Mip, fase 1
Stadsontwikkeling in hoofdlijnen, 1850-1940.
(derde herziene versie)

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

Inhoud

2 Inhoud
3 Voorwoord
5 Ruimtelijke ontwikkeling van de stad Utrecht
22 Verklaring Ontginningskaart
23 Ontginningskaart
24 Bevolkingstabel
25 Kaarten van de bebouwingsfasen
34 Literatuur
36 Lijst van afbeeldingen

Ruimtelijke ontwikkeling van de stad Utrecht

De gemeente Utrecht behoort tot de vier grootste steden van Nederland. Zij heeft ca 230.400 inwoners en een totale oppervlakte van 5286 ha. De grootste groei van de stad heeft in de laatste eeuw plaatsgevonden, toen Utrecht zich tot een belangrijk knooppunt van wegen en spoorwegen heeft ontwikkeld. Hierbij is met name de centrale ligging in Nederland van belang geweest.

Het hart van de stad wordt gevormd door een harpvormige middeleeuwse stadskern. Deze kern is bepalend geweest voor de verdere ontwikkeling. Daarnaast zijn de middeleeuwse infrastructurele werken buiten de stad (dijken, kanalen, wegen e.a.) nog steeds herkenbaar in de buitenwijken. Het is zelfs zo dat de vorm en opzet hier in vele gevallen door bepaald is.

De stad Utrecht heeft zijn oorsprong in een Romeins castellum. Dit castellum is in ongeveer 47 na Chr. gebouwd door Claudius als onderdeel van de reeks grensversterkingen langs de Rijn. De Rijn vormde namelijk de noordgrens van het Romeinse Rijk. Het castellum, Traiectum of Trecht genaamd, was strategisch gelegen op een uitloper van de Utrechtse heuvelrug tussen twee sterk meanderende rivieren: de Kromme Rijn en de Vecht. Het castellum lag in een bocht van de Rijn, ten zuiden van de rivier.

Na de terugtrekking van de Romeinen in 258 na Chr. is de historie van Utrecht tot de 7de eeuw in nevelen gehuld. Rond 690 vestigde de prediker Willibrord zich binnen de castellummuren van Utrecht. Door zijn benoeming tot bisschop der Friezen werd Utrecht een bisschopsstad. Bij deze bisschoppelijke kern ontstond een burgerlijke nederzetting: Stathe (bij de Buurkerk). Iets noordelijker (bij de Jacobikerk) ontstond in een bocht van de Vecht een tweede burgerlijke nederzetting. En er was een derde burgerlijke nederzetting ter hoogte van de splitsing van de Rijn en de Vecht (bij de Nicolaïkerk). Dit waren kleine handelsnederzettingen, gunstig gelegen tussen de rivier- en landwegen.

De gebieden rondom de (latere) stad zijn te verdelen in rivierkleigronden (stroomruggen en komkleigrond) langs de rivieren de Rijn en de Vecht en in veengebieden. De rivierkleigronden zijn als eerste ontgonnen in een blokverkaveling. Als oudste van de ontginningen geldt de Zeisteroever, die uit de 10de eeuw dateert. Mogelijk al in de late 11de eeuw zijn de eerste veengebieden ontgonnen. De ontginning van Hoog-, Laag- en Westraven dateert hoogstwaarschijnlijk uit ca 1100. De zijwetering tussen de ontginning Westraven en de ontginningen Hoog - en Laagraven is in 1148 vergraven tot de Vaartsche Rijn.
In de vroege 12e eeuw is men met de ontginning van de grote veengebieden ten noord-oosten van Utrecht begonnen. Dit geschiedde via een stroken-ontginning. Het maakte deel uit van de ontginningen van de Utrechts-Hollandse veengebieden. Pas in de 16e eeuw werd dit gigantische karwei voltooid.

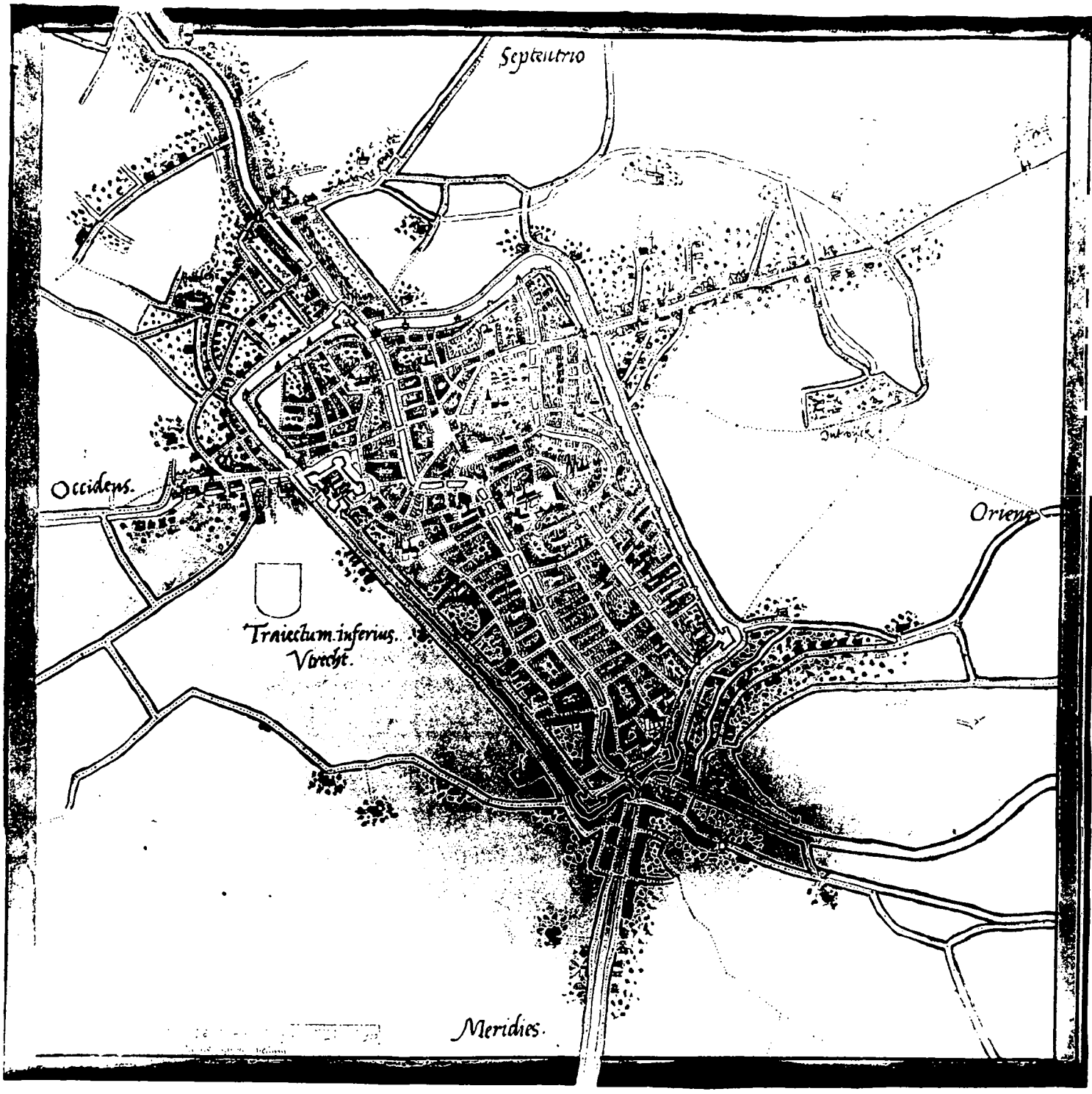
Vanwege veranderingen in de waterstaatkundige situatie in Nederland verzandden de Kromme en de Oude Rijn. Steeds meer water stroomde via de Lek. In 1122 werd bij Wijk bij Duurstede een dam aangelegd, waardoor het belang van de Kromme Rijn nog meer werd verminderd. Voor de handelspositie van Utrecht zou dit een ramp zijn, ware het niet dat men allerlei rechten wist te bedingen: zowel de stadsvrijheid (stadrechten werden in 1122 verleend door bisschop Godebald) als het recht op de aanleg van kanalen. In 1122 wordt aangevangen met de omwalling van de stad. Hierbij werden de drie oude handelskernen binnen grachten en muren gebracht. In 1127 werd door het graven van de Oudegracht een meander van de Rijn in de stad afgesneden. De Oudegracht ligt evenwijdig aan de oude handelsweg, die langs de Kromme Rijn, het voormalige castellum en de Vecht liep. In 1148 werd de Vaartsche Rijn gegraven, die de handelsroute door de stad (Oudegracht) verbindt met de Hollandse IJssel, een zijrivier van de Lek. Tegelijkertijd werd in 1148 de Kromme Rijn verbonden met de Vecht, waarmee een meander van de Vecht ten oosten van de stad afgesneden wordt. Deze meander, de "oude Vecht", zal echter als begrenzing van de oostelijke rand van de stad een belangrijke rol blijven spelen tot na 1900.

Binnen de omwalling van de stad zijn behalve de burgerlijke nederzettingen ook vijf belangrijke kapittelkerken: de Dom en de Sint Salvatorkerk (binnen het oude castellum), de Mariakerk, de Janskerk en de Pieterskerk. De immuniteiten van deze kerken hebben grote invloed op de structuur van de stad. Vanuit deze bestaande elementen is de stad verder ingevuld. Dit geschiedde hoofdzakelijk tussen de 13de en de 15de eeuw.
Binnen en buiten de stadsmuren worden er vele kloosters en gasthuizen gesticht. De buiten de stad gelegen kloosters en gasthuizen fungeren als kristallisatiekernen voor nieuwe ontwikkelingen.

De oude handelsweg via de Kromme Rijn is op een succesvolle wijze vervangen door een nieuwe handelsroute via de Vaartsche Rijn. Deze legt Utrecht bepaald geen windeieren en de stad groeit zeer voorspoedig. Als handelsstad neemt zij in belang toe.

Utrecht heeft het toppunt van zijn bloei in de 13de eeuw, wanneer zij kan profiteren van de gunstige ligging op de handelsroute tussen de belangrijkste handelscentra van Noordwesteuropa: Vlaanderen, Keulen met omgeving en de Oostzeegebieden (het zwaartepunt van de Hanze). Het verschil in waterpeil tussen Rijn en Vecht maakte het noodzakelijk goederen over te slaan bij Utrecht, hetgeen de stad veel welvaart bracht.
Aan de zuidzijde van de stad komen drie handelswegen samen: de Oude Steenweg uit het oosten(Arnhem/Amersfoort), de Gansstraat/Koningsweg uit het zuidoosten (Wijk bij Duurstede) en de Vaartsche Rijn (verbinding met de grote rivieren). Hier ontstond een voorstad. Vanaf circa 1139, als de Biltse Straatweg is aangelegd, wordt de handelroute naar het oosten door het veen gelegd.

Afbeelding: blz. 7
Plan van de stad Utrecht, ca 1570.
Tekening van O. Neussel, 1891 (naar: J. van Deventer, ca 1570).


Septentrio
Occidens.
Oriens
Traiectum.inferius.
Vtrecht.
Meridies.

Aan de noordzijde van de stad, langs de in 1148 gegraven kanaalverbinding tussen de Vecht en de Rijn ontwikkelt zich een voorstad: de Bemuurde Weerd. Hier concentreren zich industriële activiteiten, zoals steen- en pottenbakkerijen. Een gedeelte van deze voorstad wordt ommuurd in ca 1300. In 1338 werd tussen de Bemuurde Weerd en de Rode Brug een kanaal getrokken om de verzande bocht (het Ondiep) in de Vecht af te snijden.
Aan de westzijde, bij de Catharijnepoort, zijn de uitvalswegen naar het westen (Vleutenseweg) en het noorden (Daalsedijk). Ook hier ontstond een kleine voorstad. De Vleutense Vaart is vermoedelijk nog in de 13de eeuw gegraven aangezien de (Oude) Rijn onbevaarbaar was geworden. Langs de Vleutense Vaart zijn enige industriële activiteiten.

In de loop van de 14de eeuw zijn er een aantal oorzaken die het verval in de handelspositie van Utrecht inluiden. De handel heeft sterk te lijden van de Vlaamse recessie en het toenemend belang van Holland. Door de vergroting van de schepen kon men nu ook de weg over zee benutten, de zogenaamde "Ommelandse vaart". Ondanks dat de rol van Utrecht in de grote handelsvaart uitgespeeld was, kon zij toch nog haar welvaart handhaven als marktcentrum voor landbouwprodukten. De grote veenontginningen bleken namelijk zeer vruchtbaar te zijn.

In de eerste helft van de 16de eeuw werden de stenen stadsmuren verlaagd. Ze werden voorzien van aarden wallen en vier kleine stenen bastions. Van 1577 tot 1584 werd de stad nogmaals versterkt met vijf grote bastions (of bolwerken).

Na de reformatie in 1580 werd de katholieke godsdienstuitoefening verboden. Kloosters werden opgeheven, immuniteiten werden opengelegd, in kavels uitgegeven en bebouwd.

In de 17de eeuw (tot 1672) ondervond Utrecht een grote welvaart. Er werden grote werken uitgevoerd: nieuwe straten werden aangelegd, bestaande straten werden verbreed, vele nieuwe huizen werden gebouwd. Ook werden er vele grote werken buiten de stad uitgevoerd: waterwegen werden verbreed en uitgediept, sluizen werden verbeterd, de Leidse Rijn werd aangelegd als trekvaartverbinding tussen Leiden en Utrecht (1663-'64) en wegen werden verbreed en bestraat.
In 1636 krijgt Utrecht een Universiteit. De Maliebaan wordt in 1637 aangelegd ten behoeve van het paillemaillespel van de studenten en hoogleraren van de Universiteit. Deze brede straat is het begin van de latere ontwikkeling van een straat met grootse en royale herenhuizen. Ook latere ontwikkelingen in deze omgeving zijn gerelateerd aan de Maliebaan.

Vele steden maakten in deze periode plannen voor een stadsuitleg, zo ook Utrecht. Ten westen van de stad zijn volgens het plan (uit 1664) van de toenmalige burgemeester Hendrik Moreelse drie evenwijdig gelegen grachten gegraven. De gedachte achter deze uitleg aan de westelijke zijde was de hoop op een betere aansluiting op de tot ontwikkeling gekomen handelsroute tussen

de Rijn en Amsterdam. De Catharijnesingel was in toenemende mate een onderdeel van deze route geworden ten koste van de Oudegracht. Met deze plannen hoopte men de handelsvaart weer door het hart van de stad te krijgen.

Na de Franse bezetting (1672-'74) was de stad een dermate grote slag toegebracht, dat zij daarvan economisch niet meer herstelde. Pas in de 19de eeuw werden gedeelten van deze uitleg benut. Deze 17de eeuwse opzet heeft voor dit gedeelte van de stad wel de stedebouwkundige vormgeving bepaald.

In de 18de eeuw blijft de stedebouwkundige karakteristiek ongewijzigd. Omstreeks 1830, bij het vervaardigen van de eerste kadastrale minuut, bestaat de stad nog steeds uit de harpvormige middeleeuwse kern met kleine voorsteden. Aan de noordzijde ligt de Bemuurde Weerd. Direct ten westen daarvan ligt de vrijwel onbebouwde stadsuitbreiding de "Nieuwe Weerd". Aan de westzijde van de stad is langs de Vleutenseweg en de Leidse Rijn een vrij open voorstad. De grachten en wegen van de geplande stadsuitleg van Moreelse hebben grotendeels nog een landelijk karakter. Langs de Gansstraat en de Vaartsche Rijn is er sprake van een open voorstad. En binnen de meander van de Vecht (aan de oostzijde) is verspreide bebouwing. Hier liggen de hovenierslanden van de stad, bestaande uit kleine rechthoekige kavels met een tamelijk dicht stratennet. Daarnaast zijn er met name langs de Maliebaan en de Biltse Straatweg concentraties van grotere en rijkere huizen.

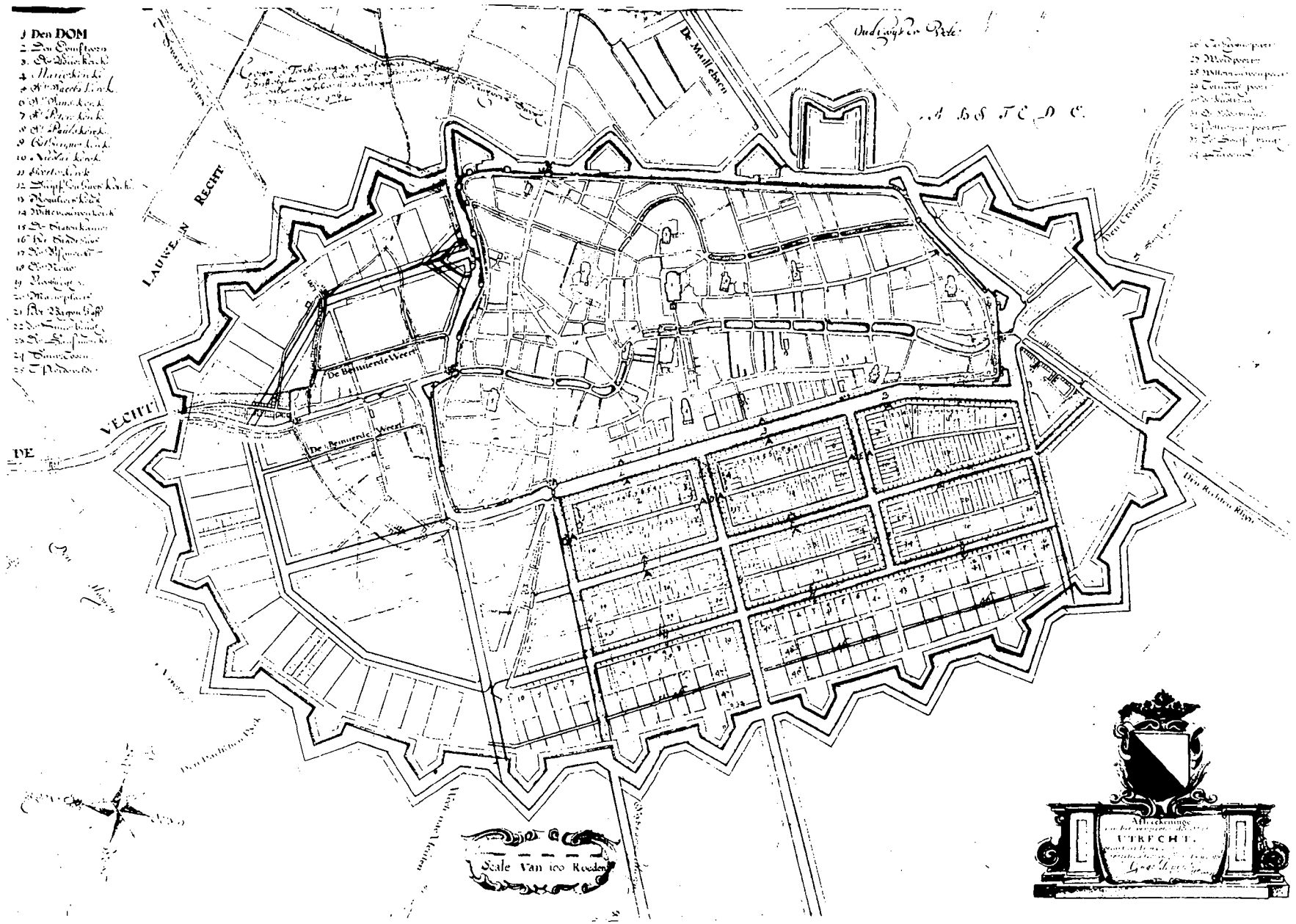
Gedurende de Franse bezetting en de Bataafse republiek wordt het bestuur meer gecentraliseerd. Er worden provincies geformeerd. Utrecht wordt aangewezen tot residentiestad.

Na 1800 werden een aantal nieuwe wegen aangelegd en verbreed. Zo werden de wegen naar Den Bosch, Gouda, Gorichem, Leiden en Vreeswijk verbreed en bestraat en werd de rechte Amsterdamsestraatweg aangelegd.

De voornaamste handelsroutes lopen nog steeds om Utrecht heen. Aangezien Utrecht weinig mogelijkheden had tot verdere distributie (onvoldoende achterland), kon zij geen rol van belang spelen in de internationale handel. Ondanks het feit dat één van de belangrijkste handelsroutes via de Vaartsche Rijn, Catharijnesingel en Vecht, van de grote rivieren naar Amsterdam liep (de Keulse Vaart).
Utrecht was een streekcentrum, met een regionale markt voor met name turf en fruit.

Van Asch van Wijck, die als burgemeester aantrad in 1827, wilde in navolging van zijn 17de eeuwse voorganger Hendrik Moreelse de vaarroute die om de stad heen lag door de stad gevoerd zien. Door verbetering van de waterstaatkundige werken in Nederland (graven van kanalen, waarbij Utrecht centraal kwam te liggen) hoopte hij op een hernieuwde opbloei van de handel in de stad Utrecht.

Afbeelding: blz. 10
Uitbreidingplan van H. Moreelse.
Tekening door H. Ruisch, 1664.


1 Den DOM
LAUNE IN RECHT
DE VECHT
De Maillebaen
De Binnenste Weert
Scale Van 100 Roeden
UTRECHT

Burgemeester Van Asch van Wijck vraagt derhalve aan J.D. Zocher om een plan te ontwerpen voor een stadsuitbreiding in het noorden en westen van de stad, waarbij de Keulse Vaart via de Catharijnesingel door de stad heen zou voeren. Tevens moest hij de oude vestingwallen tot een wandelpromenade herscheppen. De wallen hadden hun betekenis verloren aangezien Utrecht binnen de verdedigingslinie "De Nieuwe Hollandse Waterlinie" was gebracht. De vestingstatus van de stad Utrecht was daarbij onbelangrijk geworden. In 1824 werd deze status dan ook opgeheven. Wel kreeg Utrecht een belangrijke rol als kazernestad. In samenhang met het plan de wallen in een plantsoen te veranderen werd in 1832 begonnen met het slechten van de wallen.

Van het plan van Zocher kwam maar weinig tot uitvoering. Slechts de transformatie van de stadswallen in parkgebieden vond zijn beslag. Maar ook deze parkaanleg kwam spoedig onder druk te staan, toen er functiemenging werd toegestaan: zo werd op Wolvenburg in 1852 een gevangenis gebouwd en werd het Begijnebolwerk sinds 1870 volgebouwd. Verder werden er, via latere deelontwerpen van de hand van Zocher, een aantal gebouwen langs de stadsrand geplaatst. Zo werd onder andere de Van Asch van Wijckskade aangelegd.

Omdat Utrecht nog slechts een streekcentrum was (er ontbraken mogelijkheden tot verder distributie) bloeiden handel en industrie nog niet op. Pas met de aanleg van de spoorlijnen kwam hierin verandering.

In 1843-'45 wordt de spoorlijn Amsterdam - Utrecht - Arnhem aangelegd, in 1855-'58 gevolgd door de spoorlijn Utrecht - Rotterdam (Maasstation). Deze beide spoorlijnen worden door de NRS (Nederlandsche Rhijn Spoorwegmaatschappij) geëxploiteerd. De lijn Utrecht - Zwolle - Kampen wordt in 1863-'65 aangelegd door de NCS (Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij). En in 1870-'74 wordt de Oosterspoorweg aangelegd van Hilversum naar Utrecht (station Maliebaan) door de HIJSM (Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij). Deze verschillende maatschappijen, elk met hun eigen station, gaan samenwerken in 1890, om in 1917 samen te gaan in de belangengemeenschap de Nederlandsche Spoorwegen (sinds 1937 de NV Nederlandsche Spoorwegen).

Met de aanleg van de spoorwegen krijgt Utrecht ook steeds meer belang als industriëel centrum. De spoorwegen vestigen onderhoudsloodsen en werkmaatschappijen te Utrecht. En met de uitgebreide distributiemogelijkheden wordt Utrecht ook voor andere industrieën een aantrekkelijke vestigingsplaats.

De verbinding van de oude stad met de belangrijkste stations gaf al direct bij de aanleg problemen. De stations lagen ten westen van de stad, verschoven ten opzichte van de uitvalswegen. Ten behoeve van een betere verbinding werd de Mariaplaats ontsloten via de Willemsbrug (over de singel) en werd de

Afbeelding: blz. 12
Uitbreidingsplan van J.D. Zocher.
Tekening door J.D. Zocher, 1829.

Smakkelaarsbrug bij het Vredenburg verbreed. Ter ontsluiting van de stations werden Stationsstraat, Westerstraat en het Sterrenbos aangelegd.

Tot ongeveer 1875 geschiedde de uitbreiding van de stad met name langs de uitvalswegen, in de bestaande stadsgebieden (oude stad, Bemuurde Weerd, Nieuwe Weerd) en enigszins verspreid in het oostelijk gedeelte van de stad, afgesloten door de oude Vechtarm. De verkaveling werd met name bepaald door de bestaande landwegen, sloten en eigendomsstructuren. In de oude stad trad een sterke verdichting op. Zo werden in de dwarssteegjes van met name de Nieuwegracht en de Springweg vele kameren (arbeidershuisjes) gebouwd.

De grote cholera-epidemieën en de sociale onrust doen inzien dat de huisvestingstoestand in de sterk verdichte steden onhoudbaar is. Te Utrecht werd een commissie tot verbetering van de volksgezondheid en een commissie voor stadsverbetering ingesteld. In 1886 geeft deze een rapport uit: "Betrekkelijk het voorstel tot opruiming van sloppen, steegjes en perceelen te Utrecht in het belang van den algemeenen gezondheidstoestand". In het rapport wordt geconstateerd dat er onvoldoende planning is bij uitbreidingen, teveel lintbebouwing en een zeer slechte huisvestingstoestand, zowel in de binnenstad als bij de speculatienieuwbouw in de buitenwijken. Naar aanleiding van deze constateringen worden een aantal aanbevelingen gedaan.

Het rapport blijft niet zonder effect. Vele sloppen worden opgeruimd en er wordt betere nieuwbouw geëist. Zo vindt er in 1883 een sanering plaats van Wijk C, de meest verdichte wijk. Daarbij wordt het Oranjepark aangelegd. Behalve de speculatiebouwers komen er nu ook meer woningbouwverenigingen, die betere huisvesting voorstaan. Er waren al wel kerkelijke en filantropisch particuliere stichtingen die zich bezig hielden met de huisvesting van sociaal zwakkere groepen in de samenleving. In het oosten en het zuiden van de stad zijn een aantal projecten door deze stichtingen uitgevoerd. Daarnaast werden er semi-filantropische woningbouwverenigingen opgericht, die zich betere huisvesting voor arbeiders en voldoende jaarlijks dividend ten doel hadden gesteld. Zo bouwde de in 1855 met semi-filantropische beweegredenen in Utrecht opgerichte "Maatschappij tot verbetering der woningen voor arbeidenden en minvermogenden", in 1875 de buurt bij de Bleekstraat.

Als reactie op de ad hoc uitbreidingen, wordt in 1879 het "100-stratenplan" van de directeur gemeentewerken C. Vermeijs uitgebracht. Hierin wordt een uitbreiding voor de stad ontvouwd, waarbij van een regelmatige verkaveling en een ruimer stratenpatroon wordt uitgegaan. Ten westen van de stad bleek dat beter mogelijk dan in het oosten van de stad, omdat er in het oosten reeds meer bebouwing aanwezig was.

Afbeelding: blz. 14
"100-straten plan", 1879.
Tekening door C. Vermeijs.

GEMEENTE UTRECHT

Aan de hand van dit plan zijn enkele deelplannen ontwikkeld en uitgevoerd. Deze beperkten zich tot de aanleg van hoofdstraten. De rest van het stratenplan kon door particulieren na het verkrijgen van een bouwvergunning aangelegd worden. Hoewel er vanaf ca 1860 steeds meer woningbouwverenigingen in Utrecht aktief worden, kunnen zij nog geen structurele verbeteringen aanbrengen in de huisvesting van met name de arbeiders. Bemoeienis vanuit de gemeente met de kwaliteit van de gebouwde woningen is er nauwelijks. De beruchte speculatiebouw bleef de boventoon voeren. Dit zal pas veranderen aan het begin van de 20ste eeuw onder invloed van de invoering van de Woningwet.

Tot zeker 1870 waren de industrieën in Utrecht nog met name op de traditionele plaatsen gevestigd: langs de Oudegracht, in de Bemuurde Weerd, Lauwerecht en langs de waterwegen. Met name de Vaartsche Rijn moet in deze worden genoemd. De schaalvergroting van de industrie vond hier als eerste plaats, aangezien hier de beste mogelijkheden tot uitbreiding aanwezig waren. Dankzij de sterke economische groei na 1880 steeg het belang van Utrecht als distributiecentrum. Bovendien trok de stad langzamerhand meer industrie aan. De stad breidde zich langzaam maar zeker uit. Daarmee kreeg de oude stad een centrumfunctie voor een steeds groter gebied. Er vond uitstoting van industriële aktiviteiten en bewoning plaats en aantrekking van de centrumfuncties zoals handel, kantoren en winkels. De functies werden eenzijdiger en grootschaliger. Deze functiescheiding en -vergroting vroeg aanpassing van zowel de bestaande bebouwing als van de vervoersmogelijkheden naar en door de binnenstad. De problemen spitsten zich vooral toe op de oost-west richting.

In de loop van de 19de eeuw ontstonden er vele nieuwe soorten industrie en handelsmaatschappijen. De spoorwegen, die Utrecht een centrumfunctie bezorgen zijn al genoemd. In 1842 kreeg Utrecht zijn eerste gasfabriek. Deze was op het Vredenburg gebouwd. Al in 1862 bleken de uitbreidingsmogelijkheden zo gering dat de fabriek werd verplaatst naar het gebied ten noordoosten van de stad: het Griftterrein. Dit groeide uit tot een industrieterrein.

De grotere schepen en groeiende industriecomplexen vroegen grotere terreinen en betere transportroutes. De oude "Keulse vaart" (Catharijnesingel) voldeed niet meer. Er werd een nieuwe verbinding gemaakt tussen Amsterdam en de grote rivieren: het Merwedekanaal. In 1881 werd met deze werken gestart. Pas in 1892 waren zij voltooid. Het Merwedekanaal volgde vanaf Vreeswijk de oude Vaartsche Rijn. Bij Jutphaas takt het kanaal af en gaat westelijk langs Utrecht naar het IJ, ten oosten van Amsterdam uitmondend. Omvangrijke sluizencomplexen onder andere te Utrecht vangen het verschil in waterpeil op.

De industrie en met name de grotere industrie concentreerde zich steeds meer op de doorvaartroute door het Merwedekanaal. In 1912 vestigden zich Werkspoor (Spoorwegen) en de Demka (ijzergieterij) in Zuilen, aan het kanaal en de spoorweg naar Amsterdam. In 1916 werd het Gemeentelijk Industrieterrein van ruim 30 ha aangelegd Dit ligt tussen het Merwedekanaal en de spoorwegen naar Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Er werd een brug gebouwd, een haven aangelegd en het terrein werd opgespoten en bouwrijp gemaakt. Al direct na voltooiing vestigden zich hier zware industrieën Het plan uit 1919 om de

gasfabriek aan de Wittevrouwensingel te verplaatsen naar het industrieterrein aan het Merwedekanaal werd nog verhinderd door de plannen van het Rijk de gemeentegasfabrieken onder Rijkstoezicht te bundelen. Echter in 1926 werden de gemeentelijke gasfabriek en het gemeentelijk electriciteitsbedrijf (samengevoegd tot PEGUS) hier gevestigd.

In 1879 werd door de Stichtse Tramway Maatschappij een eerste paardentramlijn geopend. Deze verbond Utrecht en Zeist. In 1883 werd de Utrechtse Waterleiding Maatschappij geopend. Zij betrok haar water van de heide te Soesterberg. In 1884 werd een telefoonnet aangelegd door de Nederlandsche Bell-Telephoon Maatschappij.

De uitbreidingen van de stad vonden in alle richtingen plaats. Aanvankelijk geschiedde dit langs de bestaande structuurelementen. Maar er werden steeds grotere plangebieden bebouwd. De grootste uitbreiding vond aan de oostzijde plaats. Opmerkelijk is dat deze tamelijk gespreid plaats vond. Door de aankoop van de landgoederen Hogeland en Oudwijk in 1887 en het uitkopen van de hoveniers (sinds 1897), was het mogelijk de ruimte tussen de oude stad en de oude Vecht op te vullen. Kort na 1900 werd de oversteek over de Oude Vecht gemaakt, met de aanleg van het Wilhelminapark en het Hogelandsepark met de omliggende bebouwing.

De noodzaak van de oost-westverbinding door de oude stad werd nu zo urgent dat er plannen werden ontwikkeld om deze te realiseren. Hierbij richtte men zich in de eerste plaats op de doorgang via de Lange Viestraat - Potterstraat - Lange Jansstraat - Nobelstraat en Burgemeester Reigerstraat. Daarnaast werden ook nog enige andere straatverbredingen uitgevoerd, zoals de Domstraat en de Voetiusstraat.

De handelsfunctie van de binnenstad werd steeds omvangrijker. In de binnenstad werden grootwinkelmagazijnen gebouwd, waarvan het "Magazijn De Zon" (1898) als inleiding tot de versterking van de centrumfunctie van de Oudegracht wordt gezien. De oprichting van de groenten- en vruchtenveiling op het Paardenveld (1905) concentreerde de handel in land-en tuinbouwproducten aan de rand van de binnenstad. Op het Vredenburg werden in 1917 de gebouwen van de Jaarbeurs gevestigd.

In het begin van de 20ste eeuw werden er nabij industrieën arbeiderswijken gebouwd. Dit was noodzakelijk geworden door de grote groei van de bevolking, mede veroorzaakt door de vestiging van nieuwe industrieën. Zo verrijzen in de jaren 1913-'17 de "tuindorpen" Elinkwijk en Zuilen, gebouwd in opdracht van respectievelijk de directie van Werkspoor en de woningbouwvereniging Zuilen. Naar aanleiding van het "100-woningen plan" bouwde de Gemeente woningwetwoningen in Ondiep. Middenstandswoningen werden gebouwd in Tuinwijk (voor het Spoorwegpersoneel) en tussen de Da Costakade en de Croeselaan (de Dichterswijk).

Sinds 1910 waren er meerdere woningbouwverenigingen aktief, voornamelijk voor arbeidershuisvesting. Deze verenigingen hadden confessionele of politieke achtergronden (zoals: de protestantse woningbouwvereniging "Eigen Haard", de

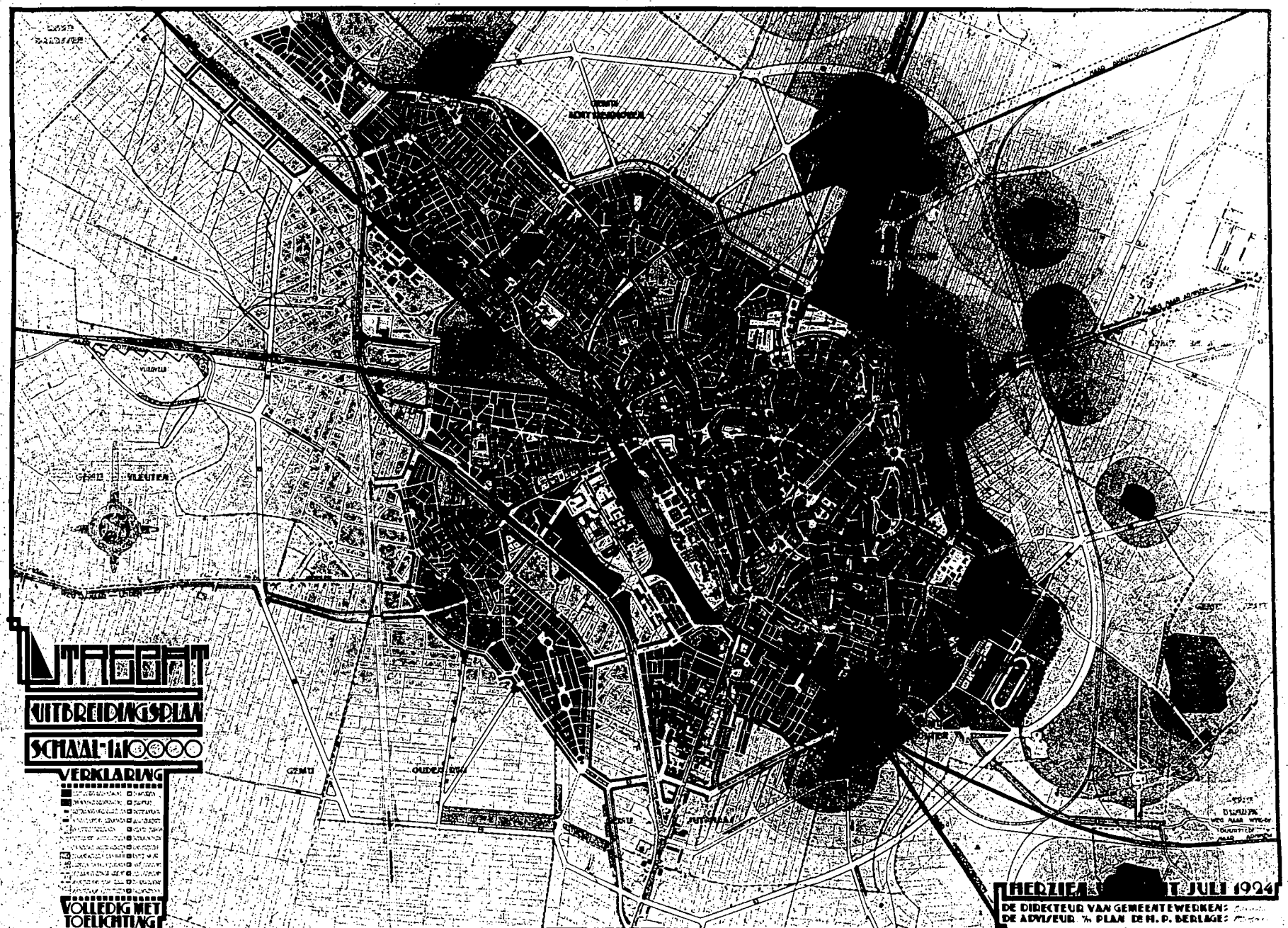
Rooms-katholieke woningbouwvereniging "Prinses Juliana" en de socialistische woningbouwvereniging "Arbeiderswoningbouwvereniging Utrecht") of bouwden voor beroepsgroepen (zoals de "Coöperatieve woningbouwvereniging voor Gemeentepersoneel").

Door veranderde Rijkssubsidieregelingen waren in de jaren '20 met name de (nieuw opgerichte) middenstandswoningbouwverenigingen aktief (zoals de woningbouwvereniging "De Tuinwijk"). Met uitzondering van de jaren 1920 en '21 waarin de gesubsidieerde bouw door woningbouwverenigingen en gemeente haar grootste omvang bereikte, werden de meeste woningen door particulieren gebouwd. Direct na de eerste wereldoorlog trad behalve woningnood ook materiaalschaarste op. Een aantal woningbouwprojecten met experimentele bouwmaterialen werden uitgevoerd. Tevens werden een aantal projecten met tijdelijke woningen uitgevoerd (Sterrenwijk, Hogelanden).

In de 20-er jaren van deze eeuw was de toenmalige burgemeester Mr.Dr. J.P. Fockema Andreae niet tevreden met de ontwikkelingen van de stad. Hij vond dat de stad te weinig volgens één plan groeide. Hij trok derhalve H.P. Berlage aan om, in samenwerking met de stadsarchitect L.N. Holsboer, een uitbreidingsplan te maken voor de stad. Zij leverden in 1920 een zeer groots en royaal plan af. De meest opvallende onderdelen in dit plan zijn de grote ringweg om de stad, het vliegveld, enige doorbraken door de oude stad (met ideeën voor een nieuw stadhuis, een universiteitshoofdgebouw en gebouwen voor dienstverlenende funkties), het verdwijnen van de Oosterspoorweg en ideeën voor de stadsuitbreiding. Hiervoor moesten gebieden van buurgemeenten geannexeerd worden.

Dat dit plan te groots was, bleek al spoedig door de van verschillende kanten ingediende bezwaren. De omvangrijke onteigeningen, doorbraken en nieuwbouw zouden financiëel nauwelijks te realiseren zijn. Derhalve werd in 1924 een tweede versie van het plan gepresenteerd. Dit plan was aanmerkelijk versoberd. De ringweg is verkleind tot binnen de forten, er zijn veel minder doorbraken in de oude stad gepland en prestigieuze nieuwbouw is achterwege gelaten.
Er is maar weinig van dit plan tot uitvoer gekomen, maar het heeft de gedachten ten aanzien van de stad en de stadsuitbreiding verregaand beinvloed. Dit plan was het eerste stadsuitbreidingsplan dat situeringsvoorstellen voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen aangaf (industrieterrein, woningbouw, etc.).
Slechts gedeelten van het plan zijn uitgevoerd: de wijk Oog in Al ten oosten van de Joseph Haydnlaan, het grootste gedeelte van de rondweg (Jozef Haydnlaan - Lessinglaan - Spinozaweg - Thomas à Kempisweg - Carthesiusweg - Sint Josephlaan - Marnixlaan - Kardinaal de Jongweg - Laan van Minsweerd - 't Goylaan - Socrateslaan - Overste den Oudenlaan), sportpark Thorbeckelaan, een gedeelte van Rivierenwijk (tussen de Rijnlaan en het Merwedekanaal) en de hoofdwegenstruktuur tussen het Oudenoord en de Burgemeester van Tuylkade. Daarnaast heeft het plan als grondslag gediend voor een aantal ontworpen deelplannen (Pijlsweerd, Kromme Rijn).

Afbeelding: blz. 18
Uitbreidingsplan voor de stad Utrecht, 1924.
H.P. Berlage/ L.N. Holsboer.


UTRECHT
UITBREIDINGSPLAN
SCHAAL 1:10000
VERKLARING
VOLLEDIG MET TOELICHTING
VLEUTEN
OUDEN RIJN
HERZIEN
JULI 1924
DE DIRECTEUR VAN GEMEENTEWERKEN:
DE ADVISEUR VAN PLAN DR H. P. BERLAGE:

Plannen voor een nieuw, breder kanaal (het Amsterdam-Rijnkanaal), hebben al in de tekeningen van Berlage en Holsboer vorm gekregen. Dit kanaal is tot stand gekomen tussen 1933 en 1952.

Met de oost-west verbinding door de oude stad werd in deze jaren ook voortgang geboekt. In 1926 werd het Leidseveer gedempt en in 1932 begon men met de verbreding van de Nobelstraat. In datzelfde jaar ving men opnieuw aan met de sanering van Wijk C, nadat men daar in 1883 een begin mee had gemaakt. Er werd een doorbraak gemaakt tussen de Lange Viestraat en de Weerdsingel: de St. Jacobsstraat.
De uitvoering van de sanering ondervond veel vertraging vanwege problemen bij het verwerven van de grond. De door rentederving gestegen kosten konden alleen nog maar gedekt worden door een grootschaliger bebouwing. Er trad op deze wijze in Wijk C een schaalvergroting op.

De structuur van de stad was weinig samenhangend. De meeste bebouwing was in verschillende deelplannen tot stand gekomen, die onderling weinig of geen samenhang vertoonden. Het heeft steeds aan een totaalstructuur ontbroken. Vaak worden de spoorwegen en de verboden kringen rond de forten uit de Nieuwe Hollandse Waterlinie als oorzaak hiervan aangewezen. De belemmerende invloed hiervan wordt overtrokken. De spoorwegen vormden een verkeersprobleem zolang de kruisingen met het wegverkeer gelijkvloers lagen. Dit probleem werd goeddeels verholpen door de verhoging van de spoorwegen. De aanleg van spoordijken, bruggen, viaducten en tunnels heeft geduurd van 1937-'42.
En tevens werden er door het ministerie van Oorlog zeer veel ontheffingen verleend om stenen gebouwen in de verboden kringen rond de forten te bouwen.

Na de tweede wereldoorlog groeide de bevolking van Utrecht nog sneller dan ervoor. Er ontstonden steeds meer uitbreidingsproblemen. Velen gingen buiten de gemeentegrenzen wonen. Dit benadeelde de gemeente zowel wat betreft de inkomsten uit gemeentelijke belasting als voor wat betreft plannen en ideeën voor de toekomst van de stad. Wanneer de grenscorrecties uiteindelijk in 1954 doorgevoerd worden, betekent dit een verlichting voor de stad. De gemeente Utrecht kreeg grond van de omliggende gemeenten toegewezen.

Met de groei van de stad kwam ook de vraag op of de oude stad nog wel het hart zou moeten blijven van de nieuwe sterk vergrote stad. Zo men daarvoor koos, zou sterke cityvorming kunnen optreden, die vele aanpassingen in het stadshart zouden vereisen. Het alternatief was inrichten van verschillende decentrale kernen. Aanvankelijk werd er echter nauwelijks een keuze gemaakt en bleek de binnenstad in steeds mindere mate een cityfunctie te vervullen.

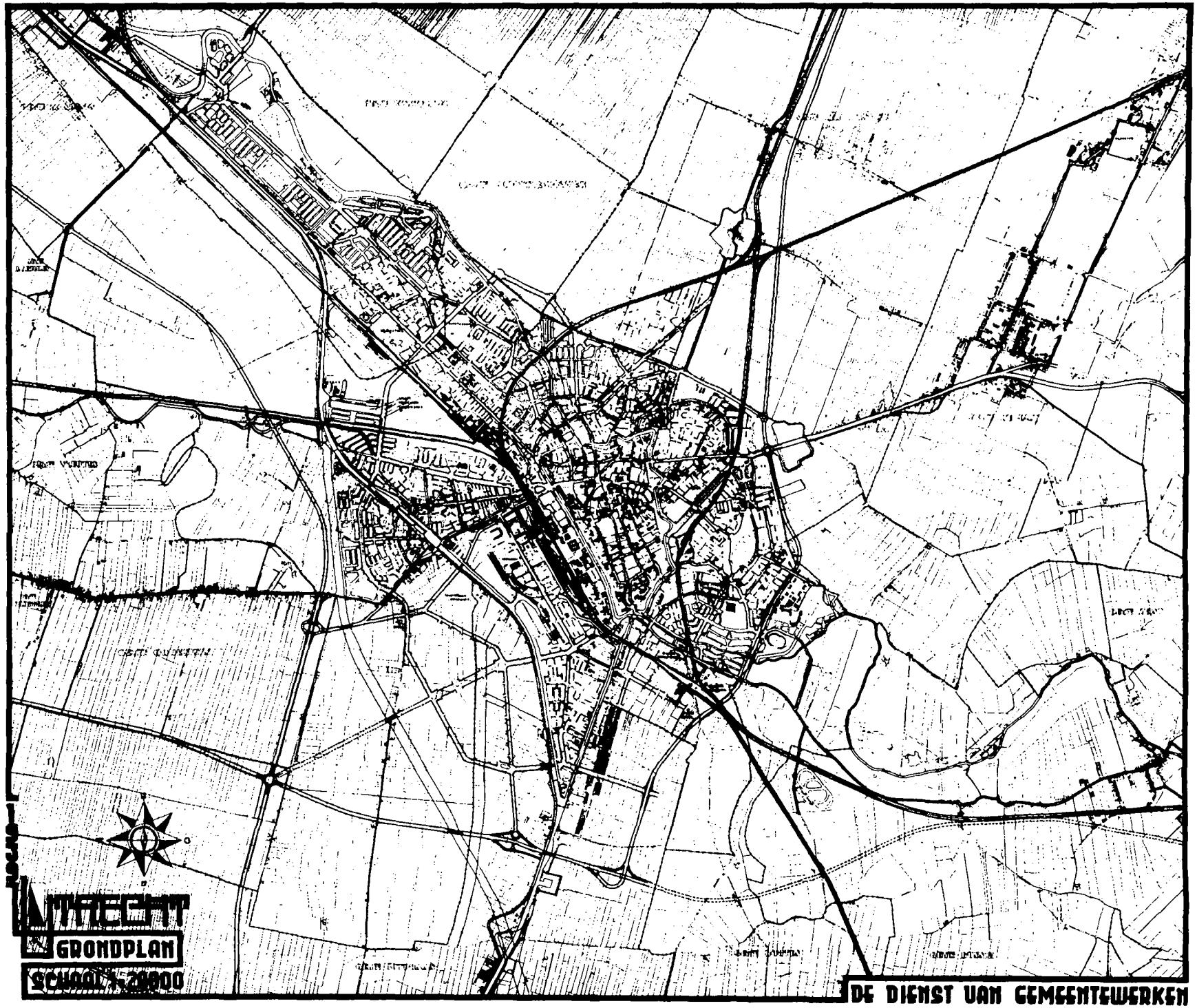
Omstreeks 1957 werd de beslissing genomen de cityvorming in de binnenstad te stimuleren. In 1958 ontwikkelde M.E. Feuchtinger in opdracht van de gemeente een verkeersplan. Hierin werden een aantal brede wegen door de stad geprojecteerd (doorbraken), die zouden aansluiten op een ringweg om de stad. Deze zou worden aangelegd op de plaats van de te dempen singels. In 1960 werd het plan Feuchtinger door de gemeenteraad verworpen.
In 1963 leverde J.A. Kuiper op basis van Feuchtingers plan een herziene versie, waarin de grote doorbraken en de demping van de gehele singelring zijn afgezwakt.

Gedeelten van deze plannen zijn uiteindelijk gerealiseerd: de Rijnkade, de noordelijke helft van de Catharijnesingel en de Weerdsingel W.Z. zijn gedempt voor de ringweg. Enkele doorbraken zijn gerealiseerd en een aantal vernieuwingen in de oude stad zijn, vooruitlopend op de doorbraken, in een grootschalige opzet gerealiseerd. In samenhang met voornoemde plannen is een groot winkelscentrum (met kantoren, winkels en woningen) gepland tussen de oude stad en het station: Hoog Catharijne. Het station werd opgenomen in dit complex en daarmee zou tevens de problematische verbinding tussen het station en de oude stad opgelost moeten worden

In 1964 is men gestart met de sloop ten behoeve van dit complex. In 1973 werd Hoog Catharijne geopend. Het lag aanvankelijk in de bedoeling dit winkelcentrum te laten doordringen tot op de Oudegracht, maar het verzet hiertegen heeft deze ontwikkeling gestopt. Ook de voltooiing van het ringwegplan is toen wegens verzet en geldgebrek gestaakt

Het graven van het Amsterdam-Rijnkanaal, ter vervanging van het Merwedekanaal, heeft er in geresulteerd dat de industrie is weggetrokken. Nieuwe industriegebieden zijn aangelegd.
Nieuwe uitbreidingen en wijken zijn gerealiseerd. Het woningbestand in de 19de eeuwse wijken wordt daarnaast in versneld tempo vervangen of opgeknapt. Vooral de arbeiderswoningen worden hierbij massaal gesloopt. Gebieden bij de Abstederdijk en de Amsterdamsestraatweg ondergaan een complete metamorphose.

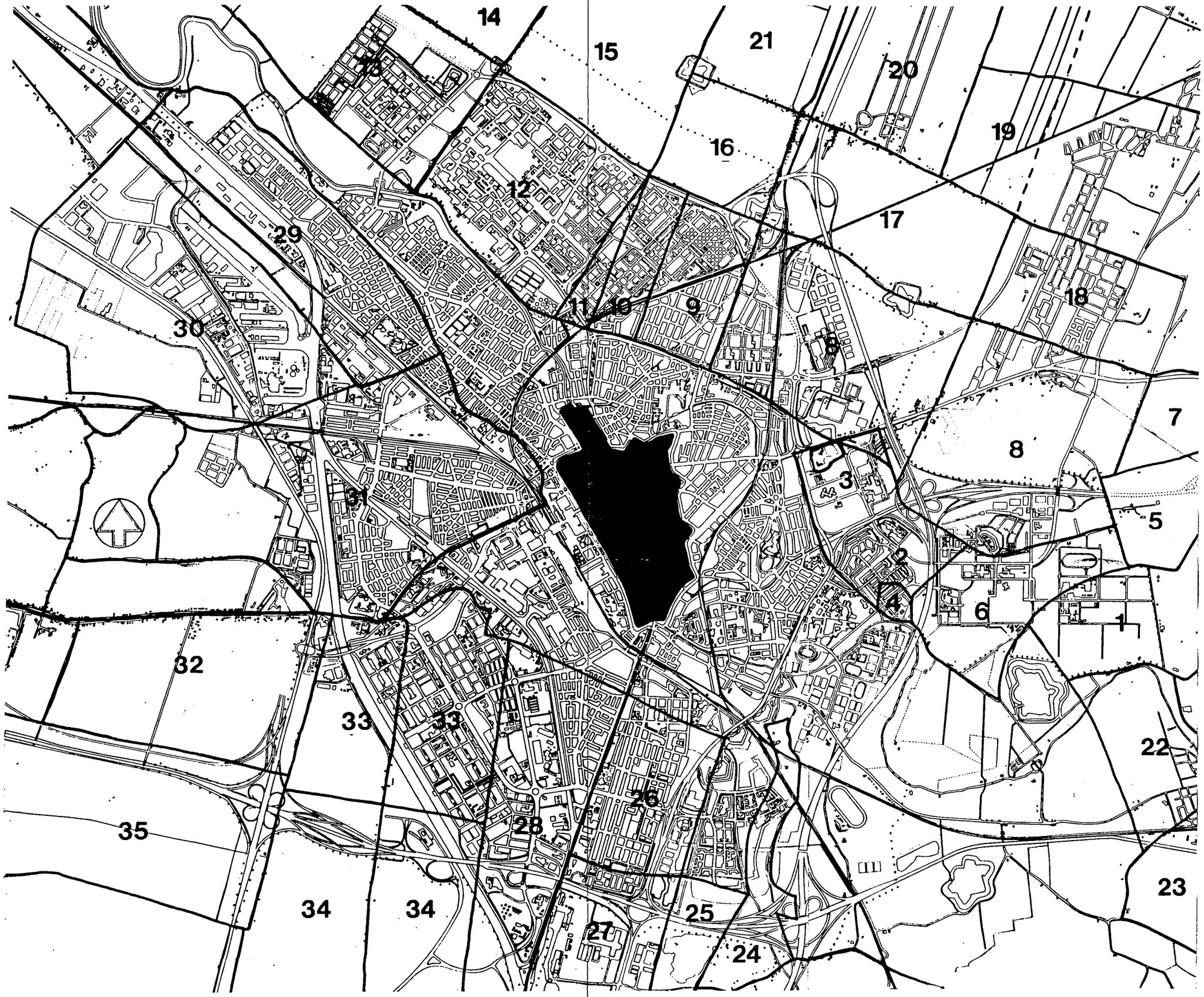
Afbeelding: blz. 21
Kaart van de gemeente Utrecht, Dienst Gemeentewerken 1939


UTRECHT
GRONDPLAN
SCHAAL 1:20000
DE DIENST VAN GEMEENTEWERKEN

Ontginningskaart

De ontginningskaart op de volgende bladzijde (23) geeft een reconstructie van de verschillende ontginningen rond Utrecht.

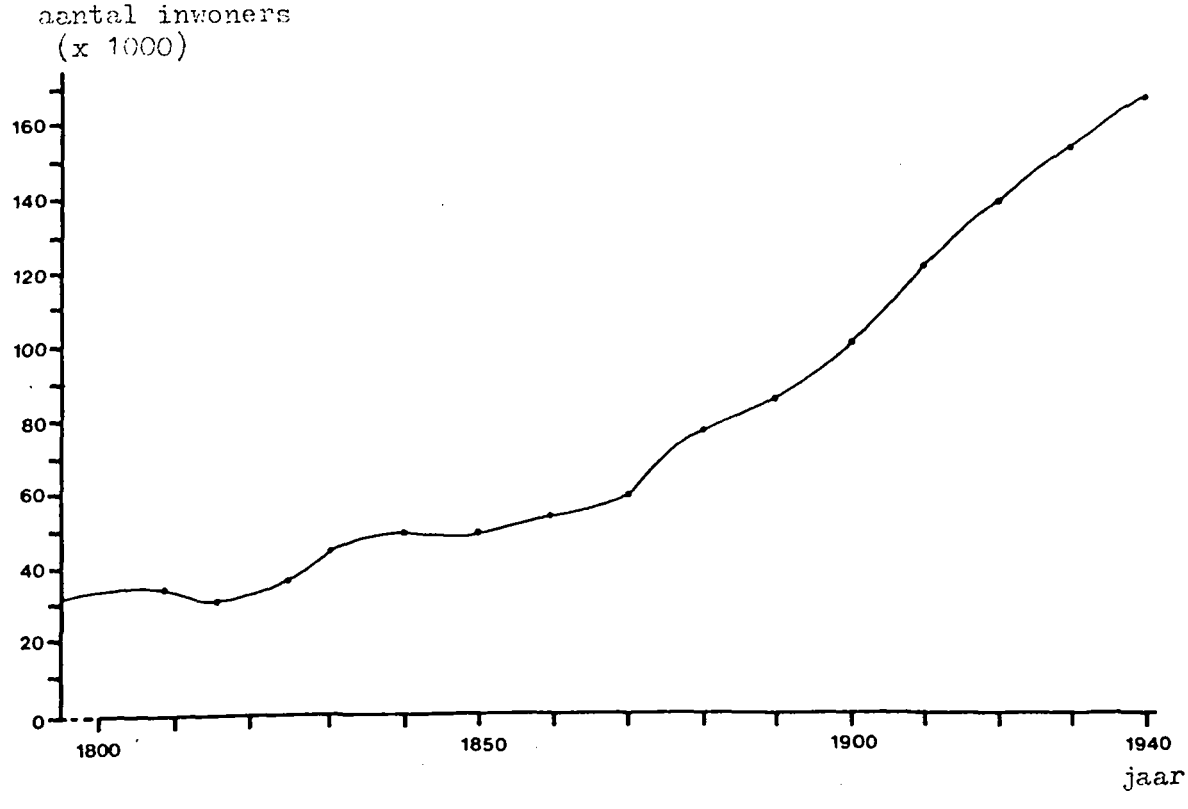
1 - Zeisteroever (10e eeuw)
2 - Abstederweide (voor 1120)
3 - Biesveld (voor 1120)
4 - Rijnsweerd (?)
5 - Oostbroek (ca 1120)
6 - De Klei (ca 1180)
7 - Beerschoterveld (ca 1139)
8 - Johannapolder (tussen 1125 en ca 1275)
9 - Twaalfhoeven, Domproostengerecht (tussen 1125 en ca. 1275)
10 - Zeshoeven, Domproostengerecht (tussen 1125 en ca 1275)
11 - Hogelanden, Domproostengerecht (tussen 1125 en ca 1275)
12 - Buitenwegse blok (polder Rozendaal), Achttienhoven (tussen 1125 en ca 1275)
13 - (?), Westbroek (tussen 1125 en ca 1275)
14 - (?), Westbroek (tussen 1125 en ca 1275)
15 - Binnenwegse blok, Achttienhoven
16 - (?), Domproostengerecht (tussen ca 1275 en ca 1350)
17 - Herverskop, Oostveen
18 - (?), De Bilt
19 - (?), Oostveen (tussen ca 1350 en ca 1395)
20 - (?), Oostveen (tussen ca 1350 en ca 1395)
21 - (?), Domproostengerecht
22 - Lage eng, Bunnik
23 - Weide, Bunnik
24 - Grote Koppel, Vechten / Wiltenburg (XI)
25 - Kleine Koppel, Vechten / Wiltenburg (XI)
26 - Hoograven
27 - Laagraven
28 - Westraven
29 - Sweser eng
30 - Lage Weide
31 - Hoge Weide
32 - Oudenrijn
33 - Papendorp
34 - Galekop
35 - Heikop


14
15
21
20
19
16
12
17
29
18
11
10
9
30
8
7
8
3
5
31
2
4
6
1
32
33
33
22
26
28
35
23
34
34
25
27
24

Bevolkingstabel.

In onderstaande tabel wordt het aantal inwoners van de gemeente Utrecht in de periode 1375 tot 1940 weergegeven. Bij enkele jaren is bekend hoeveel mensen er in de binnenstad woonden en hoeveel buiten de binnenstad. De inwoners van de gemeente Utrecht buiten de muren zijn in deze gevallen nog apart in de tabel aangegeven.
Van de periode 1375 tot 1800 zijn de gegevens te globaal om deze in een grafiek weer te geven. In de grafiek is daarom slechts de periode 1800 tot 1940 weergegeven.

jaar	bevolkingsaantal
ca 1375	20.000
ca 1500	30.000
1672	25.000
1748	25.244, waarvan 5100 buiten de muren.
1795	32.294
1809	34.880
1815	30.660
1825	35.500
1830	43.407
1840	48.781
1850	47.781, waarvan 11854 buiten de muren.
1860	52.894
1870	59.299
1880	76.633
1890	84.346
1900	102.086, waarvan ca. 67.000 buiten de muren.
1910	119.006
1920	138.334
1930	153.208
1940	165.029

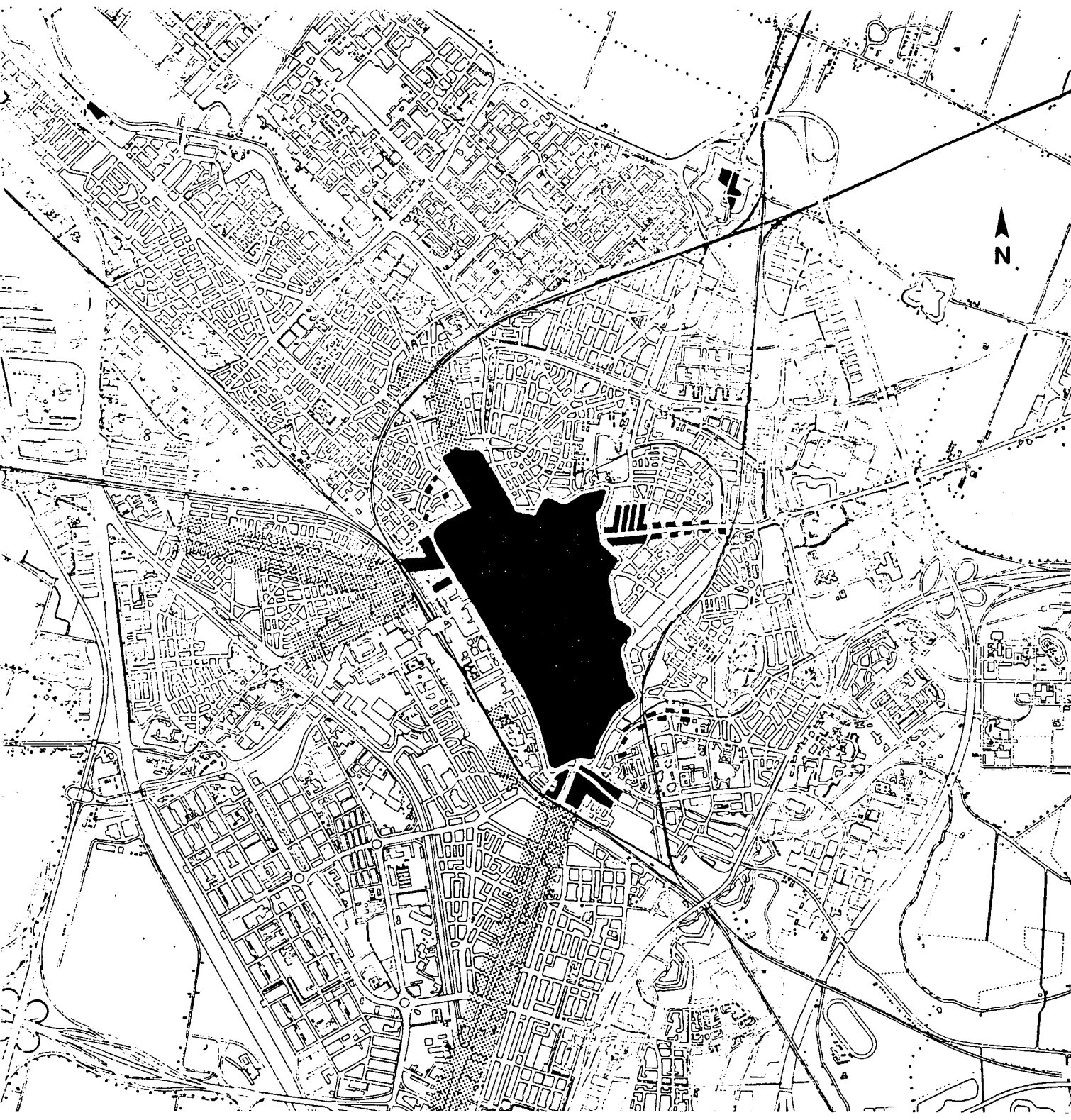


Kaarten van de bebouwingsfasen

Om de groei van de stad gedurende de periode 1850 - 1940 in beeld te brengen, zijn op de nu volgende fasekaarten de uitbreidingen per periode aangegeven. Hiervoor zijn de gemeentekaarten uit ca 1850, 1869, 1891, 1903, 1908, 1918, 1927 en 1940 afgebeeld en onderling vergeleken. De bestaande bebouwing (de bebouwing die is weergegeven op de voorafgaande kaart) is steeds in zwart aangegeven, de nieuwe bebouwing (gerealiseerd sedert het jaar waarin de vorige kaart is uitgegeven) is met behulp van een kruisarcering aangegeven. Industriegebieden zijn aangegeven met een raster. Aan de hand van deze kaarten is duidelijk te zien dat het hoogtepunt van de groei van Utrecht in de periode 1850 tot 1940 valt na ca 1920.

De kaarten van de bebouwingsfasen:

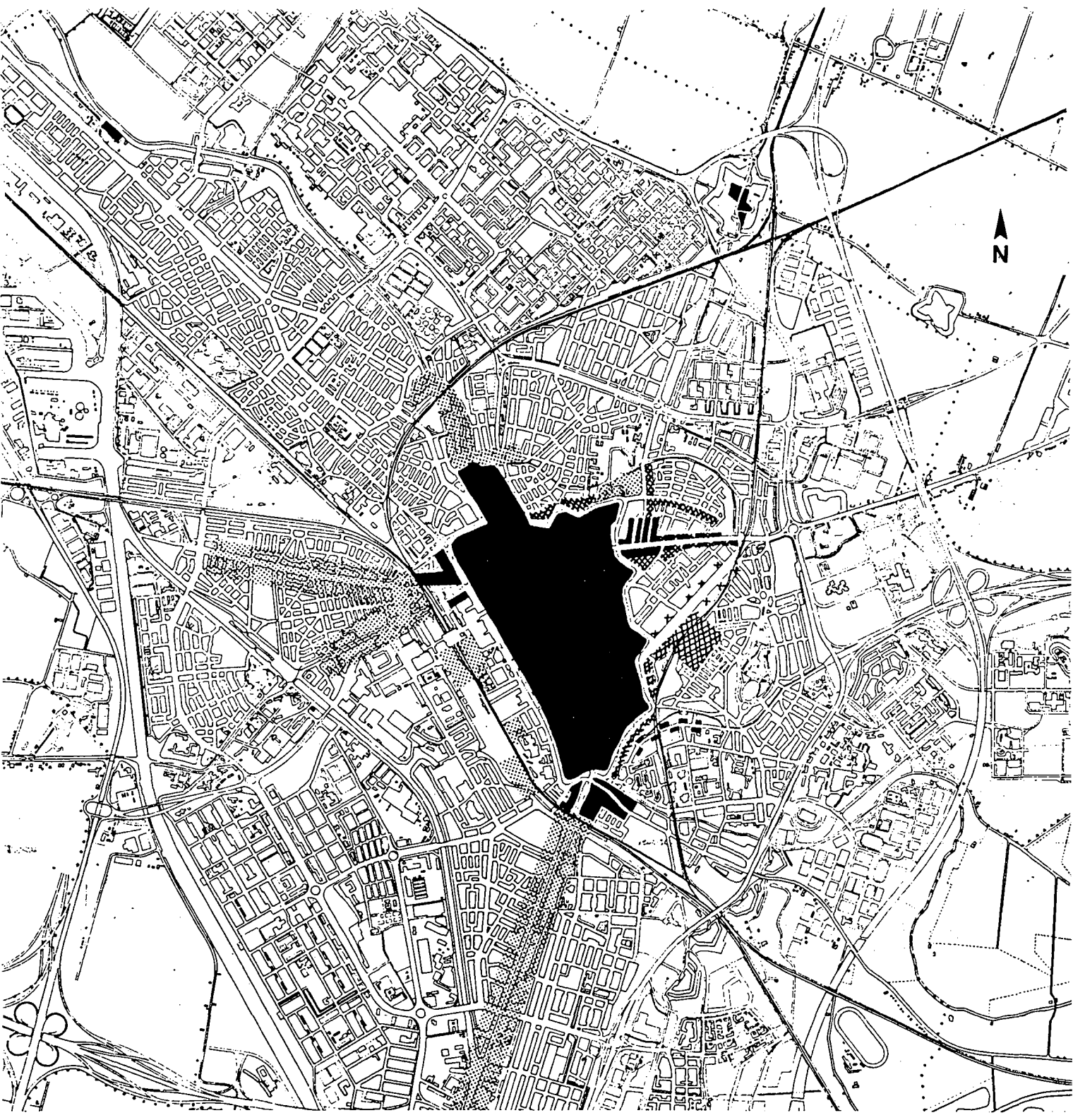
1850: blz. 26
1869: blz. 27
1891: blz. 28
1903: blz. 29
1908: blz. 30
1918: blz. 31
1927: blz. 32
1940: blz. 33



ca 1850
De bebouwing van Utrecht is nog voornamelijk binnen de singels geconcentreerd. Er zijn lineaire ontwikkelingen langs de Biltstraat, de Vecht, de Vleutenseweg en de Vaartsche Rijn (industrieën)

(zwart): bestaande bebouwing in 1850

(raster): industriegebieden.



1869
Aan de buitenrand van de singels in het noordoosten, oosten en zuidoosten heeft bebouwing plaatsgevonden. Ten westen van de oude stad, in de uitbreiding van Moreelse, zijn twee stations aangelegd

(zwart): bestaande bebouwing in 1850

(arcering): bebouwing uit de periode 1850 - 1869

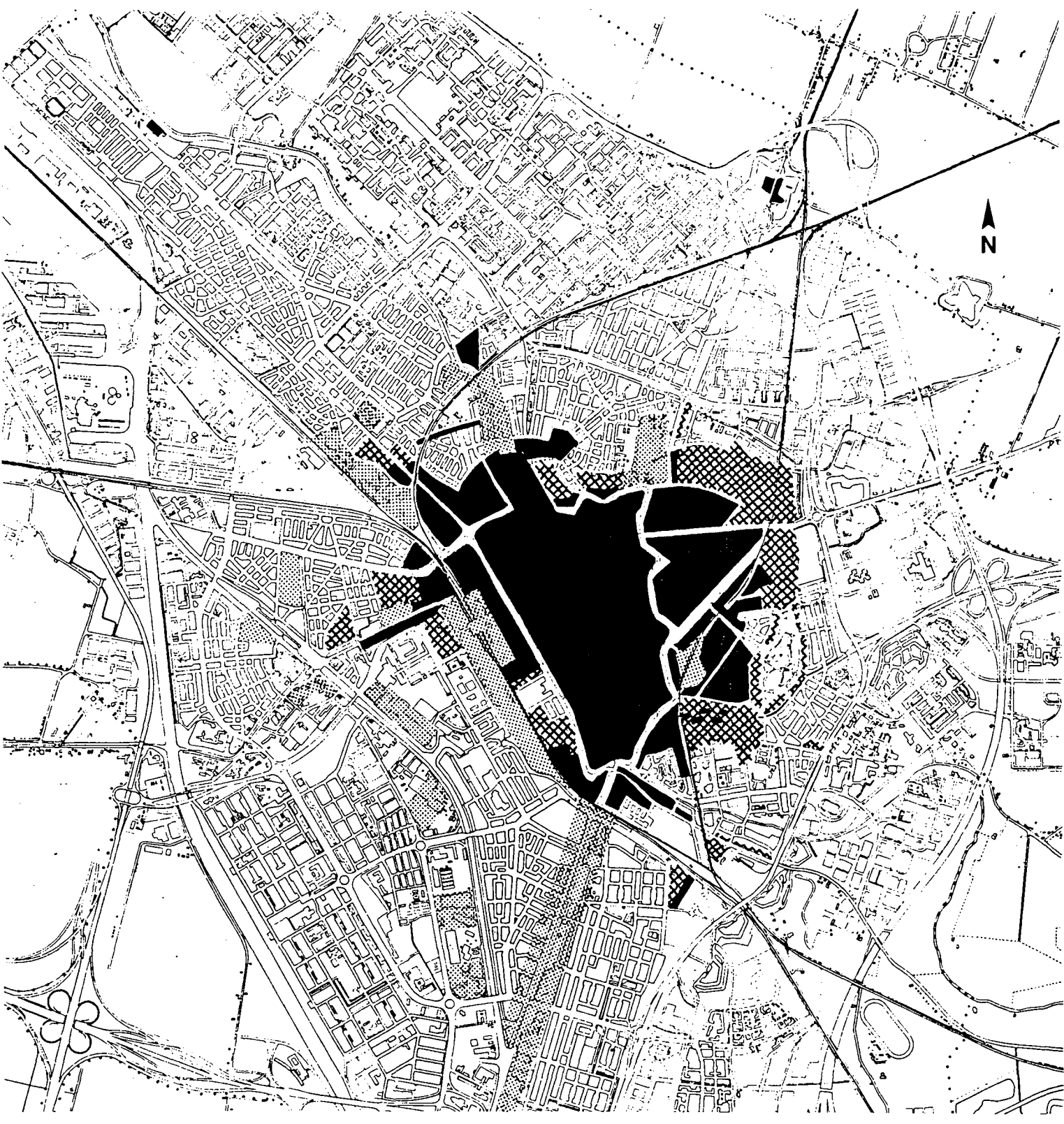
(raster): industrie

1891
Ten westen van de oude stad is er een verbinding tussen de binnenstad en het station gemaakt. Er hebben enige uitbreidingen in het noordwesten langs de Amsterdamsestraatweg (Pijlsweerd) plaatsgevonden. De grootste uitbreiding is echter aan de oostzijde van de oude stad gerealiseerd: het gebied tussen de Gildstraat en de Oudwijkerdwarsstraat is opgevuld.

(zwart): bestaande bebouwing in 1869

(arcering): bebouwing uit de periode 1869 - 1891

(raster): industrie.

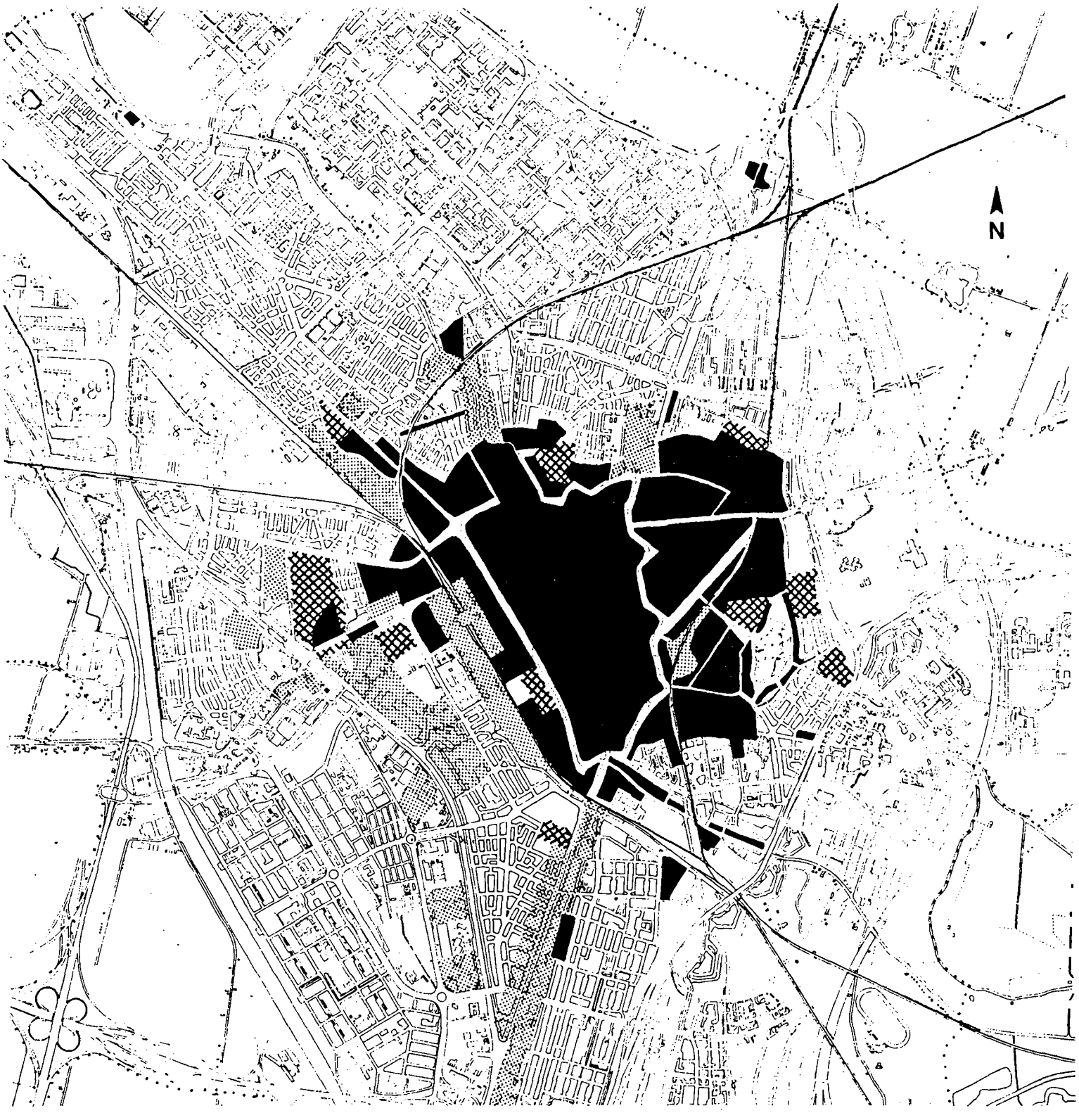


1903
Opnieuw hebben grote uitbreidingen aan de oostzijde van de oude stad plaatsgevonden: Wilhelminapark, park Hogeland en een gedeelte van het Zeeheldenkwartier. In het noordoosten heeft men de wijk Wittevrouwen tot aan de Biltse Grift vergroot. Tussen de Vleutenseweg en de Leidse Rijn is bebouwing gerealiseerd. Aam het Merwedekanaal (voltooid in 1892) zijn enige industrieterreinen in gebruik genomen.

(zwart): bestaande bebouwing in 1891

(arcering): bebouwing uit de periode 1891 - 1903

(raster): industriegebieden

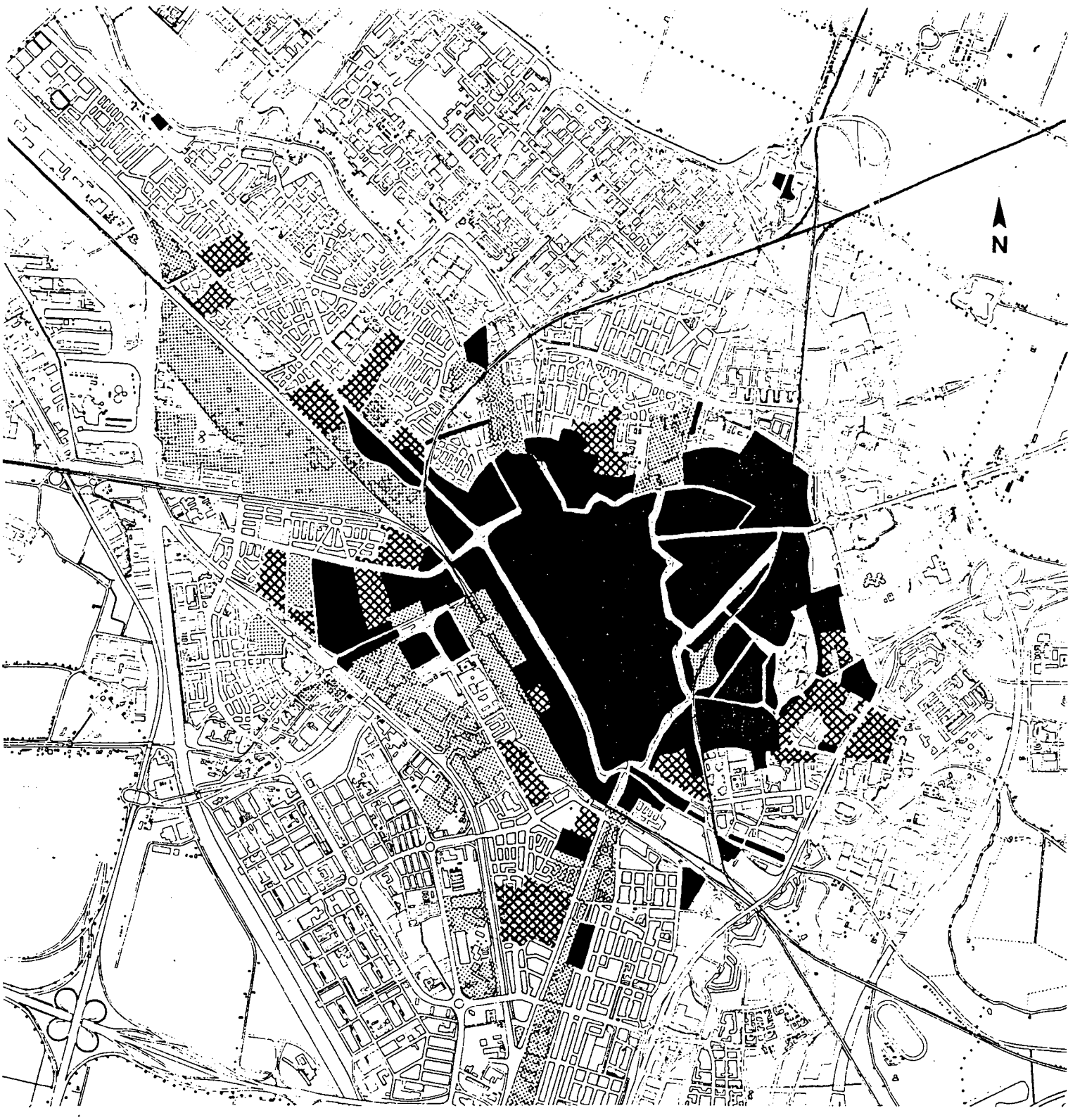


1908
Het zwaartepunt in de uitbreidingen verschuift van het oosten naar het westen.
De meeste nieuwbouw is in Lombok en langs de Daalsedijk gerealiseerd.

(zwart): bestaande bebouwing in 1903

(arcering): bebouwing uit de periode 1903 - 1908

(raster): industriegebied.

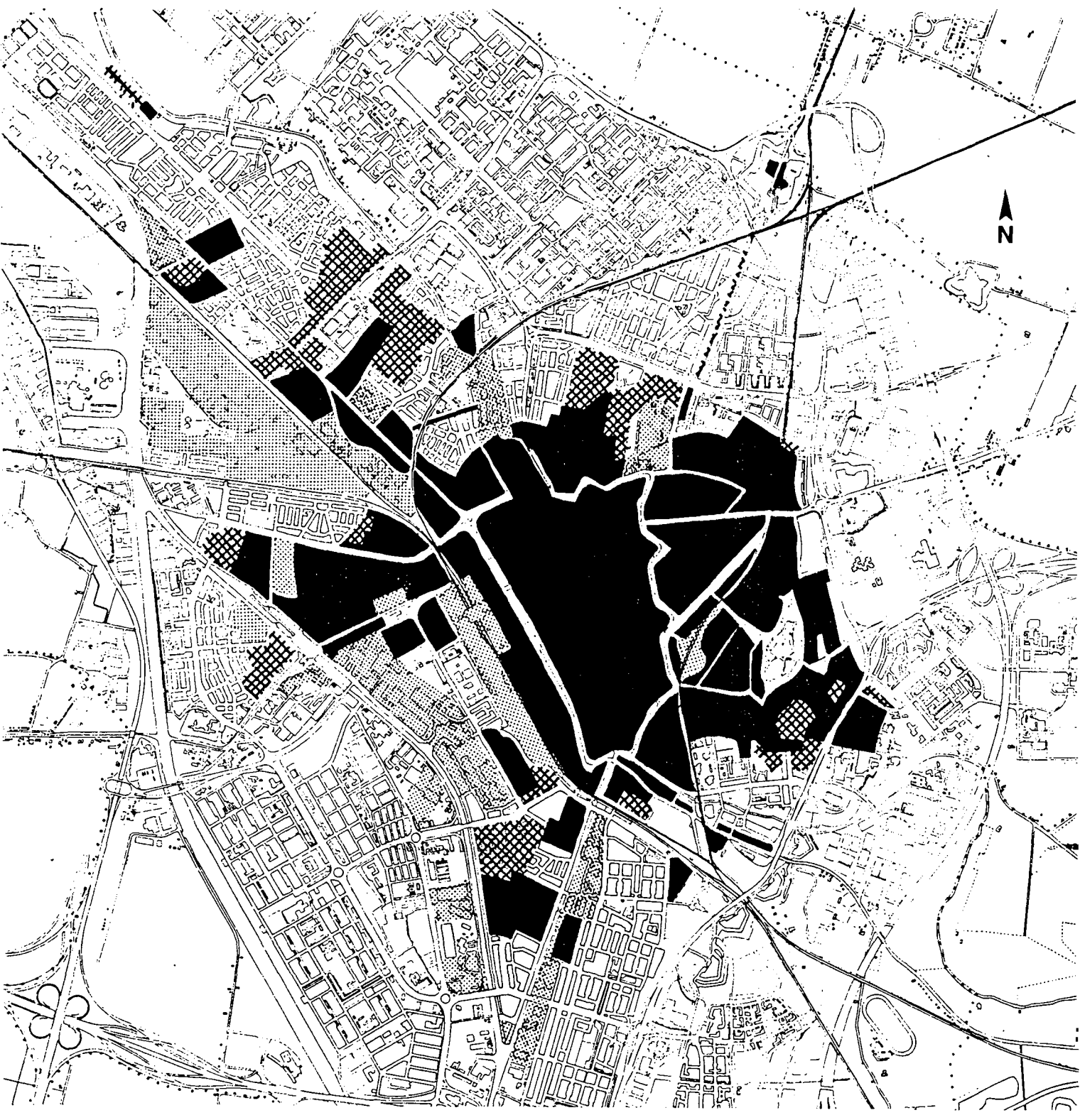


1918
De vestiging van zware industrieën aan het Merwedekanaal doet zijn invloed gelden. Zowel binnen als buiten het grondgebied van de gemeente Utrecht worden, ten behoeve van de werknemers van deze industrieën woningbouwprojecten uitgevoerd (bijvoorbeeld Ondiep en Zuilen).

(zwart): bestaande bebouwing in 1908

(arcering): bebouwing uit de periode 1908 - 1918

(raster): industriegebieden.

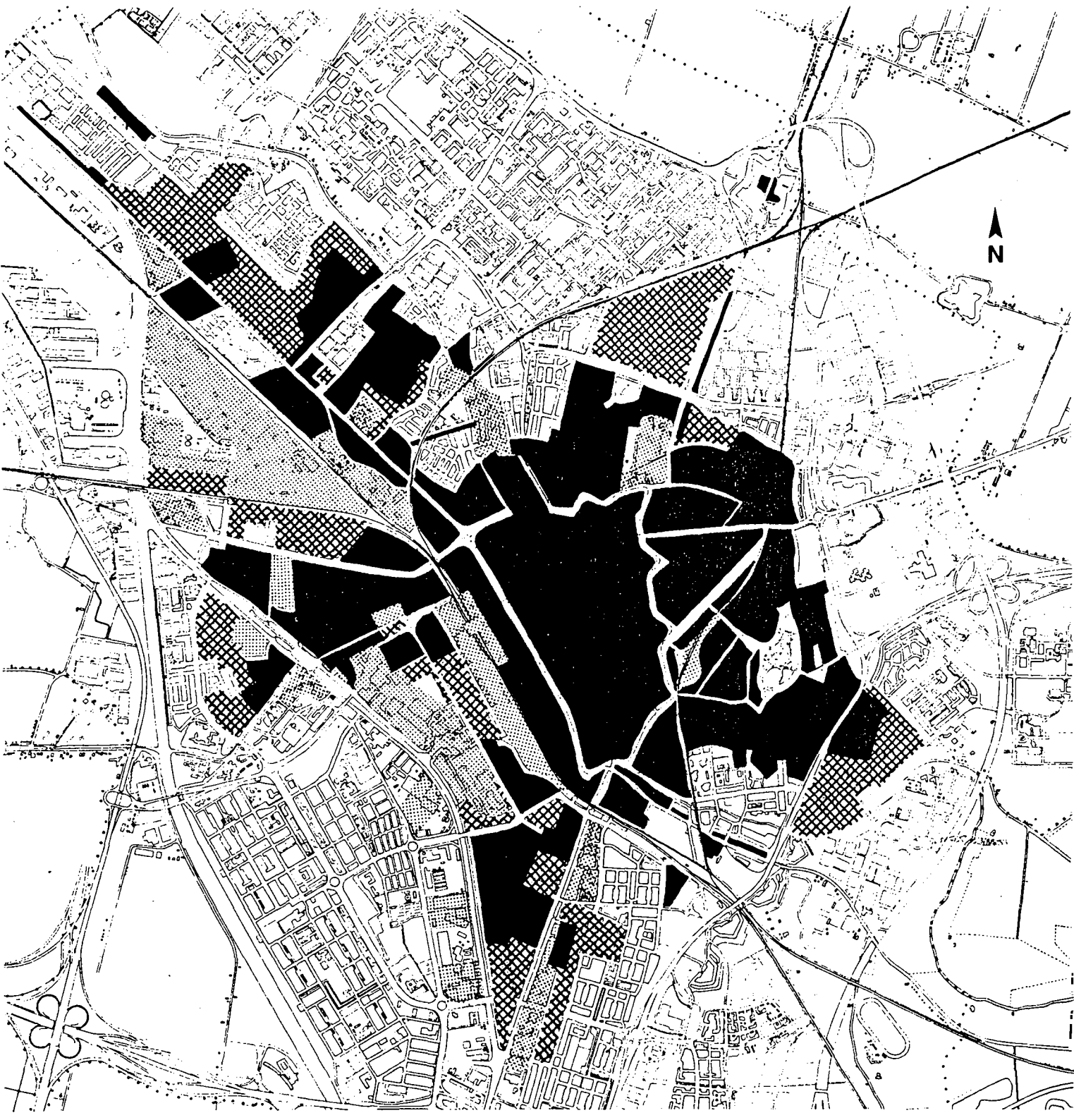


1927
De uitbreidingen zijn voornamelijk gerealiseerd ten noorden en ten westen van de oude stad. De eerste woningbouw ten westen van het Merwedekanaal heeft plaatsgevonden. In het noorden is Tuinwijk tot stand gekomen, tegens de grens met de gemeente Maartensdijk.

(zwart): bestaande bebouwing in 1918

(arcering): bebouwing uit de periode 1918 - 1927

(raster): industriegebied.



1940
Binnen zijn gemeentegrenzen is Utrecht bijna geheel volgebouwd. Hierbij zijn de meeste tot dan toe onbebouwde gedeelten opgevuld. Sommige tuinderijen blijven echter nog onbebouwd (o.a. tussen Pijlsweerd en Ondiep en bij de Rubenslaan). Het later door Utrecht geannexeerde Tuindorp is gebouwd op grondgebied van de gemeente Maartensdijk.

(zwart): bestaande bebouwing in 1927

(arcering): bebouwing uit de periode 1927 - 1940

(raster): industriegebied.

Literatuur

1. R. Blijstra
   2000 jaar Utrecht,
   Utrecht 1969

2. E. Cremers, F. Kaay en C. M. Steenbergen,
   Bolwerken en stadsparken
   Delft 1981.

3. C. Dekker
   Het Kromme Rijngebied in de Middeleeuwen,
   Zutphen 1983

4. H. J. van Eck,
   Vonk en vlam,
   Utrecht 1986.

5. H. F. J. M. van den Eerenbeemt,
   Huisvesting van arbeiders rond het midden der 19e eeuw,
   Leiden 1957.

6. J. P. Fockema Andreae,
   De stad Utrecht, haar historie en haar toekomst,
   Utrecht 1926.

7. Gemeentebestuur Utrecht,
   Utrecht,
   Utrecht 1921.

8. J. A. van der Hoeve, E. C. van Santen,
   Mip, fase 2,
   Utrecht.

9. J. A. van der Hoeve, E. C. van Santen,
   Mip, fase 3,
   Utrecht 1989.

10. K. Jacobs, L. Smit (red.),
    De ideale stad, ideaalplannen voor de stad Utrecht (1664 - 1988),
    Utrecht 1988.

11. J. C. G. van Meene, P. Nijhof,
    Spoorwegmonumenten,
    Amsterdam 1985.

12. N. N.,
    De Buitensteedsche werken van den gemeente Utrecht (geheim rapport),
    Utrecht 1937.

13. M. Putter,
Een straatje om in Wittevrouwen,
Utrecht 1988.

14. R. A. F. Smook,
Binnensteden veranderen,
Zutphen 1984.

15. J. A. Storm van Leeuwen,
Van Oude Rijn tot Leidse Rijn,
z.p. 1986.

16. J. E. A. L. Struick,
Utrecht door de eeuwen heen,
Utrecht 1986 (1964: 1e druk).

17. F. Thijssen,
Wonen in Utrecht, 1850 - 1940,
Utrecht 1983.

Lijst van afbeeldingen

blz. 4 Woningbouw Ondiep, ca 1915
Foto: GAU/TA DOW 45F

blz. 7 Plan van de stad Utrecht, ca 1570
Tekening van O. Neussel, 1891 (naar J. van Deventer, ca 1570)
Foto: GAU/TA C2974

blz. 10 Uitbreidingsplan van H. Moreelse
Tekening door H. Ruisch, 1664
Foto: GAU/TA Aj 01

blz. 12 Uitbreidingsplan van J.D. Zocher
Tekening door J.D. Zocher, 1829
Foto: GAU/TA Aj 3

blz. 14 "100-stratenplan", 1879
Tekening door C. Vermeijs
Foto: GAU/TA Aj 4

blz. 18 Uitbreidingsplan voor de stad Utrecht, 1924
H.P. Berlage / L.N. Holsboer
Foto: GAU/TA Aj 11

blz. 21 Kaart van de gemeente Utrecht, Dienst Gemeentewerken 1939
Foto: GAU/TA Ab 223