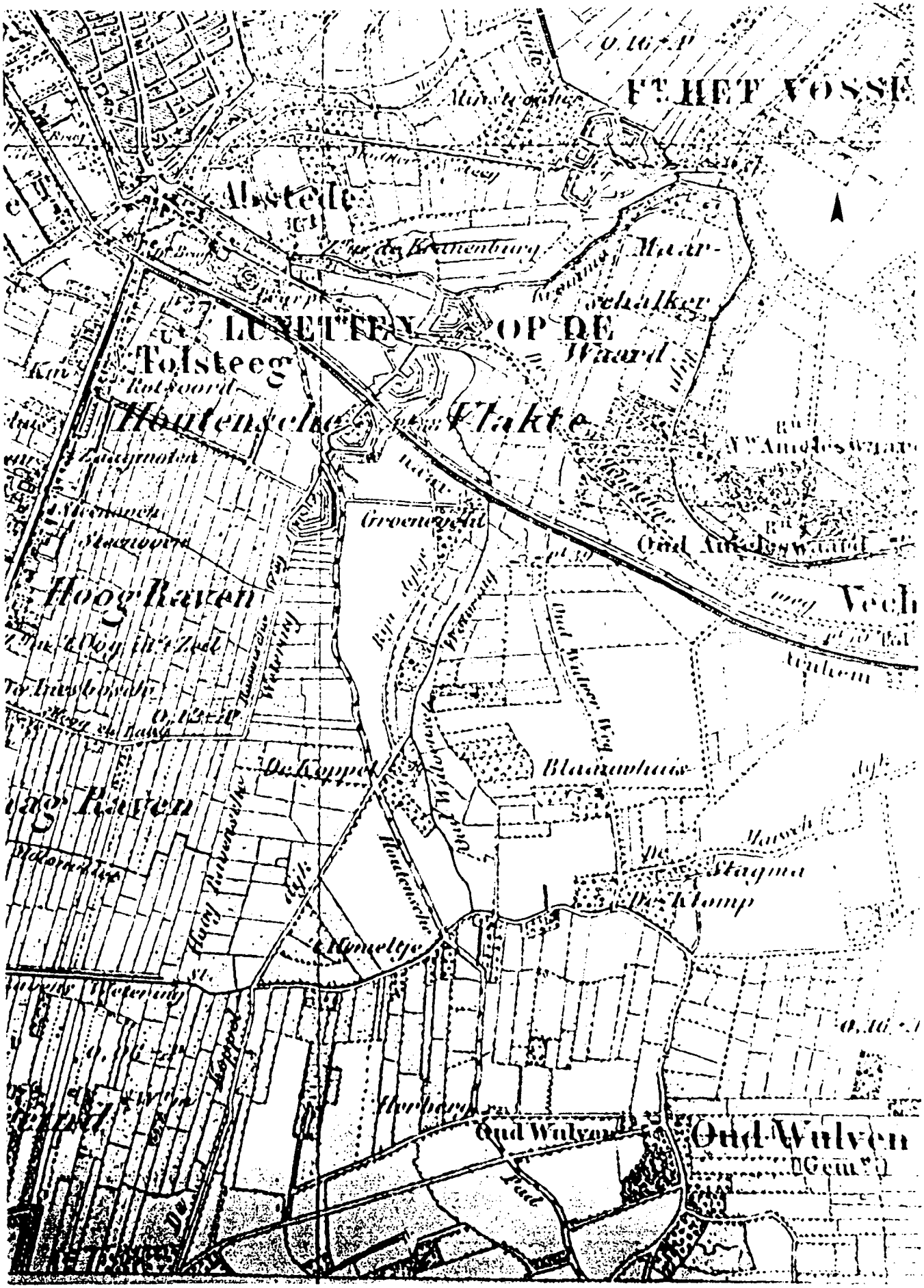
De bedrijfsterreinen in het zuiden waren bestemd als uitwijkplaats voor de kleinere ambachtelijke bedrijven in de binnenstad. Deze opzet is alleen nagevolgd door een aantal grafische bedrijven die vanuit de binnenstad hiernaartoe zijn verhuisd. Voorts is het terrein - gunstig gelegen aan de brede wegen - ontdekt door showrooms die zich hier en masse gevestigd hebben.

Afbeelding: blz. 159
Het opspuiten van Kanaleneiland, 1957.

Deelgebied 16.

Grenzen: spoorlijn Utrecht-'s-Hertogenbosch, gemeentegrens Houten, rijksweg N222(E8).
Namen: Lunetten.

Afbeelding: blz. 161
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854 (Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht


Ft. HET VOSSE
Abstede
LUNETTEN OP DE
Tolsteeg
Houtensche Vlakte
Groeneveld
Hoog Raven
De Koppel
Blaauwhuis
Stagma
De Klomp
Oud Wulven
Oud Wulven

Het gebied behoort tot het stroomgebied van de Kromme Rijn die in het verleden - nog onbedijkt- hier allerlei vertakkingen en stroomverleggingen had. Als gevolg hiervan is een aaneengesloten rivierkleigebied ontstaan, bestaande uit relatief hoog gelegen, brede stroomruggen, afgewisseld door lager gelegen kommmen. Deze structuur, bestaande uit oeverwallen en komgronden, komt in het gehele gebied voor. De komgronden worden en werden door hun lage ligging en daarmee samenhangende vochtigheid gebruikt als weiland. De stroomruggen zijn zeer geschikt voor akker-, tuin- en bosbouw en vertonen een dichtere beplanting ten opzichte van de meer open kommen.

Met de ontginning van de gronden werden in dit gebied twee polders gevormd: de grote Koppel (aan de oostzijde) en de kleine Koppel (aan de westzijde), gescheiden van elkaar door de Koppeldijk (of -weg). Deze Kopppeldijk was vermoedelijk al aanwezig voor de daadwerkelijke ontginning. De Koppeldijk sloot in het zuiden aan op de Heemstederdijk - daterend uit de 11de eeuw - en vormde daarmee de zuidoostelijke route van Utrecht naar Heemstede. De Koppeldijk liep namelijk door binnen de toenmalige stadsvrijheid van Utrecht tot bij de Kovelaarsbrug, hetgeen het synoniem Kovelwader- of Kovelaarsdijk verklaart.
In dit gebied is in de 12de eeuw een oude, nog niet verlande bedding van de Kromme Rijn vergraven tot de Oud Wulverbroekwetering. Waar de Koppeldijk deze wetering naderde nam de dijk een gebogen vorm aan en volgde de linkeroever. Sedert de 18de eeuw heet de dijk op deze plaats de Rijndijk. Voor de 18de eeuw had men het verband met de oude rijnloop niet gelegd en stond de moerassige omgeving bekend als De Meern en maakte deel uit van de Grote Koppel.

In 1824 werden in dit gebied ten behoeve van de Nieuwe Hollandse Waterlinie de vier Lunetten gebouwd. Het gebied - de Houtense Vlakte - was hoger gelegen en daardoor moeilijk inundeerbaar. De verdediging van deze vlakte moest aan speciale eisen voldoen. Aan de gewenste extra beveiliging konden de Lunetten beantwoorden. Een lunet is een klein fort met twee geknikte flanken aan de frontzijde. In tegenstelling tot een fort heeft een lunet een rondgaande bekledingsmuur (een fort heeft omklede wallen). De lunetten dienden ter verdediging van de Houtense Vlakte en de daarop gelegen belangrijke routes, te weten: de Koningsweg en het Houtense pad (zie: deelgebied 5). In 1868 kwam daar de spoorlijn Utrecht- 's-Hertogenbosch bij. Tussen 1875 en 1879 werden de Lunetten onderling verbonden met de forten Vossegat, De Bilt en Blauwkapel via de zogenaamde gedekte gemeenschapswegen (respectievelijk de Tamboersdijk, de Ezeldijk en de Blauwkapelseweg).

Omdat de Lunetten toch onvoldoende geacht werden voor de verdediging van de Houtense Vlakte, werden de twee vooruitgeschoven forten Vechten en Rhijnauwen aangelegd, zodat de Lunetten op de tweede lijn kwamen te liggen (1880). Desalniettemin werd in 1936 Lunet 3 nog uitgebreid met een voor die tijd uiterst moderne gevechtskazemat en werden de overige Lunetten voorzien van een aantal groepsschuilbunkers. In 1960 werden de Lunetten officiëel als vestingwerk opgeheven. Na de grenswijziging van 1954 waren zij overgegaan op het grondgebied van de gemeente Utrecht.
Lunet 4 is de enige van de vier lunetten die nog een dubbele frontgracht heeft. Achter het inundatiekanaal zijn enkele dijkgedeeltes van de gedekte gemeenschapsweg bewaard gebleven.

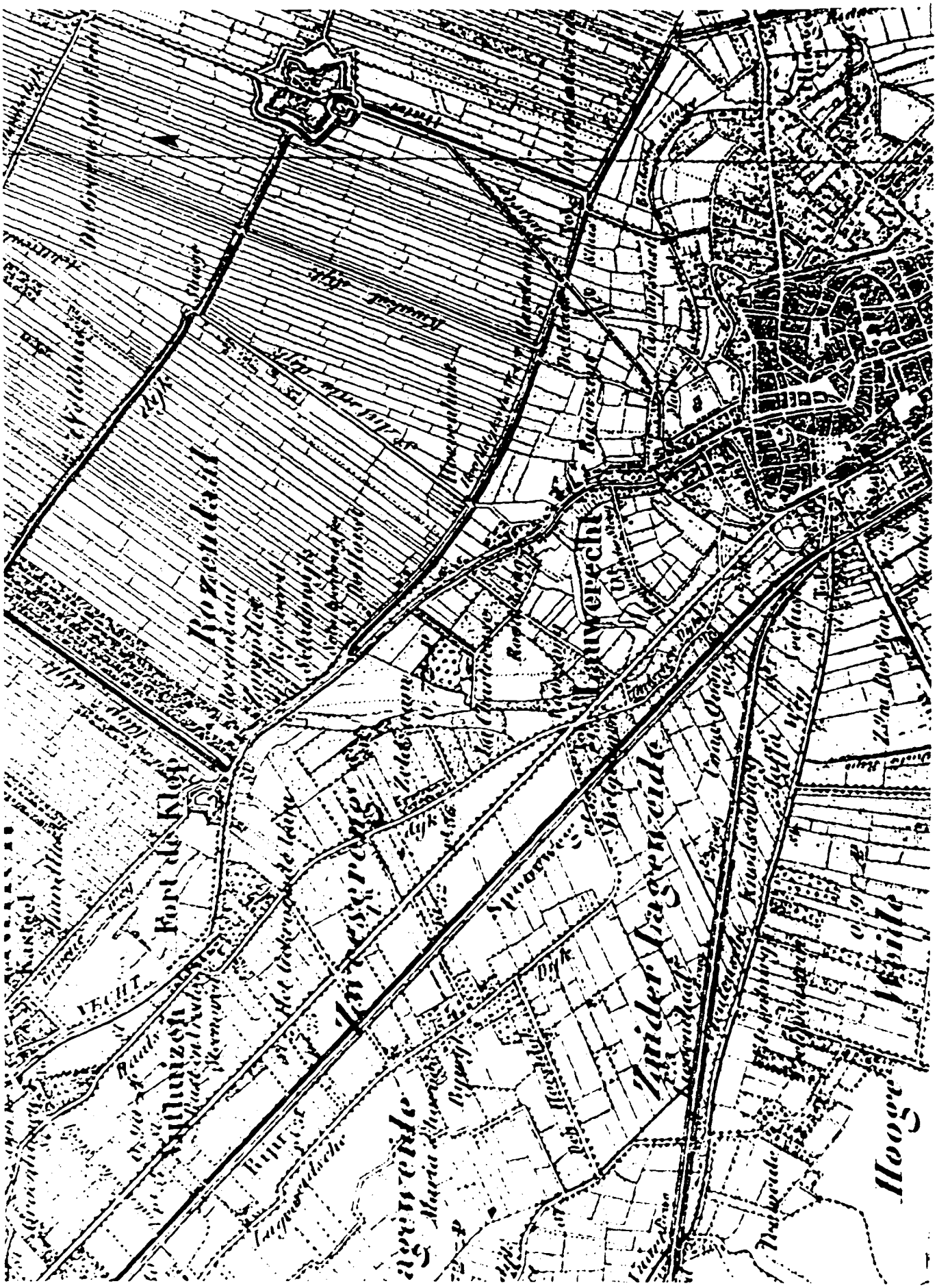
Vanaf 1961 worden uitbreidingsplannen voorbereid voor onder andere Lunetten, een wijk bestemd voor 11.500 inwoners. In 1974 wordt ten behoeve van deze nieuwbouwwijk "Lunetten B.V." opgericht, een samenwerkingsverband van de woningbouwverenigingen "Dr. Ariëns", de "Utrechtse Christelijke Besturenbond", "Eigen Haard" en de "Algemene Christelijke Woningbouwvereniging" uit Nieuwegein. De opzet is om woningen te bouwen voor alle lagen van de bevolking, inclusief de zogenaamde bijzondere groepen in de samenleving. Deze verschillende bewonersgroepen zullen niet in aparte complexen gehuisvest worden, maar door elkaar.
Voorts wordt de grond in erfpacht uitgegeven met een erfpachtscanon die om de tien jaar kan worden aangepast. Een laatste voorwaarde voor de nieuwbouw is een anti-spekulatiebeding om alle mogelijkheden tot spekulatie te voorkomen.

In 1976 begint men de bouw met de aanleg van een verkeersbrug over het inundatiekanaal ten zuiden van lunet 4, langs de oude Liesbosweg. Alle woningen zijn met de achterzijde om binnenterreinen gegroepeerd. Er is geen hoogbouw toegepast: drie woonlagen is het maximum. Verder zijn er in de wijk twee parken aangelegd: één rondom de beide Lunetten, gebruik makend van de al aanwezige natuurlijke omgeving (Park Beatrix) en één in het zuidoosten, als bufferzone tussen de bebouwing en de rijksweg 12 (Park de Koppel). In deze parkaanleg is een restant van de oude Koppeldijk opgenomen en in de strook langs het spoor een gedeelte van de Oud Wulverbroekwetering.

Deelgebied 17.

Grenzen: Gageldijk, Ghandidreef, Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef, Darwindreef, spoorlijn Utrecht-Amersfoort/Hilversum, Vinkenkade, Vechtdijk, gemeentegrens Maarssen.
Namen: Overvecht.

Afbeelding: blz. 165
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht



De wijk genaamd Overvecht is gebouwd in de jaren 1959-1966 in het kader van de stadsuitbreiding na de gemeentegrenswijzinging van 1954. Met uitzondering van de Vecht en haar directe omgeving, is van oudere elementen nauwelijks meer sprake, aangezien het gebied voor de bouw van Overvecht opgespoten is.

Het gebied maakte deel uit van de 12de eeuwse ontginningen die plaatsvonden vanaf de oeverwal van de Vecht (zie: deelgebied 22). Hiertoe werd het veengebied vanaf de Hoofddijk in noordoostelijke richting ontgonnen, waarbij de eerste slag tot aan de Gageldijk liep. Het huidige Overvecht overlapt de ontginningsblokken Zeshoeven, Hogelanden en een gedeelte van Twaalfhoeven. De voor de afwatering gegraven weteringen en bedijkingen loodrecht op de Hoofddijk waren: de Klophamer (huidige Klopdijk en Klopvaart), de Sint Anthoniedijk en de Kwakeldijk (zie: deelgebied 9).

In 1338 werd één van de langzaam verzande bochten van de Vecht afgesneden (zie: deelgebied 6). Tegelijk met deze kanalisatie werd aan de oostzijde van de rivier het Zandpad aangelegd. De weg diende als uitvalsweg naar het noorden ter vervanging van de Daalsedijk. Deze functie behield het Zandpad tot het gereed komen van de Amsterdamsestraatweg (1817). De belangrijkste ontwikkelingen tot de 19de eeuw hadden plaats langs de Vecht. In de 17de eeuw raakte de rivier in trek als vestigingsplaats voor regenten en kooplieden. Er ontstond tussen 1625 en 1700 een reeks van buitenplaatsen. Het agrarische aspect van de buitenplaatsen zou hier geen rol spelen, daarvoor waren zij te klein van oppervlakte. Deze buitens naderden de stad Utrecht tot in het gebied van het huidige Overvecht: de dichtsbijzijnde buitenplaatsen hebben gelegen nabij de Klopvaart en in het gedeelte tussen Klopvaart en Anthoniedijk.
In de loop van de 18de en 19de eeuw verdwenen de buitens die vlak bij Utrecht gelegen waren. De strook langs de Vecht kreeg toen een met name agrarisch karakter. Dit karakter heeft het gebied grotendeels weten te behouden.

In 1821 werd bij de Klopdijk Fort De Klop aangelegd. Dit fort behoorde tot de eerste bouwperiode van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Tijdens deze eerste periode (1816-1824) werden, naast fort de Klop, de forten de Gagel, Blauwkapel, het fort op de Biltstraat en de vier Lunetten aangelegd. Deze verdedigingswerken waren bestemd voor de afsluiting en beveiliging van wegen en kaden die de linie doorsneden. Fort de Klop diende ter afsluiting en beveiliging van de Klopdijk, die de waterlinie hier van oost naar west doorsneed. Het verdedigingswerk werd aangelegd op de plaats waar de Klopvaart uitmondt in de Vecht. Hier was reeds tijdens de tachtigjarige oorlog (1629) op dezelfde plaats een aarden verdedigingswerk aangelegd. Aanvankelijk bestond het in 1821 aangelegde fort uit aarden wallen omringd door een brede gracht. Het fort is dan ook een zogenaamd gesloten aardwerk: aan alle zijden omsloten door een aarden hoofdwal. In 1850 werd het fort gekeerd en uitgebreid met een rond wachthuis.Deze ronde vorm is uniek voor de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Van bebouwing was in het gebied nog nauwelijks sprake. Aansluitend op de reeds bestaande bebouwing aan de Lauwerecht waren in 1715 een aantal kameren gebouwd in de Hogelanden. Voorts werd verderop langs de Vecht in 1807 de Joodse Begraafplaats aangelegd. Veranderingen in het landschap waren rond 1850 nog gering. In 1863 werd de spoorlijn Utrecht-Amersfoort aangelegd.

Rond 1860 ontstond er een bebouwing van arbeiderswoningen achter de Kameren van de Hogelanden. Deze bebouwing was geënt op veel oudere structuren, zoals de Loevenhoutsedijk en de Anthoniedijk. De bebouwing langs de Anthoniedijk bestond in 1860 voornamelijk uit schuren en loodsen. Woonbebouwing vond plaats tussen 1870 en 1890. Ongeveer tegelijkertijd werden woningen gebouwd aan de Loevenhoutsedijk. Deze bebouwing bestond uit kleine series arbeiderswoningen met één geveltype.

Ten noorden van de hier gelegen straten werd in 1948 een complex woningen gebouwd door de "Stichting voor het beheer van kleine woningen". Deze stichting huisvestte de zogenaamde onmaatschappelijke gezinnen met het doel deze gezinnen te heropvoeden. Het Anthonieplein was een afgesloten complex kleine woningen, inclusief badhuis en opzichterswoning, rondom een plein. In circa 1965 vond een verbreding en tracé-verlegging plaats van de Loevenhoutsedijk ten behoeve van een betere verbinding tussen de Rodebrug en de nieuw te bouwen wijk Overvecht. Voor deze verbreding werd de bebouwing aan de westzijde van de Loevenhoutsedijk gesloopt. Van het complex Anthonieplein werden de ingangspoort en enige naastgelegen woningen gesloopt, waarmee het besloten karakter van de bebouwing verloren ging.
Met het veranderde beleid ten aanzien van de onmaatschappelijke gezinnen, werd in 1976 besloten tot sloop van het gehele complex (alleen het badhuis is nog aanwezig) en vervanging door nieuwbouw.

De plannen voor de wijk Overvecht dateren in eerste instantie uit 1951: de bebouwing was (ten opzichte van de huidige situering) voornamelijk in het noorden gelegen tegen de Gageldijk aan. Een brede strook tussen de bebouwing en de Vecht was gereserveerd voor parkaanleg. In de definitieve plannen uit 1959 is deze groenstrook langs de Vecht vervangen door hoogbouw. Aanwezige elementen die opgenomen moesten worden in de bebouwing waren het fort de Klop in het noordwesten en het gedeeltelijk aanwezige centrale rioolwater-zuiverinstallatie aan de Loevenhoutsedijk. Tevens stond midden in het polderlandschap de watertoren, die in de twintiger jaren in het kader van werkverschaffing voor werklozen neergezet was.

Het ontwerp voor Overvecht en de uitvoering daarvan werd in twee delen gesplitst: Overvecht-Zuid werd uitgevoerd in de jaren 1959-1962, Overvecht-Noord in de jaren 1964-1966. De gehele wijk was bestemd voor 40.000 inwoners en was daarmee groter dan de voorafgaande aanleg van Hoograven (20.000) en Kanaleneiland (30.000). In Overvecht-Zuid moesten daartoe 800 à 850 woningen komen, in Noord 1900 à 2300. In Zuid werd relatief meer laagbouw neergezet, verder hoogbouw van 4 en 10 bouwlagen. Noord heeft relatief veel hoogbouw van 10 bouwlagen. Verantwoordelijk voor het totaalplan was het Bureau voor Stedebouw en Ruimtelijke Vormgeving van de gemeente Utrecht.

Voor de aanvang van de bouw werd de grond opgespoten met 1.90 m zand, afkomstig uit de Maarseveense plassen. Door dit opspuiten verdween de oude verkaveling in zijn geheel. De nieuwe verkaveling was georiënteerd op een optimale bezonning, hetgeen betekende dat deze 45° gedraaid werd ten opzichte van de noord-zuid richting. De bebouwing in Overvecht-Zuid werd in vierkanten

geplaatst en in Noord in rechthoeken. In beide delen werden afwisselend grote gedeelten laagbouw en hoogbouw gerealiseerd, waarbij getracht is de laagbouw minder toegankelijk te maken voor doorgaand verkeer. Voor dit doel liet men de straten eindigen in een plein of legde ze in lussen om de bebouwing heen. In Noord werden ook enige experimentele flats gebouwd met verschuifbare wanden waarmee verschillende gemeenschappelijke ruimtes gecreëerd kunnen worden.

Het hoofdelement in de wijk moest gevormd worden door een Maliebaan-achtige weg (met bomen aan weerszijde), die uitgevoerd is als aansluiting tussen de Marnixlaan en de Kardinaal de Jongweg. Deze wegen vormen een onderdeel van de rondweg en worden via deze weg (Brailledreef) met elkaar verbonden. Hiertoe werd voor de aansluiting met de Marnixlaan in 1967 de Marnixbrug over de Vecht aangelegd en aan de oostzijde de Kardinaal de Jongweg doorgetrokken en de tunnel onder de spoorbaan vergroot. Deze hoofdader sloot tevens aan op enkele andere brede doorgaande wegen door de wijk (Einsteindreef, Zamenhofdreef) en vormde tesamen met deze wegen de ontsluiting van de woonblokken via de hier op uitkomende zijstraten. In 1968 werd op de grens met Tuindorp aan de spoorlijn Utrecht-Amersfoort/Hilversum het station Overvecht geplaatst. Voor de verbinding tussen Overvecht en Zuilen werd in 1972 een tweede brug over de Vecht gelegd: de J.M. de Muinck Keyzerbrug.
Door ter hoogte van Overvecht, op de grens met Westbroek, een verbinding te maken tussen de rijkswegen Utrecht - Amsterdam (A2) en Utrecht - Hilversum (A27) werd in 1976 de noordelijke rondweg tot stand gebracht: de Zuilense ring.

Naast de woonbebouwing werd in het noordwesten van de wijk een complex van sportvelden (waaronder een kunstijsbaan/atletiekbaan), een industrieterrein (San Franciscodreef e.o.) en de begraafplaats Daelwijck aangelegd.
Door de gehele wijk werden kleine buurtwinkelcentra geplaats, in Noord gesitueerd rond een pleintje met een omvang van circa 25 winkels, in Zuid circa 10 winkels in stroken tussen de woonbebouwing in. Naast deze buurtwinkelcentra werd centraal in de wijk het "Grootwinkelcentrum Overvecht" geplaatst met daarnaast een vervoerscentrum. Door de omvang en de diversiteit oefent het "Grootwinkelcentrum Overvecht" een aantrekkingskracht uit tot buiten de eigen wijkgrenzen (Zuilen, Tuindorp, Tuinwijk).

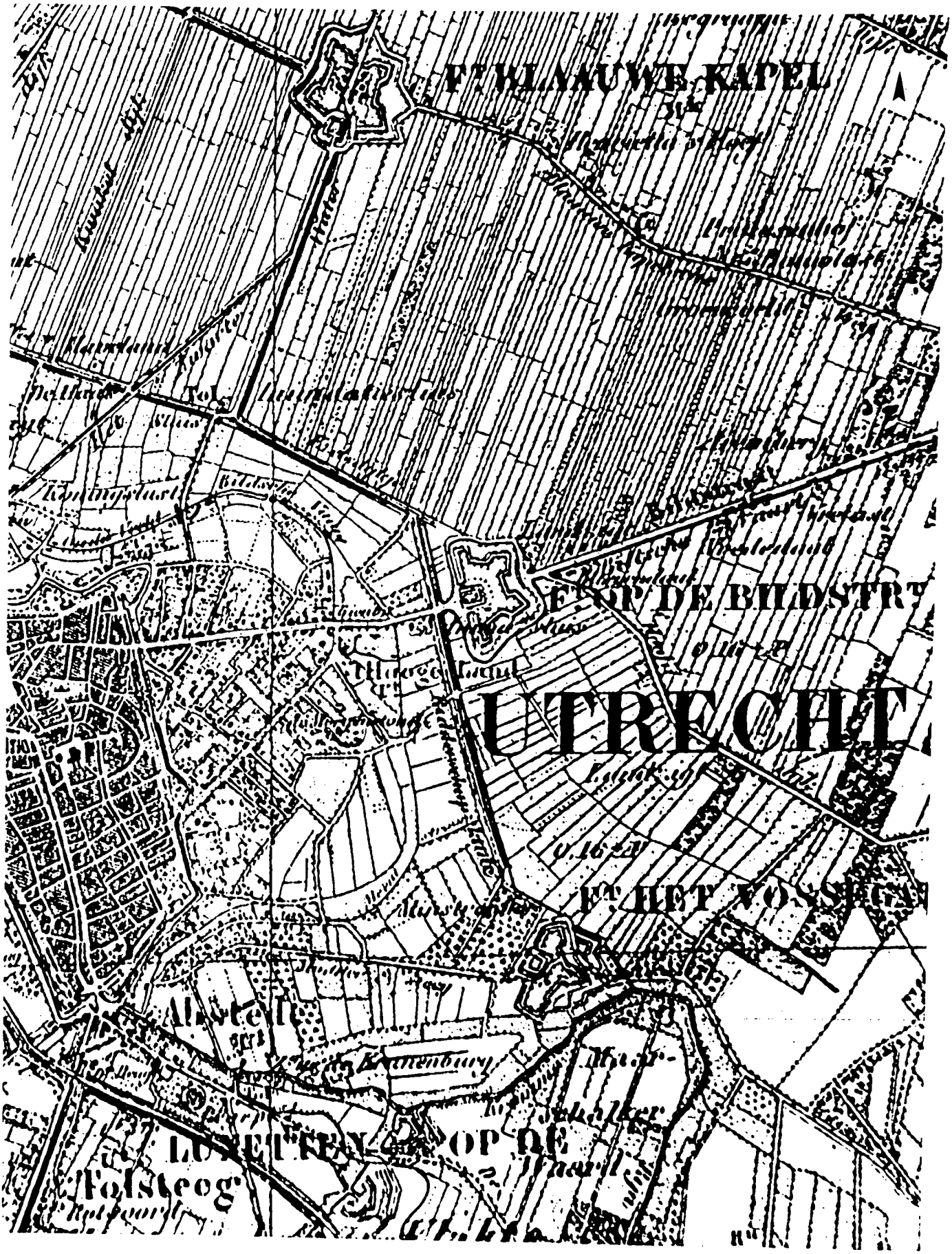
De laatste jaren vindt er ook in Overvecht een verdichting van de bebouwing plaats. De plaatsen die opengebleven waren tot nadere bestemming worden ingevuld met nieuwbouw (onder andere houtskeletbouw). Ook de Klopdijk viel in de tachtiger jaren ten prooi aan de bebouwingsuitbreiding. Hoewel de dijk zoveel mogelijk in originele staat gelaten is (met de populierenrijen aan weerszijden), is ze nu geheel ingesloten door de bouw van 800 eengezinswoningen.

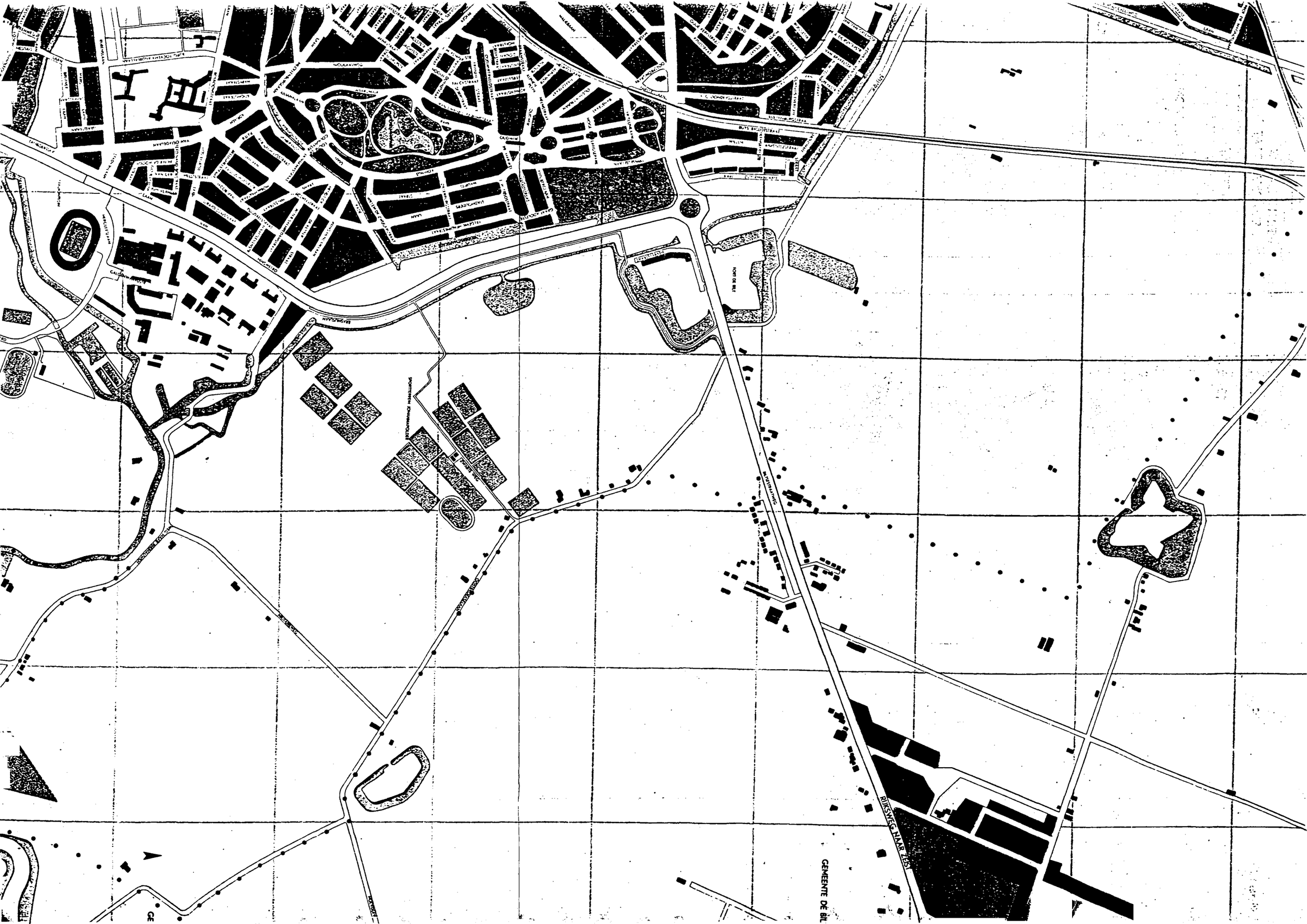
Deelgebied 18.

grenzen: spoorweg Utrecht-Amersfoort/Hilversum, gemeentegrens (in de polders), Rijksweg Hilversum-Utrecht (A27), Weg naar Rhijnauwen, Rijnsweerdgracht, Louis Bouwmeesterlaan, Rijksweg N222 (E8), Berekuil, Sartreweg, gracht ten zuidwesten van Tuindorp-oost, prof. Jordanlaan, Kapelweg, Bastionweg.
namen: Tuindorp-oost, Voorveldse polder, Rijnsweerd-noord, Rijnsweerd-zuid.

Afbeelding: blz. 170
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht

Afbeelding: blz. 171
Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)


UTRECHT

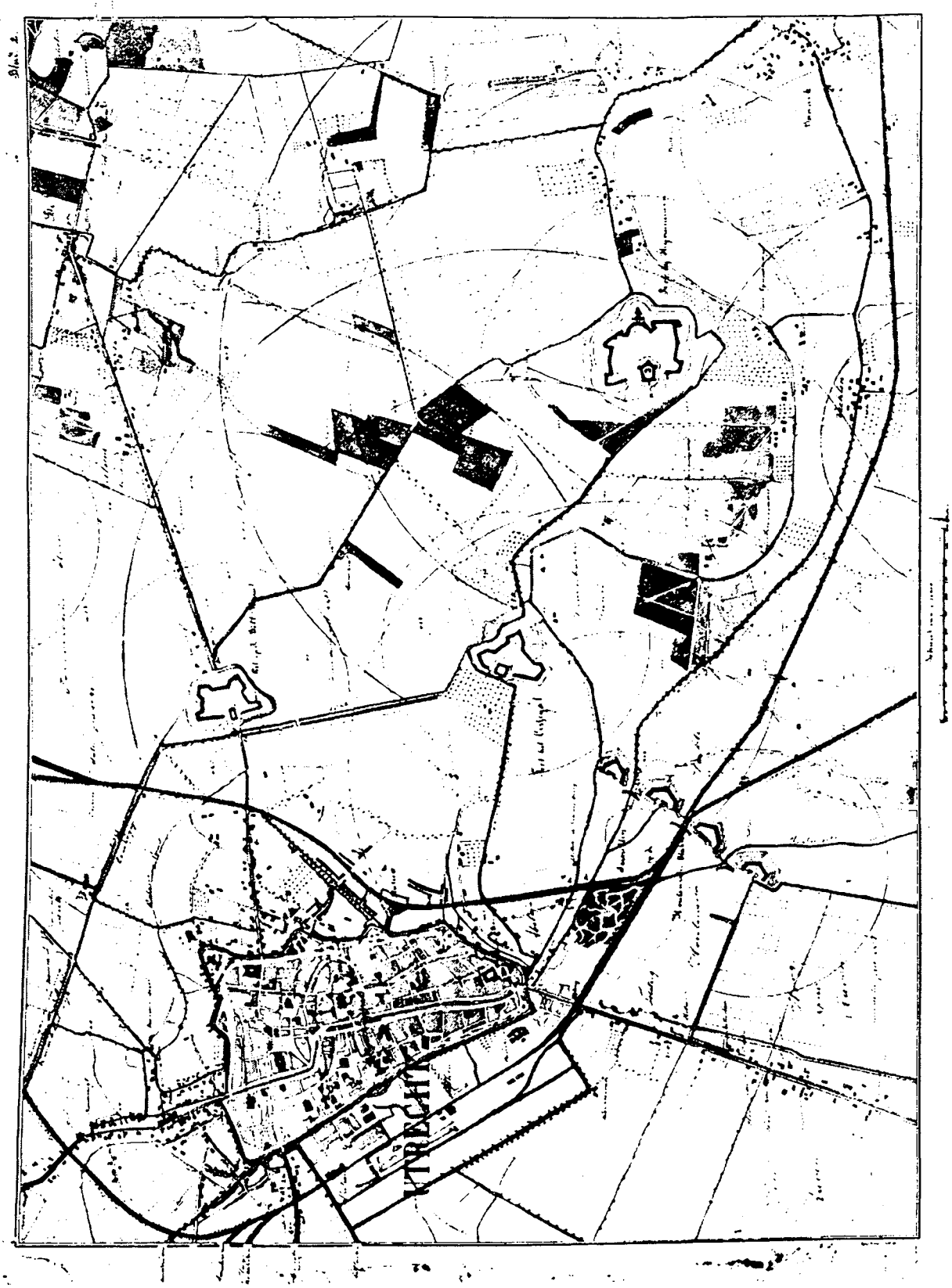

RIJKSWEG NAAR ZEIST

Deelgebied 18 omvat het sport-, recreatie- en volkstuinengebied Tuindorp-oost, recreatiegebied de Voorveldsepolder, het kantorengebied Rijnsweerd-noord en het bungalowgebied Rijnsweerd-zuid.
Het gebied kan (behoudens Rijnsweerd-zuid) gekarakteriseerd worden als een tamelijk open en groen gebied. Het maakt echter een verbrokkelde indruk, doordat er veel niet ingerichte restgebieden zijn, restanten van oudere situaties, gedeeltelijk opgespoten gebieden en grote nieuw ingerichte gebieden.

Het gebied ligt op de rand van de stroomrug van de Vecht en Kromme Rijn (klei-afzetting) en de veengebieden ten noordoosten van Utrecht. De oude kleigebieden zijn al vroeg in cultuur gebracht. De oudste ontginning (een blokontginning) moet de Zeisteroever zijn (onder landgoed Oostbroek in De Bilt, gedeeltelijk in deelgebied 21 gelegen). Deze zou nog mogelijk uit de 10de eeuw dateren. In westwaartse richting gerekend hebben we vervolgens "de Klei", vermoedelijk een twaalfde eeuwse indijking tussen de Zeisteroever en de Abstederweide. De dubbelpolder Abstederweide/Biesveld moet reeds voor 1120 zijn ontgonnen. Dit geldt ook voor de kleine zeshoekige polder, Rijnsweerd. Omstreeks 1122 is de Benedictijner abdij Onze Lieve Vrouwe en St. Laurens (abdij Oostbroek) gesticht in De Bilt. Vanuit het hart van dit abdijterrein is een dijk aangelegd, de Hoofddijk. Deze liep in noordwestelijke richting langs de polder Abstederweide/Biesveld, een hoek hiervan afsnijdend. Deze afgesneden hoek viel tot voor een dertigtal jaren nog in het landschap te herkennen. Ongeveer ter hoogte van de huidige rioolwaterzuivering aan het Zandpad (zie: deelgebied 17) liep de Hoofddijk over in de Vechtdijk. Het is niet geheel duidelijk of de Vechtdijk er al lag, of dat deze dijk gelijktijdig met de Hoofddijk is aangelegd.
Vanuit de Hoofddijkse wetering en Hoofddijk, die op de rand van de veengebieden loopt, is een begin gemaakt met de ontginning van de uitgestrekte veengebieden in cope-contracten (uitgifte contracten).

Het gebied was in eigendom van de bisschop van Utrecht en de graaf van Holland. De woeste gronden werden onder andere aan de kapittels en abdijen uitgegeven. Die konden de gebieden dan vervolgens in eigen beheer (zoals de abdij Oostbroek) ontginnen, of ter ontginning uitgeven aan kolonisten. Bij die uitgifte werden de kolonisten weliswaar privaat-rechtelijk gezien eigenaars ("copers"), maar bleven onder het landheerschap van de "vercoper".
De woeste grond werd vanuit de Hoofddijk in hoeven (ca. 13 ha.) uitgegeven. De breedte werd uitgezet langs deze ontginningsbasis, de hoevedijk. Elk kavel was dertig roeden breed (113 meter) en 6 voorlingen diep (ca. 1250 m.)
Achter zo'n onginningsslag werd een eindwetering gegraven en een dijk aangelegd. Deze dijk werd dan weer een nieuwe ontginningsbasis. De gronden werden weer ingedeeld in hoeven.

Afbeelding: blz. 173
De fortenlinie ten oosten van de stad Utrecht met daarin aangegeven de verboden kringen, ca 1876



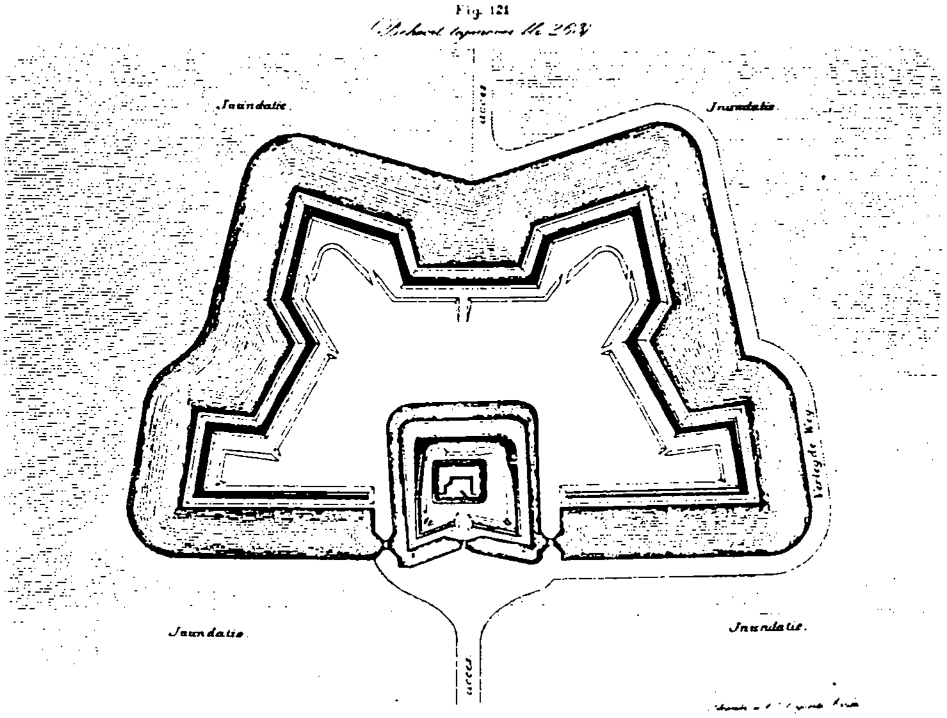
In de loop der tijd zijn deze "oerkavels" samengevoegd, gedeeld of gesplitst bij erfenissen of verkoop. Hierdoor zijn weliswaar de kavels loodrecht op de dijken gebleven, maar van verschillende breedte.
In het onderhavige gebied ligt nog een ongehavend gedeelte van de eerste slag van deze ontginning: de Voorveldse polder. Er is daarnaast nog een gedeelte van de Hoofddijk behouden gebleven: de Oostbroekselaan. Voor de rest is in het gehele gebied de polderstructuur verdwenen door opspuiting, bebouwing of anderszins.

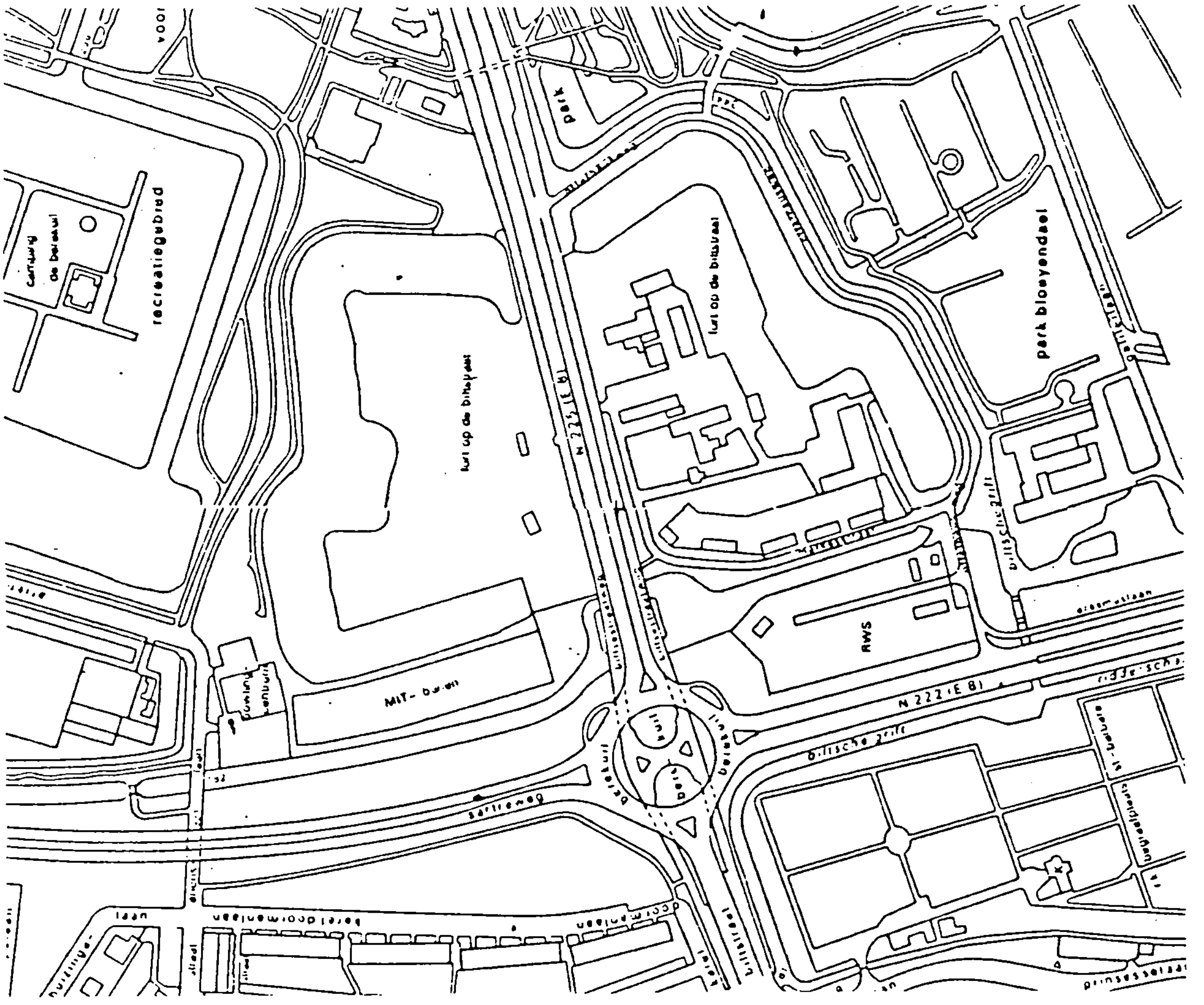
Het belangrijkste structuurelement in dit gebied is de uitvalsweg naar het oosten. De oudste weg van Utrecht naar het oosten liep om de veengebieden heen, via de Tolsteegpoort, de Absteder dijk (links van de Rijn), de Vossegatsedijk, de Rijnsoever, via Bunnik naar Zeist. Dit was de oude Steenweg.
Nog voor de voltooiing van de ontginning van de eerste slag werd al in ca. 1139 de (latere) Biltse Straatweg aangelegd. Deze liep rechtstreeks vanuit Utrecht naar de hoge gronden bij De Bilt, om vandaar op de Arnhemse Bovenweg te komen. Deze weg werd in 1290 bestraat, de nieuwe Steenstraat. Deze weg was zeer belangrijk. In de 17de eeuw werd hij verbreed. Toen is ook de Biltse Grift aangelegd, met een jaagpad erlangs.
In de 17de en 18de eeuw zijn langs deze weg een groot aantal landhuizen gesticht. Deze maakten deel uit van de Stichtse lustwarande. Op het sinds 1954 Utrechts gebied stonden Groenstein (een verbouwde boerderij), Bloeyendaal en Rijnenburg (het verbouwde melatenhuis).
In 1817 is de Biltse Straatweg aangewezen tot Rijksweg, waarna hij in 1824 met klinkers bestraat is. Langs de weg is een rij bomen geplant.

Nadat besloten was Utrecht binnen de vesting Holland te trekken, was het noodzakelijk om een nieuwe verdedigingslinie te bouwen, die oostelijk langs Utrecht zou komen te liggen. De Nieuwe Hollandse Waterlinie zou een gebied omvatten, dat goed te inunderen moest zijn. Hiervoor werden een aantal inundatiesluizen en hulpweteringen aangelegd. De accessen door deze waterlinie (waaronder de dijken en de wegen) moesten verdedigd kunnen worden.
De Biltse Straatweg was een van deze accessen. Midden op deze weg werd derhalve een fort gebouwd, waaromheen de weg moest worden geleid.
Dit fort, het fort op de Biltstraat, werd tussen 1816 en 1819 gebouwd. In 1850 werd dit fort versterkt met een wachthuis en in 1875 met een bomvrije kazerne.
De houten bebouwing aan de Oostbroekselaan (een onderdeel van de Hoofddijk) is het gevolg van de bepalingen betreffende de verboden kringen rondom het Fort op de Biltstraat. De verboden kringen dienden ertoe om vrije schootsvelden rond het fort te verzekeren. Houten gebouwen konden makkelijk verwijderd worden.

Afbeeldingen: blz. 175
Boven:
Fort de Bilt in de 19de eeuw.
Onder:
Fort de Bilt in 1976.

Fig. 121





Toen het verkeer toenam en ook nog een tramlijn over de Biltse Straatweg werd aangelegd, werd het fort als een steeds groter verkeersobstakel. Na veel debat is in 1929/1930 de Biltse Straatweg dwars door het fort geleid, weer volgens het oorspronkelijk tracé. Ter compensatie van de verzwakking van het fort werden er vijf betonnen kazematten op het fort gebouwd en werd voor het fort de Griftesteinselinie aangelegd (in De Bilt).
De Offerhausweg, genaamd naar de ontwerper van het fort, is de zuidelijke omleidingsweg om het fort. Hij dateert uit 1816. Alle verkeer is hier tot 1930 overheen geleid. Slechts een fietspad liep noordelijk langs het fort.
Op de zuidflank van het doorbroken fort is in de jaren vijftig enige woonbebouwing geplaatst. In 1930 is hier ook een kazerne ondergebracht.
Het fort op de Biltstraat was in 1879 met de forten Blauwkapel, Vossegat en de Lunetten verbonden via een gedekte weg (een militaire weg). Deze is onder Rijksweg N222 (E8) verdwenen. Deze weg is in 1938 aangelegd als onderdeel van de rondweg rond Utrecht. De Biltse grift is toen gedeeltelijk verlegd en overkluisd en de Ridderschapsvaart is gedeeltelijk gedempt en aangesloten op de Biltse grift.

In 1949 werd de Zeistertram van de Utrechtse Tramway Maatschappij opgeheven. De twee wachtbankjes in Fort op de Biltstraat zijn de laatse herinneringen aan deze tramlijn, die in 1889 had aangevangen als paardetram en sinds 1909 als elektrische tram had gereden. In 1949 werd hij vervangen door autobussen.

Zowel in 1896 als in 1954 heeft de gemeente Utrecht gebieden van de buurgemeenten Maartensdijk en De Bilt geannexeerd. De Voorveldse polder is bij de grenswijziging van 1954 aan Utrecht gekomen.
Het fort Voordorp, deel uitmakend van een tweede fortenlinie om de eerste linie heen, ligt in de gemeente Maartensdijk. Wel liggen er enige betonnen groepsschuilplaatsen (type P), die in 1939/40 ter ondersteuning van het fort aangelegd zijn, binnen de gemeentegrenzen.

In 1948 heeft de gemeente Utrecht op aanvraag direkt toestemming gekregen om in de verboden kringen rond het fort Rhijnauwen, het fort op de Hoofddijk en het Fort op de Biltstraat te bouwen. De reglementen rondom deze verboden kringen waren al geruime tijd weinig hard meer. Er werden toen reeds geruime tijd zeer veel ontheffingen verleend om stenen gebouwen in de "verboden kringen" op te richten.

In het structuurplan van 1948 staat bij Rijnsweerd een luxe-wijk aangegeven. Deze is inderdaad gerealiseerd. Vanaf 1966 zijn hier vele bungalows gebouwd. Sinds 1980 is direkt ten noorden van deze bungalowwijk een wijk gebouwd met premie-koopwoningen. Deze is van de bungalowwijk gescheiden door een gracht. Deze gracht loopt via een rechthoekig tracé door het hele plangebied.

Direct na de annexatie van het grondgebied van de naburige gemeenten heeft de gemeente Utrecht een plan ontworpen voor de bouw van middenstandswoningen. Het ontwerp voor deze ruim opgezette wijk, Tuindorp-oost (arch. D. Janssen, gemeente Utrecht), bestaat uit twee delen. Het noordelijke gedeelte rond het Kouwerplantsoen was reeds in 1959/60 voltooid. Het zuidelijk gedeelte is rond 1965 gerealiseerd.

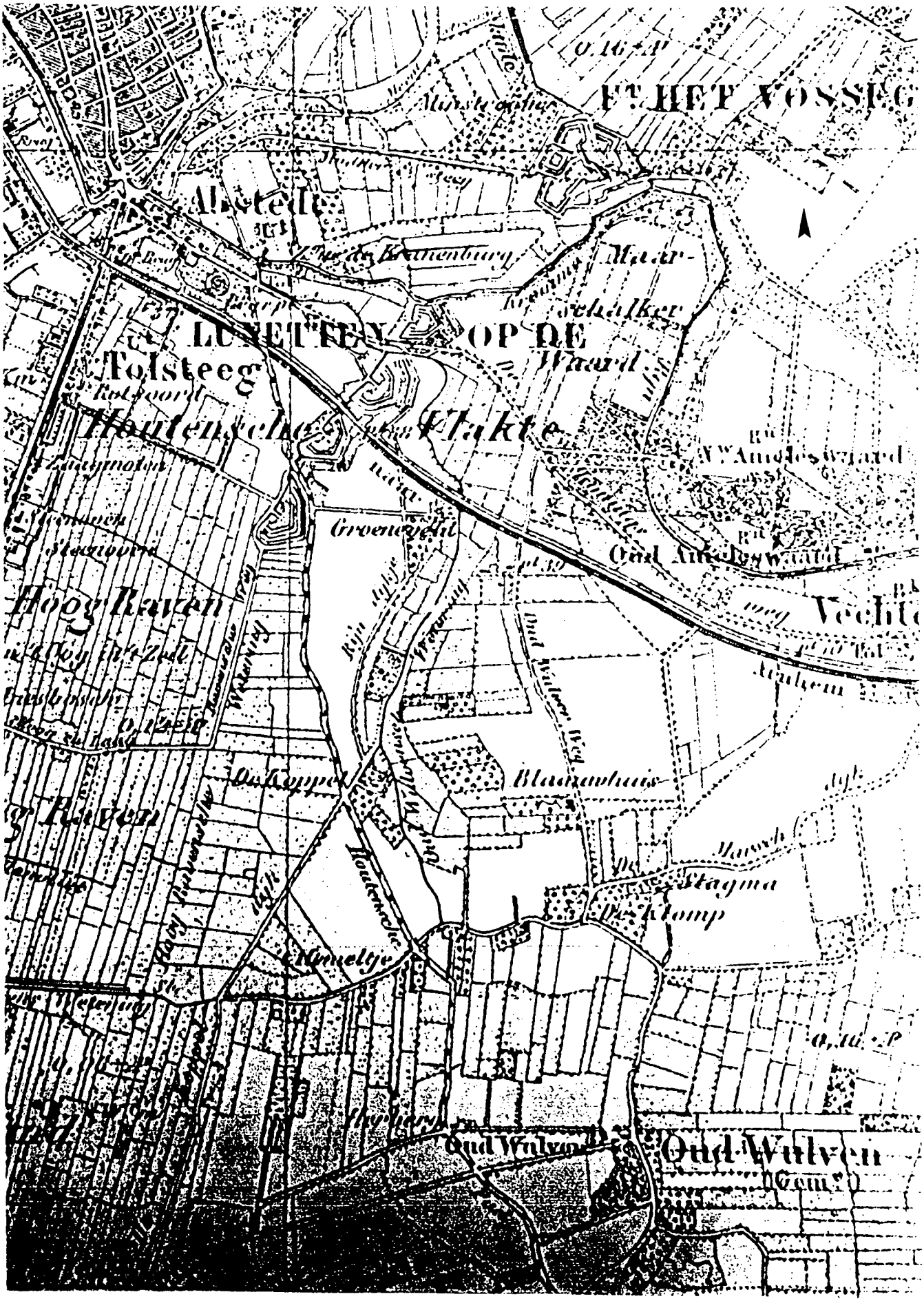
Kenmerkend zijn de open structuur, de grote verschillen in bouwhoogte, de lusvormige straten en het binnenblok-winkelcentrum (de Gaard).
Verder zijn er in Tuindorp-oost enige sportparken, de nieuwe Veemarkt, een recreatieterrein (met o.a. een camping) en volkstuinen aangelegd.

Tussen het knooppunt Rijnsweerd en de Biltse Straatweg zijn enige zeer grote kantoorgebouwen verrezen: o.a. het Amev-kantoor (1971-'74) en het provinciehuis (1975-'78).
Momenteel zijn er plannen om in de voormalige polder Voorveld, waar nu sport- en recreatietereinen liggen, premie-koopwoningen te bouwen.

Deelgebied 19.

Grenzen: Kromme Rijn, Gemeentegrens Bunnik, spoorlijn Utrecht-'s-Hertogenbosch.
Namen: Maarschalkerweerd.

Afbeelding: blz. 179
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht


Ft. HET VOSSEG
Abstede
LUNETTEN OP DE
Tolsteeg
Houtensche Vlakte
Groeneveld
Hoog Raven
Oud Amelswaard
Vecht
Blaauwhuis
Stagma
De Klomp
Oud Wulven
Oud Wulven

Het gebied behoort tot het stroomgebied van de Kromme Rijn die in het verleden - nog onbedijkt- hier allerlei vertakkingen en stroomverleggingen had. Als gevolg hiervan is een aaneengesloten rivierkleigebied ontstaan, bestaande uit relatief hoog gelegen, brede stroomruggen, afgewisseld door lager gelegen kommen. Deze structuur, bestaande uit oeverwallen en komgronden, komt in het gehele gebied voor. De komgronden worden en werden door hun lage ligging en daarmee samenhangende vochtigheid gebruikt als weiland. De stroomruggen zijn zeer geschikt voor akker-, tuin- en bosbouw en vertonen een dichtere beplanting ten opzichte van de meer open kommen. De ontsluitingswegen bevinden zich ook op de stroomruggen, zoals bijvoorbeeld de Koningsweg.

Met de ontginning van de gronden werden in dit gebied twee polders gevormd: de grote Koppel (aan de oostzijde) en de kleine Koppel (aan de westzijde), gescheiden van elkaar door de Koppeldijk (of -weg). Deze Kopppeldijk was vermoedelijk al aanwezig voor de daadwerkelijke ontginning. De Koppeldijk sloot in het zuiden aan op de Heemstederdijk - daterend uit de 11de eeuw - en vormde daarmee de zuidoostelijke route van Utrecht naar Heemstede. De Koppeldijk liep namelijk door binnen de toenmalige stadsvrijheid van Utrecht tot bij de Kovelaarsbrug, hetgeen het synoniem Kovelwader- of Kovelaarsdijk verklaart.
In dit gebied is in de 12de eeuw een oude, nog niet verlande bedding van de Kromme Rijn vergraven tot de Oud Wulverbroekwetering. Waar de Koppeldijk deze wetering naderde nam de dijk een gebogen vorm aan en volgde de linkeroever. Sedert de 18de eeuw heet de dijk op deze plaats de Rijndijk. Voor de 18de eeuw had men het verband met de oude rijnloop niet gelegd en stond de moerassige omgeving bekend als De Meern en maakte deel uit van de Grote Koppel.

Op een stroomrug van de Kromme Rijn liep de weg naar Wijk bij Duurstede. In de 19de eeuw werd de weg verbreed en het eerste gedeelte van de weg, dat aansloot op de Gansstraat werd rechtgetrokken. De verbetering van de weg maakte deel uit van het plan van koning Lodewijk Napoleon om op de door hem aangekochte landgoederen Oud- en Nieuw Amelisweerd een paleis te laten bouwen. De weg die door liep tot aan de oprijlaan van Oud Amelisweerd kreeg de naam Koningsweg.

In 1824 werden in dit gebied ten behoeve van de Nieuwe Hollandse Waterlinie de vier Lunetten gebouwd. Het gebied - de Houtense Vlakte - was hoger gelegen en daardoor moeilijk inundeerbaar. De verdediging van deze vlakte moest aan speciale eisen voldoen. Aan de gewenste extra beveiliging konden de Lunetten beantwoorden. Een lunet is een klein fort met twee geknikte flanken aan de frontzijde. In tegenstelling tot een fort heeft een lunet een rondgaande bekledingsmuur (een fort heeft omklede wallen). De lunetten dienden ter verdediging van de Houtense Vlakte en de daarop gelegen belangrijke routes, te weten: de Koningsweg en het Houtense pad. In 1868 kwam daar de spoorlijn Utrecht- 's-Hertogenbosch bij. Tussen 1875 en 1879 werden de Lunetten onderling verbonden met de forten Vossegat, De Bilt en Blauwkapel via de zogenaamde gedekte gemeenschapswegen (respectievelijk de Tamboersdijk, de Ezeldijk en de Blauwkapelseweg).

Omdat de Lunetten toch onvoldoende geacht werden voor de verdediging van de Houtense Vlakte, werden de twee vooruitgeschoven forten Vechten en Rhijnauwen aangelegd, zodat de Lunetten op de tweede linie kwamen te liggen (1880). In 1936 werden de Lunetten nog voorzien van een aantal groepsschuilbunkers. De Lunetten werden officiëel in 1960 als vestingwerk opgeheven. Zes jaar eerder (1954) waren zij met de wijziging van de gemeentegrenzen al op Utrechts grondgebied gekomen.

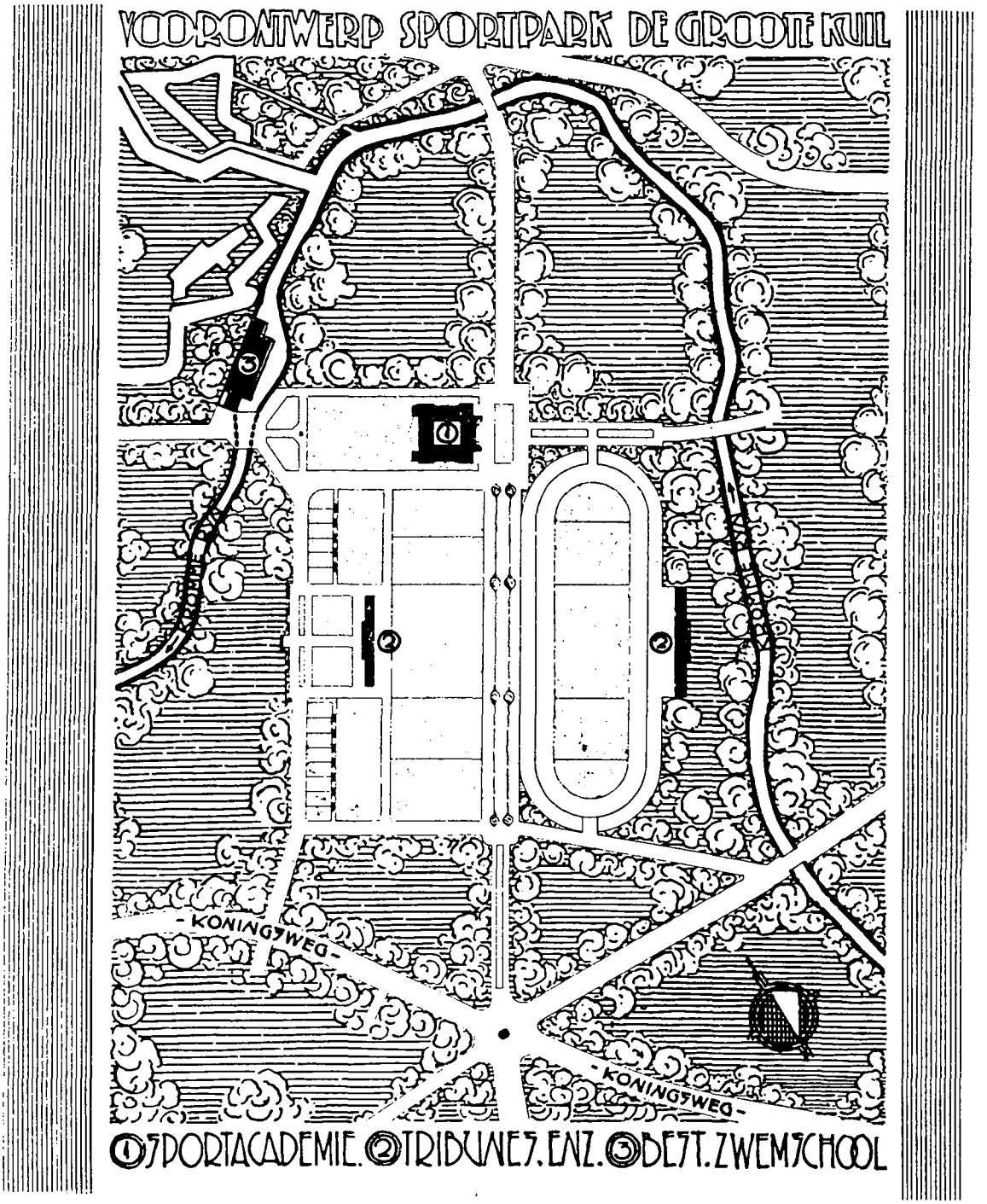
De Lunetten werden bedreigd door uitbreidingsplannen. Al in het vooroorlogse uitbreidingsplan van Berlage en Holsboer waren hier - in de verwachting van de opheffing van de verboden kringen - een groenstrook en de twee ringwegen geprojecteerd. De oostelijke rondwegen zijn hier tot stand gekomen op enigszins gewijzigd tracé. Maar de Lunetten zelf en hun oorspronkelijke omgeving zijn relatief goed intakt gebleven. De natuurwetenschappelijke waarde van de Lunetten is groot (flora en fauna).

Als onderdeel van het Krommerijnlandschap werd de Maarschalkerweerd gedurende de periode dat de rivier weinig water bevatte gebruikt als gemeenschappelijke weidegrond. Het gebied is nog steeds een dunbevolkt, landelijk gebied en sluit aan op de landgoederen Oud- en Nieuw Amelisweerd, eigendom van de gemeente Utrecht. Onderdeel van de Maarschalkerweerd is het gebied genaamd Mereveld. Mereveld ligt nu ingeklemd tussen de spoorlijnen Utrecht-'s-Hertogenbosch en Utrecht-Arnhem en de rijkswegen 12 en 27.

In het plan Berlage/Holsboer werd het gehele gebied bestemd voor recreatie: er werd een groot sportterrein annex stadion geprojecteerd, genaamd 'De groote kuil'. De ideëen van Berlage en Holsboer zijn hier in gewijzigde vorm gerealiseerd: er is een complex van sportvelden gekomen en in 1935 is de renbaan Mereveld aangelegd ten oosten van de Mereveldseweg.

De in het uitbreidingsplan opgenomen rondweg is eveneens gerealiseerd. Dit is hier met name ten koste gegaan van het oorspronkelijke landschap.
In 1938 is in verband met de geplande rondweg ten oosten van de stad een gedeelte van de Oudwulverbroekwetering gedempt. Zo'n veertig jaar later werd het tracé van de rijksweg 27 gepland dwars door het landgoed Amelisweerd. Door veelvuldig protest en aangeboden alternatieven is het tracé uiteindelijk verlegd. De rijksweg, die geopend werd in 1986, snijdt nu een klein gedeelte van het landgoed af. De renbaan, die eveneens ten prooi zou vallen aan de rijksweg, kon als nationaal paardenrace-circuit niet meer gered worden en dient nu nog slechts ter training en voor plaatselijke paardenraces.

Afbeelding: blz. 182
Voorontwerp Sportpark De Grote Kuil.

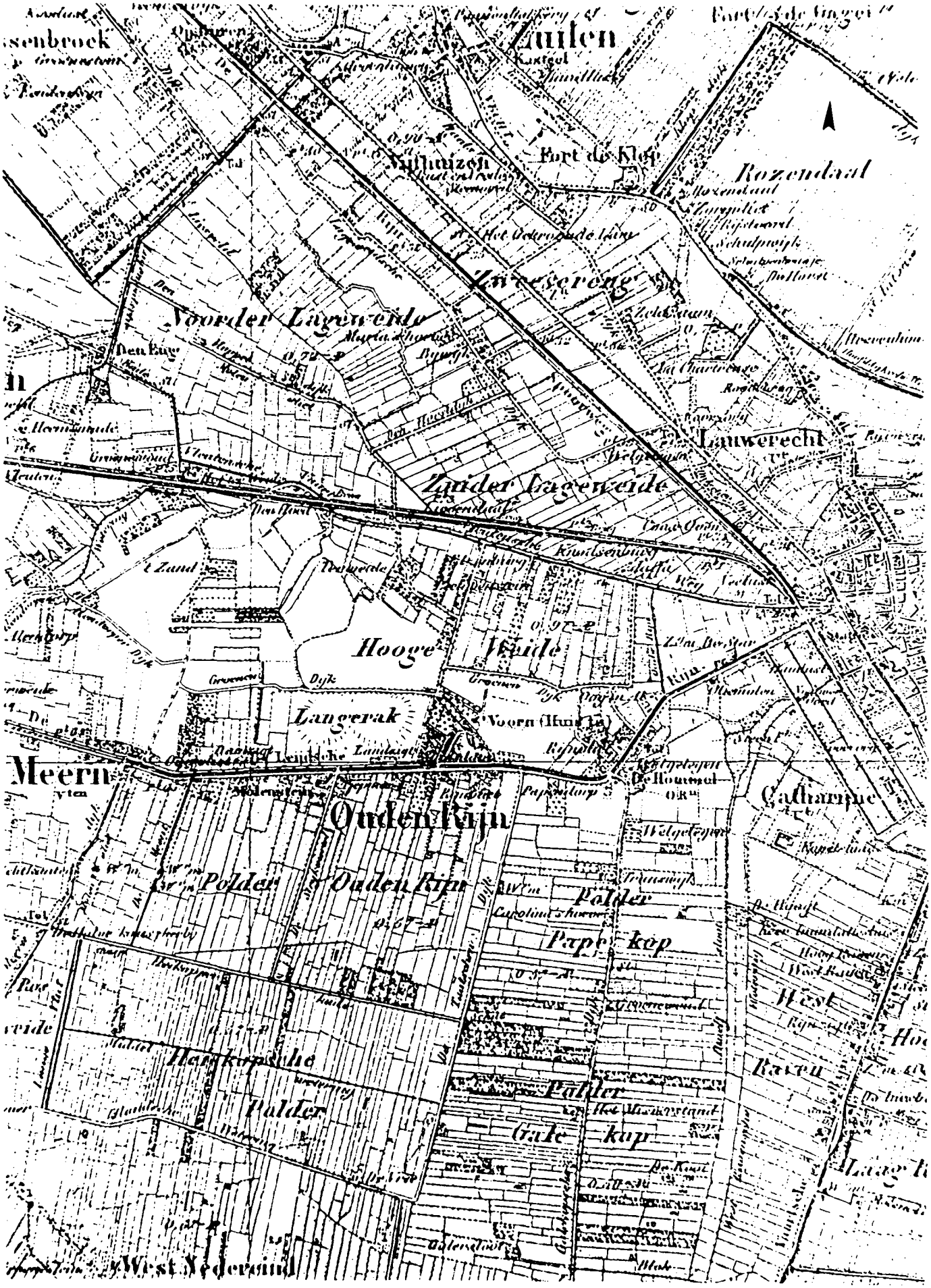

VOORONTWERP SPORTPARK DE GROOTE KUIL
- KONINGSWEG -
- KONINGSWEG -
① SPORTACADEMIE. ② TRIBUNES. ENZ. ③ DEST. ZWEMSCHOOL

Oudere, nog aanwezige elementen in dit gebied zijn: de Mereveldseweg met een enkele 18de eeuwse boerderij, een gedeelte van de Rijndijk en het jaagpad langs de Kromme Rijn. Het bestemmingsplan Maarschalkerweerd van 1977 waarborgde het landelijk-recreatieve karakter van dit gebied. Wel is het gebied Mereveld geheel afgesneden van het Krommerijngebied, waar het in feite een onlosmakelijk onderdeel mee vormde.

Deelgebied 20.

grenzen: Rijksweg A2/E9, Spoorweg Utrecht-Rotterdam/Den Haag, Amsterdam-Rijnkanaal, rijksweg A12 (E8, E36), knooppunt Oudenrijn, Rijksweg A2 (E9), Groenedijk (gemeentegrens), gemeentegrens, Hof ter Weydeweg, gemeentegrens.
namen: Lage Weide, Hoge Weide, Oudenrijn, Papendorp/Galekop.

Afbeelding: blz. 185
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht


Zuilen
Fort de Klop
Rozendaal
Zweeserenge
Noorder Lageweide
Lauwerecht
Zuider Lageweide
Hooge Weide
Langerak
Meern
Ouden Rijn
Polder
Ouden Rijn
Polder
Pape kop
Heiskopsche
Polder
Polder
Gale kop
West
Raven
Catharine
West Nederland

Het noordelijke gedeelte van de westelijke grens van de gemeente volgt de oude begrenzing van de stadsvrijheid: het gebied dat rechtsafhankelijk was van de stad.
In de noordelijke helft van dit deelgebied is een gedeelte van de polders Hoge en Lage Weide opgenomen, in de zuidelijke helft gedeelten van de polders Papendorp/Galekop en een gedeelte van de polder Oudenrijn.
Dit deel van de gemeente Utrecht is een van de weinige nog niet ontpolderde gebieden. Het ressorteert onder het waterschap Oude Rijn te Vleuten. Het gebied is voornamelijk in gebruik voor veeteelt (met name droogvee). Deze functie staat onder zware druk, want de gemeente Utrecht heeft haar oog laten vallen op dit gebied als bouwlokatie.
Naast weilanden zijn er in dit gebied nog enige sportvelden en recreatiegebieden (sportpark Strijland, sportpark Terweide), volkstuinen, woonwagencomplexen en een klein industriegebied. De bebouwing in dit gebied bestaat in hoofdzaak uit boerderijcomplexen, landarbeidershuisjes en buitenhuizen (voornamelijk in al dan niet verbouwde boerenhuizen). Recentelijk zijn er enige industriehallen gebouwd.

Belangrijke delen van de verkaveling dateren nog uit de middeleeuwen. De ontginningsgeschiedenis van deze gebieden is zeer ingewikkeld. Er is nog maar betrekkelijk weinig over bekend.
De oorspronkelijke loop van de Oude Rijn heeft in dit gebied gelegen. Deze rivier heeft over een brede strook rivierkleigrond afgezet. Naast en tussen deze rivierkleiafzettingen liggen veenkussens. Door regelmatige overstromingen zijn op de veenkussens dunne lagen komklei afgezet.
Door veranderingen in de afwatering en het droger worden van het klimaat werden de onderhavige gebieden droger. De Oude Rijn verzandde langzaam. Omstreeks 1000 was hij vermoedelijk al niet meer bevaarbaar zijn geweest.
De drogere kleigebieden werden vanaf de 10de eeuw in cultuur gebracht, verkaveld in een blokverkaveling. De (oorspronkelijk) onregelmatige vormen van de ontginningen wijzen hierop.
Toen er sinds de 12de eeuw gewerkt werd aan de strokenontginningen in het veengebied, werd van een zeer regelmatig patroon uitgegaan. Bovendien geschiedde dit met allerlei wetering en dijken. Een aantal van de oude ontginningen is toen heringedeeld op een regelmatiger wijze (analoog aan de strokenontginningen). Ook werd er in grote gebieden klei afgegraven voor de baksteen- en pannenbakkerijen. Gezien de verlaging van het maaiveld waren herontginningen nodig.
De kavelsloten (of weersloten) zijn tegenwoordig breder dan oorspronkelijk. Door het steeds uitbaggeren ten behoeve van de produktie van toemaak zijn ze steeds verdiept en verbreed.

De 19de en 20ste eeuwse grote infrastructurele werken (spoorwegen, rijkswegen, Amsterdam-Rijnkanaal e.a.) zijn dwars door de bestaande structuur aangelegd.

De Hoge en Lage Weide zijn vroeg in cultuur gebracht. De ondergrond van de Hoge Weide bestaat voornamelijk uit rivierklei (stroomruggronden), terwijl de Lage Weide bestaat uit een laag komklei op veen (overstromingsgebied). Gelegen tussen twee rivieren (de restgeul van de Oude Rijn en de Vecht) bleek ontwatering eenvoudig te zijn. Deze gronden zijn in cultuur gebracht via een blokverkaveling.

De Hoge en Lage Weide vormden aanvankelijk gezamenlijk één ongedeeld gebied. Deze weide "de Trechter Weyde" was de stadsweide van Utrecht, die het gezamenlijk eigendom was van de burgers van de stad of van een bepaalde groep burgers uit de stad. Deze eigenaars konden hun vee hier weiden.
In de loop der tijd is de stadsweide eigendom van de stad geworden. De stad verpachtte weiden in dit gebied aan particulieren.
Nog voor 1265 is de weide gescheiden in de Hoge en de Lage Weide. De scheiding werd gevormd door de Vletsloot, die vanaf de Lageweidsedijk in zuidwestelijke richting liep en in de Vleutensche Wetering uitmondde. De Vleutensche Wetering is waarschijnlijk in de dertiende eeuw gegraven als vervanging van de toen geheel onbevaarbare Oude Rijn.
Kort voor 1318 heeft men de Hoge en de Lage Weide in kavels ingedeeld. Deze kavels werden verpacht aan particulieren.
Vanwege de nijpende geldtekorten van de stad zijn tussen 1432 en 1434 de kavels van de stadsweide verkocht in openbare verkopingen.
Herverkavelingen, afgraving van klei gevolgd door inpoldering, en doorbraken hebben de verkavelingsstructuur ondoorzichtig gemaakt.
Door de aanleg van Rijksweg 2 (in 1949) is het westelijk gedeelte van deze polders afgesneden. In het oostelijke deel werd een industriegebied ingericht (zie: deelgebied 14).
Van de Lage Weide is nog slechts de Huppeldijk met enig daaraan gelegen boerderijen en landarbeiderswoningen behouden. De verkaveling is hier nog redelijk intact. De randwetering, de Vleutensekade, vormde de gemeentegrens.
Bij de aanleg van de spoorweg Rotterdam-Utrecht door de Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij werd een bocht van de Vleutensche Wetering afgesneden. Het water werd onder bruggen doorgevoerd, terwijl de dijk verlegd werd.
Vanwege de aanleg van het Merwedekanaal (1884-1892) is de spoorweg verlegd en verhoogd. De bruggen over de Vleutensche Wetering werden vervangen door hogere exemplaren.

Na het graven van het Amsterdam-Rijnkanaal bleek het noodzakelijk een gedeelte van de Vleutenseweg in noordelijke richting te verleggen, tot tegen de spoorlijn (zie: deelgebied 4). Toen is de Verlengde Vleutenseweg aangelegd, die via een bocht weer terugkomt op de Vleutenseweg.

In 1957/58 heeft hier een ruilverkaveling plaatsgevonden. Deze heeft veel gevolgen gehad. Ter opheffing van een aantal particuliere spoorwegovergangen is evenwijdig aan de spoorlijn de Hof ter Weydeweg aangelegd. De Vleutense wetering is verlegd naar de zuidzijde van de spoordijk. Het tracé ten noorden van de spoordijk is toen gedempt. De perceelsgrenzen en de kavelsloten zijn verlengd (vandaar de vreemde ligging van o.a. de boerderij Hof ter Weyde ten opzichte van de weg).
De Hof ter Weydeweg is de nieuwe zuidgrens van de Lage Weide. Bij de gemeentelijke herindeling van 1963 zijn de gemeentegrenzen tussen Vleuten en Utrecht dienovereenkomstig gewijzigd.

In de Hoge Weide ligt verder nog de dijk Hogeweide. Ten oosten van deze dijk is de polder geheel heringericht. Tussen de Hogeweide en het Amsterdam-Rijnkanaal liggen sportvelden (de 17de eeuwse boerderij Strijland is opgenomen in deze sportparken) en volkstuinen. Ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal liggen woonwijken.
De oorspronkelijke verkaveling westelijk van de Hogeweide is nog redelijk intact. Hier liggen slechts het sportpark Terweide (1953), een fruitkwekerij en enige boerderijen en landarbeiderswoningen.
De zuidrand van deze polder wordt gevormd door de Groenedijk (de bebouwing aan deze dijk behoort merkwaardigerwijs tot de gemeente Vleuten-De Meern) en de Leidsche Rijn.
De Leidsche Rijn is gegraven als trekvaart op het trajekt Utrecht-Woerden-Leiden (1663-1665). Hiervoor werd een polderwetering vergraven tot trekvaart. Vlak voor Utrecht heeft men toen de kortste verbinding met bestaand water gemaakt. Men heeft de zogenaamde "Cromte" gegraven. Dit was een aansluiting op de Vleutensche Wetering, via de Billitonkade ("de oude Rijn"). Na protesten van de stad Leiden heeft men een rechtstreekse verbindig gegraven met het Leidseveer.

De gronden ten zuiden van de Leidsche Rijn (tot aan de Hollandse IJssel) zijn vrijwel alle in strokenontginningen tot stand gekomen. De richting van de ontginning hing af van de richting van de ontwatering. Er zijn drie richtingen te onderscheiden: afwatering op de Oude of de Leidsche Rijn, via de Utrechtse polderweteringen op de Vecht of op de Hollandse IJssel.
Van de polder Oudenrijn ligt slechts een zeer smalle strook in de gemeente Utrecht. Deze polder is ontgonnen in een strokenontginning (zie: deelgebied 22). Samen met de naastgelegen polders Veldhuizen, Bijleveld en de Harmelerwaard heeft Oudenrijn één gezamenlijke ontginningsbasis, ter plaatse van de Leidsche Rijn, gehad. De oorspronkelijke ontginningswetering en -dijk zijn in 1663-1665 vergraven voor de aanleg van de Leidsche Rijn en het jaagpad erlangs. De Taatsendijk is een randafsluiting tussen de polders Oudenrijn en Veldhuizen. Langs deze dijk zijn geen kavels uitgezet; oorspronkelijk was hier dan ook geen bebouwing. Er staan nu slechts eenvoudige landarbeidershuisjes, gebouwd tussen ca. 1910 en 1915.

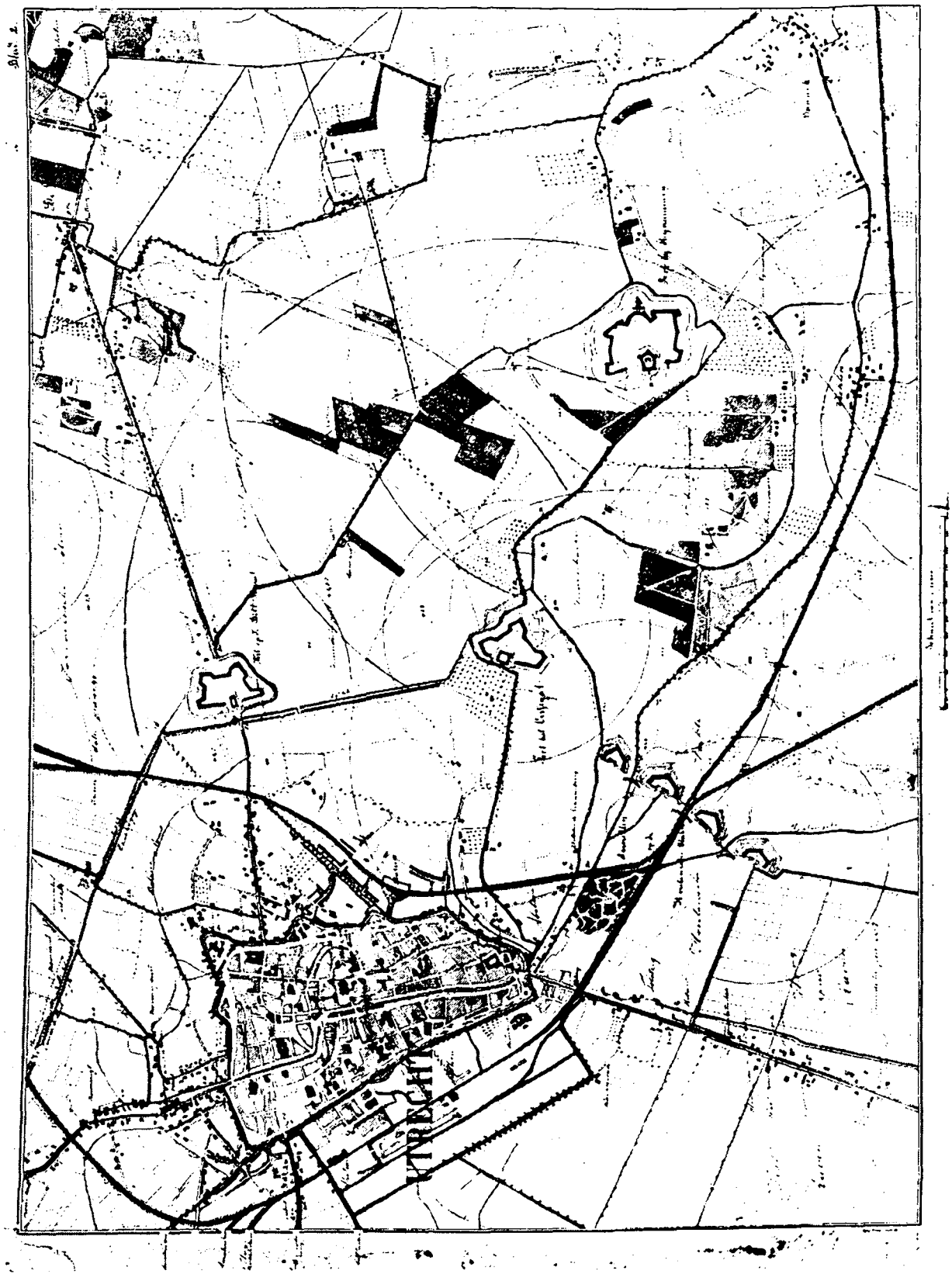
Van de polders Papendorp (fluviatiel karakter) en Galekop (een meer veenachtig gebied) is de ontginningswijze onduidelijker. De Groenewoudsedijk zal waarschijnlijk de ontginningsbasis zijn. Aan weerszijden van deze dijk liggen oude boerderijen. Deze dijk is trouwens de gaafste, die binnen Utrecht valt te zien. De oostafsluiting van deze polder, de scheiding van de polders Papendorp/Galekop en Westraven, werd gevormd door twee evenwijdig lopende weteringen met een strookverkaveling ertussen. Het is onduidelijk wat de betekenis van deze strook land is geweest. In ieder geval moet deze al in cultuur zijn gebracht voor de ontginnigen van de beide polders.
De waterstaatkundige situatie van dit gebied is enige malen gewijzigd. Na de ontginning was het land droog genoeg om er akkerbouw te kunnen plegen. Er werd tarwe en rogge verbouwd, en in mindere mate ook gerst en haver.
Door inklinking en oxidatie (van het veen) en het afgraven van klei werd het land vochtiger. Met molens werd het land bemalen, maar desondanks bleek het echter niet langer mogelijk akkerbouw te plegen. Men ging derhalve over op

veeteelt.
De aanleg van het Merwedekanaal (1892) was waterstaatkundig nog weinig ingrijpend. Via duikers onder het kanaal bleef het gebied waterstaatkundig een eenheid. Ook de twee helften van de Vleutensche Wetering werden via een duiker met elkaar verbonden. Het oostelijke tracé werd voor de scheepvaart afgesloten en later gedempt. Het westelijke tracé werd via een een zijkanaal langs het Merwedekanaal verbonden met de Leidsche Rijn.
Na de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal (voltooid in 1952) werd de Leidsche Rijn uitgediept en verbeterd in verband met de afwatering op het Amsterdam-Rijnkanaal. Aan beide zijden werden in de Leidsche Rijn sluizen aangelegd en in de Vleutensvaart werd een schutsluis aangebracht.

Deelgebied 21.

grenzen: Rijksweg A28 (E5), Bunnikseweg, Tolakkerlaan, Rijnsoever, Zandlaan noordgracht van het fort Rhijnauwen (gemeentegrens), pad langs het Hoogebos, Vossegatsedijk, Rijksweg A28 (E8).
namen: Universiteitscentrum de Uithof.

Afbeelding: blz. 191
De fortenlinie ten oosten van de stad Utrecht met daarin aangegeven de verboden kringen, ca 1876.



Deelgebied 21 beslaat het universiteitscentrum "de Uithof". Op de toegangswegen wordt gesuggereerd dat men hier een onafhankelijke gemeente betreedt. Het terrein is inderdaad door de Rijksweg A27 (E30) geheel van de stad Utrecht afgesneden, behoudens twee "poorten". Het heeft een eigen, onafhankelijke stedebouwkundige opzet.

De Uithof ligt voor het grootste deel in de oude blokverkavelingen op de rivierkleigebieden van de Kromme Rijn en de Vecht. Het terrein ligt gedeeltelijk in de polders Zeisteroever (10de eeuw), De Klei (late 12de eeuw) en de Abstederweide/Biesveld (voor 1120). Voor slechts een klein gedeelte ligt het in de strokenontginning van de veengebieden ten noord-oosten Utrecht: de Johannapolder.
Van de ontginning Zeisteroever is nog een gedeelte ten noorden van de rivierdijk, de Rijnsoever (gemeente Bunnik), behouden gebleven.
Ten zuiden van de gracht naast de Toulouselaan is nog een klein deel van de polder De Klei behouden gebleven. Deze polder was een latere ontginning tussen de Zeisteroever en het Abstederweide/Biesveld. Het is een blokverkaveling op de rivierkleigronden van de rivieren de Kromme Rijn en de Vecht. De Vossegatsedijk en een stuk van de weg naar Rhijnauwen zijn gedeelten van de ringdijk van deze polder.
De strokenverkaveling van de veengronden ten noord-oosten van de Hoofddijk eindigt bij De Bilt op de hoge zandgronden (zie ook: deelgebied 21). De eerste slag van deze verkaveling naast Oostbroek was de Johannapolder. Die naam is later op het gehele gebied van het universiteitsterrein de Uithof.
Van de Hoofddijk, de onginningsbasis van de veengebieden ten noordoosten van Utrecht, is in dit gebied nog een gedeelte behouden gebleven, namelijk dat gedeelte dat aansluit op de ringdijk van het abdijterrein van Oostbroek (Bunnikseweg/Bisschopsweg).

Aanvankelijk zal in dit gebied hoofdzakelijk akkerbouw zijn uitgeoefend, maar in de loop der tijd zal men, evenals elders, vanwege het inklinken van de bodem zijn overgegaan op veeteelt.

Het onderhavige gebied maakte deel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het gebied was te inunderen, dankzij enige waterstaatkundige ingrepen (inundatiesluizen, duikers, dijkverleggingen e.a.). Het maakte deel uit van de totale inundatiezone, die van Muiden tot Gorkum liep.

Op de accessen door het inundatiegebied werden forten gebouwd. Op de nabijgelegen accessen de Biltstraat en de Vossegatsedijk/Notebomenlanen lagen het Fort op de Biltstraat (zie: deelgebied 18) en Fort Vossegat (zie: deelgebied 7). Deze forten maakten deel uit van een fortengordel, die in de eerste bouwperiode van de Hollandse Waterlinie tussen 1816 en 1819 in een band om de stad Utrecht zijn gebouwd. Dit waren de forten De Klop, De Gagel en Blauwkapel, Fort op de Biltstraat, Fort Vossegat en de Lunetten. De toegenomen draagkracht van het geschut in de Frans-Duitse oorlog van 1870/71 deed beseffen dat deze forten te dicht bij de stad lagen. Men heeft toen een tweede linie van forten aangelegd, in een wijdere kring om de stad gelegen. Deze bestond uit de forten Ruigenhoek, Voordorp, Rhijnauwen en Vechten. Al direkt

na de aanleg bleek deze gordel onvoldoende. Men heeft toen een aantal versterkingen in deze linie aangebracht. De forten Blauwkapel, Op de Biltstraat, Vossegat en de Lunetten zijn met elkaar verbonden (1876-1879) via een gedekte weg (een militaire weg) en er zijn twee nieuwe forten in de buitenste fortenlinie opgenomen: Fort Hoofddijk en Fort 't Hemeltje.
Fort Hoofddijk ligt in het onderhavige gebied. Het is een klein open werk met een aarden wal, dat het acces Hoofddijk afsloot. Via een militaire weg was dit fort verbonden met het fort Vossegat. Daarvoor is de oude ringdijk van de Abstederweide omgelegd.
In 1918 zijn op de wal van dit fort een aantal groepsschuilplaatsen gebouwd. In 1936 is een zware gewapend betonnen commandopost gebouwd. Bij K.B. van 1960 is de vestingstatus fort opgeheven. Het fort is kort daarna (1963) als botanische tuin in gebruik genomen door de Universiteit.

In de jaren vijftig van deze eeuw groeit het aantal studenten van de Rijksuniversiteit Utrecht zodanig dat de huisvesting onvoldoende werd. Er wordt vanaf ca. 1953 uitgekeken naar een nieuw onderkomen. De eerste plannen gingen uit naar een geheel nieuwe vestiging in de Voorveldse Polder, ten noordwesten van de Biltse Straatweg. Pas in tweede instantie wordt het huidige gebied in aanmerking genomen.
In 1954 zijn de verboden kringen van de forten vrijgegeven voor bebouwing. En hoewel de bepalingen ten aanzien van het bouwen in de verboden kringen tot dan toe weinig problemen hadden gegeven, was het wel de aanzet om met extra inzet de plannen voor een universiteitsvestiging door te zetten.
Het gebied lag in vier verschillende gemeenten: Utrecht, De Bilt, Zeist en Bunnik. Dit heeft echter nauwelijks problemen opgeleverd. Alle instanties waren van de noodzaak van het tot stand komen van een nieuw universiteitscomplex doordrongen.
In 1958 gaf de minister toestemming de gehele universiteit te verplaatsen naar "de Uithof". In 1960 voltooide J.A.G. Steur (van het bureau van Hasselt-de Koning) een stedebouwkundig plan. Zijn plan gaat uit van sterke functionele scheidingen, wegen die puur oost-west en noord-zuid lopen en van een zichtas op de Domtoren (de Oxfordlaan). Dat is de enige relatie, die dit plan met de stad Utrecht heeft.
Bij de aanvang van de inrichting van het universiteitsgebied in 1961 wordt de naam "Uithof" vastgesteld, genoemd naar de boerderij "De Uithof". Deze boerderij was een uithof van het Benedictijner mannenklooster "Oostbroek". De boerderij met haar landerijen was overigens al sinds 1919 eigendom van de stad Utrecht.
De eerste gebouwen worden gebouwd volgens de situering in het plan van J.A.G. Steur (1960). Maar door de enorme toename van het aantal ingeschreven studenten is het plan al spoedig niet meer toereikend. Er werden ook steeds meer subfaculteiten opgericht, waarmee er ook meer afdelingen en gebouwen nodig waren.
In 1966 werd het stedebouwkundige plan door J.A. Kuiper, dezelfde van het verkeersplan voor de binnenstad (zie: deelgebied 1), gewijzigd. Dit nieuwe plan wijkt op vele punten af van het plan van Steur.
Ook dit plan bleek al spoedig te klein van opzet. Er zijn vervolgens vele uitbreidingen gepleegd zonder dat er een nieuw stedebouwkundig plan gemaakt was. Dat blijkt heden ten dage nog uit de weinig coherente opzet van de wijk.

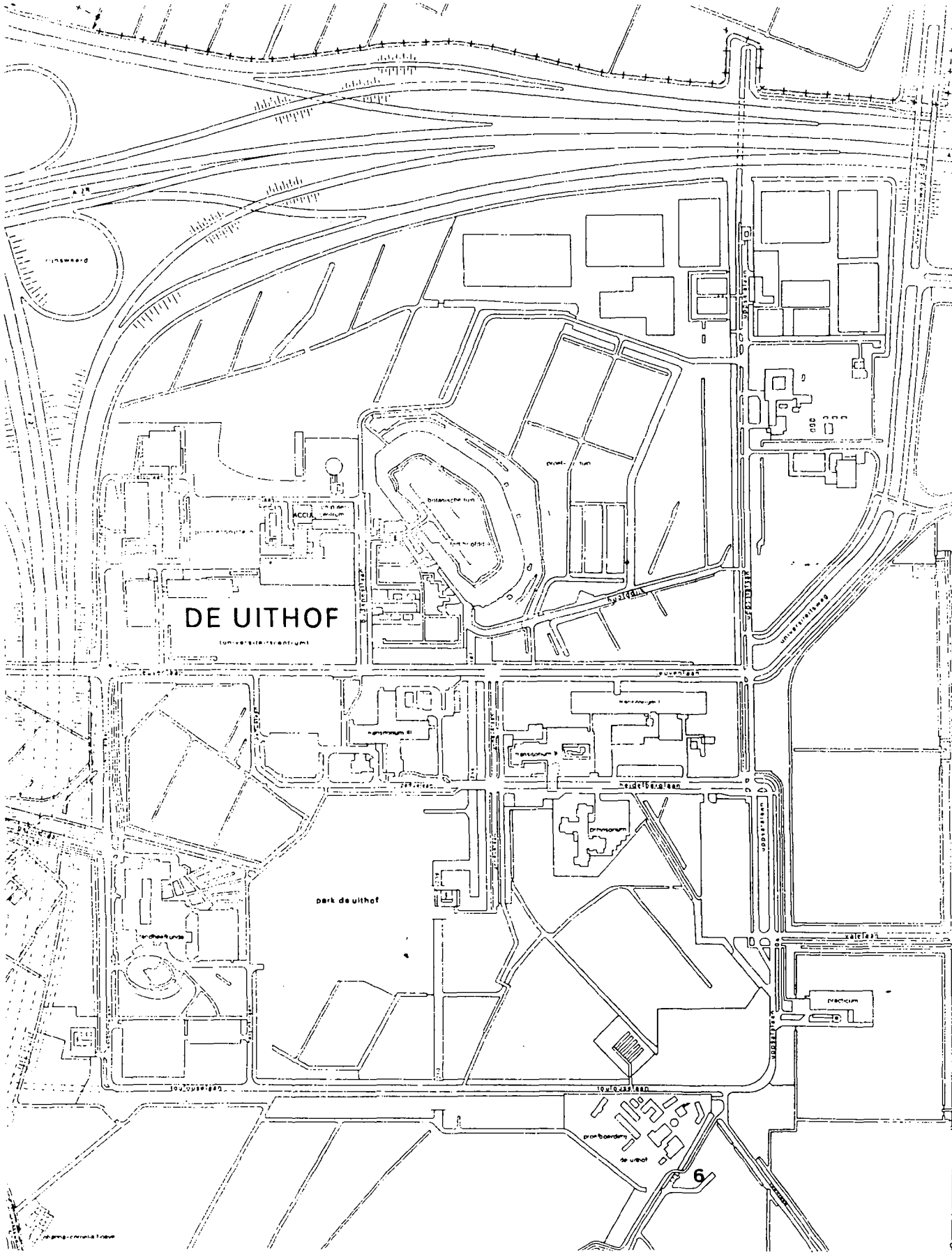
In 1973 bleek het aantal studenten zelfs zo gegroeid te zijn dat het niet eens meer mogelijk was de gehele universiteit te concentreren op de Uithof.

Het gebied, dat tot dan toe aan vier gemeenten behoorde, werd op 1 januari 1975 in zijn geheel aan Utrecht toegewezen. Tegelijk zijn zijn toen enige natuurgebieden aan de gemeente Bunnik toegewezen en is de vreemde gemeentegrens, die dwars over het fort Rhijnauwen liep gekorrigeerd. Het fort is in zijn geheel toegewezen aan de gemeente Bunnik.

Nadat in 1968 het wegtrajekt Oudenrijn-Lunetten inclusief de beide knooppunten tot stand was gekomen, kon men in 1969 beginnen met de aanleg van Rijksweg 27. Deze weg van Breda-Gorkum-Utrecht-Flevoland is in fasen aangelegd. In 1969 is het gedeelte Utrecht-Hilversum aangelegd en in 1974 is deze weg doorgetrokken naar Rijksweg 1. Daardoor werd de Uithof afgesneden van Utrecht.

Na vele debatten viel in 1976 het besluit om het Academisch Ziekenhuis Utrecht (AZU) naar de Uithof te verplaatsen. Al sinds het begin van de jaren zestig bleek het gebouwencomplex aan de Catharijnesingel niet meer toereikend. Gezien de nauwe band tussen dit ziekenhuis en de universiteit (o.a. college en praktijkoefeningen) is het besluit gevallen het AZU ook in de Uithof onder te brengen. Een aantal afdelingen van het Ziekenhuis is reeds naar de Uithof verplaatst. De gehele verhuizing zal in de loop van 1989 geschieden.

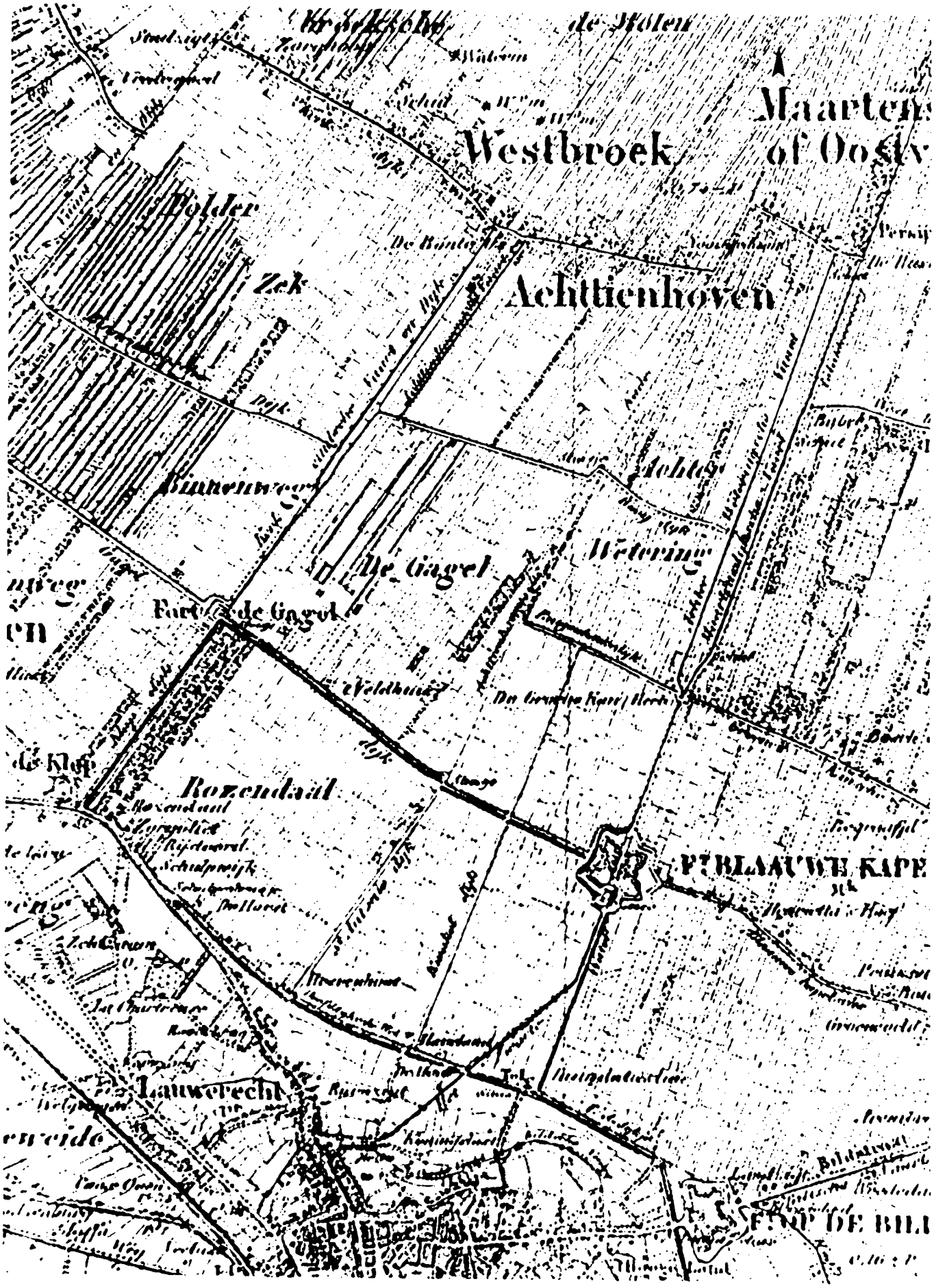
Afbeelding: blz. 195
Gedeelte van kaartblad 9 van de kaart van Utrecht (1:5000).


DE UITHOF
park de uithof
6

Deelgebied 22.

grenzen: Kerkeindseweg (gemeentegrens), gemeentegrens door de polders, Einthovendreef, Albert Schweitzerdreef, Karl Marxdreef, Ghandiplein, Gageldijk (gemeentegrens).
namen: Polder de Gagel, Ruigenhoekse polder.

Afbeelding: blz. 197
Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854
(Schaal 1: 50.000)
Kaart 31: Utrecht


Westbroek
Achttienhoven
Polder
Zek
Binnenweg
De Gagel
Fort de Gagel
Rozendaal
Lauwerecht
Wetering
Achter
Schulpwijk
Schulpwijk
Hoevenhout
Groenewoud
Bildstraat

Deelgebied 22, een smalle strook weideland ten noord-oosten van de Gageldijk, is een klein gedeelte van de uitgestrekte veenontginningsgebieden ten noord-oosten van Utrecht.
Het totale gebied strekt zich uit vanaf de Vecht naar Loosdrecht en de zandrug van Hollandse Rading. Dit veengebied is samen met de grote Hollandse veengebieden ontgonnen tussen de 12de en de 16de eeuw.

Het landschap in de 10de eeuw was zeer verschillend van het huidige. De vier bevolkingskernen, die gezamenlijk de stad Utrecht zouden gaan vormen, lagen op een zandige uitloper van de Utrechtse Heuvelrug. Een aantal rivierstromen van de (Kromme en Oude) Rijn en de Vecht liepen hier door het land. Langs deze rivierarmen was een grote hoeveelheid rivierklei afgezet. Tussen deze kleistroken lagen uitgestrekte veengebieden. Dit waren moerassige, nauwelijks begaanbare gebieden met een zeer dichte begroeiing. Regelmatig werden deze veengebieden overstroomd, waarbij er dunne lagen klei werden afgezet: komklei. Spontane greppels en geulen ontwaterden deze gebieden enigszins.

De eerste gebieden, die door de mens in gebruik werden genomen, lagen op randen van de zandgronden. Vervolgens werden de drogere kleigebieden langs de rivieren in gebruik genomen. Deze gebieden werden in blokvormige kavels ontgonnen. De oudste ontginning, de Zeisteroever, dateert mogelijk nog uit de tiende eeuw. Voor 1120 is de ontginning van de Abstederweide en het Biesveld (later samengevoegd) voltooid.
Aan het einde van het eerste millennium treden er klimaatsveranderingen op. Nederland wordt droger. De wateroverlast van de landerijen rond Utrecht en midden-Holland verminderde.
De Lek werd een belangrijkere rivier ten koste van de Kromme en Oude Rijn. Dientengevolge verlandde de Oude Rijn steeds meer.
In 1122 legde de bisschop van Utrecht een dam in de Rijn bij Wijk bij Duurstede om de ontginning van de veengebieden bij Utrecht mogelijk te maken.
Kort voor 1125 wordt de Benedictijner abdij van Onze Lieve Vrouwe en St. Laurens te Oostbroek gesticht. Deze stichting wordt gezien als het begin van de ontsluiting van de veengebieden in het noordwesten van het Sticht.
Omstreeks 1125 is de Hoofddijk aangelegd, als basis van de ontginning van de veengebieden.
De Hoofddijk doorsneed de oude blokverkaveling van het Biesveld. Tot diep in deze eeuw was dat in het verkavelingspatroon zichtbaar. De Hoofddijk liep in noordwestelijke richting over in de Vechtdijk. Deze dijk lag hier aan de rand van de al in cultuur gebracht landerijen langs de Vecht.
Mogelijk is de Vechtdijk ouder dan de Hoofddijk en is deze als onginningsbasis in gebruik genomen.

De woeste veenlanden werden na voltooiing van deze ontginningsdijk door de eigenaars, meestal de kerken en kloosters, uitgegeven aan particulieren in zogenaamde "cope"-contracten. Hierbij werd de "coper" (de kolonist) eigenaar, maar de "vercoper" behield ten eeuwigen dage enige rechten in dit gebied.
Het te ontginnen land werd door een aantal haaks op de ontginningsbasis (de Hoofddijk en de Hoofdwetering) staande weteringen in blokken ingedeeld. Deze dwarsweteringen werden soms nog begeleid door een dijk.

Langs de ontginningsbasis werden smalle stroken land uitgezet. Deze waren dertig roeden breed (ca 113 m) en 6 voorlingen diep (ca 1250 m). De kavels hadden een oppervlakte van één hoeve (een oppervlaktemaat van ca 16 morgen of 13,6 ha.).
De dijk waarlangs deze eerste serie hoeven zijn uitgezet was de Hoevedijk, later vernaamd tot Hoefdijk of Hoofddijk.
Aan het eind van deze hoeven land werd een eindwetering gegraven, die weer als een nieuwe ontginningsbasis kon worden benut. De tweede ontginningsbasis ten noordoosten van Utrecht werd omstreeks 1275 bereikt. De derde ontginningsbasis omstreeks 1350. Uit 1463 is een akte bekend waarin afspraken tussen de verschillende betrokken partijen staan vermeld over de ontginning vanaf de St. Maartensdijk in noordelijke richting.
De voortgang van de ontginning per blok, ging niet geheel gelijk op. In sommige werd de vaste zandgrond van Hollandse Rading eerder bereikt dan bij andere blokken. Hierdoor ontstonden gerende blokken.
De verkaveling tussen de eerste en de tweede ontginningsbasis wordt de eerste slag genoemd: die tussen de tweede en derde de tweede slag.
De ontginning is o.a. geschied door Vlamingen (Bethunepolder), Friezen en Hollanders. Hierbij valt op dat er sinds de 14de eeuw zeer veel investeringen van Utrechtse burgers in dit gebied zijn aan te wijzen.
De grond is op sommige punten verschraald met zilverzand (uit Hollandse Rading). Aanvankelijk werd er met name rogge en haver verbouwd.
Door de inklinking van het land en oxidatie van het veen kwam het waterpeil steeds dichter onder het maaiveld te liggen. Daardoor was op zeker moment (vermoedelijk in de 17de eeuw) het land nog slechts als weideland te benutten. Ook zijn er vele landerijen afgegraven voor turfwinning. De kwaliteit van de turf nam toe naarmate men verder van Utrecht afkwam. En hoewel er regels waren voor het weer egaliseren en aanvullen van het land werd hiermee sterk de hand gelicht.
De landerijen zijn in de loop der tijd vele malen samengevoegd, gedeeld of gesplitst. Daardoor is de parcellering gewijzigd. Reeds in 1456 blijken er in particuliere handen geen percelen meer voor te komen van één hoeve. Een perceel van één viertel (1/4 hoeve) blijkt normaal. De smalle diepe strokenverkaveling is behouden gebleven tot op de dag van vandaag. In de loop van deze eeuw zijn steeds meer gedeelten van deze polders bebouwd, waarbij het land met zand is opgespoten. De oorspronkelijke ontginning is dan niet meer te herkennen.
Het onderhavige gebied is een vrij gaaf gedeelte uit de tweede slag van de verkaveling. Het bestaat uit het blok "Binnenwegse blok" (in de voormalige gemeente Achttienhoven) en een gedeelte van de de strook van het Domproostengerecht. De Gageldijk is de ontginningsdijk van deze slag.
Opmerkelijk is dat men bij de gemeentelijke herindeling in 1954 de grens van Utrecht zomaar midden over de landerijen heeft gelegd zonder rekening te houden met de ontginningsgeschiedenis (en ook de ontwatering).

Na de Napoleontische tijd werd Utrecht opgenomen in de "vesting Holland". Daarvoor moest de Hollandse Waterlinie verplaatst worden, oostelijk om Utrecht heen. De landerijen werden geschikt gemaakt worden om geïnundeerd te kunnen worden. Verschillende waterstaatkundige werken werden hiervoor aangelegd: sluizen, stuwen, hulpweteringen, dijken etc.

Op de zwakke punten in de linie werden forten gebouwd. Het fort De Gagel werd tussen 1819 en 1824 gebouwd ter afsluiting van de Gagel- en de Kerkeindsedijk. Tevens moest dit fort de inundatiesluizen voor het fort beschermen.
Het fort maakt deel uit de fortenlinie om Utrecht bestaande uit: fort De Klop, fort De Gagel, fort Blauwkapel, fort Vossegat en de Lunetten.
De Nieuwe Hollandse waterlinie is meermalen gewijzigd en aangepast aan de nieuwe ideeen. Er is een reeks nieuwe forten gebouwd als ring om de oude, omdat de dracht van het geschut zo was toegenomen dat de stad Utrecht in de vuurlinie was gekomen. De oude forten zijn nog wel versterkt. Het Fort de Gagel is in 1850-52 versterkt met een wachthuis en in 1878 met een bomvrije kazerne.
Vlak voor de tweede wereldoorlog werd de linie versterkt met gewapend betonnen groepsschuilplaatsen (type P). Hiervan liggen er 18 in de weilanden van het onderhavige gebied.
Na de opheffing van de vestingstatus (K.B. 14-4-1960) van fort de Gagel is het opengesteld voor bezoek.

Aan de noord-oostzijde van de Gageldijk staat een reeks boerderijen en landarbeiderswoningen. Behoudens enige boerderijen dateert de bebouwing voornamelijk uit ca 1900.
Nog slechts enkele van de boerderijen zijn nog voor de veeteelt in gebruik.
Door de aanleg van de Albert Schweitzerdreef, als onderdeel van de ringweg om Utrecht, is de Gageldijk een ventweg geworden. De nieuwe weg ligt namelijk direkt naast de Gageldijk.

Literatuurlijst.

Bij de deelgebiedsbeschrijving is gebruik gemaakt van een grote hoeveelheid boeken en tijdschriften. De lijst volgt hierna. Hierin zijn een aantal coderingen gebruikt, die hieronder uitgelegd worden.

De alfabetisering is geschied op de achternaam van de auteur. Indien er meerdere auteurs zijn, is steeds de eerstgenoemde naam gebruikt. Ook tijdschriftartikelen zijn gerubriceerd op de naam van de auteur.

De tussen haakjes geplaatste nummers onder de literatuurverwijzing geven aan voor welke van de deelgebieden het betreffende boek of tijdschriftartikel gebruikt is. Indien er geen nummer is vermeld, is het voor alle gebieden of in algemene zin gebruikt.

In deze lijst zijn twee afkortingen gebruikt, namelijk:
MOU: Maandblad Oud-Utrecht.
JOU: Jaarboek Oud-Utrecht.

Literatuurlijst.

-M.N. Acket.
De Geertegracht en de steenoven ten westen van Utrecht.
MOU 1950 / 49-54.
(2)

-M.N. Acket.
Ligging en grenzen van Utrecht.
JOU 1950 / 77-102.
(14, 21)

-M.N. Acket.
Late gevolgen van een misrekening.
MOU 1950 / 22-33.
(2)

-M.N. Acket,
Een merkwaardige kaart van Utrecht en Omgeving.
JOU, 1931 / 44-77.
(5, 14)

-M.N.Acket.
De Oude Gracht en de Vaartsche Rijn.
MOU 1951 / 18-21.
(8, 12)

-M.N. Acket
Over de resten van een oud landschap ten noorden van Utrecht.
JOU 1934 / 154-164.
(6, 14)

-M.N.Acket.
Waardoor verdween de Rijnbedding langs Utrecht?
MOU 1932 / 38-40.

-Aktie-komitée Pijlsweerd.
Pijlsweerd in beeld.
Utrecht, 1982.
(6)

-L.H. Angenot.
Rapport over industrieterreinen in Utrecht.
Utrecht, 1949 (rapport en ontwerp van Industriegebied Lageweide).
(14)

-Architectenbureau Knoop en Nieuwekerk.
Verzekeringsgebouw te Utrecht.
Bouw 1972-33/34 / 1056-1057.
(6)

-Architectenbureau Spruit en de Jong.
Verzekeringsgebouw bij Utrecht.
Bouw 1975-11 / 211.
(18)

-T.K. Baas.
De huisvesting van werkspoorarbeiders in Zuilen.
Jaarboek voor de geschiedenis van bedrijf en techniek 2 (1985).
blz. 210-217.
(6)

-J.D.M. Bardet.
De Nederlandsche Maatschappij voor spoorwegmateriaal, fabriek Damlust.
MOU 1956 / 90-94.
(2)

-A. Becker-Jordens, R. de Vries (samenstel.).
Wandelingen van Jan David Zocher in Utrecht, 1829-1861.
Utrecht, 1973.
(1)

-Bestemmingsplan Overvecht.
Gedrukte Verzameling.
Utrecht 1982.
(17).

-H.J.A. Berendsen.
De genese van het landschap in het zuiden van de provincie Utrecht.
Utrecht, 1982.
(5, 16, 19, 20)

-J.H.C. v.d. Berg & L.S.P. Scheffer.
Iets over Utrecht's uitbreiding en Utrechtse woningcomplexen der laatste jaren.
Haarlem, 1922.
(6).

-F. van Besouw.
Spekulatiebouw in Utrecht (Lombok / Transvaal).
Utrecht, 1982 (doctoraalscriptie).
(4)

-R. Blijstra.
2000 jaar Utrecht.
Utrecht, 1969

-P. Boekhout & A.J. Diemers,
75 jaar Kromhoutkazerne Utrecht,
Utrecht 1988 (7)

-M.J. Bok.
Buiten Catharijnepoort, een Utrechtse voorstad in verval 1650-1730.
Utrecht, 1984.
(4).

-J.Borchert.
Excursiegids Utrecht buiten de singels.
Geografisch Instituut vann de Rijksuniversiteit Utrecht.
Utrecht 1979
(10, 12, 15 ,16, 19).

-J.Borchert.
Excursiegids Stadsgewest Utrecht.
Geografisch Instituut Rijksuniversiteit Utrecht.
Utrecht 1979.
(16, 17).

-H. Brand & J. Brand (red.).
De Hollandse waterlinie.
Utrecht, 1986.
(10, 16, 18, 19, 22)

-C.A. de Bruijn/ H.R. Reinders.
Nederlandse vestingen.
Bussum, 1967.
(10, 18, 22)

-W. de Bruin.
Bouwen en Bewaren, geschiedenis van een christelijke woningbouwstichting ("eigen Haard").
Assen, 1983.
(6).

-W. de Bruin.
Uit nood geboren (Eigen Haard, Rehoboth).
Den Haag, 1982 (doctoraalscriptie).
(6)

-H.P. van Buijtenes, A.K. de Bruijn.
Westbroeks heiligen in polderperspectief.
Nijmegen, 1981.
(22)

-Buurtkommitee "tussen de grachten".
Tussen de grachten, buurtboek.
Utrecht, 1978.
(1)

-E. Cremers, F. Kaay, C.M. Steenbergen.
Bolwerken en stadsparken.
Delft, 1981.
(1)

-A.B.R. du Croo-de Vries.
Inventaris van het archief van het departement Utrecht van de maatschappij tot nut van het algemeen, 1786-1961.
Utrecht, 1980.
(4)

-P.H. Damsté.
De Uithof.
JOU 1968 / 143-161.
(21)

-C. Dekker.
Het kromme Rijngebied in de middeleeuwen.
Zutphen, 1983.
(16, 19, 20, 22)

-I. Dekker.
Pijlsweerd buitengewoon.
Utrecht, 1984.
(1, 6)

-A.Dercksen, A.Verplanke.
Geschiedenis van de onmaatschappelijkheidsbestrijding in Nederland,1914-1970.
Utrecht 1987.
(17)

-Dienst stadsontwikkeling Utrecht
Analyse "Oude stad" van de gemeente Utrecht.
Utrecht, 1968-'70 (rapport).
(1)

-Dienst Volkshuisvesting, onderafdeling Monumenten (E. Kijlstra).
Archeologische aandachtsgebieden in Utrecht.
Utrecht, 1987 (rapport).
(6)

-Dienst Volkshuisvesting, onderafdeling Monumenten (J.A. van der Hoeve).
AZU
Utrecht, 1988 (rapport)
(2)

-M.Dolfin.
P.J.Houtzagers, Architect.
Utrecht 1984 (doctoraalscriptie).
(7)

-H.C. Dors, C. Jonke, A. Rampe.
Jaarbeurs, poort naar de wereld.
Groningen, 1967.
(1, 10)

-G.A. Everts.
Konings- en Keizersstraten of wegen.
MOU 1954/ 49-52.

-J. van Galen.
Over Trecht en Utrecht.
JOU 1954/.67-71.
(5).

-Gemeente Utrecht.
Tien jaar Stadsvernieuwing.
Utrecht, 1982.
(5,69)

-Gemeente Utrecht.
Van kale vlakte tot woongebied.
Utrecht 1981.
(17)

-Geschiedenisgroep Buiten-Wittevrouwen.
Wijkwandeling door Buiten-Wittevrouwen.
Utrecht 1982.
(3)

-G.M. Greup.
De Rijnverbinding van Amsterdam en haar geschiedenis.
Amsterdam, 1952.
(1, 6, 10, 14)

-H.L. de Groot.
mondeling verstrekte gegevens uit zijn nog te verschijnen promotiestudie betreffende de waterstaatkundige toestand rondom Utrecht tot ca. 1000.

-Chr. de Heer.
Veilingcomplex te Utrecht.
Bouw 1968 (26) /1024-1025.
(10)

-K. Heeringa.
Bijdrage tot de oude geschiedenis van de stad Utrecht en haar naaste omgeving.
JOU 1924 / 55-70.
(6, 18)

-L. Heerma van Voss (e.a.).
Wijk C, het hart klopt door.
Utrecht, 1983.
(1)

-P.A. Henderikx.
De beneden-delta van Rijn en Maas (landschap en bewoning van de Romeinse tijd tot ca. 1000).
Hilversum, 1987.
(20)

-J. Hendrikx.
Het complex Framboosstraat.
Utrecht, 1985 (scriptie).
(6)

-Histodata Groningen.
Op staal gefundeerd, gedenkboek ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van de Utrechtse woningbouwvereniging Kombinatie 77.
Bedum, 1988.
(6)

-Historische Kring Nieuwegein.
Jutphaas...verleden tijd.
Nieuwegein 1983.
(12)

-B. van den Hoed.
Tuindorp-oost, 25 jaar "Heer van Stand".
UN 9-3-1984.
(18).

-J.A. van der Hoeve, E.C. van Santen.
Mip, fase 1.
Utrecht, 1988
(1 t/m 22)

-J.A. van der Hoeve, E.C. van Santen.
Mip, fase 3.
Utrecht, 1988
(1 t/m 22)
-
-H.Homma.
"De woningen blijken op de gezondheidstoestand der bewoners een gunstige invloed uit te oefenen": De N.V. Maatschappij tot verbetering der volkshuisvesting "Jaffa 1907-1941".
JOU 1988 /
(4)

-A.Hoogvliet.
Vroeg 20ste eeuwse woongebieden in Nederland: ontwikkelingen in functie en beheer.
Zoetermeer 1988.

-A. van Hulzen.
Utrecht bij gaslicht.
Den Haag, 1976.
(1)

-A. van Hulzen
Utrecht op oude foto"s (I), van Catharijne naar Wittevrouwen
Den Haag, 1977
(2, 3, 9).

-A. van Hulzen.
Utrechtse kloosters en gasthuizen.
Baarn, 1986.
(3, 5, 6).

-K. Jacobs, L. Smit (red.).
De ideale stad.
Utrecht, 1988.
(2, 4, 5, 8, 11, 15)

-F. de Jong (red.).
Stedebouw in Nederland.
Zutphen, 1985.
(2).

-F.Ketner.
Stichtse Studie.
Utrecht 1974.
(7)

-B. Koopmans.
De Koninklijke Nederlandsche Lood- en Zinkpletterij, voorheen A.D. Hamburger te Utrecht.
Industriële archeologie 1983-8.
(4).

-G. Koppert.
De forten rond Utrecht.
Utrecht, 1983.
(10, 16, 18, 19, 21, 22)

-J.Küppers & H.P. van den Aardweg (red.).
Zoo is Utrecht.
Utrecht 1942.
(10, 12)

-M. Kuiper,
Garage met chauffeurswoning te Utrecht.
Het kleine bouwen, 4 eeuwen maquettes in Nederland.
Centraal Museum Utrecht
Utrecht 1983
(7)

-J. Lengkeek.
Provinciekantoor te Utrecht.
Bouw 1978-6 / 211.
(18)

-C.M. de Leur.
De eerste Algemene Begraafplaats, 1830-1930.
MOU 1930/ 36-39.

-A.J. Maris.
De cope.
MOU 1957 / 29-33.
(22)

-A.J. Maris.
Van gemeene weide tot waterschap, over de hoge en lage weide bij Utrecht.
JOU 1942/ 134 -160.
(14)

-J.G.C. van Meene, P. Nijhof (red.).
Spoorwegen in Nederland.
Amsterdam, 1985.
(2)

-H. Mercier.
Over arbeiderswoningen.
Haarlem, 1887.
(2).

-B.Mulder,G.J. de Rook.
Rietveld-Schroderhuis 1925-1975.
Utrecht-Antwerpen 1975.
(7)

-NN.
Utrechts Nijverheid en Handel in woord en beeld.
Utrecht, 1913.
(6, 8, 12)

-G.Noordanus, E.J. Rinsma.
Vecht en veen op de valreep.
Alphen aan de Rijn 1980.

-F.Nyland.
Lunetten in vogelvlucht.
De Timmerwerf,1982 /3.
(16).

-T. Olthoff.
De groei van Utrechts oude buitenwijken.
MOU 1970/ 57-60.

-W. van der Pas.
De Biltstraat in vroeger eeuwen.
MOU 1950/ 80-82.

-W.A.G.Perks.
Zes eeuwen molens in Utrecht.
Utrecht, 1974.
(3, 5, 9)

-J. Planjer / H.H. Blok.
Overkapping op het terrein van de groenten- en vruchtenveiling te Utrecht.
Publieke Werken, 1948.
(10)

-J.A. Postema, M.F.A. Schiphorst, W. van der Schier.
Weg- en Waterbouwkunde, deel III.
Amsterdam/Antwerpen, 1950 (4).
blz. 291-296.
(24)

-J. Prakken.
Het echte en onechte Lijnpad.
MOU 1950 / 49-54.
(2)

-J. van der Putte, L.Snikkers.
Het waren geen asocialen, het waren arme mensen Stichting Volkswoningen 1924-1975.
Utrecht 1984.
(17)

-M. Raven.
Iets over de ontginningsgeschiedenis van Oostveen, Ridderveen, Nonnenland en Vuurse.
MOU 1955 / 47-51.
(22)

-Redactie MOU.
Stadsuitbreiding in de laatsten tijd.
MOU 1947 / 48.
(4).

-Redactie MOU
Kwakels in westelijk Utrecht.
MOU 1963/ 58.
(9, 17).

-De Reuver.
Tentoonstelling over Oud Hoograven-Vaartserijngebied in de Ravelijn.
Utrecht 1978
(10, 12)

-A.W.Reinink,J.A.Schuur (red.).
Bouwen voor de Utrechtse Universiteit: architectuur en stedebouw binnen de .stad.
Utrecht 1985
(3)

-A.W.Reinink, H.L.M. Defaer, C.Stael e.a..
Het gat in de Biltstraat.
Hilversum 1973.
(3)

-A.W. Reinink.
De Uithof.
Utrecht, 1984.
(21)

-A.E. Rientjes.
Het kerspel Jutfaas.
Zeist 1947
(12)

-F.E. Röntgen.
Het plan Hoog-Catharijne
PT 1970-9 / 39.
(2)

-R.A.F. Smook.
Binnnensteden veranderen.
Zutphen. 1984.
(1)

-M. Stolwijk.
De Vaartse Buurt.
Utrecht, 1978 (scriptie).
(2)

-J.A. Storm van Leeuwen.
Van oude Rijn tot leidse Rijn.
z.p., 1985.
(11, 14, 20)

-J.E.A.L. Struick.
Utrecht door de eeuwen heen.
Utrecht/Antwerpen, 1984.

-J.E.A.L. Struick.
Zuilen.
Utrecht, 1973.
(6)

-M.J. Vink.
Utrechts Rijnverbinding in de loop der eeuwen.
MOU 1928/ 89-96.
(8, 12)

-K. Volkers.
Sporen van bedrijvigheid.
Utrecht, 1985.
(4, 6)

-Werkgroep Inventarisatie van het I.V.N.
Natuurpad De Klop.
Utrecht, 1984
(17)

-Werkgroep Mereveld.
Inrichtingsplan voor het Mereveldgebied.
Utrecht, 1982.
(19)

-Werkgroep UMC.
Van Melkcentrale tot Adelaarshof.
Utrecht 1982.
(9).

-G. Werkman.
Stad, maatschappij en universiteit.
Bouw 28 (1973) / 15.
(21)

C.G.S. Wilmer.
Buitens binnen Utrecht.
Vianen, 1982.
(4, 8, 10, 11, 12, 21)

-J.M. Winter en A.L.P. Buitelaar.
Stad en veen in Utrecht, toegelicht aan de gerechten Oostveen en Herbertskop.
JOU 1988 / 9-34.

-C. de Wit.
Niet bij staal alleen.
Utrecht, 1986.
(6)

-A. van Zijl.
De keus tussen organisatie en locatie: de Utrechtse woningbouwvereniging Prinses Juliana, 1909-1981.
Utrecht, 1981 (doctoraalscriptie).
(6)

-B. Zijlstra.
Parken in Utrecht.
Utrecht, 1988.
(1, 7)

Lijst van afbeeldingen.

Bij de vermelding van de afbeeldingen zijn de volgende afkortingen gebruikt:

-GAU/TA: Gemeente Archief Utrecht, Topografische Atlas.
-Archief BWT: archief Bouw- en Woningtoezicht.
-DOW: Dienst Openbare Werken.

Afbeeldingen.

blz. 9 Plan van de stad Utrecht, ca 1570. Tekening van O. Neussel, 1891 (naar J. van Deventer, ca 1570).
Foto: GAU/TA C. 2974

blz. 10 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954
(Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 13 Catharijnesingel Ter hoogte van het Mariawaterpoortje, 1744. Tekening J. de Beijer (1744)
Foto: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 15 De stadsbuitengracht van Utrecht, ca 1890.
Foto: GAU/TA Gl. 1.2.1

blz.17 Plan tot bebouwing van het terrein van het voormalige Diaconeesenhuis, 1930.
Afbeelding: Archief BWT. 6836.

blz. 19 Bouwtekening Vredenburg 29. M.E. Kuiler, 1913
Afbeelding: Archief BWT. 8999 (1913)

blz. 23 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854. (.Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans

blz. 24 PLattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 26 Buiten Catharijne, ca 1570
Foto: GAU/TA Ba. 13.

blz. 27 Kadastrale minuut, ca 1825. Gemeente Buiten- Catharijne
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 30 Leidseveer, Stationsbuurt en Centraal Station
Foto: GAU/TA V. 5292

blz. 32 Wijziging rooilijn bij de aanleg van de Leidseveertunnel en de Graadt van Roggenweg, 1938.
Foto: GAU/TA Ac. 3(B)

blz. 34 Bleekstraat en omgeving. Huisnummerkaart, schaal 1: 1000.
Afbeelding: afdeling SESO (voor 1975).

blz. 36 Bleekstraat en omgeving, ca 1940
Foto: DOW. 357 D.

blz. 39 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 40 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 42 Plan van de stad Utrecht, ca 1570. Tekening van O. Neussel, 1891 (naar J. van Deventer, ca 1570).
Foto: GAU/TA C. 2974

blz. 45 Zicht op de Maliebaan, 1878
Foto: GAU/TA Maliebaan , 1878.(1)

blz. 48 De Nachtegaalstraat tijdens de verbreding, ca 1910.
Foto: GAU/TA DOW. 6a

blz. 51 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 52 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 54 Uitbreidingsplan Gemeente Catharijne, sectie C.
C. Vermeijs, 1886
Foto: GAU/TA Aj. 5D

blz. 55 Lombok en omgeving vanaf Holiday-inn.
Foto: GAU/TA Cc. 13.6

blz. 57 Stratenplan tussen de J.P. Coenstraat en Billitonkade. Detail van kaartblad 8 van de kaart van Utrecht (1: 5000),
Dienst Stadsontwikkeling, afdeling landmeten en kartografie
1976.

blz. 62 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 63 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 65 Oudwijk en het Oudwijkerveld voor de aanleg van de Maliebaan
Foto: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 67 Plattegrond van het Hogeland en het Oudwijkerveld, 1888
Foto: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 69 De geplande doorbraak tussen Oudwijkerdwarsstraat en Mecklenburglaan, ca 1928
Afbeelding: Archief BWT 588

blz. 72 Plan van de stad Utrecht, ca 1570. Tekening van O. Neussel, 1891 (naar J. van Deventer, ca 1570).
Foto: GAU/TA C. 2974

blz. 74 Werkzaamheden aan de Ooster- en de Westerkade, 1931.
Foto: GAU/TA DOW. 122-J.

blz. 77 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 78 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 80 "Caerte vande vrijheijd der Stadt Utrecht", C. Specht 1696
Foto: GAU/TA Ab 84.

blz. 82 Plan van de stad Utrecht, ca 1570. Tekening van O. Neussel, 1891 (naar J. van Deventer, ca 1570).
Foto: GAU/TA C. 2974

blz. 84 Uitbreidingsplan voor de gemeente Lauwerecht B-C, 1888
Foto: GAU/TA Aj. 5(B)

blz. 86 Uitbreidingsplan Pijlsweerd, Dienst Gemeentewerken, 1931.
Foto: GAU/TA Ad 6.

blz. 88 Uitbreidingsplan voor Utrecht. H.P. Berlage/ L.N. Holsboer, 1920 (1e versie)
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 89 Ondiep en omgeving, ca 1923.
Luchtfoto KLM 648.

blz. 93 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 94 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 96 Ontwerp voor de invulling van het Hogeland en het Oudwijkerveld.
Foto: GAU/TA G1. 2.4.

blz. 100 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 101 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 104 Woningbouw aan het Merwedekanaal, het 2de complex van de UCB, 1922
Foto: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 107 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 108 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 111 Johannes de Bekastraat nabij de Draaiweg, ca 1910.
Foto: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 112 Doorbraak Duifstraat, 1929.
Afbeelding: Archief BWT. 9298 (1928). De afbeelding maakt deel uit van een aantal soortgelijke tekeningen met betrekking tot de aanpassing van de wand van de Weerdsingel.

blz. 114 Molen Rijn en Zon, doorsnede.
Afbeelding: Archief BWT. 151 I (1913)

blz. 116 *Tuindorp*, 1935.
Foto: GAU/TA Mr. Sickeszlaan, 1935.

blz. 119 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 120 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 124 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 125 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht

blz. 127 Uitbreidingsplan voor Utrecht, H.P. Berlage/ L.N. Holsboer. 1920 (1e versie).
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 129 Ontwerp voor een aantal middenstandswoningen voor de woningbouwvereniging "Buiten Thuis". P.J. Klaarhamer, 1922.
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 130 Oog in Al in de dertiger jaren.
Foto: GAU/TA Mendelsohnstraat, 1931.

blz. 133 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 134 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht

blz. 137 Houtopslagplaatsen langs de Vaartsche Rijn, ca 1922.
Foto: GAU/TA U 2.13.

blz. 138 De Vaartsche Rijn, ca 1920.
Foto: GAU/TA DOW. 341.

blz. 141 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 142 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 145 Blauwkapel. Detail van kaartblad 5 van de kaart van Utrecht.
Dienst Stadsontwikkeling, afdeling landmeten en kartografie, 1976.

blz. 147 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans

blz. 148 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 150 De voormalige Proostwetering.
Foto: MIP. 14-3-'89.

blz. 152 De industriehaven aan het Merwedekanaal, mei 1923.
Foto: KLM luchtfoto 649.

blz. 155 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 156 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 159 Het opspuiten van Kanaleneiland, 1957.
Foto: GAU/TA Cd. 13.0.

blz. 161 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 165 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 170 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 171 Plattegrond van de gemeente Utrecht, 1954. (Schaal 1: 10.000)
Afbeelding: Collectie Onderafdeling Monumenten, Utrecht.

blz. 173 Fortenlinie ten oosten van de stad Utrecht met daarin aangegegeven de verboden kringen, ca 1876.
Afbeelding: De Hollandse Waterlinie, H. en J. Brand (red.), Utrecht/Antwerpen 1986.

blz. 175 Fort de Bilt, 19de eeuw.
Afbeelding: De Hollandse Waterlinie, H. en J. Brand (red.), Utrecht/Antwerpen 1986.

blz. 175 Fort de Bilt, 1976.
Afbeelding: Bunkers en groepsschuilplaatsen in en om Utrecht, Dienst Volkshuisvesting. Onderafdeling Monumenten, Utrecht 1988.

blz. 179 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 182 Voorontwerp sportpark "De Groote Kuil".
Afbeelding: Gemeentewerken, Utrecht 1921.

blz. 185 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans.

blz. 191 Fortenlinie ten oosten van de stad Utrecht met daarin aangegeven de verboden kringen, ca 1876.
Afbeelding: De Hollandse Waterlinie, H. en J. Brand (red.), Utrecht/Antwerpen 1986.

blz. 195 De Uithof.
Afbeelding: Dienst Stadsontwikkeling, afdeling landmeten en kartografie. Detail kaartblad 9 (1: 5000).

blz. 197 Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden 1854. (Schaal 1: 50.000). Kaart 31: Utrecht.
Foto: H.J. Bemelmans