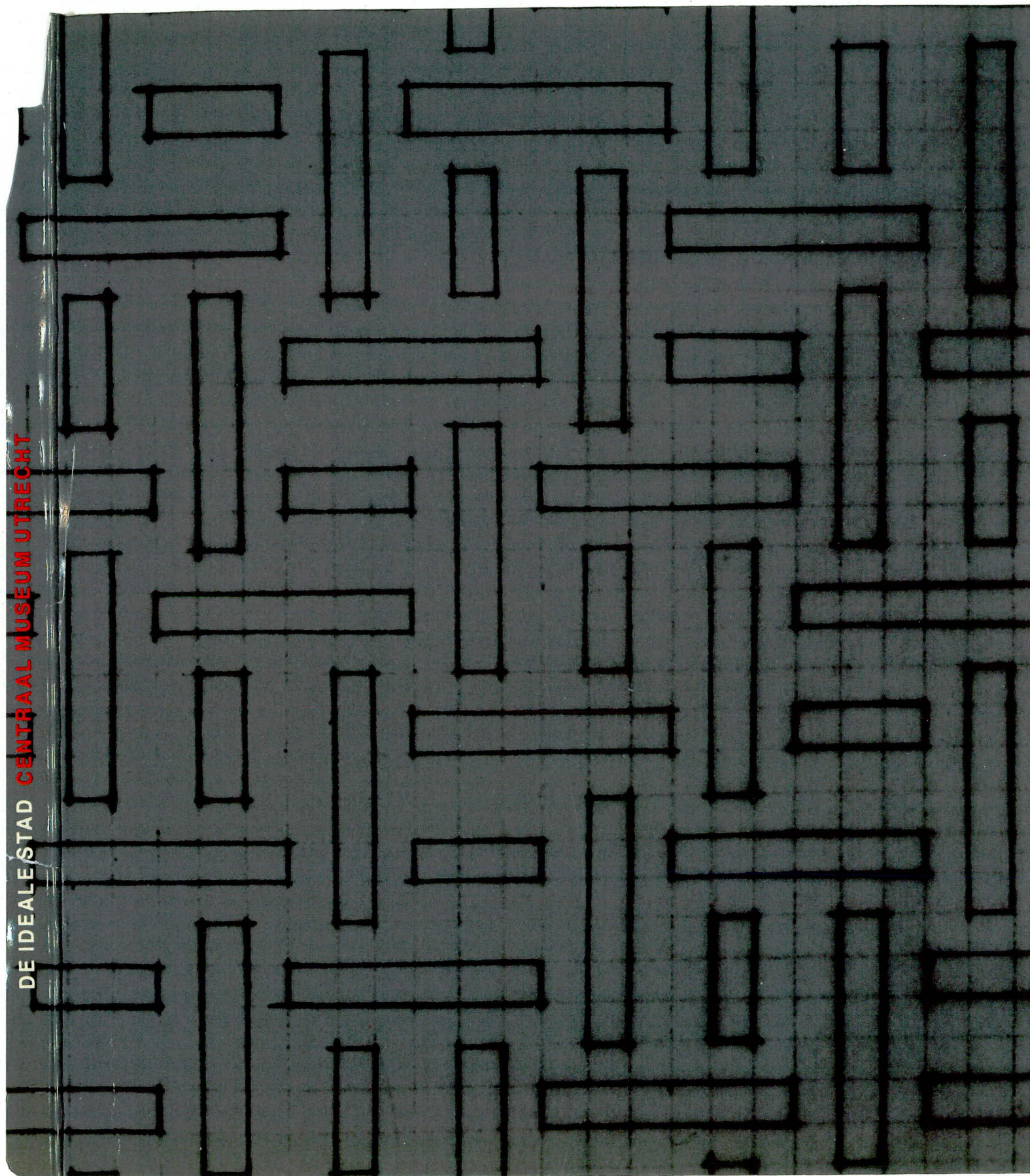


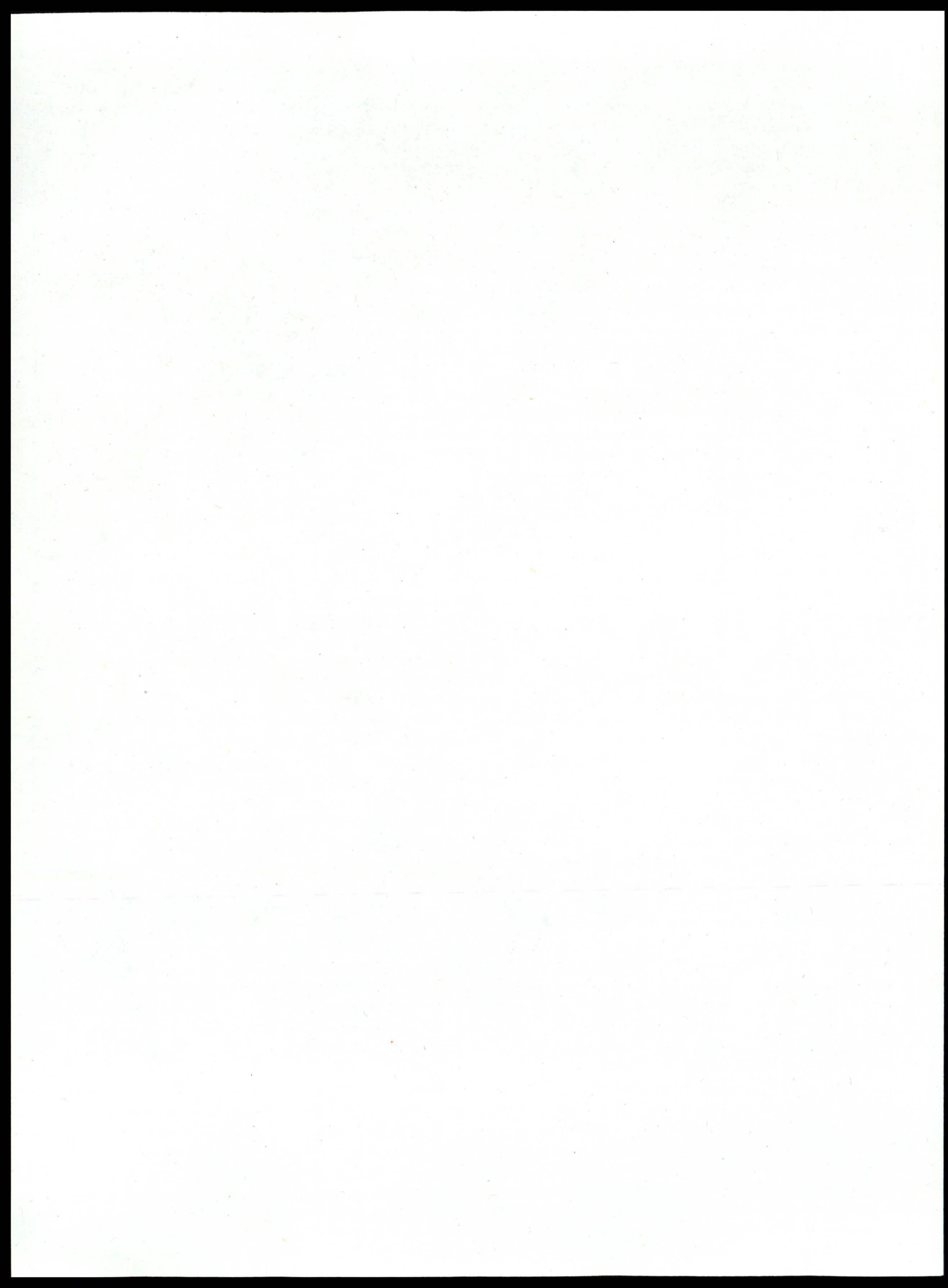
ideaalplanen voor de stad Utrecht.

8861



DE IDEALESTAD CENTRAAL MUSEUM UTRECHT





DE IDEALE STAD

1664

1988

ideaalplannen voor de stad Utrecht

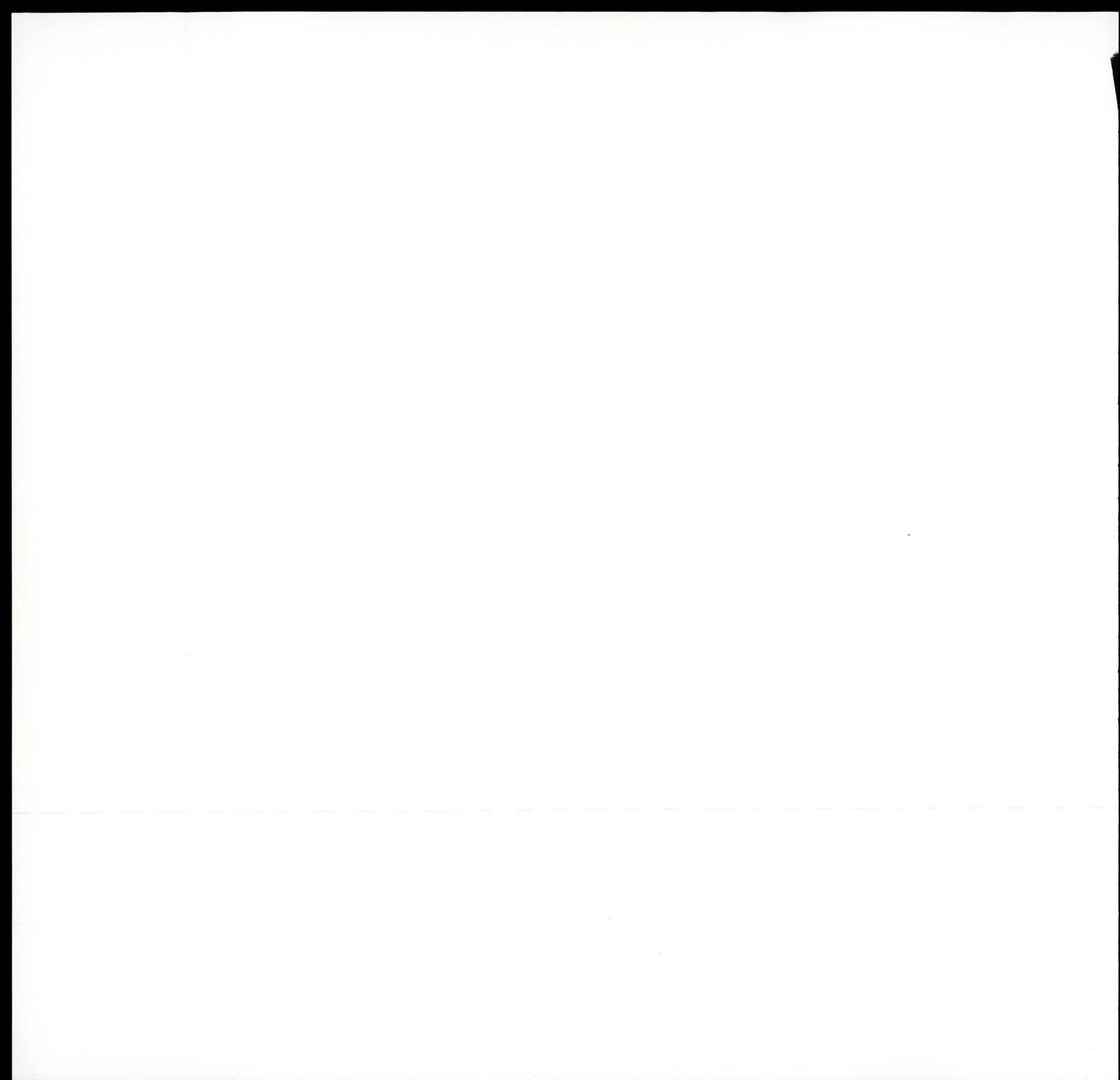
Onder redactie van Ko Jacobs en Ludger Smit
met bijdragen van:
Rob Dettingmeijer
Jan de Heer
Ko Jacobs
Peter Karstkarel
Juliette Roding

Centraal Museum Utrecht
9 september — 13 november 1988

3 20

Inhoudsopgave

Voorwoord	1
Inleiding, door Ludger Smit	3
Lijst van afkortingen	5
1. Juliette Roding Utrecht op zijn schoonst en sterrikt <i>Ideaalplannen uit de 17de eeuw</i>	7
2. Peter Karstkarel Het treurig aanzien tot nieuwe luister <i>Het ideaalplan-Van Asch van Wijck 1827</i>	27
3. Ko Jacobs De ordening van een gezonde groei <i>Plannen voor de uitbreiding van Utrecht, 1870-1910</i>	53
4. Rob Dettingmeijer Van Fockema Andreae tot renovatie van HC <i>Utrecht en de ideale stad in de 20ste eeuw</i>	75
5. Jan de Heer Het rad van Rietveld	115
Synopsis van de groei	137
Bibliografie	161
Fotoverantwoording	170



Voorwoord

De keuze voor een tentoonstelling met als thema 'De ideale stad', ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van het Centraal Museum, is geen willekeurige. De geschiedenis van Nederlands oudste stedelijk museum is immers nauw verweven met die van de stad Utrecht. Zijn ontstaan dankt het museum aan het initiatief van een van haar grote burgemeesters. De kern van de collectie heeft betrekking op het Utrechtse en de ontwikkeling van het museum toont zekere parallellen met die van de stad. Zo zijn in beider geschiedenis de barrières even zo goed constanten, als de herhaalde en manhaftige pogingen daar doorheen te breken. Een verwantschap en een lotsverbondenheid, die wederzijdse verplichtingen scheppen.

De expositie 'De ideale stad' is dan ook niet alleen een retrospectieve, niet alleen een terugblik op de stadsontwikkeling en de al dan niet gerealiseerde ideaalplannen. Hoofddoel van de samenstellers was om bestuurderen en burgerij de historische onderbouwing te geven voor een toekomstvisie op de stad; een handreiking, behorend tot de taken van een stadsmuseum.

De jubileumtentoonstelling is niet gespeend van symboliek. In de eerste plaats is daar de nauwe samenwerking met het Gemeente Archief, dat het leeuwendeel van de bruiklenen leverde. Men kan de samenwerking tussen Museum en Archief beschouwen als een hommage aan hun gemeenschappelijke grondleger, burgemeester Van Asch van Wijck, die door zijn visie en initiatieven blijvende betekenis heeft voor de stad.

Symboolwaarde heeft ook de plaats waar de tentoonstelling is ingericht: het in 1987 gereedgekomen Stallencomplex. De metamorfose die de oude, verformfaaide artilleriestallen hebben ondergaan tot riant, moderne expositieruimten, zou misschien op zich al inspirerend kunnen werken. Dit partikel exemplarische stadsvernieuwing toont immers aan wat visie vermag wanneer men een historische erfenis bij de tijd wil brengen.

Velen hebben hun medewerking verleend aan de totstandkoming van deze tentoonstelling en van de begeleidende catalogus. Ik dank de bruikleengevers en zeer in het bijzonder het Gemeente Archief, waarvan met name de Topografische Atlas een zo substantiële bijdrage leverde. Ik dank ook de sponsors, NV Levensverzekering Maatschappij UBO en NV Bouwfonds Nederlandse Gemeenten, die door hun bijdragen de realisering van deze tentoonstelling mogelijk hebben gemaakt. Medewerking aan het project leverde ook de afdeling Stedebouw en Verkeer van de Dienst Ruimtelijke Ordening. Hun bijdrage geldt met name de toekomstplannen van de gemeente, die zij in het kader van deze expositie in de Nicolaïkerk presenteren. Dank tenslotte aan de auteurs en samenstellers, drs. Ko Jacobs en museummedewerker drs. Ludger Smit, die verantwoordelijk waren voor opzet, organisatie en uitvoering van het project.

'De les voor de toekomst trekt men uit het verleden', placht burgemeester-stadsplanner Hendrick Moreelse, in navolging van Seneca, te zeggen als hij voor de zoveelste maal en met de moed der wanhoop zijn toekomstplannen voor de stad Utrecht met historische argumenten onderbouwde. Nu, 300 jaar later, wil het Centraal Museum zijn adagium weer opnemen. Want het lijkt ons onverminderd actueel.

Adeline M. Janssens

Inleiding

De ideale stad is in werkelijkheid nooit gebouwd, maar wel talloze malen bedacht en in vele varianten op papier gezet. In het bijzonder voor Utrecht zijn fraaie ideaalplannen geconcipeerd. Deze plannen zijn het onderwerp van boek en tentoonstelling 'De ideale stad'. In een vijftal essays behandelen de verschillende auteurs het ideale Utrecht van de 17de eeuw tot aan de jongste geschiedenis. Het middeleeuwse ideaal van 'Utrecht — Hemel op aarde' is aan de orde in de gelijknamige tentoonstelling in het Rijksmuseum het Catharijneconvent, als onderdeel van de viering van het gereedkomen van de restauratie van vijf Utrechtse binnenstadkerken.

In het eerste artikel van dit boek staat het plan uit 1664 van burgemeester Hendrick Moreelse centraal. Het plan Moreelse behelst zowel verschillende verbeteringen van de bestaande stad als een enorme uitleg aan de westzijde, waardoor de stad in omvang zou worden verdubbeld. Tot uitvoering is het niet gekomen, maar in de 19de eeuw wordt het idee nieuw leven ingeblazen door burgemeester H.M.A.J. van Asch van Wijck, die het gebruikt ter legitiematie van zijn eigen voorstel tot verfraaiing en uitleg van Utrecht. In 1829 nodigt Van Asch van Wijck J.D. Zocher jr. uit een ontwerp te maken en stelt hem het plan van de 17de-eeuwse burgemeester ter beschikking. De verkaveling van de westelijke uitbreiding in het voorstel van Zocher is direct op het plan van Moreelse terug te voeren. Maar ook in dit geval lukt het niet gestalte te geven aan de ideale uitleg van de stad, ook al wordt een belangrijk onderdeel, de aanleg van plantsoenen langs de stadsbuiten-gracht, wel gerealiseerd. Aan Van Asch van Wijck en Zocher is het tweede essay gewijd.

De ideaalplannen van Moreelse en Van Asch van Wijck getuigen van de ambitie naar grootsheid en macht. Doel was de positie van Utrecht als de centrale handelsplaats in Nederland te herstellen. Om investeerders te verlokken geld in de uitvoering van de plannen te steken, werden verleidelijke beelden gepresenteerd. De stad zou een geheel vernieuwd, fraai en samenhangend uiterlijk krijgen. In het derde artikel wordt aandacht besteed aan een drietal plannen van rond de eeuwwisseling: het '100-stratenplan' van C. Vermeijs, het spoorwegplan van 1906 en het uitbreidingsplan van F.J. Nieuwenhuis. In deze plannen worden geen grootse idealen meer voorgestaan. Het zijn veel-er minimumprogramma's om de toenemende groei van de stad buiten de singels enigszins te reguleren. De bestu-dering van de planningsgeschiedenis van rond 1900 is in-teressant, omdat in deze periode de rol van de overheid in het beheer van de ruimtelijke orde ingrijpend verandert. De woningwet van 1901 schrijft voor dat elke grote ge-meente om de tien jaar een uitbreidingsplan opstelt. Het voorstel Nieuwenhuis van 1910 is daar het eerste Utrechtse voorbeeld van, gevolgd in 1920 door het plan van H.P. Berlage en L.N. Holsboer. Ook in dit geval speelt een burgemeester, J.P. Fockema Andreae, een belangrijke rol. Onder zijn bewind wordt Holsboer benoemd tot di-recteur van Openbare Werken en wordt Berlage uitgeno-

digd als adviseur voor het Algemeen Uitbreidingsplan, waarvan de gewijzigde versie in 1924 de raad passeert. De voorstellen van Berlage en Holsboer zijn veelomvattend en complex. De verdeling tussen woongebieden en indus-trieterreinen wordt vastgesteld, evenals de verspreiding van de openbare voorzieningen over het stadsgebied en de regulering van alle soorten van verkeer. Voorstellen voor een concrete architectonische invulling ontbreken. Het is in de geschiedenis van Utrecht de laatste poging om in één plan het geheel van stedelijke problemen op te lossen. De plannen Berlage/Holsboer zijn in het vierde essay aan de orde. Tevens worden in dit hoofdstuk de belangrijkste ste-debouwkundige plannen voor Utrecht vanaf 1924 tot nu in het kort nader bestudeerd. Het plan Hoog Catharijne neemt in deze reeks een bijzondere plaats in als uitzonde-ring op de regel dat het met de stedenbouwkundige idealen is gedaan. Het is ook het enige voorbeeld dat grotendeels is uitgevoerd.

De uitbreidingswijken die in het Structuurplan 1954 wor-den voorgesteld, komen zowel in hoofdstuk vier als vijf voor. In hoofdstuk vier wordt de planning van wijken als Hoograven, Kanaleneiland en Overvecht in verband ge-bracht met de 'wijk-gedachte'. In hoofdstuk vijf gaat het om het belang van Rietveld als stedenbouwkundige en zijn opvatting over de ideale stad, waarvan in de wijk Hoogra-ven een zwak aftreksel wordt aangetroffen. Het is onvol-doende bekend dat Rietveld zich met stedenbouwkundige ideaalplannen heeft beziggehouden en het misstaat niet hieraan in het herdenkingsjaar van zijn honderdste ge-boortedag aandacht te besteden. Zo sluit Rietveld in dit boek een belangrijke rij van ideaalplannen die van oor-sprong 'Utrechts' zijn, maar van meer dan plaatselijk be-lang in de geschiedenis van de Nederlandse stedenbouw. Het boek besluit met een serie van eenentwintig kaarten, van 1541 tot nu, waarop de feitelijke groei van de stad kan worden gevolgd. Als de werkelijke groei van de stad wordt vergeleken met de gewenste uitleg volgens de verschillen-de ideaalplannen komen de sterke en zwakke onderdelen in de stedelijke structuur van Utrecht helder naar voren. In het bijzonder wordt duidelijk waarop de uitvoering van de idealen telkens weer strandt.

De concrete, ruimtelijke vorm van de stad is aan voortdu-rende verandering onderhevig. Verval en vernieuwing strijden om het hardst de stad te vervormen. Maar on-danks alle verandering wijzigt de hoofdstructuur zich maar nauwelijks. Die wordt bepaald door een aantal ele-menten in de ruimtelijke orde die vrijwel onveranderlijk op hun plaats blijven liggen. Deze dominante ruimtelijke kenmerken kunnen worden omschreven als de 'konstan-ten' in de structuur van de stad. Een van de meest kenmer-kende konstanten in Utrecht is het singelgebied. Waar de middeleeuwse ommuring de omtrek van de stad tot in het midden van de 19de eeuw bepaalde, liggen nu de 'wande-lingen' van Zocher als een sterk beeldbepalend element. Ondanks de sloop van de bestaande bebouwing en de ver-andering van functie, behield dit gebied zijn hoge rangor-de in de stedelijke structuur. 'De weerstand van de steen' leek gebroken, maar de konstante verdween niet van de

kaart.

Een tweede konstante, van nog groter belang, is de oriëntatie op de noord-zuid as van de oude stad. Utrecht is een stad aan de rivier, de Rijn, die van zuid naar noord door de tegenwoordige Oudegracht stroomde. Door de langgerekte vorm van de stad werd een zo groot mogelijk deel van de rivier omsloten. Tot ca. 1900 was het handelsverkeer over water, langs de noord-zuid as, veruit het belangrijkste. De vroegere dominantie ervan blijkt uit de parallelle loop van Nieuwegracht, Lange Nieuwstraat, Oudegracht, Springweg, Catharijnesingel en Croeselaan. De oost-west verbinding was daaraan ondergeschikt en is tot op de dag van vandaag verkeerstechnisch een groot probleem.

De regelmaat van het zuidelijk stadsdeel loopt stuk op het ingewikkelde stratenpatroon in het midden van het centrum, met onder meer de bochten van de Oudegracht, Voorstraat en Kromme Nieuwegracht. Het gebrek aan goede doorgaande verbindingen in dit deel van de stad kan direct worden teruggevoerd op de middeleeuwse situering van het kerkelijk grondgebied. De zogenoemde immuniteiten, rondom de Dom, Salvator-, Pieters-, Jans- en Mariakerk, waren op zichzelf staande gebieden omgeven door muren en sloten. De immuniteit van de Pieterskerk werd begrensd door de Kromme Nieuwegracht. De Voorstraat loopt langs de vroegere begrenzing van de immuniteit van de Janskerk. Het zijn deze konstanten die het zo moeilijk maken iemand in de binnenstad van Utrecht de weg te wijzen. Telkens buigen de wegen zich af en raakt de bezoeker zijn oriëntatie kwijt. Overigens heeft de stad ook hedendaagse immuniteiten, zoals de terreinen van de Rijksuniversiteit, Koninklijke Jaarbeurs en Nederlandse Spoorwegen.

Met de groei van de stad nam het aantal structuurbepalende elementen toe. De stad is als drukste verkeersknooppunt in Nederland omgeven door een net van snelwegen, kanalen en spoorwegen. En dat zijn evenzovele, vrijwel onneembare barrières in de structuur van de stad. Lunetten lijkt voor eeuwig binnen snelwegen gefixeerd, zoals Kanaleneiland tussen Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal. Utrecht is met zijn infrastructuur rijk gezegend, maar evenzoveel gedoemd. De verschillende barrières zijn te hoog en te talrijk in verhouding tot de omvang van de stad. Daardoor is Utrecht een onsaamhangend geheel van te kleine fragmenten.

De opeenvolgende ideaalplannen hebben een verlangen naar een samenhangend beeld van de stad gemeen. Een verlangen dat is ingegeven door de hardnekkige onvolkomenheid van de bestaande situatie, zoals die door verschillende konstanten is bepaald. De bestudering van de afbeeldingen waarop de idealen in kaart zijn gebracht laat dit duidelijk zien. Een goed voorbeeld is de situering van de Mariaplaats in de verschillende ideaalvoorstellingen. Het is in de plannen van Moreelse, Van Asch van Wijck en Berlage het middelpunt van de nieuwe, regelmatig vergrote stad en ligt op de kruising van de belangrijke noord-zuid en oost-west verbindingen.

De konstanten hebben verschillende eigenschappen. Door de vergelijking van de ideaalplannen met de feitelijke

groei wordt duidelijker welke in de weg liggen en welke juist stimulerend zijn voor de ontwikkeling van de stad. De konstanten kunnen worden beschouwd als het versteende geheugen van de stad en zijn als zodanig het bindmiddel tussen ideaal en werkelijkheid. Elk ideaal is immers voortgekomen uit de beoordeling van de bestaande situatie en zal vervolgens van invloed zijn op — hoe gering soms ook — de navolgende ontwikkeling. De konstanten zijn de referentiepunten in de planning van de stad, alsmede de verbindende elementen in de verschillende fasen van de daadwerkelijke bouw. Daardoor zijn de konstanten ook bepalend voor het beeld dat in de loop van de jaren van een stad ontstaat.

De sociale wetenschappen hebben op het gebied van de stadsplanning terrein moeten prijsgeven aan het architectuurhistorische en architectuurtheoretische onderzoek. Mede daardoor is sprake van een toenemende belangstelling voor het concrete, ruimtelijke beeld van de stad. Dat geldt niet alleen voor de stedenbouwkundigen, maar ook voor de verantwoordelijke politici. We zien het thema 'het beeld van de stad' terug in verscheidene, grootschalige toekomstplannen voor steden als Den Haag, Maastricht, Rotterdam, Amsterdam en Utrecht, waar een nota onder de titel 'Stadsbeeld 2000' in voorbereiding is.

Ten behoeve van de stedenbouwkundige planning van de stad wordt zo nu en dan van historisch onderzoek gebruik gemaakt. Het resultaat daarvan is over het algemeen mager. De verkaveling van nieuwe projecten gaat wel eens terug op een vroegere situatie. Of de architectonische invulling refereert oppervlakkig aan de bouwkunst uit het verleden ter plekke, bij wijze van historische legitimatie. Historisch onderzoek naar de konstanten in de stedelijke structuur en het ontstaan van het beeld van de stad kan ook op een vruchtbare wijze voor de ordening van de stedelijke ruimte worden ingezet. Al is het maar om beter te begrijpen waarom in het verleden van de meeste ideaalplannen weinig terecht kwam. De geschiedenis herhaalt zich niet, dat zou algemeen bekend moeten zijn. De omstandigheden zijn nu eenmaal telkens verschillend. Niettemin is historisch besef van de eigen traditie wel degelijk van belang. Utrecht mag zich gelukkig prijzen met een bijzonder rijke traditie van ideaalplannen. Of deze plannen nu wel of niet slagen, als toetssteen zijn ze van bijzonder nut gebleken. Dat wordt door publicatie en tentoonstelling 'De ideale stad' aangetoond.

Ludger Smit

Lijst van afkortingen

ARA	Algemeen Rijksarchief, Den Haag
CM	Centraal Museum Utrecht
DRO	Dienst Ruimtelijke Ordening, Utrecht
GAU	Gemeentearchief Utrecht
GSU	Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht
IA	Iconografische Atlas van het GAU
NDB	Nederlands Documentatiecentrum voor de Bouwkunst, Amsterdam
RAU	Rijksarchief in de provincie Utrecht
ROVU	Dienstenstructuur Ruimtelijke ordening, Openbare werken, Volkshuisvesting, Utrecht
TA	Topografische Atlas van het GAU
TU-Delft	Fotografische Dienst, Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Delft

[xx] verwijst naar een afbeelding bij een van de artikelen. [plaat
xx] verwijst naar een van de kaarten van de 'Synopsis van de
groei' achterin het boek.

1. Juliette Roding

Utrecht op zijn schoonst en sterrikst

Ideaalplannen uit de 17de eeuw

Inleiding

Consilium futuri ex praeterito venit: de les voor de toekomst trekt men uit het verleden, is een aan Seneca ontleend gezegde, dat Hendrick Moreelse herhaaldelijk gebruikt als hij zijn plannen voor de toekomst van Utrecht met historische argumenten tracht te onderbouwen.¹ Zoals wij zullen zien doelt hij daarmee eerder op een ver verleden dan op de gebeurtenissen die het aanzien van de stad in de 16de eeuw veranderden. Alvorens tot een bespreking van de verschillende plannen over te gaan, waarmee in de 17de eeuw gepoogd werd om van Utrecht een 'ideale stad' te maken wil ik toch in het kort de situatie, zoals die aan het einde van de 16de eeuw was, schetsen, zodat de voorgestelde verbeteringen in een breder kader kunnen worden gezet, en duidelijk wordt in hoeverre zij inspelen op een ontwikkeling die al langere tijd aan de gang was [1.1].

Tussen 1577 en 1581 werd het kasteel Vredenburg gesloopt, waarvan alleen de bolwerken en de courtine aan de veldzijde bleven staan.² De grachten werden gedempt en de pleinwanden in het noorden, oosten en zuiden werden geleidelijk aan weer opgevuld met huizen. Nadat op het plein eerst de paardenmarkt werd gevestigd, werd naderhand de

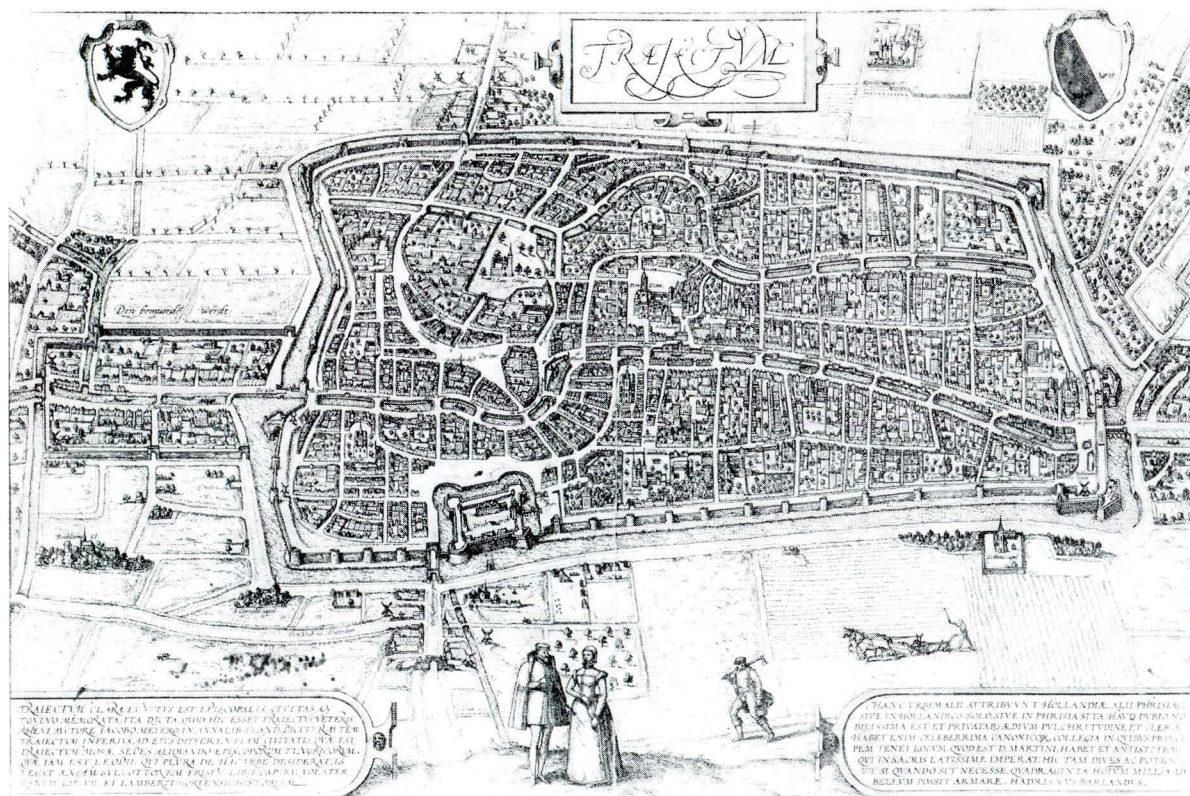
gehele veemarkt hier gehouden. In 1618 werd het plein geëgaliseerd, met graszoden belegd en met lindebomen beplant [plaat III].

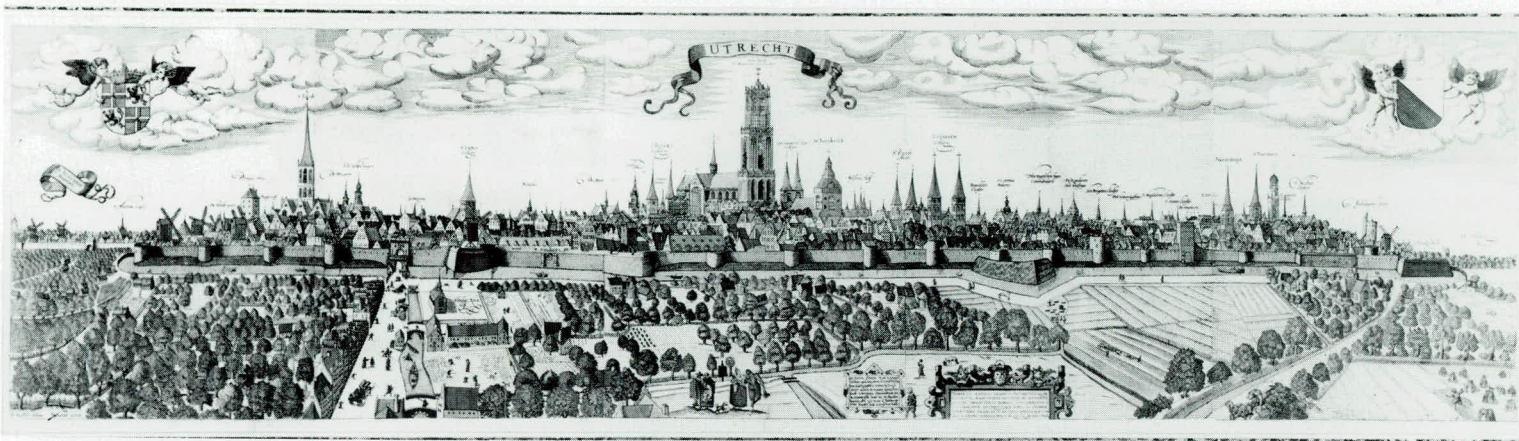
In 1578 werd op aandringen van Willem van Oranje de fortificatiemeester van Holland, Adriaen Anthonisz, ontboden om vijf aarden bolwerken tegen de stadsmuur te bouwen, als een aanvulling op de vier stenen bolwerken die stadsbouwmeester Willem van Noort had gebouwd in de periode van 1537 tot 1558.³

Nadat de ommuurde en omgrachte immuniteiten ten gevolge van het tractaat van Satisfactie opgeheven waren, konden er in snel tempo nieuwe straten worden aangelegd, terwijl bestaande verbreed werden om zo een betere circulatie van het verkeer in de stad te bewerkstelligen. Zo werd in 1580/81 ten koste van het Minderbroederklooster de Teeelingstraat ontworpen en de Minderbroederstraat verbreed, in 1583 het Predikherenkerkhof en in 1585 het Klaaskerkhof aangelegd. In 1586 volgde de Choorstraat, die geen overbodige luxe was, wanneer men bedenkt dat men vóór die tijd alleen van de Mariastraat of de Kromme Nieuwe Gracht gebruik kon maken als men met paard en wagen van het noordelijke naar het zuidelijke deel van de stad wilde komen. Met vracht beladen wagens ratelden zelfs door de Buurkerk, zodat men daar een bord

1.1

Plattegrond van Utrecht in G. Braun en F. Hogenberg, "Civitates orbis terrarum", ca. 1572. (GAU-TA)





had opgehangen dat het verboden was door de kerk te rijden tijdens de dienst.

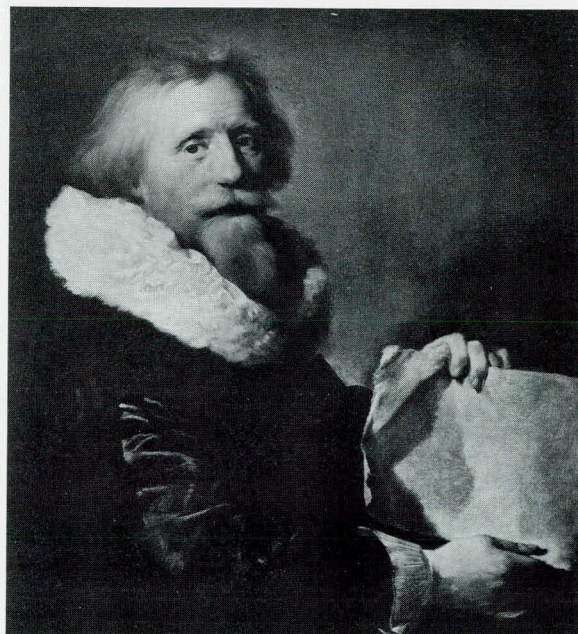
In 1587 werd de St.Salvator gesloopt en het kapittel werd gedwongen de bestrating van de zo ontstane ruimte te bekostigen. Zorg voor het (handels-)verkeer komt ook tot uitdrukking in de vernieuwing van de Weerdsluis, waardoor een betere verbinding tussen de Vecht en de stad tot stand komt, en in pogingen van het stadsbestuur om belangrijke bruggen zoveel mogelijk in eigen beheer te krijgen. Ten bate van de handel werd in 1604 ook een nieuwe waag ingericht bij het gebouw Het Keizerrijk (Ganzenmarkt, hoek Oude Gracht). In 1616 werd, waar nu achter St.Pieter is, de sloot gedempt, die de scheiding vormde tussen de immuniteiten van de Dom en St.Pieter. Ook hier was nu betere circulatie mogelijk. In hetzelfde jaar werd het Mariawaterpoortje gemaakt om koopwaar per boot naar en van de Mariaplaats te kunnen brengen, zoals het verse water uit de pas geslagen Mariapomp, dat onder andere in Amsterdam aan de rijken werd verkocht. Aan de nieuwe straten werden erven uitgeslagen, die spoedig zonder orde of regel waren volgebouwd [1.2].⁴

Het voorstel van Paulus Moreelse

Rond 1624 deed de schilder en architect Paulus Moreelse, die in 1618 door Maurits tot lid van de vroedschap was benoemd, een voorstel tot uitbreiding van de stad aan de westzijde [1.3]. De directe aanleiding daartoe was het verzoek van een groep van tachtig rijke Duitse kooplieden, die vluchtten voor het geweld van de dertigjarige oorlog, zich met hun familie in Utrecht te mogen vestigen. Moreelse's plan was, aldus zijn zoon Hendrick, zo eenvoudig, dat het niet nodig was het te tekenen. Aan de westzijde van de stad zou de stadsgracht verbreed worden door de oeverkanten aan beide zij-

den weg te halen, waarna aan de overzijde tachtig huizen gebouwd zouden worden, elk tachtig voet breed, *de helfte boven ende de helfte beneden de Kercke van Ste. Marie, en van eenereley faciate, ende onder eene naelt ende dacklijst*⁵. (Met 'eenerley faciate' worden uniforme gevels bedoeld.)

Was het plan van Paulus Moreelse aangenomen, dan had dit betekend dat er een woonwijk was gecreëerd in het westen, die veel vóór had op het gebied ten oosten van de Oudegracht, waar de meeste woonhuizen van goeude burgers stonden. De Duitse immigranten zouden kunnen profiteren van de toenemende scheepvaart op de buitengracht, die nu in goede verbinding stond met de



1.2

Gezicht op Utrecht, P. Kaerius naar P. Bastius, 1604. (CM)

1.3

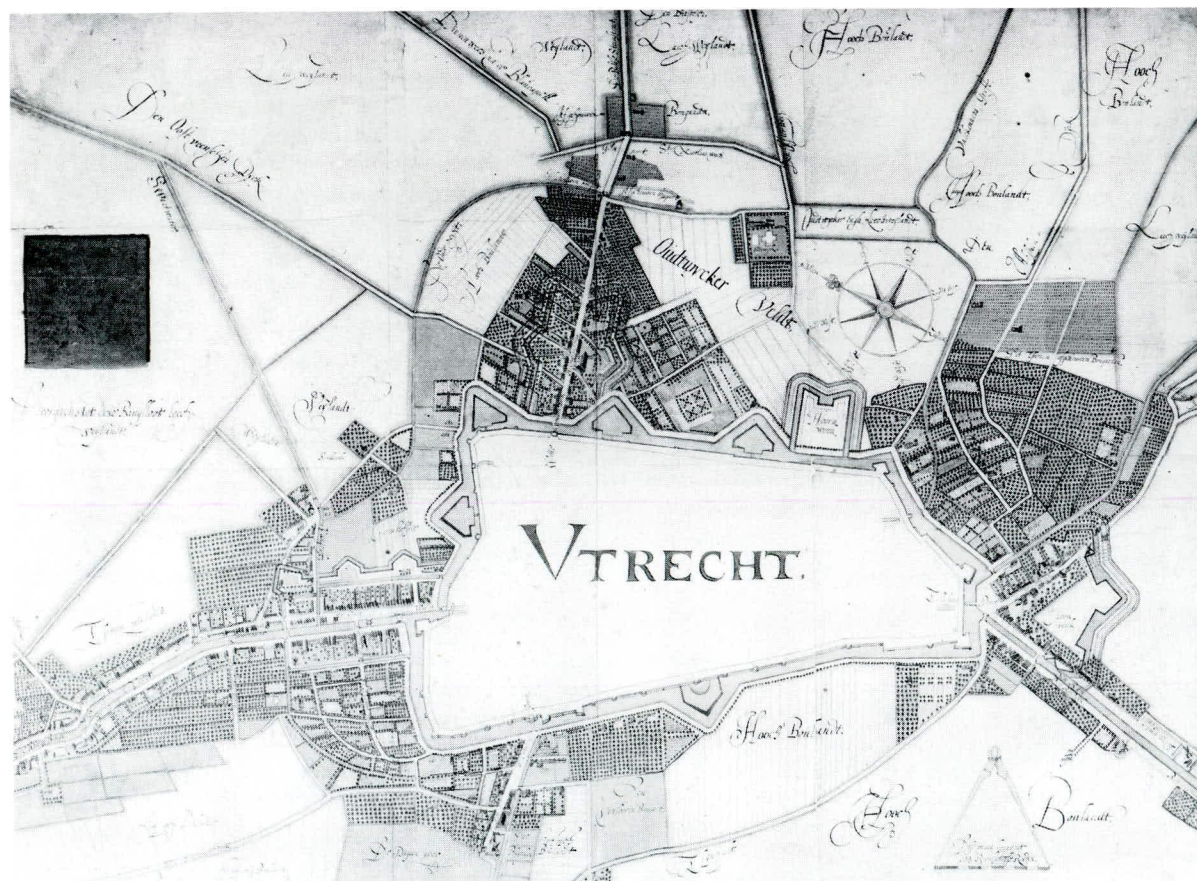
P. Moreelse, Zelfportret, ca. 1630. (Koninklijk Kabinet van Schilderijen 'Mauritshuis', 's-Gravenhage)

Vecht. Ook zouden zij gemakkelijk toegang hebben tot de Mariaplaats, waar vanaf 1614 de jaarmarkt en vanaf 1616 ook de weekmarkten werden gehouden. De Mariaplaats was daartoe in 1616 aanzienlijk vergroot, en in 1618 voorzien van een overdekte galerij. Zoals we al zagen, was hier tevens zeer goed drinkwater te verkrijgen. Tegelijkertijd zouden de nieuwe bewoners toch van het rumoerige gebeuren in de oude stad verwijderd zijn door een brede gracht, terwijl de in 1612 beplante singel een aangename visuele barrière zou vormen. Hoe Paulus Moreelse zich de verdediging van het nieuwe stadsdeel voorstelde is helaas niet bekend. De tijdens de bestorming van het Vredenburg zo beschadigde Mariakerk krijgt in de totale opzet een opmerkelijke nadruk als 'point de vue' in de as van de nieuwe uitleg. Dit kan uit praktische overwegingen gebeurd zijn, omdat men bij het uitmeten van het nieuwe stadsdeel een hoog gelegen meetpunt nodig had, maar ook kan Paulus Moreelse deze oudste kerk van de stad, (waarop toen nog het beeld van de Duitse keizer Hendrik IV stond), om de symboolwaarde hebben gekozen. De roomaanse bouwstijl werd immers geassocieerd met

archaïsche, voor-katholieke tijden, waarin het Christendom nog pril en zuiver was. De keuze van de westzijde kan er echter ook mee te maken hebben dat Paulus Moreelse zelf rond het Vreeburg, aan de Springweg en aan de Mariaplaats een aanzienlijk aantal huizen bezat, zodat speculatie niet mag worden uitgesloten. Eigenbelang kan ook een rol hebben gespeeld in het voorstel dat hij eveneens in 1624 deed om de Snippenvlucht aan de noordzijde van de Stadhuisbrug af te breken, waar oude, op de werf overstekende huizen, gedeeltelijk van hout, de doorgang van het verkeer belemmerden. Omdat het ontbrak aan mogelijkheden tot onteigening, ging dit voorlopig niet door.⁶ Moreelse's plan voor een uitleg van de stad aan de westzijde ketste af op de *te groote kleynhertigheyt* van een grote groep regenten, die bang waren dat hun gronden en huizen in de oude stad aan waarde zouden verliezen. Slechts enkele Duitsers hebben zich toch in Utrecht gevestigd, de overigen trokken naar Amsterdam, dat in 1615 wel tot uitbreiding was overgegaan. Zoals ook Hendrick Moreelse opmerkt, heeft men in de jaren die volgden, het idee van een uitleg

1.4

Fortificatieplan voor Utrecht,
H.Jz. Verstralen, 1629.
(GAU-TA)





1.5

Fortificatieplan voor Utrecht,
H.Jz. Verstralen (toegeschreven),
1629. (GAU-TA)

nooit helemaal laten varen. Het kwam opnieuw ter sprake toen Utrecht, na de bezetting van Amersfoort door de Spanjaarden in 1629, zelf ernstig werd bedreigd. Uit Leiden werden toen op verzoek van de Staten van Utrecht drie ingenieurs gestuurd, mr. Joris Gertscoren, Claes Slabbinck en Petrus van Schooten, die in de 'Duytsche Mathematicque' doceerde en die vooral bekend werd door zijn tractaat over de fortificatie en landmeetkunde. Vermoedelijk bestond hun taak uit het in ogenschouw nemen van de situatie en het uitbrengen van adviezen. Nadat zij in september ontslagen waren, niet na in de *Stadtkelre op een vriendelijke maeltijt* onthaald te zijn, werd door de Utrechtse vroedschap een commissie samengesteld om de voorstellen van de Leidse ingenieurs tot uitvoer te brengen.⁷⁾ Wat op dat moment ontbroken moet hebben is een kaart die een goed overzicht gaf van de situatie buiten de stadsgracht. In oktober kreeg de landmeter H.Jz. Verstralen hiertoe een opdracht. Zijn plattegrond biedt nauwkeurige gegevens over de topografie van de inmiddels aanzienlijke voorsteden buiten Tolsteeg, Wittevrouwen, de Weerd en de in 1625 naar ontwerp van Paulus Moreelse gebouwde Catharijnepoort [1.4]. Op vier punten zijn verdedigingswerken over de bestaande situatie heen getekend: buiten de Tolsteegpoort, aan de oostzijde van de Bemuurde Weerd, buiten de Wit-

tevrouwenpoort en ten zuiden van het bolwerk Lepelenburg, in het Oudwijkerveld.⁸⁾

Bij sommige boomgaarden aan de oostzijde van de stad wordt vermeld: *Afgehouden Bongarden*. Hier waren de bewoners op aandringen van de stadhouder al overgegaan tot het omhakken van bomen en het verwijderen van schuren en heggen, waarachter de vijand beschutting zou kunnen zoeken.

De verdedigingswerken die hier zijn aangegeven, zijn niet dezelfde als die, welke de Leidse specialisten hadden voorgesteld, maar gebaseerd op een nieuw plan, dat ontstaan was nadat Frederik Hendrik kritiek had geleverd op het Leidse project als zijnde veel te uitgebreid en slecht verdedigbaar. Dat dit zo was laat een andere aan Verstralen toegeschreven kaart zien, waarop zowel het Leidse project als het nieuwe plan zijn ingetekend, waarbij voor het tweede project in de omgeving van de Vaartse Rijn nog een alternatief over de oorspronkelijke tekening heen is geplakt [1.5].

Het Leidse project voorzag in een gebastioneerde linie met natte gracht, die vanaf de Vaartse Rijn met een onregelmatige boog langs de oostzijde van de stad liep om voorbij de Biltse Steenstraat een knik te maken en ter hoogte van de Proosdij van St.Jan bij de Vecht uit te komen. Ter hoogte van de Biltse Steenstraat was nog in een flink fort voorzien. Dit plan leek hierdoor uit te gaan van een ste-

debouwkundige ontwikkeling van de oostzijde van de stad.

Nadat problemen over de financiering van het nieuwe project tussen de Staten van Utrecht en de Generaliteit waren bijgelegd, stuurde de stadhouder de ontwerpers van dit plan naar Utrecht.

Het hoornwerk buiten de Wittevrouwenpoort en het kroonwerk bij Tolsteeg werden aanbesteed, en voor de overige werken, bij de Weerd en Lepenburg, werden waarschijnlijk bestektekeningen gemaakt.

Daarnaast heeft men er op zeker moment nog aan gedacht om drie extra bolwerken aan te leggen, en wel tussen Zonnenburg en Manenburg, tussen Wolvenburg en Lucasbolwerk en tussen het Begijnenbolwerk en Wolvenburg. Opnieuw ontstonden er nu problemen rond de financiering van het project. Toen de Spaanse oorlogsdreiging afnam groeide het verzet van de grond- en huiseigenaars buiten de Wittevrouwenpoort tegen de voorgenomen plannen. Op 11 oktober 1629 werd door de Staten aan de bouw een halt toegeeroepen, behalve voor het hoornwerk buiten Lepenburg dat in het open Oudwijkerveld werd gebouwd. Dit werd spoedig bestemd tot Hortus Medicus. Elders werden de in aanbouw zijnde werken weer gesloopt.

De periode 1640-1650

Nu de rust was weergekeerd, volgde een periode waarin men zonder vooropgestelde plannen voortging met het verbeteren van het wegennet in de stad, waarbij het zwaartepunt in de jaren veertig en vijftig viel. Zo werd in 1643 de Nobelstraat, die vroeger vanaf het Janskerkhof tot de Keistraat, Zonstraat heette en verder naar de wal toe Walstege werd genoemd, tot aan de huidige Nobeldwarsstraat verbeterd. De doodlopende straat achter de Dom werd tot voorbij de Kloostergang doorgetrokken naar de Pausdam, de Gortsteeg werd verbreed en bestraat en werd nu Haverstraat, de Servetsteeg, Korte Janssteeg, de Hoogt en de Drieharingstraat werden verbeterd. In 1631 werd ook het Vreeburg gedeeltelijk bestraat.

In 1644 werd de Pieterstraat aangelegd, waarbij het poortje bij de Kromme Nieuwe Gracht verdween, zodat er door de Muntstraat (eerder Sacksteeg) een verbinding ontstond met de Zonstraat (Nobelstraat). De Agnietenstraat werd in 1652 van de hoek van de Lange Nieuwstraat doorgetrokken tot de Nieuwe Gracht, waar nu de twaalf 'cameren' van Maria van Pallaes gebouwd konden worden. Door de aanleg van de Boothstraat van het Janskerkhof naar de Voorstraat in 1659, werd de immuniteit van St. Jan beter toegankelijk. Ook de gronden die bij deze doorbraken vrijkwamen, waren spoedig geheel bebouwd.

Al vanaf het begin van de eeuw werden er maatre-

gelen uitgevaardigd die een zekere regulering van de huizenbouw beoogden.⁹ Ook hierbij ging het in eerste instantie vooral om verboden op zaken die een vrije doorgang op straat belemmerden: hekken, watertonnen en dergelijke, waartegen in 1622 voor de eerste maal wordt opgetreden. In hetzelfde jaar volgt ook een verbod op de traditionele regengoten, die hun water vanaf grote hoogte direct op straat loosden. In plaats daarvan worden nu regenpijpen langs de gevel gepropageerd. Ook het construeren van overkragende verdiepingen mag niet meer, alhoewel eigenaren van huizen aan de Choorstraat en Lijnmarkt van deze verplichting worden ontheven, omdat ze toch al zo weinig ruimte hebben.

In 1629 wordt een *Nader Placaat tegen de uytstekende Luyffels, Stoepen en Vensters* uitgevaardigd waarin wordt vastgelegd hoever vensters, stoepen en luyffels buiten de voorgevel mogen uitsteken en tot waar men zijn koopwaar op straat mocht uitstallen.¹⁰ Dat deze verordening juist in 1629 uitkwam, wijst mogelijk op de gedachte dat in het geval van een beleg de soldaten vrije doorgang moesten kunnen hebben en het schootveld zo min mogelijk belemmerd werd.

Ook vinden we vanaf 1610 geregeld verboden op het bouwen of het in stand houden van houten huizen en gevels. Deze ervaart men niet langer uitsluitend als brandgevaarlijk, maar ook als lelijk in het stadsbeeld. Velen proberen deze regels te ontduiken door 's nachts hun houten gevels te repareren, zodat nieuwe sancties nodig zijn (1636). De behoefte om de stad te verfraaien door de bouw van nieuwe huizen en het herstel van bestaande panden te reguleren, blijkt ook uit de op 4 april 1642 uitgevaardigde *Ordre op het Timmeren*, die als volgt begint:

*Alsoo men bevind, dat in vele van de principaalste straten binnen de Stad, ontrent, ofte neffens groote schoone huysingen, Godskameren zyn staande, ende somwylen nog gemaakt worden, huysen, kameren ofte andere getimmeren, maar een vierkant hoog, streckende al 't selve tot discieraat deser Stad; soo is 't, dat myn Heeren Burgemeesteren ende Vroedschap, sonderlinge behartigende, dat de Stad in goede gebouwen toeneme, ten meesten voordeele ende cieraad der selve, gestatueert ende geordonneert hebben, enzovoort.*¹¹ Er volgt een lijst van straten waarin de vervallen éénkamerwoningen, schuren en stallen binnen twee jaar verbouwd moeten zijn tot, of vervangen door stenen woningen in twee etages. Om dit proces goed te laten verlopen wordt een jaar later bepaald dat er geen puin en gevels langs voornoemde straten opgetrokken mogen worden zonder toestemming van de kameraar. Daar Paulus Moreelse in deze periode eerste kameraar der stad was, heeft hij mogelijk veel invloed op deze regeling gehad, terwijl hij zeer waarschijnlijk ook de auteur is van een heel ander project dat bijdroeg aan de verfraaiing van

de stad: de aanleg van de Maliebaan in 1637.¹²

Het plan van Hendrick Moreelse

Een uitleg aan de westzijde van de stad kwam opnieuw ter sprake toen in 1661 een groep warmoezeniers een verzoek indiende tot betere accommodatie.¹³ Nadat onder eerste burgemeester Dirck de Leeuw gedegen voorwerk was verricht in de vorm van inspecties en rapporten, werd op 22 augustus 1663 een voorlopige resolutie aangenomen, waarin werd gesteld dat er aan de westzijde van de stad twee grachten gegraven zouden worden tussen Oude en Vaartse Rijn, die ter hoogte van het waterpoortje van Ste.Marie doorsneden werden door een dwarsgracht. Spoedig daarop, toen men al begonnen was met het graven van deze grachten, heeft een groep regenten onder leiding van Hendrick Moreelse, dit plan aangegrepen om tot een veel grootser project te komen, waarin het idee van een luxe woonwijk voor rijke kooplieden en industriëlen, zoals de oude Moreelse zich die had voorgesteld, weer opgevat werd.

Hendrick Moreelse presenteerde in januari 1664 de stadsregering de zogenaamde 'Deductie', een volledig uitgewerkt plan, *raeckende de verbeteringe en het nodigh uyt-leggen der selver stadt.*

Moreelse begint de 'Deductie' met vast te stellen dat nu de sluis bij Vreeswijk zo verbeterd is dat schepen er door kunnen varen zonder hun masten te hoeven strijken, meer en meer schepen Utrecht aan de westkant voorbij varen, *zonder in de Stadt eenich last te breken ofte verteeringhe te doen*, omdat zij de Oude Gracht niet door kunnen, dit tot grote schade van de stad. Daardoor hebben verschillende regenten opnieuw het idee van een uitbreiding in het westen in overweging genomen, waardoor een *stapel van Negotie naer ende uyt Duitsland* en andere gewesten zou kunnen ontstaan en men een toevloed van mensen zou kunnen verwachten:

...voornamentlyck door 't openen van bequame, vermaeckelycke ende heerlycke gelegentheden voor machtige ende rycke luyden, tot verquickinge ende soulagement van onse meer ende meer vervallende Neerings- ende Ambachts-luyden.

Moreelse wijst erop dat Utrecht van oudsher bestemd geweest lijkt te zijn om juist aan de westzijde uitgelegd te worden, aangezien zich daar geen bochten in de stadsgrens bevinden en de stad daar tevens *op syn alderlanghste is*. Ook door de ligging der kerken zou men kunnen denken dat men de stad zou kunnen vervolmaken door er in het westen een gelijke figuur tegenaan te leggen.

Na het project van zijn vader Paulus Moreelse en de recente ontwikkelingen te hebben gememo-reerd, benadrukt hij nog eens het doel van een stadsuitbreiding, namelijk: *om door 't aenlocken van rycke ende machtige luyden, oock in styl van negotie opgevoet, onse goede ingesetenen uyt deze neringloosen ende win-*

neloosen staet te verlossen, ende tot meerder vermogen ende welvaren te brengen. Daarna volgt een inleiding, waarin Hendrick Moreelse in Vitruviaanse bewoordingen de oudheid en de gunstige en gezonde ligging van de stad bejubelt, waarbij hij aantekent, dat als de regering zou beslissen om de Kromme Rijn uit te diepen en de Eemse Vaart te graven er in het land geen *bequamer Stadt voor allerhande neeringen, manufacturen ende hantwercken* zou zijn. Dan volgt een opsomming van bestuurlijke, juridische, militaire en universitaire instellingen die van Utrecht zo'n bijzondere stad maken.

Om het nut van een uitleg te verduidelijken, grijpt Hendrick Moreelse naar voorbeelden van steden die door een recente uitleg tot bloei zijn gekomen: Amsterdam en Leiden. Hoewel, zegt hij, Amsterdam eigenlijk niet te vergelijken is met Utrecht, geldt dat minder voor Leiden en zeker niet voor steden en stadjes als Groningen, Leeuwarden, Amersfoort en Naarden, die bij een uitleg wel gevaren zijn. Juist deze voorbeelden zouden iedere twijfel over het slagen van een dergelijke onderneming in Utrecht moeten wegnemen. En dit succes kan alleen maar groter worden *alsmen de uytlegginge resolveert te doen in een aensienelycke, heerlycke ende playsierighe forme, met wyde grachten, breede wedersydse wel te beplanten opstellen, ruyme ende groote erven, sulx dat diergelycke in geene Steden van Nederlant te vinden syn.*

Hij zet nu zijn pleidooi kracht bij door een overzicht van de groei van de stad vanaf de oudste tijden te geven, waarvoor hij zeker onderzoek in de archieven heeft verricht, maar waarin hij er tevens blijk van geeft werkelijk ieder straatje en steegje uit eigen aanschouwen te kennen. In feite verwijt hij de voorvaderen niet eerder ingegrepen te hebben toen de gronden in de stad opgedeeld werden en er wel 370 huizen bij kwamen. *Dewelcke op de plaetsen daerse syn staende, de Stadt ontcierien, den doortocht ende verwisselinghe van wagens ende Carossen beletten, hare overburen incommoderen, ende voor de bewoonders selfs sonder erff, lucht ofte uytganck benauwt en ongemackelyck syn.* Het ware veel beter geweest als men al eerder tot de aanleg van nieuwe grachten was overgegaan, en men door breeder ende dieper erven de luyden tot fatsoenlycker timmeragien hadde aengemoedicht gehad.

Met name aan de Oude Gracht vond Moreelse de toestand verontrustend. De volgebouwde steegjes en poortjes komen hem als mierennesten voor, waarin de bewoners nauwelijks kunnen ademhalen. Dit kan alleen maar infectie, ziekte en stank veroorzaken, terwijl deze doolhoven ideale schuilplaatsen zijn voor dieven, moordenaars en hoeren. *Synde immers 't selve geheel buyten het ooghermerck vant bouwen van steden, 't welke is dat de menschen daerinne in een borgerlycke consociatie te samen wonen tot malkanders bystant, geselschap, securiteyt ende defensie, ende geensints tot malcanders ongemack, ongesontheyt, ende benautheyt.* Juist in dit citaat, dat herinnert aan de veilige en hygië-

nische stad zoals Leonardo da Vinci die voor ogen had, toont Moreelse zich een kenner van de theorieën over de ideale stad.

Na de reformatie waren op de vrijgekomen gronden vele goede nieuwe huizen gebouwd, maar het proces van het volbouwen van erven begon zich te herhalen. Rijke burgers zagen zich, op zoek naar frisse lucht en ruimte, wel gedwongen om elders, in de voorsteden of langs de singels, hun huizen te bouwen, waardoor veel inkomsten aan de stad onttrokken werden. Het zonder orde of regel bouwen van huizen in de voorsteden leverde voor Utrecht in tijd van oorlog groot gevaar op.

Moreelse komt in zijn 'Deductie' nu tot het plan van uitleg, dat hij verduidelijkt aan de hand van een kaart en enkele tekeningen [1.6]. Aan de overzijde van de stadsgracht is een brede kade gesitueerd, beplant met twee rijen lindebomen, waarachter brede erven zijn uitgeslagen, van vijf roeden breed en vijftientig roeden lang. Aan de tweede gracht en de dwarsgracht zijn de erven minder breed.

In dit hele gebied, tussen Smeetoren en Catharijnepoort mocht per erf slechts één woonhuis worden gebouwd. Winkels en bedrijven waren hier niet toegestaan. Daarvoor werden het boven- en benedeneinde van de stad bestemd: ten noorden van de Smeetoren de schone bedrijven; ten zuiden van de Catharijnepoort de vervuilende bedrijven, zoals ververijen, pottbakkerijen en porceleinfabriekjes. Aan de derde gracht die deels met eiken of lindes, deels met beuken beplant zou zijn, konden aan de ene kant voorlopig de warmoezeniers, aan de andere kant de blekers wonen; voorlopig, omdat zij bij een groot aanbod van gefortuneerde burgers weer zouden moeten verhuizen. En Moreelse was ervan overtuigd dat deze *hoff van playsance vant vereenichde Nederland* velen aantrekken zou...*die siende die heerlycke beplante grachten, ende daer inne dat versche ende klaervlietende water, ende wederzyds magnifiquen erven, aangemoedicht sullen worden, om aldaer treffelycke huysen te bouwen, alwaer de bewoonders bevindende allerley gemack ende eerlyck vermaeck, van voren dien helderen ende frischen waterfloet, ende een heerlycke ende welriekende laen van twee ryen linde-boomen, van binnen de ruymte van veele bequame vertrecken, ende achter de uysicht in een spatienzen hoff, vol van allerley bloemen ende kruyden, dagelycx aenkondigers van des Scheppers heerlyckheydt... met 't cynnen van dien bequame stallingen ende wagenhuysen...*

De nieuwe erven zouden volgens Moreelse's plan omsloten worden door een nieuwe en zeer ruime omwalling, waarbinnen genoeg plaats zou zijn voor tuinen en weidegronden. In vredetijd zou de stadswal een aangenaam wandelgebied kunnen zijn, terwijl er in geval van oorlog genoeg ruimte was om vluchtelingen van het platteland te herbergen.

Een ruime omwalling had bovendien een afschrik-

wekkend effect op de vijand, waaraan Moreelse toevoegt, dat hij *dickmaels van oude officieren gehoort hebbe, dat ons leger in Vlaanderen omtrent de Stadt Gent marcherende, maer een hant vol volcks geleeck in comparatie van de seer groote circumvallatie ende estendue van deselve Stadt*. Daar de hele provincie van dit plan zou profiteren kon de stad met recht de Staten om een subsidie verzoeken. Eigenaars van huizen in de stad zouden door de toevloed van nieuwe bewoners hun eigendommen in waarde zien stijgen, zo houdt hij de regenten voor.

Moreelse gaat nu in op het plan voor de stad in z'n totaliteit, waarbij hij allereerst een verklaring geeft voor de gekozen vorm: *De figure van 't geheele lichaam is genomen ovael, soo om de aangenaamheit van de forme, ende dat die in 't doorsnyden niet soo veele informele en de geerighe hoecken is onderhevich...*¹⁴ De ovaal wordt in de 17de eeuw in de praktijk niet vaak toegepast, al wordt deze in Duitse theorieboeken juist voor riviersteden gepropageerd, waarbij het net als in het geval van Utrecht erom gaat zo'n groot mogelijk stuk van de rivierloop binnen de omwalling te halen. De toepassing van een ronde of ovale vorm werd afgewezen door de voor de Republiek zo belangrijke theoreticus van de stede- en vestingbouw Simon Stevin, die een voorstander was van het rechthoekige of castrummodel.

Met wat kleinere ingrepen konden de bestaande voorsteden een plaats binnen de nieuwe omwalling krijgen, zodat de meeste bewoners daar hun huis zouden kunnen behouden. Dit zou heel wat moeilijke gerechtelijke procedures voorkomen, terwijl ook de emoties gespaard konden blijven...*leerende de ervarentheyt, met hoe taeyen ende vast aenclievenden affectie de menschen aen hare huysen ende woonplaatsen syn geattacheert...*

Binnen de omwalling was plaats genoeg voor nieuwe scheepswerven, houttuinen, steenbakkerijen en lijnbanen, terwijl er ook al voorstellen gedaan waren tot het plaatsen van kopermolens bij de Weerdsuis. Wel wijst Moreelse erop dat het niet nodig is de circumvallatie in één keer tot stand te brengen. Beginnend in het westen, kon men langzamerhand de stad door middel van deelplannen vervolmaken.

Omdat de oude stadsgracht historisch gezien ook Rijn genoemd kon worden, stelde Moreelse voor deze voortaan Rijngracht te noemen en de stad zelf na uitbreiding de oude naam *Trajectum ad Rhenum* te geven. Langs deze weg werd de uitbreiding uit historisch oogpunt verantwoord.

Wat de uitleg betreft, dringt hij er bij het stadsbestuur op aan om de reeds gegraven eerste gracht, die zes roeden breed was, te verbreden tot acht, ja misschien wel negen roeden. Het beknibben op de maten vond hij belachelijk, zeker op het moment dat men zich opnieuw serieus bezig hield met een gigantisch plan als de Eemse Vaart, een

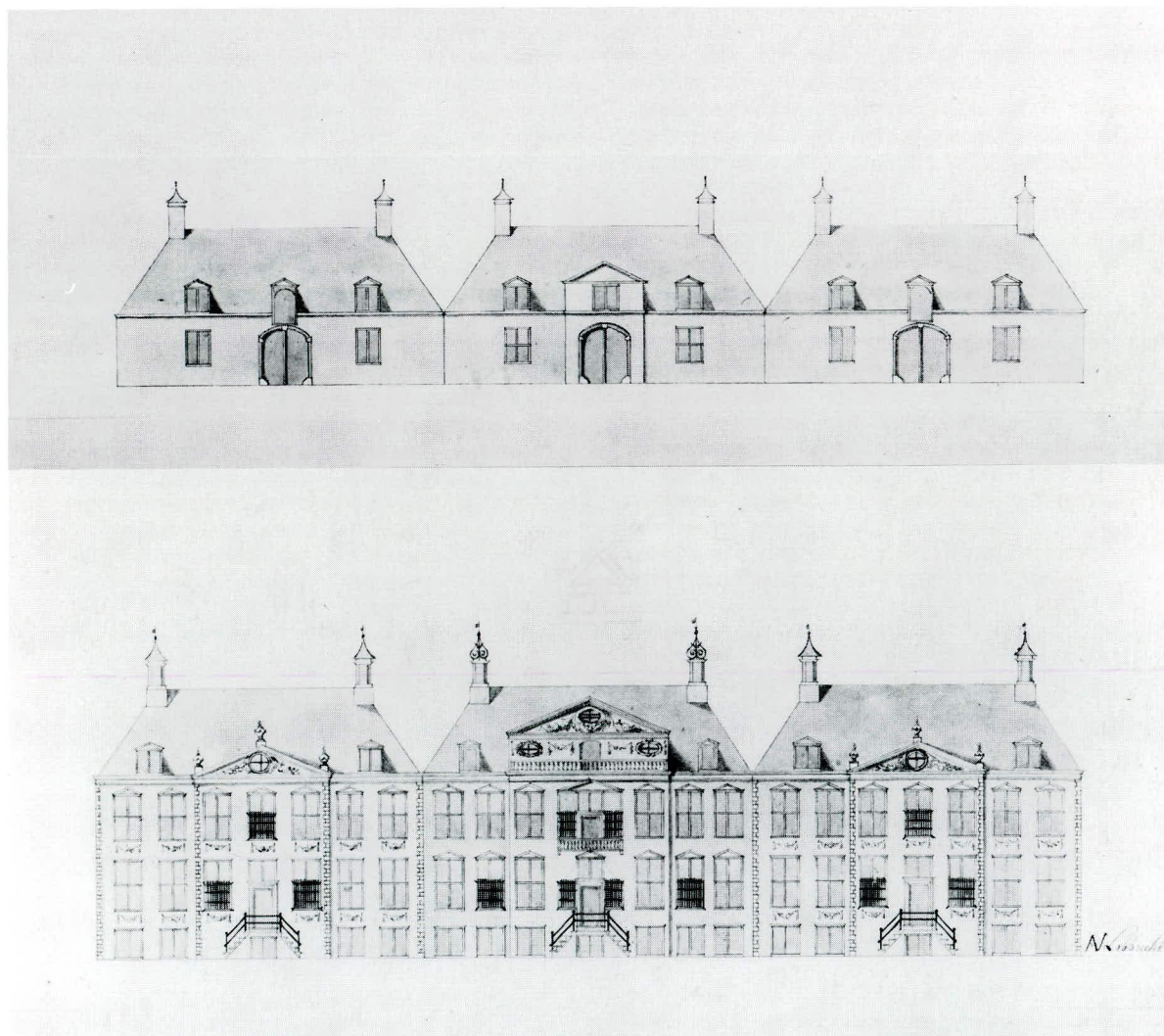
van komen, zodat een straat vanaf het midden van de noordelijke kade in een rechte lijn zou uitkomen bij de nu dichtgemetselde poort van de Smeetoren, die geopend zou kunnen worden, waardoor er een aansluiting ontstond met de twee Smeestegen en de Zuilenstraat.

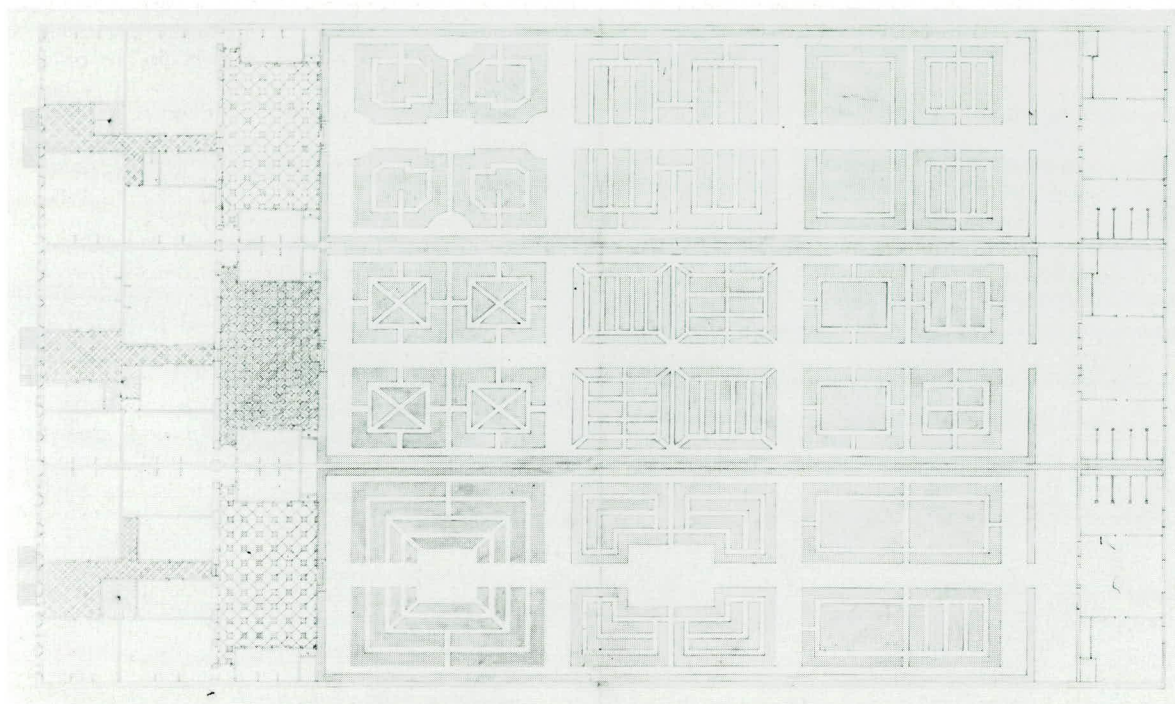
Er volgt dan een uitvoerige verhandeling over de maatvoering van de in totaal 351 erven die door het uitbreidingsplan beschikbaar zouden komen. De invulling van deze erven, met onderkelderde luxe woonhuizen, tuinen en stalgebouwen werd gedemonstreerd aan de hand van tekeningen van A. van Lobbrecht, terwijl Moreelse ook herhaalde malen gewag maakt van een helaas verloren gegaan houten model van één van deze huizen [1.7]. Rooilijn, gevelbreedte, hoogte van de daklijst en nok waren in het plan vastgesteld. Binnen dit stra-

mien kon de bewoner zijn huis een individueel karakter geven door te kiezen voor wel of niet pleisternen, pilasters of gladde gevel, dakkapellen of fronton, en door hekwerk en stoepen te variëren. De plattegronden zijn per drie huizen zo gerangschikt dat er een symmetrisch geheel ontstaat [1.8]. De voornaamste vertrekken ontvangen alle daglicht en zijn steeds voorzien van een stookplaats. Meer naar achteren vindt men keuken en gemak. Achter de huizen ziet men, daarvan gescheiden door een lage muur met opening, de tuinen, die volgens de stadse mode van die dagen geheel verdeeld zijn in parterres, die gescheiden worden door een breed pad. Dit leidt door een opening in een tweede lage muur naar het stalgebouw, waarin plaats is voor vijf paarden en een karos [1.9]. Over het plan van Hendrick Moreelse is in de

1.7

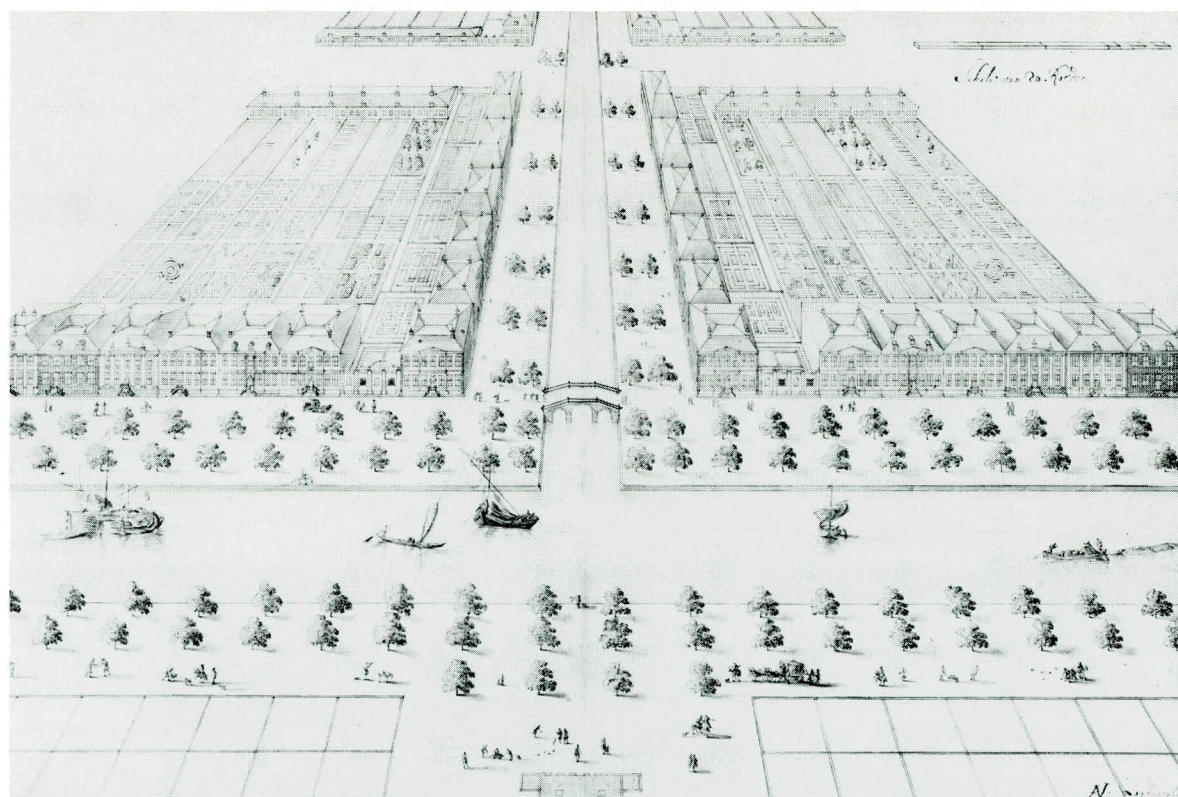
Uitbreidingsplan voor Utrecht, ontwerp opstanden van huizen en stalgebouwen, N. Lobbrecht volgens H. Moreelse, 1664. (GAU-TA)





1.8

Uitbreidingsplan voor Utrecht,
ontwerp plattegronden voor
huizen, tuinen en stalgebou-
wen, N. Lobberecht volgens
H. Moreelse, 1664. (GAU-TA)



1.9

Uitbreidingsplan voor Utrecht,
vogelvluchtperspectief,
N. Lobberecht volgens H. Mo-
reelse, 1664. (GAU-TA)

vroedschap nooit serieus gediscussieerd. Terwijl Moreelse zelf spoedig zeventig intekenaren bijeen had, waaronder zich vele vermogende lieden bevonden, begon de vroedschap in mei en juni 1664 gewoon met de uitvoer van de oude plannen: accommodatie van de warmoezeniers.

In juni was de eerste gracht, slechts vijf roeden breed zover klaar, dat er een plan op tafel kwam om bij de Rijndijk buiten Tolsteeg een brug met drie bogen te metselen volgens een daartoe gemaakte tekening, met sluisdeuren om de watertoevoer in de gracht te kunnen regelen. De tuinders verzochten nu ook om een tweede gracht, waarin zonder meer werd toegestemd. Er kwam ook een dwarsgracht ter hoogte van het bolwerk van St. Marie van slechts vijf roeden breed.

Nadat Moreelse op een snelle beslissing had aangedrongen, ook om de goede wil van de intekenaars niet te verliezen, besloot de vroedschap eerst een verzoek te richten aan de Staten om subsidies te krijgen voor de fortificatie. Daarnaast wilde de vroedschap dat een aantal erven in veiling gebracht zou worden om te zien of de opbrengst die Moreelse zich daarvan voorstelde wel reëel was. Kort daarop trad Hendrick Moreelse, vanwege een kwestie van religieuze aard, af als burgemeester.¹⁶ De oorlog met Engeland is toen aangegrepen om alle werkzaamheden in het westen van de stad te staken. De erven langs de nieuwe grachten waren spoedig verpacht.

De fortificatieplannen van 1666

Hoewel het stedenbouwkundig plan van Moreelse niet was doorgegaan, werd het in 1665, toen de Bisschop van Munster door zijn veldtocht voor plotse paniek zorgde, duidelijk dat er in ieder geval wel iets moest gebeuren met de totaal vervallen verdedigingswerken rond de stad, waaraan sinds 1629 niets meer was gebeurd. Op topografische prenten uit deze periode is te zien hoe vervallen en begroeid de wallen en torens waren, die voor allereerste burgerlijke neringen werden gebruikt. In 1666 werden enkele experts om advies gevraagd: Petrus van Schooten, pas benoemd tot hoogleraar in Leiden [1.10], waarschijnlijk Bernard de Roy, landmeter en ingenieur in dienst van de Staten van Utrecht en Hugo Ruysch, die de kaart bij het plan Moreelse had getekend en een groot voorstander was van diens plannen.

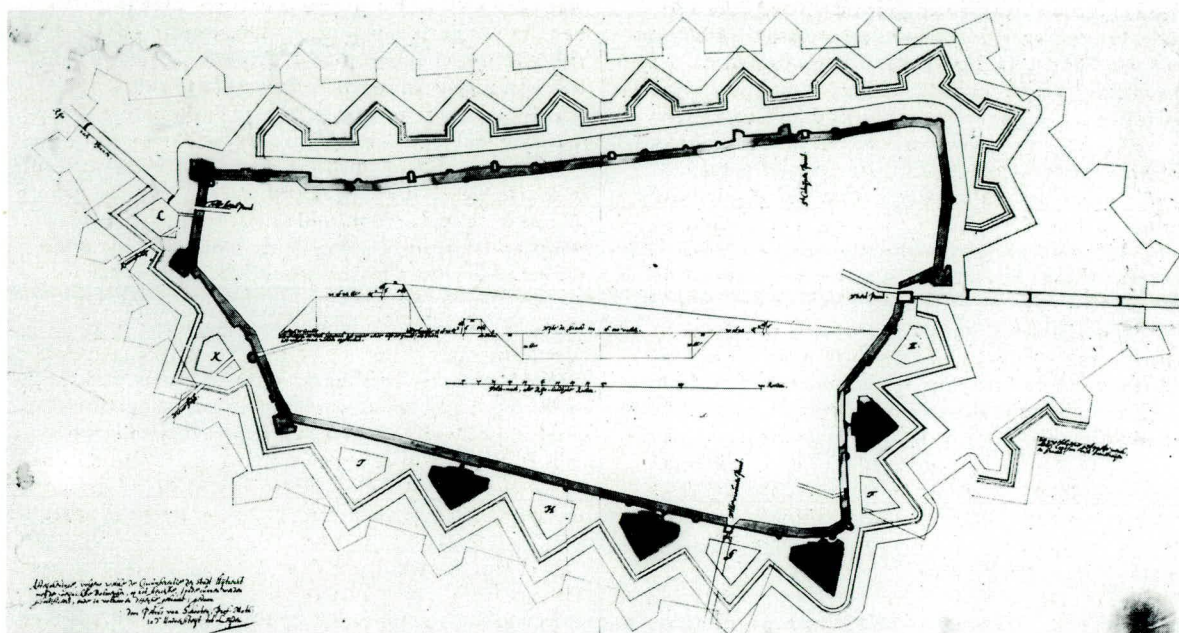
Ruysch, die sinds 1661 vestingbouw doceerde aan de Utrechtse Hogeschool, was in 1664 benoemd tot opvolger van de hoogleraar Gerard Melder, die zich sterk had gekeerd tegen de koppeling van nieuwe vestingwerken aan een plan van uitbreiding, als zijnde gevaarlijk, en die een fervent aanhanger was gebleven van het Oudnederlandse systeem.¹⁷

Dat Hugo Ruysch een groot voorstander was van het plan Moreelse blijkt uit een rapport *Consideration over het fortificeren der Stad Utrecht*, dat vermoedelijk van zijn hand is en dat hoort bij een kaart waarop de stad omgeven is door een zuivere ovaal met achtentwintig bolwerken die de oude stad, de voorsteden, de uitleg in het westen en het grootste deel van de Maliebaan insluit [1.11].¹⁸ Wiens huis of grond buiten de circumvallatie zou vallen, zou daarvoor compensatie krijgen binnen de wallen, terwijl anderen zouden moeten betalen voor de waardevermeerdering van hun bezit. Ruysch motiveert de grote omtrek door te stellen dat men zoveel mogelijk waardevolle bedrijven, boerderijen en buitenhuizen binnen de wallen moet opnemen, en dat er ook plaats moet zijn voor het volk dat in oorlogstijd met vee en bezittingen naar de stad trekt. De stedelijke overheid had naar zijn mening een speciale taak ten opzichte van deze mensen, die dikwijls pachters waren van kapittels, kloosters en particulieren in de stad.

Daarnaast aarzelt Ruysch niet om nog eens terug te komen op het plan Moreelse, dat volgens hem in 1664 al levensvatbaar was gebleken, zodat het goed was ruimte te reserveren voor *eenige heerlycke en bequame gelegenheden om meer aensienelycke ende vermogende inwoondere te inviteren, daertoe de inteeckeninge van soo veele erven onder conditie van soo groote en heerlycke gebouwen in den jare 1664 gedaen soo notabilen ouverture van veeler genegenheijt hebben gegeven, die gesien is, dat noch meer ende meer aengemoedicht sall werden...* als door middel van een reguliere omwalling de veiligheid van de stad optimaal wordt.

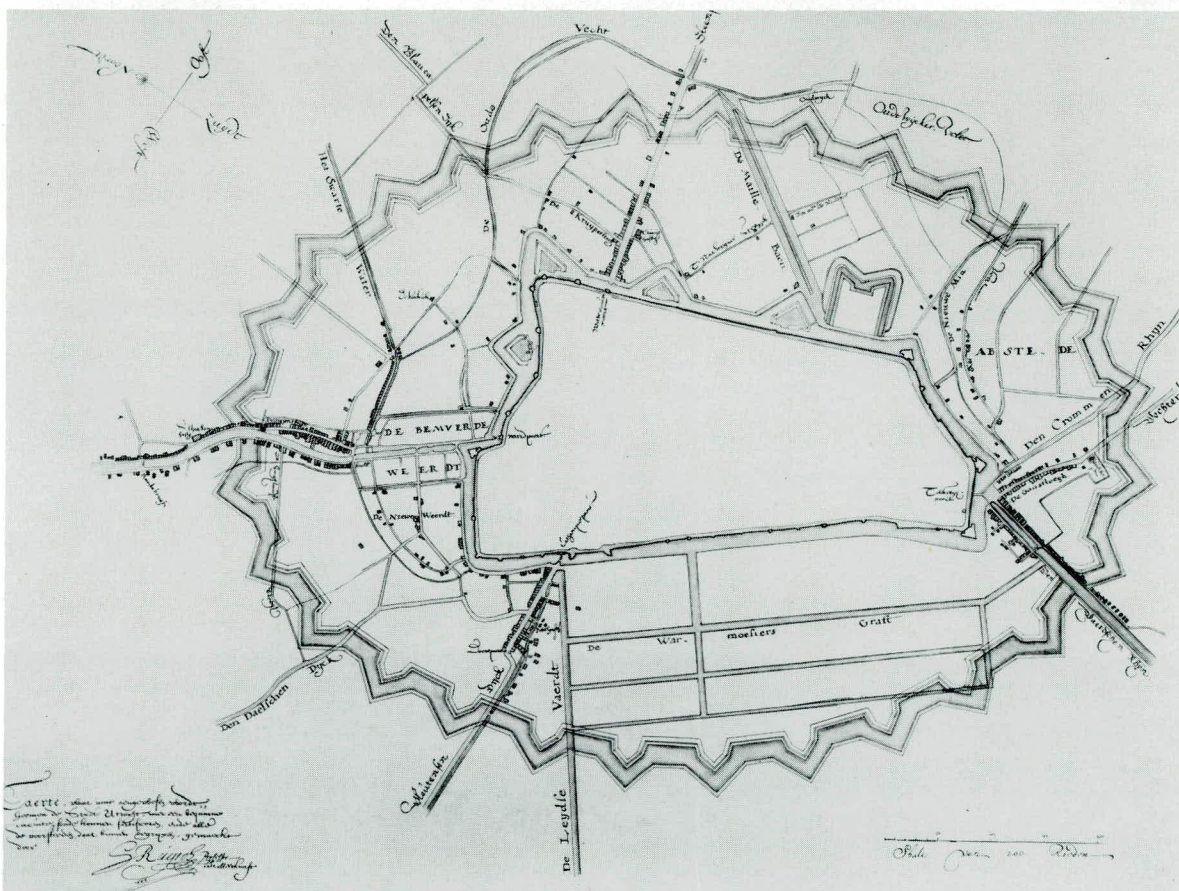
Naast deze kaart, die Ruysch in zijn hoedanigheid van 'professor in de Meetkunde' ondertekend heeft, is er een tweede kaart uit 1666 van zijn hand, die hij evenwel gemaakt heeft in zijn functie van 'landmeter van de Staten ende provincie van Utrecht', waarbij Utrecht door een vrijwel cirkelvormige fortificatie is omgeven, eveneens met achtentwintig bolwerken [1.12]. Een dergelijk plan bestond al in 1664, zoals uit de 'Deductie' van Moreelse blijkt, die er tegen van leer trekt, wanneer hij schrijft dat hij niet *approberen kan de opinie van die geene, die de geprojecteerde circumvallatie aan de Noordsyde willen intrekken tot even 't eynde de Weerdt; ende aen de Suidsye tot even buyten de nieuwe brugh in den Ryndyck geleyt, sulx als op de laeste caerte inde Ed. Achth. Vroedschap vertoont, ende in de Secretary leggende...*

Ook bij deze ronde variant, waarvoor Moreelse geen goed woord over had en dat Ruysch persoonlijk ook niet aansprak, hoort een rapport, misschien van de hand van De Roy: *Consideration op de voorgenomen fortificatie der Stadt Utrecht*, waarin de voordelen van de cirkel worden opgesomd.¹⁹ Volgens de voorstander van het ronde plan zou de stad met deze perfecte vorm onneembaar worden, waarbij vooral de oostzijde van de stad een grote



1.10

Fortificatieplan voor Utrecht,
naar P. van Schooten, ca.
1666. (ARA)



1.11

Fortificatieplan voor Utrecht,
H. Ruysch, 1666. (GAU-TA)

Utrecht zou door een perfecte, royale fortificatie internationaal in aanzien winnen, hetgeen de regenten van deze stad in achtung zou doen stijgen. Ook deze plannen werden niet ten uitvoer gebracht. Het project van D. van Groenouw uit 1667 is misschien een poging om het plan Moreelse te reduceren in schaal, waarbij alleen de eerste gracht behouden zou blijven [1.13].

Nog éénmaal werd in de 17de eeuw gepoogd om tot een plan van uitleg te komen, en wel door de 'dolle jonker' Everard Meyster [1.14].²¹ Deze behoorde, getuige een lofdicht in het latijn op de gravure van het plan van 1664, vanaf het begin tot de voorstanders van het plan Moreelse. Hij had aan de uiterste rand van het gebied dat door dit plan bestreken werd het buiten en de lusttuin 'Oog in Al' laten bouwen, terwijl hij ook intekenaar was op verschillende erven langs de nieuwe grachten, waarbij men toch wel aan grondspeculatie gaat denken.

Misschien is financiële tegenslag wel één van de redenen geweest waarom Meyster ter gelegenheid van nieuwjaar 1670 twee korte geschriften publi-

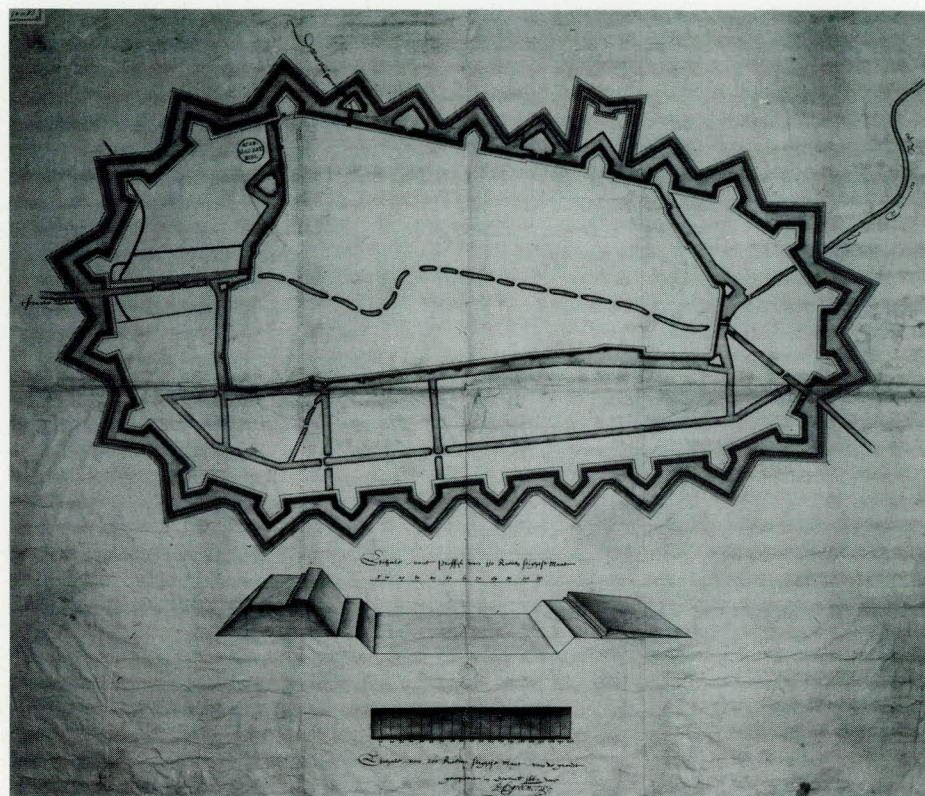
[illegible]

ceerde, die elkaar aanvullen en bedoeld zijn om in samenhang bestudeerd te worden: *De Gerymde Bedencking of Ontwerp, om Utrecht op zijn schoonst, en sterrikt te vergrooten en de Deductie of Bewijsselfijcke Bedencking: Belangende d'Eemse Zee-Vaerd. Op Stichts eygen bodem nutdienstelijk te graven.* Bij de *Gerymde Bedencking* is een gravure gevoegd van A. Winter naar B. de Roy, met Meysters ontwerp voor de vergroting van de stad. Op de voorgrond staat een obelisk, waaromheen zich een slang geslingerd heeft, die een banderol in zijn bek heeft met het opschrift: *Wat bate het Bril aenbien, Als men dogh niet wil sien, een eerste uitval naar 'Tegen-zinnigers' van een uitbreidingsplan, die het in de geschriften nog zwaar te verduren krijgen.*

Meysters plan voorziet in een ovaal rond de oude stad, met dertig op regelmatige afstand van elkaar geplaatste bolwerken en daaromheen een natte gracht. Binnen deze ovaal is de uitbreiding in het westen opgenomen, als ook de bestaande voorsteden (*Sluit binnen wals, wat u van buiten maar verzwakt*). Het overige gebied is door middel van rijk beplante grachten en dwarsgrachten in grote vierkanten ingedeeld, waarbij in het oosten en noordoosten de hoofdgrachten parallel aan de oude stadswallen zijn gelegd, die volgens Meyster, als een extra bescherming, rustig mochten blijven staan. De vierkante vorm was volgens Meyster het mooist, omdat die van Gods orde en rede doordrongen was: *Wat schoon, wat heerlyck, wat sterk uitmunten sal, Laat dat vierkantigh zijn, de beste form van al.*

De afstand van de buitenste gracht tot aan de bolwerken is bij Meyster zeer ruim genomen. Aan de binnenzijde van de wal maar ook aan de overkant van de buitengracht dacht Meyster meer dan 100.000 bomen te planten, waardoor het hier aangenaam wandelen zou zijn: *Ick swiegh te melden hier dien soeten wandel-wegh, Diemen bewand'len souw door all' de gaelderyen, soo wel van yp, en beuck als linde boome-Rijen.* Rond de met bomen omzoomde buitengracht is honderd roeden uit de eerste ovaal een tweede ovaal gestippeld. Het tussenliggende gebied is bedoeld als weiland, dat in tijd van oorlog onder water gezet kan worden. Buiten deze ring kan de burger zijn tuin aanleggen, mits hij naar d'order bouwt die 's Heeren order geeft.

Enkele van die tuinen worden door Meyster op de kaart aangegeven. Met name uit het andere geschrift over de Eemse Vaart blijkt dat Meyster de uitbreiding van Utrecht koppelt aan het idee om van deze stad in plaats van een land- een zeestad te maken. Daartoe heeft hij in het verlengde van de Wittevrouwensingel buiten de nieuwe stadswal een grote cirkelvormige haven geprojecteerd, vanwaar een breed kanaal langs Maartensdijk en Baarn naar de Zuiderzee zou voeren. De gedachte was om *soo daer door te openen een naedere Zee-vaerd voor alle d'overzeesche kusten, soo wel tot ruymen waterloosing, tot Stichts*



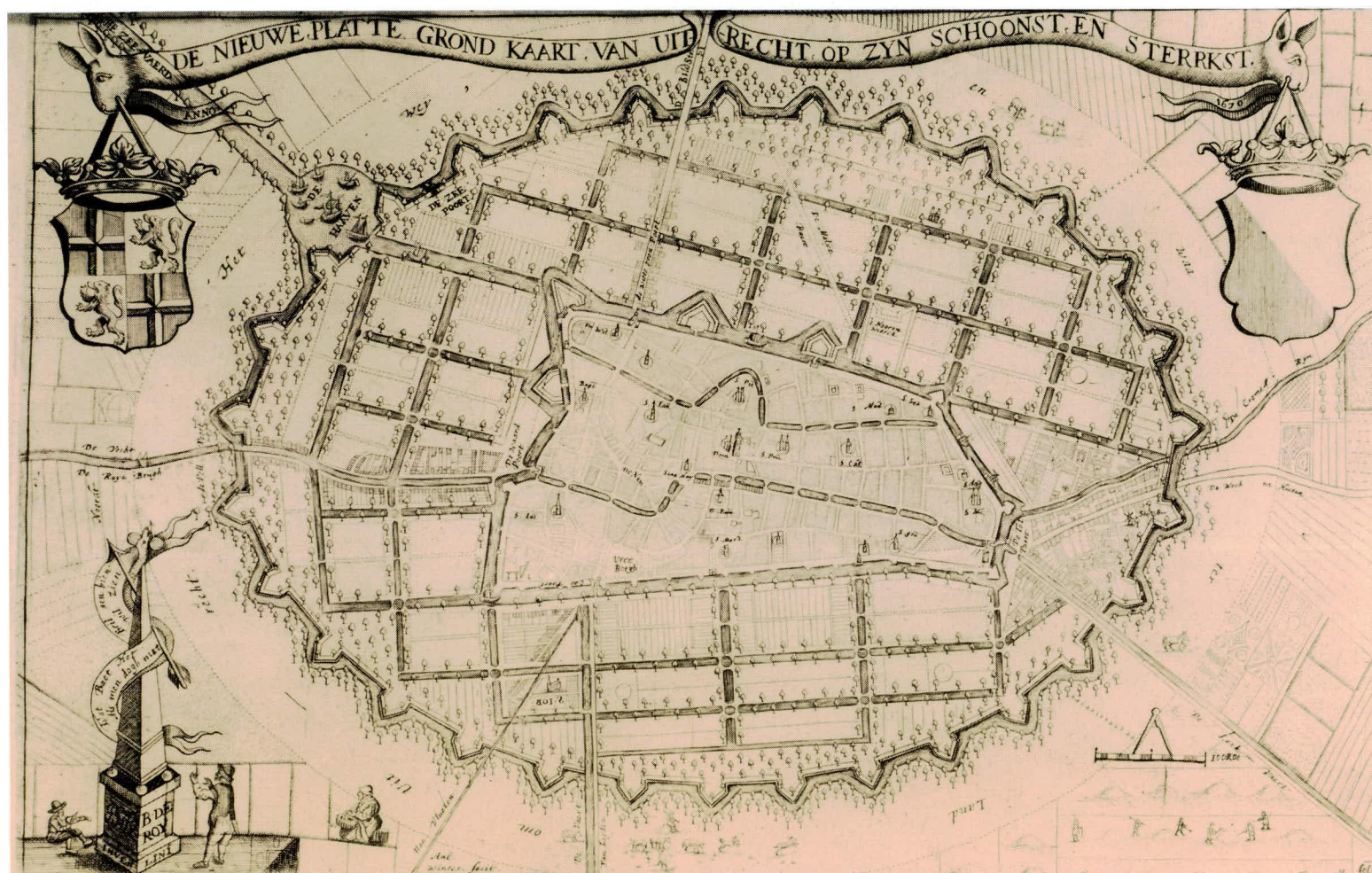
verstercking, als tot meerder Scheeps uitlossingh, en vergrootingh der Stichtsche luyden en landen. Het kanaal zou een belangrijke bron van werkverschaffing worden voor de Utrechtse bevolking.

Naast deze praktische voordelen benadrukt Meyster ook het esthetisch effect van het kanaal, dat *weersijds, met huyspaleysen, hooven, hagen en hoeve gepaereld, indruk op iedere vreemdeling zou maken, omdat de grootste eer, en aensienlijkheid, die een stad buyten haer wallen, en poorten aenghedaen kan worden, bestaet in een gemackelijck, schoon, heerelijck, uit en in.* De paradijselijke aard van Utrecht zou nog vergroot kunnen worden door de stad een toevluchtsoord te laten zijn voor mensen van alle mogelijke godsdienstige gezindten.

Meyster grijpt met het idee van een kanaal terug op plannen die al in de 15de eeuw bestonden om Utrecht met de Eem te verbinden. In de jaren '30 en '40 van de 17de eeuw kwam het opnieuw ter sprake, en werden er metingen verricht en kaarten vervaardigd, onder andere door Paulus en Hugo Ruysch.²² Kort vóór de aftreding van Moreelse werd besloten tot het graven van zo'n kanaal, maar met het plan Moreelse verdween ook het idee van de Eemse Vaart. Toch bleef het nog lang de gemoeiden bezighouden zoals blijkt uit een kaart van ca. 1720, waarop in het noordoosten van de stad op-

1.13

Fortificatieplan voor Utrecht,
D. van Groenauw, 1667.
(Universiteitsbibliotheek, Col-
lectie Bodel Nijenhuis,
Leiden)



1.14

Uitbreidingsplan voor Utrecht,
A. de Winter volgens
E. Meyster, 1670. (CM)

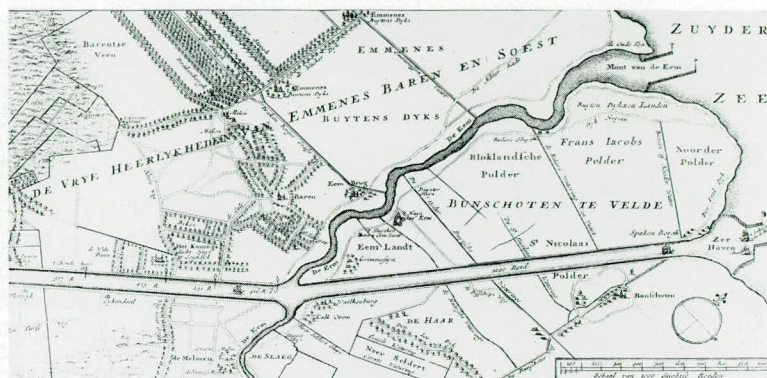
nieuw een haven is geprojecteerd, groter, maar wel minder elegant dan bij Meyster, en waarbij een zeer breed kanaal, dat vlak langs Paleis Soestdijk loopt bij Spakenburg in de Zuiderzee uitmondt [1.15]. Door de oprichting van een speciale Wisselbank en een Maatschappij van Scheepvaart, Koopvaart en Verzekering heeft men aan het begin van de 18de eeuw tevergeefs getracht dit kostbare project te realiseren.²³

Hoewel Meyster in 1671 en 1672 nogmaals op zijn project terugkwam, hebben de dreigende oorlog en vervolgens de Franse bezetting de tegenstanders van een stadsuitbreiding in de kaart gespeeld. Gedurende de hele 18de eeuw en ook de eerste decennia van de 19de eeuw bleef de omtrek van de stad hetzelfde [1.16]. In het westen bleef het grachtenstelsel tevergeefs wachten op een invulling, al verrees hier en daar een landhuis met tuin, totdat burgemeester Jhr.H.M.A.J. van Asch van Wijck voor een ware revival van de plannen van zijn 17de

eeuwse voorganger zorgde.

In de achtereenvolgende plannen voor de vergroting van Utrecht van vader en zoon Moreelse, Hugo Ruysch en Everard Meyster, zijn naast verschillen, ook duidelijke overeenkomsten aan te wijzen: – het bestemmen van het gebied ten westen van de stad tot de plaats waar de belangrijkste stadsuitbreiding plaats moet vinden.

– het verlengen van de stad in het zuiden en het noorden, waardoor zoveel mogelijk van de voor grote schepen bevaarbare stadsgracht binnen de omwalling komt te liggen, waarbij Hendrick Moreelse gedacht moet hebben aan een herleving van de zogenaamde Keulse Vaart, het handelsverkeer tussen Keulen en Utrecht, zoals dat sinds de Romeinse tijd bestond.²⁴ In de plannen van vader en zoon Moreelse blijft Utrecht vooral een rivierstad. – het creëren van een aangenaam wandelgebied op en langs de bolwerken. De plannen van Van Asch van Wijck en Zocher uit de 19de eeuw (zie het vol-



gende hoofdstuk) zijn op zich dus niet 'nieuw'. Deze zijn eerder een modernisering van de bestaande stadswandeling naar de smaak van de tijd.

– het kiezen van de (denkbeeldige) rechte lijn Mariaplaats-Zadelstraat-Domtoren tot breedte-as van de stad.

– het aanwijzen van de Mariakerk tot focuspunt in de stadsuitbreiding, waardoor de Mariaplaats een belangrijk plein wordt ten koste van bijvoorbeeld het Vreeburg, dat in geen van de plannen ter sprake komt. Was de stadsuitbreiding uitgevoerd, dan had de bebouwing van de Mariaplaats zich waarschijnlijk 'omgedraaid' naar de Rijngracht, terwijl er voor de Mariakerk misschien wel een restauratie van het westwerk had ingezet [1.17]. Dat de beeldvorming sterker was dan het plan zelf blijkt wel uit de kaart van Jan van Vianen uit 1695, waarop de Zadelstraat werkelijk de as tussen Mariakerk en Domtoren vormt [1.18]. In alle plannen blijft het kerkenkruis, dikwijls ingetekend op de kaarten, naast de met mythen omgeven loop van de Rijn het belangrijkste archetypische gegeven, dat steeds bepaald is voor gekozen richtingen en assen.

– het idee van Utrecht een zeestad te maken, waarbij het niet duidelijk wordt hoe men zich dat precies voorstelde, omdat een zeestad over een tweede havenstad aan zee moet kunnen beschikken. Ook Meyster, de grootste voorstander van de zeestad-gedachte, werkt dit probleem niet uit, terwijl ook het plan uit de eerste helft van de 18de eeuw op dit punt verstek laat gaan.

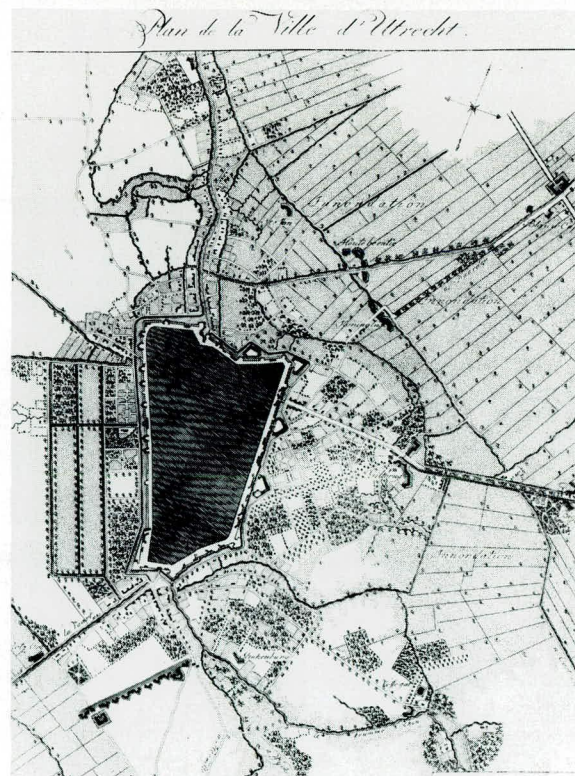
Het is opvallend dat hier een ideaal van Utrecht wordt gepresenteerd dat lijnrecht ingaat tegen de werkelijkheid, omdat Utrecht steeds de natuurlijke neiging had zich naar het oosten uit te breiden, waar de hoge gronden lagen, die geprefereerd werden boven waterrijk gebied. Ook de culturele contacten, men denke aan de band met het Oversticht, lagen van oudsher oostwaarts. De fixatie om bij typisch Hollandse steden als Amsterdam en Leiden gerekend te willen worden gaat bij deze plannemakers zelfs zo ver, dat men in geschrift en beeld de voorsteden in het noorden, zuiden en westen

wel aan bod laat komen, maar die in het oosten negeert. Alleen de man achter de cirkelvormige fortificatie wil deze uitbreiding, waar juist vele fraaie huizen stonden, zonder compromissen in zijn ideale stad opnemen. Hij is de enige die het niet logisch vindt om deze voorstad op te offeren voor een gebied dat nog helemaal niet is bebouwd.

Ook Meyster neemt de oostelijke voorstad op. Het is de vraag in hoeverre dit negeren van de oostelijke voorstad te maken kan hebben met het feit dat hier veel katholieken woonden. Het is opvallend dat juist Meyster, die zelf katholiek was de voorstad intekent en deze buiten zijn grachtenstelsel

1.15

Kanaalproject voor Utrecht, ca. 1720. (GAU-TA)



1.16

Plattegrond van de landerijen rond Utrecht, L. Schmidt, 1787-1790. (Atlas van Stolk, Rotterdam)

extra ruimte geeft. Ook de positie van de haven zou juist voor deze groep gunstig zijn. Het feit dat Meyster De Roy als tekenaar van het plan heeft gebruikt, kan erop wijzen dat hij in hem een medestander van deze gedachte vond, hetgeen de toeschrijving van het cirkelvormige plan aan De Roy zou onderschrijven.

Het negeren van de oostzijde kan ook het gevolg zijn van de plannen die er sinds het einde van de 16de eeuw bestonden om hier een Waterlinie aan te leggen. Hoewel er nog een ruim gebied over zou blijven tussen de stadswal en het te inunderen gebied, kan de mogelijkheid van realisatie van zo'n linie toch als een soort barrière gewerkt hebben om hier hard van stapel te lopen.²⁵

Een belangrijke vraag is nog wat de inspiratiebronnen van de makers van deze plannen zijn geweest. In de eerste plaats kunnen we stellen dat zij door hun werk, opvoeding of komaf erudiete lieden waren, met een meer aristocratische, internationale dan burgerlijke Hollandse levenshouding. Dat kan de verklaring zijn voor de vormgeving van hun ideale stad naar modellen die door buitenlandse theoretici gepropageerd werden; modellen die men eerder in hoofse kringen verwacht. Paulus Moreelse was gedurende zijn leerjaren in Italië ge-

weest en had voor vele vorsten portretten gemaakt. Hendrick Moreelse had, voordat hij zich verder ging bekwamen aan universiteiten in Frankrijk en Zwitserland, aan de Hogeschool van Harderwijk gestudeerd onder de hoogleraar Johannes Pontanus. Deze was tevens de geschiedschrijver van de Deense koning en stedebouwer Christiaan IV, voor wie hij in de Republiek naar geschikte ingenieurs zocht. Everard Meyster was bevriend met de zoon en opvolger van Christiaan IV, Frederik III. Bij zijn bezoek aan de vorst in Kopenhagen heeft hij kennis kunnen nemen van de stadsuitbreidingen ter plaatse, die met hulp van Nederlandse ingenieurs tot stand waren gebracht.

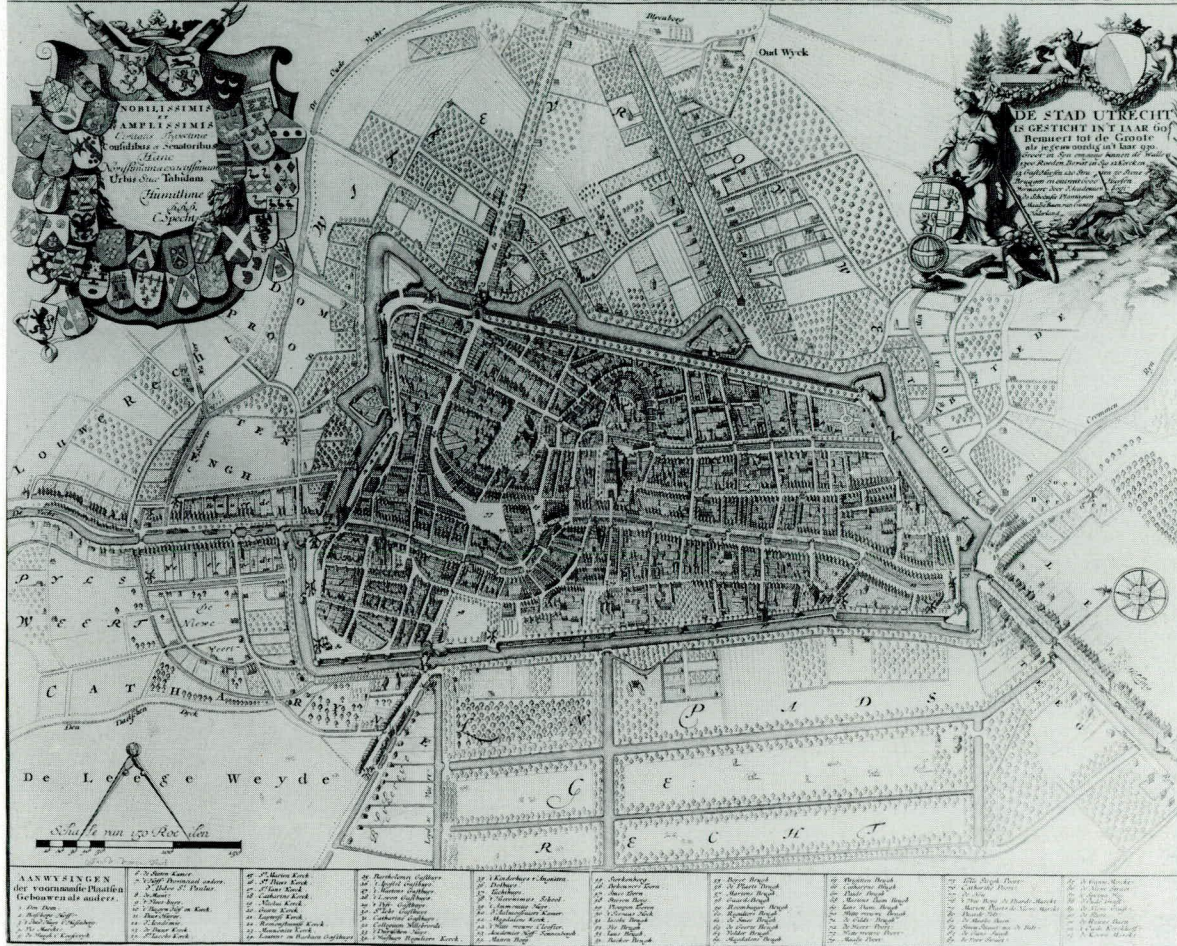
Het is niet zo vreemd om onze blik voor mogelijke inspiratiebronnen naar Noord Duitsland en Denemarken te richten omdat daar stadsbesturen en vorsten zich haastten om door middel van stadsuitbreidingen en de aanleg van nieuwe steden en havens dichter in contact te komen met de Noordzee, omdat de toekomst van de handel daar leek te liggen, en minder in het omstreken Oostzeegebied. De hertog van Gottorp had in 1613 Tønning van een goede haven voorzien, terwijl de graaf van Schauenburg-Pinneberg in zijn gebied Altona snel tot bloei zag komen. Hamburg legde als 'Freie

1.17

P.J. Saenredam, De Maria-plaats en Mariakerk vanuit het westen, 1636.
(Teylers Stichting, Haarlem)



URBIS TRAECTIAD RHENUM NOVISSIMA ET ACCURATISSIMA DELINEATIO PER C. SPECHT A° 1695.



1.18

Plattegrond van Utrecht, J. van Vianen, 1695.(GAU-TA)

Reichsstadt' een zeer ruime radiale fortificatie aan rond de oude stad, als antwoord op Glückstadt, dat Christiaan IV vanaf 1616 liet bouwen op de plaats waar de Elbe in de Rijn stroomt. Als voorstad van Glückstadt wilde de koning aan de kust bij Bredstedt een havenstadje bouwen, hetgeen mislukte omdat de dijken keer op keer weggeslagen werden.²⁶

Met name jongere theoretici op het gebied van de vestingbouw, zoals Adam Freitag, raadden aan om bij het versterken van een bestaande stad een model te kiezen dat zowel bij de oude vorm als bij de beoogde ontwikkeling van de stad aansloot. De door Ruysch en Meyster gekozen 'reguliere' en 'royale' vorm kon in de praktijk eigenlijk alleen door vorsten gerealiseerd worden omdat alleen zij op snelle wijze gronden konden onteigenen en vrij over geld en mankracht konden beschikken. Bij Ruysch noch bij Meyster is overigens goed nagedacht over de aansluiting tussen oud en nieuw door

middel van wegen en bruggen. De ronde variant is mogelijk nog abstracter, omdat het daarbij zuiver en alleen om een fraaie vorm lijkt te gaan, die omsluit wat er al is. Zowel in het geval van de ovale als van de ronde vorm had een reguliere en royale fortificatie van Utrecht een onneembare stad moeten maken, die door haar zuivere vorm een status zou krijgen, die haar zou verheffen boven het kleinsteedse, en haar zou maken tot een stad met een internationaal karakter in het hart van de Republiek.

Met de plannen om van Utrecht een ideale stad te maken werd in de 17de eeuw niet voor de laatste maal een poging gedaan om van deze stad iets te maken wat het nooit geweest was en wat het, ook na latere pogingen, nooit echt zou worden: een stad van internationale allure, een wereldstad.

Noten

1. De beste studie aan het onderwerp gewijd vindt men in hoofdstuk 6 'Op het ruim heerlijk woonen der Utrechtsche huys-hooven', Hendrick Moreelses voorstel voor de vergroting van Utrecht (1664), in **Taverne 1978**, waaraan door mij zeer veel gegevens zijn ontleend. Voor kritiek op het onderzoek van Taverne, zie **Reinink 1979**.
2. Wetenswaardigheden over de belegering en sloop van de citadel, zie **Vredenburg 1977**.
3. In de jaren 1537-1558 werden door stadsbouwmeester Willem van Noort vier stenen bolwerken, namelijk Morgenster aan de noordzijde, Zonnenburg aan de zuid-oostzijde en Manen- en Sterrenburg aan de zuidzijde aangelegd, onder toezicht van Italiaanse ingenieurs, onder wie Donato de Boni Pellizuoli van Bergamo, die ook de vestingwerken van Rammekeens, Vlissingen, Middelburg, Luxemburg en Antwerpen ontwierp. Van deze stenen bastions zijn na de sloop in 1827 nog over: Zonnenburg, sinds 1853 in gebruik als Sterrewacht, een groot gedeelte van Manenburg en Sterrenburg, waarvan alleen de zuidelijke kasematten gespaard zijn. Van de vijf aarden bastions die Adriaen Anthonisz op last van Willem I ontwierp, zijn er vier in de 19de eeuwse singelaanleg bewaard gebleven: Wolvenburg, Servaas-, Lucas- en Begijnbolwerk. Het vijfde, van St. Marie, is al in de 17de eeuw afgegraven en later ingericht tot park Nieuweroord. Zie over deze oudste bastions **Schukking en Labouchère 1941**, waarin ook een reconstitutietekening van Zonnenburg staat afgebeeld.
4. Voor de achtereenvolgende doorbraken en verbredingen in het stratenpatroon, heb ik gebruik gemaakt van de studies van **Kipp 1974**, **Temminck Groll 1972**, en **Wilmer 1978**.
5. De 'Deductie' is geheel afgedrukt in **Moreelse 1840**. Er zitten echter nogal wat fouten in deze transcriptie, zie **Reinink 1979**.
6. Ook bij het voorstel tot opruiming van de Snippenvlucht kan eigenbelang een rol hebben gespeeld. Moreelse woonde in het huis 'De Aep' op de noordhoek van het Massegast, op de plaats van het voormalige Modehuis Gerzon en werd dus dagelijks met de Snippenvlucht geconfronteerd, zie **Struick 1974**, p.19.
7. Zie **Taverne 1978**, p. 472, noot 19.
8. Op het unieke van deze kaart werd gewezen door **Donkersloot-de Vrij 1985**.
9. Voor een goed overzicht van de maatregelen die door de stedelijke overheid ten aanzien van bestaande en te bouwen huizen werden uitgevaardigd, zie **Temminck Groll 1972**.
10. Zie **Temminck Groll 1972**, p. 125-127.
11. Zie **Temminck Groll 1972**, p. 125-127.
12. De richting van de Maliebaan lijkt bepaald te zijn door het feit dat de vroedschap juist hier gemakkelijk een strook land van 200 roeden lang kon bemachtigen, niet door een plan van uitbreiding, zie **Perks z.j.**, p.5.
13. Behalve van **Moreelse 1840** is gebruik gemaakt van GAU, inv.nr. 949: Extracten uit de Vroedschapsnotulen van de uitlegging der stad 1661-1665.
14. Mannheim, dat in 1607 gesticht werd, had een ovaal als plattegrond, waarbij citadel en stad als het ware over elkaar heen geschoven zijn. Opvallend in Mannheim is dat ook hier de stadswallen tot wandelgebied waren ingericht.
15. Met 'wijde boesem' bedoelt Moreelse naar mijn mening het systeem van brede grachten, waar schepen vrij kunnen laden en lossen, en niet een aparte haven, zoals **Blijstra 1969**, p. 102 beweert.
16. Zie over deze kwestie **Van Asch van Wijck 1843**, p.68-73.
17. Gerard Melder schreef met betrekking tot Utrecht in zijn 'Korte en klare instructie van regulare en irregulare fortificatie...', Amsterdam 1664: 'Soo de oude steden met een kleyne voor-stadt versien zijn, soo breeckt af alle huysen, schuren en boomen; maar ist een groote voor-stadt, daar veel aan gelegen is, soo trecktse mede in de generale fortificatie, als te sien is aan Zutphen, ofte ten minsten een retrenchement (met reduyten daar tussen) soo dicht als doenlick is geleyt, maar niet zoo als hier 't Utrecht voor dezen gepractiseert is, aldaar een trenchée wurde gemaackt, die niet alleen begreep de voor-steden, maar oock de Hoven, ende gantsche ackers, met bouw- en wey-lant, dat streckende was tot groote interesse van de stad, ende profijt van de Vijant.' Zie **Roding 1980**, p.148.
18. GAU Ms 1814. Zie ook **Taverne 1978**, p. 266-270.
19. GAU Ms 1814. Zie ook **Taverne 1978**, p. 266-270.
20. Geciteerd door **Taverne 1978**, p. 271.
21. Everard Meyster was een rijke katholiek, afkomstig uit een gegoede familie, die vanwege zijn geloof niet de ambten mocht bekleden die onder andere omstandigheden voor hem weggelegd zouden zijn. Hij is vooral bekend geworden als schrijver van kluchten, satires, emblemata etc. en als de man achter twee opmerkelijke 17de eeuwse tuinen: Nimmerdor en Doolomberg. Zie **Hamer en Meulenkamp 1987a en b**.
22. Een overzicht van de plannen voor een Eemse Vaart vanaf de middeleeuwen tot de 19de eeuw wordt gegeven door **Van Asch van Wijck 1843**, p. 64-66.
23. **De Meyere 1987**, p. 6-7.
24. Voor de geschiedenis van de 'Keulse Vaart', die tot 1892 door de westelijke stadsgracht, later Catherijnesingel ging, zie **Acket 1951**.
25. Over de toenemende onverdraagzaamheid jegens de Utrechtse katholieken in de 17de eeuw, zie **Boukema 1982**.
26. Godsdienstvrijheid, zoals Meyster die beoogde, was één van de krachten achter de bloei van nieuwe steden in Noord-Duitsland. Men kon langs deze weg een stad bevolken met gemakkelijk te manipuleren, gefortuneerde bewoners. Glückstadt a/d Eider kwam tot bloei met behulp van geloofsvluchtelingen uit de Nederlanden, waaronder een grote groep Portugese Joden uit Amsterdam. Een nog fraaiër voorbeeld vormt Friedrichstadt a/d Eider, zie hiervoor **Pont 1913**.

2. Peter Karstkarel

Het treurig aanzien tot nieuwe luister

Het ideaalplan-Van Asch van Wijck 1827

Inleiding

Meteen bij aantreden in 1827 opperde burgemeester H.M.A.J. van Asch van Wijck het idee om Utrecht uit te breiden. Hij kende als oud-lid van de vroedschap de problemen van zijn geboorteplaats goed en na enige tijd deelgenomen te hebben aan het provinciaal bestuur was hij vanaf 1822 lid van de Tweede Kamer, zat in diverse staatscommissies en raakte zo betrokken bij de ambitieuze nationale economische wederopbouw en de belangrijke infrastructuurle werken die daartoe werden ondernomen. Uit enkele in druk verschenen voordrachten en andere publicaties blijkt dat Van Asch van Wijck Utrechts deelname aan het economisch herstel nastreefde en op velerlei wijzen kenbaar wilde maken. Utrecht lag volgens hem prachtig centraal aan de Rijnvaart tussen Amsterdam en Keulen, de zogenoemde Keulsevaart die vanaf de vroege middeleeuwen een van de belangrijkste verkeersassen van Europa is geweest en gebleven. Tevens werd Utrecht omgeven door Amsterdam, Rotterdam en 's-Hertogenbosch, steden waarvoor de ontwikkeling werd gestimuleerd door grootse infrastructuurle werken. Nabij de westelijke stadsverdedigingsgracht van Utrecht moesten dan wel bedrijfsruimten worden gesticht, evenals haven- en overslagfaciliteiten. De snelle groei van de bevolking maakte voorts verbetering en uitbreiding van de huisvesting voor kooplieden en industriëlen én voor de handwerkslieden noodzakelijk. Voor deze ontwik-

kelingen was het nodig de oude vestingwerken waarbinnen Utrecht gevangen zat te slechten. Van Asch van Wijck beriep zich bij de presentatie van deze plannen op het reusachtige ideaalplan van Hendrick Moreelse, zijn voorganger van anderhalve eeuw eerder. Met deze historische legitimatie meende hij zijn idee te autoriseren. Hij gaf er meteen ook een vorm, een structuur aan: een regelmatig, geometrisch patroon met een heldere, niet aan de praktijk getoetste indeling, de norm van een ideale Hollandse stad; een ideaalmodel voorgesteld door de overheid waarvan nog wel moest worden vastgesteld of de beoogde gebruikers bereid zouden zijn er de bedoelde invulling aan te geven. Hij zorgde tevens dat zijn aanzet gevolgd werd door een nadere uitwerking door een raadscommissie die de verfraaiing en uitbreiding verder moest brengen, waarbij Van Asch van Wijck in het college van burgemeester en wethouders de ontwikkelingen voortdurend bleef sturen. Toen het gebruiksfunctionele programma tot op details was uitgewerkt en een prijsvraag de nodige ontwerpen zou moeten opleveren, was het opnieuw Van Asch van Wijck die Jan David Zocher jr. naar Utrecht haalde.

Het plan tot verfraaiing en uitbreiding van Utrecht moet dan ook het plan-Van Asch van Wijck genoemd worden en niet zoals te doen gebruikelijk het plan-Zocher. Omdat er bij verschillende gelegenheden al min of meer uitvoerige aandacht is besteed aan de stadswandeling, de plantsoenering van de oostelijke stadsrand, komt deze in het navolgende slechts terloops ter sprake. Wel wordt ingegaan op twee andere specifieke onderdelen van het ideaalplan: het plan voor volkshuisvesting in de Verlorenboomgaard bij de Kruisvaart dat niet werd uitgevoerd en het plan voor de bouw van burgerwoningen aan de noordelijke stadsrand, de Van Asch van Wijckskade, dat wel is gerealiseerd. Deze bijdrage over het plan-Van Asch van Wijck zal vooral het proces volgen van het ideale model waarvan slechts kleine onderdelen werden uitgevoerd.

Van Asch van Wijck

Eene Stad als deze, ruim bedeeld met allerlei voorregten, zoo bloeiende en toenemende in bevolking, is het waardige voorwerp van onze gemeenschappelijke bemoeijingen meent de nieuw benoemde burgemeester H.M.A.J. van Asch van Wijck in zijn eerste toespraak tot de raad der stad Utrecht op 10 januari 1827 [2.1].¹ De ligging van Utrecht is gunstig: De welvaart van alle gedeelten van het Rijk stroomt, door de rigting van wegen en kanalen, naar deze Stad, en langs hare wallen en door het graven van een verbinding tussen Waal en Lek is er voor alle voortbrengselen van binnenlandse handel een vrije loop voor aan- en afvoer geschapen. De stad

2.1

D. van Frankenhuisen,
H.M.A.J. van Asch van Wijck,
1836. (GAU-IA)



heeft rampvolle tijden gekend als middelpunt van de Franse bezetting treurig van aanzien en langzaam verdwijnende maar is als herschapen: een nieuwe luister is over haar verspreid.²

Kort voor de aanvaarding van het burgemeestersambt is Van Asch van Wijck een handschrift onder ogen gekomen van het voorstel tot uitbreiding van Utrecht dat Hendrick Moreelse als burgemeester der stad op 24 januari 1664 aan de raad voorlegde. Dit ruim anderhalve eeuw oude plan dat in vergetelheid is geraakt, durft Van Asch van Wijck, bij zijn ambtsaanvaarding nog niet aan de orde te stellen, maar hij wijst in algemene zin wel direct op het belang van de verbetering en uitbreiding van de stad.³ Een half jaar later presenteert hij zijn visie op het oude plan die de volgende tientallen jaren zijn handelen in belangrijke mate zal gaan bepalen. De historische projectie van het plan-Moreelse is welhaast volkomen. Alleen de veranderingen op militair-strategisch terrein geven aan de hernieuwde plannen een wezenlijke wending. De Nieuwe Hollandse Waterlinie om Utrecht waarvan de elementen en voorzieningen in een eerste fase gedurende de jaren 1816 tot 1824 tot stand zijn gekomen, hebben de stadswallen doelloos en nutteloos gemaakt.

Afzigtelijke muren

*Utrechts hooge wallen waren doelloos geworden; zij dienden tot niets anders, dan om, door een verouderden en versleten sluijer, de schoone binnenstad van hare bekoorlijke omstreken af te scheiden.*⁴

In 1828 publiceert Mr. M.J. Eyck van Zuijlichem, oud regent van de stad, een opgave van mogelijke verbeteringen en verfraaiingen in en om Utrecht. Hij meent, dat het geheel of gedeeltelijk wegnemen der oude stads wallen een grote verbetering en verfraaiing tot gevolg kan hebben. Vroeger zijn de wallen opgeworpen *Ter afweering van onverhoedschen aanval, ten tijde van het barbaarsch foederalismus; in rustiger tijden dienden ze tot wering der smokkelarij, en tegen vagabonden.* Eyck merkt op dat de stadswallen zo heilig geworden waren dat het een wandaad geacht werd, daaraan schendende handen te slaan, en dat vooroordeel heeft mischien bij sommigen nog min of meer plaats. De stad zal niet meer overvallen worden; de wallen zijn een onnutten last tot onderhoud geworden; hiervan daan dat verscheidene steden het voorbeeld ter slechting hebben gegeven; en waarom Utrechtenaren zouden gijl. dan noch achter uwe sombere muren blijven zitten? Wat mij betreft, ik heb dezelve altijd als eene groote gevangenis beschouwd. De muurtorens noemt Eyck *waarlijk afzigtelijke oude gebouwen, welke geen een kenteeken van ware grootsche oudheid, maar wel een barbaarschheid zoo van binnen als buiten de stad opleveren.* Van de stadspoorten zouden enige gehandhaafd kunnen worden als ornamenten, of als een bewijs waar oudtijds de stad eindigde.⁵

In een omvangrijke brochure stelt 'een inwoner' in 1828: *Dat het afbreken der oude afzigtelijke muren en torens, zoo aan de noord- als zuidzijde bij de einden der nieuwe gracht eene wezenlijke verfraaiing der Stad zal zijn, stem ik insgelijks ten volle toe [. . .]. Zonder dit wegnemen van den ouden muur is er aan geene verbetering of verruiming van de stad te denken.* Alles van de oude vesting moet gesloopt worden, volgens de inwoner: het bolwerk Sonnenburg is zonder grote misstand niet te behouden, de bolwerken Manenburg en Sterrenburg hebben niets belangrijks als overblijfselen en niets fraais, de Tolsteegpoort is lelijk en een sta-in-de-weg, niemand stelt ook belang in de overblijfselen van het Spaanse of oude kasteel, de Waardpoort is oud, slecht gebouwd en nutteloos. De inwoner, die zich in een vervolg-publicatie als Jacobus Scheltema ontpopte, verlangt: *de geheele amotie van den ouden muur of wal met de aanleve van dien, van bolwerken, muren, torens, poorten, gewelven en wat dies meer zij.* Voor twee monumentale elementen in de stadsverdediging was hij niet ongevoelig, maar ze moesten toch maar verdwijnen: *De Wittevrouwenpoort zal niet behouden kunnen worden; het is een onbehagelijk gebouw, gelijkende op eene theebus; de fraaije portiques van hardsteen beide aan de zijden, zullen echter kunnen worden bewaard en waarschijnlijk elders beter gebruikt [. . .]. Gaarne zoude ik de Catharijne poort behouden zien, omdat de westelijke gevel een fraai stuk is van den bouwmeester, Paulus Moreelse en nevens de trekvaart zoo wel staat; maar ik zie er zwaarigheid in, om de diepte en de kromte der poort. De overblijfsels der oude ronde torens ter wederzijde, geven ook misstand; ruimte zal ook alhier aangenaam zijn.*⁶

Utrecht ontvangt, zo stelt Scheltema, in verhouding tot andere steden in het gehele koninkrijk bijzondere voordelen door de rechtvaardigheid en de gunst van de koning. In een opsomming van voordelen noemt hij *de jaarlijksche aanleg van vestingen buiten of om de stad.*⁷ Hij duidt op de werken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Op militair-strategisch terrein heeft zich in korte tijd een kentering in de houding van Utrecht afgetekend. Aan het eind van de achttiende eeuw had het stadsbestuur nog bezwaren tegen de verbeteringen aan de Oude Hollandse Waterlinie waarbij de stad Utrecht en de sluizen van Vreeswijk binnen de linie gebracht zouden worden. Utrecht vreesde een vergroting van de Hollandse invloed en een aanslag op de stadsautonomie en weigerde medewerking. Na een grondige herziening van de machtsverhoudingen van de overheden kan in 1816 een begin worden gemaakt aan de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Zij is vooral een zaak van het rijk en in de stedelijke colleges wordt er nauwelijks over gesproken. De linie is bovendien een voorwaarde voor de ontmanteling van de stad en beslissend voor het slagen van de plannen voor verfraaiing en uitbreiding.⁸ In 1827, drie jaar na de voorlopige voltooiing van de linie, dekt de stad voor het laatst de onderhouds-

kosten van de eigen stadswallen en wel voor een bedrag van 3000 gulden.⁹ De nieuwe verdedigingslinie maakt het mogelijk dat de oude stedelijke vestingwallen kunnen verdwijnen. Burgemeester en wethouders van Utrecht sturen in 1828 dan ook een brief aan de koning, waarin hem instemming gevraagd wordt met een uit te loven prijsvraag die kan leiden tot plannen voor verfraaiing en uitbreiding van de stad, en voorts tot veraangenaming der bewoning en wandelingen in en rondom dezelve te ontwerpen in welk plan de geheele of gedeeltelijke amotie en wegneeming van den ouden Ringmuur der Stad zoude kunnen worden begrepen.¹⁰ Ruim drie weken later komt het antwoord van de minister van Binnenlandse Zaken: geeft te kennen dat het gedachte ontwerp Zijne Majesteits goedkeuring heeft weggedragen.¹¹

Voor het stadsbestuur van Utrecht is het kennelijk even vanzelfsprekend dat de werken aan de linie door het Ministerie van Oorlog worden uitgevoerd als dat de stad zelf kan beschikken over haar oude stadsverdedigingswerken. Het verzoek aan de koning impliceert weliswaar de amotie van de stadsmuren en bijbehorende torens, poorten, e.d., maar de toestemming voor de ontmanteling van de vesting wordt niet expliciet gevraagd. Het antwoord komt niet van de minister van Oorlog, maar van die van Binnenlandse Zaken. Het rijk ziet de ontmanteling kennelijk (nog) niet als een zaak van defensie, maar van openbaar bestuur.¹²

In het voorstel tot verfraaiing en uitbreiding dat op 3 augustus 1827 in het college van B & W aan de orde komt staat het motief van de huisvesting voorop. Het is noodzakelijk dat er een bepaald plan gemaakt worde, nopens eene regelmatige uitbreiding van deze stad, ter vervulling van de behoefte aan woningen dewelke de steeds toenemende bevolking meer en meer doet gevoelen.¹³ In genoemde brief aan de koning in 1828 is de huisvesting het laatst genoemde argument. Tussen 1813 en 1827 is de bevolking van Utrecht met 7000 personen gegroeid en het college van B & W ziet in dat door een regelmatige aanbouw voor huisvesting moet worden gezorgd.¹⁴ Dit is opvallend, want de overheden houden zich in de eerste helft van de negentiende eeuw nauwelijks bezig met de huisvesting en van volkshuisvesting is al helemaal geen sprake. De financieel en sociaal zwakken moeten zich net als ieder ander maar zien te redden, zo nodig met behulp van de instellingen van weldadigheid. De soms erbarmelijke woonomstandigheden van de laagste klassen worden gewoonlijk door geneeskundige plaatsbeschrijvers of gezondheidscommissies voor het eerst aan de orde gesteld.¹⁵ De Utrechter Scheltema onderkent dit probleem al vroeg en na gericht onderzoek in de stad publiceert hij zijn bevindingen in 1828: *Hoe meer ik voortging, hoe meer tegenstrijdigs er gevonden werd.* De toenemende welvaart en rijkdom van de aanzienlijke en middenstanden staan in schril contrast met de toe-

stand van de lagere standen, die der werklieden en 'het gemeen'. De vele inrichtingen tot onderhoud van de armen waren met een goed oogmerk ingevoerd, maar werkelijk dienden zij tot voeding der luiheid en hadden de armoede en de haveloosheid in haar eerste gevolg. Een van de meest opvallende redenen van de achterlijke stand van de werklieden is dat men alhier van oudsher te weinige zorg heeft gedragen voor geschikte woningen voor de gehuwde werklieden. Scheltema onderzocht de toestand in alle straten, stegen en gangen. De vele armoedige woningen die hij aantrof hebben nog tegeldaken, venstergaten zonder kozijnen, missen goten en soms zelfs vloeren; ze zijn sedert eene zeer lange reeks van jaren doortrokken van alles wat vuil is; vele zijn zonder licht en lucht en het geheel is zonder eenig gerief. Al wilden de menschen, zij kunnen in zulke woningen niet zindelijk en tevreden zijn [. . .]. Bij de meeste van zulke woningen ontbreken secreeten, en dit heeft eenen meer nadeeligen invloed op de schaamte, zedelijkheid en zindelijkheid, vooral van de kinderen, ook op de gezondheid van allen, dan men oppervlakkig zoude meenen.

Er worden echter ook wel nieuwe huisjes voor de werkman gebouwd, bijvoorbeeld buiten de Catharijnepoort. Dit bouwen is een werk van speculatie op voordeel, bij den ondernemer, die doorgaans daarvan eene groote huur, zelfs eene onbehoorlijke winst trekt, in vergelijking van het weinige, hetwelk deze huisjes hem kosten. Scheltema noemt veel voorbeelden van nieuwe huisjes die slecht gebouwd zijn en een hoge huur moeten opbrengen. Ook voor oude krotten is de huur hoog en deze rijst nog dagelijks. Scheltema beschrijft zijn ervaringen waarbij aandoeningen van smart rijzen bij het zien van de bekrompenheid en deerlijke gesteldheid der woningen. De gevolgen van brand zullen afschuwelijk zijn, van een besmettelijke ziekte vreeselijk. Ik houd mij om dit een en ander in gemoede overtuigd, dat de eerste en meest dringende zaak tot verbetering van Utrecht zijn kan, ja zijn moet, om nieuwe en goede huizen te bouwen, voor den gehuwden werkman en te zorgen, dat deze huizen voor niet hooger dan 28 of 30 stuivers per week zullen worden verhuurd. Het stadsbestuur kan die bouw bevorderen en tevens zorgen dat de oude en slechte woningen in de binnenstad worden afgebroken om plaats te maken voor nieuwe. Dan kan 'het gemeen' dat nog minder kan verwonen, ook iets betere woningen krijgen dan de bestaande ellendige hollen in nauwe steegjes en gangen.¹⁶ Scheltema toont zich met zijn publicaties een opmerkelijk vroege, niet uit de medische hoek komende pleitbezorger van een verantwoorde volkshuisvesting. Hij benadrukt daarbij de sociale kant, maar heeft ook oog voor het economisch belang: de verhoging van de arbeidsproductiviteit.

Maar het college van B & W en de raad gaan niet in op dit dramatische probleem, laten zich er althans niet door leiden. Zij krijgen de toekomstige ontwikkelingen breder, veel breder voorgeschooteld, dankzij burgemeester Van Asch van Wijck, die zijn

visie met grote ambitie en begeestering presenteert en verdedigt.

Het is een voor die tijd veelomvattende kijk die in de loop van enkele jaren, waarin de ideeën tot plannen uitgewerkt worden, tot een ongekend brede aanpak groeit. Hij ziet het produktief verband tussen de bevordering van de welvaart van zijn stad en de ruimtelijke voorwaarden die daarvoor geschapen moeten worden. Hij vertrouwd op goede resultaten voor het welzijn van de ingezetenen als er ruimtelijke verbeteringen plaatsvinden. Daar behoren verbeteringen van de huisvesting en zelfs volkshuisvesting bij, evenals het wegvagen van het sleetse gezicht van Utrecht dat bepaald wordt door de oude vestingwallen en -muren. Niet alleen omdat die muren afzichtelijk zijn, maar vooral omdat ze niet meer passen bij het ruimtelijk functioneren van de stad dat Van Asch van Wijck voorstaat.

Als vanouds: de Rijnhandel

Van Asch van Wijck roept, zoals gezegd, bij presentatie en verantwoording van zijn ideeën om Utrecht te verfraaien en uit te breiden de autoriteit op van zijn zeventiende-eeuwse voorganger Hendrick Moreelse, die in 1664 zijn ambitieuze plan tot uitbreiding der stad presenteerde. Historische interesse en een groeiende belangstelling moeten Van Asch van Wijck geïnspireerd hebben om dit oude plan, op verschillende punten aangepast, tot nieuw leven te wekken. Het nieuwe plan krijgt zo een fascinerende historische legitimatie.¹⁷

*Moreelse had reeds in zijnen tijd bedoeld, de uitnemende geschiktheid van Utrecht voor de Rijnvaart zich ten nutte te maken, door langs den grooten handelweg te water van den Rijn naar de voornaame koopstad Amsterdam, de gelegenheid tot aanbouw van huizen en pakhuizen, bij het sloopen der wallen aan te bieden schrijft Van Asch van Wijck in 1843 in de inleiding tot de levensschets van Hendrick Moreelse. Moreelse kon zijn plan opstellen, omdat er een verbetering had plaatsgevonden aan de sluizen bij Vreeswijk waardoor de mogelijkheden van de Rijnvaart naar Utrecht waren vergroot. In het begin van de negentiende eeuw zijn intussen aanzienlijke waterstaatswerken tot stand gekomen die het uitzicht openen dat de Rijnhandel in Utrecht weder, zoo als voorheen, zich zoude verlevendigen.*¹⁸

Als de burgemeester op 3 augustus 1827 zijn voorstel voor een plan tot regelmatige uitbreiding van de stad Utrecht, ter vervulling van de behoefte aan woningen dewelke de steeds toenemende bevolking meer en meer doet voelen, formuleert, en het college van B & W zich met de plannen tot het benoemen van een commissie verenigt, luidt het eerste punt: *De commissie wordt uitgenodigd, om in hare ontwerpen, of voorstellen bijzonder te letten op de uitbreiding van handel en vervoer welke de vaart langs het Noord-Hollandsche Canaal, in verband met de nieuw geopende gemeenschap van het Zede-*

*rik Canaal en de Zuid-Willemsvaart, en daardoor met een groot gedeelte des Rijks voor deze Stad heeft aangebragt, en verder aanbrengen kan; en misschien op verbetering en vernieuwvuldiging der los en ladingsplaatsen, legplaatsen van schepen en vaartuigen, gelegenheid tot het opbouwen van magazijnen en andere bergplaatsen, op eenen regelmatigen voet, overeenkomstig het doel van vernieuwing en verfraaiing van de gedeelten der stad welke met die vaart in betrekking staan.*¹⁹

De nieuwe kanalen die de burgemeester noemt, maakten deel uit van de infrastructurele werken die koning Willem I ter stimulering van de economie had laten uitvoeren. Hoewel vooral gericht op de welvaart van de handelsstad Amsterdam, hadden die nieuwe kanalen een veel verdere geografische uitstraling. Het Noord-Hollands Kanaal, gegraven van 1820 tot 1824 en 70 kilometer lang, werd van Den Helder tot Amsterdam bevaarbaar voor de toenmalige zeeschepen. De verbetering van de zg. Keulse Vaart, de waterverkeersas van Amsterdam naar het zuiden door de Weespervaart, Utrechtse Vecht, Vaartse Rijn naar de Lek bij Vreeswijk werd verbeterd door gedeelten ervan te verdiepen en te verbreden [2.2]. In aansluiting hierop kon van 1824 tot 1826 het Zederikkanaal gegraven worden, 23 kilometer lang van Vianen tot Gorinchem. Daar sloot de waterweg aan op Merwede en Waal en bovendien op de Zuid-Willemsvaart (1822-1826), waardoor via 's-Hertogenbosch ook Maastricht kon worden bereikt. Utrecht kon zich in 1826 zo het middelpunt van het kanalenstelsel van Den Helder tot Maastricht noemen.²⁰

In het al meermalen genoemde schrijven van B & W aan de koning op 25 april 1828 dat Van Asch van Wijck op 7 mei persoonlijk aan de vorst kan overhandigen, wordt dan ook onomwonden gerefereerd aan de infrastructurele werken: *Indien eenige stad de uitgestrekte nuttigheid uwer Majesteits ontwerpen, ter bevordering van de groote communicatien des Rijks, zoo wel te water, als te lande, volkomen kan gevoelen, is het zeer wenselijk die van Utrecht. Gelegen in het middelpunt, waar de hoofdwegen der noordelijke en eenige der zuidelijke Provinciën zich aanraken, zag zij, door de daarstelling van Kanalen en vaarten, welke van de verlichte zorg, van uwe Majesteit, tot bevordering van het algemeene welzijn, zoo zeer getuigen, langs hare muren de groote communicatie daargesteld. Vervolgens worden de Vreeswijkse sluizen en het Zederikkanaal genoemd, waardoor er verbindingen zijn met Rijn en Lek, met Maas en Zuid-Willemsvaart, met Waal en Schelde. De Utrechtse belangen bij Vreeswijk zijn al oud en daarom heeft het stadsbestuur die heerlijkheid na de Franse tijd trachten te krijgen en te behouden. De sluizen naar de Lek zijn daarop onderhouden, waarbij de verbeteringen ook steeds voor de welvaart merkbaar waren. Een verkeersverbinding naar de Eem en daarover naar de Zuiderzee sinds de vijftiende eeuw op gezette tijden in studie geweest, maar is nooit tot*



2.2
Provincie Utrecht, ca. 1850.
(GAU-TA)

stand gebracht.

Om de mogelijkheden van handel en nijverheid te benutten moet er aan dat kanaal, waarmee kennelijk ook bedoeld worden de vaarwegen die bij Utrecht de Vecht, de westelijke stadsgracht en de Vaartse Rijn heten, wel het een en ander gebeuren. Daar, aan de westzijde van de stad, belemmert de stadsmuur over een afstand van 2000 meter de handelsmogelijkheden, de muur sluit de stad zelfs voor het verkeer af. De Oude Gracht is als binnenhaven te nauw en alleen geschikt voor kleine schepen. Aan het kanaal, de westelijke stadsgracht, moet uitbreiding en verbetering van los- en ladingplaatsen komen. Die kunnen er niet anders dan na de sloop van de oude ringmuur worden aangelegd.²¹

Van Asch van Wijck wil Utrecht laten participeren in de mogelijkheden van economische opbloei en daarvoor aan de westelijke stadsrand de voorwaar-

den scheppen, want *Het verbeteren en vermeningvuldigen der communicatien is mij altijd voorgekomen, het uitnemendste middel, om de welvaart en bloei der Stad te vermeerderen.*²² Als er ooit een kans is geweest om de Utrechtse pretenties van waterstad met Rijnhandel opnieuw gestalte te geven dan is het nu. Sinds 1826 zijn de verkeersassen na aanleg en verbetering van kanalen voortreffelijk. De westelijke vestinggracht moet tot binnenhaven getransformeerd worden met kaden voor laden en lossen, waartoe de oude fortificaties daar geslecht dienen te worden. Over de oostelijke stadsrand wordt aanvankelijk niet gerept, wellicht omdat de Nieuwe Hollandse Waterlinie aan die zijde ligt. De verbetering van de condities voor verkeer en handel die weer nijverheid bevorderen staat voorop; de ontmanteling is er een middel toe en de uitbreiding van de huisvestingsmogelijkheden staat op het tweede plan.

Op 3 augustus 1827 installeert de raad de 'commissie van uitbreiding en verfraaiing'. Vier leden van de commissie van fabricage (vergelijkbaar met de huidige commissie openbare werken) onder wie wethouder Van Heeckeren en vier raadsleden, van wie Mr. L.T. Nepveu grote activiteit gaat ontplooiën vormen de nieuwe commissie. Zij krijgt de opdracht om naast het hoofddoel, het scheppen van voorwaarden voor vervoer en handel en de eventuele slechting der wallen, te letten op allerlei zaken zoals de financiën, de assistentie van stedelijke ambtenaren, medewerkers van kadaster en de stadsschool van bouwkunde ten behoeve van het tekenen van de plannen. Over de erfhuizen van bermen en werven aan de stadswallen en alle kwesties die de grond in bedoelde uitbreiding betreffen, worden allerlei voorwaarden opgesomd om ervan verzekerd te zijn dat de stad haar plannen met zo weinig mogelijk belemmeringen kan uitvoeren en dat particulieren zich bij hun bouwactiviteiten voegen naar de te ontwikkelen bouwplannen in de uitbreiding.

De commissie wordt er in de opdrachtformulering op gewezen dat zij bij bouw aanvragen op een aantal punten moet letten. Er moet bij particuliere initiatieven een tekening ingediend worden met ligging en strekking van de te bouwen woning. De riolering moet zodanig zijn dat zij niet schadelijk voor de gezondheid is. *De uitwendige form der gebouwen zal vooraf worden bepaald en in dezelve zal gelijkvormigheid in 't oog worden gehouden.* Tenslotte moet bij het verlenen van een vergunning worden gelet op het verband van de nieuwe bouwsels met het grote geheel.²³

De bewaard gebleven verslagen van de vergaderingen van de commissie vertellen weinig over de inhoud van het programma dat langzamerhand gestalte krijgt.²⁴ Zelfs als raadslid Van Beusechem in de vergadering van 9 januari 1828 eerder geopperde ideeën terugneemt en zich achter het plan van de commissie schaaft, komen we niet te weten wat hij aanvankelijk wilde. Tijdens de eerste vergadering op 10 oktober 1827 worden afspraken gemaakt met de diverse ambtenaren in verband met het vervaardigen van kaarten en van lijsten van erfhuizen en erfpachten van de bermen der vestingwallen. In de volgende vergadering op 28 november wordt de plaats van de uitbreiding bepaald; ten westen en noorden van de stad. Het commissielid Nepveu neemt op zich om de punten aan te tekenen, waarnaar een ontwerp gemaakt kan worden. Nepveu licht in de vergadering van 16 januari 1828 de kaart en de punten toe die tot een programma kunnen dienen.

Twee weken later zijn de voorlopige bepalingen gereed en wordt nog een aantal punten besproken,

zoals de rooijing van wegen, de sloop van de Pauluspoort en het verbreden van de Korte Nieuwstraat, het facultatief laten van een aanwijzing van een of twee slachtplaatsen, het al dan niet slopen van het bolwerk Wolfenburg, de sloop van de Waardpoort, het aanwijzen van een plek voor de werkplaats voor de stads-fabricage en een woning voor de architect daar in de buurt. In de vergadering van 14 februari komt een geheel nieuw punt aan de orde: er zal in overweging worden gegeven *het aanbouwen van een zeshonderdtal geringe woningen op onderscheidene gedeelten der Stad.* Na nog enige wijzigingen tijdens de volgende vergaderingen, wordt op 19 maart 1828, na de bepaling dat er nog een bijzondere plaats tot het bergen van as en bagger afzonderlijk moet worden aangewezen in het plan, het programma vastgesteld in de commissie en aan B & W aangeboden.

Het programma

In het programma dat de commissie bij brief van 19 maart 1828 aan B & W kenbaar maakt, worden drie uitgangspunten genoemd: de behoefte de 'geringere' volksklasse van betere en gezondere woonhuizen te voorzien, de wil tot bouwen en verfraaien der steden en de verbeterde aangelegenheden voor scheepvaart en handel ter bevordering van welvaart en nijverheid. Om een en ander te bereiken moet een premie uitgelooft worden ter verkrijging van doelmatige plannen. Daarbij kan gedacht worden aan een gedeeltelijke verwezenlijking van het plan Moreelse. De verfraaiing van de stad en de uitbreiding moeten met elkaar in verband staan, maar de oude stad moet bewaard worden; ze moet de voedster van de uitleg blijven. De commissie meende niet zelf de plannen te moeten maken *maar zulks overlaten aan allen die zich daartoe bekwamen en bevoegd reekenen.* De commissie raadt B & W aan door middel van de prijsvraag vaklieden om oplossingen te vragen. Ze heeft zich dan ook niet bezig gehouden met de *aanwijzing van gelegenheden ter vermeerdering of aanbouw van woningen voor de arbeidzame of meergeringe klasse.* Die zullen zich vanzelf voordoen *om hetzij partieel, hetzij bij associatie door particulieren te worden ondernomen.*²⁵

Een maand later, op 18 april 1828 komt het rapport met programma in de vergadering van B & W aan de orde. Het programma wordt vastgesteld, inclusief de nadere functionele voorwaarden en een toelichting, die in de commissie zijn afgesproken. De bijlagen zijn opgesteld door het raadslid Nepveu.²⁶ Het programma bestaat uit twee hoofdafdelingen: het verbeteren van de oude stad en de werken van de uitbreiding. De eerste hoofdafdeling bestaat weer uit twee hoofdzaken: verbeteringen van bestaande straten en pleinen en de gehele of gedeeltelijke sloop van de wallen.

In de oude stad kunnen Viesteeg aan de noord- en de Potterstraat aan de zuidzijde verbreed worden en zuidelijker kan een tweede geschikte doorsnede door de stad gemaakt worden bij de Smeestegen en Zuilenstraat naar de Maliebaan. Verbeteringen van pleinen en vooral hoeken kunnen plaatsvinden bijvoorbeeld tussen Domsteeg en Korte Jansstraat, door sloop van de Pauluspoort en bij de Lange Nieuwstraat.

Het slopen der wallen vereist nog nader onderzoek. Vanaf de Weerdpoort moet gelet worden op een kom- of waterruimte voor schepen die op het schutten in de sluizen wachten nabij het Morgenster-bolwerk. Daar kan de wal worden geslecht of minstens flink verlaagd tot aan de Catharijnepoort. De korenmolens op het Paardenveld moeten worden gehandhaafd. Aan die zijde moet de vaart voor de scheepvaart zo mogelijk worden verbreed. De Catharijnepoort zelf kan met een gedeelte van de wal niet gemakkelijk worden geamoveerd, maar de rest van de wallen tot aan de Tolsteegpoort zeker wel, met uitzondering van de Smeetoren en de molens bij de Tolsteeg. De Tolsteegpoort kan verdwijnen en daar moet eveneens grotere ruimte worden gevonden voor het wenden van schepen. Vervolgens kunnen de wallen met alles wat daarop gebouwd is, geslecht en gesloopt worden tot aan de Wittevrouwenpoort, die zelf wellicht ook moet verdwijnen.

Op eene plaats in de stad moet zich eene gelegenheid laten vinden, om de zwaarste lasten op eene gemakkelijke wijze uit, en inteschepen. Dit kan gebeuren met een kraan of ander werktuig aan of bij het waterpoortje (achter de Mariaplaats), waar ook de groote schepen kunnen aanlanden. Er doet zelfs een ingrijpende metamorfose van de Utrechtse binnenstad op. Immers als het bouwen in de nieuwe stad met geestdrift aangevat en voortgezet gaat worden, dan kunnen mettertijd alle dubbele huizen aan de oude gracht verdwijnen, de markt beter worden gebruikt en de passage van rijtuigen verbeterd. Met de dubbele huizen zijn waarschijnlijk niet de werven bedoeld, maar de pothuizen en andere bouwsels tegen de huizen en op de kaden. Scheltema had ze al eerder willen laten afbreken. Hij hoopt dat hier eenmaal eene algemeene order zal beraamd en gehandhaafd worden, om alle uitsteeksels en uithouwsels aan huizen en stoepen en de wallen [...] en alle misstellingen van luifels, pothuizen enz. te doen wegnemen. Te Leeuwaarden is hetzelfde met een gewenst gevolg gedaan. In het eerst werd er gemord, maar toen men zag dat de stedelijke regering het goede met ernst wilde, heeft een ieder met lust medegewerkt; nu is elk te vreden en keurt den maatregel goed. In het oog van de vreemden, die de stad voorheen gekend hebben, is het dezelfde stad niet meer; zoo is alles verbeterd, alles heeft eene andere gedaante.²⁷ Ook de commissie meent in haar programma dat er weinig is dat meer tot verfraaiing en vervroliking der oude stad zoude strekken.²⁸

In de bijlage van het programma wordt verder verlangd dat er een of twee plaatsen aangewezen worden voor slachterijen met gemakkelijke toegangen en op voor de burens niet te zeer hinderlijke plaatsen. Op verschillende pleinen zullen gemakken (latrines) kunnen worden geplaatst. Ze zullen goede afvoer naar riolen moeten hebben, tot versiering der stad moeten strekken en zo moeten worden ingericht dat zij geene schuilplaats van onzedelijkheid konde worden. Tussen de nieuwe kazerne, de in 1822 gebouwde Willemskazerne in de noordoostelijke hoek van de stad bij de Wittevrouwenpoort, en de Waardpoort moet de hele wal geslecht worden, de oude gebouwen hoeven er niet ontzien te worden en de straat die daar kan ontstaan moet met de oude stad in verband worden gebracht. Daar, aan de noordelijke stadsrand, kunnen de vernieuwingsactiviteiten het makkelijkst beginnen. Enkele jaren later krijgt de Van Asch van Wijckskade daar inderdaad gestalte. De Weerdpoort moet gesloopt en daar moet over het water een brug van ruim acht meter komen. De wallen tussen de Tolsteeg tot bij de nieuwe kazerne (aan de oostelijke stadsrand) kunnen eerder tot wandelingen dan tot eigentlijke aanbouw van huizen dienen. Alle bolwerken moeten met de stad in verband worden gebracht en de daarop staande en liggende gebouwen en tuinen geamoveerd.

Er moet een korenbeurs in de stad komen en ook een entrepôt bij de haven is gewenst. En zoude het niet het allerdoelmatigste zijn, om van het Krane Gasthuis een passage te maken, welke op marktdagen geopend wordt, zoowel aan de zijde van de gracht als op de Neude en tot botter- en kaasmarkt diende, en zoude de bovenverdieping dan niet somtijds gevoeglijk tot Koornbeurs kunnen dienen. Een jaar later neemt J.D. Zocher dit idee van de commissie geheel over en projecteert een passage tussen Neude en Oude Gracht op de plaats waar weer later de thans als bankgebouw in gebruik zijnde monumentale Winkel van Sinkel verrijst. Een geschikte plaats voor een gebouw voor de stadsfabriek met een woning voor de stadsarchitect moet eveneens worden gevonden. Bovendien moeten twee plaatsen gereserveerd worden voor aanzienlijke kerkgebouwen, een in de oude stad en de andere in de uitbreiding; de ene voor de gereformeerde, de andere voor de roomse kerk. Zo dicht mogelijk bij de nieuwe Willemskazerne zal een exercitieveld moeten worden aangelegd en in het centrum van de stad moet een postkantoor komen. Bij de Catharijnepoort waar de belangrijkste postritten elkaar kruislings snijden is een lokaal voor de paardenposterij gewenst: een woning met stal, die ook gelegenheid tot verversingen biedt zonder de bestaande logementen te benadelen.

De stadsuitbreiding

De tweede hoofdzaak van de bijlage bij het programma betreft de *uitbreiding of uitzetting aan eene of meer zijden der oude stad* die na het slechten der wallen in een zo nauw mogelijk verband met de stad zelf moet staan en er zo veel mogelijk een geheel mee moet uitmaken.²⁹ De gebreken die in de oude stad moeilijk of onmogelijk te verbeteren zijn – nauwe, kromme en doodlopende straten, stegen en onregelmatige pleinen – moeten worden vermeden; er moeten integendeel ruime grachten, brede straten, grote en vierkante pleinen komen. Daarbij moet de ontwerper wel bedenken dat het plan niet te kostbaar wordt, want dan zou het wel eens kunnen zijn dat het lang of altijd onuitgevoerd blijft. Daarom moeten bruggen zo veel mogelijk vermeden worden. Maar bruggen bij de Smeetoren en het waterpoortje zijn onontbeerlijk, evenals een brug over de Kruisvaart in de straatweg. Deze moet een behoorlijk brede doorvaart krijgen en moet bepaald een draaibrug zijn; de andere twee kunnen het best dubbele wipbruggen worden. Bij nieuw aan te leggen straten zal op de kaart duidelijk aangegeven moeten worden waar de rooilijnen van erven en stoepen en van de voorgevels zullen komen te liggen, waarbij de breedte van de straten groter moet worden dan die in de oude stad. Ook de afwateringen van huizen en straten zullen geregeld moeten worden. Mogelijk zullen er enkele straten en pleinen kunnen komen waar alle gebouwen voorpleinen met hekken krijgen. Ook kunnen hier en daar nieuwe grachten komen, maar niet zo veel als in het plan-Moreelse omdat dit te duur is vanwege de bermen en bruggen. Bij eventuele boomaanplant op pleinen moet de plaatsing ervan duidelijk op de kaart worden aangegeven. Ten behoeve van een kazerne voor een heel regiment cavalerie moet er een ruim emplacement geprojecteerd worden *welke kazerne zoude moeten uitkomen van voren aan eene notabele straat en van achteren of aan eene der zijden, aan eene gracht of vaart of breede sloot, geschikt tot aanvoer en afvoer voor mest etc.* De kazerne zal geheel zelfstandig gesitueerd moeten zijn, maar voorstellen voor de geleding en gevels worden in het algemene plan niet gevraagd. Evenmin worden er ontwerpen van kerken gevraagd, maar er zullen wel twee geschikte plaatsen moeten worden gereserveerd. Er zijn drie of meer paardenwedden met gemakkelijke afritten nodig, als ook twee bergplaatsen voor haardas. Na de specifieke functies wordt aan algemene functies aandacht besteed: *Zoude men ook niet bedagt moeten zijn op het aanleggen van pakhuizen. Zo nabij mogelijk aan de vaart en vooral dicht bij de haven? Deze pakhuizen zouden evenwel zoo mooglijk eenigzints achter afgeplaatst worden, en niet in de reijen der huizen. Wanneer bv. eene rei aanzienlijke handelshuizen en anderen werden aangelegd langs de Cingel bij het waterpoor-*

tje aan de zijde der Straatweg, zouden de pakhuizen dan niet doelmatig langs de haven kunnen geplaatst worden?

Zouden er niet met veel succes scheepmakerijen langs de vaart of langs de Kruisvaart kunnen komen? De plaatsing der huizen voor het arbeidsvolk wordt aan den teekenaar overgelaten, doch moeten dezelve, hoofdzakelijk maar kleine huizen en geene indeeling van woningen in een groot huis zijn. Het is opmerkelijk dat er in Utrecht van overheidswege aandacht is voor de huisvesting van arbeiders, waar dit elders vrijwel steeds nog overgelaten wordt aan het marktmechanisme. Even opmerkelijk is het dat in het programma al wordt voorgeschreven dat deze niet in de vorm van huurkazernes mag plaatsvinden.

Zij die willen meedingen naar de premie wordt na al deze voorwaarden en overwegingen gevraagd een plattegrond van de stad te maken naar de kadastrale kaart, de intussen plaatsgegrepen wijzigingen aan Damplein en van kazerne en stadhuis te verwerken en daarop zowel de veranderingen van de oude stad als de uitbreidingen weer te geven op een schaal van 1 op 1250 ellen (=meters).

De prijsuitloving

Op 2 juni 1828, twee weken na de koninklijke goedkeuring, houdt de burgemeester in de raadsvergadering een toespraak bij het presenteren van het rapport met de memorie. De argumenten worden herhaald, maar nu niet zoals in het verzoek aan de koning met de overwegingen van verkeer en handel voorop, maar met de volkshuisvestingsproblematiek als eerste. Het is begrijpelijk dat het ideaalplan aan de koning wordt voorgelegd in de vorm van 'Utrechts plaats in de nationale ontwikkeling' en dat het op plaatselijk niveau in het perspectief van de lokale ontwikkeling wordt geplaatst. De snelle toename van de bevolking sinds 1813 heeft prijsstijgingen van de kleine huizen tot gevolg *'t welk voor de min gegoede klasse der inwoonders langs hoe meer drukkende werd, van hier eene zucht tot aanbouw, welke ieder gelegenheid zich ten nutte maakte, en schoon de zorg der Regering bestendig eene voegzame inrigting der nieuwe gebouwen bedoelde en in het oog hield, was het moeilijk, zonder een algemeene en vooraf bepaalde regemaat, de aanzoeken daartoe of af te slaan of te wijzigen.*³⁰ Rapport, memorie en bijgevoegde kaarten, alsmede het verzoek aan en het antwoord van de koning worden de raad voorgelegd. Die wordt voorgesteld: ten eerste een premie van 1200 gulden uit te loven voor degene die *het eenvoudigste, doelmatigste en minst kostbare plan zoo tot uitbreiding als verfraaijing en verbetering van deze Stad inlevert*; ten tweede ter aanmoediging renumeries van 300 tot 600 gulden in het vooruitzicht te stellen voor plannen met elementen waarvan een nuttig gebruik kan worden gemaakt.

In de raadsvergadering van 9 juli komt het plan

nogmaals aan de orde; het programma moet met enkele punten worden uitgebreid. Regelmatigheid is het hoofddoel van de nieuwe aanbouw, maar een doelmatige verbinding met de bestaande stad mag niet vergeten worden. In de steeds herhaalde bepaling dat de oude stad zo veel mogelijk de maat moet geven aan de uitbreiding (de oude stad heet zelfs de voedster van de nieuwe stad) klinkt de vrees door dat de ontmanteling en uitbreiding ook de ontmanteling van de functies van de oude stad kan inluiden. Het plan van verfraaiing en uitbreiding is weliswaar minder omvattend dan dat wat Moreelse anderhalve eeuw eerder presenteerde, maar de uitbreiding van de opengelegde stad was niettemin van ongekeerde omvang en potentie. De andere overwegingen zijn van romantisch-historische aard, waarbij de economische waarde van de esthetische kwaliteiten wel onderkend worden. Verhevenheden van bergen of heuvels strekken steden als Brussel tot sieraad. Deze verwijzing naar Brussel die Van Asch van Wijck in zijn terugblik op de planvorming eveneens plaatst, maakt de aandacht voor de esthetische kwaliteiten van het ideaalplan duidelijk; Brussel had immers in vele opzichten een volslagen ander karakter dan Utrecht, maar was wel een vroeg voorbeeld van een stad met (geometrisch) regelmatige stadsuitbreidingen. Als nu in Utrecht de wallen geheel weggenomen zouden worden, zou dat naderhand zeker berouwd worden: *er zijn bijzonder fraaije standpunten, van welke men de omliggende streken kan overzien [. . .]. De keuze vordert een geoefend en bijna schildersoog.* Hetzelfde geldt voor de keuze van de te handhaven oude gebouwen: *Utrecht, de oudste der noord-Nederlandsche Steden heeft iets eerwaardigs. Sommige 'oudheden' neigen tot verval en ontbinding. Zo zijn er verschansingen en oude woningen die hun bestemming hebben overleefd, maar er zijn ook opmerkenswaardige monumenten welke vernietiging de oudheidkenner zoude betreuren, hier en daar schilderachtig en zelfs onnavolgbaar.* Met een bijzondere graad van opmerking en welwillende overweging moet het mogelijk zijn het nuttige met het aangename, het regelmatige met een fraaie afwisseling en de glans der nieuwigheid met de eerbiedwaardigheid des ouderdoms te verbinden. Bij de te dempen tussengrachten zullen de bolwerken (= ravelijnen) heel goed terrasvormig met de oude stad te verbinden zijn. De Smeetoren kan evenals de korenmolens en de Catharijnepoort gehandhaafd blijven. Het 'onogelijke' van de te handhaven gedeelten van de vesten kan verbeterd worden met oordeelkundig aangebrachte opgangen en afdalingen met afwisselende beplanting. Het is gemakkelijk om alles te egaliseren, maar het is een 'hogere kunst' om de aangegeven afwisseling op een samenhangende wijze te bereiken.³¹ Zo gaat de raad in de zomer van 1828 vooral in op de herinrichting van de vervallen stadsmuren met

bastions. De behandeling van de economische overwegingen en de gedachten over de volkshuisvesting vormen geen aanleiding meer tot opmerkingen. Mogelijk omdat die aspecten voldoende verantwoord geacht worden, maar misschien ook omdat de belangstelling meer gericht is op de oude stad. De raad is duidelijk bevreesd dat de slechting van de wallen al te rigoureuus gaat geschieden. De wil tot representatie en decorum, de face-lift van de oude binnenstadsrand zijn neergelegd in een aantal romantisch-esthetische gedachten. In de voorlopige bepalingen tot verfraaiing en uitbreiding, opgesteld door het commissielid Nepveu zijn buiten de al eerder genoemde nog enkele nieuwe gedachten verwerkt. Verbeteringen aan de stadsrand zijn niet mogelijk zonder de sloop van de meeste gebouwen op de wallen en bermen. Die worden echter gebruikt door neringdoenden, zodat er wel op gelet moet worden dat er voor hen in de uitbreiding ruimte gevonden wordt. Was er in eerdere voorstellen sprake van de slechting van de oostelijke vestingwerken, nu worden beplantingen voorgesteld: *Ook zoude men bedagt moeten zijn, om dat gedeelte der wallen van de Tolsteegpoort tot bij de nieuwe Kazerne eerder tot wandelingen, dan tot eigenlijke aanbouw van huizen te laten verstrekken.*³² We komen uit de verslagen niet te weten waarom de oostelijke stadsrand tot wandeling getransformeerd moet worden. Het ligt voor de hand dat de nieuwbouw in de uitbreiding aan de andere zijde van de stad geconcentreerd moet worden en hier een fraaie groene overgang naar het landelijke gebied gewenst is.

J.D. Zocher jr.

De prijsvraag vindt geen doorgang, omdat Van Asch van Wijck een andere mogelijkheid aandraagt. *Doch na die uitloving, werd weldra een korter en veiliger weg ingeslagen. De gelukkig uitgevoerde verfraaiing van de wallen der Stad Haarlem toch, gaf aanleiding om, op den 15 Januarij 1829, deze taak aan den heer J.D. Zocher op te dragen, bij besluit van de Raad.*³³ Zocher heeft zich dan ook al op de hoogte gesteld van de situatie in Utrecht en zich al beziggehouden met het opmaken van plannen. Hij belooft binnen twee maanden plannen te hebben. Alle inlichtingen, bepalingen en kaarten worden hem verstrekt, inclusief de kaart van Moreelse. Van Asch van Wijck kan in een terugblik in 1843 met trots melden dat de in zijn vak zo terecht beroemde man dadelijk de voortreffelijkheid van het ontwerp van Moreelse erkende en dit tot grondslag van zijn eigen tekening aannam. *Hij bewonderde de grootschheid van dien aanleg, nog zichtbaar in de breede lanen langs de Kruisvaart, en de Moesgracht; de doelmatigheid van de verdeling der vakken, van de breede grachten, tot aanlegplaatsen van schepen bestemd. In dezelfde vakken werd dan ook door hem ontworpen de aanleg van groote gebouwen, woon-*



of pakhuizen, straten en pleinen.³⁴

Jan David Zocher jr. (1791-1870) heeft als architect een goede start gekend [2.3]. Vader Jan David Zocher sr. was als architect voor koning Lodewijk Napoleon werkzaam en was al zodanig in 1807 werkzaam aan diens paleis aan de Wittevrouwenstraat te Utrecht.³⁵ Jan David jr. zal de eerste beginselen van de (tuin)architectuur van zijn vader bijgebracht hebben gekregen en diens kwaliteit als hofbouwmeester zal er zeker toe bijgedragen hebben dat hij in september 1809 op 18-jarige leeftijd door Lodewijk Napoleon als élève in de bouwkunde werd aangewezen om ter aanmoediging vakbekwaamheid op te doen in het buitenland. In Parijs, waar hij twee jaar verbleef en studeerde aan de Ecole Royale des Beaux Arts onder o.a. Hippolyte le Bas, werd hij protégé van Jean Thomas Thibault die jarenlang als eerste hofarchitect van de koning in Nederland had samengewerkt met de vader van Jan David jr. Op de Parijse jaren volgden nog twee jaar studie in Rome. In de eerste stad heeft hij vooral kennis kunnen maken met het empire-klassicisme, in de eeuwige stad met het antieke classicisme.³⁶ Terug in Nederland gaat Jan David jr. samenwerken met zijn vader en als die in 1817 overlijdt kan hij verder werken aan de herinrichting van het park van Paleis Soestdijk. Vervolgens krijgt hij van prins Frederik de opdracht het gebouw en

de tuin van huize de Pauw in Wassenaar te ontwerpen. Na deze eervolle opdrachten is zijn naam gevestigd en ontvangt hij vele opdrachten van particulieren om tuinen al dan niet met buitenhuizen te ontwerpen.

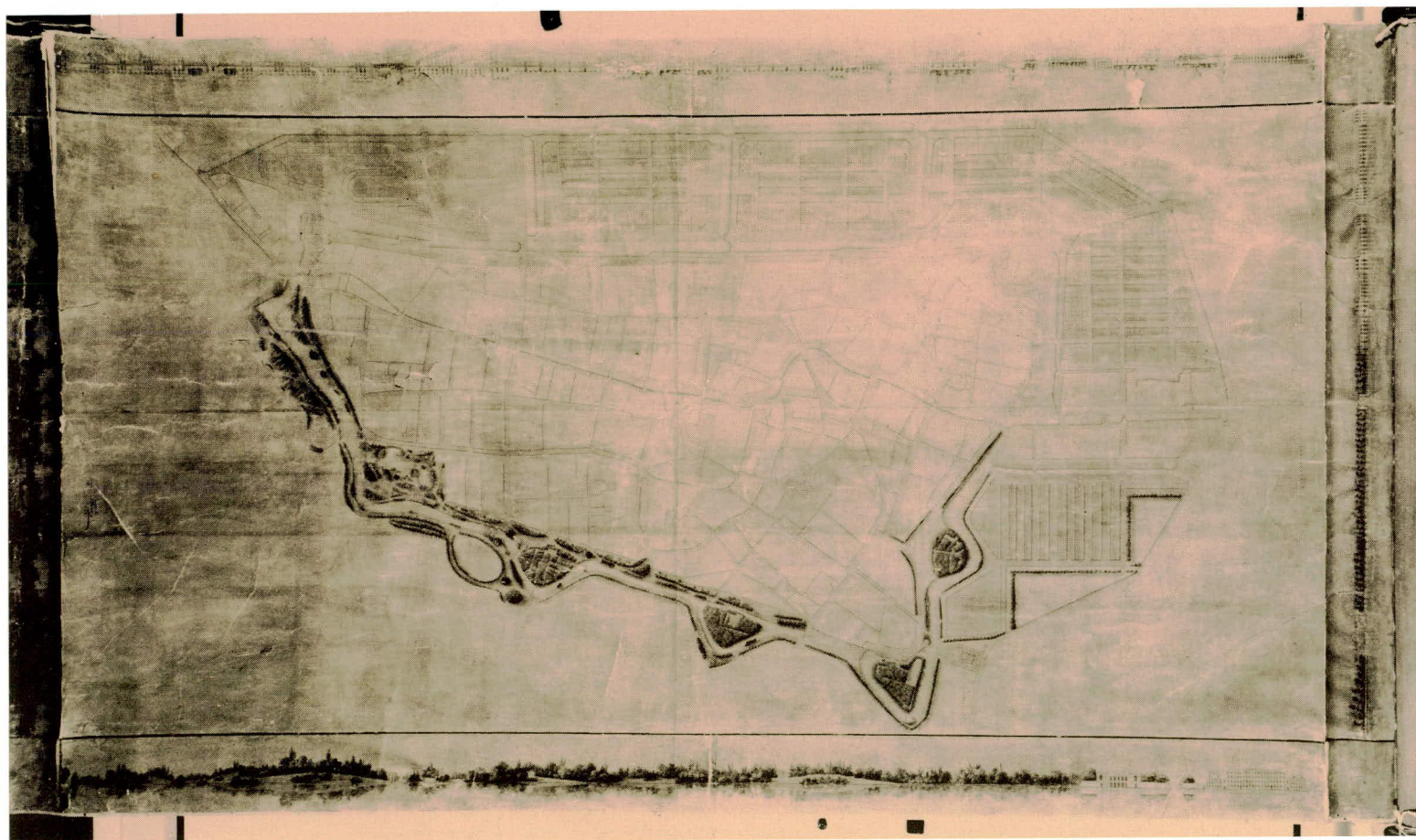
Het schijnt dat Zocher jr. in 1821 zelf het stadsbestuur van zijn woonplaats Haarlem aangeboden heeft om een plan te maken voor de plantsoenering van de rand van de nieuwestad van Haarlem, de stadswandeling op de bastions van het noordelijk stadsdeel. Dit werk voert hij in de jaren 1821/'22 uit. De werkzaamheden raken bekend in Utrecht. Als hem begint 1829 door het Utrechtse stadsbestuur verzocht wordt een plan van verfraaiing en uitbreiding te maken, is hij nog volop bezig met de in 1827 begonnen herinrichting van de Haarlemmerhout.³⁷ Na Haarlem, waar de werken aanvankelijk beperkt blijven tot de plantsoenering van de noordelijke stadsrand en de veelomvattender werkzaamheden in Utrecht, heeft Zocher nog gewerkt aan plantsoeningen van de stadswallen van Amersfoort, Wijk-bij-Duurstede, Alkmaar en Kampen.

Overspanning of karigheid

Na 15 januari 1829 gaan er niet twee, maar ruim tien maanden overheen voordat Zocher zijn plan bij het stadsbestuur kan inleveren. Die veel langere voorbereiding is nodig omdat er herhaaldelijk gedachtenwisselingen van architect met leden van de commissie en stadsbestuur plaatsvinden. Alles wordt met de grootste zorg aangepakt. B & W kunnen de tekeningen en plannen van Zocher, vergezeld van een omstandig rapport van de commissie, op 23 november 1829 in de raadsvergadering aan de orde stellen [2.4].³⁸ Het is een plan dat recht doet aan alle voorwaarden en wensen die van te voren zijn geformuleerd en dat het stramien van het plan Moreelse respecteert. Zocher heeft het beeld van de ideale stad dat bij het stadsbestuur onder leiding van burgemeester Van Asch van Wijck geheel vanzelfsprekend is, vormgegeven. Zocher is de vormgever van het theoretische stadsbeeld van Van Asch van Wijck en inhoudelijk kan dan ook beter gesproken worden van het plan-Van Asch van Wijck dan van het plan-Zocher. Zochers grote plankaart vertoont de onregelmatige oude stad ingebed in een regelmatig gestructureerde en afgeronde nieuwstad aan west- en noordzijde. De gehele stad is nagenoeg eirond, de vorm die Moreelse anderhalve eeuw eerder ook had voorgesteld en die toen o.a. noodzakelijk was voor een regelmatige gebastioneerde stadsverdedigingswal. Als gevolg van de nieuwe verdediging van de waterlinie kan van een grote stadsuitbreiding aan de oostzijde geen sprake meer zijn. In het nieuwe plan zijn de oude westelijke en noordelijke vestinggrachten de

2.3

W. Mol, Portretminiatur van
J.D. Zocher jr., ca. 1820.
(Frans Halsmuseum, Haarlem)



2.4

Uitbreidingsplan voor Utrecht,
J.D. Zocher jr., 1829.
(GAU-TA)

centrale waterverkeersas geworden, waarin een binnenhaven met draaikom en overslagfaciliteiten is opgenomen. De westelijke en noordelijke uitbreidingen zijn binnen de eironde contour ingevuld met regelmatige patronen van grachten, kades, straten en pleinen waardoor bouwblokken zijn gevormd waarin gebouwen voor verschillende functies globaal zijn aangegeven. Op de randen van de plankaart zijn zelfs de gevelopstanden tussen beplantingen gedetailleerd weergegeven. De vorm lijkt duidelijk geënt op het Moreelse-plan; een functioneler, maar onregelmatiger oplossing zou immers bereikt zijn met een lineaire uitbreiding die in het verleden al op gang was gekomen langs de economisch belangrijke verkeersassen van Vecht en Vaartse Rijn.

Utrecht wordt in het plan van verfraaiing en uitbreiding voorgesteld als een fraai stedelijk weefsel, regelmatig georganiseerd alsof het onder vorstelijk patronaat kan worden opgelegd, zoals het in de achttiende eeuw in Parijs en in de negentiende eeuw in Turijn plaatsvindt. Zelfs uitgangspunten

voor de welstand worden voor Utrecht voor het eerst geformuleerd, al zal dit pas in een stedelijke verordening op het bouwen resulteren. In het rapport van Zocher staan al algemene richtlijnen voor de stadsuitbreiding. *In het algemeen zal een strikte rooijng voor de geheele uitbreiding vooraf noodzakelijk zijn, als ook de keuze in welke stand men deze of gene huizen zal begeren, en zoo het mogelijk ware om hem die wilde bouwen hunne plans voor eene daartoe gestelde commissie, vergezeld van een deskundige open te doen leggen, om zoodoende alle wansmaak kosteloos te weren.* Dan kan de stad een statig en doelmatig aanzien en elke straat, gracht of plein het gewenste karakter krijgen, een architectonisch karakter dat niet, zoals verwacht mag worden gebruiksfunctioneel van uitdrukking is, maar de maatschappelijke orde duidelijk maakt. Door voorschriften voor verdiepingshoogten, kroonlijsten en daken zou de bouwtrant voor iedere stand bepaald kunnen worden.³⁹

Toch is het gemeentebestuur, nu het plan tot op details beoordeeld kan worden, zich ervan bewust dat bij uitvoering het midden moet worden gevond-

den tussen doordrammerij en zuinigheid. In een schriftelijke voordracht bij de presentatie stelt de commissie: *Groote en reusachtige plans toch op eenmaal uit te voeren [. . .] heeft wel iets vleijends en schitterends; doch, wanneer het niet anders, dan door middel van aanzienlijke geldleeningen, kan worden ten uitvoer gebragt, dan lijden de ingezetenen lang aan de gevolgen van overspanning [. . .]. Aan den anderen kant evenwel, wanneer een kennelijk nut voortvloeit uit de daarstelling van wezenlijke verbeteringen, waardoor handel en nijverheid zich meer en meer ontwikkelen, en er nieuwe bronnen van voorspoed geopend worden, die welvaart onder de ingezetenen verspreiden, dan behoort men zich evenzeer voor karigheid te wachten.*⁴⁰ De commissie is dan ook van oordeel dat het ingeleverde ontwerp als grondslag voor de uitbreiding van de stad moet worden aangenomen en zo veel mogelijk moet worden gevolgd. Zij beseft dat *het niet in enen kan worden tot stand gebracht, maar als een vaste legger moet worden beschouwd voor toekomstige werkzaamheden welke opvolgelijk, naar mate van de middelen, welke de stad heeft moet worden ondernomen.* Zij stelt dan ook een volgorde in de werkzaamheden voor.⁴¹

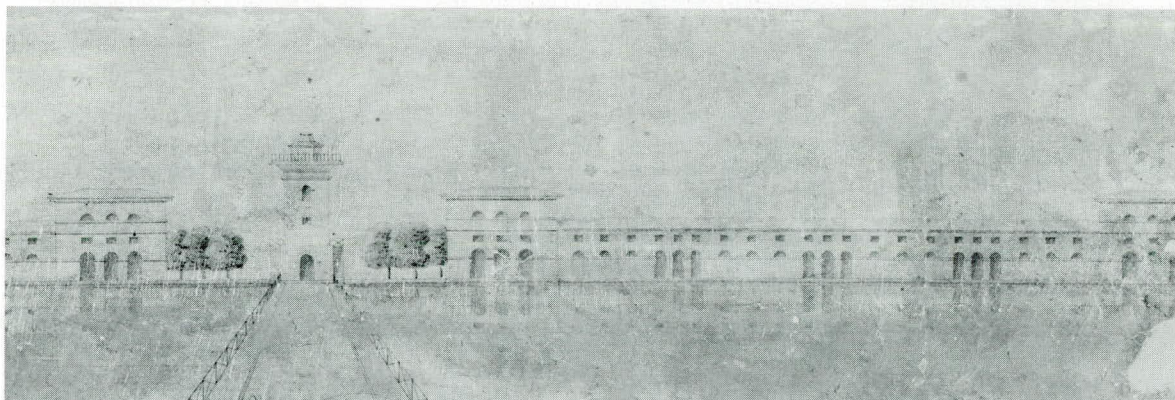
De voorstad van Zocher

Zocher leidt in zijn toelichting het stadsbestuur langs alle op de grote tekening voorgestelde uitbreidingen en verfraaiingen. Hij vangt aan bij de binnenkomst vanuit Den Haag, waar bij de barrière een gracht als limiet van de uitbreiding is gelegd. Voor de huizen die de hoeken van dit kwartier vormen, is ruimte gereserveerd voor huizen met stallen, opritten met ijzeren hekken en aangename beplantingen. Op deze huizen volgen langs de Leidse Rijn aan beiden zijden *geschikte gronden tot voorname woningen, waar tusschen het huis en*

de stal, een ruimte voor tuinen is. Omdat de wegen van Den Haag, Amsterdam, Gorkum en die naar Duitsland elkaar daar kruisen, vindt Zocher er aan de stadszijde een geschikte plaats voor de Koninklijke paardeposterij: een ruim huis met twee vertrekken voor reizigers, een ruime stalling en bergplaatsen voor rijtuig. Vanuit Amsterdam volgen na de tolbarrière tot aan het grote plein aan beide zijden van de straat ruime woningen, waarvan de meeste een tuin hebben, bestemd voor de neringdoenden, omdat die het beste in de voorstad plaats kunnen krijgen.

Het grote plein is aan die zijde gesitueerd om de stad bij binnenkomst *een treffend aanzien te geven en de vreemdeling met verlangen en genoegens dezelve dieper te doen ingaan.* Daar ziet men de twee molens aan de overzijde van het water die gehandhaafd zijn. De drukke vaart der schepen valt er op. Ze zijn vaak gehinderd te draaien of elkaar te passeren en er is een tekort aan ligplaatsen. Er is een waterkom met brede kade geprojecteerd waar magazijnen om koopgoederen te lossen, bewaren en weer in te schepen zijn gedacht. Op de grote plaats zelf komen in de richting van de molens straten uit Amsterdam en Vleuten uit en aan het plein kunnen publieke of andere voorname gebouwen worden gesticht.

Naar het zuiden toe, langs de stadsgracht en tot voorbij de Smeetoren is een ruime kade (de Catharijnesingel) gepland voor voorname huizen met hun stallen en tuinen aan de achterstraat, *regelmatig gebouwd zijnde zoude deze kade eenmaal een treffend gezicht kunnen opleveren* [2.5]. Die kade is geschikt als woonplaats van voorname kooplieden omdat aan de overzijde aan de rand van de oude stad ruime magazijnen kunnen worden gebouwd: *zoodanig*



2.5

Randdetail uitbreidingsplan voor Utrecht, omgeving Smeetoren, J.D. Zocher jr., 1829. (GAU-TA)

koopman aan de eene zijde wonende, tegenover zig zijne belangen in het oog konde houden. Aan de zijde van de stad kunnen ook fabrieken komen.

De Catharijnepoort heeft Zocher *niet zonder gevoel uit zijn plan geschrapt wijl dezelve door een groot man is daargesteld, en een niet onbevallig monument van die tijd opleverd* [2.6]. Maar hij vindt het vreemd dat nu de stad aan die zijde vergroot wordt en de barrières navenant verplaatst, er een poort midden in de stad blijft bestaan. Zij is daar bovendien moeilijk voor een ander doel in te richten. Misschien kunnen ter ere van Moreelse fragmenten hergebruikt worden in de nieuw op te richten tolbarrière. De molen naast de poort kan blijven en de wal die erop volgt is geschikt voor depôts van wijnen. Om een goed geheel op te leveren voegt Zocher er nog een nieuwe molen met magazijnen aan toe. Hierop volgen kades met de al genoemde magazijnen en fabrieken en voor het Rijkshospitaal waar het water iets verbreed is tot ligplaats van schepen is aan de rand van de oude stad een nieuwe waag aan een plein geprojecteerd.

De Mariaplaats zou daarmee een geheel nieuwe functie krijgen, gerelateerd aan de bedrijvigheid van de stadsrand.

Vorbij de Smeetoren wordt het genoemde type gebouwen nog voortgezet. Verder is daar plaats voor scheepstimmerwerven en de woning van de stadsarchitect met timmerwerf en loodsen. Dit type bedrijven met hun hinderlijke geraas, heeft hier de beste locatie [2.7].

Rechts, aan de overzijde van het water, ligt een groot exercitieveld en een nieuwe cavaleriekazerne voor 800 man en evenveel paarden, een ruime binnenplaats, manege, mestbakken, paardewedden enz. De ligging is gekozen buiten het drukste gedeelte der stad, tussen twee waters, gezond gelegen en geschikt voor aan- en afvoer van allerlei. Er zijn huizen voor officieren aan de veldzijde en voor ne-

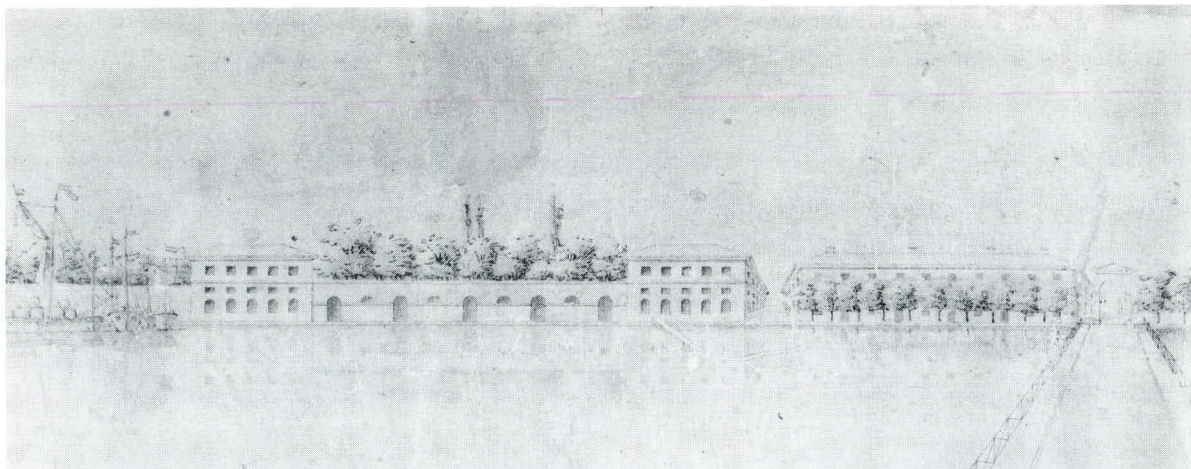
ringdoenden aan de voorzijde geprojecteerd. In het zuidelijke gedeelte van de uitbreiding is ook ruimte opengelaten voor een sociëteitsgebouw met grote tuin voor kegelbanen en andere spelen. Helemaal achter in dit vak kan een slachthuis met alle voorzieningen komen, in het stilste gedeelte en bij water voor de verversing van het vervuilde water. In het zuiden is de weg naar Gorkum verlegd waardoor een hoek wordt afgesneden en het geheel een fraaier aanzien krijgt.

Langs de Kruisvaart naar het noorden teruggaande, ziet men een brede kade met een hoog voetpad waar 'fatsoenlijke' burgerhuizen met tuinen kunnen worden gebouwd. Tussen deze en de al genoemde grote huizen voor kooplieden vindt men *ruime buurten voor de werkzame klasse, deze buurten bevatten breede straten, op het water of open plaatsen uitlopende, zoo als voor de gezondheid meest voordeelig is, welke straten ook voorzien zijn van pompen, wachthuizen en berging voor vuilnis*. Zocher heeft bij het stadsbestuur al een gedetailleerde tekening van dit onderdeel ingeleverd (zie verder).

In de noordelijk uitbreiding zijn langs het water aan de zijde van de oude stad kaden met magazijnen en aan de buitenzijde ruime huizen met tuinen gedacht [2.8]. Nabij de al bestaande bedrijvigheid van de Bemuurde Weerd, aan de Vecht, zijn ruime percelen voor fabrieken getekend *zeer geschikt voor leerlooierijen en andere zaken van dien aard, alsmede voor hout, steen en kalkkopers*. Het gedeelte binnen dit bouwblok kan een buurt voor de werkzame klasse worden. Bij de Weerdpoort is voor de scheepvaart nabij de sluizen in de Vecht de hoek van het voormalige bolwerk Morgenster afgesneden [2.9]. De twee ronde torens van de poort kunnen blijven staan, de rest moet gesloopt. Langs de Vecht moeten enige oude schuren worden weggebroken om ook daar de stad te verfraaien en een ordelijker aanzien te geven. In de noordoostelijke uitbreidin-

2.6

Randdetail uitbreidingsplan
voor Utrecht, omgeving
Catharijnepoort, J.D. Zocher
jr., 1829. (GAU-TA)





2.7

Detail uitbreidingsplan voor
Utrecht, westelijke
uitbreiding, J.D. Zocher jr.,
1829. (GAU-TA)



2.8

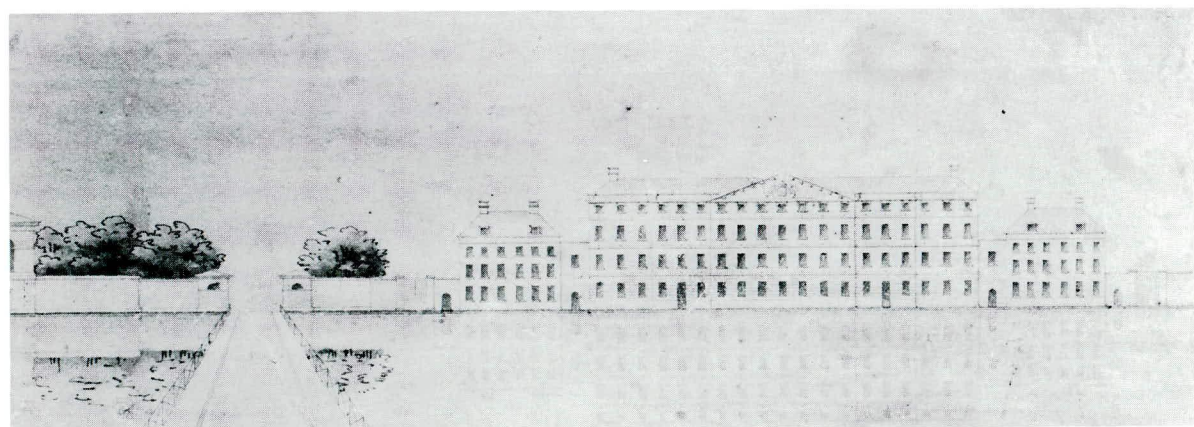
Detail uitbreidingsplan voor
Utrecht, noordelijke
uitbreiding, J.D. Zocher jr.,
1829. (GAU-TA)

2.9

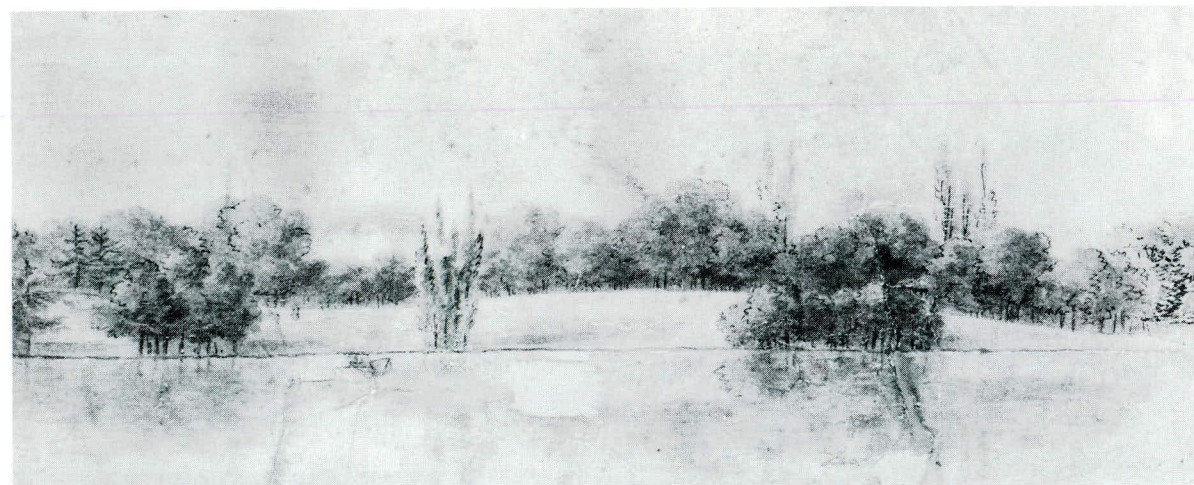
Randdetail uitbreidingsplan
voor Utrecht, omgeving
Paardenveld, J.D. Zocher jr.,
1829. (GAU-TA)

**2.10**

Randdetail uitbreidingsplan
voor Utrecht, omgeving
Willemskazerne, J.D. Zocher jr.,
1829. (GAU-TA)

**2.11**

Randdetail uitbreidingsplan
voor Utrecht, omgeving
Manenburg, J.D. Zocher jr.,
1829. (GAU-TA)



gen komen aan de stadsgracht weer aangename woningen met zeer ruime tuinen en daarachter is plaats voor een ruime buurt met brede straten voor de werkzame klasse. Helemaal aan de buitenzijde liggen twee ruime velden voor de berging van as en vuilnis (buiten de Tolsteeg is nog zo'n derde veld geprojecteerd). Aan de overzijde van de noordoostelijke hoek van de oude stad is een tweede slachthuis geprojecteerd.

De stadswandeling

Het bolwerk Wolfenburg blijft onaangeroerd, maar in de omgeving van de nieuwe Willemskazerne wordt een ingrijpende reconstructie voorgesteld [2.10]. Voor de kazerne kan een groot voorplein komen door de gracht daar te dempen. De circulatie van het water mag niet gestremd worden en er moet onder het plein dus een overkluizing worden gemetseld. Het plein is niet nodig, maar strekt de omgeving tot verfraaiing, zeker als de Wittevrouwenpoort plaats maakt voor een nieuwe tolbarrière en het gasthuis aan de andere zijde, als de behoefte zich voordoet, wordt vergroot. Dan zou dit gebouw met de kazerne en barrière het *in-komen der stad aanzienlijk* maken.⁴² De 'wandeling' (de geplantoeneerde stadswallen) kan dan na het gasthuis aanvangen.

De wandeling is moeilijk te beschrijven, meent Zocher, maar is beter te begrijpen door middel van de tekeningen op de rand van het plan. Ze bestaat uit welgekozen losse groepen licht en bruin houtgewas en alleenstaande bomen, met het water in het verschiets dat aangenaam kronkelt. De Maliepoort vindt Zocher hinderlijk in de wandeling en moet worden gesloopt en het grachtje van het ravelijn Lepenburg gedempt. De Botanische Tuin is er voor een Academiestad te bekrompen en Zocher stelt een andere, zeker vier maal ruimere tuin voor achter het volgende bolwerk Zonnenburg [2.11]. Ten zuiden daarvan is een nieuwe brug geprojecteerd en even verder is een zwemschool gedacht *daar mij het frissche water, uit de kromme Rijn komende, de gelegenheid daartoe aanbodt, kan ik zulk een nuttige inrichting niet verzuimen, te meer, daar dit welligt, onder het opzigt der Regering, mede een particuliere onderneming konde worden, en de Stad, daardoor kosteloos, met een goed en nuttig gebouw aan dien kant, verfraaid zijn.*

De zwemschool is een van de weinige functies die in het geheel niet door B & W of de commissie aan de orde gesteld zijn, een functie die even origineel is als passend in het totale concept van de verfraaiing en verfrissing van de stad en het vinden van de meest geschikte plekken voor zowel de gezondheidbevorderende als voor de ongezonde en hinderlijke functies. Omdat aangename wandelingen en dreeven zeer tot de Welvaart van een stad kunnen medewerken heeft Zocher zich de vrijheid veroorloofd om in

het plan aan de 2000 'Nederlandse ellen' (= meters) lange buitenwandeling stukken plantsoen toe te voegen op gronden die nog moeten worden verworven.

Verbeteringen in de oude stad

Het is, tenzij met buitengewoon hoge kosten, ondoenlijk om de oude stad 'regelmatig' te maken. Toch doet Zocher pogingen om enkele straatassen van west naar oost te verbeteren, locale verbindingen van de oude stad naar de nieuwe stadskaden te maken en enkele specifieke functies onder te brengen. De Viesteeg waar dagelijks het verkeer van zware rijtuigen en diligences in de knoop zit, moet verbreed worden, evenals de Potterstraat. Het Jacobskerksteegje en de Jacobijnestraat moeten verbeterd worden tot verbindingen met de nieuwe kaden; de Breedstraat tot goede verbinding met de nieuwe exercitieplaats. Bij het Bagijnesteegje moet een slecht huis gesloopt worden om een betere uitgang naar de Voorstraat te krijgen. Van daar tot de Weerdpoort is het wenselijk de onregelmatige en slechte huizen weg te nemen en het terrein voorlopig te beplanten in afwachting van de bouw van deftige huizen. Rondom het stadhuis moet meer ruimte worden gevonden. De Zadelstraat, Stosteeg en Walsteeg moeten verbreed worden om het commerciële gedeelte van de oude stad te verbinden met de nieuwe stadskaden. Dit geldt ook voor de nieuwe straat naast het hospitaal. Het verbreden van Smeesteeg en Schalkesteeg zou een fraaie straat door de gehele oude stad opleveren en ook een verbinding bieden met de wandeling. Van de nieuwe openbare gebouwen denkt Zocher de korenbeurs op de Neude te plaatsen omdat daar veel kooplieden te vinden zijn. Bovendien kan vlakbij op het Janskerkhof na sloop van de bouwvallige kerk een aanzienlijk open plein met een langwerpige waterkom worden gemaakt, een soort binnenhaven waar schepen kunnen wachten en wenden, wat in de smalle Nieuwegracht niet mogelijk is. Ook deze waterkom midden in de stad is een idee van Zocher zelf. Op zijn plankkaart heeft hij het Janskerkhof wel vrijgemaakt van de kerk en haar aanbouwen, maar hij heeft de binnenhaven niet aangegeven. Het is overigens niet zo'n gelukkig idee, omdat deze kom zou concurreren met de nieuwe handelskaden. De korenbeurs zou aan die kaden als trekpaard van economische activiteiten hebben kunnen dienen, evenals de boter- en kaasmarkt. Die situeert Zocher op de plaats van het Barbara-gasthuis tussen de Neude en de Oudegracht in de vorm van een overdekte doorgang, een passage die in koude winters ten behoeve van de armen verwarmd zou kunnen worden. Postkantoor en Muziekzaal situeert hij in de tuin van de heer Van Lunteren ten zuidoosten van het Dom-

plein met een onderlinge overdekte 'doorrij' en verbinding met Domkerk en Akademie. De gewenste ruimte in de oude stad voor een nieuwe kerk vindt Zocher op de Mariaplaats nu de muziekzaal een andere plaats heeft gekregen. Hij kiest die plaats omdat deze dicht bij de nieuwestad ligt. De vermaarde Mariapomp krijgt een effectiever plaatsing.

De commissie tot uitbreiding en verfraaiing is dik tevreden maar heeft op een groot aantal punten toch aanmerkingen.⁴³ Ze is er van overtuigd dat het ontwerp zich zoo zeer aanbeveelt door doelmatigheid als door bevalligheid, zoowel ten aanzien van de voorgeslagen nieuwe wandelplaatsen, als van den aanleg van magazijnen en woonhuizen. Het moet de grondslag voor de uitbreiding der stad worden en zo na mogelijk worden gevolgd, hoewel dat niet in een keer kan geschieden. Toch moet er door de raad over een aantal bijzondere punten wel worden beslist. De cavaleriekazerne in het zuiden is fraai, maar vereist onteigening van moeilijk te verkrijgen percelen en de bouw zal met grote kosten gepaard gaan. Het voorbeeld van de Willemskazerne is uit financieel oogpunt bekeken niet opwekkend. Het kinderhuis aan de Agnietenstraat is al aangeboden tot cavaleriekazerne. Stallingen en manege zouden in fraaie bouwtrant uitgevoerd, de wal daar heel goed kunnen vervangen. De zwemschool kan daar dan niet meer worden aangelegd en kan een andere plaats krijgen bijvoorbeeld aan de Kromme Rijn of Minstroom. De wandeling langs de singel moet eerst onaangeroerd blijven. Eerst moet de wandeling zelf worden verfraaid, evenals de uitbreiding tussen Kruisvaart en Weerdpoort. Pas later kan worden gedacht aan woningbouw aan de oostzijde van de stad.

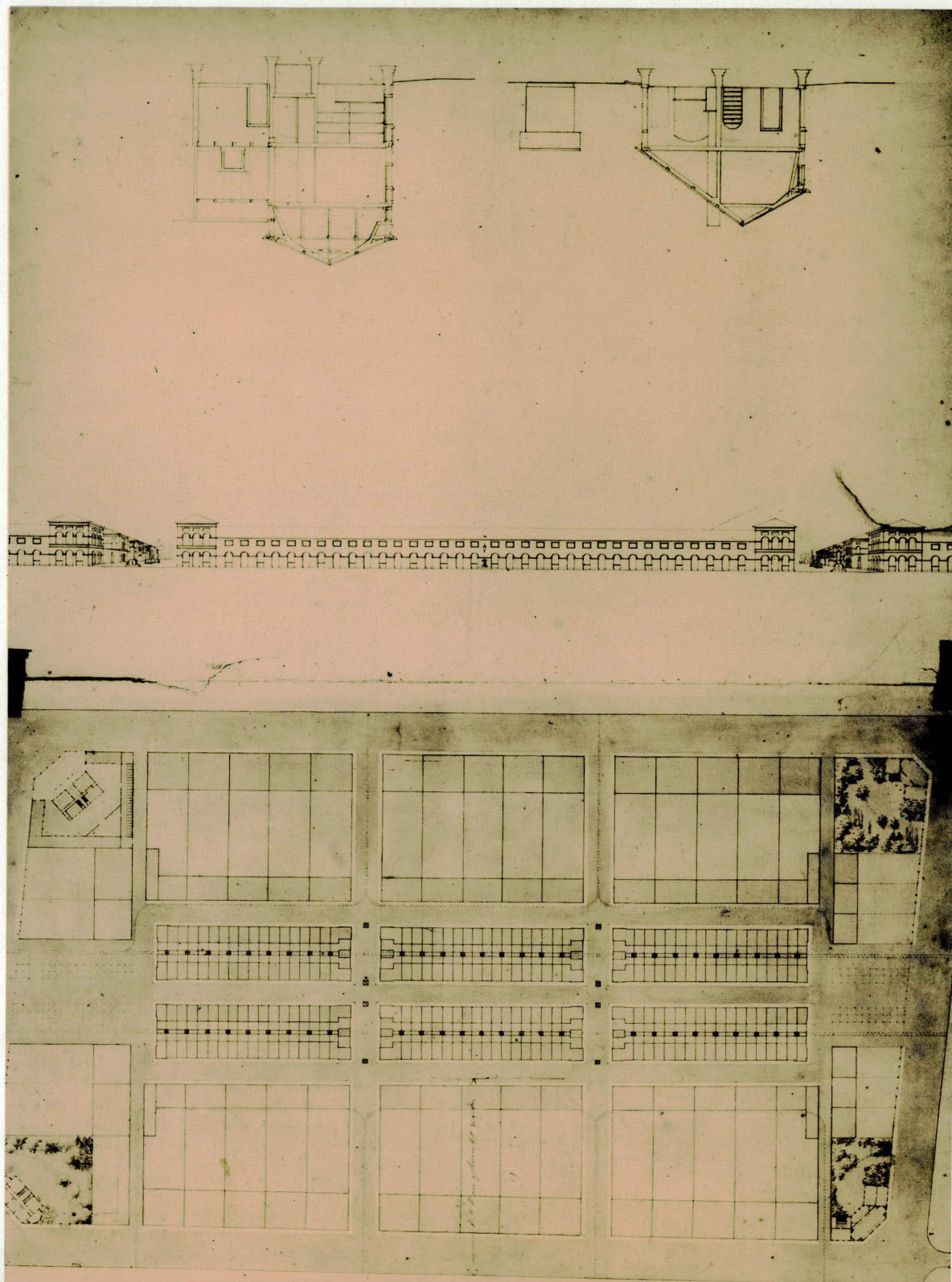
De Catharijnepoort moet volgens de commissie behouden blijven, want *men houdt die poort vrij algemeen voor een fraai voorwerp van bouwkunde*. Ook door het afbreken van de Wittevrouwenpoort zou dat gedeelte der stad eerder verliezen dan winnen. Door de poort aan te sluiten aan de kazerne en de tuin van het gasthuis en het leggen van een vaste brug in plaats van de ophaalbrug maakt het *een wel zamen spannend geheel uit*. Vervolgens komt de commissie met een voorstel voor de volgorde van de uitvoering, beginnende met het al aangevangen werk aan het Bagijnebolwerk. Vanaf het begin van de procedure heeft de commissie, belast met de uitvoering, in de gebieden waar verbeteringen en uitbreidingen moesten plaatsvinden, gronden en gebouwen aangekocht om onteigeningen te vermijden. Wallen van Bagijnebolwerk, vanaf de Plompetoren tot aan de korenmolen en vanaf de Wittevrouwenpoort tot bij het bolwerk Zonnenburg zijn in september 1830 al geslecht. Dan vertraagt de Belgische Opstand voortzetting van de ontmanteling, omdat die ook in Utrecht inzet van mankracht en geldmiddelen vergt. Bedeelden van de Stads Aalmoese-

nierskamer zijn bij het werk betrokken en onvermogens blijven er werkverschaffing vinden zoals in zoveel steden bij de ontmanteling gebeurt.⁴⁴

De Verlorenboomgaard

In 1829 rijst het voornemen om een der ontwerpen van de uitbreiding uit te voeren *door in den zoogenaamden Verlorenboomgaard [dit gebied is thans grotendeels ingenomen door Hoog-Catharijne], een groot en schoon vierkant van hoofdgebouwen daar te stellen, doorsneden met dwarsstraten; aan welke men kleinere huizen wilde bouwen. Eene onderneming tot aanbouw van geheel dat vak zoude vermoedelijk de hand aan het werk hebben gelegd, ten einde eene afzonderlijke teekening van hetzelfde, door denzelfden Heer Zocher ontworpen, te volgen en dit te volbouwen; indien niet eenige bedenkingen, aangaande het ten uitvoer brengen van dit ontwerp gerezen waren, en de zoo kort opvolgende gebeurtenissen, het verlevendigen van dat ontwerp niet hadden verhinderd. Ook hier was het de Belgische Opstand die het werk hinderde, maar het is ook daarna niet meer tot uitvoering gekomen. Het plan bestond uit een groot vak waarin de ingrediënten van de gehele stadsuitbreiding waren vertegenwoordigd.*⁴⁵

De tekeningen die Zocher in november 1829 van het betreffende gebied inleverde als detail-ontwerp van zijn totaalplan bieden veel gegevens over hoe de uitbreiding er zou gaan uitzien [2.12]. De grote woningen van kooplieden met tuinen en stallingen komen alleen op de plattegrond van het gebied voor. Zij nemen ongeveer dezelfde ruimte als circa twintig woningen voor de werkzame klasse in. De arbeidshuizen die in het binnengebied gesitueerd zijn, heeft Zocher gedetailleerd met gevelopstanden, plattegronden en doorsneden [2.13]. Het zijn woningen van 4½ bij 7 meter met twee kamers op de begane grond en op de verdieping nog een kamer en bergruimte onder de kap. In de tuin of plaats heeft elk huis een privaat. De woningen zijn in flinke, monumentale bouwblokken samengevat in een ingetogen empire-klassicisme. De kleuring wekt de indruk dat de gevels gepleisterd moeten worden, een niet inheemse gevelafwerking die onder invloed van de Franse empire ook in Nederland toegepast ging worden. Op de begane grond zijn arcades gevormd van boogvormige muuropeningen, afwisselend voor deuren en ramen. De zolderverdiepingen bezitten per woning twee mezzaninevensters. Op de hoeken zijn de bouwblokken geaccentueerd door hoekpartijen van twee volle verdiepingen met een kap, hoeken die vermoedelijk winkels of andere bedrijven met woning moeten huisvesten. Er zijn opschriften 'Kruidenierswaren Vin' te lezen. Elk bouwblok bevat 36 woningen, waarvan vier met winkel. In het ontworpen gebied hadden 216 woningen, waarvan 24 met winkel moeten komen en in de gehele uitbreiding

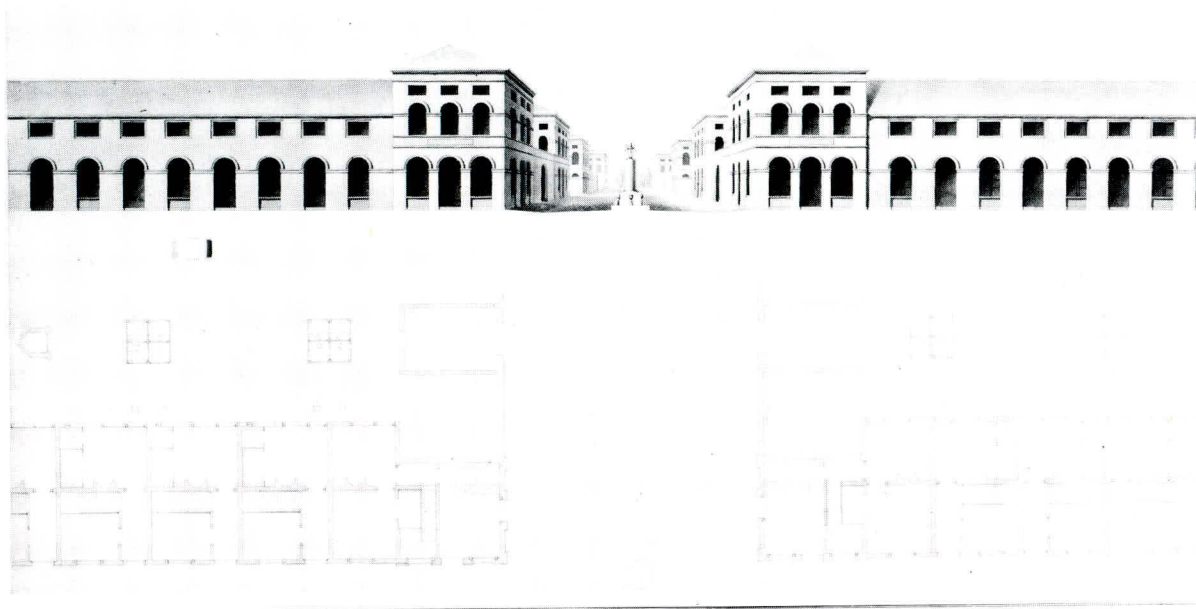


2.12

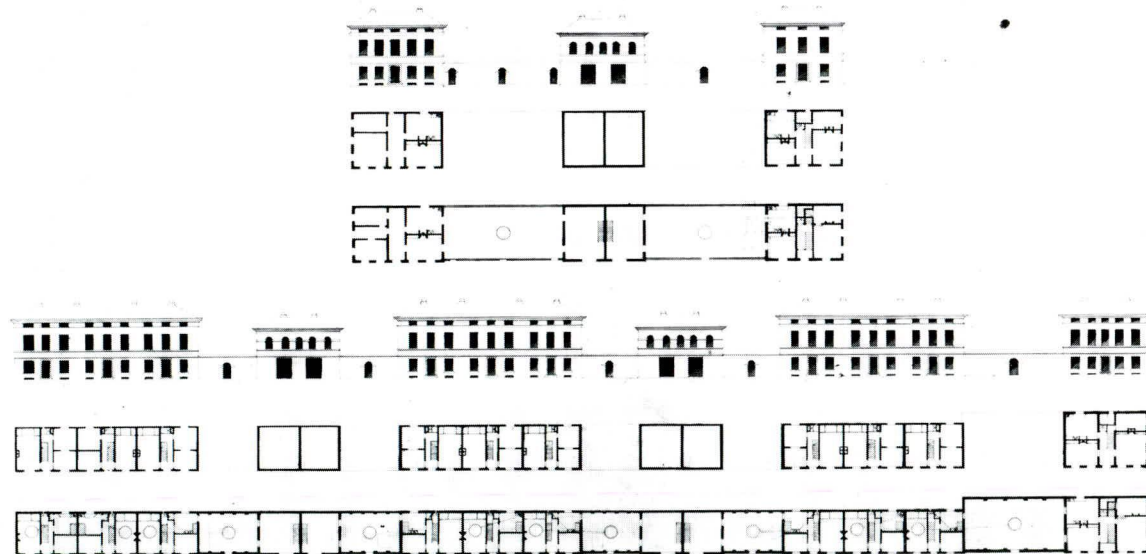
Plan voor de Verlorenboom-
gaard, J.D. Zocher jr., 1829.
(GAU-TA)

2.13

Plan voor de Verlorenboomgaard, perspectief en plattegrond van woningen, J.D. Zocher jr., 1829. (GAU-TA)

**2.14**

Plan voor 1e Onderneming van woningbouw, anoniem volgens J.D. Zocher jr., ca. 1833. (GAU-TA)



heeft Zocher ongeveer 1200 woningen voor de werkzame klasse geprojecteerd. Het plan is later, omstreeks 1840, opnieuw uit de lade gehaald. De algemene kaart is nagetekend zonder de detailleringen van de tuinen die Zocher bij de hoekvilla's had getekend.⁴⁶ Het is niet bekend of de plannen toen opnieuw actueel werden.

In 1829 bij het bespreken van het plan van Zocher laten B & W zich zeer positief, maar vrij theore-

tisch uit over de mogelijkheden van het bouwen in het plan. De grondslag moest daarbij zijn dat de Regering vooral moest werken tot het gemakkelijk maken van den aanbouw door particulieren, zowel van huizen, als van magazijnen, daartoe los- en ladingsplaatsen, kaden en straten op eene doelmatige wijze inrigten en dezelve door bruggen verbinden; daartoe gronden aankopen, en aan de particulieren de gelegenheid verschaffen om die tegen eene billijke grondrente, ter regelmatigte bebouwing, in eigendom te ver-

krijgen. Voorts wanneer grootere ondernemingen tot aanbouw, hetzij van magazijnen, hetzij van huizen voor de minvermogene klassen, zich mochten vormen, dezelve begunstigen; en zelfs, door aanmoediging, den lust daartoe opwekken en ondersteunen.⁴⁷

De Van Asch van Wijckskade

Het werk in de Verlorenboomgaard komt in 1829-1830 niet van de grond. De Belgische Opstand in 1830 en cholera-epidemieën in 1832 en 1833 vertragen de ontwikkelingen. Intussen rijzen plannen om de Noorderkade, thans de Van Asch van Wijckskade met huizen te bebouwen. Die woningbouw zal onder patronaat van de stad door particulieren in associatie worden uitgevoerd. De grond wordt door de stad op grondrente uitgegeven; ter aanmoediging is er vrijstelling voor de eerste acht jaar en ook kleinere belastingen op onroerend goed hoeven eerst niet betaald te worden. Bovendien waarborgt de stad de financiering tot op zekere hoogte. Het vastgestelde kapitaal voor de bouw van negen huizen en vier werkplaatsen of magazijnen, 60.000 gulden, is begin 1833 voltekend.⁴⁸ Het werk werd ten spoedigste aangevangen, en onder werklieden merkte men een groot aantal op, die de krijgswapenen met de spade of ander werkgereedschap hadden verwisseld; afgezwaaide dienstplichtigen werd zo werk verschaft. Het ensemble van huizen en werkplaatsen wordt belangrijk gevonden, omdat het van het Bagijnebolwerk af tot aan de Waardpoort het gezigt van de buitenzijde der Stad geheel aanvult en het afzigtige der achterhuizen en stallen van de Lauwerstraat geheel bedekt en wegneemt, terwijl de afwisseling van boomgewas tusschen ieder der vakken het stijve van regelmatig aaneengebouwde huizen doet verdwijnen [2.14].⁴⁹

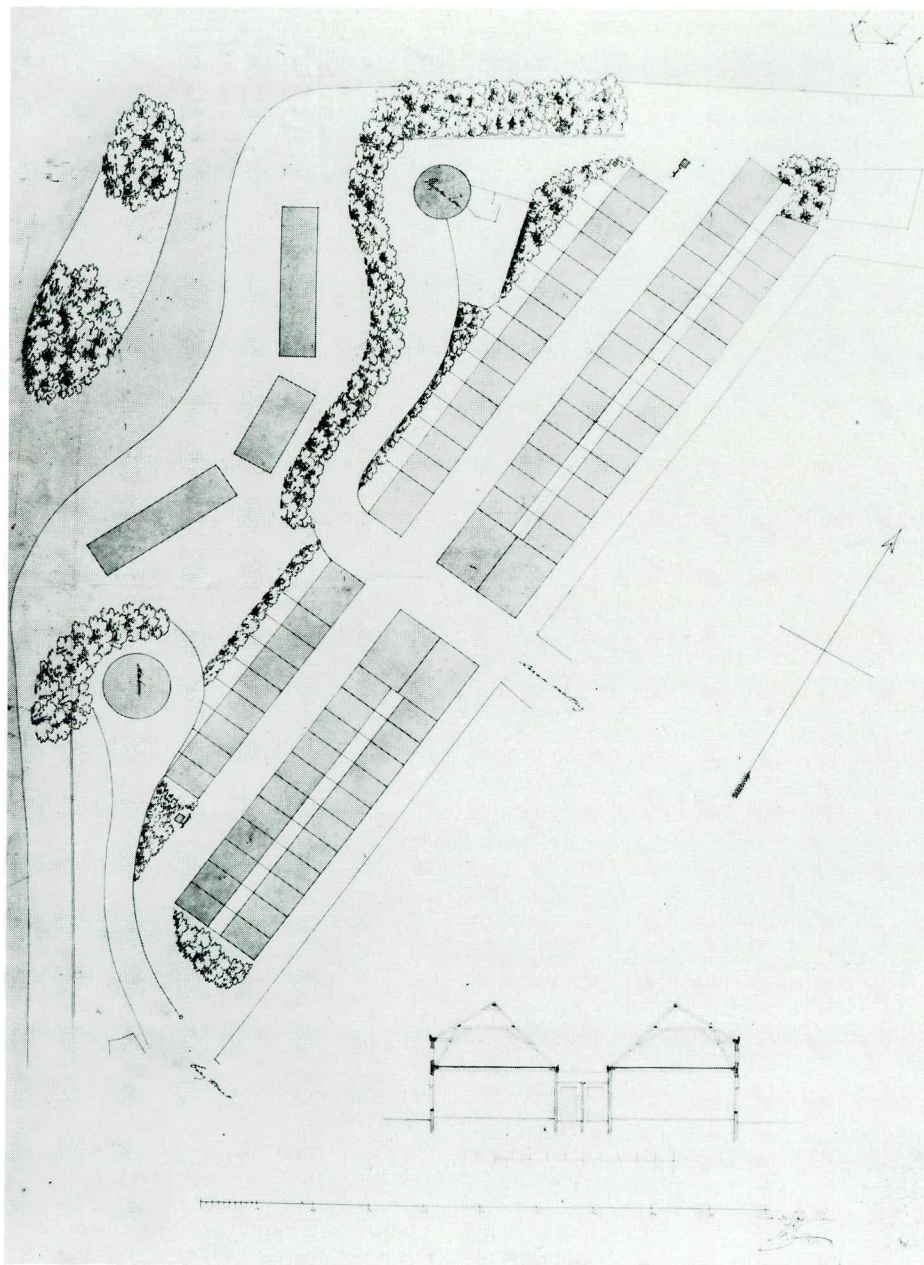
Als in de zomer van 1834 de woningen nog niet zijn voltooid, komt het voorstel om nog een vak, nu met zes huizen en twee werkplaatsen te bebouwen, vooral ook omdat er opnieuw een groot aantal dienstplichtigen met verlof komt. De geraamde kosten worden nu niet voltekend en het plan wordt teruggebracht tot twee huizen met bergplaatsen, waarbij een gering tekort door de stad wordt gedekt. Dankzij deelneming van de regenten van de Aalmoezenierskamer kan er de bouw van een school voor de behoeftige Volksklasse met een onderwijzerswoning in de nieuwe Van Wijckstraat aan toegevoegd worden.⁵⁰ Ook de derde onderneming in 1837 – de bouw van vier huizen aan de kade – wordt niet voltekend en de stad koopt desgevraagd de openstaande aandelen, 1/3 van het hele pakket. Zocher is hoogstwaarschijnlijk de ontwerper van deze drie woningbouwondernemingen geweest.

Als het woningbouwproject aan de Noorderkade, de latere Van Asch van Wijckskade, nog in volle ontwikkeling is, maakt Zocher op instigatie van

het optimistische stadsbestuur in 1836 al weer plannen voor de regelmatige bebouwing van het Paardenveld [2.15]. In dit gebied zijn een dubbele en een enkele, diagonaal gerichte rij van in totaal 72 arbeiderswoningen en 11 grotere panden, mogelijk voor winkels, pakhuizen en bedrijven geprojecteerd. De bijgetekende doorsnedes van de huizen doen sterk denken aan die van de woningen van de Verlorenboomgaard. Voor de Rijnkade, in 1838 be-

2.15

Plan voor het Paardenveld,
J.D. Zocher jr., 1836.
(GAU-TA)



schoeid, ontwerpt Zocher in hetzelfde jaar al een reeks grote huizenblokken [2.16]. Het zijn brede huizenblokken van twee volle verdiepingen op souterrains die bij ingangs- en hoekpartijen geaccentueerd zijn met pilasters in kolossaalorde en die voorzien zijn van hoge attieken. Van dit project is een klein gedeelte gerealiseerd, dat bij de ontwikkeling van Hoog Catharijne weer is verdwenen [2.17]. Als na enige jaren de in 1836 geprojecteerde uitbreiding van de stadswandeling aan de westelijke stadsgracht ten noorden van Sterrenburg en tot de Smeetoren is uitgevoerd, volgen ook spoedig plannen om het gedeelte tussen de Zilversteeg en de Mariaplaats te plantsoeneren. Zocher maakt in 1843 het ontwerp voor dit Willemsplantsoen met villabouw [2.18]. De blokvormige villa's staan nagevoeg in het gelid, maar buigen iets met de hoofdvorm van het niet zeer diepe plantsoen mee. De villa's hebben nu eens een vrij zicht over het water, dan weer een groene coulisse van struiken en bomen. De eenheid in architectonische stijl is subtiel gevarieerd door de composities van de drie of vijf raamvakken brede gevel en de afwisselend afgeknotte schilddaken en platte daken met forse

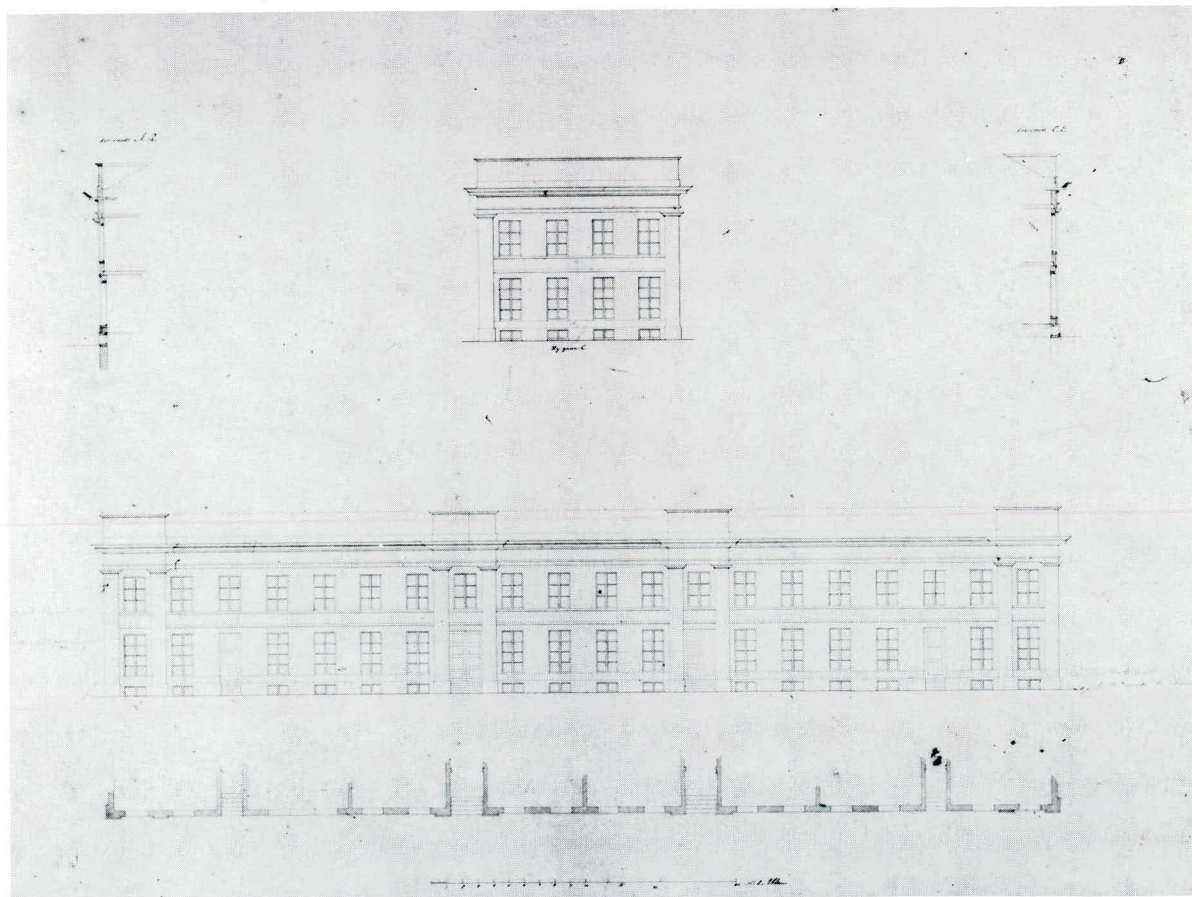
kroonlijsten en attieken. Villabouw op deze plaats betekende na veertien jaar een ingrijpende aanpassing – kennelijk omdat zich geen kooplieden of industriëlen meldden met bouwplannen – van het aanvankelijke plan om er pakhuizen en fabrieken te bouwen. Deze aanpassing getuigt in de vormgeving echter nog steeds van de ongekreukte idealen van regelmatige verfraaiing van de stad.

Op de laatstgenoemde drie locaties werd wel gebouwd, maar niet naar de ideale detailplannen van Zocher. Van de bouwprojecten is in feite alleen de Van Asch van Wijckskade tot op zekere hoogte uitgevoerd. Hoe moeizaam de drie daartoe opgezette ondernemingen ook zijn verlopen, dankzij het patronaat van Van Asch van Wijck is er aan de noordelijke stadsrand toch iets van het plan van uitbreiding en verfraaiing van Zocher gerealiseerd dat net als de oostelijke stadswandeling, ondanks wijzigingen, nog steeds herkenbaar is en als beperkt spoor van een ambitieus ideaalplan gekoesterd dient te worden.

Hiernaast zijn er ontwikkelingen gevolgd die indirecte gevolgen zijn van de intensieve bemoeiingen van B & W, de Raad, de Commissie en Zocher met

2.16

Plan voor de Rijnkade, J.D. Zocher jr., 1838. (GAU-TA)

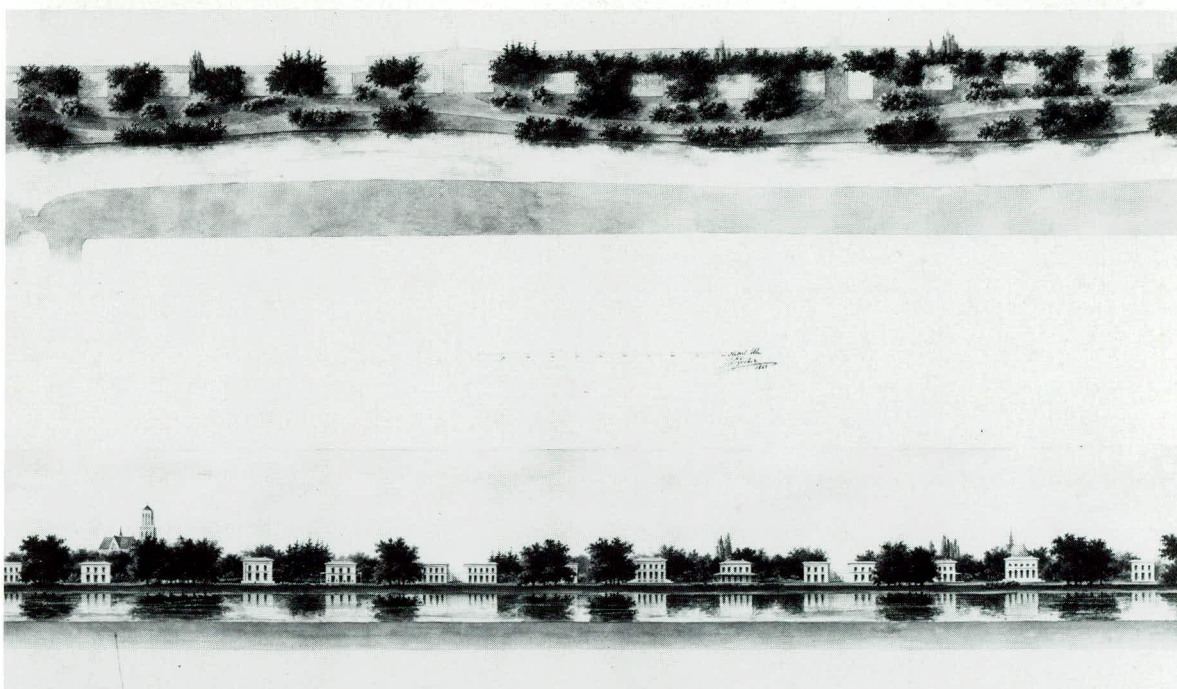




2.17

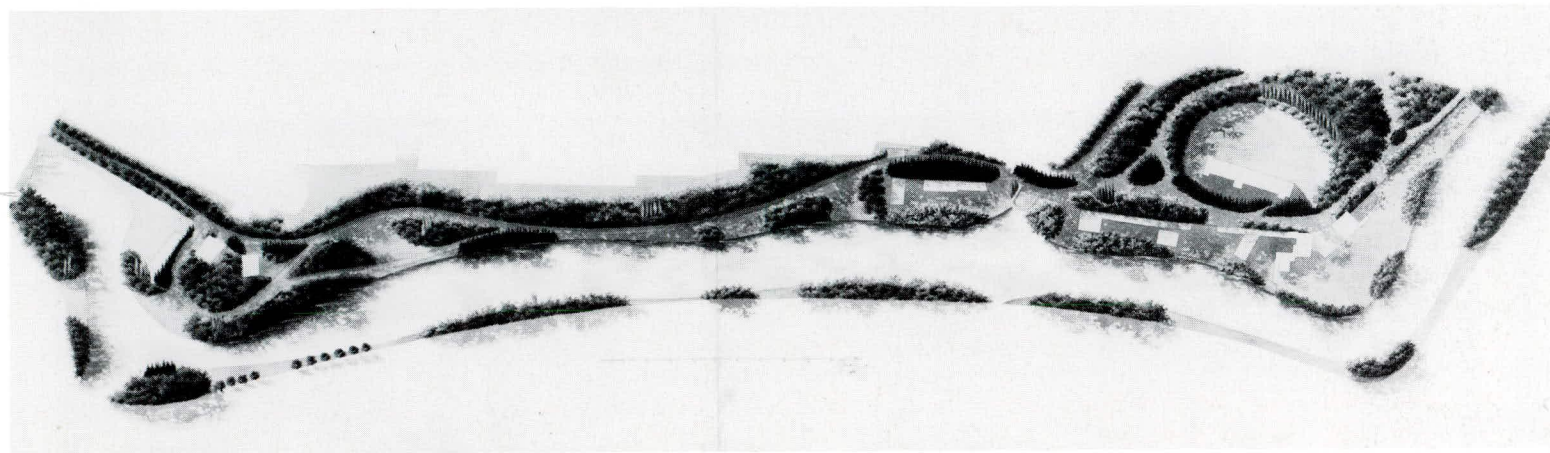
Gezicht op de Willemsbrug met de woningen naar ontwerp van J.D. Zocher jr., naar D. van Lokhorst, ca. 1850. (GAU-TA)

49



2.18

Plan voor het Willemsplantsoen, J.D. Zocher jr., 1843. (GAU-TA)

**2.19**

Plan voor de aanleg van plantsoenen bij de bolwerken Sterrenburg en Manenburg, J.D. Zocher jr., 1835. (GAU-TA)

50

2.20

Van Asch van Wijckskade, 1988. (Foto André Mirck)



de ruimtelijke orde van Utrecht: het nieuwe stadhuis (waar Zocher het scheppen van meer ruimte om het oude stadhuis had voorgesteld), de Winkel van Sinkel aan de Oudegracht, het derde filiaal van dit eerste grootwinkelbedrijf in Nederland (waar Zocher in plaats van het Barbara-gasthuis een overdekte passage naar de Neude als zuivelmarkt dacht), het gebouw van Kunsten en Wetenschappen op de Mariaplaats (waar Zocher de mogelijke bouw van een nieuwe kerk en in elk geval een nieuwe waag aan de westzijde voorstelde) en de bouw van de cavaleriestallen aan de zuidelijke stadsrand nabij het voormalig kinderkuis aan de Agnietenstraat dat als cavaleriekazerne werd ingericht.

De plantsoenering van de oostelijke en zuidelijke stadsrand krijgt van 1828 tot 1861 gestaag haar beslag [2.19].⁵¹ Door werkverschaffing aan bedeeden en met verlof teruggekeerde schutters blijven de loonkosten beperkt en het wegvallen van de onderhoudslast aan de stadsmuren scheelt aanzienlijk in de stedelijke kas. Dankzij de toenemende opbrengst van het afbraakmateriaal van de stadsmuren kan het werk bovendien sneller dan verwacht doorgang vinden. Halve stenen en puin kunnen gebruikt worden voor kunstwegen naar de pas ontwikkelde methode van MacAdam.⁵² In Nederland zijn die steenslagwegen voor het eerst in 1828 op de Utrechtse singels beproefd. Op een laag kalkpuin worden eerst lagen van brokken en brokjes baksteen aangebracht en daarop een afdeklaag van aan stukken geslagen keien, afkomstig van de oude bestrating in de stad. Na de proefnemingen is de Maliebaan eveneens van zo'n wegdek voorzien. De stad Alkmaar en de provincie Drenthe volgen eerst, daarna volgen nog andere steden het Utrechtse voorbeeld. Tegelijk met de know-how van het proces verkocht Utrecht ook haar puin. De prijs steeg spoedig; verduubelde zelfs.⁵³ Zo werd de afbraak van de muren voordelig en de ontmanteling der stad op een welhaast symbolische wijze dienstbaar aan de verbetering van de infrastructuur.

Voor de regelmatige en fraaie bebouwing van stadsrand en uitbreidingen poogt het stadsbestuur steeds architect Zocher in te schakelen. Zowel de ruimtelijke inrichting als de architectuur kunnen zo in één hand gehouden worden. Maar er zijn particuliere initiatieven die zich geheel of gedeeltelijk aan de invloed van de overheid onttrekken. Daarom stelt de raad op 14 augustus 1838 een 'Reglement op het bouwen' vast.⁵⁴ Dit reglement omvat verordeningen over de breedte van hoofd- en dwarsstraten en van stegen, en over de wijze van bouwen (*Ten einde een zuivere bouwtrant in de stad te bekomen moest ieder eigenaar zijne plannen bij een deskundige kunnen brengen, om kosteloos, de daarin zijnde gebreken aangewezen te hebben*) of het vernieuwen van huizen.

Het is een richtsnoer om de ruimte der straten te bepalen en de 'welstandigheid' te beheersen. Het is het eerste reglement op het bouwen sinds die uit de tijd van Moreelse, van 4 april 1642. Zo drukt ook in die zin Van Asch van Wijck een half jaar voor zijn aftreden als burgemeester op 15 februari 1839 de voetsporen van zijn veelgeroemde voorganger [2.20].

Noten

1. Van Asch van Wijck 1843, p. 85.
2. Van Asch van Wijck 1843, p. 85-86.
3. Van Asch van Wijck 1843, p. 1-3.
4. Van Asch van Wijck 1843, p. 10.
5. Eyck van Zuijlichem 1828, p. 13-19.
6. Scheltema 1828, p. 17-21, 43, 49 en 52.
7. Scheltema 1828, p. 17-21, 43, 49 en 52.
8. in 1796 maakte luitenant-kolonel C.R.T. Krayenhoff, chef van het Corps van Ingenieurs plannen tot verbetering van de Oude Hollandse Waterlinie die bij Utrecht geen doorgang vonden. In 1816 werd onder leiding van Krayenhoff, dan inspecteur van de fortificatiën, begonnen aan de werken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Gedurende de periode 1816-1824 kwamen van noord naar zuid-oost inundatiedijken en de forten De Klop aan de vecht, de Gagel (tegenwoordig het Gaggelpark in Overvecht-Noord), Blauwkapel, Biltstraat en Vossegat (thans verdwenen op het terrein van de Kromhout-kazerne) tot stand, alsmede vier lunetten om de niet onder water te zetten Houtense vlakte te kunnen bestrijken. De Hollandse Waterlinie was een inundatielinie, een linie van de in komen verdeelde gebieden die onder water gezet konden worden. Ter verdediging van wegen, dijken, sluizen, inundatiedijken en andere waterwerken waren de forten aangelegd. Pas in latere perioden kwamen nog andere forten ten oosten van Utrecht tot stand: in de periode 1867-1870 Ruigenhoek, Voordorp, Rijnauwen en Vechten en in 1877-1880 't Hemeltje en Hoofddijk. De fortificaties en andere werken van de linie hebben de ruimte ten oosten van de stad op een specifieke wijze geleed en gevormd. Het is een a-stedelijke geleiding die eerst geen directe invloed op de stedelijke ontwikkelingen had, maar zeker wel een belangrijke rol speelde bij de stadsuitbreidingen die gedurende de volgende anderhalve eeuw tot stand kwamen. Akihary en Behagel 1982, p. 93-94.
9. Van Asch van Wijck 1839, p. 16.
10. GAU inv. 5 nr. 476^{xx}, stuk L no 4: copiebrief B & W aan de koning 25 april 1828.
11. GAU inv. 5 nr. 476^{xx}, stuk L no 4: copiebrief van Binnenlandse Zaken aan B & W 17 mei 1828.
12. In de tweede helft van de negentiende eeuw vervult Defensie wel een sturende rol bij de ontmantelingen, zie Sneep, Treu en Tijdeman 1982, p. 111-125.
13. GAU inv. 5 nr. 95, deel 15, p. 282 e.v. Notulen B & W 3 augustus 1827.
14. zie noot 11.
15. Van der Woud 1987, p. 438 e.v.
16. Scheltema 1828, p. 3, 26-39.
17. Van der Woud 1987, p. 443-446.
18. Van Asch van Wijck 1843, p. 11.
19. GAU inv. 5 nr. 95, deel 15, p. 282 e.v. Notulen B & W 3 augustus 1827.
20. Van der Woud 1987, p. 127-132.
21. GAU inv. 5 nr. 476^{xx}, stuk L no 4: copiebrief B & W aan de koning 25 april 1828.
22. Van Asch van Wijck 1831, p. 5.
23. GAU inv. 5 nr. 95, deel 15, p. 282 e.v. Notulen B & W 3 augustus 1827.

24. GAU inv. 5 nr. 76^{xx}. Verslagen vergaderingen commissie van uitbreiding en verfraaijing 10 oktober 1827 - 11 juni 1828..
25. GAU inv. 5 nr. 76^{xx}. Brief van commissie aan B & W 19 maart 1828.
26. GAU inv. 5 nr. 95, deel 19, p. 281 e.v. Notulen B & W 18 april 1828; bijlage B, p. 290-299, nader commentaar p. 299-306. De grenslijn die in de verslagen van besprekingen en in het rapport ook al genoemd is, is van belang "tot weering van fraude tegen het octrooi". De uitbreiding heeft immers nieuwe stadsgrenzen tot gevolg en nieuwe barrières (tolhekken) zijn daarom nodig om te voorkomen dat de stedelijke belastingen worden ontdoken.
27. **Scheltema 1828**, p. 77-78.
28. GAU inv. 5 nr. 95, deel 19, Notulen B & W 18 april 1828, bijlage B, p. 290-299.
29. GAU inv. 5 nr. 95, deel 19, Notulen B & W 18 april 1828, bijlage B, p. 299-306.
30. GAU inv. 5 nr. 476^{xx}, Raadsbrief 2 juni 1828.
31. GAU inv. 5 nr. 476^{xx}, stuk L no 6: Extract Resolutien Raad 9 Julij 1828, met bijlagen. Uit de discussie blijkt dat, hoewel er niet naar Haarlem verwezen wordt, al gedacht wordt aan een Zocher-achtige aanpak van de oostelijke stadsrand.
32. GAU inv. 5 nr. 476^{xx}, bijlage bij L no 3: Voorlopige bepalingen, z.j.
33. **Van Asch van Wijck 1843**, p. 6.
34. **Van Asch van Wijck 1843**, p. 6-7.
35. **Evers 1941; Ozinga 1942**, p. 68.
36. **Van Holthe tot Echten 1980**, p. 9-10.
37. **Becker-Jordens en De Vries 1973**, p. 7-11; **Cremers, Kaaij en Steenbergen 1981**, p. 63-66.
38. Tot nog toe is terecht aangekomen dat het veelvuldig geciteerde rapport behorende bij de plankaart van Zocher, GAU inv. 5, nr. 476^{xx}, stuk L no 7, van de hand van Zocher zelf is. Ook is er een rapport opgesteld door de commissie zie: **Van Asch van Wijck 1843**, p. 7, dat slechts in concept bewaard is gebleven, zelfde archiefnummer, stuk L no 8.
39. GAU inv. 5, nr. 476^{xx}, stuk L no 7, 1^e.
40. **Van Asch van Wijck 1843**, p. 7-8.
41. GAU inv. 5, nr. 476^{xx}, stuk L no 8, 2.
42. De interpretatie van **Beckers-Jordens en De Vries 1973**, p. 19 e.v. is onzorgvuldig op dit punt, zoals zij Zochers ideeën over de noordelijke uitbreiding evenmin goed hebben beschreven. De transcriptie in **Cremers, Kaaij en Steenbergen 1981**, p. 83-86 is zorgvuldig, maar niet geheel compleet. Beide tentoonstellingscatalogi hadden de beschrijving van de groene stadswandeling tot doel en de uitbreidingen krijgen er dan ook minder aandacht.
43. GAU inv. 5, nr. 476^{xx} ongenummerd stuk: concept verslag van de commissie tot uitbreiding en verfraaijing aan B & W en Raad. Ook opgenomen in de Notulen van de Raad: GAU inv. 5 nr. 67 deel 15, notulen van 23 nov. 1829 waarbij het rapport, gedateerd 21 nov. 1829.
44. **Karstkarel, Van der Meide en Cremers 1982**, p. 111-125.
45. **Van Asch van Wijck 1843**, p. 16-17; GAU Topografische Atlas nr. Af 13.
46. GAU Topografische Atlas nr. Af 14.
47. **Van Asch van Wijck 1843**, p. 19.
48. **Luning Prak 1986**, p. 49 e.v.; **Van Asch van Wijck 1843**, p. 18-28.
49. GAU inv. 4 nr. 595-604, i.h.b. stukken nr. 604.
50. **Van Asch van Wijck 1843**, p. 22.
51. **Becker-Jordens en de Vries 1973** en **Cremers, Kaaij en Steenbergen 1981** beschrijven de ontmanteling en plantsoenering uitvoerig. Een brede inventarisatie van de singels biedt: **Bals 1988**.
52. **Van der Woud 1987**, p. 142.
53. **Van Asch van Wijck 1843**, p. 24-27.
54. **Van Asch van Wijck 1843**, p. 30; GAU inv. 5, nr. 476^{xx}: concepten van de verordeningen op het bouwen; ongedateerd, kort voor 14 augustus 1838.

3. Ko Jacobs

De ordening van een gezonde groei

Plannen voor de uitbreiding van Utrecht, 1870-1910

De tweede helft van de 19de eeuw

De stad Utrecht had rond het midden van de vorige eeuw nog de omvang zoals die in de late middeleeuwen tot stand was gekomen. De muur en de bolwerken rondom de stad waren gesloopt en vervangen door de nieuwe plantsoenen volgens het plan van J.D. Zocher jr. De nieuwe vormgeving van de stadsrand had niet direct tot gevolg dat de landerijen rondom de bestaande stad verstedelijkt raakten [plaat IX]. Slechts zeer geleidelijk breidde de bebouwing zich uit. Langs de vier uitvalswegen buiten de poorten, waar al bebouwing was, vond de meeste bouwactiviteit plaats: rond de Bemuurde Weerd en de Vecht waar van oudsher een actief bedrijfsgebied lag; buiten de Catharijnepoort langs de Leidse Rijn en de Vleutense Vaart; bij de Tolsteegbarrière langs de Vaartse Rijn, de Kromme Rijn en de Gansstraat; buiten de Wittevrouwenpoort langs de Biltstraat waar vooral aan de noordzijde aanwas plaatsvond.

Daarnaast werd gebouwd aan de Maliebaan, waarvan het karakter geleidelijk veranderde door de buitenhuizen die de theekoepels verdrongen, en bij het in 1843 geopende station van de Rhijnspoorweg, het huidige Centraal Station. In de zone tussen de Catharijnesingel en de spoorlijn vond langzamerhand verdichting plaats nadat de verbinding met de bestaande stad was verbeterd door middel van bruggen bij de Mariaplaats en de Leidseweg. De directe omgeving van de stad had een landelijk karakter met weilanden en hoveniersgronden. Dit land werd doorsneden door een aantal waterlopen (waaronder Vaartse Rijn, Kromme Rijn, Minstroom, Biltse Grift, Zwarte Water, Vecht en Leidse Rijn) en verschillende wegen. Aan de oostzijde hadden deze wegen een militair belang omdat ze de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verbonden met de stad en de daar gelegen kazernes (bv. Willemskazerne en Nicolaïkazerne). Vooral de waterlopen en wegen in het oostelijk deel waren van invloed op de structuren van de vroege stadsuitleg. In het westelijk deel vormde de spoorlijn een barrière die moeilijk overwonnen kon worden. In noordelijke richting was de weg naar Amsterdam een belangrijke as waaraan parallel de spoorweg werd gelegd. De aftakkingen van de spoorlijnen naar Den Haag/Rotterdam en naar Amersfoort bleken belangrijke ruimtelijke cesuren in de ontwikkeling van de stad.¹

In de laatste decennia van de 19de eeuw nam de verstedelijking sterk toe [plaat XI]. De bebouwing vond voornamelijk plaats aan de oostzijde van de stad en in de noordwestelijke hoek: langs de Amsterdamsestraatweg en in de punt tussen de Leidse Rijn en de spoorweg naar Rotterdam/Den Haag. Aan de oostzijde van de stad groeide Wittevrouwen dicht, evenals de gebieden ter weerszijde van

de Maliebaan. In de wijk Wittevrouwen is goed te zien hoe de structuren in het land van invloed zijn op het straatpatroon; de kromming van de Biltse Grift, landweggetjes en sloten werden gevolgd bij de aanleg van nieuwe straten.

Ten oosten van de Maliebaan en ten zuidoosten van de binnenstad werd in 1874 de spoorlijn naar Hilversum aangelegd. Het hoofdstation langs deze lijn was het Maliebaanstation, maar door de ongelukkige situering is het nooit intensief gebruikt.²

Door de aanleg van deze Oosterspoorlijn kwam Utrecht binnen een ring van spoorwegen te liggen. Aangezien deze spoorlijnen gelijkvloers met de overige wegen waren aangelegd, ondervond het wegverkeer sterke hinder.³ Zozeer zelfs dat de in 1902 ingestelde Staatscommissie voor de spoorwegen al in 1903 met een 'Voorlopig Verslag' kwam, waarin de aanleg van een onderdoorgang voor het verkeer bij de Leidseweg werd voorgesteld.⁴

Na 1900 vond de uitbreiding van de stad in nog sterkere mate plaats, met name in het gebied ten oosten van de oude stad tussen Biltstraat en Noterbomenlaan tot aan de toenmalige gemeentegrens (die grotendeels samenviel met wat nu snelweg N722 is) [plaat XII]. De belangrijkste verbindingen van dit stadsdeel met de oude binnenstad worden gevormd door de Biltstraat en de Nachtegaalstraat die na de kruising met de Maliebaan wordt vervolgd in de Burgemeester Reigerstraat. De Maliebaan en het Wilhelminapark vormden de sfeerbepalende elementen in dit deel, waar vooral de goeden naar toe trokken.

In het noordelijk deel van de stad groeide Tuinwijk langs het Zwarte Water. Langs de weg naar Amsterdam ontstonden wijken met arbeiderswoningen. Ten noorden van het huidige station vond uitbreiding plaats in de punt tussen Leidse Rijn en de spoorlijn naar Rotterdam. Met name Lombok, de wijk tussen Leidse Rijn en Vleutenseweg werd vrijwel tot aan het latere onderdeel van de ringweg (Spinozaweg) volgebouwd. Verder ontstond tussen Kruisvaart, Vondellaan en Croeselaan de dichterswijk en wat zuidelijker werden de eerste delen van Rivierenwijk gebouwd (tussen Waalstraat en Hunzestraat). In de structuur van de stad zoals die in de periode 1870-1920 tot stand kwam, bleven gegevens zoals gemeentegrenzen, waterlopen, spoorwegen en de zogenaamde 'militaire' wegen een doorslaggevende rol spelen. Dit ging gepaard met een scheiding tussen de meer welgestelden, die zich in het oostelijk deel van de stad vestigden, en het 'gewone volk', dat kleinere en goedkopere woningen betrok in de noordelijke, westelijke en zuidelijke stadsuitbreiding.

De uitbreiding van de stad had niet zonder meer tot gevolg dat de omstandigheden binnen de stad verbeterden. Het leverde geen ruimte in de oude stad op door een trek van de bevolking naar de

nieuwe stadsdelen. Integendeel, de toename van het aantal woningen in de tweede helft van de 19de eeuw was niet evenredig aan de toename van de bevolking.⁵ Dit leidde ertoe dat zowel in de oude stad als in de nieuwe bebouwing zeer slechte woon- en leefomstandigheden ontstonden, vooral voor de zogenaamde 'minvermogenden'. Over de erbarmelijke omstandigheden waarin zij verkeerden zijn schrijnende verhalen opgetekend. De gemeentelijke overheid was zich bewust van deze situatie. De Eerste Gezondheidscommissie werkte in 1856 aan een 'Concept-verordening voor woningen en ingebouwde erven, die zich in een voor de gezondheid nadelige toestand bevinden'.⁶ Er verscheen in 1868 een rapport van een raadscommissie getiteld: 'Rapport betreffende het voorstel tot het opruimen van sloppen, stegen en percelen te Utrecht in het belang van den algemenen gezondheidstoestand'. Verder verschenen in 1860 en 1861 'Rapporten van de Kameraar en de acht wijkmeesters over de toestand en de bewoonbaarheid der bewoonbare kelders in de stad'. Deze rapporten verschenen in navolging van initiatieven van de rijksoverheid, zoals het 'Verslag aan de koning over de vereisten en inrichting van arbeiderswoningen, door ene commissie van het KIVP uit 1855.

Om de miserabele leefomstandigheden van de laagste bevolkingsgroepen te bestrijden, werden in 1855 de 'Maatschappij tot verbetering der woningen voor arbeidenden en minvermogenden' en in 1866 de 'Vereniging tot verbetering der volksgezondheid' opgericht. Beide instellingen stelden zich de verbetering van de huisvesting van de lagere bevolkingsgroepen en arbeiders ten doel. Uit de verslagen en doelstellingen blijkt dat beide instellingen zich buigen over de woning. Er werd gezocht naar een indeling van de woning, waarin de verschillende functies ruimtelijk werden onderscheiden (woonkamer, slaapkamers, toilet), opdat een goed en net gezinsleven mogelijk zou zijn. Speciaal ten behoeve van de bouw van arbeiderswoningen werden in dit verband verschillende studies uitgevoerd.⁷ Dit onderzoek naar de ruimte-ordening stond niet op zichzelf en was ook niet beperkt tot de woningbouw. In dezelfde periode werden tevens studies verricht naar de ruimtelijke indeling van ziekenhuizen en urinoirs.⁸ Deze studies vinden hun plaats in een ruimere reeks onderzoeken naar ruimte-ordeningen en de toepassing van ordeningsprincipes in utilitaire gebouwen.⁹ In de vroege 20ste eeuw leidde dit tot internationale congressen over volkswoningbouw – de huisvesting van de massa's – en de woning voor het bestaansminimum. Ook tot heropvoedingsprojecten, zoals die in Utrecht vorm kregen aan het Houtplein en het Anthonieplein staan hiermee in verband. Uit de verslagen van beide instellingen blijkt

de behoefte aan een regulering van de groei van de stad. Naast de zorg die voor de afzonderlijke gebouwen ontstond, ontwikkelde zich de drang om het mechanisme van de gehele stad onder controle te krijgen. Dit uitte zich in de vraag naar een uitbreidingsplan.

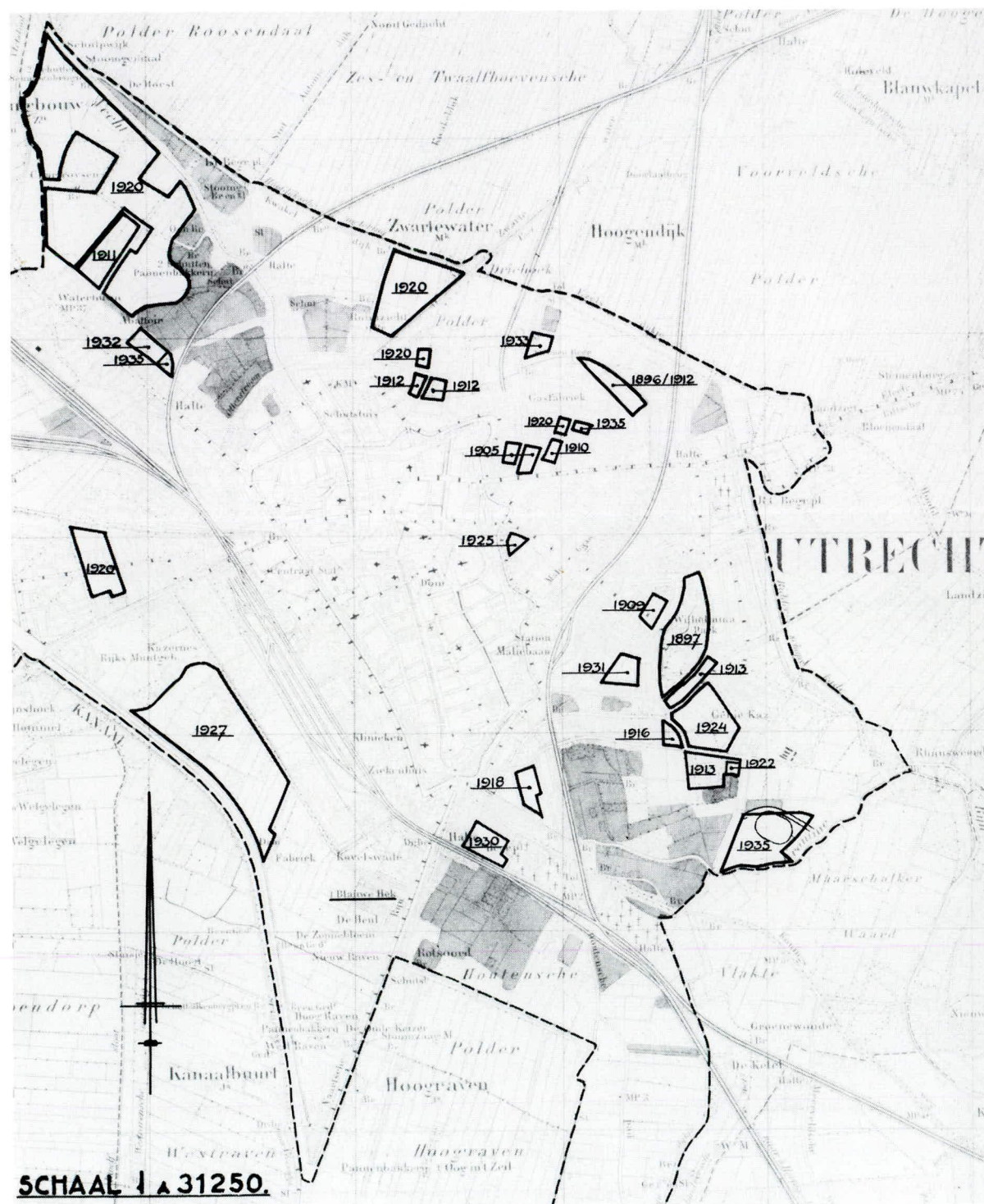
De Nieuwe Hollandse Waterlinie is van groot belang geweest voor de groei van de stad. De begrenzing van het inundatieterrein en de 'verboden kringen' viel samen met de gemeentegrens. Dit betekende dat de grens door de inundatiedijk werd geaccentueerd. Met uitzondering van de Houtense Vlake was de inundatiedijk langs de gehele oostelijke grens aanwezig. De demarcatielijn die door deze dijk werd gevormd, was dus niet meer de symbolische grens van de stad Utrecht, maar de preciese en rationele afscheiding tussen gemeentegrond en militair gebied, tussen de uitbreidingsmogelijkheden van het stadsleven en de 'verboden kringen' in de defensielinie.

De verbindingen tussen de forten en de in de stad gelegen kazernes hebben een patroon gelegd op het land. Tussen de kazernes – de Willemskazerne vlakbij de Wittevrouwenpoort en de Nicolaikazerne met cavaleriestallen vlakbij de Tolsteegbarrière – en de forten moest de verbinding zo doelmatig mogelijk en dus zo kort mogelijk zijn. Dit patroon heeft zich gedurende de opeenvolging van plannen kunnen handhaven en we zullen zien dat ze als afbakeningen van deelplannen gaan functioneren. Gelijkwaardig aan de invloed van de defensielinie is het effect van de uitvalswegen, waterwegen en vooral van de spoorwegen. Deze fenomenen structureerden het land rondom de stad en beïnvloedden haar ontwikkeling en groei.

Weer een andere kwestie in de groei van Utrecht gedurende de periode 1880-1910 werd gevormd door de gronden in het gemeentegebied waarover de overheid geen directe zeggenschap had, namelijk een ruime hoeveelheid verspreid liggende hoveniersgronden. Deze hoveniersgronden werden in de periode vanaf 1896 onteigend. Hoe de stand van zaken was rond 1937, is te zien op bijgaand kaartje [3.1]. Daaruit blijkt dat in de noordwest-hoek van de gemeente zeer veel tuinbouwgronden lagen, evenals in het zuidoostelijk deel. Ook de grond ten zuiden van de Notenbomenlaan – rond de Krommerijn en Tolsteeg ten zuiden van de spoorlijn – werd grotendeels in beslag genomen door hoveniersland. Eveneens werden in hetzelfde deel terreinen vrijgemaakt voor begraafplaatsen en voor het Diaconessenziekenhuis. Wanneer we deze factoren overzien, kan een beeld worden geschetst van Utrecht als bouwwerk aan het einde van de 19de eeuw.

Aan de gehele oostzijde lag de gemeentegrens, benadrukt door de verboden kringen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Aan de westzijde lag de ijze-

Bestaande en sinds 1896 verdwenen hoveniersland, 1937. (Jaarboekje OudUtrecht, 1937, na p. 150)



ren barrière van stationsgebouwen, rangeerterreinen en spoorlijnen met als 'echo' het Merwedekanaal. In het zuidoosten en noordwesten lagen twee omvangrijke gebieden waar de groei werd geblokkeerd door hoveniersland. Dit resulteerde in een groei dicht rond de rand van de bestaande bebouwde kom (het gebied direct buiten de singel), die zich in het oosten binnen de Biltse Grift en de Minstroom redelijk kon voortzetten en die langs de uitvalswegen naar Amsterdam en Rotterdam door de barrière van de spoorwegen heen prikte.

Plannenmakerij en regelgeving

Nadrukkelijker dan bij de ideaalplannen uit voorgaande periodes zijn de plannen uit de late 19de en de vroege 20ste eeuw een reactie op de bestaande situatie en de tendensen van de toenmalige ontwikkeling. Daarbij speelden twee kwesties een wezenlijke rol: welke elementen een uitbreidingsplan moet bevatten om ongunstige omstandigheden zoals het ontstaan van sloppen, stegen en krotten (wijken) te voorkomen en de wijze waarop een dergelijk plan ondersteund kan worden door een regelgeving.

Opmerkelijk daarbij zijn de minimale opties waarvan wordt uitgegaan; er werd niet gepoogd een 'ideale' eindtoestand op papier te zetten. Er werden slechts enkele wezenlijke ingrepen bepleit ondersteund door een effectieve wetgeving.

De hier behandelde plannen onderscheiden zich op een aantal punten van de oudere ideaalplannen. In tegenstelling tot het plan van Hendrick Moreelse (1664) worden er geen definitieve geometrische omtreksvormen voor de uitbreiding gehanteerd. Ook vindt er in de plannen geen verkaveling in percelen plaats, zoals bij Moreelse, noch een indeling in grote huizen voor de welgestelden en kleine woningen voor de arbeiders, zoals bij J.D. Zocher jr. Een programma voor de stad met een duidelijke economische rol voor de waterwegen waaraan representatieve woningen en utilitaire gebouwen (pakhuizen, overslagplaatsen en loodsen) zijn geplaatst, gevat in een ordening waarin naast de verschillende typen woningen allerlei stedelijke voorzieningen tot een harmonieus totaalbeeld zijn samengebracht, ontbreekt in de plannen uit de overgangperiode van 19de naar 20ste eeuw. In de oudere ideaalplannen werd door middel van een aantrekkelijk toekomstbeeld getracht een verhoogde welvaart tot stand te brengen. De gehanteerde ordening in combinatie met een decoratieve presentatie (van het plan, van de woningen, van de utilitaire gebouwen, van de toegangen tot de stad, van de plantsoenen etc.) functioneerde als visitekaartje voor hen die de toekomstige welvaart van de stad een stimulans moesten geven.

Het ideaalbeeld van een in de toekomst vrijwel

voltooide en complete stad werd niet langer nagestreefd. De plannen in die periode hebben geheel andere kenmerken en het ideaal dat daaraan ten grondslag ligt, is van een totaal andere orde.

In de eerste plaats zijn de plannen gericht op doelmatigheid en werkzaamheid. De representativiteit is van ondergeschikt belang geworden. Daardoor verliest het beeld van het plan aan betekenis. De tekening valt niet meer samen met het ideaalbeeld. Om het ideaal te achterhalen, moeten begeleiden de teksten worden geraadpleegd.

Dat komt door de gewijzigde houding van de overheid ten aanzien van haar verantwoordelijkheid voor de 'openbare orde, veiligheid en gezondheid'.¹⁰ Het is de ondergrond van de idealen die in de uitbreidingsplannen wordt uitgewerkt. In tegenstelling tot vroeger tijden gaat de overheid zich rechtstreeks bemoeien met de welstand van de bevolking. Zo wordt in het 'Voorstel tot het vaststellen van een plan voor de Uitbreiding der Gemeente Utrecht' uit 1877 gewezen op de wildgroei van de speculatiebouw in de buitenwijken: *men kan toch niet zonder bezorgdheid opmerken, dat dit bouwen geschiedt zonder eenig bepaald plan, en dat tal van naauwe kronkelende straten ontstaan*.¹¹ Dat de aanleg van straten, buiten de enkele openbare wegen van de gemeente om, in de handen van bouwspeculanten berust, wordt als zeer ongunstig aangemerkt.

De nieuwe rol van het gemeentebestuur als vormgever van de stad wordt met onwennigheid gespeeld. Gezocht wordt naar de mogelijkheid meer zeggenschap over het grondgebruik te verkrijgen. Daarbij wijst de gemeente de grondeigenaren op de 'billijkheid' van haar bemoeienis en op de reeds bestaande situatie in andere steden. De legitimatie van het gemeentebestuur maakt duidelijk dat de te nemen maatregelen als een noodzakelijkheid werden beschouwd. Dat is in het denken over de uitbreiding van Utrecht nog niet eerder zo duidelijk tot uiting gebracht. De gemeentelijke overheid gaat het als haar verantwoordelijkheid zien om de wijze van huisvesting van de bevolking te reguleren. Dat betreft niet alleen de afzonderlijke woningen maar ook de grotere gehelen: de straten, de wijken en de totale stad. De bemoeienis van het gemeentebestuur richt zich op de bevolking als geheel en op de mensen afzonderlijk. Met name op de lichamelijke conditie waarvoor normen van gezondheid en gegarandeerde veiligheid gaan gelden. Deze veranderde houding van de overheid ten opzichte van de bevolking hangt samen met wijzigingen op allerlei andere gebieden.¹²

Deze verandering van opvatting uit zich wat betreft het denken en omgaan met de stad in ordeningen die zijn georganiseerd volgens nieuwe patronen. Die zijn zoals uit het voorgaande blijkt, gebaseerd op de zorg voor de bevolking door middel van begrippen als 'gezondheid', 'veiligheid' en

'openbare orde'. Het gebruik van deze begrippen vraagt om een bijzondere aandacht. Voor ons zijn ze zo alledaags dat het achterliggende gedachtengoed uit het oog is verdwenen. Het begrip 'gezondheid' duikt in die periode op veel plaatsen op: de Gezondheidscommissies, de Vereniging tot verbetering der volksgezondheid, de rapporten m.b.t. 'den algemene gezondheidstoestand' e.d. Hieruit wordt duidelijk dat 'gezondheid' niet alleen betrekking heeft op de lichamelijke conditie, maar ook op de omstandigheden waarin de mensen leven en op de mogelijkheden de conditie en de omstandigheden te verbeteren.

Onder 'gezondheid' vallen aspecten als: woninghygiëne, reinigingsdienst, ziekenverpleging, aanleg van rioleringen, de verversing van de openbare wateren, de voorziening van goed drinkwater. In stedenbouwkundig opzicht werkt dat door in beschouwingen over de verhouding van de breedte van straten tot de hoogte van de bebouwing; de richting van straten, waarbij in een later stadium de heersende windrichtingen en de situering van fabrieken betrokken worden; de beplanting van straten en pleinen, de aanleg van parken en plantsoenen. Het zijn de voorbodes van de roep naar 'licht, lucht en ruimte'.

De stedenbouw heeft ook invloed op de woninghygiëne in morele zin. Naast de sanitaire hygiëne wordt het woningtype van invloed geacht op de 'morele hygiëne'. Huurkazernes – diepe huizen van meerdere verdiepingen waarin tal van gezinnen, ten dele in donkere achterwoningen, samenwonen – worden verderfelijk geacht, terwijl eengezinswoningen voor het sociale gedrag het gunstigst worden beoordeeld. Hieruit blijkt dat achter het toentertijd ruim gehanteerde begrip gezondheid een complex van gedachten en benaderingen schuilgaat. Dit werkt door in de regelgeving en plannenmakerij voor de uitbreiding van de stad. In grote lijnen wordt door middel van een ondersteunende regelgeving in de gemeentelijke verordeningen getracht de ideeën over gezondheid, veiligheid en openbare orde onder beheer van de overheid te brengen. Tegelijkertijd worden in de voorstellen tot uitbreiding van de stad regels en normen opgenomen waaraan de nieuwe uitleg en bebouwing moeten voldoen. Het ideaaltypische van deze benadering is terug te vinden in de poging zich meester te maken van de instrumenten om een humane omgeving vorm te geven. Onbeheerste, grillige ontwikkelingen moeten zoveel mogelijk vermeden en geëlimineerd worden; het grillig en zonder plan aanleggen van straten en het ontstaan van sloppen en stegen moet omgezet worden in een rationeel samengesteld stratenplan. En zelfs wanneer de omstandigheden zich daar in eerste instantie niet toe lijken te lenen, wordt getracht de menselijke ingreep met een rationele orde door te voeren; in

plaats van het gebruikelijke volgen van landweggetjes en watertjes in het land, worden vanaf dat moment rechtlijnige stratenplannen over de historische structuren van het land gelegd.

Hoe dat in de verschillende plannen – 100-stratenplan van Vermeijs, Spoorwegplan 1906 en het plan van Nieuwenhuis uit 1910 – wordt uitgewerkt, komt hierna aan de orde.

Het 100-stratenplan

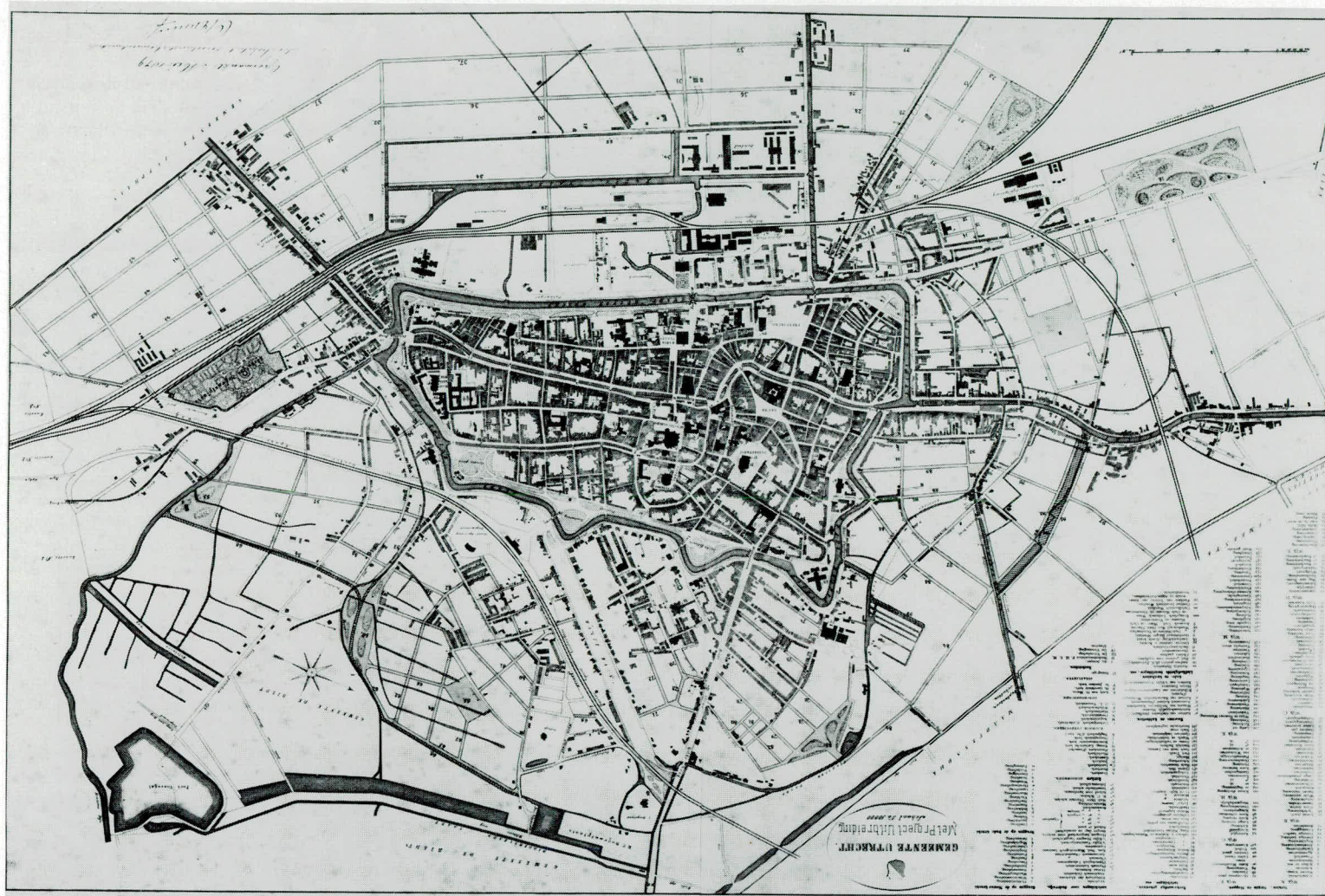
Wanneer in 1877 het 'Voorstel tot het vaststellen van een plan voor de Uitbreiding der Gemeente Utrecht' wordt ingediend, is dat een eerste poging de groei buiten de stadsbuitengracht te reguleren. Tot op dat moment bestond er een verordening voor het bouwen langs openbare wegen, waarbij slechts de straatbreedte door de gemeente was vastgesteld.¹³ *Gaat men op den plattegrond der gemeente na, hoe klein het aantal openbare wegen is en hoe groot sommige percelen zijn, dan kan men zich niet ontveinzen, dat de toekomst der nieuwe wijken voor een groot deel in de handen van bouwspekulanten berust. Zij alleen beslissen over de richting en breedte der straten, over de grootte der blokken, althans voor zooveel zij niet aan een bestaanden weg of aan een bestaand pad bouwen.*¹⁴

Uit het 'Voorstel...' spreekt de vrees voor herhaling van de situatie zoals die op dat moment ook in delen van de binnenstad bestaat. Door het ontbreken van een plan zullen sloppen en stegen ontstaan, waardoor de bewoners in erbarmelijke omstandigheden zullen moeten leven. *Ze er enkelen uitgezonderd hebben de straten in de buitenwijken geen grotere breedte dan acht meters; met sterke slingeringen en scherpe hoeken volgen zij de richting der bestaande veldwegen en paden en daar, waar het vroeger zoo gemakkelijk zoude geweest zijn een regelmatig net voor ruime, doorgaande straten te vormen, vindt men thans bijna uitsluitend naauwe straten en enge stegen, die zonder eenig plan, zonder eenige orde aangelegd als doorheen geworpen schijnen.*¹⁵ Om de hier geschilderde situatie te verbeteren, wordt in het 'Voorstel...' overwogen wijzigingen in de 'Verordening op het bouwen en slopen' aan te brengen in combinatie met het vaststellen van een plan met hoofdstraten. Aan de voorgestelde wijzigingen in de 'Verordening op het bouwen en slopen' gaan een aantal overwegingen vooraf. Deze overwegingen betreffen de twee mogelijkheden die open stonden voor het nemen van afdoende maatregelen:

1. *Onteigening uit kracht eener aan te vragen onteigeningswet van de terreinen benodigd voor den aanleg en de verbreding van wegen en straten.*

2. *Beperking van het regt der grondeigenaren om op eigen grond te bouwen, in verband met een door den Raad vast te stellen bouwplan.*¹⁶

De eerste mogelijkheid wordt afgewezen vanwege de hoge kosten die daaraan zijn verbonden: de kosten voor de te onteigenen gronden en voor de in-



richting van de straten met riolering, verlichting en bestrating. Bovendien zou door het onbebouwd blijven van gronden renteverlies optreden.

De tweede mogelijkheid wordt beter geacht. Na uitvoerige overwegingen wordt het beginsel geaccepteerd dat de vrijheidsbeperking voor de grondeigenaren geen aantasting van de wet is. Dit wordt ondersteund doordat elders reeds gelijksoortige bepalingen zijn vastgesteld 'in het belang der openbare orde, zedelijkheid en gezondheid'.

In een andere afweging van het openbare belang tegenover het belang van de eigenaren wordt een beroep gedaan op het gezonde verstand via het begrip 'billijkheid': *Ook aan de billijkheid wordt niet tekort gedaan. De gemeente neemt, wanneer zij daartoe door de eigenaars wordt aangezocht en door hen aan enkele voorwaarden is voldaan, steeds de gronden der straten over, legt*

*daarin riolen en daarop bestrating aan en zorgt verder voor het onderhoud en de verlichting. Is het nu niet billijk, dat de gemeente, die zich al die kosten getroost ook eenige eischen stelt; dat zij verlangt, dat die straten doelmatig en regelmatig en in verband met de reeds onder haar beheer zijnde of later door haar in beheer te nemen straten worden aangelegd?*¹⁷

Het plan van de 'Gemeente Utrecht Het Project Uitbreiding' dat C. Vermeijs in 1879 tekende en dat vergezeld ging van de 'Omschrijving van het plan tot uitbreiding der Gemeente Utrecht' staat bekend als het '100-straten plan' [3.2]. In het plan zijn honderd genummerde ontwerpen voor straten, pleinen, plantsoenen en vaarten opgenomen. De gesuggereerde rationaliteit van het getal honderd wordt aangetast doordat nog enkele tientallen niet genummerde verbredingen in de omschrijving zijn opgenomen.

3.2

Uitbreidingsplan voor Utrecht,
C. Vermeijs, 1879.
(GAU-TA)

Vermeijs heeft geprobeerd om met name in het westelijk deel van zijn uitbreidingsplan een regelmatige, bijna concentrische uitleg te bewerkstelligen. Daar zijn met gebruikmaking van bestaande wegen en vaarten een aantal radialen gepland. Deze worden verbonden door opeenvolgende 'ringen' waardoor er in het gehele aangegeven gebied een aaneenschakeling van vrij strakke rechthoekige en afgeschuinde blokken is ontstaan. Dit wordt nog versterkt door de vrijwel consequente wijze van nummering waarbij per gedeelte eerst de radialen worden genummerd en vervolgens de ringen van binnen naar buiten.

In het oostelijk deel is de getekende uitbreiding minder regelmatig. De eigenlijke groei van de bebouwing had zich voornamelijk in dit deel van het gemeentegebied afgespeeld en in het ontwerp van Vermeijs is te herkennen dat wordt gezocht naar aansluiting bij de bestaande situatie. Dat is aanwijsbaar in Wittevrouwen, het gedeelte tussen Biltstraat en Biltse Grift, in het gedeelte tussen de Biltstraat en de Maliebaan, en in Oudwijk, het deel tussen de Oosterspoorweg en de Minstroom. In deze gebieden sluiten de ontworpen straten aan bij de al bestaande wegen en wordt in de nog niet bebouwde terreinen krampachtig geprobeerd een 'heldere' structuur aan te brengen. Dit heeft tot gevolg dat er een collage van rasters is ontstaan, waarbij de overhoekse aansluitingen tot vreemdsoortige knooppunten leidden. Ook in het gebied tussen Minstroom en Kromme Rijn werd door Vermeijs een raster aangebracht dat zoveel mogelijk rekening hield met de bestaande bebouwing. In de omschrijving van het plan valt op dat Vermeijs het merendeel van de ontworpen straten een breedte van 12 m. heeft toebedacht. Dit getal correspondeert weliswaar met de in het voorstel van 1877 voorgestelde breedte, maar dat werd toen als minimale maat gehanteerd. *De in het algemeen plan voor de uitbreiding der gemeente op te nemen straten en wegen, zullen eene breedte hebben van minstens twaalf meters, tenzij zij langs eenen spoorweg of een water van minstens vijf meters breedte liggen, of dat zij eene mindere lengte dan honderd meters hebben, in welke gevallen de minimum breedte op tien meters kan bepaald worden.*¹⁸

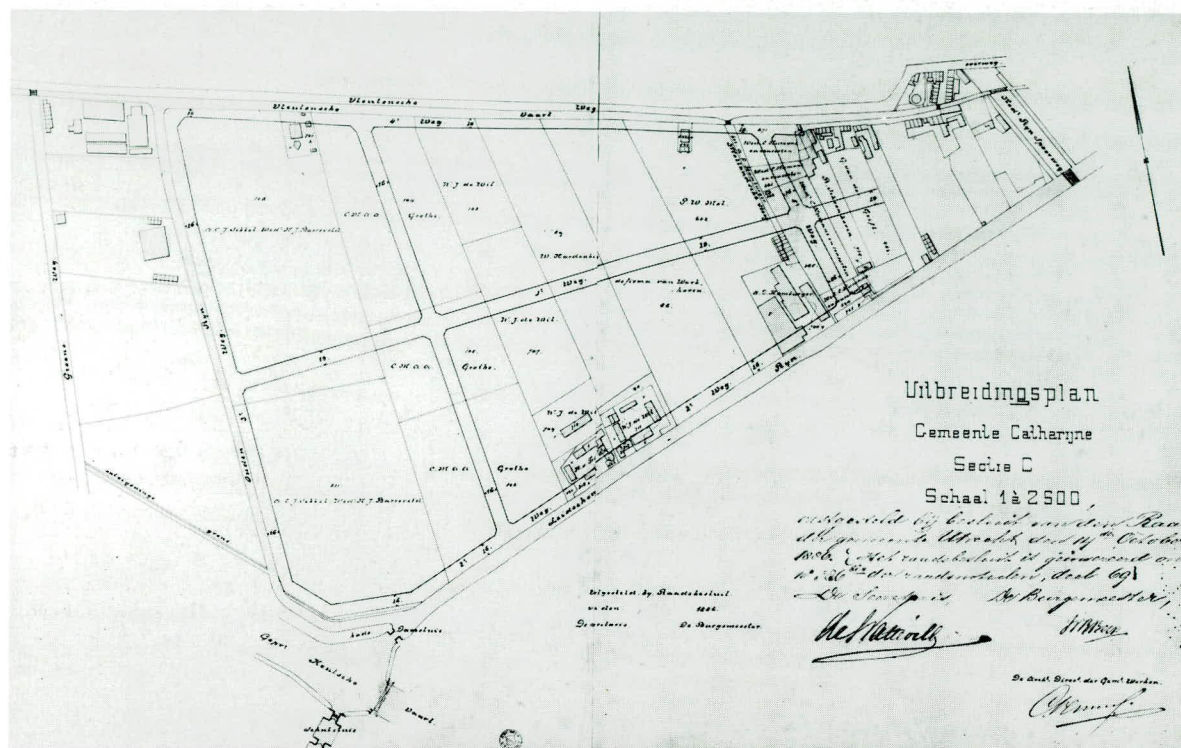
Aan de verhouding van straatlengte en straatbreedte worden nog andere voorwaarden gekoppeld. Nieuwe straten moesten minstens aan één zijde in open verbinding staan met de wegen van het algemeen uitbreidingsplan. In dat geval mochten ze acht meter breed zijn. Wanneer nieuwe straten tussen 100 en 200 meter lang waren en aan beide zijden aansloten op wegen uit het uitbreidingsplan, moesten ze tien meter breed zijn. Bij een lengte van meer dan 200 meter zou de minimale breedte twaalf meter moeten worden. In het geval van evenwijdig lopende straten werd een afstand van dertig meter tussen de assen van de wegen voorge-

schreven. Daarbij kwam nog *dat de assen der straten of wegen zullen zijn rechte of regelmatig flauw gebogen lijnen.*¹⁹ Het beeld dat met deze voorwaarden wordt opgebouwd, kan gecompleteerd worden met twee aanvullende bepalingen. In de eerste bepaling werd gesteld dat hoeken op kruispunten onbebouwd kunnen blijven met dien verstande *dat de daardoor ontstaande schuine rooijlijn, die de rooijlijnen van twee straten verbindt, geen grootere lengte zal behoeven te hebben dan vijftien meters.*

De tweede bepaling heeft betrekking op de hoogte van de bebouwing langs de straten. De hoogte van straatniveau tot de nok van de bebouwing mag hoogstens $1\frac{1}{4}$ maal de breedte van de straat zijn.²⁰ De indruk die deze voorwaarden en bepalingen oproepen, is dat door het gebruik van getallen en eenvoudige geometrische modellen de chaos en wanorde kan worden bestreden en voorkomen. Het schrikbeeld van sloppen en stegen met een wirwar van kleine huisjes en krotten wordt te lijf gegaan met een zo helder mogelijke structuur, waarin zoveel mogelijk doorgaande lijnen en open verbindingen aanwezig zijn. Zoals gezegd is met name het westelijk deel van het uitbreidingsplan daarvan het beste voorbeeld. Ondanks dat van dit plan vrijwel niets terecht is gekomen – het plan heeft in deze vorm geen officiële status gekregen –, is de verdienste ervan dat het de eerste aanzet is om de problemen van de groei van Utrecht in de tweede helft van de 19de eeuw door middel van een stratennet te reguleren. In die zin verschilt het karakter van het '100-stratenplan' zeer sterk van voorgaande ideaalplannen.

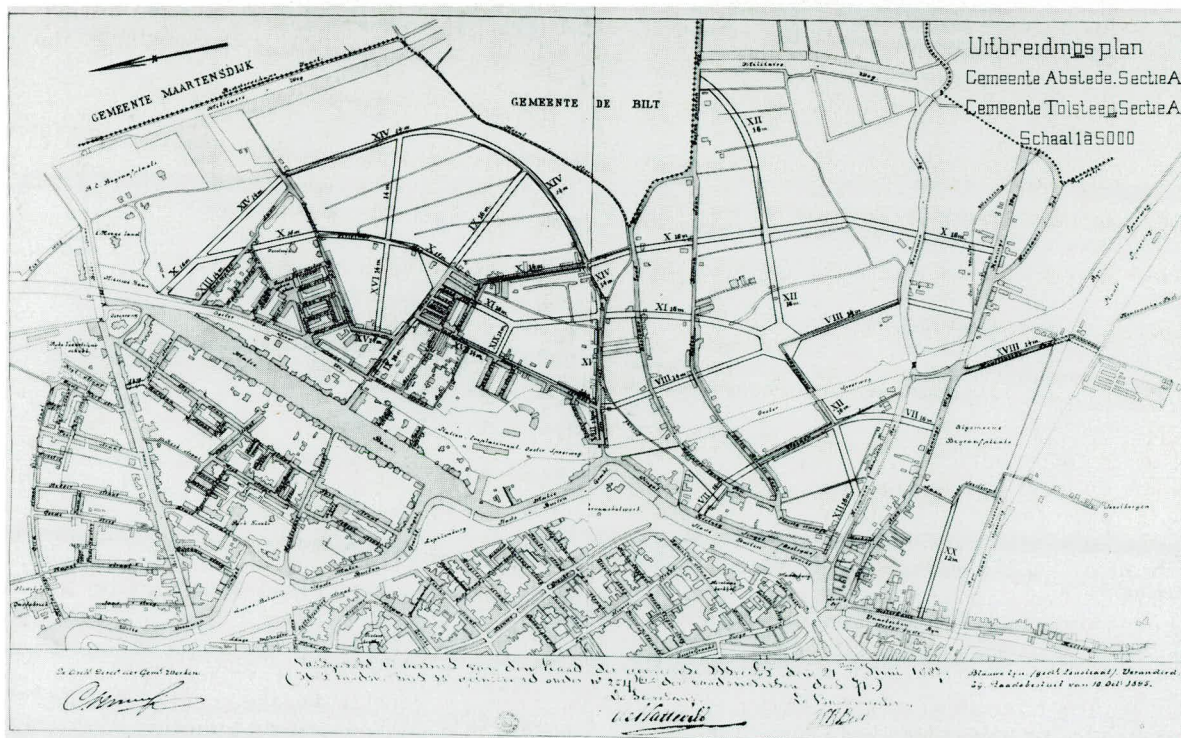
Een vervolg op deze eerste presentatie van een uitbreidingsplan voor Utrecht was het onderzoek in de gemeenteraad naar de condities, de benodigde regelgeving en het karakter van het plan. Een verslag van dit onderzoek werd in 1885 uitgebracht. Uit dit verslag blijkt vooral de onwennigheid in de omgang met deze problematiek. Men was het er niet over eens hoe 'voorlopig' of hoe 'definitief' een dergelijk uitbreidingsplan moest zijn. Er bestond nog geen eenduidigheid over de te volgen werkwijze voor het vaststellen van het nieuwe wegnennet en evenmin over de daaraan te koppelen status van het plan. Daarin zou worden vastgelegd in welke mate en volgens welke procedure afwijkingen konden worden doorgevoerd.²¹

In de algemene beschouwingen over het voorgestelde plan werd opgemerkt dat de aangegeven minimumbreedte van 12 meter te gering was. Vervolgens kwam een aantal thema's ter sprake die nog lang in de discussie rond de uitbreiding van de stad een rol zouden blijven spelen: de verbindingen van de binnenstad met de buitenwijken (de 'radialen'), een rondweg rondom de gehele stad ('Ceintuurbaan') en de wijziging van de gemeentegrenzen. In de daaropvolgende jaren verschenen vier deel-



3.3

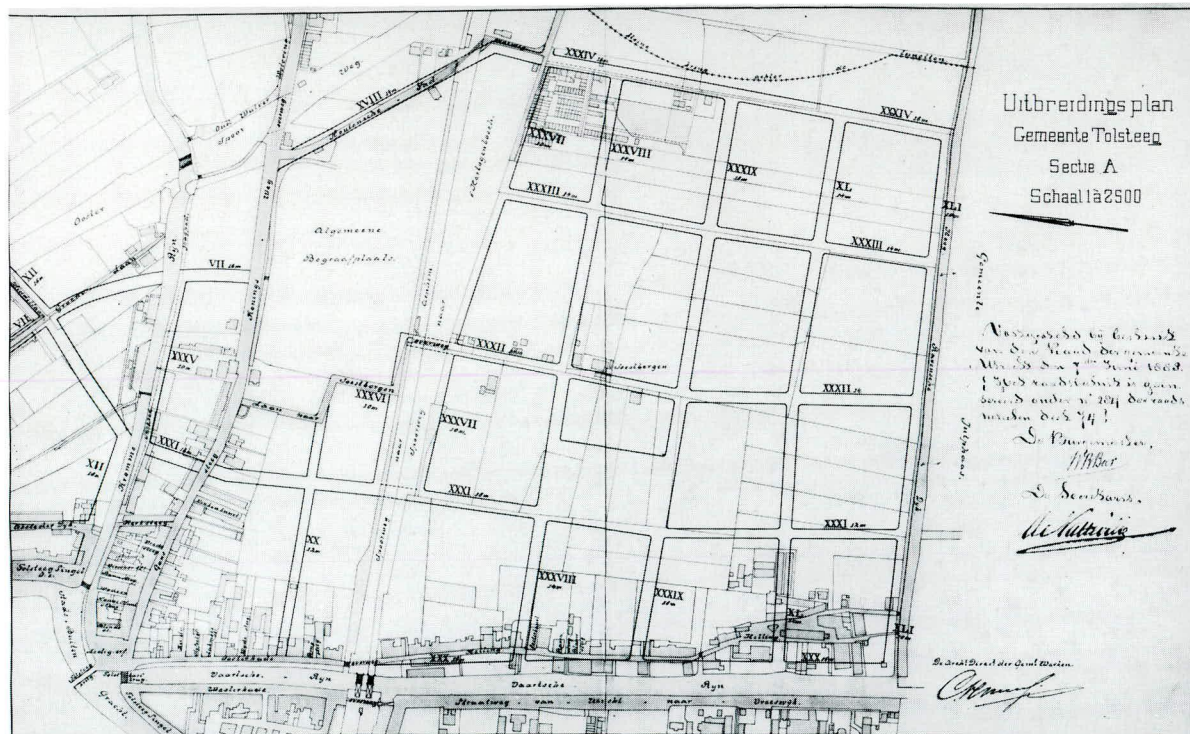
Uitbreidingsplan voor Utrecht,
Gemeente Catharijne,
C. Vermeijs, 1886.
(GAU-TA)



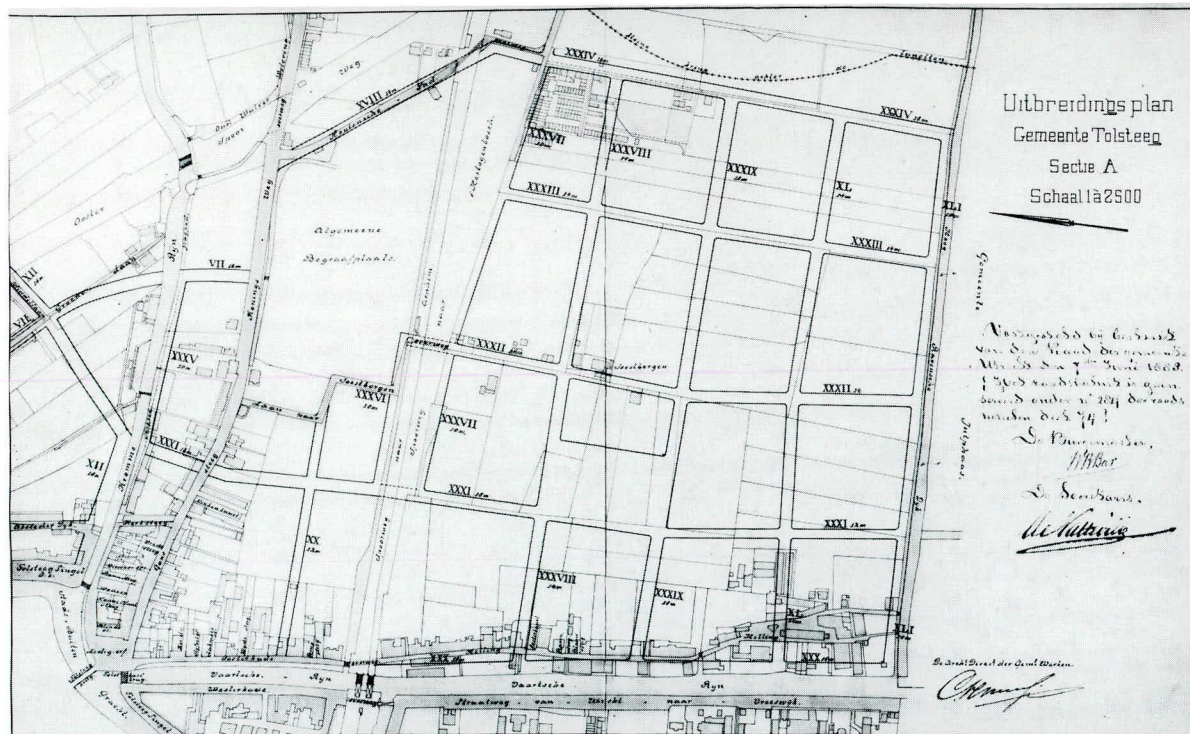
3.4

Uitbreidingsplan voor Utrecht,
oostelijk deel, C. Vermeijs,
1887. (GAU-TA)

Uitbreidingsplan voor Utrecht,
noordelijk deel, C. Vermeijs,
1888. (GAU-TA)

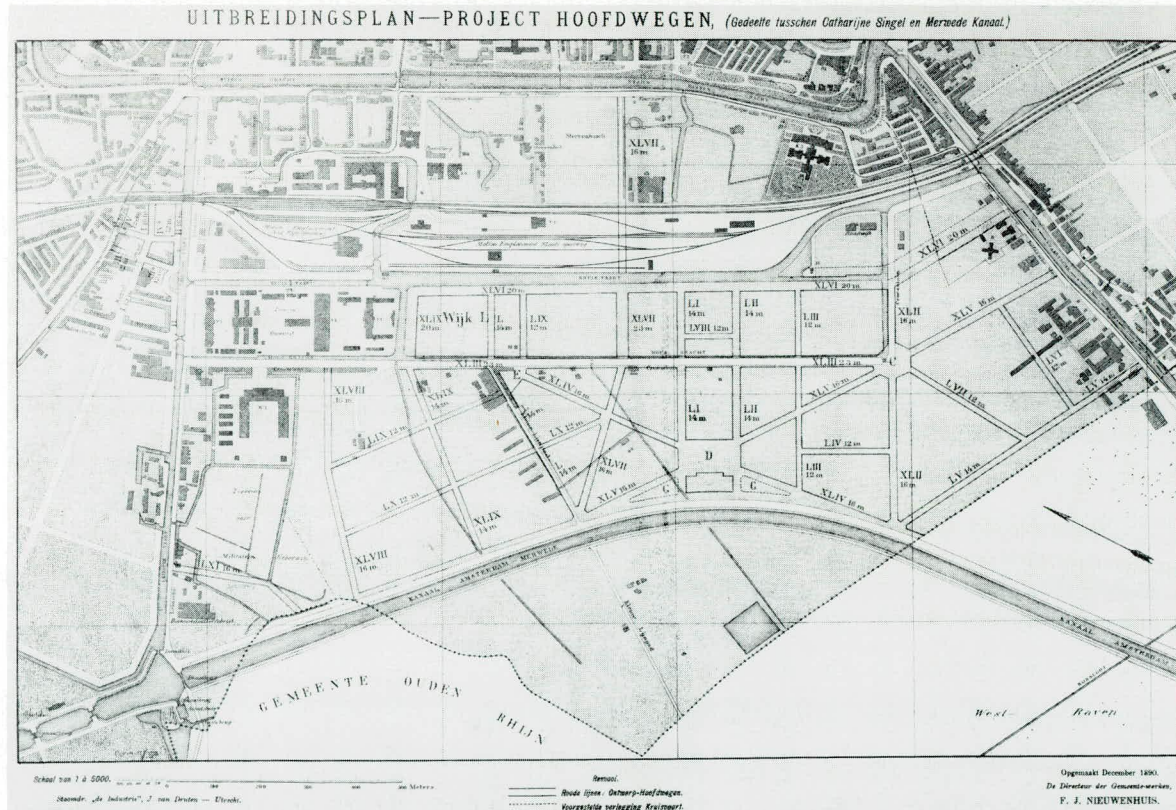


Uitbreidingsplan voor Utrecht,
zuidelijk deel, C. Vermeijs,
1888. (GAU-TA)



In de jaren 1887 en 1888 werden nog enkele deelplannen voorgesteld en goedgekeurd door de raad. Het betrof in 1887 een uitwerking van het oostelijk deel van de stad tussen Biltstraat en de spoorlijn richting Arnhem [3.4].²² Op 15 maart 1888 werd het uitbreidingsplan goedgekeurd voor het noordelijk deel tussen de Amsterdamsestraatweg en de Vecht [3.5].²³ Vervolgens werd op 7 juni van dat jaar het plan voor Tolsteeg vastgesteld [3.6].²⁴

Een mengvorm van deze twee formele systemen werd toegepast in het voorstel voor het deelplan van de westelijke uitbreiding, opgemaakt in december 1890 [3.7]. In het plan is geprobeerd om de verschillende richtingen die in en rond het gebied aanwezig zijn, door te trekken. Die richtingen worden aangegeven door de vaarten die nog van Moreelse afkomstig zijn, het Merwedekanaal, de grens met de gemeente Jutphaas en de Vaartse Rijn. De Kruisvaart en de Moesgracht geven met hun lange rechte lijnen aanleiding tot een rechthoekige indeling die in de richting van het Merwedekanaal wordt aangezet. Het kanaal geeft door zijn bocht de mogelijkheid daar een centrale open ruimte 'D' te creëren met in twee richtingen zichtlijnen als assen. In het zuidelijk deel van het plan



vindt de overgang van de beide hoofdrichtingen plaats door middel van het plein 'C'. In het noordelijk deel van het plan is de aansluiting moeilijker. De richtingen van het Merwedekanaal en het Kleine Lijnpad worden verkozen boven die van de Moesgracht. Het gevolg is dat ten noorden van plein 'D' een onregelmatig vierhoekig blok ontstaat dat een schuine doorkruising van wegen krijgt. De aansluiting met de binnenstad zuidelijk langs Sterrenbosch en over de spoorwegen buigt tegen de verwachting in niet naar het centrale plein 'D', maar er juist vanaf. Uiteindelijk is er van dit plan niets gerealiseerd.²⁵ Behalve van de genoemde straten in Lombok is er ook van de overige besproken deelplannen vrijwel niets uitgevoerd. De kaart uit 1937 met verdwenen en bestaande hoveniersgronden laat zien dat de deelplannen waren ontworpen voor gebieden die tot op dat moment nog niet waren oteigend.

Het Spoorwegplan uit 1906

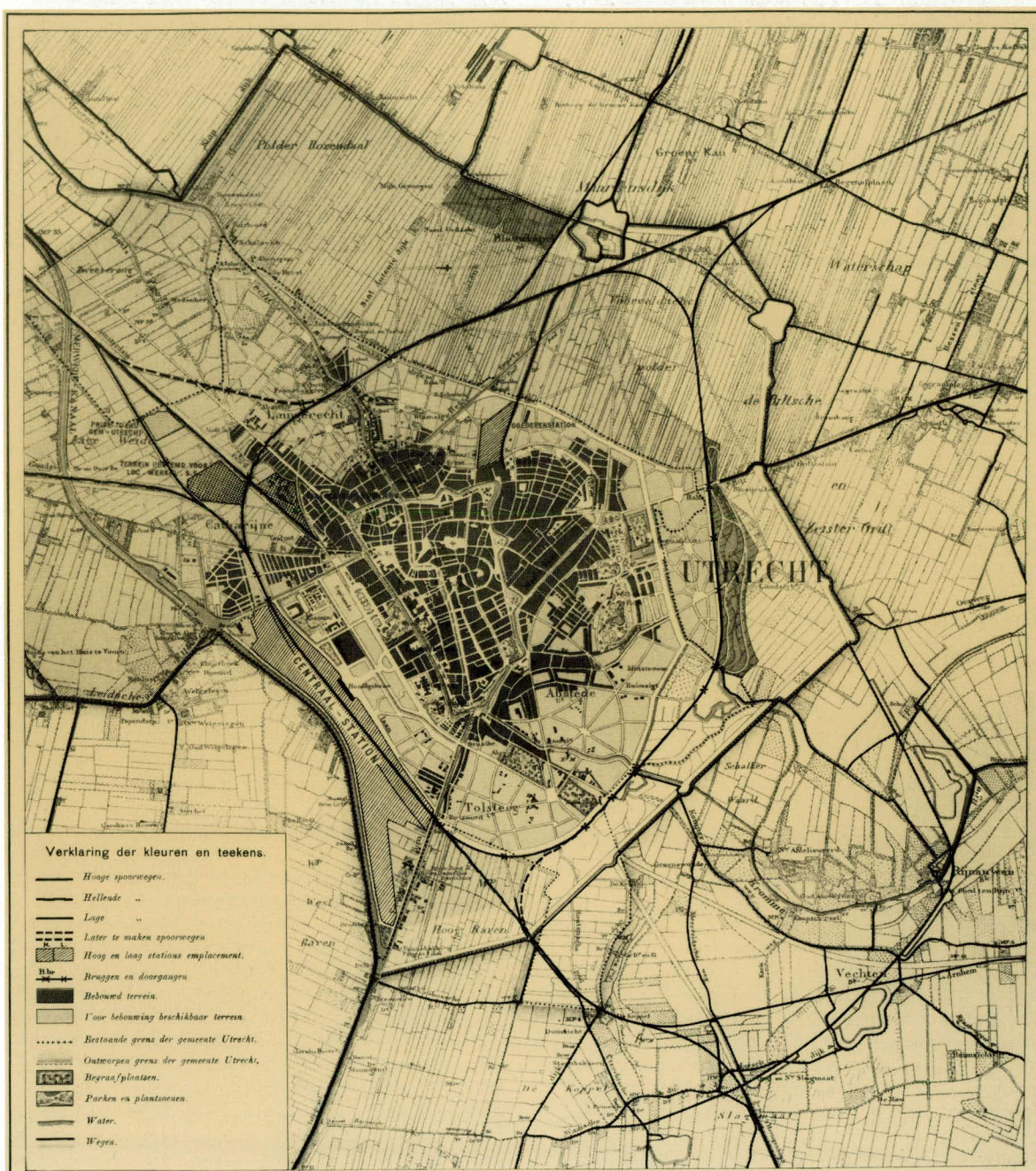
Met de volgende plannen voor de stad zitten we al in de 20ste eeuw. De rijksoverheid had zich intussen beijverd de woon-, werk- en leefomstandigheden van de bevolking te verbeteren door middel van een aantal wetten. Zo kreeg de Hinderwet van Van Houten uit 1874 een opvolger in de Arbeidswet van 1889, waarin de werktijden van kinderen en vrouwen beter werden geregeld en waarmee tevens de arbeidsinspectie in het leven werd geroepen. In 1895 werd de Veiligheidswet aangenomen, die de werkomstandigheden in fabrieken en werkplaatsen voorschreef en aan inspectie onderwierp. De Ongevallenwet van 1901 regelde de wettelijke verzekering van werknemers en verschillende vormen van werkloosheid. Ook uit 1901 stammen de Woningwet en de daarmee samenhangende Gezondheidswet, waarmee staatscontrole op de volksgezondheid werd voorgeschreven. Daarbij behielden de gezondheidscommissies een directe invloed op de volkshuisvesting.²⁶ Naarmate de stad verder groeit, wordt de ring van spoorwegen als een steeds knellender band ervaren.

Den 18 Februari 1902 werd door het Gemeentebestuur van Utrecht tot Z.E. den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid een adres gericht, waarin de bezwaren werden uiteengezet, welke het verkeer op de land- en waterwegen in die gemeente, alsook eene behoorlijke uitbreiding harer bebouwde kom, ondervinden ten gevolge van de tegenwoordige ligging der spoorwegen. Aldus begint het eindverslag, gedateerd 19 juni 1906 van de Staatscommissie. Deze commissie, ingesteld in 1902, had als opdracht te onderzoeken op welke wijze de spoorwegen, de gewone wegen en de waterwegen in en rondom Utrecht zouden behoren te worden gewijzigd, mede in verband met de mogelijkheid van eene behoorlijke uitbreiding in de toekomst van de bebouwde

*kom der gemeente.*²⁷ De commissie vatte haar opdracht niet licht op. Ze wilde bij het opstellen van voorstellen ter verbetering van de situatie *tegelijktijd aan alle andere openbare belangen, bij het vraagstuk betrokken aandacht schenken*. Dit betrof in het bijzonder de belangen der landsverdediging. Er werd opgemerkt dat de verboden kringen zich zo dicht op de oostzijde van de stad bevinden, dat wijziging van de spoorwegen in dat gedeelte nauwelijks zou kunnen plaatsvinden zonder wijziging van de verdedigingslinie. De voorstellen die de commissie heeft gedaan met betrekking tot de fortengordel en de verboden kringen werden niet openbaar gemaakt. *De voorzieningen, die in het belang der landsverdediging nodig worden geacht, vormen den inhoud van een geheim Aanhangsel van dit Eindverslag.*²⁸ In het verslag van de commissie worden achtereenvolgens de toenmalige situatie en de toekomstige verwachtingen voor een periode van vijftig jaar geanalyseerd van het verkeer, de spoorwegen en de uitbreiding van de gemeente. Het verslag eindigt met drie hoofdstukken over de verbeteringsplannen; de eisen die daaraan gesteld moeten worden, de plannen die niet ter uitvoering worden aanbevolen en de plannen tot verbetering. In de bespreking van dit verslag zal ik mij beperken tot het materiaal dat direct betrekking heeft op de uitbreiding van de stad.

In het hoofdstuk gewijd aan de uitbreiding van Utrecht wordt de groei van de stad uitsluitend geanalyseerd als 'aanwas der bevolking'. De aanwas gedurende de 19de eeuw wordt beschreven in termen van geboorte-overschot en vestigingsoverschot. Voor de groei van Utrecht wordt in het verslag voornamelijk het geboorte-overschot als oorzaak aangevoerd. *Utrecht is hoofdzakelijk een centrum der omliggende provincie, eene marktstad, en daarenboven door zijne ligging in het hart des lands zeer geschikt tot vestiging van groote administratiën, inrichtingen van onderwijs, instellingen van rechtsbedeling en andere van dergelijke aard; alsmede voor militaire vestigingen. Ook voor de kleine nijverheid is de ligging bijzonder gunstig. Het is met dit karakter der stad in overeenstemming dat zij nimmer, als wel het geval was met Amsterdam, Rotterdam, 's-Gravenhage, Haarlem en Arnhem, tijdperken heeft gekend van grootten toevloed eener vreemde bevolking. Utrecht groeit en blijft groeien hoofdzakelijk door een steeds toenemend geboorte-overschot.*²⁹

Ook voor de toekomstige groei wordt in het verslag verwacht dat de 'aanwas der bevolking' gelijktred zal houden met de toename van de handel. Daarbij wordt de volgende opmerking geplaatst. *Zorgvuldige behartiging van alles wat het productief vermogen der bevolking verhoogt (openbare gezondheid, onderwijs enz.) is daartoe een onmisbare voorwaarde.*³⁰ Er wordt vervolgens opgemerkt dat de toekomst van Utrecht afhangt van de gebiedsuitbreiding van de gemeente. Wanneer geen uitbreiding plaatsvindt, zullen



3.8

Kaart uit Verslag der Staats-
commissie voor de Spoorwe-
gen, Bijlage 2: D, 1906. Detail
(GAU-TA)

naar verwachting de buurgemeenten een aantrekkelijker woonklimaat bieden dan Utrecht zelf. Als Utrecht de gelegenheid wordt geboden wel uit te breiden *dan behoeft Utrecht nog in langen tijd geen 'volgebouwde' stad te worden en zal het de vraag zijn of het leven in de buitengemeenten zoveel goedkoper en aangener zal zijn dan daar. In dat geval zullen de zoo gemakkelijk met Utrecht verbonden buitengemeenten ongetwijfeld wel vele inwoners trekken, maar deze zullen voor het merendeel niet uit Utrecht zelf afkomstig zijn en dus den bloei dezer stad eerder bevorderen dan verzwakken.*³¹ Nadat op deze wijze het belang van de uitbreiding van Utrecht is aangehaald, wordt ingegaan op de vraag aan welke zijde – oost of west – deze uitbreiding het doeltreffendst kan plaatsvinden. Over de uitbreiding naar het westen:

*Het valt terstond in het oog, dat het voor uitbreiding beschikbare terrein aan die zijde op eene voor bebouwing hoogst ongunstige wijze door de spoorwegen wordt doorsneden. Gunstiger zal de toestand zijn, indien de grenzen der verboden kringen in oostelijke richting worden verplaatst en derhalve de uitbreiding meer naar de oostzijde gezocht kan worden.*³²

De invloed van de spoorwegen op de uitbreiding van Utrecht wordt beschreven als een ernstige belemmering. Doordat in Utrecht sprake is van een ring van spoorwegen met aan beide zijden van de stad stations, met name het Centraal Station en het Maliebaanstation, is er aan alle kanten dezelfde barrière van gelijkvloerse spoorwegen. De voorstellen die de spoorwegcommissie doet ter verbetering van de situatie zijn geen korte termijn oplossingen. Ze zoeken naar oplossingen die Utrecht op langere termijn – in ieder geval de gestelde periode van 50 jaar – de ruimte moeten bieden voor een grootschalige ontwikkeling. Daarom wordt er een volledig verbeteringsplan opgesteld, waarvan de belangrijkste onderdelen zijn [3.8]:

- een verhoogde aanleg van de spoorwegen, waardoor ongelijkvloerse kruisingen de belemmeringen met het overige verkeer opheffen;
- één Centraal Station voor al het personenverkeer, dat ook verhoogd moet worden aangelegd in verband met de verhoogde spoorlijnen;
- een gordelspoorweg rondom de gehele stad, verhoogd aangelegd en ruim om de bestaande stad gelegen.

Voor het nieuwe Centraal Station werd een plek gekozen ten zuidwesten van het bestaande station langs het Merwedekanaal. Met de verplaatsing van het station en de verlegging van de spoorwegen zou er niet heel veel veranderen ten gunste van de uitbreiding van de stad. Het station zou verder van de binnenstad komen te liggen. Daardoor ontstond ruimte voor een nieuwe wijk. Met de nieuw ontworpen gordelspoorweg worden de mogelijkheden voor de groei van de stad vooral gezocht in oostelijke richting. De nieuwe gordel en de ruime grens-

wijzigingen die worden voorgesteld, geven Utrecht, sterker dan in het noorden of het zuiden, de mogelijkheid zich aan de oostzijde te ontwikkelen.³³

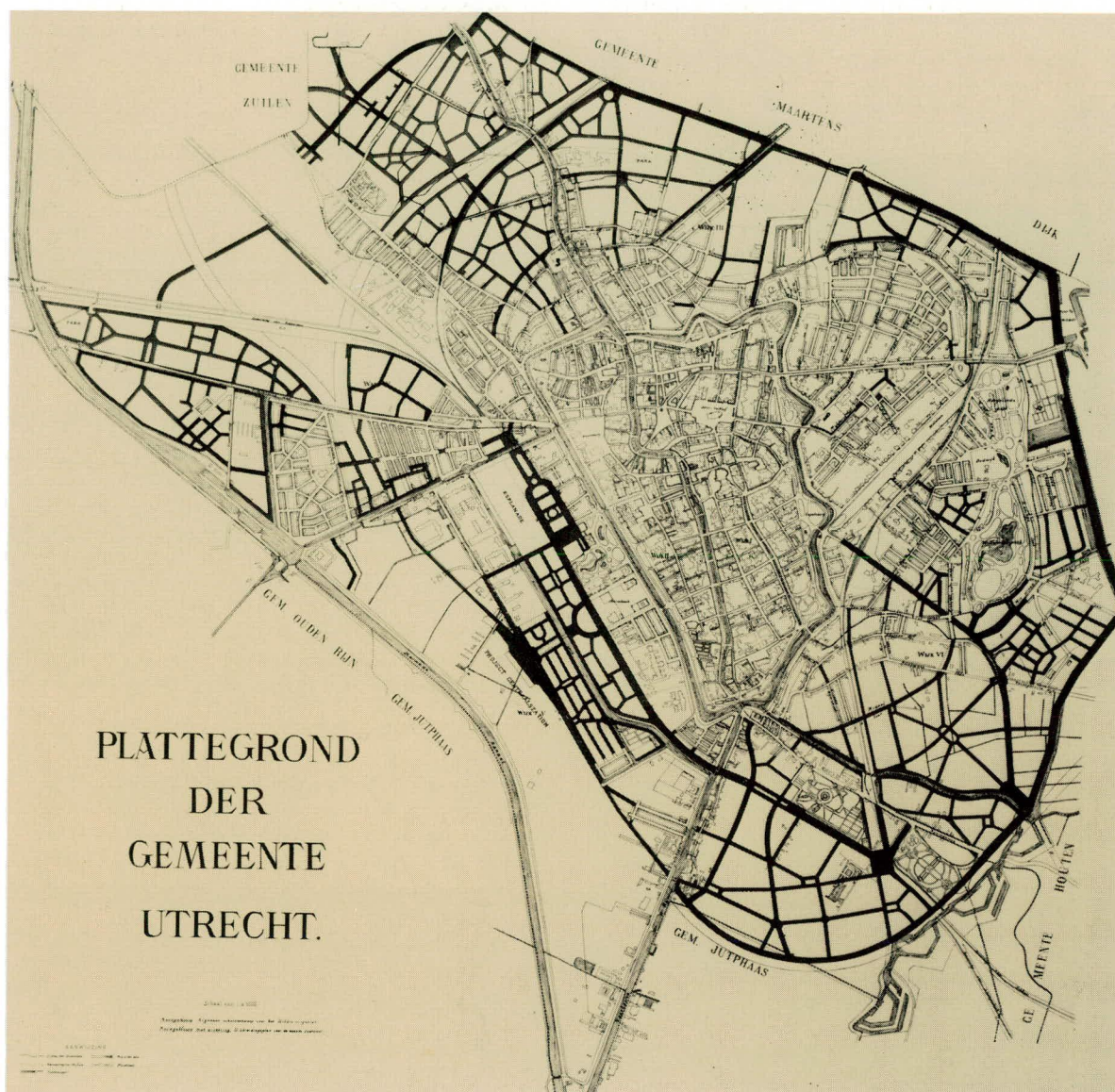
De invulling die in het spoorwegplan aan de stadsuitbreiding wordt gegeven, laat niets overeen van de plannen van anderhalf decennium terug. Het was uiteraard niet de taak van de spoorwegcommissie om een invulling van de uitbreiding te ontwerpen, maar het is opvallend dat ze zich overgeeft aan het intekenen van straatpatronen in de nieuwe gebiedsdelen bij de voorgestelde wijzigingen van de gemeentegrens. Het is des te opvallender gezien de aard van de ingetekende straatpatronen. Het zijn namelijk vrijwel zonder uitzondering radiaalstraten rond centrale pleinen. Voor de toenmalige stand van zaken in de stedenbouw is dat een achterhaald systeem. Dat werd ook in het Utrechts Dagblad opgemerkt. *Met deze schets kunnen wij ons niet al te best verenigen: zij is nog gebaseerd op het radiaalsysteem met sterpleinen, dat thans terecht als verouderd en ondoelmatig wordt afgekeurd. Zulke inrichtingen, die 'verkeers'-pleinen heeten, zijn voor het verkeer geduchte hindernissen, waar men onder windhozen, stof en geraas zeer ongemoei in allerlei botsingen doorenkrioelt.*³⁴

De invulling van de stadsuitbreiding was, zoals gezegd, niet de zorg van de spoorwegcommissie. Zij had haar taak volbracht met de genoemde voorstellen ter verbetering van de verkeerssituatie in en om Utrecht. Het verslag van de Staatscommissie heeft niets opgeleverd, mede onder invloed van de gigantische kosten, waar noch de gemeente Utrecht, noch het betreffende ministerie voor wilde opdraaien.

Het Uitbreidingsplan uit 1910

De onduidelijkheid over de uitvoering van de voorstellen van de Staatscommissie bezorgde de gemeenteraad van Utrecht enige jaren later veel hoofdbrekens bij het vaststellen van een nieuw uitbreidingsplan voor de stad.

Het uitbreidingsplan van 1910 was de eerste Utrechtse versie, die gemaakt werd op basis van de woningwet uit 1901. Daarin was in artikel 28 vastgelegd, dat gemeenten met meer dan 10.000 inwoners een plan van uitbreiding moesten vaststellen, waarbij de grond wordt aangewezen, die in de naaste toekomst voor den aanleg van straten, grachten en pleinen is bestemd. Daar werd nog aan toegevoegd dat een dergelijk plan iedere tien jaar herzien moet worden. Het uitbreidingsplan, dat de handtekening draagt van de directeur der Gemeentewerken F.J. Nieuwenhuis, werd 26 april 1910 door B & W aan de raad aangeboden [3.9]. In de begeleidende brief maakten B & W gewag van de onduidelijke situatie aangaande de voorstellen van de Staatscommissie en een eventuele grenswijziging bij de verboden



3.9

Uitbreidingsplan voor Utrecht,
F.J. Nieuwenhuis, 1910.
(GAU-TA)

kringen.³⁵ B & W spraken het besef uit dat grote delen van het plan staan of vallen met het uitvoeren van de spoorwegwijzigingen. In het onderhavige plan zijn B & W er vanuit gegaan dat de spoorwegplannen werkelijk zullen worden uitgevoerd. Dat dit het uitbreidingsplan een onzeker karakter zal verlenen, vinden B & W acceptabel door de bepaling in de woningwet over de tienjaarlijkse herziening.

De uitgangspunten van het plan vormen de door de Spoorwegcommissie voorgestelde verplaatsing van het station en de wijziging van de spoorlijnen. Tegelijkertijd wordt vastgehouden aan de op dat

moment bestaande grenzen van de gemeente Utrecht. Vrijwel het gehele niet bebouwde grondgebied wordt met stratennetten dichtgeborduurd. Vergelijking met de invullingen zoals die in het spoorwegplan van 1906 waren getekend, leert dat vrijwel alle daar getekende straten in het Uitbreidingsplan 1910 hoofdwegen zijn. Dit komt doordat Nieuwenhuis deel uitmaakte van de spoorwegcommissie.³⁶ In het Uitbreidingsplan 1910 gaf Nieuwenhuis een verdere uitwerking van de invullingen uit het spoorwegplan.

Kenmerkend voor het uitbreidingsplan is de ceintuurbaan die het tracé van de noordelijke en ooste-

lijke gemeentegrens volgt om vervolgens parallel aan de nieuwe loop van de spoorweg bij het verplaatste station te eindigen. Tevens had hij een brede boulevard in gedachten op de plaats van de te verdwijnen Oosterspoorlijn.

Uitgaande van deze hoofdlijnen maakte Nieuwenhuis voor de nieuwe wijken verdere verdichtingen door middel van de stratennetten. *De buitenwijken verkrijgen afzonderlijke centra. Ceintuurbanen met radiale toegangswegen vormen het grondkenbeeld.*³⁷ Ter ondersteuning van deze karakteristieken haalt hij 'Geheimer Oberbaurath Prof. Baumeister uit Karlsruhe' aan: *Im Strassennetz sind möglichst klar Hauptstrassen und Nebenstrassen zu unterscheiden. Der Entwurf soll zunächst die ersten enthalten, wobei vornehmlich radiale, ringförmige und diagonale Richtungen in Betracht kommen.*³⁸ Opvallend is de nadruk die Nieuwenhuis legt op opeenvolgende 'ceinturen' in hetzelfde gebied.³⁹ Nieuwenhuis heeft met het uitbreidingsplan opnieuw een stratenplan gecreëerd; over de bestemming van gebieden of blokken laat hij zich niet uit. Bij het opstellen van een uitbreidingsplan heb ik mij op het standpunt geplaatst, dat de Gemeente alleen dan bevoegd is een in alle opzichten gedetailleerd plan te ontwerpen, wanneer zij ook eigenaresse is van den grond, waarvoor dit plan is bestemd, maar dat, waar alleen een bouwverbod moet worden gelegd op gronden aan derden toebehoorende, slechts datgene mag worden geëischt, wat in het belang van een gezonde ontwikkeling en een goed verkeer noodig is te achten; dat dus slechts in hoofdzaak de groote lijnen moeten worden getrokken en het onderverdeelen der blokken, zij het dan ook onder de bepalingen der verordening, aan particulieren moet worden overgelaten.⁴⁰

Doel van een uitbreidingsplan is dus in de eerste plaats het aangeven van algemeene richtingen in het belang van het verkeer en het beletten van het dichtbouwen van openingen, daar waar in de toekomst straten zullen moeten aansluiten, zoomede het tijds reserveren van pleinen of plantsoenen, terwijl in de tweede plaats op eene stelselmatige bebouwing is te letten, wat meer bij de uitgewerkte plannen voor de naaste toekomst op den voorgrond treedt.⁴¹

Op deze visie van Nieuwenhuis, die zich vrij letterlijk houdt aan het artikel in de Woningwet, kwam kritiek uit de raad. Met name in de vorm van een nota van F.A. van Engen.⁴² Daarin worden een aantal principiële bedenkingen aangevoerd. Opnieuw wordt de relatie met het spoorwegplan ter sprake gebracht. Van Engen is van mening dat in het uitbreidingsplan teveel met die plannen rekening wordt gehouden.⁴³ Een ander punt dat Van Engen aanvoert, is de onderlinge verhouding van uitbreidingsplan en bouwverordening. Die werd in zijn ogen niet goed uitgewerkt. De bouwverordening zou de verdere invulling van de bouwblokken strakker moeten reguleren, b.v. door middel van verhoudingen tussen de breedte van straten, de diepte van de percelen en de hoogte van de bebouwing.⁴⁴

De twee meest wezenlijke punten van Van Engen zijn de volgende: hij vindt dat het gemeentebestuur de leiding van de stadsaanleg door middel van het uitbreidingsplan en de bouwverordening niet voldoende in handen neemt, en dat er aan het uitbreidingsplan een programma ontbreekt.

Van Engen interpreteert de wet daarbij meer naar de geest dan naar de letter. Hij vindt dat een uitbreidingsplan naar zijn aard moet aangeven, voor welke doeleinden het grondgebied wordt bestemd. Daarbij kan worden gedacht aan de situering van fabrieken, plantsoenen, pleinen, arbeiderswijken, aan de verschillende woningtypes e.d.

In het voorgelegde ontwerp wordt slechts met de eischen van het verkeer rekening gehouden, edoch, zonder dat nog zelfs de tramlijnen voor de nieuwe wijken zijn aangegeven; de bestemming der toekomstige wijken; de diepte der bouwblokken in de verschillende buurten in verband met de te verwachten bebouwing; — in één woord: de doelmatige stadsaanleg, — blijft achterwege. Eveneens de vraag, welk woningtype men zal trachten te verkrijgen; waar arbeiderswijken zullen moeten komen; of er redenen zijn om art. 4 der Hinderwet toe te passen. Kortom, het belangrijkste dat bij de vaststelling van het uitbreidingsplan moet worden overwogen en beslist, wordt in 't midden gelaten. Het gemeentebestuur neemt dan ook niet de leiding bij den stadsaanleg in handen door middel van het voorgelegde ontwerp.⁴⁵

Wat betreft het ontbreken van een programma voert Van Engen het volgende aan. Men breidt de stad uit wegens de toeneming der bevolking, die op haar gebied wenscht te wonen, te werken en te verkeer en wegens de reeds bestaande behoefte aan woningen.⁴⁶ Hierover laat Nieuwenhuis zich niet uit. Van Engen pleit sterk voor de erkenning van de behoefte aan kleine woningen en stelt dat het vooral de bouw van kleine woningen zal zijn die de woningnood moet lenigen.⁴⁷ In het voorgelegde ontwerp is dan ook naar het oordeel van den ondergeteekende niet voldoende rekening gehouden met de behoefte aan woningen en nog minder met de toekomstige arbeiderswoning. Immers, of wij etagewoningen dan wel kleine-woningwijken voor de werklieden zullen bouwen, zal van grooten invloed zijn op het uitbreidingsplan.⁴⁸

Deze overwegingen spelen op dat moment een rol in de steeds sterker toenemende complexiteit van de ruimtelijke planning. Het gemeentebestuur kiest er op dat moment nog voor zich te beperken tot de grote lijnen van een uitbreidingsplan. In dit geval zijn dat de voorstellen van de Spoorwegcommissie en de eventuele grenswijzigingen. Ze wil zich kennelijk niet bezig houden met een uitwerking die verder gaat dan het aangeven van straatpatronen.

Het uitbreidingsplan van 1910 heeft tot weinig realisaties geleid. Vergelijking met de kaart van de hoveniersgronden laat zien dat grote delen nog steeds niet ter beschikking van de gemeente stonden. Kleinere realisaties in het noordwesten zijn

eerder het gevolg van de overname in het uitbreidingsplan van in aanleg aanwezige straten dan omgekeerd.

Het voortdurend geharrewar over de spoorwegplannen in het navolgende decennium heeft er eveneens toe bijgedragen dat het plan van 1910 zo weinig effect op de groei van de stad heeft gehad.

Tot slot

Wanneer de plannen voor de uitbreiding van de stad – het 100-stratenplan uit 1879, het spoorwegplan uit 1906 en het Uitbreidingsplan van 1910 – worden overzien, dringt de vraag zich op naar het 'ideale' van de ontworpen stad. Laten we wel weten, de werkelijke stad was verre van ideaal. De sloppen en stegen en de epidemieën zijn slechts enkele, veel aangehaalde, voorbeelden van de omstandigheden waarin grote delen van de stadsbevolking verkeerden. De wijze waarop de plannen zijn getekend roept ook niet een associatie met het 'ideale' op, zoals bij Moreelse wel het geval kan zijn. Ook ontbreken de representatieve kenmerken zoals die bij Zocher aanwezig zijn in de plantsoenen, de voorgestelde singelbebouwing en de wijze waarop de bouwblokken in de westelijke uitbreiding vorm moesten krijgen.

Het ideale in de stadsplannen moet in de decennia rond 1900 niet gezocht worden in formele aspecten, niet in de plantekening, niet in de straatpatronen en niet in de voorgestelde bebouwing.

Het ideale dat achter de hier besproken plannen steekt, wordt gevormd door het belang dat gehecht wordt aan de verbetering van de woon-, werk- en leefomstandigheden. Er wordt in de uitbreidingsplannen uit de tweede helft van de 19de eeuw geen eindtoestand gepresenteerd, die samenvalt met het nagestreefde ideaal. In tegendeel, de opties en voorwaarden die in deze plannen zijn verwerkt, bevatten eerder een minimum programma: het voorkomen en oplossen van de meest slechte toestanden. Het zijn de telkens terugkerende belangen van gezondheid, veiligheid en verkeer waarmee wordt geprobeerd de kwaliteit van het leven in de stad te optimaliseren. De uitbreidingsplannen zijn de eerste pogingen om door middel van een nieuwe strategie de groei van de stad te reguleren. Stratenplannen en bouwverordeningen zijn de aanzetten geweest tot de uitgebreide planningsprocedures zoals we die nu kennen. Er moest een nieuw gebied veroverd worden; niet alleen het fysieke terrein buiten de bebouwde kom waar de stad zich ontwikkelde, maar ook het gebied van een regulerende en coördinerende ruimtelijke ordening.

Utrecht had daarvoor geen uitgestippelde werkwijze en heeft zich zo goed en zo kwaad als het ging van haar nieuwe taak gekweten.

In de besproken periode maakt het denken over de

ordening van de stadsuitbreiding een duidelijke ontwikkeling door. In het 'Voorstel tot het vaststellen van een plan voor de uitbreiding der Gemeente Utrecht' uit 1877 werd vooral gepleit voor het openhouden van enkele hoofdwegen. Daarbij moest een administratieve ondersteuning verantwoord worden door haar 'billijkheid'. In het commentaar van Van Engen op het Uitbreidingsplan 1910 wordt in feite al gevraagd om een bestemmingsplan.

Gedurende die jaren wilde men zich in Utrecht op de hoogte stellen van andere nationale en internationale ontwikkelingen. Dit blijkt onder andere uit een brief van 23 november 1909 gericht aan de burgemeesters van een tiental grote en middelgrote gemeentes in Nederland waarin wordt gevraagd naar *inlichtingen omtrent de wijze waarop in die gemeenten uitvoering is gegeven aan het voorschrift van art. 28, 1e lid, der Woningwet*.⁴⁹

Utrecht raakte internationaal op de hoogte door de verbluffend heldere studie van J.P. Fockema Andreae uit 1912, 'De Hedendaagsche Stedenbouw'. Fockema Andreae was op dat moment wethouder – de wethouder onder wie het Uitbreidingsplan 1910 tot stand was gekomen – en zou in 1914 burgemeester worden. In 'De Hedendaagsche Stedenbouw' geeft hij een analyse van de verschillende stedenbouwkundige ontwikkelingen, waarbij hij telkens de plaatselijke omstandigheden in zijn overwegingen betreft. Ten slotte wijdt hij een apart hoofdstuk aan één soort stedenbouwkundige oplossing: de tuinstad. Hij begint dat hoofdstuk met een recapitulatie:

De opeenhooping van veel menschen binnen een vrij nauwen kring heeft in het algemeen op hun gezondheidstoestand geen gunstigen invloed; de statistieken omtrent kindersterfte, tuberculose, weerkracht van de bevolking, spreken zeer duidelijk. Vooral de woningtoestanden in de groote steden laten in menig geval veel te wenschen over; ... Wel trachten de hedendaagsche gemeentebesturen al het mogelijke te doen om het kwaad te temperen, niet alleen door aan het woningvraagstuk eene bijzondere aandacht te schenken, maar ook door te zorgen voor goede ziekenverpleging, behoorlijk ingerichte reinigings- en ontsmettingsdiensten, goed drinkwater, enz.; het kwaad door al die prijzenswaardige maatregelen geheel neutraliseeren kunnen zij echter niet.

*Tot eene soortgelijke conclusie moet men komen ten aanzien van de moreele gevolgen van het groote-stadsleven; menigeen is hierdoor bedorven. Ook in deze doet de overheid wat zij kan, vooral in den laatsten tijd; het bouwen van eengezinshuizen moedigt zij meer en meer aan, voor een goed deel uit overwegingen van moraal; en verschillende wettelijke maatregelen van sociale strekking zullen ongetwijfeld op den duur het moreele peil der stadsbewoners doen stijgen.*⁵⁰

Tegenover deze stedelijke toestanden staat de stedenbouwer voor een ondankbare en vrijwel onmogelijke taak. Het volbouwen en dichtbreien van steden is volgens Fockema Andreae dan ook geen

3.10

Vogelvlucht van Zuilen, opname 1954. (GAU-TA)



70

3.11

Bessemerlaan (Elinkwijk), opname 1927. (GAU-TA)





3.12

Marconistraat (Zuilen), opname 1917. (GAU-TA)



3.13

De Lessepstraat (Zuilen), opname 1917. (GAU-TA)

3.14

Zaagmolenkade, opname
1912. (GAU-TA)



3.15

Maetsuyckerstraat, opname
1912. (GAU-TA)



3.16

Van Imhoffstraat, opname
1912. (GAU-TA)



3.17

Bankaplein, opname 1912.
(GAU-TA)



oplossing van de problemen. Die oplossing wordt veeleer geboden door een nieuwe beweging: die van de tuinsteden. Nadat hij enkele programmatische uitspraken over het tuinstadidee heeft aangehaald, richt hij zich op de effecten die de tuinstad teweeg zal brengen.

Behalve aan het stadsplan zelf wordt ook overal de grootste aandacht geschonken aan de huizen, die in eene tuinstad zullen worden gebouwd, zoowel wat hun uiterlijk als wat de indeeling en inrichting en zelfs meubilerieering betreft. De voormannen hebben tal van woningtypen weten uit te denken, die even bekoorlijk zijn om te zien als geriefelijk om te bewonen.

Mist dit streven zijn beschavenden invloed niet, ook op andere wijzen trachten de leiders den schoonheidszin – en ook den gemeenschapszin – bij de bevolking aan te kweken. Zij moedigen de belangstelling van oud en jong voor bloemen en planten, voor tuinbouw aan; verschaffen hun de gelegenheid om zich te ontwikkelen, hun lichaam te sterken en hun geest te ontspannen; weten door het scheppen van eigen organisaties, waarin ieder een stem in het kapittel heeft, te bevorderen dat alle bewoners zich eenigermate verantwoordelijk voelen voor een goede orde en in het algemeen voor een behoorlijken gang van zaken; waken verder angstvallig tegen alles wat den goeden geest zou kunnen verstoren of de karakters zou kunnen bederven, en worden ook daarbij meestal krachtig gesteund door de groote meerderheid der bevolking, b.v. als het geldt drankgelegenheden in de tuinsteden te verbieden.⁵¹

Wellicht dat in deze regels de meest expliciete verwoording van het achterliggende ideaal van de bestuurder staat. Hieruit spreekt de sterke hoop dat de tuinstad zijn werking niet zal missen. Het beeld van de tuinstad is voor Fockema Andreae het meest overtuigende model voor de uitbreiding van de stad. Ook voor de bewoners zou de aantrekkingskracht van de tuinstad sterker moeten zijn dan de financiële voordelen van een goedkopere woning in de stad; dan nog zou hij in zijn eigen belang een huis in eene tuinstad moeten verkiezen, want hij krijgt er ongetwijfeld in de meeste gevallen beter waar voor zijn geld; hij vindt er een goede gezonde woning voor zich en zijn gezin alleen, een flink stuk open grond om te bewerken; ... en, wat misschien nog wel het voornaamste is, de ouders leven zelf en zien hun kinderen opgroeien in eene frissche, gezonde omgeving.⁵²

Het perspectief dat hij in de tuinstad ziet, probeert hij in de navolgende jaren te verwezenlijken in de wijkjes Eliëkwijk en Zuilen (1913-17) [3.10-3.13]. Het verschil met realisaties uit de voorgaande decennia mag duidelijk zijn [3.14-3.17]. Wanneer in 1918 H.P. Berlage door Fockema Andreae wordt uitgenodigd te adviseren bij de nieuw te maken uitbreidingsplannen, ziet Utrecht er uit als op plaat XII. De oostzijde tot aan de gemeentegrens (de verboden kringen) is volgeborduurd. Verder zijn er enkele lobben vanuit de binnenstad naar buiten gestulpt. In dit opzicht is het resultaat

van een halve eeuw stadsuitbreiding bepaald niet opzienbarend te noemen.

Men kon zich nog geen compleet en geïntegreerd beeld vormen van de nieuwe idealen voor een volwaardig bestaan in de uitdijende stad, laat staan dat dit gerealiseerd kon worden. In die periode zijn echter wel de bouwstenen – op de gebieden van de stedenbouw, wetgeving, administratie, volksgezondheid – gelegd, waarop de volgende generaties konden voortbouwen.

Noten

1. In 1843 was de verbinding met Amsterdam tot stand gekomen, in 1845 met Arnhem, in 1855 met Rotterdam, in 1864 met Zwolle, in 1870 van Gouda naar Den Haag, ook in 1870 naar 's-Hertogenbosch en in 1874 naar Hilversum. De laatste via de Oosterspoorweg.
2. De aanleg van deze lijn was tegen de zin van Utrecht tot stand gekomen, **Blijstra 1969**, p. 142; **Struick 1968**, p. 341. Vanaf 1938 vindt geen personenvervoer over de Oosterspoorweg meer plaats en wordt de lijn slechts voor goederentransport gebruikt.
3. Ongelijkvloerse kruisingen worden pas aan het eind van de jaren '30 gerealiseerd door ophoging van de spoorwegen aan de westzijde van de stad. De Oosterspoorlijn ligt nog altijd gelijkvloers.
4. **Spoorwegplan 1906**, p. 14. Zie ook Bijlage III waaruit blijkt dat in 1902 de spoorwegovergang bij de Leidseweg 1½ maal langer gesloten was dan geopend, met een langste sluitingstijd van 22 minuten.
5. **Van Vuuren 1938**, p. 75 e.v. en p. 172 e.v.
6. De Eerste Gezondheidscommissie functioneerde van 1855 tot 1902.
7. De 'Vereniging tot verbetering der volksgezondheid' brengt in 1867 een rapport uit over de eisen die gesteld moeten worden aan een goede arbeiderswoning. Later, in 1903, werd door de Tweede Gezondheidscommissie (1902-1934) het 'Rapport over de vereiste minimum woonruimte voor volwassenen en kinderen' uitgebracht.
8. 'Nota's betreffende de inrichting van het ziekenhuis', 1853-1867, GAU, Stadsarchief V, 650.
'Rapport aan Burgemeesters en wethouders over de doelmatigste inrichting van urinoirs', 1855, Gebundelde Inventarissen 2, p. 28.
9. **Mens 1983; Adang 1981; De Boer 1983.**
10. **Uitbreiding 1877**, p. 1.
11. **Uitbreiding 1877**, p. 5.
12. Bijvoorbeeld de medicalisering, de (her)opvoeding, de psychiatrie.
Zie **Frijhoff 1987, Van Lieburg 1987 en Foucault 1966.**
13. **Verordening 1857.**
14. **Uitbreiding 1877**, p. 6.
15. **Uitbreiding 1877**, p. 8.
16. **Uitbreiding 1877**, p. 10.
17. **Uitbreiding 1877**, p. 13, 14.
18. **Uitbreiding 1877**, p. 3.
19. **Uitbreiding 1877**, p. 2.
20. **Uitbreiding 1877**, p. 3.
21. **Uitbreiding 1885**, p. 16.
22. Uitbreidingsplan Gemeente Absteede, Sectie A, Gemeente Tolsteeg, Sectie A, 21 juni 1887.
23. Uitbreidingsplan Gemeente Lauwerecht, Sectie B-C.
24. Uitbreidingsplan Gemeente Tolsteeg, Sectie A.
25. Het is onduidelijk of dit plan, dat door de nieuwe directeur der Gemeentewerken F.J. Nieuwenhuis is ondertekend, officieel bekrachtigd is.

26. De Tweede Gezondheidscommissie brengt o.a. in 1904 'Rapport en andere stukken betreffende het ontwerp voor een nieuwe bouwverordening' uit. Zie ook **Van der Woud 1987**, p. 438.
27. **Spoorwegplan 1906**, p. 3.
28. **Spoorwegplan 1906**, p. 22.
29. **Spoorwegplan 1906**, p. 38.
30. **Spoorwegplan 1906**, p. 39. Het is overigens pas bij de Uitbreidingsplannen van Berlage en Holsboer (1920 en 1924) dat een dergelijke gedachte in de getekende stadsplattegrond is terug te vinden.
31. **Spoorwegplan 1906**, p. 39.
32. **Spoorwegplan 1906**, p. 40.
33. Bij het aantrekken van welgestelden ondervond Utrecht grote concurrentie van de buurgemeenten. Om juist die categorie mensen in de stad te krijgen, werd gekozen voor het gebied dat zich daar het best voor leende en waar zich al de meest luxueuze bebouwing bevond (Maliebaan, omgeving Wilhelminapark).
34. Utrechts Dagblad, september 1906.
35. Gedrukte Verzamelingen 1910, nr. 33, p. 1.
36. Dit maakt ook het compromis duidelijk: gezien de gebrekkige voortgang van de voorstellen van de spoorwegcommissie hield Nieuwenhuis vast aan de bestaande gemeentegrens. Als lid van de voormalige commissie nam hij de wijzigingsvoorstellen wel als uitgangspunt.
37. Gedrukte Verzamelingen 1910, nr. 33, Bijlage II.
38. Gedrukte Verzamelingen 1910, nr. 33, p. 7.
39. Bijvoorbeeld in het oostelijk deel: 'A. Een ceintuur, breed 15 M., van af den Tolsteegsingel langs den Krommen Rijn, de Middellaan volgend, aansluitende aan den Nicolaasweg, later eventueel Oudwijk doorsnijdende en uitkomende door de Ramstraat op de Oosterspooravenue. B. Een ceintuur, breed 15 M., eveneens vanaf den Tolsteegsingel langs den Krommen Rijn tot aan de Oosterspoorwegavenue, van daar naar het punt waar Abstederdijk en Noteboomenlaan met den Vossegatschen dijk samenkomen, van hier naar de Van Scorelstraat en Stadhouderslaan en door de Frisostraat verbinding gevende met het Hoogelands park en daardoor met de Biltstraat en Oosterspoorwegavenue en den Militairen weg. C. Een ceintuur, breed 15 M., uitgaande van het punt waar ceintuur B den Krommen Rijn verlaat, het bestaande pad volgende tot de Middellaan, naar de Minstraat en recht door tot de Oudwijkkerdwarsstraat en Prinsenstraat en vandaar naar de Oosterspooravenue.', Gedrukte Verzamelingen 1910, nr. 33, p. 8, 9.
40. Gedrukte Verzamelingen 1910, nr. 33, p. 4.
41. Gedrukte Verzamelingen 1910, nr. 33, p. 5.
42. Bijvoegsel bij Gedrukte Verzamelingen 1910, nr. 51, 'Verslag van het onderzoek der afdelingen van het ontwerp voor een algemeen uitbreidingsplan der Gemeente'.
43. Gedrukte Verzamelingen 1910, nr. 51, p. 10: 'Een uitbreidingsplan vaststellen alsof de voorstellen der Staatscommissie staan verwezenlijkt te worden, acht de ondergetekende dan ook niet raadzaam. Juist de omstandigheid, dat het uitbreidingsplan aan de orde is, leidt er toe eene beslissing aangaande de spoorwegplannen te verkrijgen.'

44. Gedrukte Verzamelingen 1910, nr. 51, p. 8, 9.
45. Gedrukte Verzamelingen 1910, nr. 51, p. 7.
46. Gedrukte Verzamelingen 1910, nr. 51, p. 7.
47. In tegenstelling tot de suggestie in het spoorwegplan dat Utrecht het meest gebaat zou zijn met grote woningen voor welgestelden in het oostelijke stadsdeel.
48. Gedrukte Verzamelingen 1910, nr. 51, p. 8.
49. GAU, Stadsarchief V, 395a.
50. **Fockema Andreae 1912**, p. 96-97.
51. **Fockema Andreae 1912**, p. 100-101.
52. **Fockema Andreae 1912**, p. 102.

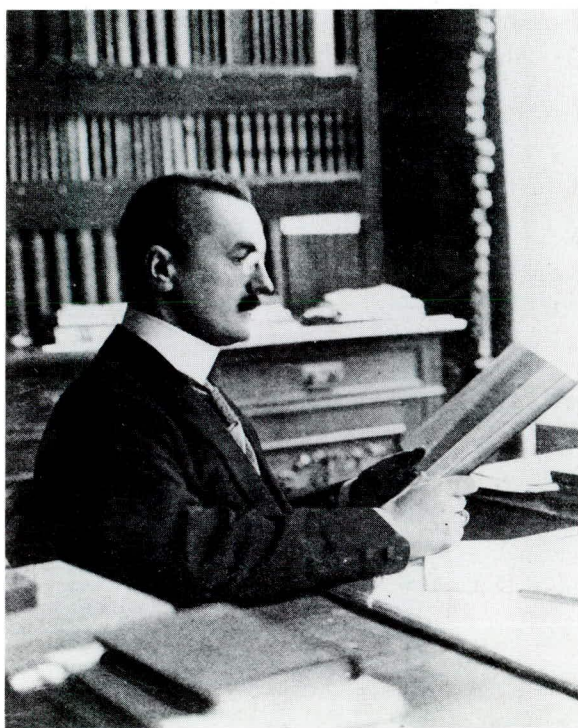
4. Rob Dettingmeijer

Van Fockema Andreae tot renovatie van HC

Utrecht en de ideale stad in de 20ste eeuw

4.1

Mr. Dr. J.P. Fockema Andreae
(1879-1949). (GAU-TA)



4.2

Dr. H.P. Berlage (1856-1934).
(NDB-Berlage-archief)



Inleiding

Volgen wij eenige oogenblikken den hedendaagschen stedenbouwer, zooals wij ons dien wenschen, in zijn werk.

Hij zal vóór zich hebben één of meer groote kaarten van de gemeente, waarop zooveel mogelijk alle hierboven opgesomde gegevens zijn bijeengebracht. Daarnaast liggen allerlei tabellen, statistieken en berekeningen over het verleden zowel als over de toekomst; verschillende ontwerpen in schets; ook oude kaarten en prenten van de stad. Naast hem staat eene niet te schaars voorziene boekerij over het onderwerp en eene collectie fotografieën, platen en situatietekeningen uit andere steden; voorzoover hij ze zelf heeft bezocht, ontbreken natuurlijk de noodige reisaanteekeningen niet. [...] Als de wanden van het vertrek worden getooid door fraaie specimen van wat een groot stedenbouwer vermag tot stand te brengen en als hij van uit zijn raam het gezicht heeft op een mooi stadsbeeld, des te beter.¹

Dit citaat uit het eerste Nederlandse boek over stedenbouwtheorie, van mr. dr. J.P. Fockema Andreae [4.1] schetst de stedenbouwkundige voor hij de eerste lijnen van een plan op papier gaat zetten. De ambiance geeft perfect de overgangssituatie aan in het begin van deze eeuw: enerzijds de exacte gegevens voor handen, anderzijds de historische inspiratie en de persoonlijke indrukken van de ontwerper. Zonder dat de naam H.P. Berlage in dat deel van het boek valt, lijkt de situatie op zijn lijf geschreven. Toen Fockema Andreae burgemeester van Utrecht was, nodigde hij Berlage [4.2] dan ook uit als adviseur voor het ontwerp van het Algemeen Uitbreidingsplan. De burgemeester zal zich zeker ook bewust zijn geweest van zijn illustere voorgangers Moreelse en Van Asch van Wijck. De afstand tot de traditie van de ideaalstad was echter groot en onoverbrugbaar geworden. De opdracht waarvoor de stedenbouwer in de twintigste eeuw stond was sterk verschillend van die uit eerdere eeuwen.²

Fockema Andreae en Berlage kenden elkaar al geruime tijd vanuit één van de belangrijkste belangengroepen van en voor stedenbouwers, de Stedenbouwkundige Commissie en daarna de Stedenbouwkundige Raad van het Nederlandsch Instituut van Volkshuisvesting en Stedenbouw.³ Dit instituut stond meer in de traditie van de sociale utopie dan van een streven naar de ideale stad, terwijl vooral stelling moest worden genomen tegen de puur pragmatische en civiel-technische werkwijze. Vooral tegen dat laatste had Fockema Andreae grote bezwaren gezien zijn kritiek op het plan van F.J. Nieuwenhuis uit 1910.⁴

De nieuwe directeur van Openbare Werken L.N. Holsboer met zijn civiel-technische achtergrond moet dus behoorlijk op zijn vingers gekeken zijn door de burgemeester en door Berlage, die de 'nester van de Nederlandse Stedenbouw' genoemd zou gaan worden.⁵

Al bij de beschouwing van de aanleiding, de formulering van de opdracht en zeker bij nadere bestudering van de daaruit voortgekomen opdracht en het uiteindelijk resultaat, zien we dat de plannen van Berlage/Holsboer maar zeer ten dele als ideaalplan kunnen worden omschreven.⁶ Met de grootst mogelijke moeite kon althans de hoop nog levend worden gehouden dat de nieuwe uitgebreide stad één organisch geheel zou gaan vormen. Voordat het eerste ontwerp van 1920 in de gemeenteraad in behandeling kon worden genomen, hadden zich al weer zoveel wijzigingen van inzicht en zoveel onontkoombaarheden voorgedaan, dat het tweede plan (1924) alleen in naam een gewijzigd plan was.⁷ De gemeenteraad durfde ook dit tweede plan niet de juridische status van uitbreidingsplan te geven. Tot vandaag de dag volgt er na deze plannen een onoverzienbare reeks van plannen, nota's, schetsen, projecten en beleidsvoornemens. Daarom kan in deze bijdrage dan ook niet één ideaalplan voor de stad Utrecht centraal staan. De plannen van Berlage/Holsboer zullen wel de meeste aandacht krijgen, omdat ze op bijna ieder niveau van de stedenbouw een wensbeeld schetsen. In de latere plannen zijn die idealen slechts beschreven of voor een deel van de stedenbouwkundige aspecten of voor een deel van de stad. Daarbij is sprake van een opeenvolging en dooreenlopen van tal van stadsbeelden en stadsbegrippen. Tenslotte is het overgrote deel van de plannen in de twintigste eeuw veeleer een stelsel van corrigerende dan van initiërende maatregelen met het oog op de toekomst. Niet zozeer een ideaalbeeld als wel angst lijkt in toenemende mate de motor achter de planvoornemens.

Tenslotte moet nog worden opgemerkt dat de sociale utopieën, zoals de tuinstadgedachte, waren ontwikkeld vanuit observatie van de bedreigingen, spanningen en onbeheersbaarheid van de grote metropolen. Deze steden waren letterlijk onoverzichtelijk geworden, maar feitelijk dreigde dit voor iedere stad van meer dan honderdduizend inwoners. Het leek noodzakelijk de eeuwenoude scherpe scheiding tussen stad en platteland op te heffen. Er moesten nieuwe methoden en begrippen voor de stedenbouw worden ontwikkeld.⁸

Ook in Nederland zien we dat vanaf 1901, toen voor de grote Nederlandse steden bij wet een uitbreidingsplan verplicht was gesteld, de stad als begrip en eenheid al ter discussie stond. Het bleek niet of nauwelijks mogelijk de toekomstvisie voor één stad voor een periode van slechts tien jaar te formuleren, laat staan te realiseren. Ten hoogste kunnen we spreken van een remmen van ongewenste en een moeizaam stimuleren van gewenste ontwikkelingen, met name op het gebied van de volkshuisvesting. Verder zien we de vlucht naar grotere schaal eenheden om althans de hoop op

conflictbeheersing te behouden. Met het bouwen van 'De ideale stad' had dat alles weinig van doen.⁹ Bij vrijwel alle uitbreidingsplannen van grote steden blijkt het problematisch tot een maatschappelijke en politieke consensus te komen. Als dat al lukt op gemeentelijk niveau zien we het plan vervolgens vaak sneuvelen bij de provincie, vanwege de invloed van de randgemeenten en de agrarische lobby, die zich bedreigd wisten door de groei van de grote stad. Zo weigerden provincies vaak de juridisch noodzakelijke medewerking aan de door grote steden voorgestelde grenswijzigingen. Als deze problemen al overwonnen waren, betekende dat nog niet dat het plan kon worden uitgevoerd. Ook wat betreft de benodigde infrastructuur was een gemeente afhankelijk van tal van organisaties die formeel of financieel een ongewijzigde uitvoering onmogelijk wisten te maken.

De grote uitbreidingsplannen waren dan ook eerder schakels in een onderhandelingsproces dan uitvoeringsplannen. De plannen van Berlage/Holsboer waren gericht op tal van overheden en organisaties waar de gemeente Utrecht geen of weinig greep op had:

- de aangrenzende gemeenten, die zich verzetten tegen gehele of gedeeltelijke annexatie en de plannen van Utrecht soms doelbewust saboteerden door afwijkende bouwplannen aan de grens;
- het Ministerie van Oorlog, dat de forten langer dan verwacht in gebruik hield en niet of nauwelijks de verboden kringen aan de stadszijde ophief, terwijl gesuggereerd was dat dit in de nabije toekomst wel zou gebeuren;
- het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat met het Rijkswegennet en met de waterwegen moest aansluiten op het plan en dat te laat of in het geheel niet deed;
- de waterschappen, die weigerden of niet in staat waren de spuiing en watertoevoer te leveren, die noodzakelijk waren voor aanleg en functioneren van riolering en het waterniveau en -volume voor de vele nieuwe singels of grachten;
- de spoorwegen (en het rijk), die met de plaats, wijze en tempo van uitvoering van nieuwe, te veranderen of op te heffen spoorlijnen en stations de haalbaarheid van enkele basisprincipes van het plan frustreerden;
- de universiteit en de ziekenhuizen, die met nieuwe 'monumentale' gebouwen het karakter van het zuidelijk deel van het plan moesten gaan bepalen, maar uiteindelijk o.a. door de afhankelijkheid van de financiering door het rijk geen initiatieven in die richting ontplooiden;
- de particuliere investeerders en woningbouwverenigingen, die afhankelijk van rijkssubsidies en economische ontwikkelingen het tempo en de wijze van realisering van de woon- en industriewijken bepaalden;

4.3

Schema beïnvloedingsniveau's
architectonisch en stedenbouw-
kundig ontwerp.
(schets auteur)

Schaalniveau	karakter ruimte, objekten	ontwerp
(stedelijk) landschap	abstrakte aspecten kaart en schema	correctie, vernietiging (deel) kaartbeeld
stad(sdeel)	centra, territoria	te ontwarren of te leggen knooppunt; karakterisering; begrenzing door;
(water)weg, (spoor) baan, dijk, wal, hek en muur	barrière, ontsluiting verbinding	accentuering; overbrugging verandering; verwijdering
gebouw, beplanting, deur, trap, hek en muur	privé, openbaar: mono-, multifunctioneel	relaties, begrenzingen of overgangen
alle niveaus (maquettes, afbeeldingen, herinneringsbeelden)	direct en indirect objectmatig	'grijpbaar', begrijpbaar in een 'ooglooslag' over- zien, herinneren

– de luchtvaartmaatschappijen en (water)transportondernemingen, die de plaats en faciliteiten van het toekomstige vliegveld en de laad- en losplaatsen moesten accepteren of andere eisen konden stellen.

Door deze en vergelijkbare problemen zien we bij de ruimtelijke ordening een 'vlucht naar voren' optreden. De illusie ontstaat dat plannen alsnog in een verdere toekomst gerealiseerd kunnen worden als de economische situatie beter wordt. Ook worden de plannen grootschaliger en globaler, maar de hoop op een maakbare samenleving en een rationele ruimtelijke ordening groeit daardoor alleen maar. Zozeer zelfs dat Fockema Andreae in 1941 vanuit zijn villa juichend schrijft over *de weldaad van een Nationaal Plan*. Pas de laatste jaren lijkt men zich in de planologische literatuur bewust te worden van deze tendensen.¹⁰

Bij deze stand van zaken is het dan ook niet wenselijk en doenlijk een revolutionaire of evolutionaire ontwikkeling van de stedenbouw te schrijven. Zinniger kan het zijn de directe en indirecte werking van plannen – bij een andere vraagstelling dan bij dit artikel ook van de andere maatschappelijke gebeurtenissen en ontwikkelingen – op de bestaande stad te onderzoeken. In bijgaand schema is daartoe een ordening als hulpmiddel voorgesteld [4.3].¹¹

Bij de behandeling van de plannen zal blijken dat vanaf 1918 geen enkel plan meer de pretentie had om op alle niveau's tegelijkertijd ingrijpende wijzigingen te laten plaatsvinden, zoals dat met de in hoofdstuk 1 en 2 besproken ideaalplannen nog wel het geval was.

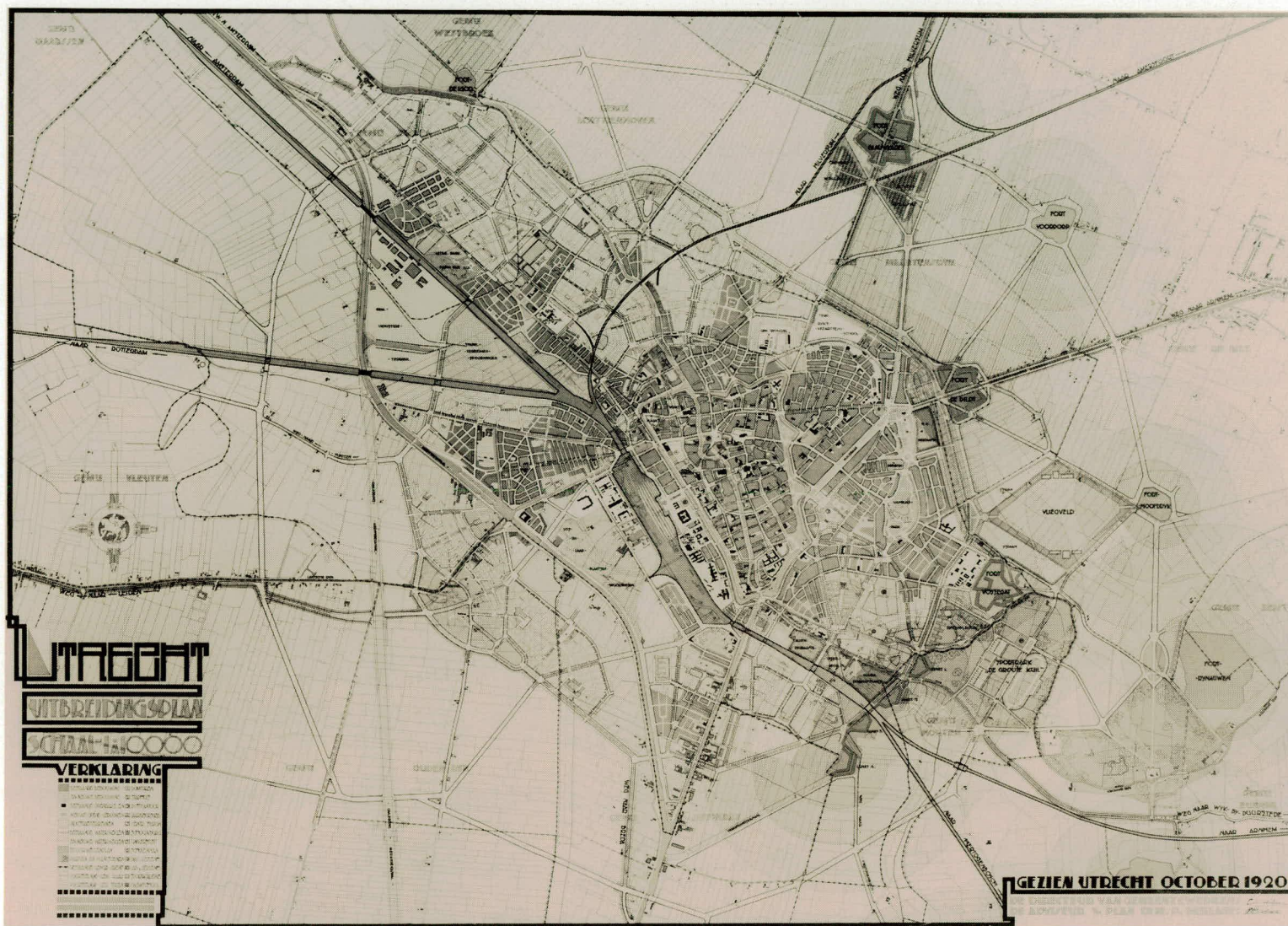
De rationele stad: van de plannen van Berlage/Holsboer tot CIAM

De periode in de geschiedenis van de stedenbouw van het begin van deze eeuw (Berlage c.s.) tot 1933 (het Charter van Athene van het Congrès International d'Architecture Moderne = CIAM) wordt in het algemeen als een enorme omwenteling gekenschetst. Er is echter één aspect dat constant blijft: het geloof in een rationeel plan dat de moderne stad tot een organische eenheid kan maken, indien maar wordt afgezien van de 'administratieve grenzen' en de beperkingen van de oude historische stadsvormen.¹²

Het plan Berlage/Holsboer probeert vooral die nieuwe stadsvorm in het toekomstige landschap en op de geografische kaarten van de toekomst neer te zetten [4.4]. Het is dan ook vooral gericht op grote hoofdvormen, die weer worden voortgezet op lagere schaalniveau's met dezelfde structurerende elementen.

Toch is het opvallend dat Berlage geen driedimensionale voorstellingen van het plan of onderdelen heeft vervaardigd, zoals hij dat wel voor Amsterdam, Den Haag en Rotterdam heeft gedaan. In 1915 schreef hij nog: *Ontwerpers van stadsplannen voelen in het algemeen de behoefte ook een denkbeeld te geven van de bebouwing zooals zij die zich hebben voorgesteld:*

1. voor hen die zich moeilijk zelf een voorstelling van een nog te bouwen stadsgedeelte kunnen maken;
2. voor de architecten, die later de bebouwing zullen uitvoeren. Natuurlijk niet om hun architecturale aanwijzingen te geven, maar om het alleen als aanleiding te beschouwen en



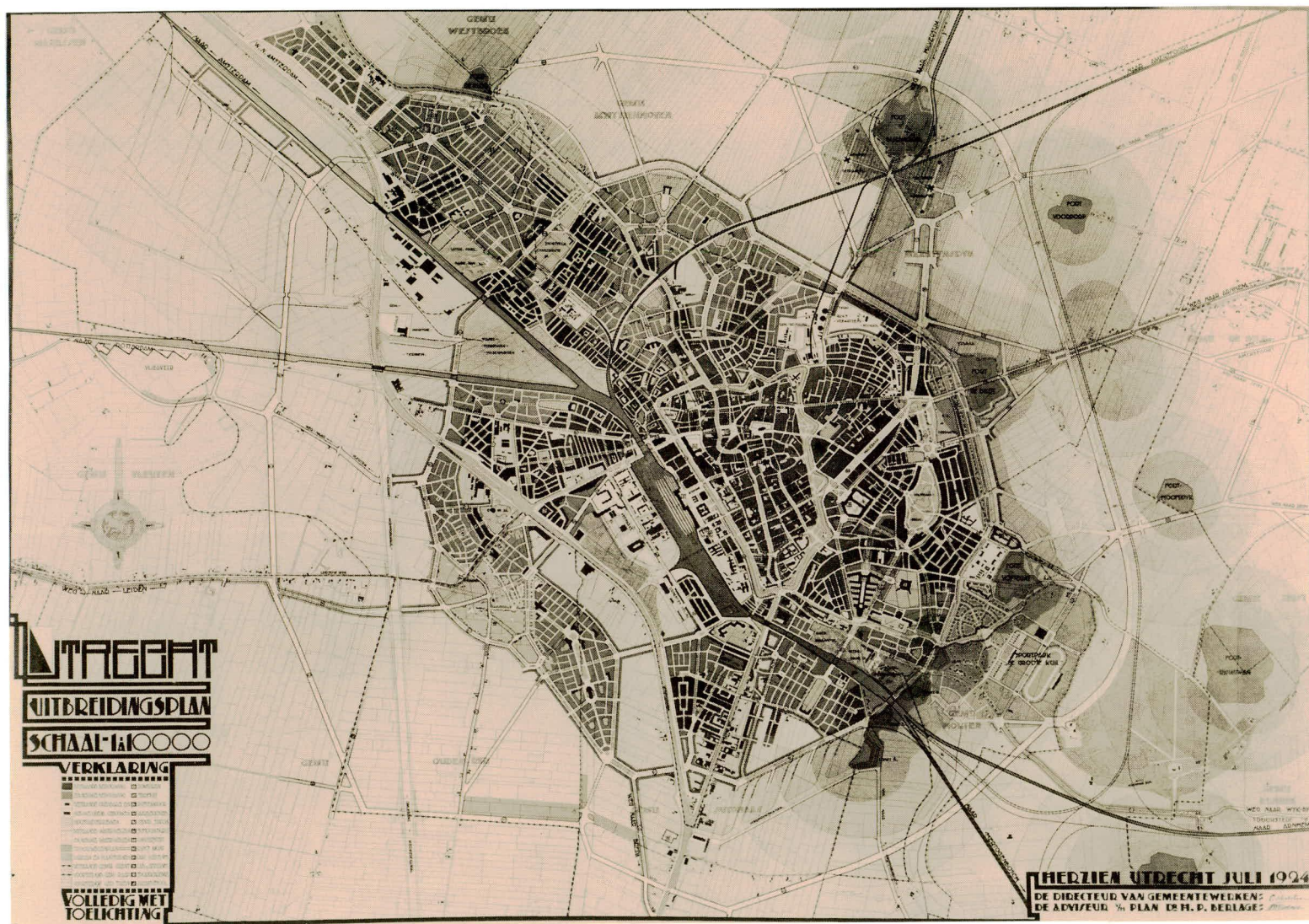
zoo mogelijk van den algemeenen opzet niet al te veel af te wijken.¹³

Er zijn drie mogelijke oorzaken voor dit afwijken-de gedrag. De eerste is een geringere betrokkenheid van Berlage, maar dat is ondanks de beperkte eerste beloning voor dit advies niet waarschijnlijk. De tweede mogelijkheid is een duidelijker scheiding in de opstelling als stedenbouwkundig adviseur en architect. Dit lijkt al waarschijnlijker. Voor het Hofpleinplan maakte Berlage zeer veel tekeningen, maar dit stedenbouwkundig knooppunt in Rotterdam was volgens Berlage ook alleen met driedimensionale architectonische middelen op te lossen.¹⁴ De derde mogelijkheid is het interessantst. Berlage veronderstelde dat de normalisatie en or-

dening van de bouwblokken volgens rationele principes voldoende voorwaarden zou leveren voor goede, bescheiden architectuur van de woningen.¹⁵ De nadere uitwerking diende per wijk te geschieden. Maar ook voorstellen voor grote openbare gebouwen ontbreken, evenals aanzichten van de nieuwe pleinvormen en verbrede straten. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de rotsvaste overtuiging van Berlage, dat een goede moderne nationale architectuur zou gaan ontstaan, maar dat er nog te weinig aanwijzingen waren om te bepalen in welke richting deze zich zou ontwikkelen.¹⁶ Inzet van het plan was nu juist voor veel langer dan de voorgeschreven tien jaar de hoofdvorm van de gehele stad Utrecht vast te leggen. Dit gold zowel de geher-

4.4

Uitbreidingsplan voor Utrecht,
H.P. Berlage en L.N. Holsboer,
1920. (GAU-TA)



4.5

Uitbreidingsplan voor Utrecht,
H.P. Berlage en L.N. Holsboer,
1924. (GAU-TA)

structureerde kern als de uitbreidingswijken die een gebiedsuitbreiding van de gemeente vereiste van 3.991 hectare.¹⁷ Het plan bood volgens de ontwerpers woonruimte voor 450.000 inwoners, terwijl de prognoses van enkele jaren daarvoor slechts uitgingen van 232.000 in 1952.¹⁸ In het plan wordt geprobeerd een heldere begrenzing aan te brengen via bestaande waterlopen, maar vooral door nog te maken en te verleggen kanalen of singels en de twee ringwegen. Een ingreep die slechts op kaartniveau is te zien en te begrijpen. De ringwegen zijn maar zeer ten dele en vrijwel volledig gewijzigd uitgevoerd, maar ze hebben wel het denken over de verkeersproblemen van latere plannenmakers sterk beïnvloed.¹⁹

Volgens de toelichting van Berlage/Holsboer is het toenemend verkeer ook bij hen de reden voor de brede wegen. Die breedte was echter maar zeer ten dele noodzaak. Het was eerder de wil om een helder en groots kaartbeeld te realiseren en dit plan zo in de reeks van grote stedenbouwkundige voorbeelden te plaatsen. In het tweede plan zijn vanuit esthetisch oogpunt (te lage huizen bij te brede straten zijn niet mooi) en vanuit pragmatisch oogpunt (minder ruimtebeslag en in de bestaande stad minder huizen te slopen) de wegen vrijwel overal beperkt tot dertig meter breedte [4.5]. Ook voor de doorgaande wegen voor interlokaal verkeer acht men een breedte van zes meter voor het 'automobilverkeer' althans voorlopig ruim voldoende. De

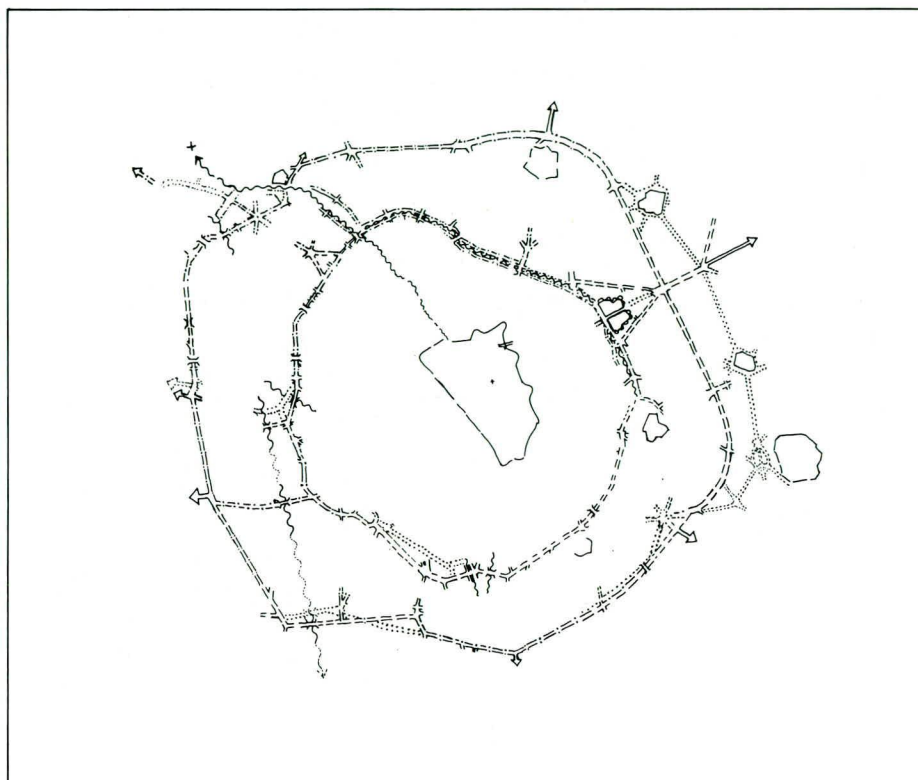
rondwegen zijn aangehouden op veertig meter minimumbreedte, zodat ze vrijwel even breed zijn als de breedste rijksweg.²⁰

Dat de rondwegen visuele grenzen voor het besloten stadsbeeld moesten worden, blijkt bij de binnenring door het veelvuldig aanknopen aan parken, begeleiding van waterwegen en de dubbele rij bomen die deze wegen tot boulevard bestempelen. Bij de buitenring is in het eerste plan (1920) nog duidelijker dat men dat ook in de verre toekomst zo wenste. De buitenring neemt de forten op in de ringweg wat niet kan worden verklaard uit de gegeven toelichting voor deze wegen: *omdat daar een zeer snel autoverkeer te verwachten is.*²¹ Op kaartniveau heeft het een effect van een nieuwe en op veel ruimere schaal uitgevoerde stad, met grotere bolwerken (de forten) en een 'wandeling' (de wegen voor het zeer snelle autoverkeer, die de stad konden omcirkelen)[4.6].

Wegens verzet van het Departement van Oorlog werd in 1924 het tracé nauwer om de stad getrokken en kwam het in het oosten ongeveer te liggen op het huidige en lang omstreden tracé van Rijksweg 27. Maar ook in het herziene plan wordt de eerste ring van forten ingeschakeld in de ringweg: *De dichtst bij de stad gelegen forten zijn in een soort plantsoenaanleg opgenomen, doch bebouwing in de verboden kringen is alleen daar aangegeven, waar met goed vertrouwen verwacht kan worden, dat het Departement van Oorlog binnen niet al te lange tijd het verbod om te bouwen zal opheffen.*²²

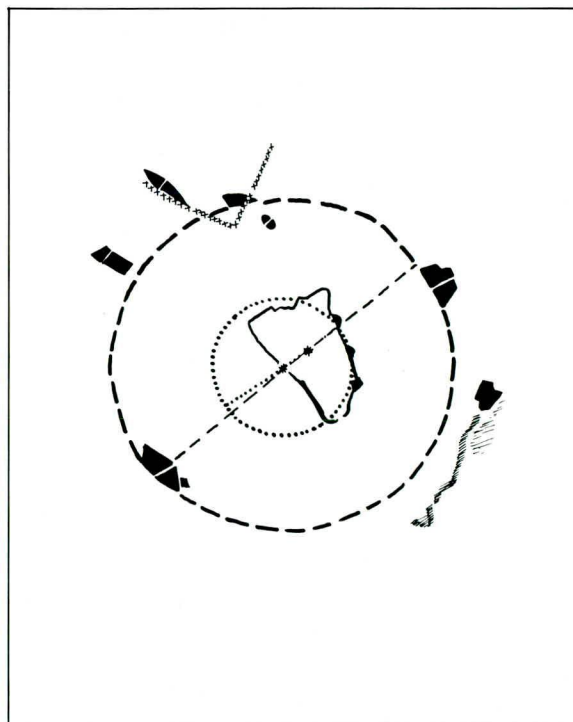
Minder expliciet, maar des te opvallender zet zich deze groene begrenzing ook verder langs de 'binnenring' voort. Behalve de al genoemde bomen en singels zien we ook 'bolwerkachtige' parken. Bij het park Den Hommel lijkt het nog te gaan om aanvulling en verfraaiing van een bestaande populaire uitspanning, die wordt omgevormd tot een park.²³ De uitstulping van de ringweg ter plaatse wordt er echter niet mee verklaard. Nog sterker is dit te zien in het noorden waar de grens met de gemeente Achttienhoven overschreden wordt om tweederde van het terrein tot park te bestemmen. Hier lijkt de belijning nog sterker op een reusachtig tot plantsoen omgevormd bolwerk.

Daarnaast wordt de omvang van de westelijke stadsuitbreiding (het latere Kanaleneiland) en daarmee het hele kaartbeeld bewust of onbewust bepaald door de 'ideale as' van Mariaplaats tot de Dom. Bij het plan Moreelse werd de westelijke uitbreiding bepaald door het middelpunt op de nieuwe gracht, die de Catharijnesingel ter hoogte van de Mariaplaats kruiste. De breedte van de uitleg is van daaruit gerekend precies verdubbeld [4.7]. Dat geldt ook voor het plan Berlage waarbij de verbrede Willemsbrug van het nieuwe stationsplein naar de Mariaplaats de plek is van waaruit met de passer een cirkel kan worden getrokken. De middellijn



4.6

Ringwegen in de Uitbreidingsplannen van Berlage en Holsboer. (schets auteur)



4.7

Veronderstelde basisschema's bij de uitleg van Moreelse, 1664, en bij de uitleg van Berlage/Holsboer, 1920/24. (schets auteur)

van die cirkel loopt van de basis van het fort De Bilt tot aan de weg langs het park Den Hommel. Zelfs de meest pragmatische en kortste toelichting op het plan, die van Holsboer, legt zeer veel nadruk op dit punt: *Ook de verplaatsing van het station is ten zeerste gewenscht, omdat daardoor een nieuwe entree tot de stad gemaakt zal kunnen worden, in overeenstemming met de waardigheid van Utrecht als vierde groote stad van Nederland [...] De Mariaplaats wordt van het station af dus de hoofdtoegang tot de stad.*²⁴

Centra en territoria bij de plannen Berlage/Holsboer

Het is een paradox dat juist door de geweldige hoeveelheid doorbraken, verbredingen en reconstructies de oude stad wel sterk van aanzien zou zijn veranderd, maar dat de inzet juist was die oude stad nu blijvend het centrum te maken van die meer dan vijfmaal vergrote stad. Het meest dramatisch zijn de oost-west doorbraken en verbredingen. Immers de hele structuur van Utrecht is met de grachten en wegen noord-zuid gericht, terwijl het wegverkeer voor een belangrijk deel een oost-west route zocht. De al in gang gezette verbreding van de Potterstraat en Viestraat krijgt een logisch vervolg door de Lange Janstraat en Nobelstraat. Er wordt een nieuwe oost-west verbinding gelegd, die vanaf de Springweg met een soepele bocht, langs het N.V.-huis en via de te verbreden Brigittenstraat uitkomt op de Maliebaan.

Hetzelfde gebeurt in het gebied van de Twijnstraat, waar de weg dwars over de oude Hortus wordt geprojecteerd en aansluit op de Nieuwegracht. Natuurlijk leveren deze verkeerswegen dan vervolgens weer de ratio op voor verbredingen in noord-zuid richting [4.4]. Het tweede plan is iets voorzichtiger en probeert vaker tenminste één straatwand intact te laten. De verkeerstechnisch minst noodzakelijke, maar door Berlage en Holsboer meest gewenste verbreding sneuvelt al in de voorbereidende fase, maar blijft nadrukkelijk tot in de laatste toelichting genoemd worden: *De grootste zorg vereischte de behandeling van de Zadelstraat en de Servetstraat, omdat daar aan een stadsgezicht van een bijzondere schoonheid, het gezicht op den Domtoren, moest worden geraakt. Verbreding van deze straten, al zal er nooit een druk verkeer langs gaan, scheen wenschelijk. Bij nadere beschouwing bleek echter behoud der beide gevelfronten van de Zadelstraat de voorkeur te verdienen boven een verbreding der straat en wel om de zoo fraaie begrenzing van den Domtoren te behouden. Hoewel oorspronkelijk gedacht is, een voldoende verbreding van deze straat te vinden door aan de Noordzijde een galerij te maken waardoor een flinke trottoirbreedte gevormd zou worden, met winkelperceelen, welke tot het Buurkerkhof zouden kunnen doorlopen, heeft de Raad dit (het eenige) punt aangehouden, totdat nog nadere gegevens omtrent deze oplossing ingediend zullen worden. De Servetstraat, gelegen in het verlengde van de Zadelstraat,*

*zal echter wel verbreed moeten worden, maar dat kan zonder bezwaren, wanneer door die verbreding, die betrekkelijk gering moet zijn, de geslotenheid der straat door den toren gewaarborgd blijft. Deze verkeersweg door Zadelstraat en Servetstraat en verder over Domplein, en Voetiusstraat en Pieterskerkhof zal voltooid moeten worden met een doorbraak naar de Kromme Nieuwegracht.*²⁵ Hoewel we de drukte van trams, karren, fietsen en het toenemend aantal automobielen op een aantal knelpunten niet moeten onderschatten, komen de doorbraken vooral voort uit de keuze om het centrum van de nieuwe stad in de oude stad te maken. Dat vervolgens die oude stad tot op het onherkenbare moet worden veranderd, is het gevolg.

In totaal worden drie centra aangewezen. De enige open plek in de stad die nog het dichtst de plein-vorm benaderde en historisch daarop de meeste rechten kon laten gelden, de Neude, wordt hoofdcentrum.²⁶ Het nieuwe Stationsplein en het reeds lang problematische Vreeburg worden tot subcentra bestemd. Over de Neude wordt bezwerend opgemerkt: *Dit plein zal voor Utrecht worden, wat de Dam is voor Amsterdam, het Plein voor Den Haag en het Beursplein [oude Beursplein ter hoogte van huidige Blaak en Blaakstation] voor Rotterdam.*²⁷ In het plan van 1920 neemt de operatie voor de reconstructie van de Neude tot hoofdcentrum gigantische vormen aan. Als wethouder had Fockema Andreae al geprobeerd door grondruil met het rijk het hoofdpostkantoor niet op de plaats van de oude Rijksmunt aan de Oudegracht en Neude te bouwen, maar op de plek van het stadhuis en directe omgeving, zodat aan de Neude en Oudegracht het nieuwe stadhuis zou kunnen verschijnen.²⁸ Het postkantoor werd echter voltooid met de publiekstoegang aan de Neude. In het eerste plan Berlage/Holsboer zou nu de gehele zuidwand van de Neude gevormd worden door het nieuwe stadhuis, dat met lichtbruggen over de Ganzenmarkt verbonden werd met het oude stadhuis. De oostwand van het plein zou opschuiven tot iets voor 't Hoogt en aansluiten op de verbrede Teelingstraat, terwijl de Schoutenstraat geheel door het stadhuis bebouwd zou worden. Dit vereiste weer een doorbraak door het blok tussen Vinkenburgerstraat en Oudegracht (ter breedte van Camera en Studio en de voormalige Winkel van Sinkel, die iedere moderne architect verfoeide als een 'oneerlijk neoklassiek monster'). Behalve de Vinkenburgerstraat zouden alle straten die op het nieuwe plein uitkwamen tenminste één wand moeten offeren voor ongeveer de verdubbeling van hun breedte. In het herziene plan verlaat men dit 'ideaal' met het oog op de kosten. Nu volgt een brede verkeersweg het tracé van de Vinkenburgerstraat via een ruime brug door de verbrede Bakkerstraat en Mariastraat.

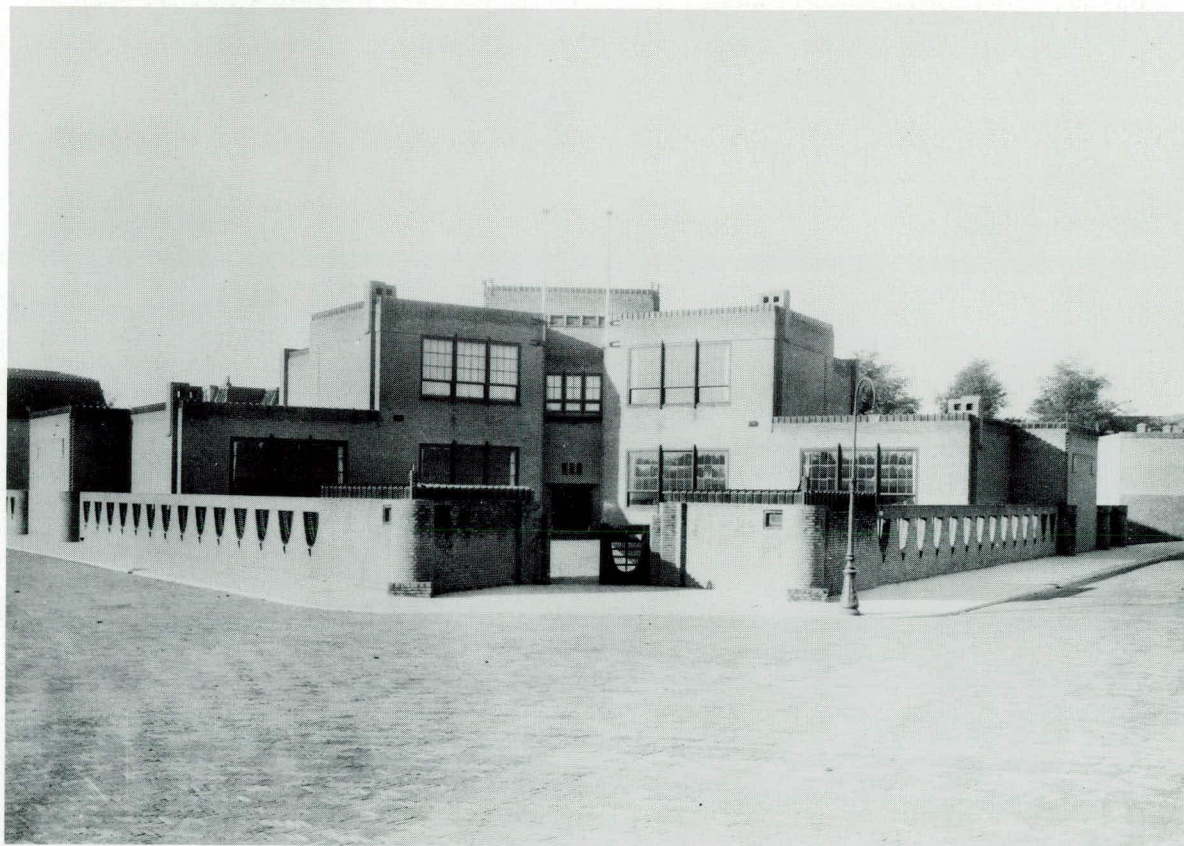
Dat men niet schroomde voor enig breekwerk blijkt ook bij het nieuwe 'subcentrum', het nieuwe

Stationsplein. Het voorstel voor de verplaatsing van het station wordt omarmd en is aanleiding voor de schets van een veel groter plein dan de spoorwegen en het rijk zich voorstellen. Voor een onbelemmerd zicht op de Dom en dit plein moet het Eerste Hoofdgebouw van de spoorwegen wijken en is in het plantsoen ervoor de nieuwe stadschouwburg geprojecteerd (die uiteindelijk op het Lucas Bolwerk gebouwd zal worden). Het merkwaardige is dat dit subcentrum dus twee belangrijke stedelijke functies krijgt, terwijl het hoofdcentrum in de herziene versie nog slechts het postkantoor had overgehouden.

Bij het Vreeburg verloopt het nog merkwaardiger. Dit tweede subcentrum verliest juist centrale functies in de plannen. De markt en ontspanningsfuncties verdwijnen om plaats te maken voor de permanente Jaarbeursgebouwen, die echter geen permanente bedrijvigheid opleveren. De gehele west- en zuidwand zouden volgens de oorspronkelijke plannen door deze gebouwen in beslag worden genomen. Onbegrijpelijk is dat bij al het voorgestelde breekwerk de bolle oostwand van het Vreeburg, die feitelijk gevormd werd door de 'achterkant' van de Oudegracht onaangetast blijft. Het blijft

merkwaardig dat wat Berlage hier een plein noemt in ieder standaardwerk uit die tijd werd verboden. Mogelijk schrok men terug voor de moeizame ont-eigeningsprocedure. Er waren immers landelijk met wisselende uitkomst discussies, processen en briefwisselingen met het rijk gevoerd over de vraag of een algemeen uitbreidingsplan conform de Woningwet ook het instrument voor binnenstadsreconstructie kon zijn. Het plan Berlage/Holsboer is evenzeer een binnenstadsreconstructieplan als een uitbreidingsplan. Als het plan is aanvaard door de gemeenteraad noemt de directeur van Gemeentewerken het dan ook een *Uitbreidingsplan en stadsverbetering van Utrecht*.²⁹

Dat blijkt ook uit de wijze waarop in het plan wordt geprobeerd de uitbreidingen van de woningbouw op de centrale kern te richten. Dit gebeurt vooral door de hoofdwegen die op de kruisingen de 'centra' van de wijken vormen. In vergelijking met de beroemde plannen van Amsterdam-Zuid en 's-Gravenhage zijn de aldus ontstane pleinen met soms openbare gebouwen van bescheiden omvang en gering in aantal. Eén gemeenteraadslid merkt zelfs teleurgesteld op: *Wel zijn er een paar speelterreinen en enkele nietige pleintjes aangegeven, maar geen enkel*



4.8

School, Laan van Nieuw Guinea, J.I. Planjer, 1922.
(GAU-TA)

*plein vindt men er van de beteekenis van Neude of Janskerkhof. Dit schijnt mij een leemte te zijn, waarin echter nog gemakkelijk voorzien kan worden. De geheele afwezigheid van zulke pleinen acht ik een groot gemis. Niet alleen kunnen zij dienen voor het houden van markten, voor volksspelen en volkssamenkomsten, maar zij verbreken ook de eentonigheid der stratengroepen en verleen aan de omgeving een zekere individualiteit.*³⁰

In het herziene plan zijn meer openbare gebouwen getekend en zijn de pleinen ruimer geschetst. Holsboer merkt hier echter laconiek over op: *Op het plan zijn verschillende plaatsen voor openbare gebouwen aangegeven. Deze plaatsing is zeer denkbeeldig, omdat thans niet is te zeggen, aan welke openbare gebouwen behoefte zal bestaan. In het algemeen kunnen de scholen aan de ontworpen pleinen geplaatst worden, waarbij voldoende ruimte voor speelplaatsen gereserveerd is.*³¹ De hier beschreven mogelijkheid paste in de Utrechtse praktijk. Al in 1925 waren er een aantal scholen in de al in gang zijnde uitbreidingen gerealiseerd en deze oogstten veel lof [4.8].³²

Optimistischer is men tot in het tweede plan over de centrale plaats die een gigantisch ziekenhuis, een groot nieuw universiteitsgebouw en een aantal laboratoriumgebouwen in het zuidelijk deel van het plan innemen. Minder dramatisch in plattegrond, maar zeer dominerend voor het stadsbeeld is het voorstel voor een nieuw centraal universiteitsgebouw, dat de plaats van het gehele emplacement van het Station Maliebaan (Spoorwegmuseum) zou moeten gaan innemen. Dit gebouw was echter nog georiënteerd op de stad met een groot universiteitsplein met nieuwe straatwanden. Daarop kwam de ontsluiting van de Kromme Rijnwijk (huidig gebied Rubenslaan en omgeving) uit. Die overhoekse ontsluiting geeft al aan dat in feite dit hele zuidoostelijk deel met de bovengenoemde gebouwen, het nieuwe Diaconessenziekenhuis (wel, gewijzigd gebouwd) en een enorm scholencomplex, een eigen leer- en gezondheidscentrum vormde en meer intern dan op de oude stad was gericht. Tel daar bij op het sportpark 'De groote Kuil' (ongeveer ter plaatse van het huidige stadion) en het grote park Rhijnauwen (in voorgestelde vorm meer dan een verdubbeling van het huidige) en dit gebied verschaft een totaalprogramma voor een nieuwe stadsbewoner die gezond van geest en lichaam kon worden gemaakt.

Barrières, ontsluitingen en verbindingen in Utrecht

Het ontbreken van werkelijke pleinen in de plannen van Berlage/Holsboer heeft ook te maken met de wijze waarop de wijken worden ontsloten. Dit staat weer in verband met een groot aantal alleen met hoge kosten te overbruggen en te ondertunnelen barrières. Verkeersontsluitingen vinden vooral plaats via de bekende Berlagiaanse vorken. De ver-

deling van wijken in buurten gebeurt via stervormen met 'rond-points' in het centrum. Kruisingen met meer dan drie wegen liggen altijd op enige afstand van elkaar, zodat geheel volgens de nieuwste stedenbouwkundige inzichten verkeersoponhoud kon worden voorkomen. De ontsluitingen die alleen voor wijk- of buurtniveau zijn bedoeld, zijn als zodanig in het eerste plan ook gestructureerd. Op de hoofdwegen zorgt tenminste het straatprofiel en vaak ook nog water voor een afscheiding, zodat de 'kortste weg' door smallere buurt of woonstraten niet mogelijk is. Deze subtiële structurering is in het tweede plan al minder en uiteindelijk vrijwel nergens uitgevoerd.

Ondanks het vele breekwerk in de stad worden alleen in het noorden extra bruggen over de singel in de plannen opgenomen. De barrièrewerking van de singels wordt gerespecteerd. Dat geldt ook voor het Merwedekanaal, waar voor de nieuwe westelijke woonwijk slechts twee overgangen worden gemaakt. Dit wordt niet voor het scheepvaartverkeer gedaan, vanwege te hoge kosten, hoewel dat in de plantoelichting zo wordt gesteld. Er worden namelijk wel vier dure vaste bruggen over het geprojecteerde Amsterdam-Rijnkanaal getekend, waarvan er tot vandaag slechts drie zijn uitgevoerd.³³

Eerder ligt de verklaring in de veel duurdere en veel onzekerdere barrières van de spoorwegen. In het vorige artikel is al aandacht besteed aan de plannen van de Spoorwegcommissie, die een verbreding van de 'stalen band rond Utrecht',³⁴ voorstelde. Zoals bij vele spoorwegplannen in Nederland ging dit project niet door, maar het had wel invloed op de stedenbouwkundige ontwikkeling. De vage invulling van het terrein tussen Merwedekanaal en achterkant van het station in het eerste plan Berlage/Holsboer wordt erdoor verklaard.³⁵

We hebben al gezien hoe het eerst informele en later formele standpunt van een nieuwe Staatscommissie wel uitging van verplaatsing van het station, maar het tracé van de noord-zuid verbinding op de oude plaats handhaafde. Toen werd zelfs voorgesteld om de oostelijke ringspoorweg te laten vervallen en de lijn naar Amersfoort aan te laten sluiten op het tracé naar Hilversum (gewijzigd gerealiseerd). De plannen van Berlage/Holsboer gaan er van uit dat de verbreding en intensivering van deze noord-oost aftakking vanaf het station vrij snel als 'hoge baan' zal worden uitgevoerd.³⁶ In het eerste plan was de ringspoorweg geheel opgeheven, terwijl in het tweede plan de noodzaak voor een militaire en goederenspoorweg was gebleken [4.5]. Het nieuwe tracé wordt verder oostelijk langs de nieuwe buitenste ringweg geprojecteerd. Tien jaar later zijn alle plannen mede door de crisis weer van de baan en wordt het station min of meer op de oude plaats uitgebreid en wordt een aantal 'kunstwerken' en spoorwegverhogingen in het vooruitzicht

gesteld. Voor de verbindingen met het noorden en westen waren de ongelijkvloerse kruisingen met de spoorwegen van groot belang. In 1925 vermeldde Holsboer: *Op den hoofdverkeersweg Utrecht Amsterdam heeft het rijverkeer bij den overweg thans dikwijls een opont-houd van 20 minuten.*³⁷

Voor het vermijden van gelijkvloerse kruisingen moeten reeds lang te voren de nodige tunnels en bruggen worden gepland, zeker financieel. Dientengevolge is het aantal ontsluitingswegen gering. Uiteindelijk kwamen de Spoorwegwerken Utrecht Zuid met de huidige tunnels pas in 1937 tot stand, de Spoorwegwerken Utrecht Midden met de Leidse Veertunnel konden in 1940 worden beëindigd, terwijl de in de oorspronkelijke plannen opgenomen onderdoorgang bij de Thomas à Kempisweg pas in 1967 was voltooid. Hoezeer de noodzakelijke kruisingen lang van te voren in plannen moeten vastliggen voordat ze kunnen worden uitgevoerd, zien we aan de huidige situatie waarbij slechts één tunnel meer (Daalse tunnel) en één tunnel minder (bij het industrieterrein Lage Weide) dan in de plannen Berlage/Holsboer zijn aangelegd.

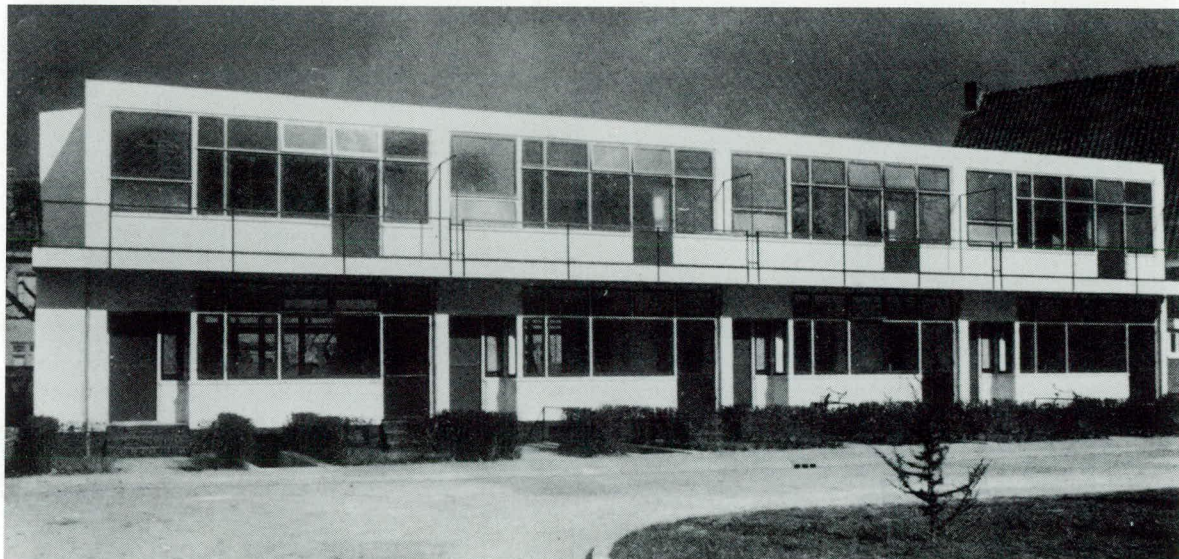
De standenloze wijken met regelmatige bouwblokken

Vanwege het ontbreken van een voorstel voor de bebouwing zijn de plannen Berlage/Holsboer door verschillende auteurs als een pragmatisch verkeersplan gekenschetst. Eerder het omgekeerde is het geval. Juist de nog niet voorstelbare toekomst van een nieuwe sociale en gestandaardiseerde woningbouw is de drager van het plan [4.9]: *Nu het onderscheid in standen hoe langer hoe meer verdwijnt, is het aanwijken van arbeiders-, middenstand- en andere standenwijken niet doenlijk. Dat is dan ook op dit plan niet geschied.*³⁸

Daarbij werd wel voorzien dat het oostelijk deel voor de meer welgestelden was bedoeld. Waar mogelijk zijn villa's en noord-zuid gerichte straten getekend, zelfs tot binnen de verboden kringen van de fortengordel.

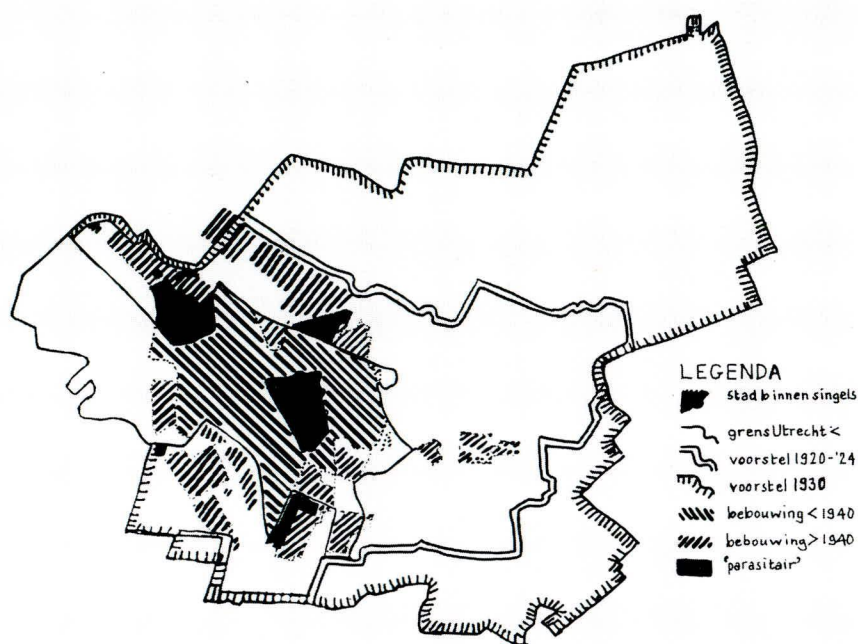
Deze verkaveling geeft een indruk van een mogelijke bebouwing tussen de eerste en tweede ringweg. Op de plankaart is de aanzet voor zo'n bebouwing al gegeven, evenals de ontsluiting daarvan door middel van afsplitsingen van de tussenliggende radiaalwegen. In het artikel van 1925 is Holsboer daar duidelijk over, als hij geen rekening hoeft te houden met de politiek-juridische weg die de plantoelichtingen mogelijk nog wel moesten gaan. In de zekerheid dat het plan na de raadsbehandeling niet verder zou worden doorgestuurd en dus meer als interne leidraad zal worden gebruikt, durft hij vrijuit te stellen: *De omvang van het uitbreidingsplan is beperkt geworden door de aanwezigheid van de forten met de verboden kringen. Een breede boog om de bestaande bebouwing is dan ook niet geteekend in het Noordoosten, het Oosten en het Zuidoosten; juist aan die zijden, op het gebied van de gemeenten De Bilt en Maartensdijk, is uitbreiding echter hoogst noodzakelijk en urgent, daar de wenschen der bevolking, vooral ook van hen, die zich te Utrecht willen vestigen, die richting uitgaan.*³⁹

Juist het niet afgebeelde deel zou dus de toekomstige woonstad worden voor mensen die een vrije keuze hadden. Maar Utrecht was in de plantoelichting ook nadrukkelijk industrie- en woonstad genoemd. De scheiding tussen woon- en werkgebied is op de plankaart nadrukkelijk aanwezig. Op stadsniveau is die verdeling het duidelijkst. Een groot nieuw industrieterrein in het noord-westen en het wonen in het zuid-oosten. Op wijkniveau



4.9

Woningen R. Schumannstraat
(Oog-in-Al), G. Rietveld, 1934.



86

4.10

Bebouwde kom Utrecht en door de Gemeente Utrecht ge-wenste gebiedsuitbreiding. (schets auteur)

zien we bij Kanaleiland ook die scheiding. De industrie zet zich langs het oude Merwedekanaal voort. Westelijk daarvan, gescheiden door een parkweg, ligt de woonwijk, die in het westen ook weer door park en parkweg van platteland wordt gescheiden.

Dit nieuwe kanaal (Amsterdam-Rijnkanaal) heeft overigens op de plankaart in 1924 aanleiding gegeven om havens op Lage Weide en het meest zuidelijke industrieterrein, ter hoogte van het huidige Tolsteeg/Hoograven, te tekenen om zo te profiteren van de voor Amsterdam bedoelde 'Keulsche Vaart'.⁴⁰ Het gehele industrie- en overslagterrein Hoograven is verder waarschijnlijk bedoeld om ongewenste concurrerende bebouwing van de gemeente Jutphaas in die buurt te ontmoedigen. De plaats van deze industrie- en overslagterreinen bij de waterwegen heeft samen met de al besproken barrières de vormverschillen van de woonwijken bepaald. In de toelichting heet dat: *Er is naar regelmaat in de bouwblokken gestreefd, doch sommige bestaande wegen en waterwegen stelden eischen, waaraan de regelmaat moest worden opgeofferd [...]. Aan de hoofdwegen is hoogbouw aan te bevelen, omdat breede straten met lage huizen geen fraai stadsbeeld opleveren, of het karakter zou landelijk moeten zijn.*⁴¹ Met deze globale aanwijzingen stelden Berlage en Holsboer zich tevreden.

In de lezing die Berlage, als één van de vaders van

de moderne architectuur en stedenbouw, bij het oprichtingscongres in 1928 van de CIAM hield, wordt zijn opvatting nog duidelijker. Normalisering en standarisering is noodzakelijk voor een waarlijk moderne architectuur. Daarbij zullen de eveneens uitgenodigde 'jonge' architecten Gerrit Rietveld en Mart Stam instemmend geknikt hebben. Verbijsterd zullen ze zijn geweest toen Berlage stelde dat op stedenbouwkundig niveau de aanzet tot een nationale Nederlandse architectuur door de Amsterdamse School onder toezicht oog van een schoonheidscommissie al was gegeven. Zij hadden en kregen juist met die schoonheidscommissies problemen. Rietveld en Stam waren niet of nauwelijks in de uiterlijke vorm geïnteresseerd en wilden de vernieuwing juist voortzetten vanuit de rationalisering van de woningplattegrond. In de invulling van Berlage's Plan Zuid in Amsterdam lag de nadruk echter op de 'verzorging van het straatbeeld' en het gesloten bouwblok als stedenbouwkundige eenheid, zoals in de plannen voor Utrecht.⁴²

Prof. Ir. J.G. Wattjes was in het interbellum een invloedrijk criticus. Zijn evaluatie van de Utrechtse architectuur in de eerste helft van de jaren twintig laat zien dat Utrecht nog ver verwijderd was van het ideaalbeeld dat Berlage schetste in zijn CIAM-lezing. *Het is buitengewoon te betreuren, dat deze zeer goede woningbouw door het ontbreken van een welstandsbepaling op verschillende plaatsen door de buitengewoon slechte aansluitende bebouwing ernstig wordt geschaad en dat het zeer goede stadsbeeld, dat hier had kunnen worden verkregen, op ergerlijke wijze is geschonden, doordat de straten met zeer mooie straatwanden buitengewoon leelijke afsluiting hebben gekregen. Het is zeer te betreuren, dat de overigens zoo vooruitstrevende gemeente Utrecht door deze achterlijkheid in de opvatting van wat tot de taak van de stedelijke overheid behoort, voortgaat zich in architectonisch opzicht op de meest grove wijze te laten bederven.*⁴³ Wattjes is kritisch positief over zowel Rietveld als Crowel, over Stijlarchitectuur en Amsterdamse School, maar het meest enthousiast over de architecten die een tussenpositie innemen.⁴⁴ Het is precies deze architectuur, die zonder een directe breuk met de vormgeving van de Amsterdamse School steeds soberder en zakelijker van gevelopbouw en plattegrond werd, die Berlage voor ogen moet hebben gestaan toen hij zijn stadsplattegrond tekende [4.8]. De ironie van de geschiedenis wil dat het enige gebouw dat Berlage zelf ontwierp voor Utrecht, op de hoek Wittevrouwensingel/Nachtegaalstraat twee wanden, moest sluiten op een plek die in het uitbreidingsplan juist een park moest zijn. Er tegenover kwam de schouwburg, die Berlage aan het nieuwe, nooit gebouwde Stationsplein had gedacht.⁴⁵

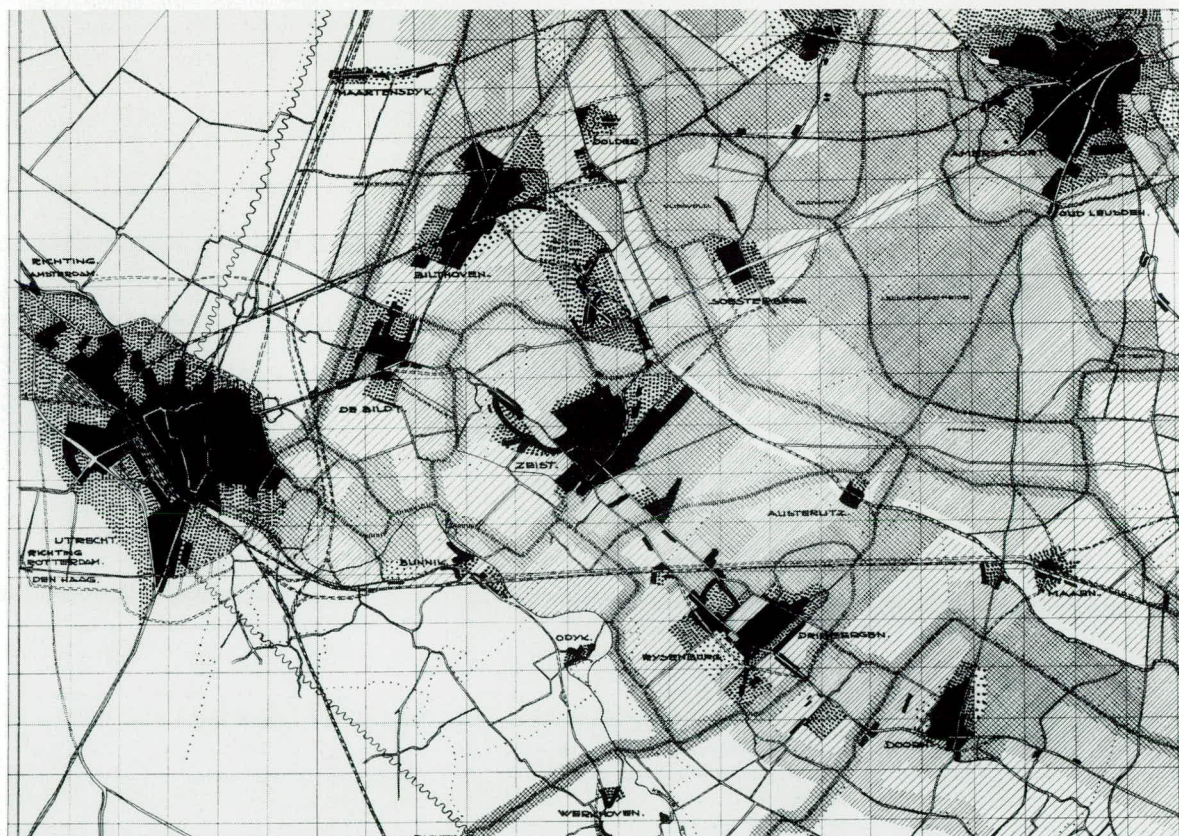
Het belang van Berlage/Holsboer voor de ontwikkeling van Utrecht

Als we nu ideaal en werkelijkheid gaan vergelijken stuiten we op een paradox. Het tweede plan Berlage/Holsboer is voor de Tweede Wereldoorlog als toekomstdoel voor Utrecht nooit meer ter discussie gesteld. Als we de werkelijk gerealiseerde wijken en stadsreconstructies bezien dan is daarvan weinig in ongewijzigde vorm uitgevoerd. Het weinige dat letterlijk overeenkomt, zoals delen van Oog in Al, was merkwaardigerwijs al voor een groot deel ontworpen voor de officiële aanvaarding door de gemeenteraad.⁴⁶ Voor een deel ligt de verklaring in de formele gang van zaken bij de vaststelling. Het Uitbreidingsplan conform de Woningwet vereiste bij vaststelling een strak en tenminste tien jaar geldende nauwkeurige vastlegging van de straten en tenminste van de woonbestemming. Het plan was echter door de ontwerpers juist vooruitlopend op tal van beslissingen van provincie en rijk ontworpen. Mochten die beslissingen negatief voor Utrecht uitvallen, dan had Utrecht geen mogelijkheden om woningen voor de welgestelden te bouwen. Deze waren immers vooral geprojecteerd op het oostelijk van de stad gelegen gebied. Dat zou

betekenen dat nog meer goedverdienende gezinnen naar de bos- en weidegrond van de randgemeenten gelokt konden worden. De geschiedenis heeft het voorzichtige stadsbestuur gelijk gegeven: de grenswijzigingen werden niet toegestaan hoewel Utrecht klaagde dat ze zelfs een kleiner grondgebied had dan in de zestiende eeuw [4.10].⁴⁷

Als uitvloeisel van de plannen Berlage/Holsboer start in 1924 een overleg tussen de concurrenten op de duurere woningmarkt: Utrecht, Baarn, Doorn, Leusden en Zeist. Doel is om een 'Gewestelijk Uitbreidingsplan' te ontwerpen.⁴⁸ Waarschijnlijk is hier de rol van burgemeester Fockema Andreae weer erg belangrijk geweest. Hij was door zijn bemoeienissen met het Nederlandsch Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw (N.I.V.S.) betrokken bij de organisatie van het Internationaal Stedebouwcongres in 1924 te Amsterdam, dat als voornaamste resultaat het pleidooi voor het streekplan zou opleveren.⁴⁹

Opvallend is ook dat de opdracht voor het ontwerp van het Streekplan gaat naar M.J. Granpré Molière, de eerste voorzitter van de Stedebouwkundige Raad van het N.I.V.S. Het bureau Granpré Molière, Verhagen Kok, voltooide de studie pas in 1935 [4.11]. Dat had niets te maken met een trage wijze

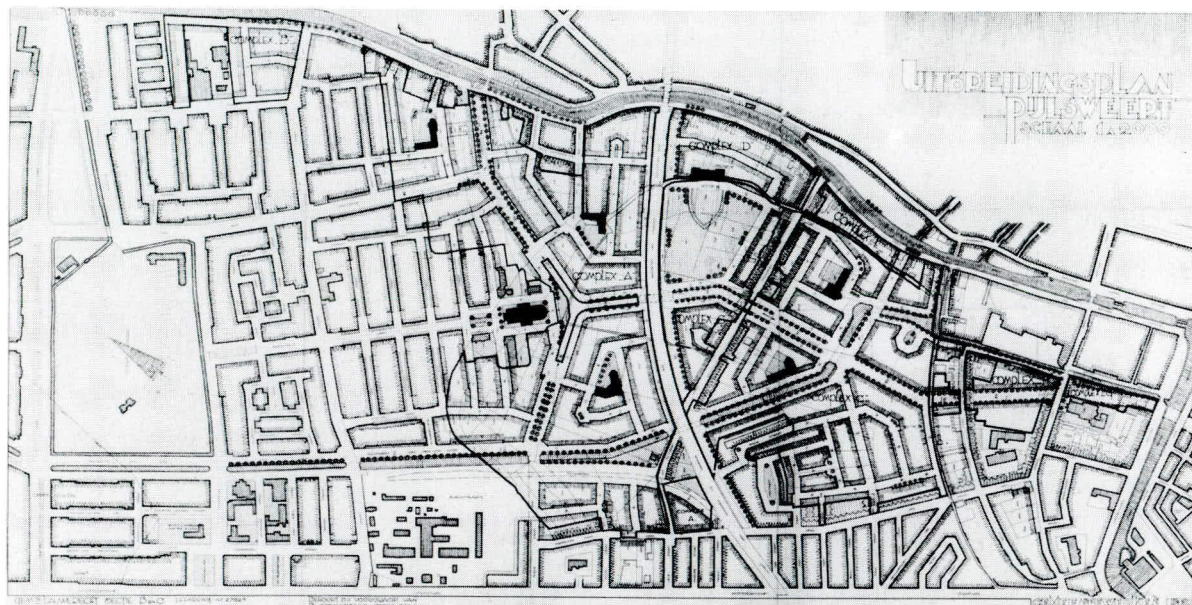


4.11

Schetsontwerp gewestelijk plan Oost-Utrecht, Bureau Granpré Molière, Verhagen, Kok, 1935. Detail. (Bibliotheek-GSU)

4.12

Uitbreidingsplan Pijlsweert,
Gemeentewerken Utrecht,
1931. (particulier bezit)



van werken van het bureau, maar alles met de telkens wijzigende uitspraken over gemeentegrenzen, spoorwegen en rijkswegen.⁵⁰ Het zou te ver voeren dit plan hier uitgebreid te bespreken. Het is noch uitgevoerd, noch een ideaalplan, maar een compromis tussen strijdende partijen. Het is wel interessant om vast te stellen dat althans voor het oosten en zuiden Utrechts positie als agrarisch diensten- en nijverheidscentrum (als landstad) door alle partijen en in de streekplankaart wordt bevestigd. Dat in de praktijk de spoorwegen hardnekkig op hun plaats bleven liggen is al gesignaleerd, maar ook de andere bovenlokale beslissingen, met uitzondering van het Amsterdam-Rijnkanaal, werden uitgesteld of in het nadeel van Utrecht beslist. Daarbij kwam nog de crisis in de jaren dertig, die Utrecht door de afhankelijkheid van zware industrie en overheidsdiensten extra trof. De veronderstelling van de versnelde urbanisatie met Utrecht als centrum kwam niet uit.

Het plan Berlage/Holsboer komt als leidraad dan ook alleen aan de orde waar incidentele oplossingen moeten worden gevonden. In het plan Berlage/Holsboer wordt een oost-west uitleg voorgesteld als tegenwicht voor de reeds sterke noord-zuid ontwikkeling van de stad. Het is ironisch dat de enige uitbreidingsplannen van voor 1940 nu juist die noord-zuid ontwikkeling versterken. Het zijn de plannen uit 1931 voor Pijlsweert en Kromme Rijn. Bij het plan 'Kromme Rijn' wordt de algemene situatie nog eens zeer scherp weergegeven: *Een feit van algemeene bekendheid is het, dat er bij het zoeken naar woongelegenheid in onze stedelijke bebouwing een ster-*

*ke trek naar het oosten valt waar te nemen. Desniettegenstaande hebben de uitbreidingen van de laatste jaren zich in hoofdzak juist in tegenovergestelde richting bewogen. Het zuidelijk stadsdeel tusschen het Merwedekanaal en den Jutphaasscheweg is grotendeels voltooid. Ook begint de bebouwing in het westen — met name in de omgeving van de Croeselaan en op Oog in Al — zich meer en meer te ontwikkelen. In de voornaamste plaats heeft echter een groote groei naar het noordwesten plaats gevonden, waar, met overschrijding van den eersten rondweg en van de gemeentegrens, een tot diep in het Zuilensche gebied doordringende, dichtbevolkte wijk is ontstaan.*⁵¹

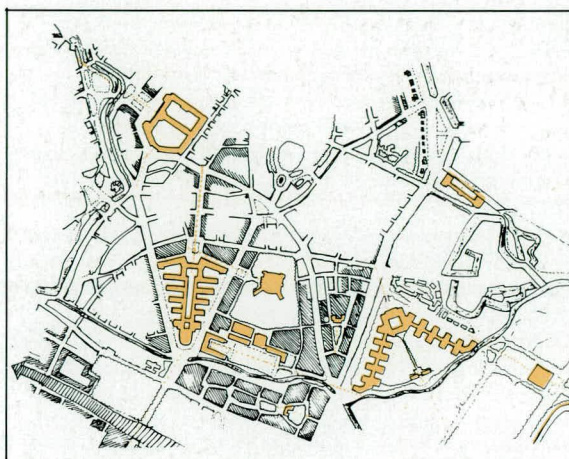
De voornaamste reden van dit probleem was de wijziging van de verboden kringen, die slechts bebouwing achter de inundatiekanalen van de binnenste kring van forten toestond en niet zoals gehoopt de hele binnenste ring ophief. En dat is merkwaardig, want gebruik van die ring in tijd van oorlog zou voor Utrecht desastreus kunnen zijn.⁵² In de tweede voordracht voor het 'Uitbreidingsplan Pijlsweert' [4.12] wordt na een historische inleiding het drama van de stadsuitbreiding nog eens fraai onder woorden gebracht: *Ofschoon het oude poldergebied door deze regeling als zelfstandige eenheid verloren ging, heeft het niettemin ook in de latere jaren een zekere afgeslotenheid bewaard. Het is niet onwaarschijnlijk dat de bestemming van den bodem en de geaardheid van de grondgebruikers daartoe belangrijk hebben bijgedragen. De gronden in Pijlsweert zijn nl. sedert menschenheugenis gebezigd voor het hoveniersbedrijf. Dezelfde geslachten van hoveniers hebben lange jaren achtereen den bodem daar bearbeid en hebben hun oude bedrijf niet willen opgeven ondanks de veranderingen, die zich om hen heen voltrokken [...]* en levert de polder

thans het eigenaardige beeld op van een uitgestrekte oppervlakte tuinland, rondom ingesloten door de zich vooral in noordelijke richting sterk uitbreidende stad.⁵³

Koop en onteigening was een moeizame taak, vanwege het systeem van 'huurweer' dat nog meer bescherming bood dan erfpacht en leidde tot gecompliceerde onderhandelingen. Het lukte slechts de rooms-katholieke kerk en de fabrikant Herberhold, meestal door interventie in erfkwesties, om een school met zusterhuis, een kerk en een fabriek met arbeiderswoningen te realiseren (1927-'29).⁵⁴ In een voordracht van de gemeente wordt een fasering en verdere gebiedsindeling voorgesteld, die nauwelijks boven het niveau van de negentiende eeuwse stratenplannen uitstijgt. Het gebied van 41 hectare wordt onderverdeeld in zeven gebieden, waarbij twee gebieden alweer van het formeel vast te stellen plan worden uitgezonderd.

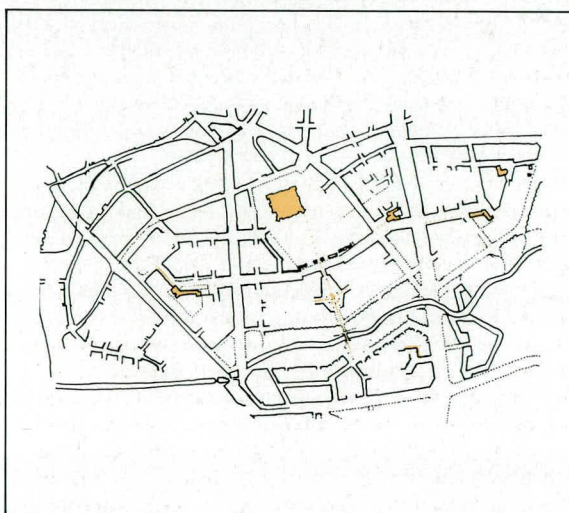
Wat den opzet van het project betreft, vermelden wij in het algemeen, dat het ontwerp-uitbreidingsplan bij de bewerking als uitgangspunt heeft gediend. Het hoofdmoment vormt wel de door Pijlsweert getraceerde groote verkeersweg voor de richting Amsterdam. Hoewel de voordracht zegt, dat Berlage/Holsboer erin geslaagd zijn de belangen van het verkeer met die van een fraaien stedenbouwkundigen aanleg op gelukkige wijze te vereenigen⁵⁵, is die 'gelukkige wijze' alleen te herkennen in Zuilen, waar de Woningbouwvereniging Zuilen al aan de slag was gegaan voordat het plan Berlage/Holsboer als uitgangspunt was geaccepteerd. Alleen het sportpark Thorbeckelaan is via financiering van de gemeente tot stand gekomen als echo van het plan. Van de fraaie schakeling van openbare gebouwen, singels en bomenrijen is niets terecht gekomen. Zo was in de financiering van het uitbreidingsplan geen post plantsoenaanleg opgenomen. Alleen de hoofdstructuur van de wegen van het plan Berlage/Holsboer is nagevolgd en op de huidige stadskaat nog te herkennen.

Voor de aansluiting op de binnenstad moest het nodige verdwijnen in Wijk C. Het is duidelijk dat de benodigde doorbraken door Wijk C en het gebied net daarboven, niet rendabel waren. In het voorstel wordt daar luchtig over gedaan, maar het heeft bij de uitvoering geleid tot de volledige opoffering van het Oranjepark. Dat was het hart van Wijk C en werd door Berlage tenminste nog deels gehandhaafd ter weerszijde van de snelweg langs de Jacobskerk. Ook de verbreding van de Viestraat werd en passant formeel geregeld in dit uitbreidingsplan. Het plan Berlage is hier feitelijk gehanteerd als een soort structuurplan avant la lettre. Tragischer nog loopt het af met het zuidoostelijk deel dat in het 'Uitbreidingsplan bij den Krommerijn' formeel wordt vastgesteld als een *partieele uitwerking van het in 1924 door Uwen Raad in beginsel aanvaarde, de geheele gemeente omvattende ontwerp-uitbreidingsplan* [4.13A].⁵⁶ De eerste wijzigingen waren al



4.13A

Schema Uitbreidingsgebied Krommerijn volgens het plan van Berlage/Holsboer, 1924. (schets auteur)



4.13B

Schema Uitbreidingsplan Krommerijn, 1931. (schets auteur)

opgetreden bij de behandeling van de nieuwbouw van het Diaconesseziekenhuis dat een geheel andere vorm en een ander stratenpatroon voor de hospitaalarust had afgedwongen. Over het verdere lot van de plannen Berlage/Holsboer na het niet uitkomen van de toekomstverwachtingen, is de voordracht duidelijk: *De uitwerking van het plan voor het op de aangegeven wijze omgrenste gebied is geheel nieuw opgezet [...]. De aanwijzing van eenigszins uitgestrekte oppervlakten voor doeleinden van universitair en ander onderwijs kon thans derhalve zonder bezwaar worden losgelaten, wat evenwel tegelijkertijd de noodzakelijkheid medebracht, om in plaats van het figuratieve gebouwencomplex een nieuwe indeling van straten, bouwblokken en parkaanleg te maken* [4.13B].⁵⁷ De parkaanleg en speelweide in het plan zijn, beter nog dan de huidige bebouwing, herkenbaar in de grotendeels pas na de Tweede Wereldoorlog uitgevoerde bebouwing. Dit park is belangrijk omdat in tegenstelling tot het plan Pijlsweert

4.14

Kaart met functies en stoptijden spoorwegovergangen, Utrecht, G. Rietveld en B. Merkelbach, 1933.
(CIAM-Archiv, Zürich)

hier zeer nadrukkelijk werd geprobeerd de trek naar buiten te stoppen en de voorkeur voor het oostelijk stadsdeel uit te buiten: *Bij de verdere verkaveling van het behandelde gebied heeft het streven voorgezet om aan de nieuw ontstane wijk een gelijke bekoring te geven als het zoo gezochte Wilhelminaparkkwartier bezit. Dit werd in belangrijke mate vergemakkelijkt door de aanwezigheid van een natuurlijke waterweg, den Kromme Rijn.*⁵⁸

Met de openbare gebouwen, die in het plan Berlage/Holsboer duidelijk als scholen, annex badhuizen zijn gedacht en midden in de wijken een groen pleintje vormen, wordt nu gesteld: *Plaats is vrijgehouden voor twee openbare gebouwen in complex A en voor één in complex B. Van welken aard deze gebouwen zullen zijn, behoeft thans nog niet te worden vastgelegd, evenmin als de op de tekening geschetste vorm bindend moet worden beschouwd. Bij de plaatsbepaling is zooveel mogelijk partij getrokken van onregelmatige gevormde diepe bouwblokken, waar anders moeilijk verkoopbaar binnenterrein zou worden overgehouden. [...] Ook enkele kleinere gebouwtjes zijn schetsmatig aangegeven. Eén daarvan is het ingangsgebouw van de speelweide; het ander ligt op het pleintje in het centrum van complex A en kan b.v. een bestemming verkrijgen als kiosk, transformator- of urinoirgebouwtje.*⁵⁹

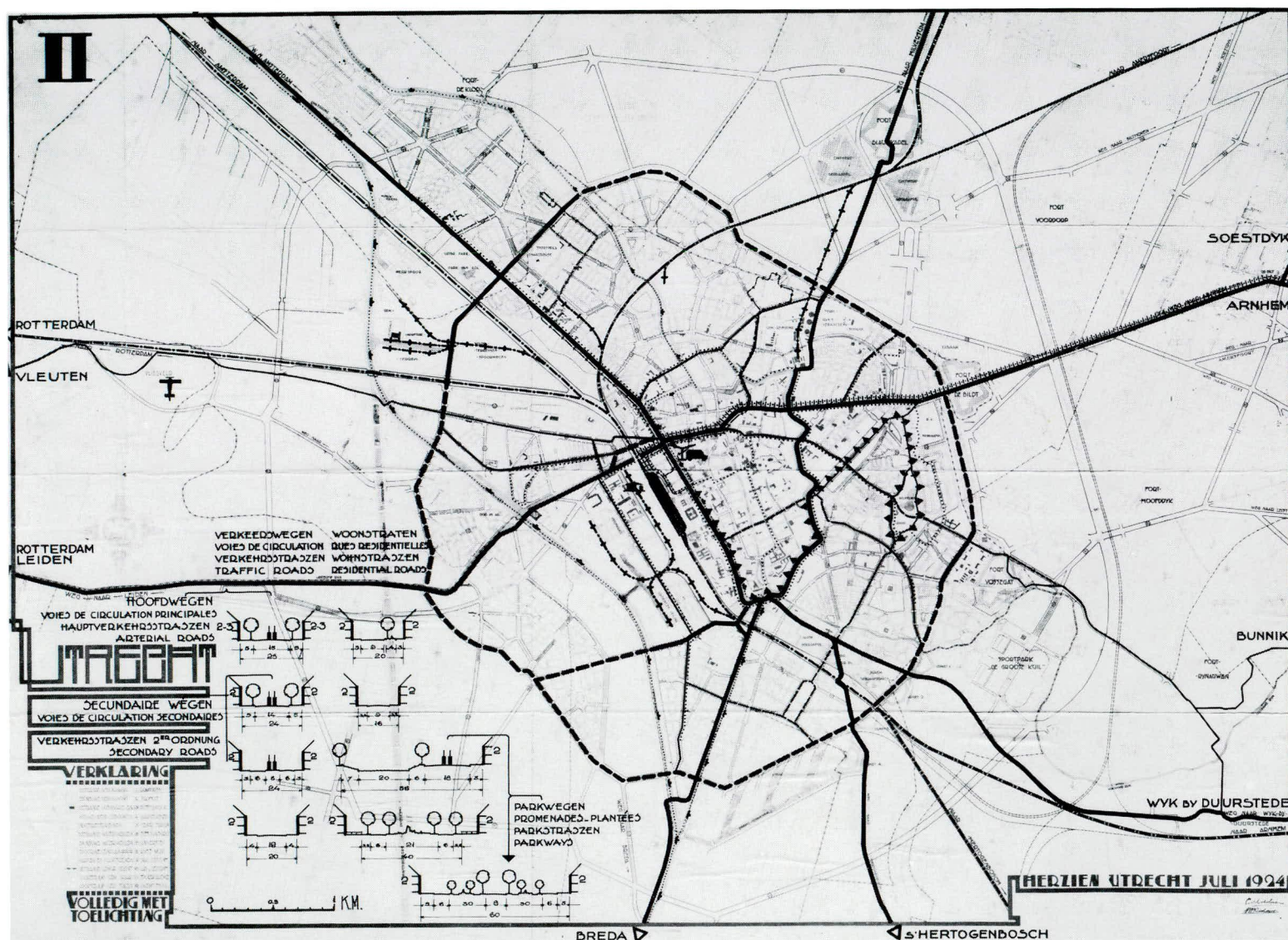
De noodzaak tot dit plan en de voortvarendheid waarmee naar een directe oplossing werd gezocht, met voorbijgaan aan elke verdergaande pretentie, was vooral veroorzaakt door het meer dan voorspoedige verloop van de verkoop van dure grond aan de Prins Hendriklaan, in Tuinwijk Oost en achter het Wilhelminapark terrein die in minder dan vijf jaar volledig bebouwd was geraakt.⁶⁰ Utrecht had snel grond nodig om duurdere woningen te bouwen. De gemeente Maartensdijk was tegen de fasering van het plan Berlage/Holsboer in, begonnen met het 'tuindorp' aan de uiterste grens van Utrecht [plaat XIV]. De verkaveling vernietigde het hele concept van het algemene uitbreidingsplan. Een soortgelijk initiatief van de gemeente Achttienhoven ter plaatse van het huidige Overvecht kon met de grootst mogelijke moeite worden voorkomen, maar legde al de kiem voor de latere invulling van Overvecht.

Zo zien we dat het plan Berlage/Holsboer noch op stedelijk niveau, noch op wijk- en buurtniveau aangetast wordt door nieuwe idealen, maar door het streven naar direct gewin en pragmatische noodoplossingen.

Natuurlijk waren er in de wereld van stedenbouwkundigen en architecten nog wel ideaalbeelden werkzaam. We behoeven maar te denken aan de bekendste van Hilbeseimer en Le Corbusier. Hoewel deze beelden via de ideaalvoorstellungen van de expressionistische Avant-garde (Bruno Taut e.a.) zijn verbonden met de Italiaanse ideaalstadgedachte, verschillen ze er ook van. Ze smeken bijna opgenomen te worden in een produktivistische ideo-

logie van een totaalplan.⁶¹ In Nederland zou een continuïteit te verwachten zijn van Berlage via De Stijl naar het Nieuwe Bouwen. Mogelijk heeft Rietveld daarin een belangrijke rol gespeeld.

Rietveld was aanwezig bij het oprichtingscongres van het Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM).⁶² Op het eerste CIAM-congres waren de formele standpunten nog niet ver verwijderd van die van Berlage, maar dat veranderde al snel. Vanaf het tweede congres in Brussel werden de pleidooien voor hoogbouw als algemeen systeem in de volkshuisvesting en voor het open stadsbeeld met strokenbouw steeds luider. Ook in Nederland brak die opvatting bijna door, maar de praktijk was langzamer en de gemeenten waren voorzichtig. De voorstellen voor Rotterdam en Amsterdam, die toen werden gedaan, waren even goed of even slecht te realiseren in het Utrechtse uitbreidingsplan. De woningen die Rietveld bouwde voor het Bouwbedrijf Bredero N.V. in het door Berlage ontworpen plan Oog in Al [4.9] en in het uitbreidingsplan 'bij den Kromme Rijn' (Erasmuslaan 1930-1934) zijn dan ook de eerste voorzichtige experimenten van Rietveld met woningen die aansloten bij de conclusies van het CIAM-congres in Brussel (1930). Ze halen daarbij als gebouwde kritiek het principe van het gesloten stadsbeeld onderuit, maar zijn als zodanig nauwelijks herkend. Net als in het geval van het Rietveld-Schröderhuis is de receptie positief over de 'unieke kwaliteiten'. Door de sector van de middenstandswoningen en de bescheiden wijze, waarop ze in het totaalplan zijn geplaatst, worden ze niet gezien als een kritiek die zich in uiterste consequentie richt op de stadsvorm. Dat wil niet zeggen dat de Nederlandse CIAM-leden al in staat waren algemene uitbreidingsplannen te ontwerpen. Dat blijkt ook uit de geschiedenis rond het vierde congres (1933). Na hevige interne strijd besloot men om geen ideale steden te ontwerpen zoals Le Corbusier had gedaan, maar bestaande steden te analyseren. In totaal waren 34 steden op dezelfde schaal en zoveel mogelijk volgens dezelfde methode geanalyseerd. De Nederlandse groep had Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Bandoeng geanalyseerd.⁶³ Utrecht was tezamen met Den Haag in de categorie *Villes d'administration et de résidence* geplaatst. Van Utrecht zijn nog slechts twee van de drie vereiste kaarten bekend (waarschijnlijk van de hand van Rietveld en Merkelbach) en de ondergrond voor de analyses is de kaart voor het uitbreidingsplan van Berlage/Holsboer uit 1924. De kaarten werden opnieuw gebruikt bij de tentoonstelling 'De functionele stad' in het Stedelijk Museum in Amsterdam. Voor die tentoonstelling is waarschijnlijk het verkeersprobleem als het belangrijkste probleem geselecteerd en uitgewerkt als beeldstatistiek. De voorstelling op kaart I [4.14] gaat over het wachten voor de



4.15

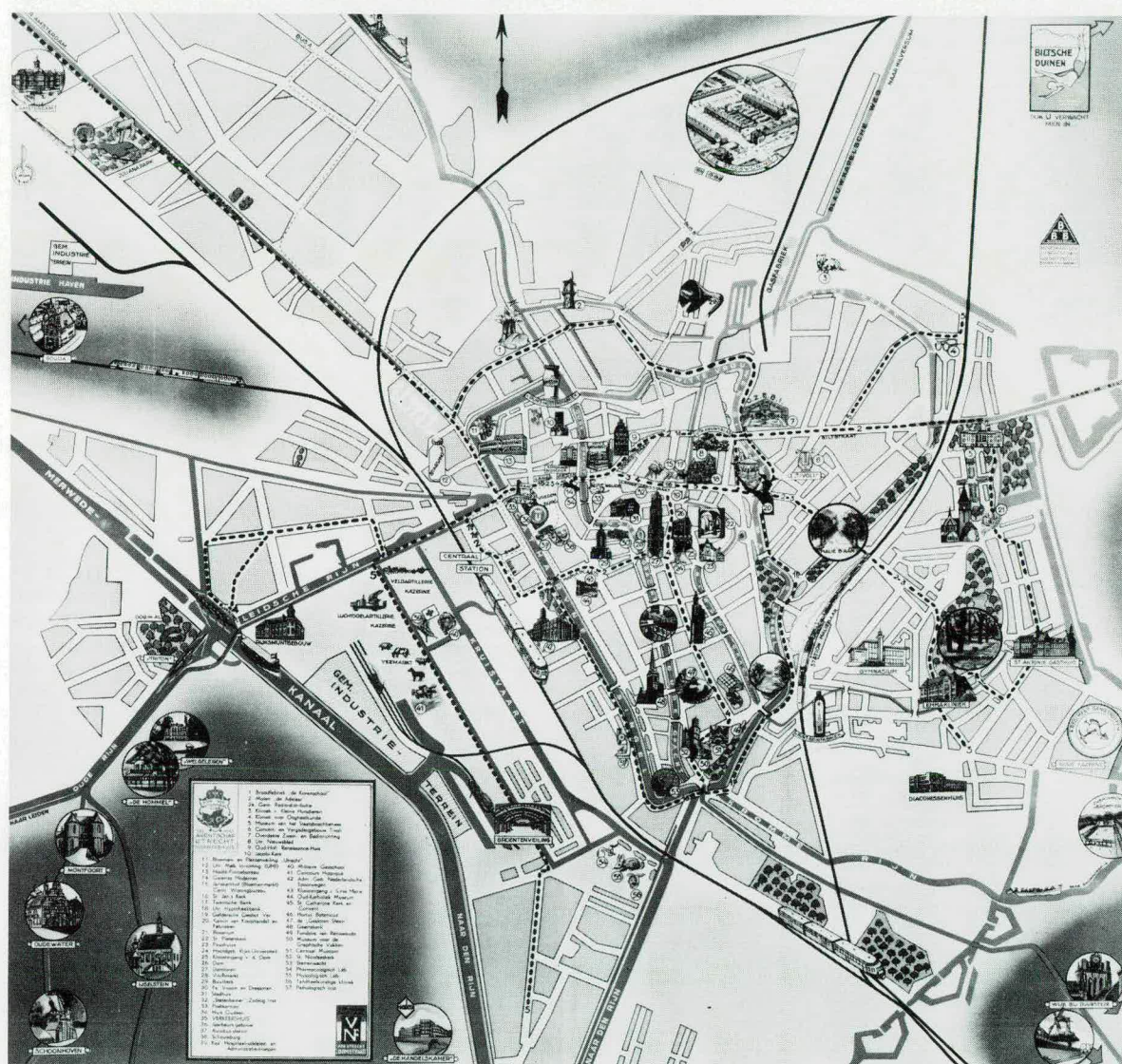
Kaart met verkeerswegen en
wegprofielen, Utrecht, G.
Rietveld en B. Merkelbach,
1933. (CIAM-Archiv, Zürich)

spoorwegovergangen. Dat was al een probleem sinds de eeuwwisseling en was ook ook door Berlage en Holsboer in 1920 aangekaart. Kaart II [4.15], de regionale analyse, strekt zich niet verder uit dan de analyse die ook Berlage al had gegeven en kan ook van dezelfde plankkaart uitgaan. De toevoeging is slechts een nadere en conventionele invulling van een doorsnede van het stratenprofiel waarbij de hiërarchie van straten uit het plan Berlage volledig wordt gevolgd. Alleen de rondwegen heten nu naar de laatste mode parkwegen.⁶⁴ Als we een indruk willen krijgen hoe voor de Tweede Wereldoorlog op een meer dagelijks niveau ideaalstadsbeelden leefden, dan zou een

nauwkeurige studie van prentbriefkaarten, kaarten, zilveren lepeltjes e.d. een aanwijzing kunnen geven. Al voor dat zo'n onderzoek is uitgevoerd kan wel worden geconstateerd, dat de Dom het symbool voor de stad bleef. Verder is het eerste plan Berlage/Holsboer een groot succes in de receptie van de bevolking geweest. De plantoelichting en vooral de bijbehorende kaart werd gretig gekocht. Kennelijk was door de kleur en detaillering een object gemaakt dat inspeelde op de burger trots en stedelijke toekomst aspiraties. Als we verder een eerste verkenning van het nog bewaard gebleven materiaal doen, dan blijkt bijvoorbeeld bij de VVV-kaart uit de jaren dertig dat moderne

gebouwen een veel prominentere plaats als 'beeld' hebben dan in de huidige vergelijkbare kaarten [4.16]. Daarbij gaat het niet alleen om gebouwen met een culturele bestemming, maar ook om niet toegankelijke moderne gebouwen, die kennelijk een bezoek waard werden geacht. Bijvoorbeeld het al vermelde nieuwste Hoofdgebouw van de Nederlandse Spoorwegen en het nieuwe Stedelijk Gymnasium, dat niet in het scholencomplex aan de Kromme Rijn was opgenomen, zoals Berlage had voorzien, maar aan de Mecklenburglaan (huidige Homeruslaan) stond [4.17].⁶⁵ Toch is er van een vanzelfsprekende modernisering van de stad geen sprake. De renovatievoorstellen in 1927 voor de betonwoningen die de gemeente en Bredero's Bouw-

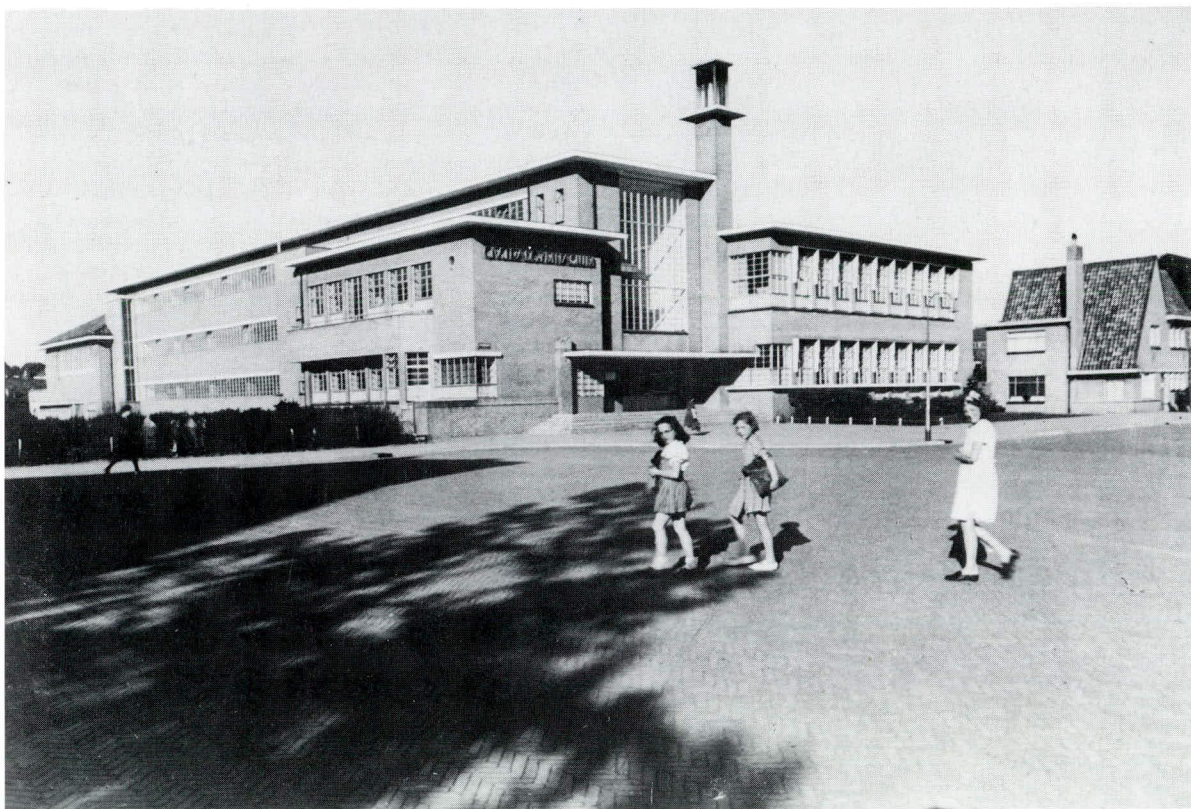
bedrijf hadden gebouwd in de jaren twintig, de blokken Ondiep X en XI (gesloopt in 1982) geven een aardig beeld van wat de gemeente kennelijk een verbetering van het straatbeeld achtte.⁶⁶ Behalve verstevigingen van de buitenwanden met bepleistering of baksteen werden er puur esthetische verbeteringen voorgesteld: *Om het uiterlijk der woningen te verlevendigen, worden houten friezen en kozijnbetimmeringen aangebracht en worden de dakgoten langs de vooren zijgevels verbreed.*⁶⁷ Verder worden hogere winkelhuisjes aangebouwd om het open karakter van de strokenbouw te verminderen, zodat er een *aangename verdeling van het bouwblok* en een *betere afsluiting tot stand kwamen*. Juist de afwijzing door de provincie van deze 'onnodige kosten' geeft aan dat



4.16
Toeristenkaart, VVV, 1930.
(GAU-TA)

4.17

Homeruslaan, Stedelijk Gymnasium, J. de Vries, 1935.
(GAU-TA)



hier de utopie van het vertrouwde woningbeeld nog volop werkte.⁶⁸

De gefragmenteerde stad van de deskunigen: van het begin van cityvorming tot het Utrecht City-project

Het plan Berlage/Holsboer had nog als belangrijkste streven om de stad tot één organisch geheel te houden in de toekomst. De fragmentatie dreigde al te ontstaan en de verbinding en binding moest voornamelijk tot stand komen door middel van de twee rondwegen. De door de CIAM geëiste uiteenlegging van de functies had het verkeer tot verbindend element gemaakt.

Feitelijk zien we al op het eerste plan Berlage/Holsboer (1920) dat de meest westelijke wijk, behalve via de barrières van de verkeerswegen, een eigen eenheid vormt. Deze eerste schets van wat later de wijk Kanaleneiland zou worden, laat al de absolute scheiding zien tussen de verschillende functies: werken (de industrieterreinen), wonen (het hart van het plan) en recreëren (het park Den Hommel) met als verbindende functie het verkeer (de ringweg en de twee toegangswegen naar de binnenstad). In het grote industrieterrein in het noor-

den en het stadspark en sportpark in het zuiden waren de stadsfuncties al uiteen gelegd. Die fragmentatie zal na de Tweede Wereldoorlog nog verder doorgaan. Van die tijd af worden de nieuwe wijken en satellietsteden een eigen wereld met een eigen geschiedenis, niet meer bijeengehouden door een streven naar een totaal stadsbeeld, laat staan één ideaalstad.

Als er nog een ideaal werkte, was dat niet zozeer een stedelijk ideaal als wel een ideaal dat deskundigen het verstedelijkingsproces zouden kunnen ordenen. De kiem van dit ideaal is ook al aanwezig bij de behandeling van het eerste plan Berlage/Holsboer, maar zal na de Tweede Wereldoorlog steeds dominanter worden: *Verskillende leden gaven te kennen, dat zij zich niet geroepen voelden het thans aangeboden product van den arbeid van twee deskundigen op technisch en aesthetisch gebied aan ingrijpende kritiek te onderwerpen en dat zij van de meening uitgingen, dat het ontwerp zonder veel wijzigingen dient te worden aanvaard.*⁶⁹

Al voor de Tweede Wereldoorlog verschijnen ook in Utrecht andere deskundigen op het terrein die de 'eenheid' moeten redden, maar die eenheid heet steeds minder vaak stad. In het voorgaande is kort al de eerste streekplanschets aan de orde gekomen.⁷⁰ Het eindprodukt in 1935 is een kaartbeeld

met een verkeersstructuur, fasering en begrenzing van de bebouwing en daardoor het ontstaan van duidelijke bufferzones. In 1936 was de chaos van elkaar bestrijdende gemeenten al weer zo toegenomen, dat de stad en de provincie Utrecht streden om de eer om een nieuwe opdracht op streekplanniveau te verstrekken aan de Utrechtse hoogleraar sociale geografie L. van Vuuren.⁷¹ Van Vuuren doceerde onder andere het vak 'human geography' en was sinds 1933 lid van de Stedebouwkundige Raad. Hij ijverde al vanaf 1931 voor een bundeling van krachten bij het stedebouwkundig vooronderzoek en was één van de oprichters van het nationale instituut, dat aanvankelijk met subsidie van de Rockefeller Foundation de potentiële welvaart en de geestesgesteldheid van het gehele Nederlandse volk wilde onderzoeken. De denktank kwam uiteindelijk pas in het eerste jaar van de bezetting tot stand, het ISNEVO (Instituut voor Sociaal Onder-

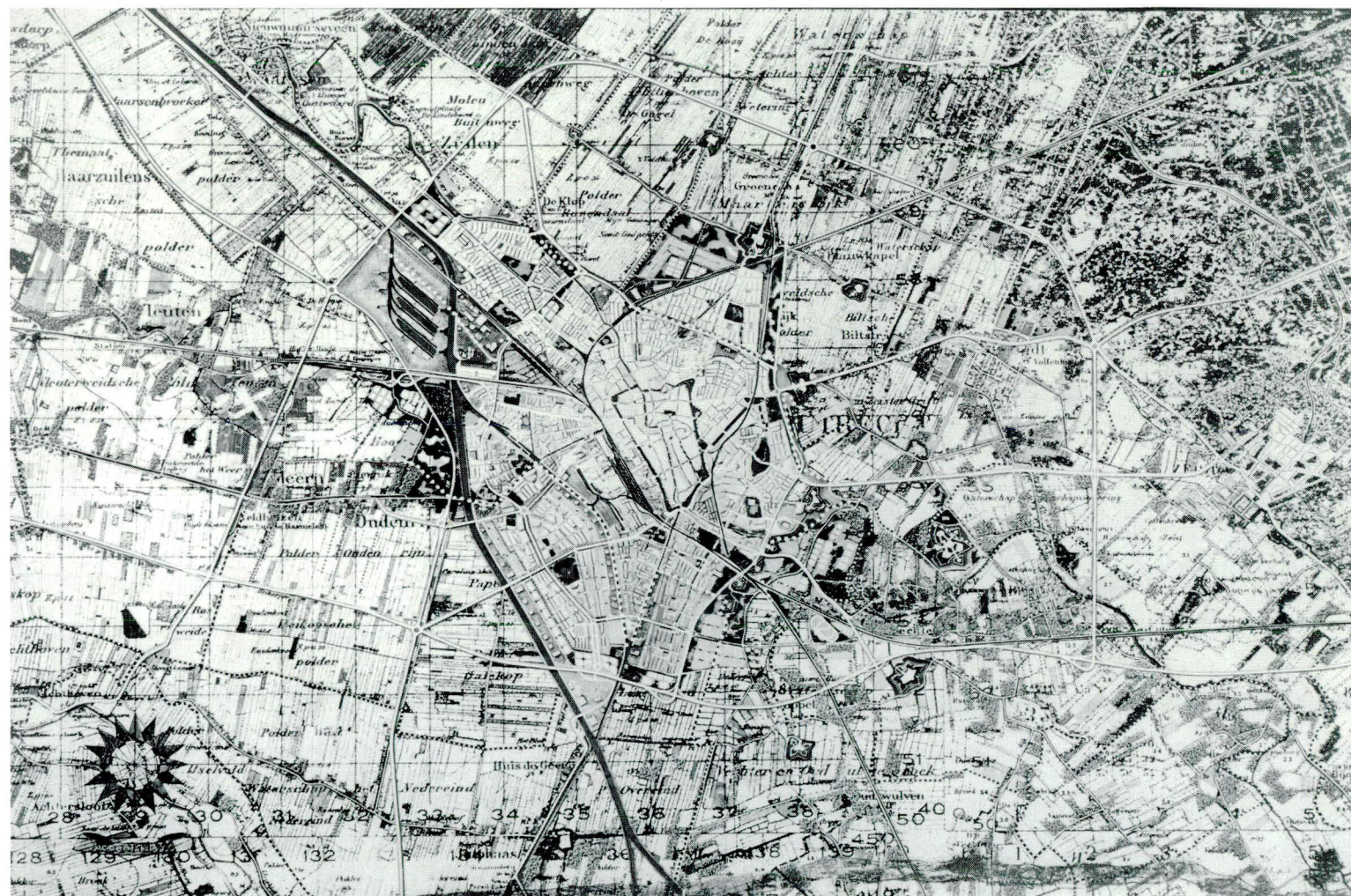
zoek van het Nederlandsche Volk).⁷² Het 'Rapport betreffende een onderzoek naar de sociaal-economische structuur van een gebied in de provincie Utrecht' leverde dan ook geen getekende kaart, maar tal van grafieken, tabellen en schema's. Verder wordt met de term 'streekurbanisatie' geen uitspraak gedaan voor of tegen grote annexatieplannen van Utrecht. Wel tonen de cijfers duidelijk aan dat geheel in tegenstelling met de bedoeling Utrecht tot een werk- en zelfs industriegemeente was geworden en dat de bevolkingsgroei ver achter bleef bij de aangrenzende gemeenten in het noordoosten.

In de oorlog leefde voor de laatste keer de hoop op om de verstedelijking geordend te houden en nu zelfs door middel van een Nationaal Plan.

Fockema Andreae, ondertussen oudcommissaris van de provincie Groningen en wonend in De Bilt, schrijft hierover: *Wie zich een denkbeeld wil vormen om-*

4.18

Uitbreidingsplan voor Utrecht,
Gemeentewerken Utrecht,
ca. 1938-42. (GAU-TA)



4.19

Structuurplan Utrecht, Dienst
Stadsontwikkeling, 1954.
(GAU-TA)

*trent de veelzijdigheid van den edelsteen, dien men te eeniger tijd in fijn geslepen vormen als 'Het Nationaal Plan voor Nederland' den volke wil aanbieden — een der schoonste, kostelijkste en nuttigste geschenken, die zich laat denken — bezie eens van naderbij het imposante apparaat, dat wordt opgesteld om het plan in gereedheid te helpen brengen.*⁷³ In de voorschriften en toelichting moet Bakker Schut echter constateren, dat in totaal sinds de wettelijke regeling in 1931, slechts één streekplan, voor de kust West-Zeeuwsch-Vlaanderen, tot stand is gekomen en dat slechts twaalf voorbereidende rapporten beschikbaar waren. Daaronder het al vermelde schetsplan ontwerp streekplan Oost Utrecht en het vervolg op de studie van Van Vuuren, het 'Rapport streekplancommissie voor Utrecht en omstreken', dat het voorgaande plan vrijwel volledig ter discussie stelde.⁷⁴ In die situatie is feitelijk met de latere streekplannen en nota's over de ruimtelijke ordening geen verandering gekomen. Nieuwegein kwam wel, maar anders dan volgens de plannen, tot stand. Maarssenbroek en Houten zijn minstens zulke succesvolle voorbeelden van een gemeentelijke politiek van voldongen feiten. Op dit ogenblik wordt dan ook nauwelijks de schijn meer opgehouden dat de planologie een totaalvisie op de landelijke ontwikkeling kan bieden.⁷⁵

Utrecht speelde dit spel van eigenbelang ook stevig mee. Het best wordt dit geïllustreerd door de vele plannen, die vlak voor of in de Tweede Wereldoorlog worden gemaakt [4.18]. In deze varianten zien we gewijzigde uitbreidingswijken, die anticiperen op een definitief ontmantelen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en het nog voortdurende conflict rond de gemeentegrenzen. Dat dit de twee redenen van de plannen zijn, is duidelijk te zien aan de verschillende vormen — afhankelijk van de verschillende inschattingen — die met name Overvecht en Rijnsweerd/Amelisweerd en in mindere mate de Halve Maan/Kanaleneiland en Hoograven te zien geven. In het structuurplan van 1954 wordt de omvang van deze wijken definitief vastgesteld [4.19].⁷⁶ Van Vuuren had in 1938 Utrecht maar één troost te bieden ter onderscheiding van de overige gebieden van 'streekurbanisatie'. Hoewel er in Nederland en zeker in Utrecht nog weinig aanwijzingen voor waren, zou Utrecht zeker net als de buitenlandse steden een city krijgen. Het winkelareaal en de werkgelegenheid in en om de oude stad zou toenemen. De regionale functie zou worden versterkt. De Jaarbeurs en mogelijk nog andere functies zouden van nationale en internationale betekenis kunnen worden.⁷⁷

In werkelijkheid ging de ontwikkeling eerder omgekeerd. Mede gestuurd door de wijkgedachte en de algemeen anti-stedelijke houding in Nederland, gingen het overheidsgebed en de overige investeringen vooral naar gebieden buiten het centrum.⁷⁸

Zonder een werkelijk uitgebreide analyse werd besloten de binnenstad beter bereikbaar te maken voor de auto. Immers, de welgestelden waren na de grenswijziging weliswaar niet in Utrecht komen wonen, maar ze werkten er wel voor een belangrijk deel. Ze zouden er ook wel willen winkelen als ze er snel met de auto konden komen. Volgens het rapport 'De toekomstige rol van Utrecht' zouden de cityfuncties zich aaneensluiten en de verwachtingen van Van Vuuren uitkomen, maar in 1961 moest worden gemeld, dat de decentrale tendensen overheersten en dat de kwaliteit van het winkelbestand afnam.⁷⁹

Voordat deze rapporten goed waren doorgedrongen, was de gemeente al in een andere heftige strijd gewikkeld. De wil om het centrum centraal te houden had vanaf Berlage/Holsboer geleid tot voorstellen voor forse doorbraken en verbredingen in de binnenstad. Hoeveel, wanneer en in welke samenhang bleef een probleem. Een nieuwe deskundige, de verkeersdeskundige, verscheen na enig tegensputteren van de gemeenteraad op het toneel. Prof.Dr.Ing. M.E. Feuchtinger kreeg de opdracht eerst een analyse van de verkeerssituatie te maken, terwijl ook een belangrijke rol voor hem was gereserveerd bij een te maken structuurplan voor de binnenstad.⁸⁰ Het door Feuchtinger gemaakte plan voor de oplossing van de verkeersdruk in de binnenstad wordt vrijwel altijd beschreven als een plan dat kenmerkend is voor de naoorlogse mode om alles aan het verkeer op te offeren [4.20]. In werkelijkheid was de analyse subtieler. Er werd voorgesteld om óf de singels te dempen, zodat de verkeersafwikkeling rondom de oude stad zou plaatsvinden, óf om evenveel of meer doorbraken te maken als al door Berlage en Holsboer was voorgesteld.

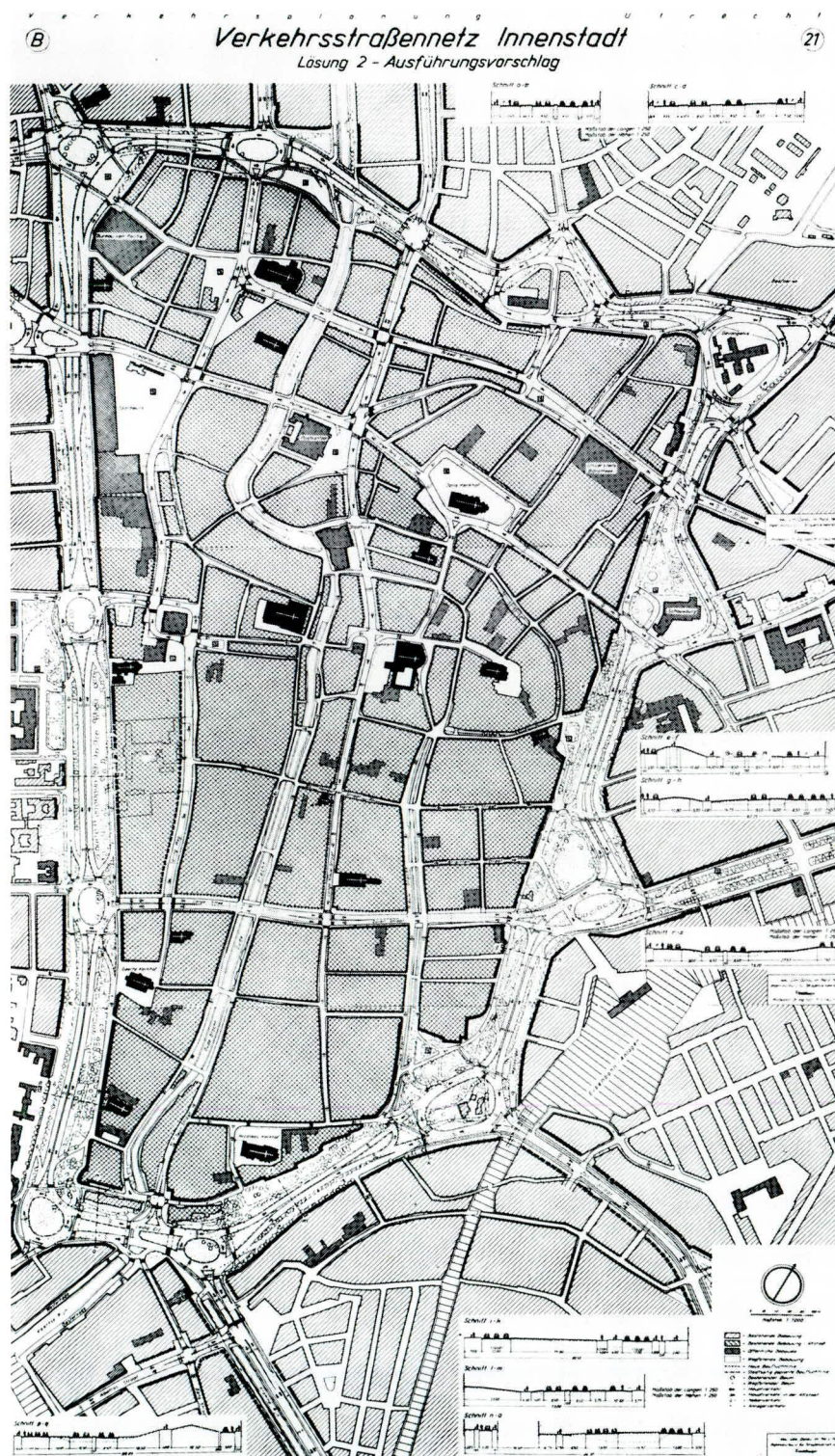
In theorie was er nog één andere mogelijkheid: het verkeersvrij maken van de binnenstad, maar zo ver in de toekomst bleek niemand te kunnen of te willen kijken. Het plan tot singeldemping schudde de bevolking eindelijk wakker. Tot dan toe was er nauwelijks een serieuze discussie geweest over de toekomst van de stad. De reactie kwam echter voornamelijk van 'deskundigen' (kunstenaars, journalisten, sociologen, architecten en stedenbouwkundigen) en beperkte zich goeddeels tot een pleidooi voor behoud van althans een deel van de 'historische singels'. Toen de gemeenteraad uiteindelijk een beslissing nam, althans een besluit dat op een beslissing leek, startte een tragi-komische verarring, die nog versterkt werd door ingrijpen van het Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen, dat een deel van de demping verbood en een 'beschermde stadsgezicht' in het vooruitzicht stelde.⁸¹

Wat had dit verhaal nog met de ideale stad te maken? Op zich heel weinig. De hoeveelheid plannen

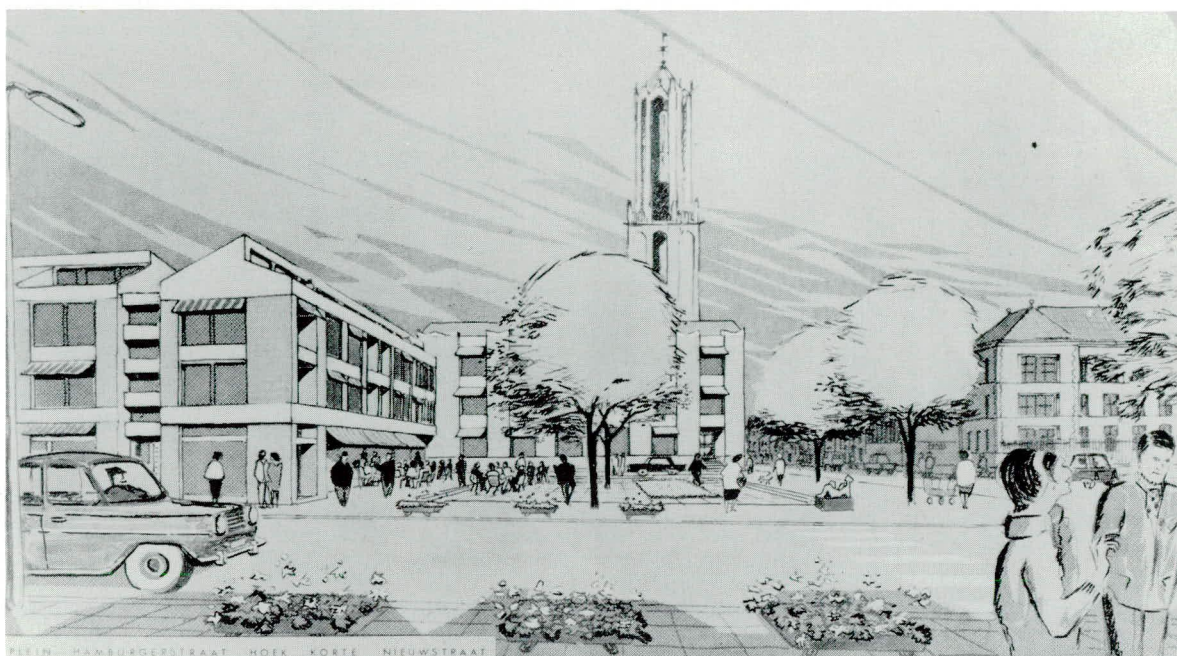


4.20

Verkeersplan Utrecht, M.E.
Feuchtinger, 1958.
(GAU-TA)



Tussentijd van Prof. Feuchtinger voor de aanleg van een Singelringweg
en de verbeteringen in de binnenstad van behoeve van het verkeer
(zie artikel pag. 15)

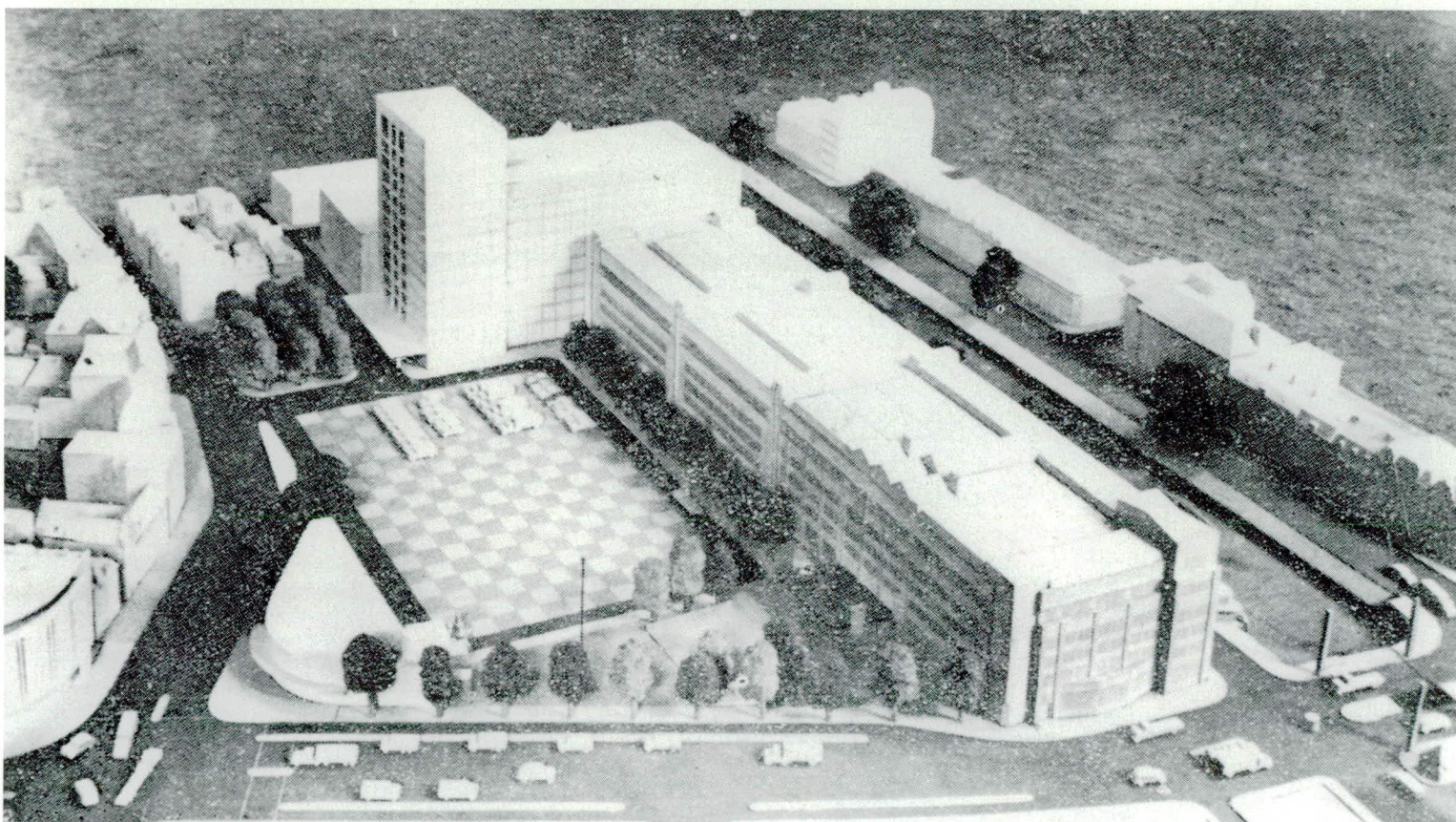


4.21

Verbreiding Korte Nieuwstraat,
J.A. Kuiper, 1965. (CM)

4.22

Plan voor Vredenburg, J.J.P.
Oud, 1951. (GAU-TA)





4.23

Neudeflat, H.A. Maaskant,
1964. (Foto André Mirck)

nam steeds meer toe terwijl de kwaliteit ervan verminderde. In verschillende wetenschappelijke studies lijken de 'verkeersoplossingen' verbazend veel op de deels intuïtieve voorstellen van Berlage en Holsboer.⁸² Niettemin is er sprake van een algemeen beeld van een toekomstige stad dat tegengesteld is aan dat van Berlage, met name voor het Vreeburg. Bij de presentatie van het tweede plan van de stedenbouwkundige Kuiper (1965) is dit zichtbaar.⁸³ Het beeld wordt bepaald door de open lichte stad van wit betonnen en glazen gordijngevels omgeven door zoveel mogelijk groen [4.21].

Verder uitgewerkte plannen werden – ironisch genoeg – alleen gemaakt voor het Vreeburg door J.J.P. Oud [4.22]. Kern van het plan is een vijftig meter hoge toren met het argument dat deze toren door de geringere hoogte dan de Dom alleen maar stimulerend zal werken op het stadsbeeld.⁸⁴ Dit argument werd door het gemeentebestuur overgenomen bij de verdediging van de Neudeflat, waarmee, na allerlei merkwaardige compromissen, niemand meer tevreden was en die toch werd gebouwd [4.23]. Tot een jaar voor de definitieve beslissing de gehele Jaarbeurs naar de andere zijde van het station te verplaatsen, werden ontwerpen voor de jaarbeursmodernisering aan het Vreeburg gemaakt. Alleen het Secretariaatsgebouw van P. Elling (1962) houdt in gemutileerde vorm de herinnering aan die periode levend.

Het nieuwe ideaal: de scherp onderscheiden territoria en het zoeken naar identiteit

In de periode na de Tweede Wereldoorlog kunnen we dan ook nauwelijks spreken van plannen, die een relatie hebben met de 'ideale stad'. Hoogstens zijn er in afgezwakte vorm sociale idealen van volkshuisvesters en stedenbouwkundigen traceerbaar. In de tijd van bezinning en werkloosheid tijdens de Tweede Wereldoorlog en in de daaropvolgende periode van wederopbouw werd het denken beheerst door de wijkgedachte. Het meest extreem is deze ontwikkeling te zien in Rotterdam.⁸⁵ Mede door de woningnood en het wereldbeeld van de politici werd het gezin de kleinste planeenheid die beschermd moest worden. Volgens de plandoelen moesten alle dagelijkse behoeften op wijkniveau vervuld kunnen worden. Alleen de man kwam buiten de wijk voor zijn werk op het industrieterrein of in de city. Kinderen konden voor school of sport terecht op wijkniveau, evenals de huisvrouw voor de nietdagelijkse voorzieningen. Wel zette de ontwikkeling al in dat men voor bijzondere voorzieningen aangewezen was op de grote stad of streek. Provincie en land bleven een schaal waarop het individu zich niet dan na veel aarzelingen bewoog. Emigratie naar een andere streek of een ander land gebeurde alleen als dat de hechtheid van het gezin nog zou versterken.

Het was de bedoeling dat door deze onderscheiden niveau's een 'Nederlander' zou ontstaan die zich thuis zou voelen in het gezin, maar zich zou identificeren met de natie. Daartoe werd zelfs een landelijke organisatie opgericht door de leiders uit de financiële en zakelijke wereld en een groot aantal politici. Deze Nederlandsche Gemeenschap zou per gemeente (grote stad of streek) de geestelijke wederopbouw synchroon moeten laten lopen met de materiële opbouw. De bevolking zou worden aangesproken op het niveau van de wijk die met

permanente symbolen (kerk, scholen en sport- en spel- en bijscholingsvoorzieningen) en tijdelijke symbolen (samenkomsten, vlaggen) een eigen identiteit moest krijgen. Dit alles had tot doel individu en gezin te beschermen tegen de chaos en verlokkingen van de grote stad. Het geheel zou worden vervolmaakt door een zo gelijk mogelijk stelsel van voorzieningen. Dit staat in tegenstelling tot het vooroorlogse systeem van op werksoort gebaseerde oude dag- en arbeidsongeschiktheidsvoorziening en de confessioneel georganiseerde armen-, jeugd- en gezondheidszorg. Alleen in Rotterdam heeft dit ideaal van de 'wijkgedachte' het handelen een tijd beheerst. In alle andere steden bleken de oude verhoudingen te sterk en de maatschappelijke en ruimtelijke veranderingen te traag.⁸⁶ Wel zijn de algemene noties in de vormgeving ook in Utrecht terug te vinden.

Deze ideologie van de wijk werd vertaald in woonruimten voor gezinnen en in 'speciale woonvormen'. In oorsprong ging het om minimumnormen, maar in de praktijk bleken deze normen in de wenken en voorschriften en in het subsidiestelsel voor verblijfseenheden gehanteerd te worden als maximumnormen. Deze normen werden landelijk door de architectenorganisaties ontwikkeld.⁸⁷ De koppeling van deze ruimten tot woningen en deze woningen tot gebouwen was voornamelijk gebaseerd op studies van de 'Opbouw'.

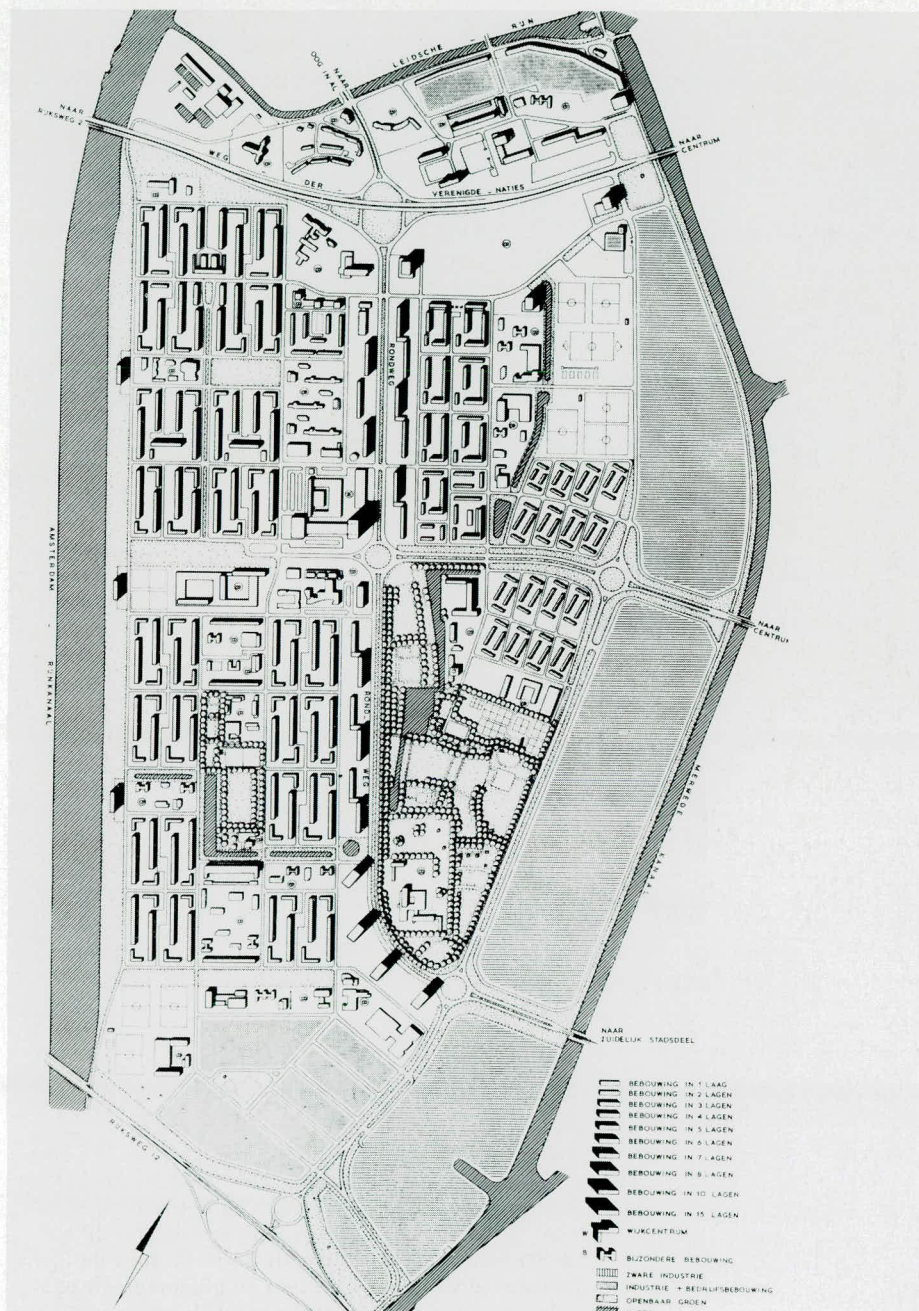
In deze studies werd een vergeefse poging gedaan om het gebouwtype niet te laten samenvallen met de welstandsklasse, maar met de levensfase. Dit gaf enerzijds de kans om op buurtniveau een grotere variatie te bereiken dan in de strokenbouw uit de vooroorlogse periode. Anderzijds werd hiermee geprobeerd de gangbare opvattingen te wijzigen over de overgang van kind naar volwassene, het stichten van een gezin en het voor het leven betrekken van een huis.⁸⁸

Dit streven treedt in Utrecht nog het duidelijkst aan het licht in het ontwerp voor de wijk Hoograven/Tolsteeg [5.2, 5.3], waarvan de bron voor de uiterlijke verschijning in Rotterdam ligt. De abstracte compositie en geleiding kan een hoge produktie van wooneenheden opnemen. De afwisseling en groepering van de gebouwen zorgt voor de herkenbaarheid van de niveau's waarop het gezin zich beweegt. Verder worden in het ontwerp de barrières geaccentueerd en moet het lege midden tot centrum en identiteit van de wijk worden. Het is logisch dat de hoogbouw die voor de 'starters' op de woningmarkt was bedoeld niet werd gebouwd. Zij moesten vanwege de woningnood nog maar even op hun beurt wachten. Eerst kwamen de gezinnen met kinderen aan bod. Eveneens is het logisch, dat op bouwterreinen die aansloten op al bestaande bebouwingsplannen, niet meer dan vingeroefeningen voor de wijkgedachte konden worden uitgevoerd.

Met deze voorkennis is het gekozen stelsel in één oogopslag op een luchtfoto zichtbaar en terug te vinden. In de praktijk was er onvoldoende propaganda voor de wijkgedachte en werden onvoldoende voorzieningen getroffen. Daardoor lukte het niet een wijk te realiseren met een ruimtelijke en maatschappelijke samenhang volgens de wijkgedachte. Nog minder was er sprake van een 'dorpje'

4.24

Uitbreidingsplan Kanaleneiland, Utrecht, Dienst Stadsontwikkeling, 1956. (DRO)



4.25

Uitbreidingsplan Overvecht,
Utrecht, Dienst
Stadsontwikkeling, 1961.
(DRO)



bij de wooneenheden.

Bij het eerstvolgende grote project, het Kanaleneland, oversteeg de planeenheid één wijk; er was sprake van een nieuw stadsdeel [4.24]. Net als in andere steden grijpen de ontwerpers van Stadsontwikkeling hier terug op een grotere driedimensionale opbouw vanuit een orthogonale compositie. Het compositieschema van de wijken (en van de wijkgedachte) wordt nu vooral als driedimensionaal beeldmiddel gebruikt. De rondweg wordt beeldbepalend voor de wijk door de ritmische plaatsing van de hoogste gebouwen. Het hoofdcentrum komt op de kruising van deze rondweg met de centrale toegang naar het centrum van de oude stad. De verdere compositie wordt bepaald door de skyline, hét beeld van Utrecht vanaf Amsterdam-Rijnkanaal en de Rijksweg. Door onderhoudsproblemen wijs geworden, in Hoograven/Tolsteeg worden zelfs de individuele tuintjes weer toegelaten. Dit patroon wordt versterkt doorgezet in Overvecht [4.25]. De wijken worden nu alleen nog bepaald door de opdeling van de begrenzing van het plangebied. Door een onderlinge verschuiving van de carré's, die de wijken en produktie-eenheden vormden, worden de ruimtelijke geleding en de eenheid geslaagder dan op Kanaleneland. Park, plantsoen en 'bijzondere' bebouwing worden aangegrepen om althans een visuele identiteit in de

loop der tijd te laten ontstaan. Specifieke functies uitgesplitst naar individu en leeftijdscategorie en niet naar het normgezin, bepalen de plaats en groepering van aanvullende voorzieningen als winkels, scholen en ziekenhuis. De differentiatie in woontype wordt voornamelijk bepaald door de prijsklasse. Zeker in verhouding tot vergelijkbare wijken en stadsdelen in andere steden en groeieren is Overvecht redelijk geslaagd, maar het mist een zekere dramatiek en identiteit. Uiteindelijk leverden Kanaleneland en Overvecht voornamelijk kwantitatief betere woonruimte dan de vooroorlogse bebouwing. Een kwantiteit die tot kwaliteit kan worden als het gezin of het individu na het werken de gordijnen dichttrekt en op zichzelf wil zijn.

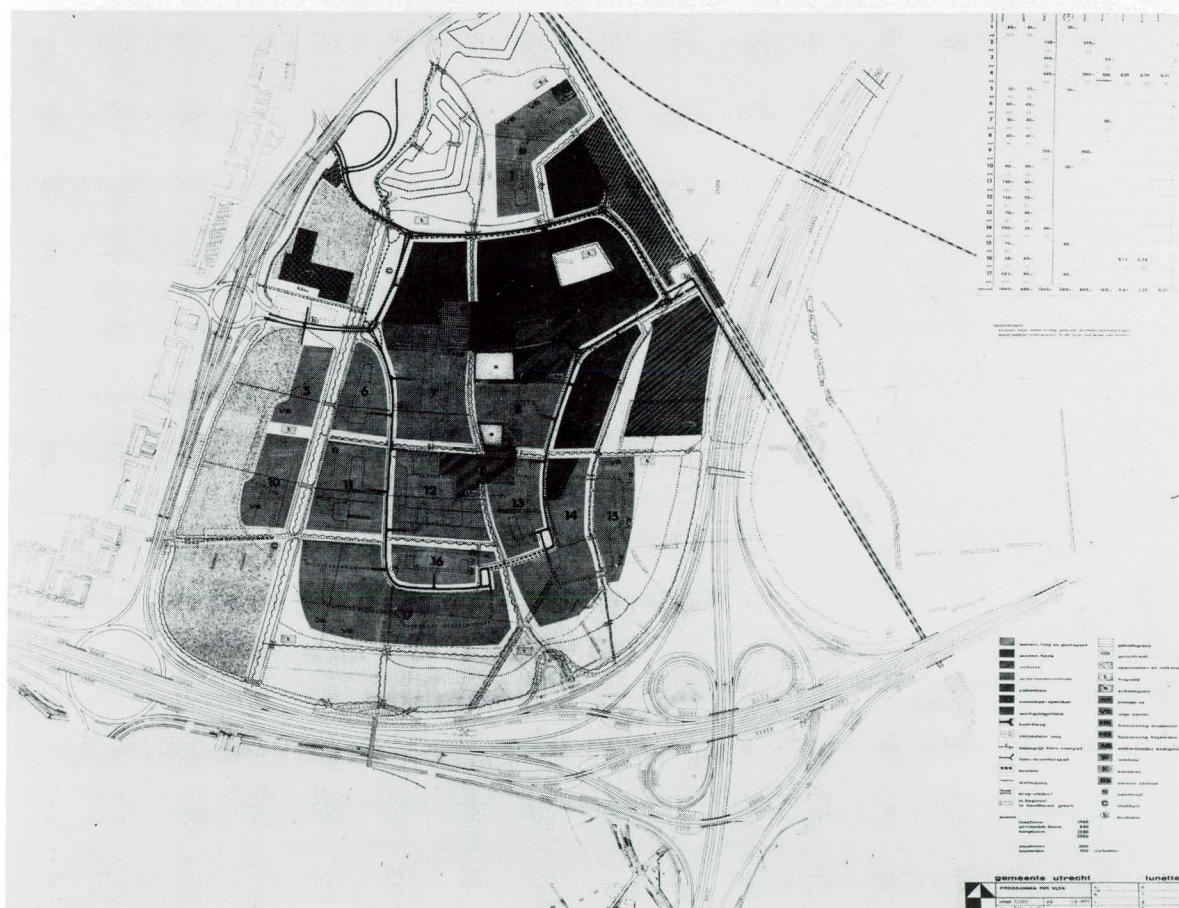
Maar niet iedereen was bereid te gehoorzamen aan de planologische verdeling van de bevolking over de nieuwe wijken. Velen bleven liever wonen in de oude stad. Daarmee was door de gemeentelijke diensten onvoldoende rekening gehouden. Bovendien was een deel van de oude woongebieden bestemd voor de veronderstelde uitbreiding van de cityfuncties en verkeersontsluiting van de binnenstad. In reactie op de 'saneringsplannen' van de gemeente werden wijk- en actiegroepen opgericht. Begrijpelijkerwijs waren deze groepen vooral succesvol in het defensief. De argumentatie vertoonde

veel overeenkomst met de argumenten van de tuinstadbeweging en de wijkgedachte. Bij de argumenten voor de tuinstad hoeft men 'natuur' maar te vervangen door 'stedelijke diversiteit' en de redering is dezelfde. Bij de argumenten van de wijkgedachte hoeft 'gezin' maar vervangen te worden door 'mens en leefbaarheid' en de pleidooien voor de buurt of het dorp zijn hetzelfde. De argumenten sloegen aan, waarop de prijzen van huizen weer net zo hard stegen als de grondprijzen. De prijzen zakten weer nadat een vormalternatief werd geboden in de fantasierijk opgevulde woonvlekken van de groeikernen en van de wijk Lunetten [4.26]. Er bestaat tussen de vormgeving van de woningen in de vlekken en de nieuwbouw van het 'Bouwen voor de buurt' een boeiende wisselwerking. Het is hier niet de plaats om op de schijndiscussie over de 'Nieuwe Truttigheid' in te gaan. In het verhaal over de ideale stad is het voornamelijk interessant dat de wijkgedachte, die anti-stedelijk van oorsprong was, een renaissance beleefde in stedelijke restgebieden met een vastomlijnd territorium. Die opleving was zo volledig dat in de voor-

gestelde maatregelen van de stadsvernieuwing de elementen evenwichtige gezinssamenstelling, genoeg groen en speelgelegenheid, het weren van verkeer en storende bedrijven dé beleidsdoelstellingen werden. Hoe extreem dit ideaal leeft, kan blijken uit de naamkeuze voor het plan dat tegen het slopen van een leegkomend ziekenhuis werd bedacht: Antoniusdorp. Als de stadsvernieuwing op het stedenbouwkundig niveau al een ideaalbeeld heeft, dan is dat de wijkgedachte zonder verbinding met grotere schaalniveau's en dus ook zonder visie op een centrum. We kunnen hier spreken van de vormen van het verstedelijkte platteland die tot in het hart van de stad doordringen.⁸⁹

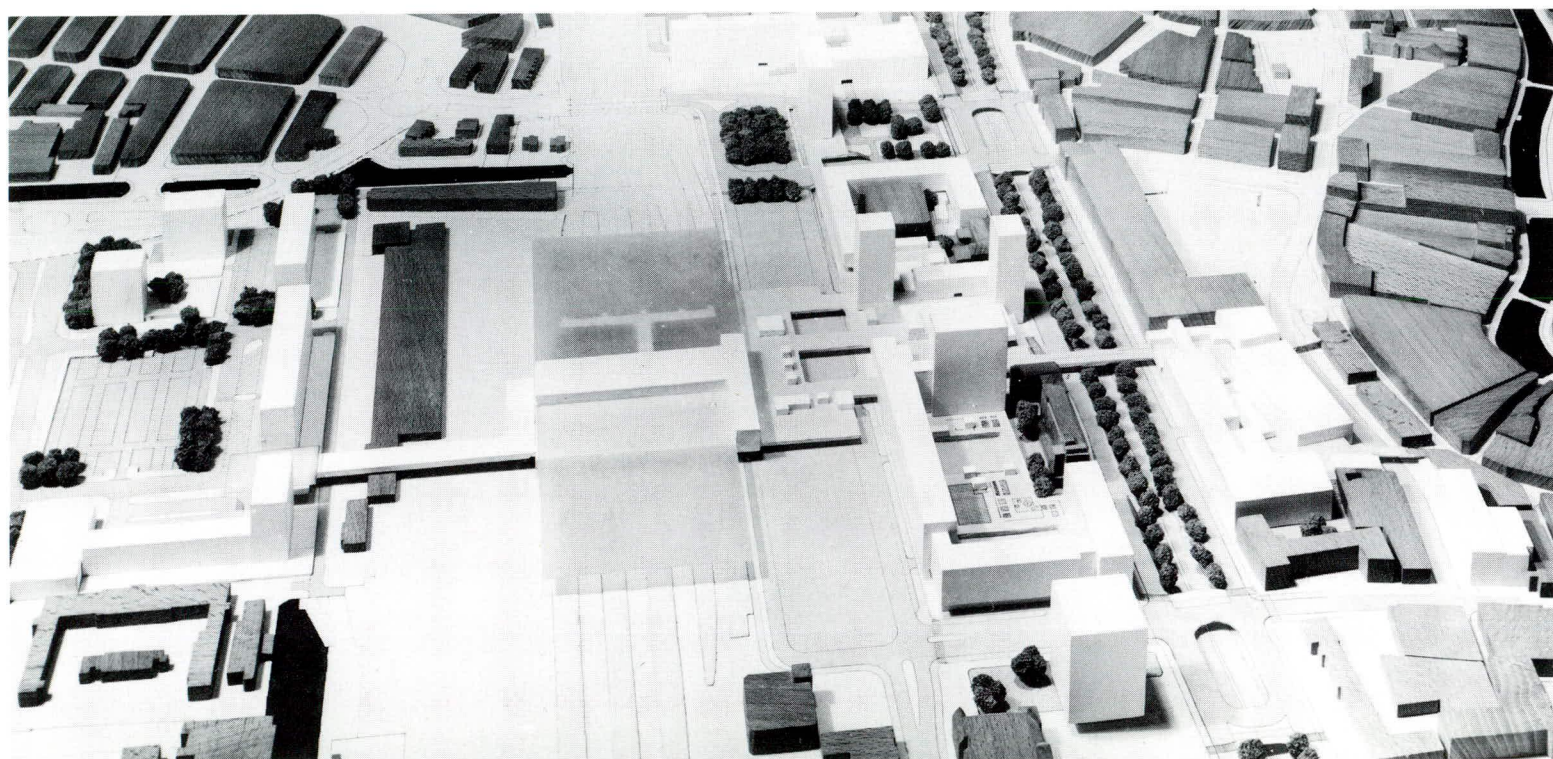
De laatste visies op de ideale stad in Utrecht: Hoog Catharijne en het beschermd stadsgezicht

Nog eenmaal in de twintigste eeuw is er een plan gemaakt dat we in de reeks plannen voor de ideale stad kunnen plaatsen. Het is dit keer een plan voor een nieuwe stedelijke kern, een nieuw hart voor de stad en van meer dan lokale betekenis: het plan



4.26

Uitbreidingsplan Lunetten,
Utrecht, Dienst
Stadsontwikkeling, 1962.
(GAU-TA)



104

4.27

Maquette van plan Hoog Catharijne, Empeo, persfoto 1963. (CM)

Hoog Catharijne [4.27]. Onder de titel 'Op zoek naar leefruimte, Nederland met zijn bevolkingsgroei kan best bewoonbaar blijven dank zij nieuwe technieken' verschijnt een nu curieus aandoend boekje over toekomstbeelden, die het verstedelijkende Nederland uit de knel kunnen halen.⁹⁰ In het hoofdstuk 'De toekomst van de binnensteden' worden plannen voor Brasilia, Amsterdam Anno 2000, Plan Bezuidenhout Den Haag en Hoog Catharijne Utrecht als lichtend voorbeeld getoond. Alleen van Hoog Catharijne is in Nederland meer dan een fragment gebouwd, maar daarbij zijn een aantal vormkenmerken, die het tot ideaalplan bestempelden verloren gegaan [4.28].

Het initiatief voor het plan ging uit van Bredero N.V. en werd uitgewerkt door dochter Empeo. Het was het eerste en tot nu toe grootste project dat in Nederland volgens de project ontwikkelingsmethode tot stand kwam. De overheid (gemeente Utrecht), particulieren (Spoorwegen, Jaarbeurs), bouwbedrijf (Bredero), ontwerpbedrijf (Empeo) en bank (Friesch Groningse Hypotheekbank) stelden zich ieder op hun eigen gebied verantwoordelijk voor de realisatie volgens een vast schema. Gemeente en Bredero hadden in het contract slechts een kleine mogelijkheid, feitelijk alleen met onderling goedvinden, om van de plannen af te wijken.⁹¹ De verantwoordelijke wethouder zei tien

jaar later: *Nochtans ben ik van mening dat een plan van de aard en omvang van HC, zelfs bij het beste en meest uitgewogen contract niet uitgevoerd kan worden, wanneer tussen de beide contractpartners niet een eenheid van doelstellingen en een sfeer van vertrouwen bestaat.*⁹² Vertrouwen of tenminste moed der wanhoop moet er ook wel geweest zijn gezien het boven beschreven teruglopen van de centrumfunctie. We hebben in het voorgaande al gezien dat de naam van Bredero Bouwbedrijf al voor de Tweede Wereldoorlog verbonden was met progressieve en toekomstgerichte experimenten als betonbouw en dat ze ook Rietvelds woningbouw financierde. De doelstellingen, hoofdlijnen van de stedenbouwkundige opzet en de presentatie laten dan ook de verbindingen met de meest geavanceerde projecten van toentertijd zien. In een weliswaar laat verschenen defensief propagandawerk wordt Hoog Catharijne geplaatst in de traditie van ideaalsteden en stadsreconstructies beginnend bij Hippodamus' plan voor Milete via Le Corbusier tot het Basisplan voor de Wederopbouw van Rotterdam van Van Traa.⁹³ Het plan probeert dan ook de vragen van de moderne stedenbouwers te beantwoorden; hoe er een nieuw, realiseerbaar en succesvol antwoord voor het hart van de stad kan worden gevonden. Het basisprincipe van de stedenbouwkundige opzet van Hoog Catharijne is eenvoudig: een even sterke, liefst nog sterkere ver-

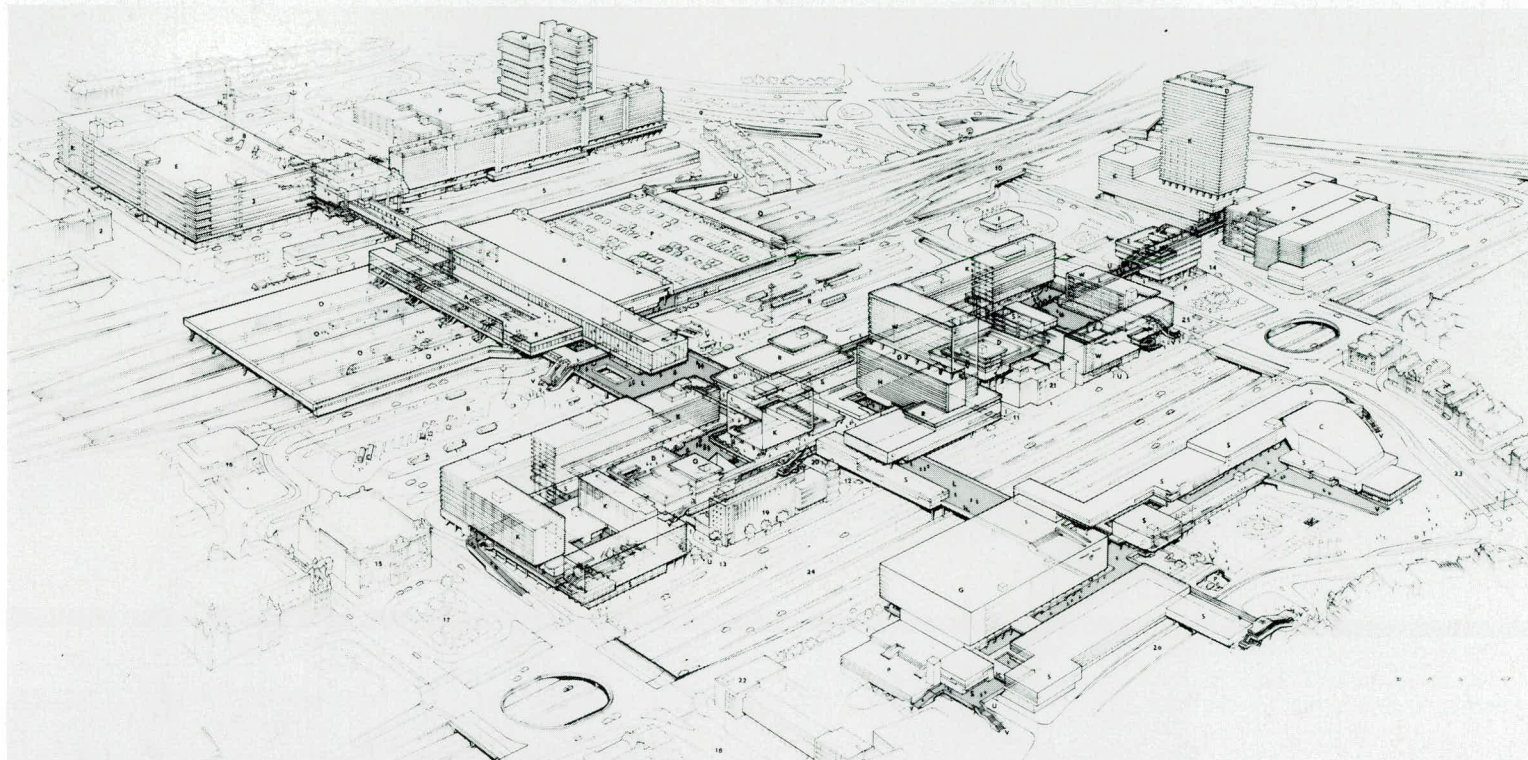
dichting van stedelijke functies zonder dat dit tot de congestie en chaos van oude binnensteden leidt.⁷⁴

In principe heeft het plan drie hoofdelementen, die zowel een antwoord proberen te geven op algemene problemen van stadsreconstructie als van specifiek Utrechtse problemen. Ten eerste de verplaatsing en modernisering van een groot aantal bedrijven en instellingen, dat in de oude stad Utrecht in de knel was geraakt, waarvan de in dit verhaal oude bekenden als Jaarbeurs, Spoorwegen en concertgebouw de belangrijkste zijn. Ten tweede het op-

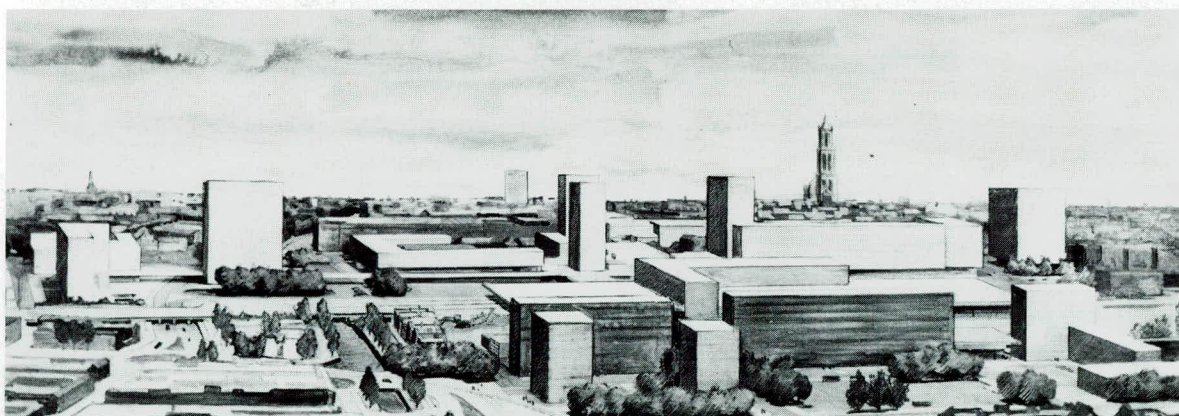
heffen van de barrière van het spoor en de singel/autosnelweg voor de voetganger en het oplossen van de parkeerproblemen in de westelijke binnenstad en bij het station. Ten derde een horizontale in plaats van een verticale scheiding van wonen (voor de welgestelden), werken (een vergroting van het winkel- en kantorenapparaat overeenkomstig de centrale positie in het verkeersnet, dus eindelijk de al lang voorspelde cityvorming), recreatie (zowel het concertgebouw waar al lang een goede plaats voor gezocht werd, als een grote publieksbioscoop, een zalencentrum, café's, restaurants en

4.28

Plan Hoog Catharijne, R. Das, 1967. (NV Hoog Catharijne)



105

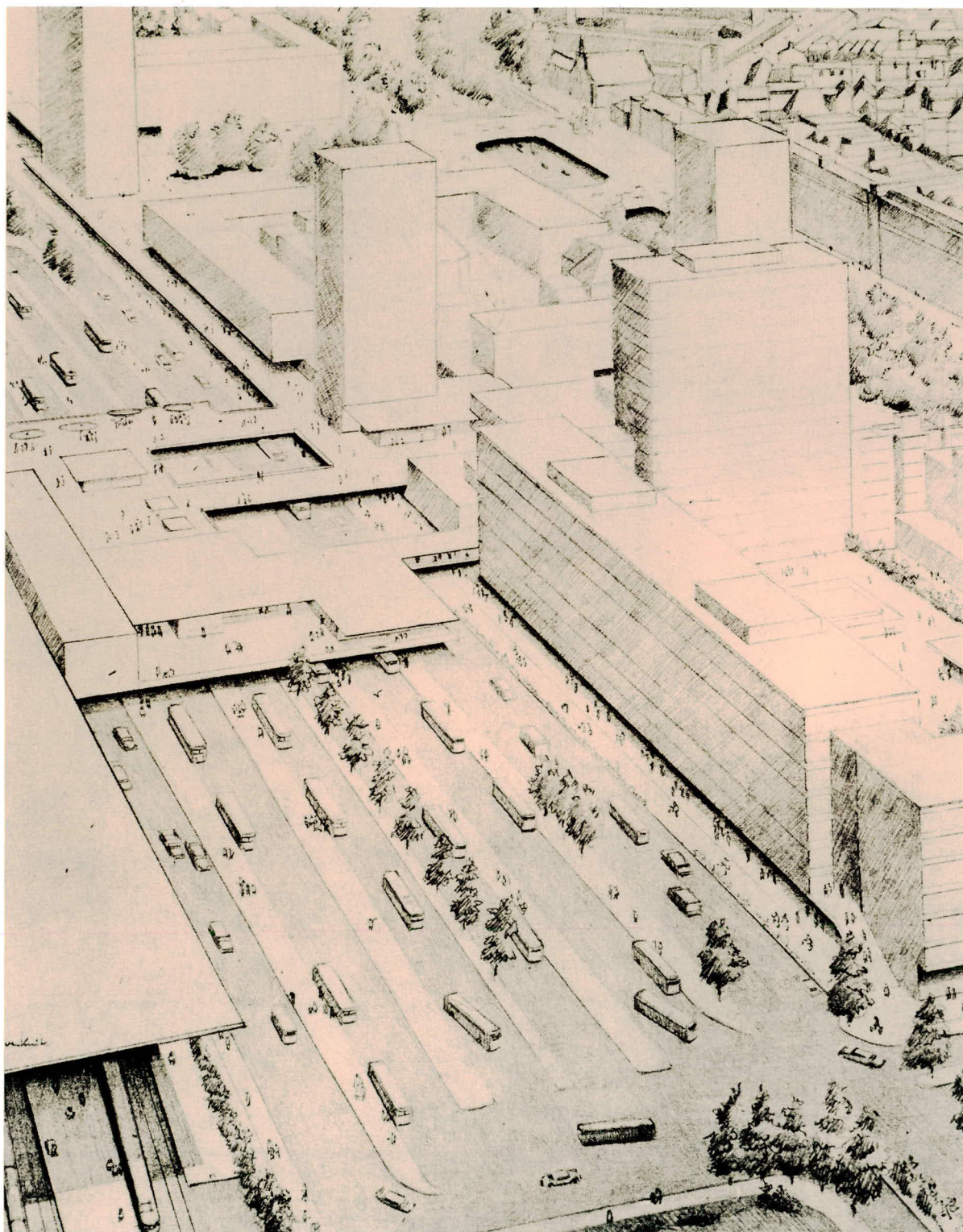


4.29

Toekomstvisie plan Hoog Catharijne, Empeo, persfoto 1963. (CM)

4.30

Toekomstvisie plan Hoog Catharijne, Empeo, persfoto 1963. (CM)



een sporthal), verkeer (een groot aantal parkeergarages, spoorwegen, snelverkeer en langzaam verkeer gescheiden en aanvankelijk zelfs een scheiding in doorgaand verkeer voor voetgangers en bezoekers).

Verder werd besloten tot een fasering in drie hoofddelen, waarbij eerst de verbetering en oplossing van bestaande problemen werd gezocht en later ingewikkelder problemen en verbeteringen de nadruk zouden krijgen. Iedereen die op dit ogenblik een stratenplan openslaat ziet al dat het Plan Hoog Catharijne zich als een geheel eigen vorm, afwijkend van de totale omringende bebouwing aftekent. In de realisatie van die vorm zijn echter vrijwel alle algemener geldende en zich verder uitstrekkende pretenties verloren gegaan. Op dit ogenblik lijkt Hoog Catharijne op een ruimteschip uit een alweer voorbijgevoerde toekomst, dat een noodlanding net naast de Dom heeft gemaakt.

Precies het omgekeerde was in het oorspronkelijke plan de bedoeling: het centrum zou van verre zichtbaar zijn en gemarkeerd worden door de hoogbouw van de woningen en kantoren [4.29]. De voetgangerstoegangen zouden grote open sculpturale elementen zijn die goed zichtbaar op het Vredenburg en Voor Clarenburg de toegangen zouden markeren. Het bestemmingsverkeer zou aan de stadszijde gebruik maken van het vrijwel ongewijzigde stratenpatroon van de door het plan gesloopte stationsbuurt. Maar ook binnen het plan zou een visuele relatie met de andere functies en met de oude stad op de voetgangers- en winkelplaat blijven gehandhaafd [4.30]. Pas na windtunnelproeven met het globale plan besloot men het 'Lijnbaanconcept' te verlaten en het centrale deel te overkappen. Bij het negeren door het publiek van het zuidelijke deel werd achteraf ook dat gedeelte van een dak voorzien. De meest dramatische wijzigingen vonden echter plaats door verzet van inwoners met een andere visie op de oude stad.⁹⁵

Beginpunt van de ingrijpende wijzigingen die het plan van de visuele overeenkomsten met de Nederlandse neo-avantgarde in de architectuur (Forum, Team X primer 1959) beroofde, is juist een 'Forum-architect', Herman Hertzberger. Zowel in het eerste ontwerp als in het tweede voor het muziekcentrum leverde Hertzberger een gebouwde kritiek op de stadsopvatting van Hoog Catharijne die niet zo zeer diametraal tegenover het concept van de vormgeving van het plan staat, maar die een aantal elementen tot de uiterste consequenties uitwerkt [4.31].

In zijn eerste plan voor een muziekcentrum in plaats van de gevraagde statusverhogende concertzaal komt hij met eenzelfde 'voor elk wat wilskoncept', dat ook aan Hoog Catharijne's culturele concept ten grondslag lag. Hij wenst slechts een niet hiërarchische schakeling van ruimten te maken

voor de *vrije ontplooiing van 276.000 Utrechtse en niet voor uitsluitend 8.000 liefhebbers van symfonie-musiek*.⁹⁶

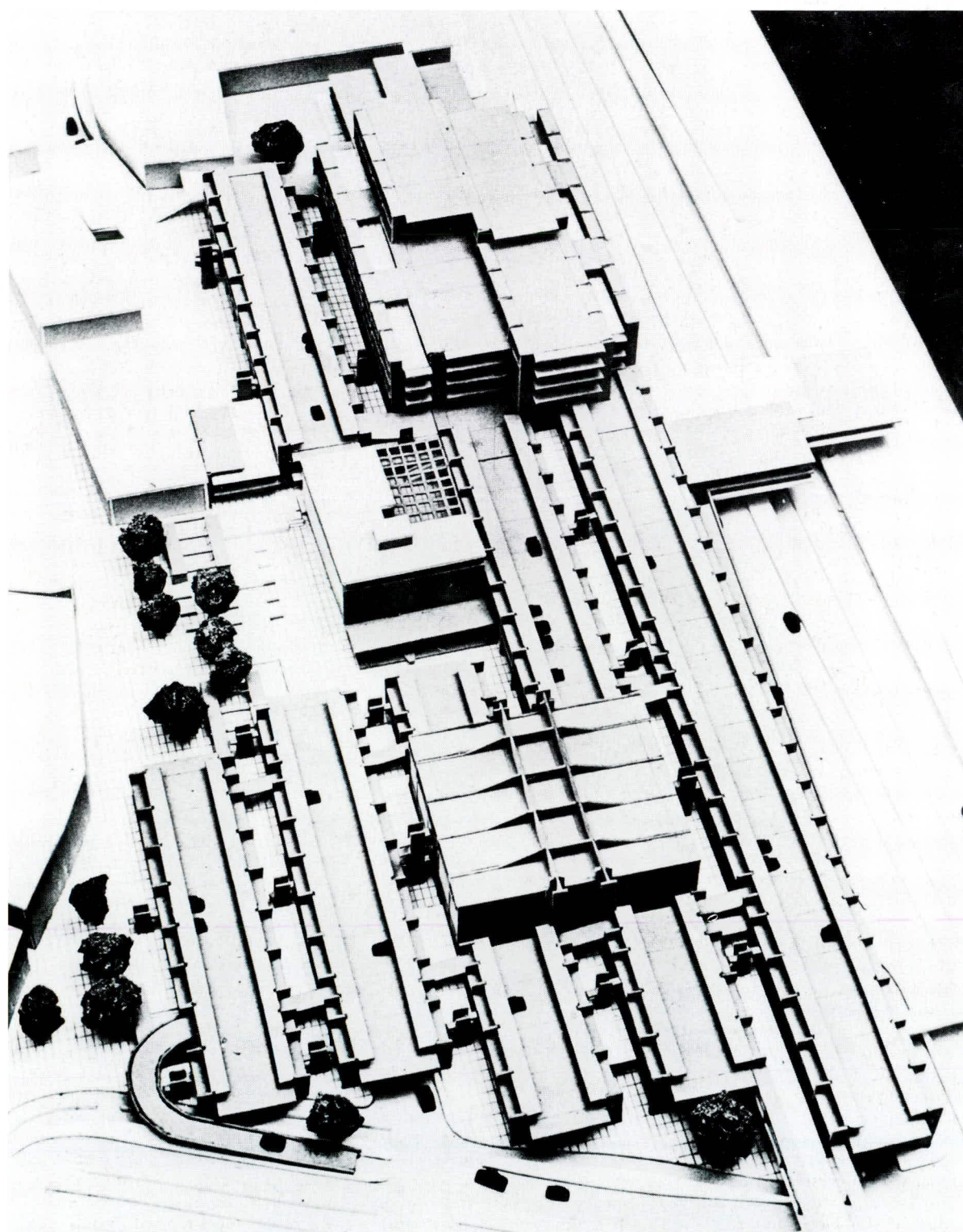
Het grootste probleem voor Bredero en de gemeente is de overschrijding van de bestemmingsplangrenzen, waardoor opnieuw de hele overgang tussen Hoog Catharijne en de oude stad ter discussie zou komen te staan. Wat men erger vond: er zouden bezwaarschriften ingediend kunnen worden.

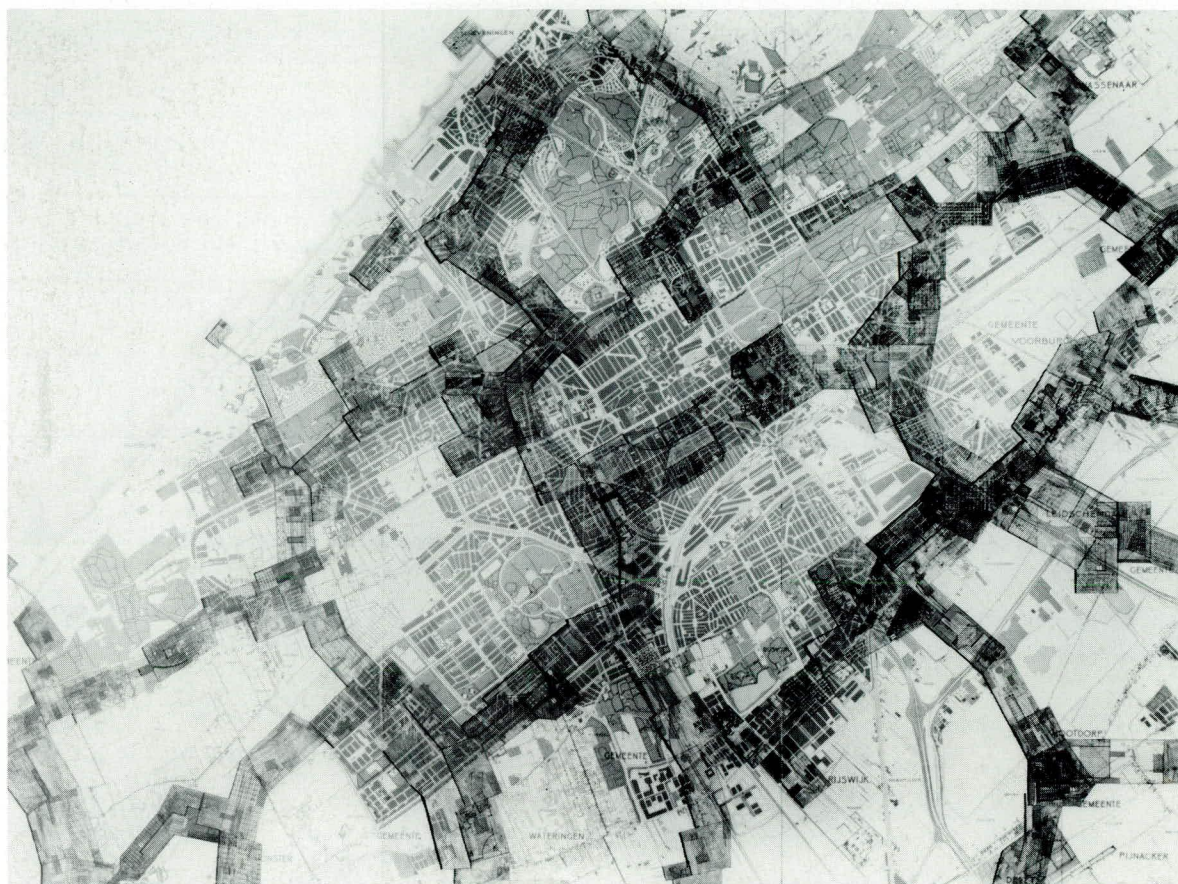
Het plan zelf verbeterde en vergrootte slechts de uitgangspunten van de verkeersscheiding, via een tunnel voor auto's onder het Vredenburg, wat uiteindelijk leidde tot het omgekeerde: geen autoweg over het Vredenburg en Achter Clarenburg en dus ook geen noodzaak meer voor externe voetgangersbruggen. Het tweede punt was het consequent richting binnenstad doorzetten van de overdekking van de stad volgens de horizontale en verticale assen van Hoog Catharijne. Deze waren afgeleid van de spoorwegen en de gedempte singel, zodat een *kamer voor de stad*⁹⁷, of beter gezegd, een aantal 'kamertjes' voor de stad ontstonden. De criticus die zich het sterkst voor het plan verklaarde en in de lokale pers ook de strijd tegen Hoog Catharijne's alternatief aanvoerde, gaf aan dat dit plan niet gericht was op het behoud van de oude stad, zoals dat later wel een argument werd: *Ter versterking van de oude stad zou het overigens nóg beter zijn het plan door te trekken tot en met de westwand van de Oudegracht*.⁹⁸ Zowel de verhalen als de tekeningen van voor- en tegenstanders van het plan Hertzberger en van Hoog Catharijne uit die tijd refereren impliciet of expliciet aan de 'homo ludens', die in het jaar 2000 ten hoogste nog twintig uur per week zal hoeven werken. Tot groot ongenoegen van het beheer in Hoog Catharijne zien we vandaag nog aspecten uit Constants toekomstschets, maar nu als een gerealiseerde negatieve utopie. Onder het dak over de stad bestaat Hoog Catharijne slechts uit een drager (Habraken 1968), waarbij ten gerieve van de consument, maar tot vermaak van vooral de spijbelaars, werklozen en daklozen, het beeld voortdurend wijzigt door verbouwingen en de permanente stroom voetgangers. De muziek, het amusement van clowns, dealers en straatmuzikanten strijden om de aandacht. Zelfs op architectonisch niveau heeft het ontwerp overeenkomsten met de 'megastructure' studies uit die tijd en in het bijzonder met Constants 'Nieuw Babylon' [4.32].⁹⁹

Zowel naar de noord- als oostkant werd Hoog Catharijne door een combinatie van actiegroepen, keurige ingezetenen van de oude stad, verenigd in het Comité Binnenstad, kunsthistorici, architecten en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg gedwongen, die wereld in een harde scheiding buiten te sluiten door de automatische schuifdeur. Ondertussen was ook in de taal en waardering de scheiding steeds harder geworden en verdween de con-

4.31

Maquette van plan Vredenburg en Achter Clarenburg, Utrecht, H. Hertzberger, 1969. (GAU-TA)





4.32

Nieuw Babylon over Den Haag, Constant, 1964.
(Gemeentemuseum, 's-Gravenhage)

crete vorm vrijwel volledig uit de discussie, in zowel de campagnes van Hoog Catharijne als van de voorstanders van restauratie en renovatie van de oude wijken. Bij Hoog Catharijne is dit het duidelijkst te zien in de campagnes als 'Zat ik maar in Hoog Catharijne', waarbij niet een positief beeld van het winkelcentrum voorop stond, maar een karikatuur van de vervelende situaties in het dagelijks leven [4.33].

Bij het beleid van de gemeente voor de hele binnenstad zien we dit verschijnsel beginnen bij de nota Kernbeeld, die nu juist geen beeld bevatte, maar een positieve verbale omschrijving van de binnenstad. In het kaartbeeld wordt getracht nog zoveel mogelijk van het oude plan Kuiper II (1965) te handhaven. Nieuw was dat de nota zeer nadrukkelijk de bevolking uitnodigde te reageren op de voorstellen. Wat er met de reacties gebeurde geeft een prachtige tussenstand aan. In de nota Inspraak op de discussienota wordt een keurig overzicht gegeven van de verschillende reacties, maar wordt vooral de nadruk gelegd op de tegengestelde meningen (1971). Nog datzelfde jaar verschijnen twee

beleidsstukken die aangeven dat er in het denken over de stad Utrecht iets aan het veranderen is, maar dat het gemeentebestuur dat nog niet precies kan benoemen.

*De stedelijke overheid wordt heden ten dage geconfronteerd met een behoeftenpatroon, dat in een snel tempo en vaak schoksgewijze verandert en dat zich bovendien in sterke mate uitbreidt. Daarnaast heeft zij te maken met vraagstukken van schaalvergroting, democratisering van het bestuur, de vraag om meer duidelijkheid, de verwevenheid van problemen en een steeds verder gaande specialisatie.*¹⁰⁰

*Er is een visie op lange termijn nodig om te kunnen beoordelen hoe verschillende delen van de stad zich dienen te ontwikkelen. De onzekerheid over tal van factoren vraagt om flexibiliteit die de mogelijkheid open laat om in een latere fase te kunnen bijsturen. Een voor een lange periode geldend gefixeerd plan behoort niet meer tot de mogelijkheden en zou ook de inspraak vragende bevolking niet meer bevredigen.*¹⁰¹

In plaats van een rechtstreeks vervolg op deze beleidsschetsen ontstond er een ware wildgroei van alle mogelijke specialismen en een aaneenschakeling van deelbeslissingen, die onderling vaak tegenstrijdig waren, maar wel een goed inzicht ge-



110

4.33

Advertentie "Zat ik maar in Hoog Catharijne", 1978.
(Fotodienst Gemeente Utrecht)

4.34

Omslag Struiktuurnota Utrecht 1, Gemeente Utrecht, 1971.

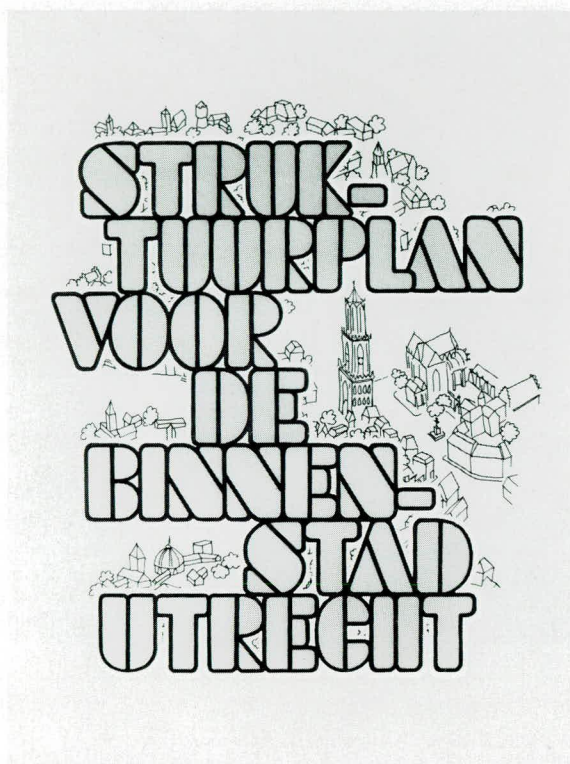


ven in de machtsverhoudingen op dat moment. Op de omslag van de Struiktuurnota [4.34] had de gemeente toch nog een stadsbeeld laten verschijnen. Dat was symbolisch voor de situatie in de planologie van dat moment: vier gekleurde cirkels moeten de plaats en de gewenste ontwikkelingsrichting van de city weergeven en zijn geprojecteerd op de plattegrond van de bestaande stad die naar alle kanten doorloopt tot buiten de pagina. Het wensbeeld is als droombeeld nog begrijpelijk. Utrecht zoekt opnieuw een ontwikkeling naar het oosten, maar nu voor de kernactiviteiten. Immers zowel grote onderwijsinstellingen (universiteitscentrum De Uithof, het Academisch Ziekenhuis) als grote banken en andere dienstverlenende bedrijven gingen zich vestigen in het gebied tussen de gemeenten De Bilt, Utrecht en Zeist. Precies het gebied dat door de 'verboden kringen' in het verleden nog niet geurbaniseerd was. De werkelijke ontwikkeling van toen tot nu geeft precies het omgekeerde beeld: bedrijven en instellingen schoven door in de richting van Hoog Catharijne of zelfs daar voorbij.¹⁰² De voortgang van het werk aan dit flexibele structuurplan voor de binnenstad laat zien dat via een voortgaande specialisatie steeds meer uitspraken gedaan worden, die steeds verder verwijderd raken van een stadsvoorstelling [4.35]. In oktober 1976 verschijnt een nieuwe specialist op het toneel die nog een belofte van integratie durft te geven. Na de planoloog komt nu de planningsdeskundige met het computermodel: het Bureau Berenschot met het computermodel Urbanicx. Fockema Andreae had als toekomstbeeld nog de persoon van de stedeboer als degene die de tegengestelde belangen in de stad kon verzoenen door middel van één ideaal toekomstbeeld. Vanaf september 1973 waren honderden mensen afzonderlijk bezig hun wensen en hoop 'hard' te maken, zodat ze op de magneetbanden terecht konden komen die naar de centrale computer in Tel Aviv konden worden gestuurd en na 'verwerking' uiteindelijk een te realiseren scenario voor de oude stad kon opleveren. De eerste tegenvaller was dat ook de bewoners en linkse partijen deskundigen opeisten. De inspraakdeskundigen van de Werkgroep 2000 werden ingeschakeld, die o.a. het proces voor 'gewone mensen' begrijpelijk moesten maken. De tweede schok was dat de hergewaardeerde oude stad een te klein gebied bleek om uitspraken over te doen met het gekozen model. Door het vergroten van het gebied tot buiten de singels kreeg men echter te maken met de medezeggenschapsen van wijkcomité's, die minder netjes waren en meer garanties eisten. Het einde van het proces was precies het omgekeerde van wat door de deskundige was beloofd: er kwam niet één model uit dat het meest realistisch was, maar in feite drie (waarvan twee onverenigbare scenario's van de inspraak al samengevoegd wa-

ren). Door aanhoudende kritiek had de gemeente zich verder verplicht regelmatig een lijst van plannen en 'oude afspraken' te publiceren, opdat de politiek van voldongen feiten werd geremd. Tenslotte werd de hoop dat de gemeenteraad feitelijk geen beslissing meer hoefde te nemen, maar dat ze door de computer één geavanceerd en flexibel scenario kregen voorgelegd, de bodem ingeslagen. In plaats daarvan werden de raad 67 'beslispunten' voorgelegd over knelpunten en tegengestelde belangen, die aanspraak maakten op hetzelfde terrein.¹⁰³ Wat rest van deze hele geschiedenis is de mogelijkheid om in het structuurplangebied met de beslispunten in de hand de ruïnes van de ideaalsteden van de diverse specialisten te zien: woningen voor een parkeergarage aan de Springweg, die de tussenstand van de verbredingsdiscussies en betaalbare bijzondere en aangepaste huisvesting illustreren; een brede snelweg aan de Weerdsingel Westzijde die in het water van de Vecht eindigt; een grotendeels gesloopte en weer opgebouwde Kraanstraat die een spoor van de eenentwintig alternatieven voor de Noordtangent toont, zoals dat ook mogelijk zou zijn geweest voor de vele radiaalwegen en het 'kernvierkant' in de gehele stad. Steeds vaker zijn die sporen te vinden in de vorm van fris gerestaureerde gebouwen en 'aangepaste' nieuwbouw en steeds minder door open gaten of dichtgetimmerde huizen. Toch nog een happy end? De oostwand van Achter Clarenburg is een duidelijk voorbeeld dat er voor het individuele huis een ongeschreven wet is ontstaan, die voortkomt uit een merkwaardig dualisme: hoe dicht bij het nieuwe en hoe verder van de beschermde monumenten of van de zwaarst beschermde zone van het beschermd stadsgezicht, hoe 'gedurfter' de nieuwe gebouwen mogen zijn [4.36]. Ook op de huidige VVV-kaart is dit weer het duidelijkst te zien. Middelpunt vormt de zone van de binnenstad, het beschermd stadsgezicht, waar de nostalgie heerst van oude tantaarns en gebeeldhouwde consoles uit een niet bestaand verleden. Daaromheen de singel/snelwegring met fragmenten van een toekomst die er nooit zal komen, zoals het reflecterende gebouw van de RABO-bank [4.37] en de verleidelijke schetsen voor de renovatie van het stationsgebied [4.38A, 4.38B].

Conclusie

*Op zoek gaan naar de ideale stad is dé exponent van het zoeken naar de ideale samenleving [...] In de vorm van gedecentraliseerde participatieplanning ontstaan er grotere kansen dat theorie en praktijk, ofwel utopie en eutopie, niet van elkaar vervreemden...*¹⁰⁴ Van deze hoop op de toekomst hebben architecten, stedenbouwers en politici afscheid genomen, evenals van alle sociale wetenschappen. Dat de gedecentraliseerde participatie door de vele belangengroepen ten hoogste de re-

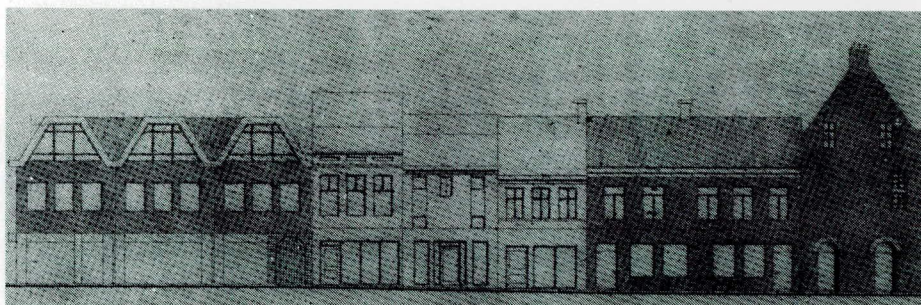
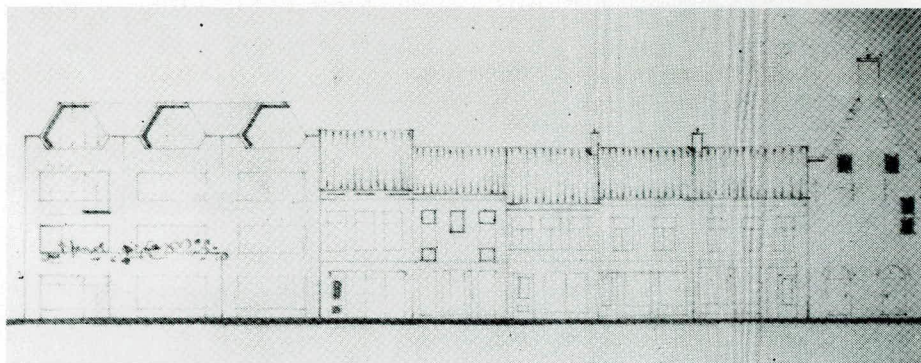


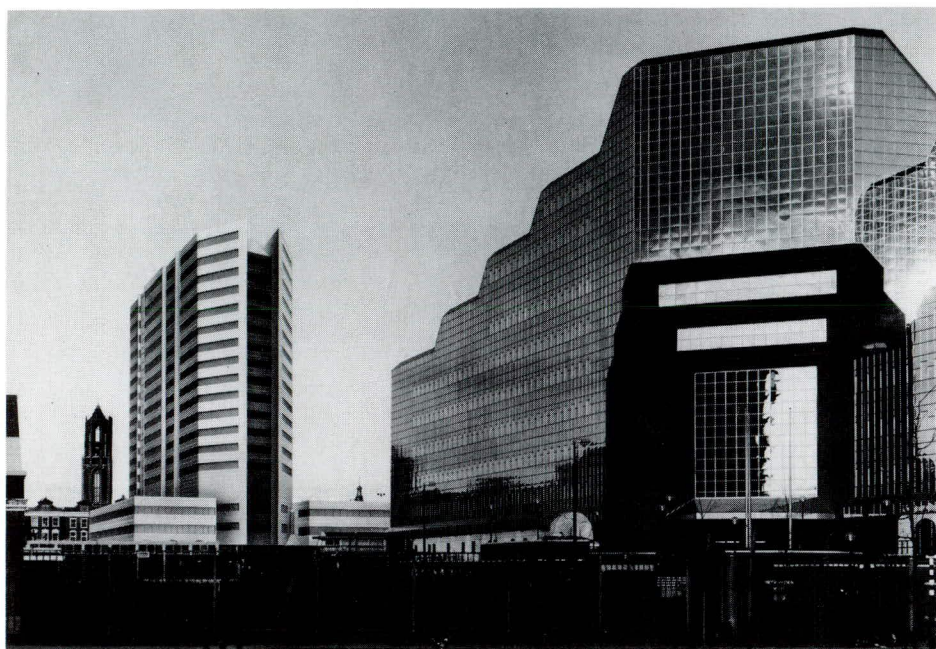
4.35

Omslag Structuurplan voor de binnenstad, Utrecht, Gemeente Utrecht, 1978.

4.36

Achter Clarenburg, gevelwandstudies onder coördinatie van ROVU, september 1973-januari 1976. (Foto auteur)





constructie van dorpen en buurten in de stad oplevert, zien we ook in één van de reacties op 'De ideale stad' en Utrecht. In de Breedstraat en omgeving wenst men gentrification en cityvorming uit de buurt te houden. Ook de positieve houding ten opzichte van de gemengde of diverse buurt strekt zich maar voor weinig bewoners echt uit tot prostitutie en soft drugs 'coffeeshops'.

Het zou voor Utrecht een goede zaak zijn als het conflict tussen de aanhangers van twee ideaaltypische steden zou worden opgelost. De ene partij verlangt naar de stad van de toekomst van nieuwe, grote gebaren en betoverende nieuwe vormen en functies. De andere partij wenst een stad die compact geruststellend is en refereert aan een verondersteld kleinschalig verleden, waar het wonen zonder 'storende bedrijven' nog goed was en de mensen elkaar nog kenden. Daartoe is meer nodig dan een geïsoleerde face-lift en integratie op het niveau van het beeld van een paar ongeluksgebieden van de planologie, zoals bij het Utrecht City-project staat te gebeuren en bij De Uithof is gebeurd.

Ten eerste veronderstelt een werkelijke waardering voor de oude stad meer dan een conserveren-

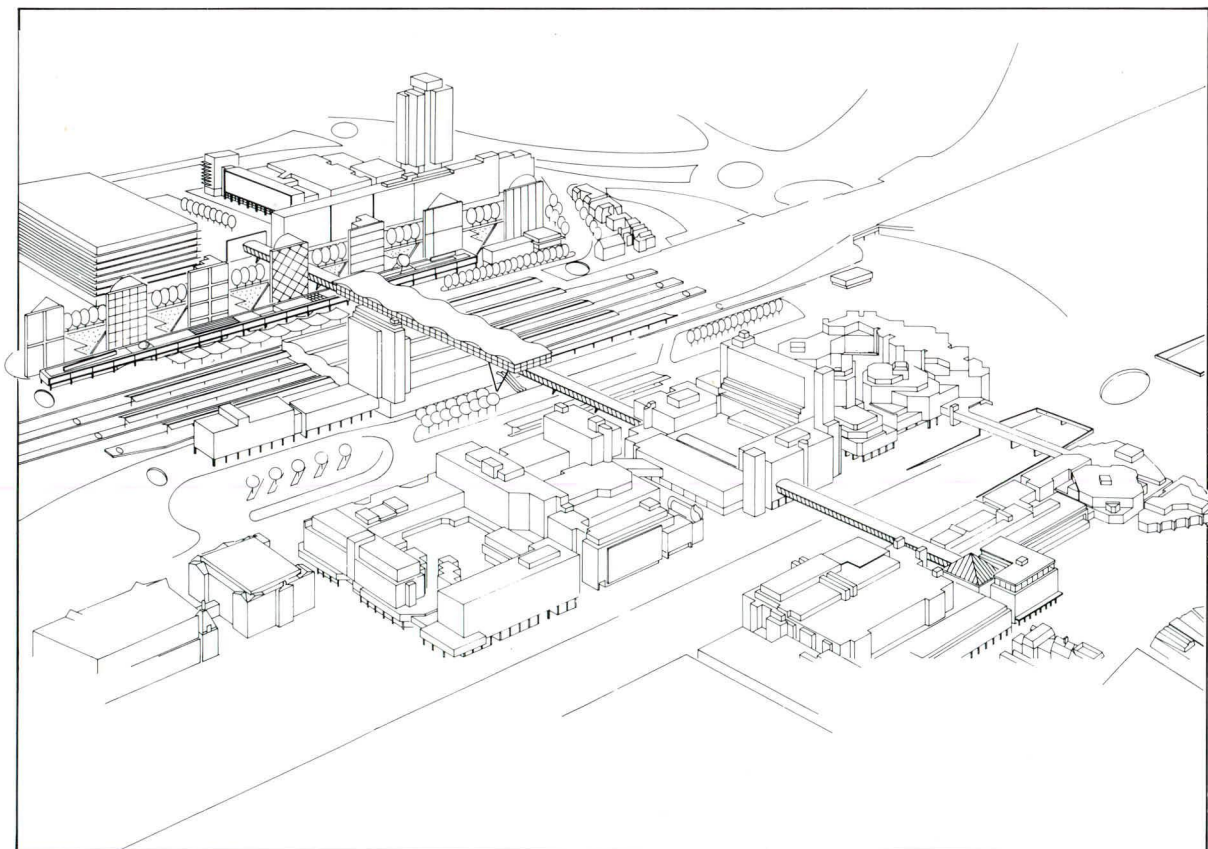
112

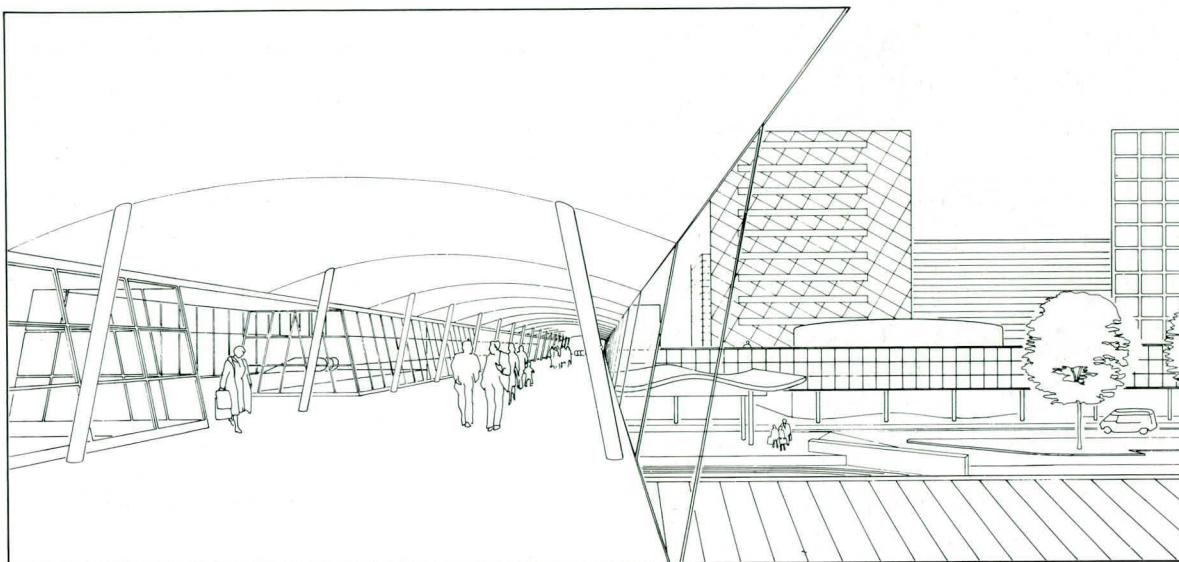
4.37

Fotomontage, 1988.

4.38A

Renovatieplan Hoog Catharijne, K. de Kat en D. Peek, 1986. (Architectenburo Kees de Kat, Utrecht)





4.38B

Renovatieplan Hoog Catharijne, K. de Kat en D. Peek, 1986. (Architectenburo Kees de Kat, Utrecht)

de houding en zelfs meer dan een uitbreiding van de beschermingscategorieën over een groter gebied.¹⁰⁵ Het veronderstelt een werkelijke speurtocht naar wat de historische continuïteit in de vormen van de stad oplevert. Met dat onderzoek, dat meer is dan een oppervlakkig refereren aan bekende vormen, zijn architecten in het buitenland al jaren bezig. In Nederland zitten de interessantste architecten op een ander spoor. Rem Koolhaas accepteert en viert de hedendaagse fragmentatie en

vervreemding. Het werk van Jo Coenen draagt de belofte van een nieuwe eenheid volgens een liberaal gebruik van de wetmatigheden uit het architectuurtheoretische erfgoed van de 'klassieken'. Een nieuwe vraag is of de aantrekkelijkheid van een stad en ook van stadsontwerpen niet zozeer wordt veroorzaakt door het gelukken, maar door het mislukken van telkens nieuwe idealen.

Noten

1. Fockema Andreae 1912, p. 39-40.
2. Fockema Andreae 1912, p. 55, refereert wel aan de ideaalstad traditie (met name aan Alberti, Scamozzi, Vasari il Giovane, Jacques Perret de Chambéry en Christopher Wren), maar voornamelijk voor deeloplossingen en dan nog aan de hand van contemporaine literatuur van onder meer Stübben, Eberstadt, Unwin, Triggs, Peters, Genzmer, Gardner, Haverfield, Brinckmann en Fritz.
3. De Ruijter 1980a, p. 14-27; De Ruijter 1987, p. 151-155.
4. Zie voor het plan Nieuwenhuis van 1910 het voorgaande artikel.
5. Bock 1975, p. 69.
6. Fockema Andreae 1912, p. 58-62. Hieruit blijkt dat voor de concrete afweging van de vorm Fockema Andreae al in 1912 steunde op Sitte 1901, maar in de praktijk de voorkeur gaf aan Brinckmann 1908 en verder vooral aan de praktische verkeersoplossingen in Unwin 1909 en Hénard 1906. Berlage maakt een vergelijkbare ontwikkeling door, zie De Ruijter 1987, p. 54-72.
7. Hand. U. 12-12-1924.
8. Girouard 1985, p. 343 en Lees 1984.
9. Zie Nycolaas 1972; Nycolaas 1974; Geurtsen 1972a; Geurtsen 1972b; Luning Prak 1972.
10. Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedenbouw, (1941) 6, p. 122.
11. Voor dit schema is onder meer gebruik gemaakt van Norberg Schulz 1971 en Castex, Depaule en Panerai 1977.
12. Steinmann 1979, p. 24-31 en 113-169; Berlage en Holsboer 1921.
13. Berlage 1915. In Fockema Andreae 1912, p. 54, wordt Berlage expliciet geprezen om zijn perspectieven en worden verder reliëfgipsmodellen aanbevolen.
14. Berlage 1922a.
15. Berlage 1918; Berlage en Holsboer 1921; Gedr.verz. 1922, nr. 19, p. 3-4.
16. Berlage 1914; Berlage 1922b; Berlage 1974.
17. Gedr.verz. 1921, nr. 111; Gedr.verz. 1924, nr. 174.
18. Gedr.verz. 1917, nr. 70.
19. Singelenberg 1959.
20. Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedenbouw, (1924), p. 125-127.
21. Holsboer 1925, p. 312.
22. Holsboer 1925, p. 310.
23. Berlage 1909. Hierin wordt al het onderscheid gemaakt tussen stadsdeelpark, wijkpark en buurtplantsoen dat in de Nederlandse stedenbouw vrijwel ongewijzigd gehanteerd zou gaan worden.
24. Holsboer 1925, p. 312 en 314.
25. Holsboer 1925, p. 314.
26. Struick 1968, p. 96 en 115.
27. Holsboer 1925, p. 313. In iedere plantoelichting vergelijkbare zinnen.
28. De Leur 1933; De Lange 1933.
29. Holsboer 1925, p. 309.
30. Gedr.verz. 1922, nr. 19, Bijlage p. 14.
31. Holsboer 1925, p. 313.
32. Wattjes 1925, p. 316-322.
33. De vierde brug is weer in discussie sinds de plannen voor de bouw in Papendorp.

34. **Blijstra 1969**, p. 162-168 en 208-211.
35. **Dettingmeijer, Van Thoor en De Wit 1986**, p. 54-58.
36. De 'hooge baan' naar Arnhem en Den Bosch werden eerder (9-8-1937 en 19-12-1937) voltooid. De lijn naar Hilversum en Amersfoort pas in 1941. Zie **Blijstra 1969**, p. 210-211.
37. **Holsboer 1925**, p. 311.
38. **Holsboer 1925**, p. 312. Maar ook **Berlage en Holsboer 1921**, p. 31, in vrijwel dezelfde bewoordingen. **Bock 1975** geeft hier Berlage teveel op zijn woord en ziet de geprojecteerde onregelmatig geschetste villa's in het zuid-oostelijk deel van de kaart over het hoofd.
39. **Holsboer 1925**, p. 310.
40. **Blijstra 1969**, p. 211-213 en 241-242 voor de ruzie met Amsterdam en de uiteindelijke 'overwinning' van Utrecht.
41. **Holsboer 1925**, p. 312.
42. **Berlage 1979**.
43. **Wattjes 1925**, p. 330.
44. **Wattjes 1925** behandelt Van Heukelom (Hoofdgebouw III van de Nederlandse Spoorwegen), Bie Leuvelink Tjeenk (Jaarbeursgebouwen), en landelijk minder bekende architecten als Loeb (school Mecklenburglaan), Planjer (onder meer scholen Maasplein en Thorbeckelaan), Optenoord en Scheffer (school Frans Halsstraat), Stuivinga (o.a. Rembrandtkade), Klarhamer (woningen Oog in Al), en anderen.
45. Ontwerp de Nationale Nederlanden 1845 (1930), NDB-Archief Berlage; **Fanelli 1978**, p. 239.
46. Hand. U. 12-12-1924.
47. **Blijstra 1969**, p. 225-235.
48. Gedr.verz. 1924, nr. 174; Hand. U. 12-12-1924.
49. **Koopmans 1980**.
50. Tijdschrift voor stedenbouw en volkshuisvesting, (1935) 4, i.h.b. p. 68-74. **Christaller 1933**, hoewel actieve toepassing van deze theorie in de planologie pas in de N.O.polder traceerbaar is. Zie voor de stand van zaken in de ruimtelijke ordening in het interbellum **Bakker Schut 1943**, p. 37-38.
51. Gedr.verz. 1931, nr. 55, p. 1.
52. **Stichting Menno van Coehoorn 1977**; Koninklijk Besluit Staatsblad 16-11-1926.
53. Gedr.verz. 1931, nr. 54, p. 2.
54. Gedr.verz. 1930, nr. 278.
55. Gedr.verz. 1931, nr. 54, p. 4.
56. Gedr.verz. 1931, nr. 55, p. 2.
57. Gedr.verz. 1931, nr. 55, p. 4.
58. Gedr.verz. 1931, nr. 55, p. 4.
59. Gedr.verz. 1931, nr. 55, p. 5.
60. Gedr.verz. 1930, nr. 56.
61. **Tafari 1973**, p. 176-204; **Tafari en Dalco 1979**, p. 246-280.
62. **Singelenberg 1972**, p. 177.
63. **Van der Woud 1983**, p. 110-145. Voor de rol en status van Rietveld binnen de CIAM is weinig aandacht. Zie voor de hardnekkigheid van de 'mythe' van het grote belang van het 'Nieuwe Bouwen' voor de stedenbouw in de jaren dertig **Van Embden 1985**.
64. **Steinmann 1979**, cat. 4-7-1941, Karte I, 1T, Karte II, 1T. Utrecht viel in de categorie woon en administratieve stad, wat wel het zelfbeeld maar niet de realiteit was, zoals al is aange-toond.
65. Gedr.verz. 1931, nr. 119.
66. Zie voor betonwoningen in de Nederlandse architectuur **Kui-pers 1987**; voor Utrecht p. 127-132. Voor de voorstellen voor rehabilitatie: Gedr.verz. 1927, nr. 145 en 67.
67. Gedr.verz. 1927, nr. 67, p. 2.
68. Gedr.verz. 1928, nr. 34.
69. Gedr.verz. 1922, nr. 19, p. 1.
70. Voor fl 50,— ten laste van de Gemeente Utrecht, Gedr. verz. 1929, nr. 68.
71. Gedr.verz. 1936, nr. 249; Gedr.verz. 1937, nr. 39.
72. **De Ruijter 1983**, p. 81-83.
73. **Fockema Andreae 1943**, p. 3.
74. **Bakker Schut 1943**, p. 37-38.
75. **Kreukels 1985a**, p. 84-92; **Kreukels 1985b**, p. 103-115. Voor structuurplannen Utrecht zie **Blijstra 1969**, p. 369-397. Waar geen figerend bestemmingsplan is, is nog steeds het 'Structuurplan 1954' (Hand. U. 18-2-1954) leidraad. Juridisch hebben de 'Voorschriften bebouwde kom 1958' (Hand. U. 27-3-1958) het langste en op enkele plekken tot vandaag het leven gehad.
76. Gedr.verz. 1948, nr. 365; **Structuurplan 1951**; **De Ranitz 1951**; **Pekelharing 1954**. Voor overzicht stadsuitbreidingen zie **Blijstra 1969**, p. 247-277.
77. **Van Vuuren 1938**, p. 18-29.
78. **Koopmans 1980**; **De Widt 1966**.
79. **Dienst Stadsontwikkeling 1959**; **Dienst Stadsontwikkeling 1961**.
80. Gedr.verz. 1955, nr. 373; **Feuchtinger 1958**; Gedr.verz. 1959, nr. 365.
81. Brief d.d. 15-12-1959 van Ministerie van O.K. en W. Zie voor de gehele 'lijdensweg' tot 1969 **Blijstra 1969**, p. 280-344. Het verhaal gaat daarna nog door met name bij tal van varianten voor de Noordtangent (tot aan Structuurplan 1971), eenenwintig varianten voor de 'Voorlopige Noordtangent', opgevolgd door de plannen voor de 'Zuidoosttangent' tot aan de stadsvernieuwing in Absteede en de discussies tot de dag van vandaag over de 'railverbinding' of 'sneltram', vooral over het tracé door, onder of om de binnenstad.
82. **Singelenberg 1959**.
83. Zie voor overzicht en 'samenhang' binnenstadsplannen en verkeersplannen Gedr.verz. 1959, nr. 320; **Kuiper 1965**. Het plan Kuiper werd samen met enkele rapporten van de opvolger van Feuchtinger, K.H. Schaechterlee in beginsel aanvaard, zonder dat er snel een vervolgopdracht kwam voor de uitwerking tot structuurplan. Zie voordracht Gedr.verz. 1966, nr. 147.
84. Gedr.verz. 1951, nr. 60.
85. **Idsinga 1982**; **Schilt 1982**.
86. **Lucas 1970**.
87. **Bijhouwer 1983**; **De Heer 1983**. In het laatste artikel worden zoals gewoonlijk de 'plekken' beschreven in samenhang met de 'Forumarchitectuur'. Dit is teveel ongevraagde 'eet' voor die architecten. Het ontstaan van de 'vlekkenplanning' heeft waarschijnlijk meer te maken met het concentreren van planologen op globale planning met nadruk op productie, infrastructuur en fasering, waarbinnen de architectonische vorm vrij autonoom wordt gezien en experimenten zelfs bewust worden aangemoedigd door extra rijkssubsidies.
88. Zie hoofdstuk vijf van dit boek. In een laat stadium werd mij gevraagd mijn bijdrage aan te vullen met enkele notities over de stadsuitbreidingen. Hiervoor heb ik mij noodgedwongen moeten beperken tot de gegevens uit **Blijstra 1969** en de voordrachten van de bestemmingsplannen.
89. De wil om centra te maken die konden concurreren met de historische centra was belangrijk voor de vormgeving van de uitbreidingswijken. Die 'core'-discussie heeft gedurende de gehele naoorlogse CIAM-periode gespoekt en was één van de aanleidingen tot het opheffen van CIAM.
90. **Das, Leeftang en Rothuizen 1966**.
91. **Harteveld 1972**; **Soons 1972**.
92. **Harteveld 1972**, p. 32.
93. **Hoog Catharijne 1975b**.
94. **Hoog Catharijne 1975b**, p. 16-18.
95. **Dettingmeijer 1976**, hoofdstukken 1 en 2.
96. **Hertzberger en Spruit 1969**.
97. **Hertzberger en Spruit 1969**, p. 4.
98. **Van Ruler 1970**, p. 3.
99. Dit idee opperde ik al in mijn afstudeerscriptie (1980); **Taverne 1983**, p. 29-30, neemt het idee wat betreft intellectueel klimaat over, maar ziet geen vormovereenkomsten.
100. **Beleidschets 1971**, p. 1. Een tweede beleidschets is nooit verschenen.
101. **Struktuurnota 1971**, p. 1. Een tweede struktuurnota is nooit verschenen.
102. **Bos, Mik en Versnel 1979**.
103. Gedr.verz. 1976, nr. 59.
104. **De Klerk 1980**, p. 346.
105. **Werkgroep beschermd stadsgezicht 1978**.

5. Jan de Heer
Het rad van Rietveld

5.1

Aantekeningen over stede-
bouw, G. Rietveld, ongeda-
teerd. (NDB-Rietveldarchief)

In de stede bouw een nieuw element op de voorgrond
gehooren

Het element van grote hoeveelheden gelijke elementen
vergelijk handwerk - enkele stukken - machinale productie
massa

grote groepeerings massa's en ruimte in overeenkomst
met de maatschappelijke structuren
de functie's wonen
werken
ontspanning
verkeer transport

regerings gebouwen representatie van de macht, die recht en orde
handhaaft.

Volgorde in de praktische maatschappij omgekeerde volgorde.

Het belangrijkste — representatie
transport-verkeer — onthoudt zich steeds meer
ontspanning — — — — — " zich langzaam (meer tijd)
werken — — — — — " ordent zich ook steeds meer

niet alleen via de organisaties, maar
ook via de betere fabrieken.

maakt het
wonen

weet men eigenlijk nog geen raad.
ik bedoel de uitgestrekte woonvlekken
waar alles op meterlengte en decimeterlengte be-
leefd wordt in een zoo te zeggen nauwkeuring is
verre gesteld door:

minima als
eenheden
zoals gebouwen
omgevingen
die grote
variëteit mogelijk
heden inhouden

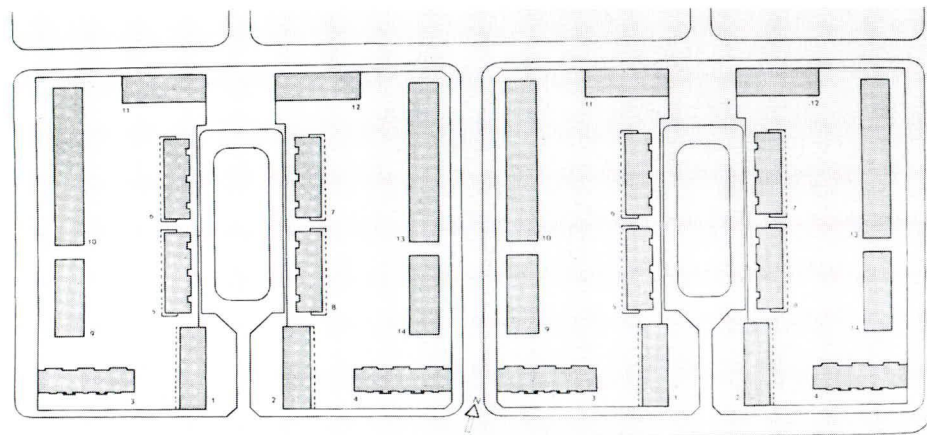
ruimten

industriële
voorziening

behouwings dichtheid - straatprofiel
minimum oppervlakte woning en ~~ter plaatse~~
de platte grond - die nog steeds een afbreuk
is van het oude heerenhuis - zoals ook de
meeste burgers nog afbrekers zijn van de oude heere
uit die heere huizen.

dan de inrichting - die nog steeds op het voorbeeld
van het oude handwerk gemaakt wordt - nog geen
echt industrieel product, dat al het praktische behoeft
oplost om vrijheid te geven aan onze persoonlijkheid
zoals ook de maatschappelijke verplichting behoeft
moeten worden verricht - om de persoonlijkheid te
verrijken. machine speelt het verloren de woord

menwerking met onder meer Van Tijen aan de studies voor de uitbreiding van Rotterdam gewerkt. In het plan voor Pendrecht zijn de verschillende verkavelingseenheden zo gerangschikt dat er een zekere architectonische continuïteit van de wijk als geheel ontstaat. In de verkaveling van Hoograven figureren de stempels als losse eenheden, van elkaar gescheiden door singels, verkeerswegen en voorzieningstroken. Alleen in het zuidelijk deel zijn twee door Rietveld ontworpen eenheden aan elkaar gezet [5.3].



5.3

2 Wooneenheden, Hoograven (1-2: twee-op-een-woningen met onderbouw, 3-4: eengezinswoningen, 5-8: twee-op-een-woningen zonder onderbouw, 9-14: etagewoningen). (Goed Wonen, 10 (1957) 9, p. 185)

Het isolement van de eenheid komt het sterkst naar voren in de uitwerking van Bedaux. Het afsluitende karakter van de hogere randbebouwing die door het stedenbouwkundig plan werd voorgeschreven, heeft hij versterkt door de openingen tussen de woongebouwen te voorzien van hoge pergola-achtige poortconstructies [5.4]. Ondersteund door de vormgeving van de voorgevels, verschaft dat de buitenrand een zekere strengheid. Nadat men door de poort is binnengegaan, ervaart men een zekere, nog steeds iets voorname, gemeenschappelijkheid. Via het binnenplein, omgeven door galerijwoningen, waarvan de galerij het plein als een soort zuilengang omzoomt, komt men bij de lagere bebouwing, die ook is voorzien van forse pergola's [5.5]. Er is een strikt onderscheid tussen de stedelijke pleinruimte en het openbare groen temidden van de woongebouwen. De groene ruimte is niet vormgegeven als speelplaats of ander gebruiksgroen, maar als een sereen gazon met een even afstandelijk karakter als de gesloten buitenkant van het complex. Bij de noordelijke begrenzing van de laagbouw aan de singel is de strenge afgeslotenheid het minst voelbaar. De vormgeving van de gebouwen heeft een aantal interessante aspecten. In de gevels van de portiekflats manifesteren de verticale glasstroken van de trappehuizen zich duidelijk. Het dak is iets teruggelegd en ter

plaats van de kopflats een kwartslag gedraaid. De topgevel die daardoor ontstaat heeft een klassieke referentie, die de betekenis van de poortconstructies versterkt. Verder suggereert de maat van de topgevel dat men overal te maken heeft met een elegant smalle bebouwing. De keuze en behandeling van het materiaal en de gehanteerde ornamentiek, zoals het voor Bedaux kenmerkende smeedwerk, wekken de indruk van degelijkheid en vakmanschap. Vooral het project van Bedaux in Den Bosch staat wat omvang en vormgeving betreft dicht bij dit Utrechtse project. Bedaux werkte één eenheid uit, Rietveld drie. Van deze drie liggen twee kleine, samengevoegde eenheden in het zuidelijk deel en een iets vergrote stempel in het noorden.

De materiaalbehandeling door Rietveld is heel anders. Hij gebruikt verschillende kleuren baksteen om te suggereren dat de massa van de gebouwen is samengesteld uit vlakken [5.6]. Op dezelfde manier maakt hij het dak los van de onderbouw. Om de lengte van de vlakken visueel te bekorten wordt een plastisch motief toegepast: bij de hoogbouw door ter plaatse van het portiek het dak te onderbreken, bij de drie-hoogbouw door de holle ruimte met kubus boven de entree en bij de laagbouw door de uitbouw van de ingang. Daardoor doen de rijen woningen zich eerder voor als kralen aan een ketting, zoals hij daarvoor in zijn werk bij de kernhuizen al had uitgeprobeerd, dan als een gladde strook. Deze visuele losheid was een van de vormen van verzet tegen de rigiditeit van het stedenbouwkundig plan. Hij heeft verder de drie openbare ruimtes tussen de blokken op een gelijkwaardige wijze behandeld en wel als gebruiks- en speelgroen [5.7]. De woningen in de driehoge blokken in het midden van de stempel hebben, om de gelijkwaardigheid van de drie groene ruimtes te benadrukken, hun voordeuren zowel aan het middenplein als aan het binnenplein. Opvallend zijn de kleine paden die Rietveld waar mogelijk aanlegt om de binnenterreinen te betreden. De aristocratische afstandelijkheid, de even aristocratische gemoedelijkheid en de keurige opsmuk van het project van Bedaux staat in schril contrast met de uitdrukkelijke poging tot democratisering van de woonomgeving, die Rietveld nastreeft door middel van een opener en gelijkwaardiger architectuur. De grootste betekenis van Rietveld voor de naoorlogse architectuur en stedenbouw ligt echter niet in de betrekkelijk volgende invloefening, die hij van zijn woningontwerpen maakt. Een enkele blik op het variantplan voor Hoograven verduidelijkt dat zijn eigen gedachtengang vreemd is aan de gangbare opvattingen over woningbouw en stedenbouw [5.8]. Het verkeerscircuit blijft in grote lijnen gehandhaafd, de bebouwing echter verandert rigoreus. In plaats van gebouwen die straten be-



5.4

Openbaar groen met pergola,
Stormdijklaan (Hoograven), J.
Bedaux, opname 1988.
(TU-Delft)

119



5.5

Pergola's, Stormdijklaan
(Hoograven), J. Bedaux, opna-
me 1988. (TU-Delft)

5.6

Binnenterrein, Robijnhof (Tolsteeg), G. Rietveld, opname 1957. (NDB-Rietveldarchief)



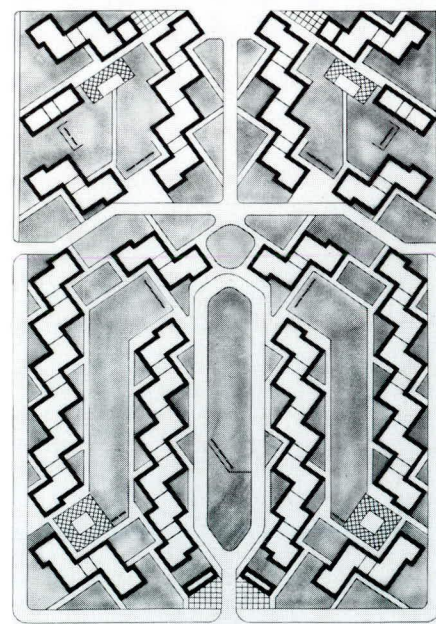
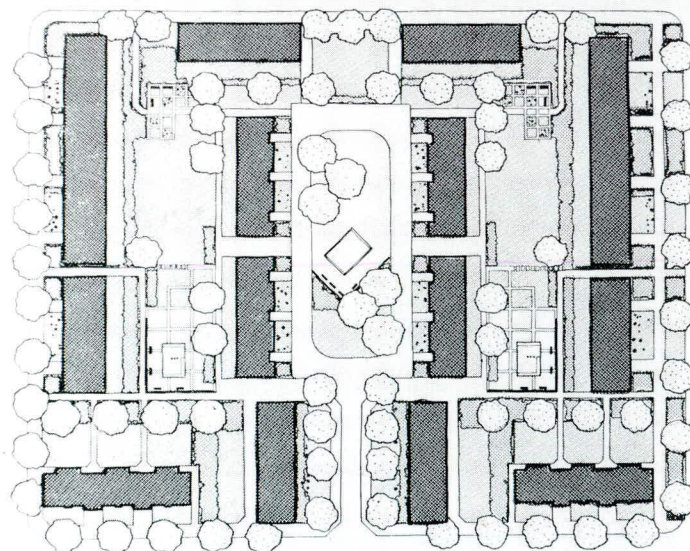
120

5.7

Openbaar groen, Hoograven, G. Rietveld. (Goed Wonen, 10 (1957) 9, p. 186)

5.8

Variant bebouwingsplan, Hoograven, G. Rietveld, 1954. (NDB-Rietveldarchief)



leiden ontwerpt hij S-vormige torentjes, die diagonaal op het stratenpatroon zijn gelegd. In een klap zijn de bepaaldheid van straat en binnenterrein verdwenen, evenals de eenduidige richting van het complex. De uitgewerkte plattegronden die bij dit plan voor Hoograven horen, zijn voor het ontwerp van een flatgebouw te Arnhem in 1959 op een prachtige wijze verder ontwikkeld. In de hier afgebeelde variant zijn de torentjes samengevoegd tot getande zig-zag-blokken [5.9].

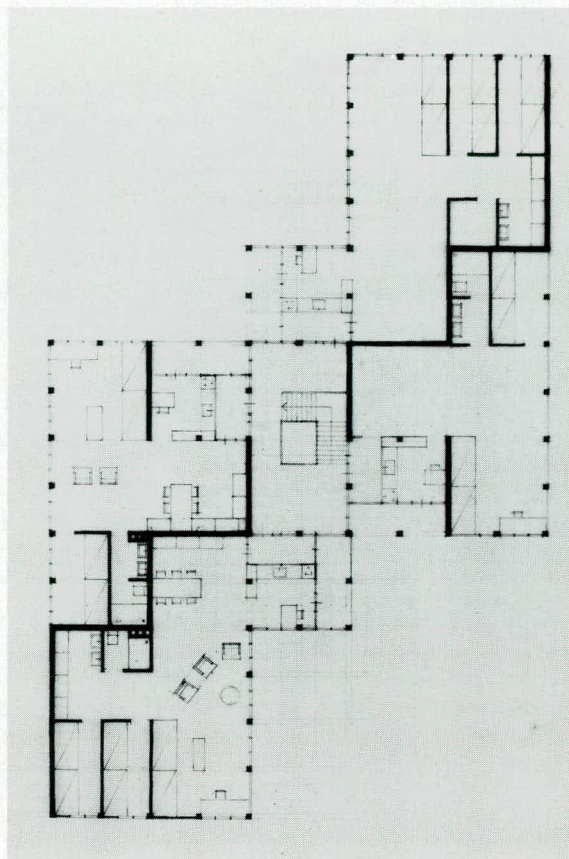
Deze niet-gerealiseerde plannen voor Hoograven staan niet op zichzelf. Gedurende de periode dat Rietveld zich bezig hield met de architectonische uitwerking van de relatie tussen woningbouw en stedenbouw, produceert hij een volledig eigen idioom – in de samenwerking met Van Tijen c.s. bij de studie voor Rotterdam-Zuidwijk, of samen met 'de 8' bij de voorbereiding van het ontwerp voor Nagele, of bij zijn eigen grotere woningbouw-studies. Hij heeft dat echter nooit in de woningbouw kunnen toepassen, maar het moet wel een verpletterende indruk hebben nagelaten op de jongere generatie architecten.

De middelen en de gedachtengang die hij hanteert zijn van een grote eenvoud. Het geloof in de uitgangspunten van een beeldende architectuur, zoals die in 'De Stijl' werd geformuleerd, was nog steeds krachtig. Met een bizar simpele logica heeft Rietveld de moderne stedenbouw naar een waarlijk monstrueus einde geleid. De door hem bedachte 'turbineverkaveling' voldoet inderdaad aan de eisen van de beeldende architectuur en rekt af met de frontaliteit, de symmetrie, de ongelijkwaardigheid van de delen etc. [5.10]. Het is onbegrijpelijk dat mensen als Bakema en Van Eyck of Jan Rietveld die dit werk van Rietveld hebben gekend, hier nooit publiekelijk op hebben gewezen. Zij hebben verzuimd Rietveld deelgenoot te maken van de roem die zij er zelf mee hebben geoogst.

Zuidwijk

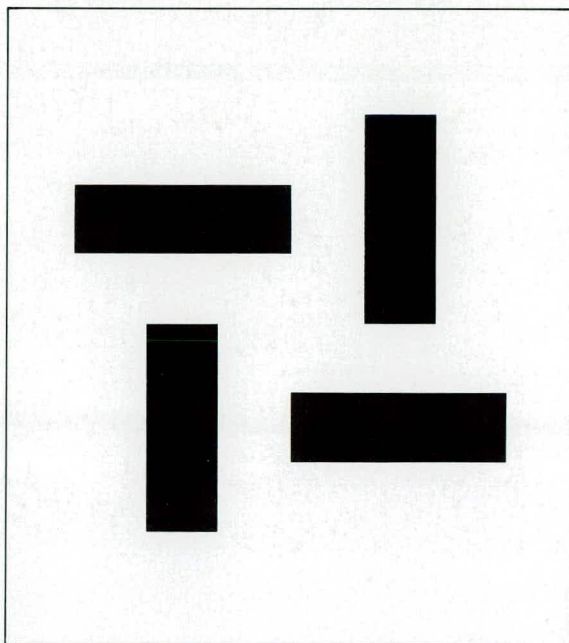
In het navolgende relaas fungeren de geschiedkundige feiten eerder als de factoren in de analyse van de logika van een fatale (stedenbouwkundige) strategie, dan als de fundamenten van een waar verhaal. In 1941 worden in het tijdschrift 'de 8 en Opbouw' twee studies gepresenteerd². De eerste, 'Woonmogelijkheden in het nieuwe Rotterdam'³, biedt een moderne architectonische oplossing voor de schade aan de stad na het bombardement van mei 1940 en is van de hand van de architecten Van Tijen & Maaskant en Brinkman & Van den Broek. De tweede, getiteld 'Een nieuwe volkswoning', is van Rietveld en geeft een model voor een brede toepassing van het door hem ontworpen kernhuis.

In tweeërlei opzicht bestaat verwantschap tussen beide studies. Van Tijen c.s. brengen in een iets ge-



5.9

Ontwerp etagewoningen, Arnhem, G. Rietveld, 1959.
(NDB-Rietveldarchief)

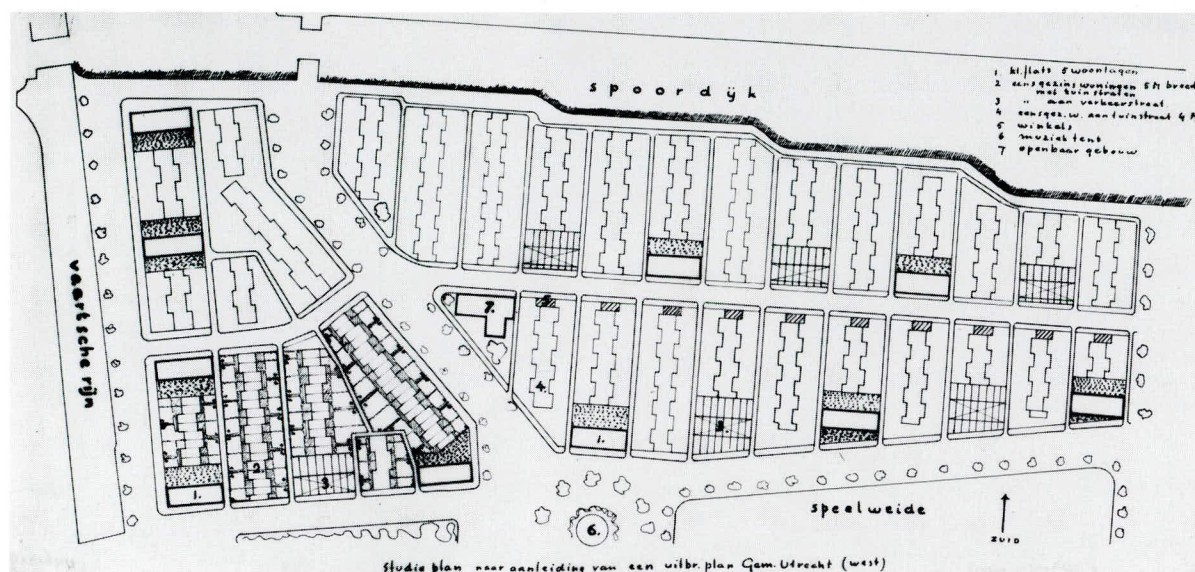


5.10

Schema turbineverkaveling.

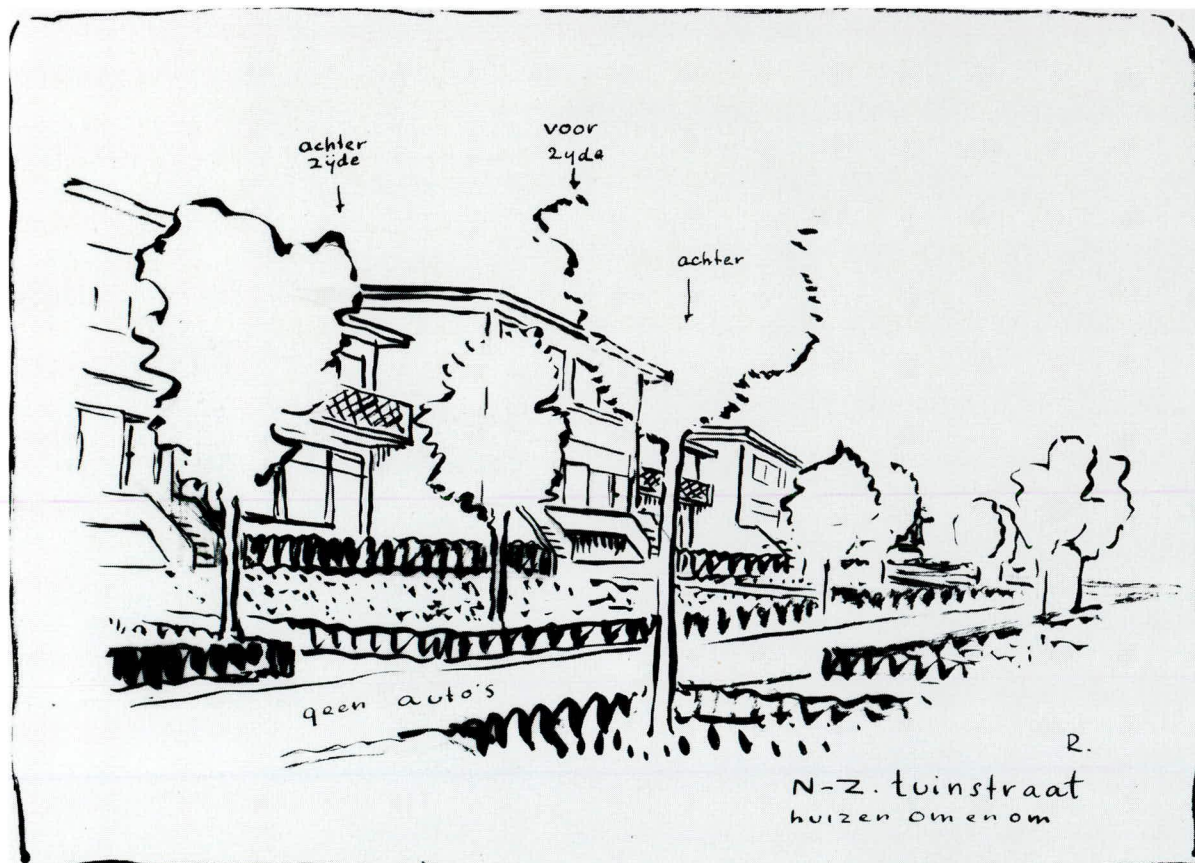
5.11

Schetsontwerp Tolsteeg, G.
Rietveld, 1941.
(NDB-Rietveldarchief)



5.12

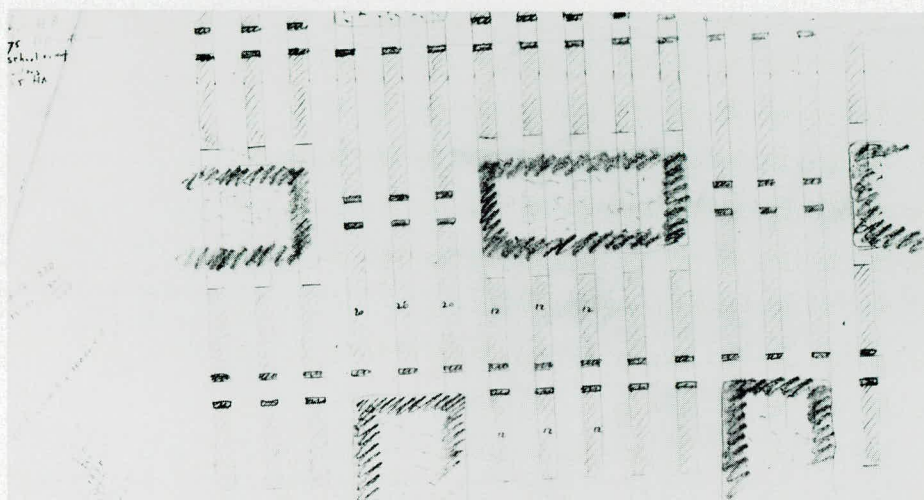
Straatbeeld met kernwoningen, G. Rietveld, 1941.
(NDB-Rietveldarchief)



wijzigde vorm Rietvelds kernhuis naar voren. De architectonische vormgeving van de bouwblokken draagt dezelfde kentekenen als die van de rij kernhuizen, zoals de dakvormen en de sprongen in de massa. Aan de andere kant kiest Rietveld in Utrecht een verkavelingsvorm, die overduidelijk een variant is op de verkaveling van het noord-oostelijk deel van het Rotterdamse plan. Precies deze factoren, woningtype, bouwblok en verkavelingsvorm, zullen in de jaren daarna in de thematiek van de wooneenheid een belangrijk deel van de discussie uitmaken. Beide studies staan aan het begin van een ontwikkeling die beslissend zou blijken te zijn voor de Nederlandse architectuur van na de Tweede Wereldoorlog. In het plan van Rietveld is gebruik gemaakt van een soort strokenverkaveling [5.11]. De stroken worden aan de zuidzijde beëindigd door flats, wisselend hogere en lagere. De brede straten zijn bestemd voor het autoverkeer en de smallere die noord-zuid lopen voor voetgangers. De stroken bestaan uit kernhuizen.

Deze zijn twee aan twee gegroepeerd, telkens per twee een halve slag gedraaid en naar gelang de ontsluiting naar voren of naar achteren geplaatst [5.12]. Zo ontstaat een kettingverkaveling die in 1920 ook al eens door Jan Wils in de Papaverhof in Den Haag was toegepast.

Het groen tussen de stroken bestaat uit privé-tuinen, terwijl een openbaar groengebied aan de zuidkant van het plan is gedacht. Er bestaat een studieschets van Rietveld uit 1938, die hetzelfde verkavelingsmodel als uitgangspunt heeft [5.13]. Deze schets bevat naast een berekening van de bebouwingsdichtheid ook een aanduiding van de vorm,



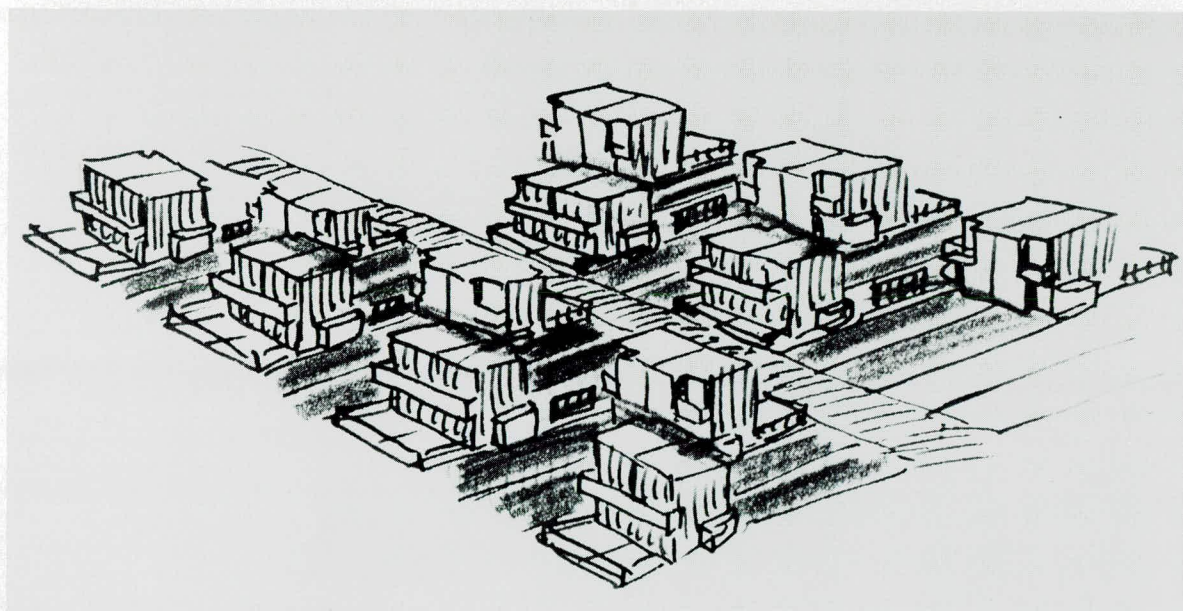
oriëntatie en verspreiding van de groengebieden in het model. Kennelijk om de heersende richting te doorbreken, die voortkomt uit de oriëntatie van de woningen in de strokenverkaveling, wordt de hoofdrichting van de groengebieden afwisselend een kwartslag gedraaid. Het is een eerste poging om het lineaire karakter van de verkaveling minder streng te maken.

Er bestaat een andere schets van Rietveld, waarin hij de schakels van de kettingverkaveling van kernhuizen van elkaar losmaakt en de blokjes van twee woningen als losse paviljoens in de verkaveling legt [5.14]. Hij handhaaft daarbij de uitgangspunten van

5.13

Verkavelingsmodel met kernwoningen, G. Rietveld, 1938. (NDB-Rietveldarchief)

123



5.14

Verkaveling met losse kernwoningen, G. Rietveld, ongedateerd. (NDB-Rietveldarchief)

de kettingverkaveling door namelijk aan de voor- en achterzijde van de rij een ontsluitingsstraat te leggen, met daaraan afwisselend voor- en achtertuinen. Door de schakels los te maken, voegt Rietveld een ruimtelijke dimensie aan de verkaveling toe, de diagonaal. De ruimtelijkheid van het stedenbouwkundige plan wordt niet alleen gedomineerd door de richting van het stratenpatroon maar ook door richting, plasticiteit en accentuering in de kettingstrook. De losse schakels doorbreken de straatrichting en meer in het algemeen de dominantie van de straat in de compositie van het stadsbeeld. Daarmee wordt een gelijkwaardige ruimtelijkheid in alle richtingen bereikt.

Kernhuis

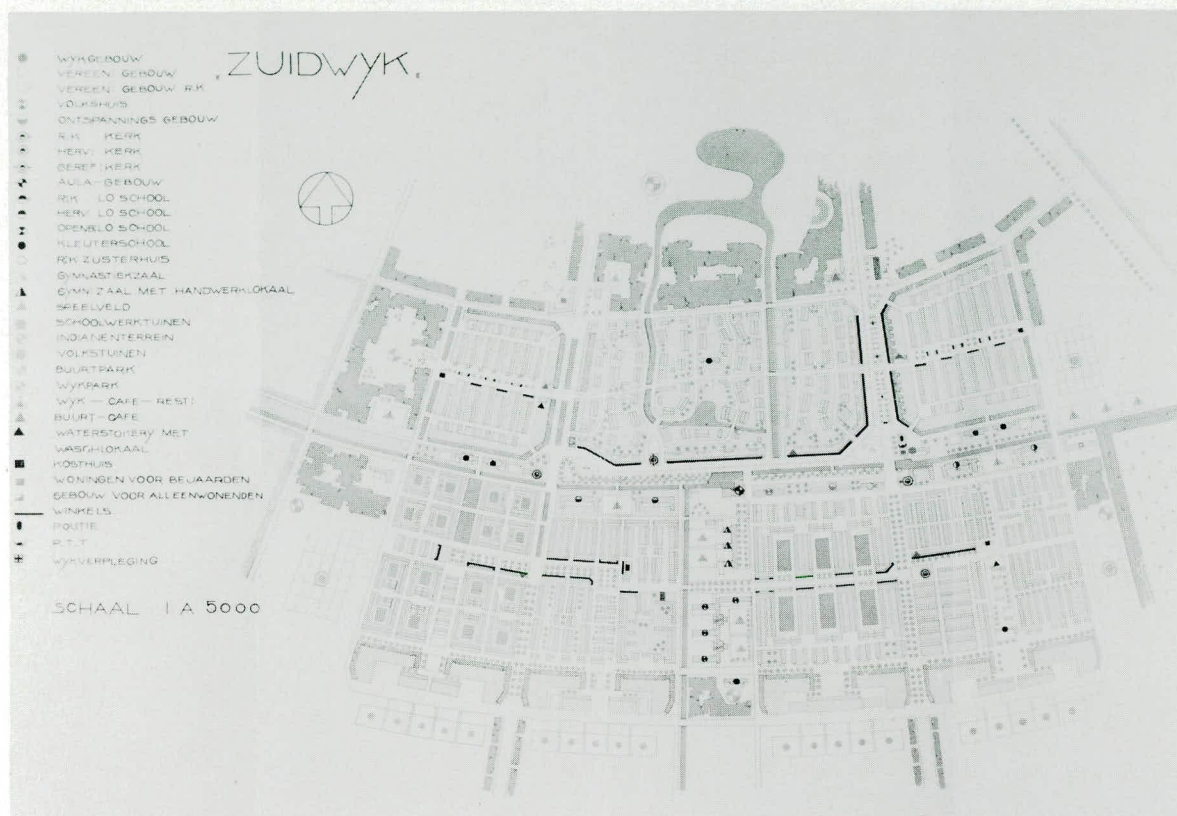
Dit thema van het teniet doen van de heerschappij van de straat vertoont overeenkomst met de wijze waarop Rietveld het herenhuis heeft getransformeerd. Noch het herenhuis, noch de stedenbouwkundige organisatie van de huizen aan straten, grachten en pleinen en de wijze waarop deze architectonisch worden gepresenteerd door middel van de façade, acht hij geschikt voor de moderne arbeiderswijken. De façade wordt aan het herenhuis ontnomen door in de kernhuizen de voor- en achtergevel gelijkwaardig te maken. In de kettingverkaveling wordt dat benadrukt door de woningen in de rij twee aan twee om te draaien, zodat wisselend een voor- en achterkant, voor zo ver die nog bestaan, naast elkaar in de rij staan. De klassieke opbouw van het herenhuistype met een sterke horizontale ontwikkeling van de vertrekken in de diepte van het huis, waarbij de vertrekken door een gang worden ontsloten, wordt op een belangrijk punt gewijzigd. Het principe van een diepe woning in een rij blijft gehandhaafd. De façade echter verdwijnt en daarmee de rituele entree met zijn stoep, voordeur en vestibule. Daarvoor in de plaats komt een uiterst informele, nogal dubbelzinnige entree – alsof je door de bijkeuken binnenkomt – die door het sousterrain naar de spiltrap voert in het midden van het huis. Deze spiltrap heeft de ontsluitingsfunctie van de horizontale gangen overgenomen. Alle vertrekken die in split-level boven elkaar liggen, worden door de trap ontsloten, waardoor een vertikaal georganiseerde ruimtelijkheid van de woning gaat prevaleren boven de traditioneel horizontale van het herenhuis [5.12]. Het tweede oogmerk van het kernhuis is het stimuleren van de industrialisatie van de woningbouw. De kern, vloeren, wanden en puiken kunnen in de fabriek worden gemaakt en op de bouw geassembleerd. In de toelichting bij 'Een nieuwe volkswoning' betoogt Rietveld: *Door massaproductie en industrialisatie is het product, bestemd voor velen, niet meer zoals vroeger een imitatie of verkleining van het product, dat be-*

*stemd is voor de enkeling, maar maatgevend: en het product voor de enkeling is hooguit een luxe uitgave van deze grondvorm.*⁴ Massificatie heeft een nieuw type woning doen ontstaan. Dat nieuwe type wordt als grondvorm maatgevend voor een luxere en grotere uitvoering, maar ook voor de nieuwe stedenbouwkundige organisatie van grote aantallen van dit type. Daarmee is een definitieve omkering bewerkstelligd van de determinerende rol van het herenhuis voor de volkswoningbouw en de architectuur van de stad. Deze wending neemt al in de woningbouwprojecten van Berlage een aanvang.⁵ Opvallend is de binariteit waarin Rietveld zijn oplossingen formuleert. De scherpe tegenstellingen in het herenhuis worden in het kernhuis geneutraliseerd. De opposities van voor en achter, van straat en tuin, van formeel en informeel, van bel-etage en andere verdiepingen, van hoofd- en bijvertrekken, blijven weliswaar van kracht, maar de polariteit is afgezwakt, het verschil in hoge mate geneutraliseerd en de architectuur is niet uitsluitend meer voorbehouden aan de formele, representatieve orde.

Tijdens de oorlog wordt Rietveld door Van Tijen en Maaskant betrokken bij studies voor de uitbreiding van Rotterdam.⁶ Achtereenvolgens werkt hij in 1943 aan de Studie voor een Stedelijke Tuinwijk en in 1945 aan het plan voor Zuidwijk, waarvan een tweede versie in 1947/48 wordt gemaakt. Met Van Tijen c.s. werkt hij na de oorlog nog een paar maal samen zoals voor een tweetal woonwijken in Vlaardingen en een woningbouwproject in Amsterdam-Geuzenveld. De samenwerking met Van Tijen vraagt nadere studie. Van Tijen is een groot voorstander van de toenadering tussen moderne architecten en de traditionalisten van de Delftse School. Hij is met name degene die het architectonische huwelijk inzegt van beton en baksteen, de z.g. shake-hands-architectuur. De invloed van Van Tijen op Rietveld is denkkelijk groot, zeker waar het gaat om de nieuwe vormen van materialisatie in de woningbouw, maar ook bij sommige van de stedenbouwkundige configuraties is zijn invloed zichtbaar.

Turbineverkaveling

We pikken de draad op bij de plannen die Rietveld ontwierp voor Zuidwijk. In het centrale noorden van de wijk ligt een middenstandsbuurt van zijn hand. De buurt is omgeven door een rand met gesloten bebouwing. Op kneuterig ongedwongen wijze zijn daarbinnen geknikte straten geprojecteerd, waaraan kleine woningblokjes liggen. Lage dichtheid, schilderachtige groepering, groen en waterpartijen vormen de ingrediënten [5.15]. Toch kennen we meer van dit soort pittoreske stedenbouw van Rietveld. Te denken valt aan een plan voor



5.15

Uitbreidingsplan Zuidwijk, Rotterdam, W. van Tijen, 1945.
(De stad der toekomst; de toekomst der stad, Rotterdam 1946, losse bijlage)

5.16

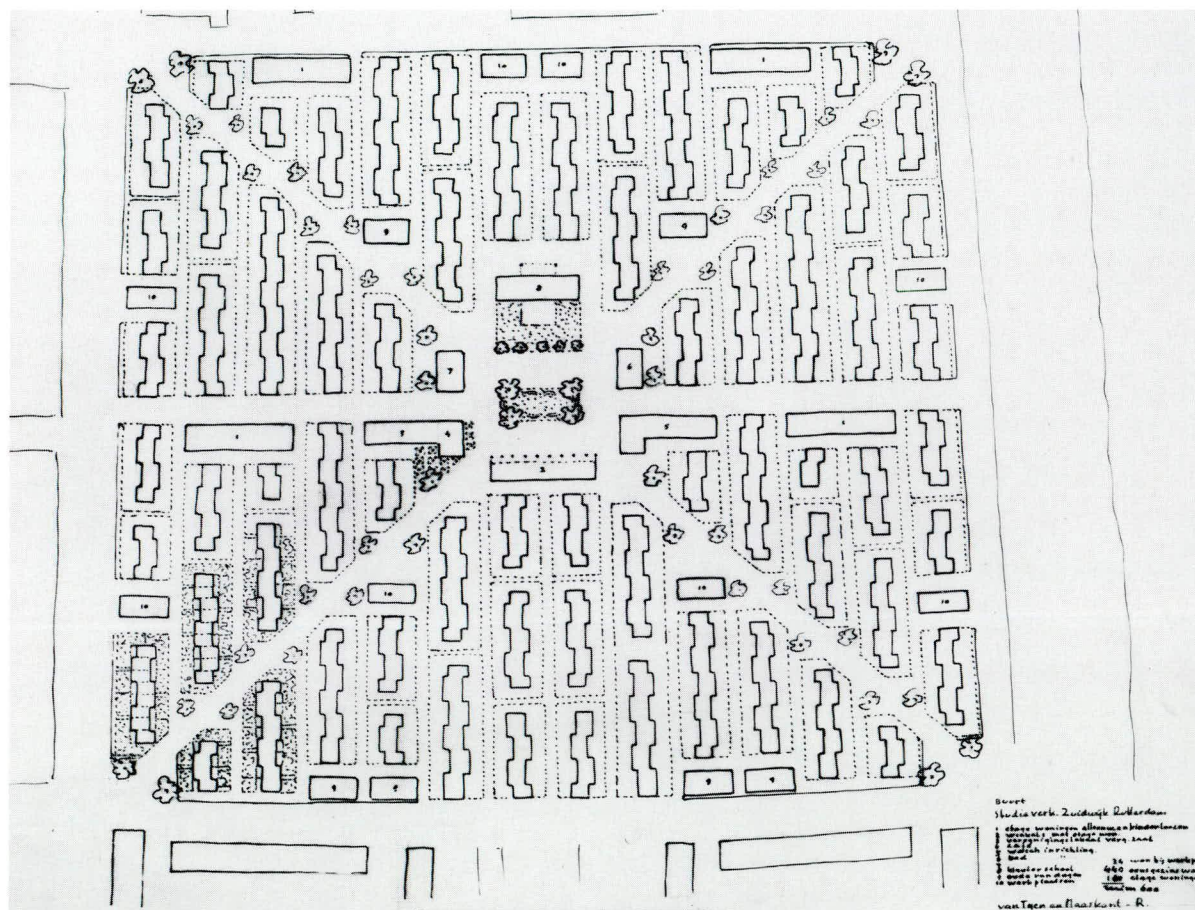
Schetsontwerp Zuidwijk, Rotterdam, G. Rietveld, 1945.
(NDB-Rietveldarchief)



Gorkum uit de oorlog, een plan voor Nagele uit 1948 en een studievariant voor de zuid-oost buurt van Zuidwijk uit 1945. In deze laatste variant is de bebouwingsdichtheid veel hoger [5.16]. Er is minder groen aanwezig en de waterpartij is bezijden het plan gehouden. Het plan is het summum van Sitte-achtige romantische stedenbouw ooit door een moderne architect getekend. Voor deze zuid-oost buurt bestaat nog een studievariant van Rietveld [5.17]. De opzet hiervan wordt beheerst door een streng symmetrische kettingverkaveling met kernhuizen [5.18]. Het plan wordt doorkruist door twee diagonalen en een oost-west as waarover het autoverkeer zich beweegt. De rest is voetgangersgebied. Aan het centrale plein en de verkeersstraten liggen de openbare gebouwen. Beide varianten werden door Van Tijen niet opgenomen in het definitieve plan voor Zuidwijk. De gemeente Rotterdam keurde het plan af en stelde de eis dat bij herziening de dichtheid flink zou worden opgevoerd. Dit had tot gevolg dat het overdadige groen en de waterpartij uit de middenstandswijk moesten verdwijnen en dat Rietveld zich moest richten op een compactere verkavelingswijze. De varianten die hij vervolgens tekent zijn voor ons van belang. Er zijn er drie, de volgorde van ontwerpen is onbekend.

5.17

Schetsontwerp met kernwoningen, Zuidwijk, Rotterdam, G. Rietveld, 1945.
(NDB-Rietveldarchief)



126

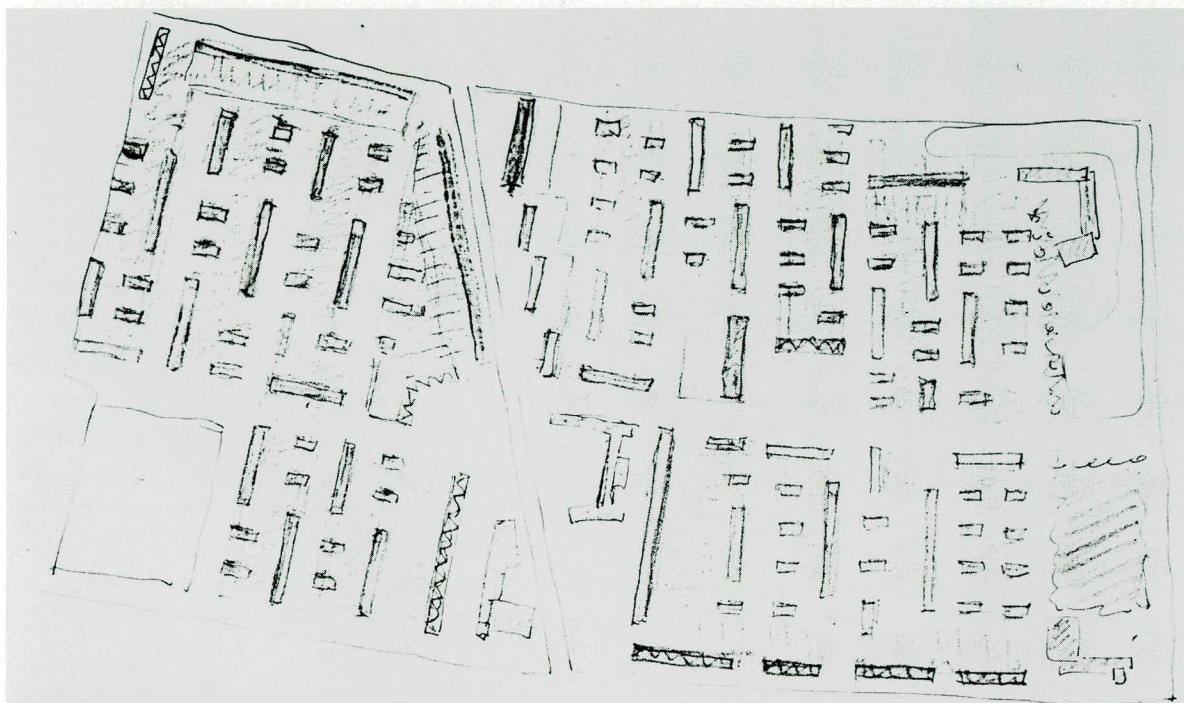
5.18

Straatbeeld Zuidwijk, Rotterdam, G. Rietveld, 1945.
(NDB-Rietveldarchief)



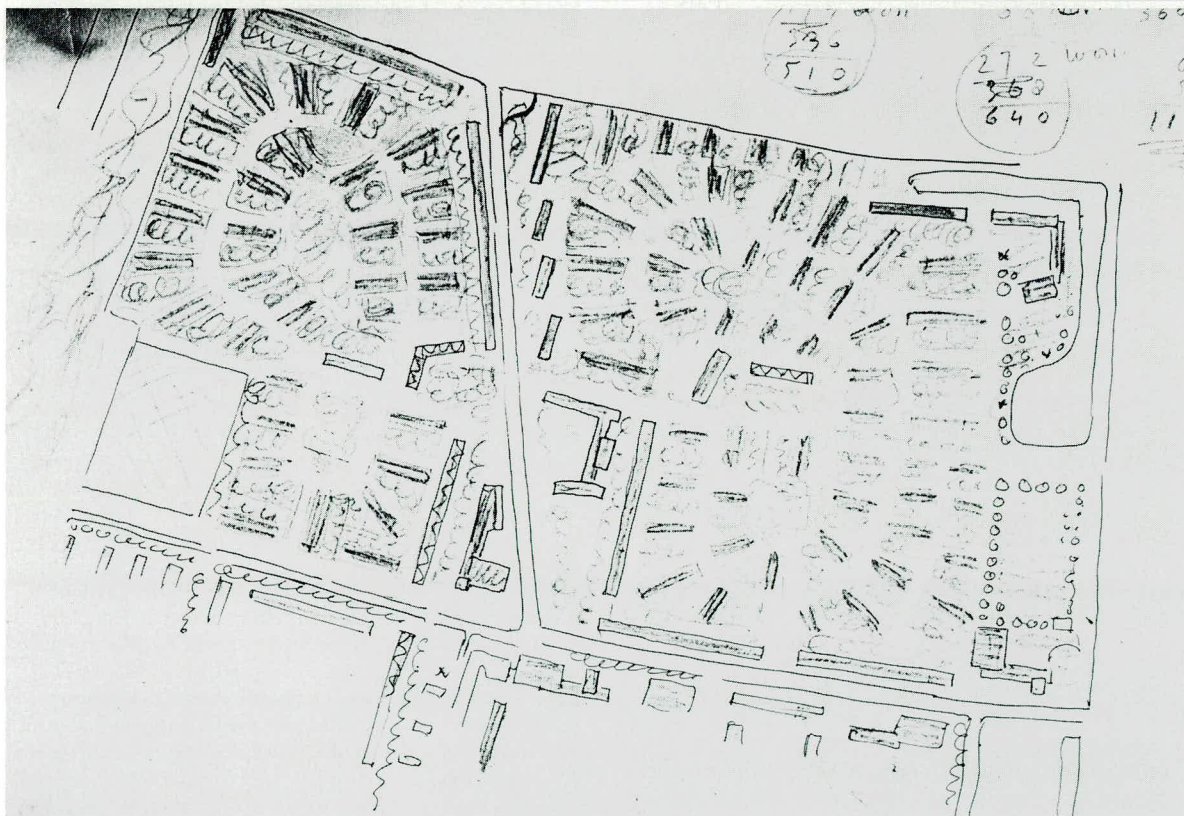
Op sommige schetsen is de wijk naar het westen verplaatst, op andere niet. Een eerste verkavelingsstudie is opgebouwd uit wooneenheden, die sinds het boekje 'Woonmogelijkheden in het nieuwe Rotterdam'⁷ in zwang waren geraakt en in de 'Studie voor een stedelijke Tuinwijk'⁸ programmatisch waren onderbouwd [5.19]. In 1951 bij de tweede versie voor het plan Pendrecht van de architectengroep 'Opbouw' zullen de belangrijkste elementen van het ruimtelijke principe van deze variant opnieuw uit de kast worden gehaald. Een tweede variant heeft een soort strokenbebouwing aan rondlopende straten [5.20]. Deze wordt, nadat het plan vanuit de noord-west buurt opnieuw in het centrum is geplaatst, in de definitieve versie opgenomen. Tenslotte is er een situatieloze studie maar daarover zometeen meer.

Zonder uitzondering dienden deze verkavelingsmodellen eenzelfde doel: de rechtlijnigheid van het model van de strokenverkaveling teniet doen. De strokenverkaveling is in feite een rationele bewerking van de verkaveling met gesloten bouw-



5.19

Schetsontwerp Zuidwijk, Rotterdam, G. Rietveld, 1947/48. (NDB-Rietveldarchief)



5.20

Schetsontwerp Zuidwijk, Rotterdam, G. Rietveld, 1947/48. (NDB-Rietveldarchief)

blokken. In het gesloten bouwblok bestond nog een gedifferentieerde ruimte voor diverse vormen van privé-leven, tegenover de eenduidig openbare straat. In de strokenbouw is de privé-ruimte alleen nog voor de woning bestemd en is alle andere ruimte rondom het woongebouw openbaar. Daardoor krijgen beide gevelvlakken een gelijkwaardige betekenis. Er is geen verschil meer tussen voor en achter. Niettemin blijft deze gelijkwaardigheid gedomineerd door de welhaast militaire ordening van de stroken. Ze staan keurig georiënteerd, op gelijke afstand van elkaar en zijn het liefst van gelijke hoogte en lengte. Ze worden toegankelijk door een verkeersweg die langs de koppen loopt en per blok een pad laat aftakken. De architectonische uitdrukking wordt gevormd door het front van de koppen, zoals bij een troepenopstelling, of door het voorste gebouw in het gelid. Van minder betekenis is de expressie van de gevels tussen de gebouwen. De strokenbouw blijft gevangen in de termen van monumentale architectuur.

Om dat te overwinnen heeft Rietveld duidelijk nog niet genoeg vaste grond onder de voeten. Schilderachtige romantiek – dat geldt voor de geknikte straatjes evenzeer als voor de lange gebogen straten – wordt afgewisseld met strenge ruimtelijkheid. De meest radikale afschaffing van het effect van de monumentale architectuur op de strokenverkaveling is echter te zien op de situatieloze studie. Daar vindt hij een oplossing waarin inderdaad *het begrip monumentaal onafhankelijk is gemaakt van groot en klein* [5.21].⁹ Het model van de turbinegroepering uit deze studie heeft een veel grotere reikwijdte dan de kettingstrook met losse schakels. Met schilderachtige shake-hands straatjes heeft het helemaal niets meer van doen.

Het principe is eenvoudig, het gevolg enorm. In de verkaveling met wooneenheden in Zuidwijk liggen tussen de lange gebouwen twee kleintjes [5.19]. Ze liggen haaks op de richting van de grote. In het richtingenspel van het geheel zijn ze van ondergeschikte betekenis. Daarom blijft deze verkaveling erg verwant aan de strokenbouw. In de situatieloze studie zijn de twee kleine vervangen door een grote. Op slag is elke hoofdrichting uit het plan verdwenen, evenals de straten. Het constituerend element van de groepering is niet meer een strook, een blok, of een afgeronde wooneenheid. Rietveld maakt een soort pleinruimte omgeven door vier gelijke blokjes die om een denkbeeldig middelpunt draaien als de schoepen van een rad. Bij de verkavelingen met gesloten bouwblokken, stroken of wooneenheden is er sprake van optelling van de basiselementen om tot grotere groepen te komen. Het stratenpatroon vormt daarbij het lineaire element waarlangs de optelling plaatsvindt. Bij de groepering die Rietveld voorstelt speelt deze li-

neaire additie geen rol. De groepering is een soort breiwerk. Rondom het pleintje bevinden zich opnieuw acht pleintjes. De 'buitenkant' van de schoepen van het eerste plein, vormen de 'binnenkant' van de volgende acht. De richting van de pleintjes is om en om verschillend. Dat het Rietveld werkelijk te doen is geweest om de uitschakeling van de lineaire optelling bewijst de vorm van de wijk. Vier langgerekte buurten vormen tezamen een wijk. Deze zijn opnieuw gegroepeerd als de schoepen van een turbine.

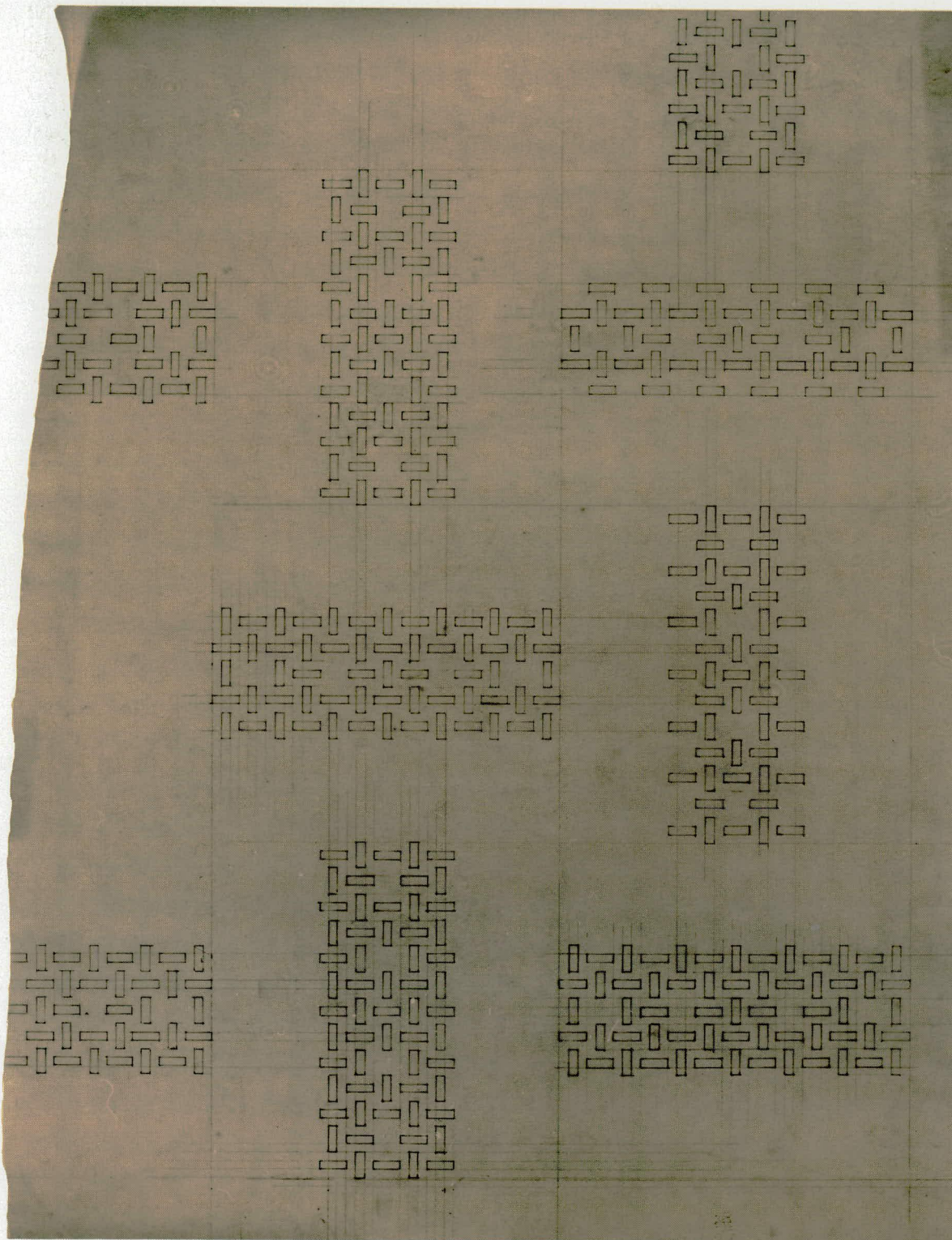
De nieuwe architectuur heeft het begrip monumentaal onafhankelijk gemaakt van groot en klein (aangezien het woord 'monumentaal' verbruikt is zet zij daarvoor in de plaats het woord 'beeldend'). Zij heeft gedemonstreerd, dat alles is door verhouding, verhouding van het een tot het ander.

De nieuwe architectuur heeft te niet gedaan zoowel de eentonige herhaling als de starre gelijkheid van twee helften, het spiegelbeeld, de symmetrie. Zij kent geen repetering in tijd, geen straatwand of normalisatie. Een complex is evenzeer een geheel als het zelfstandige huis dit is. Zoowel voor het complex als voor de stad gelden dezelfde wetten als voor het afzonderlijke woonhuis. [...] Ook heeft de nieuwe architectuur het 'voor' en 'achter', rechts, ja zoo mogelijk ook het 'boven' en 'onder' gelijkwaardig gemaakt.¹⁰

Rietveld moet deze woorden in gedachten hebben gehad bij het vervaardigen van dit studie-ontwerp. Wat hij al met het ontwerp van de kernhuizen aan demonumeraliserende activiteit was begonnen wordt hier gecompleteerd.

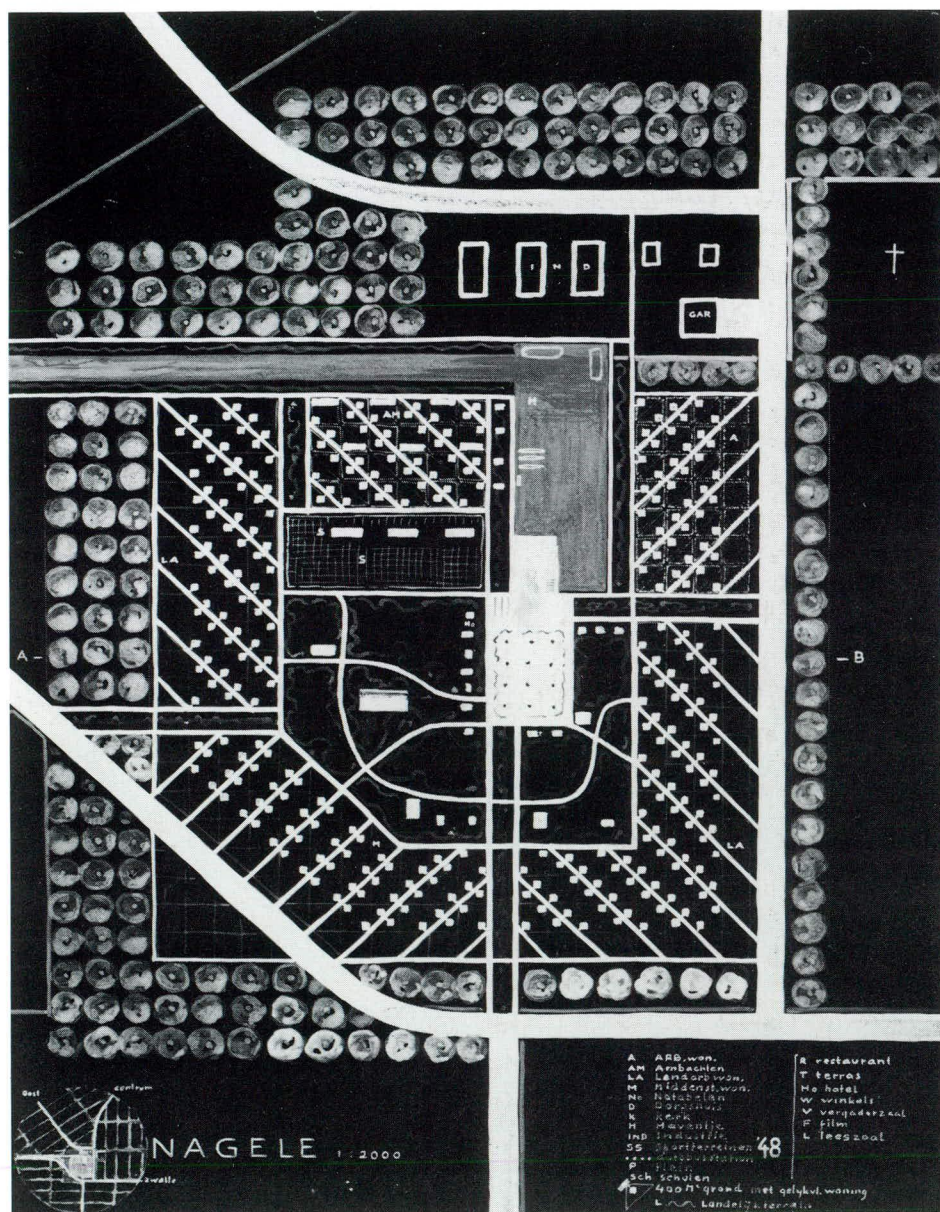
Ligt hier niet het schetsmatige begin van wat Van Eyck een paar jaar later de configuratieve methode zou noemen? Waarvoor hij onvermoeibaar de credits opstreek? Waarmee hij zich definitief van de oudere generatie moderne architecten dacht te onderscheiden?

Aldo van Eyck schrijft in 1958 in *Forum*, *Ik bewonder Rietveld om zijn kunstenaarschap, om de magnifieke dingen die hij in de Stijltijd maakte. Om de wijze waarop hij eigenhandig een nieuwe architectuurtaal in elkaar smeedde, die had kunnen evolueren tot wat Mondriaan en Van Doesburg voor ogen hadden, een bevrijdende menselijke habitat [...]. Ik respecteer hem verder voor de wijze waarop hij standgehouden heeft. En verderop: Er is iets dat Rietveld van de grote problemen, die de architectuur en stedenbouw medebepalen, heeft afgehouden. Zijn anti-intellectualisme heeft dit zeker in de hand gewerkt.¹¹* Van Eyck projecteert de betekenis van Rietveld in de onvoltooid gebleven architectuurtaal van de vroege periode, de latjesstoel en het Schröderhuis en in zijn capaciteit tot het vormgeven van de afzonderlijke ruimte, het Sonsbeekpaviljoen en het paviljoen voor de Biennale van Venetië. Dit laatste paviljoen mag dan wel voor Van Eyck het prachtige voorbeeld zijn van Rietvelds kunnen of moet ik zeggen kunst, om *vanuit de ruimte de materie te benaderen*, over de principiële betekenis van de structuur van de plattegrond rept hij niet. Hij ontnemt op grove manier de blik op



5.21

Studie verkaveling n.a.v. Zuid-
wijk, Rotterdam, G. Rietveld,
ongedateerd.
(NDB-Rietveldarchief)



5.22

Schetsontwerp Nagele,
G. Rietveld, 1948.
(NDB-Rietveldarchief)

de directe betekenis van Rietveld voor zijn eigen werk. Waarbij onder meer gedacht moet worden aan de bejaardenwoningen in Amsterdam-Sloterveer, samen met Jan Rietveld, ontwerp 1951, aan het ontwerp voor Nagele uit 1952/53, aan het cultureel centrum te Jeruzalem, ontwerp 1958, aan het woningbouwontwerp in Amsterdam-Buikersloterveer uit 1962 en aan de schetsen voor het Sonsbeekpaviljoen uit 1965. Eveneens is de betekenis van Rietveld voor het werk van Van Eyck generatiegenoten en hun leerlingen – Blom en alle andere

Nederlandse structuralisten – verduisterd: de perfect geënceneerde vadermoord.

Er is een blokje, op twee manieren georiënteerd. Er is een plein, op twee manieren gedraaid. Dat is eigenlijk alles. De strokenbouw was geboren uit een extreme rationalisering van het gesloten bouw-blok. De turbineverkaveling is op haar beurt resultaat van een extreme binarisering van de strokenbouw. Er is geen monumentaliteit meer van een primaire en secundaire geleiding. Alle objecten, ruimtes, zijden en richtingen zijn gelijkwaardig geworden. Het monumentale in de architectuur drijft op het systeem van de representatie. Deze is niet opgelost door eentonige herhaling, maar door excessieve menigvuldigheid en gelijkwaardigheid. Elke turbine vormt de kiem van acht belendende turbines; van huis tot stadsdeel weerklinkt de echo van hetzelfde beginsel. In een dergelijke onmonumentale stadswijk, waar alle architectonische evenementen in dezelfde mate zijn geïntensifieerd, heerst de extase van de democratie van het dagelijks leven. De absolute helderheid en doorzichtigheid van de stad van de strokenbouw is verdwenen. Daarvoor in de plaats komt het centrumloze labyrint. De verschrikking van deze doolhof is niet het monster dat zich op een geheime plek verborgen houdt, maar de menselijke gemoedelijkheid die zich tot in alle uithoeken uitstrekt.

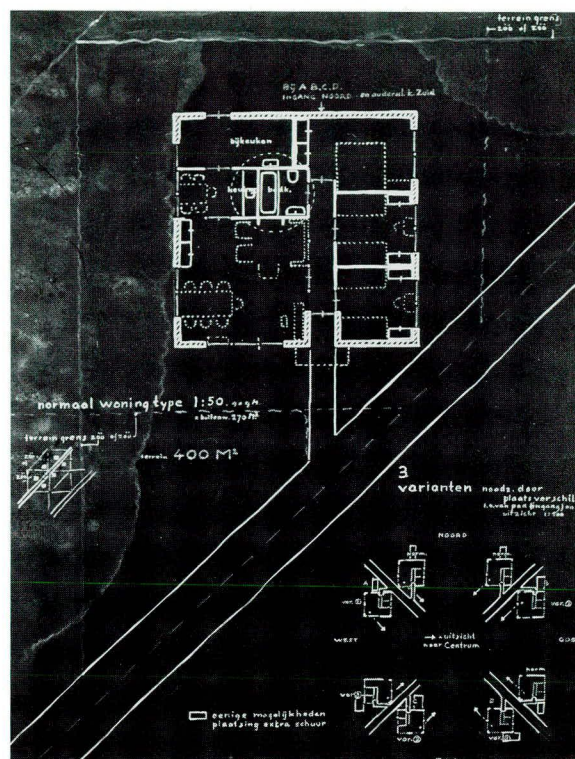
Is Rietveld hier te ver gegaan? Doet het grote verschil tussen de achtereenvolgende verkavelingsstudies niet een grote labiliteit bij hem vermoeden? Dat zal allemaal wel. Ik houd het er op, dat in de loop van het proces van binarisering plots een enorme versnelling is opgetreden. Om aan de zin van de dialektiek te ontsnappen heeft de architectuur toen haar eigen excès voortgebracht. Nadien heeft een hele generatie zich ledig gehouden met de poging hierin de dialektiek van de zin te herstellen.

Het turbine-principe is in de stedenbouw niet onbekend. In de Sitte-school werd het turbine-plein gebruikt. Het gaf de garantie van een gesloten pleinbeeld, zonder dat daarbij het verkeer werd gehinderd. Inderdaad maakt ook Rietveld in zijn groepering van deze tweeslachtigheid gebruik. Het gaat hem niet om het verkeer maar om de gesuggereerde dynamiek van de ruimte. Hij gebruikte dit principe al in 1934. Het vierkante tafeltje en de kruk van elf gelijke plankjes uit de serie kratmeubelen hebben een turbinevormig onderstel. Het geeft aan de meubels een suggestie van onbalans, maar de praktijk leert anders. Ook bij een aantal ontwerp-schetsen voor het dorp Nagele uit 1948 komt de turbineverkaveling voor. Opvallend is daar de additieve vorm van de groepering. Wat uitgebreid is geschetst met varianten voor het plan Rotterdam-Zuidwijk, zou herhaald kunnen worden voor de ontwerpen van Rietveld voor het

dorp Nagele in de Noord-Oost-polder. Tussen 1948 en 1951 produceert hij een aantal ontwerpen die in onderling verschil de varianten voor Zuidwijk bijna overtreffen. Een plan met geknikte straatjes, een plan met woningen in een doorgaande wand rondom een reusachtig carré, een plan met optimale spreiding van de woningen in een randzone, zoals de losse schakels van de kettingverkaveling [5.22, 5.23], een plan met de turbineverkaveling, waarbij de additieve groepering opvalt [5.24] en tenslotte ook weer een situatieloze studie [5.25]. Hier is opnieuw de turbinevorm toegepast, nu evenwel een met dubbele schoepen, een kort blokje en een twee keer zo lang blok, waardoor de complexiteit toeneemt.

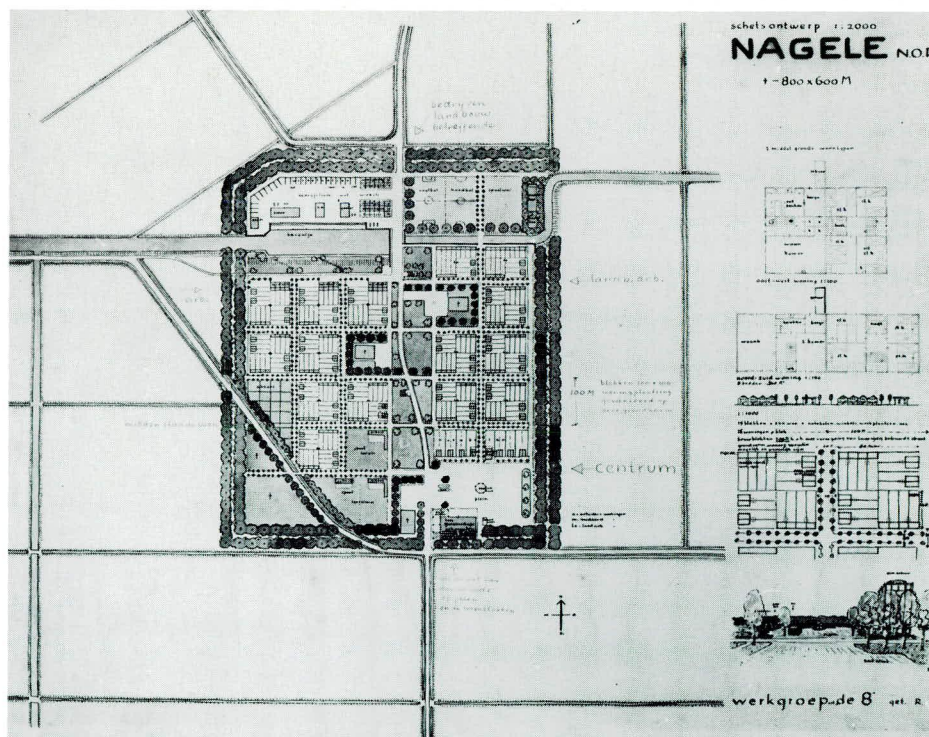
Ten slotte

We keren terug naar het begin van dit relaas. Het moet nu duidelijk zijn waarom Rietveld voor het stedenbouwkundig plan Hoograven een variant op de hem voorgeschotelde verkaveling bedacht. En eigenlijk is de hier afgedrukte versie nog een compromis [5.8]. Want in een eerdere schets bestaat de zig-zag bebouwing uit losse schuine S-vormige flats. Daar is de straatruimte zoals bij de ketting met losse schakels geheel verdwenen. De invul oefening die hij heeft gedaan bij de realisatie van het project moet ver van zijn bed hebben gestaan. Vooral het patroon van straten, binnenruimtes en lineaire ruimte-vormen moet onverteerbaar zijn geweest. Desondanks probeert hij toch nog iets te realiseren van de 'nieuwe architectuur'. In de toelichting schrijft hij: *Bij de lagere bouw hebben we het middengedeelte van het dak verhoogd, hetgeen door de dubbele afsluiting tevens een goede isolatie vormt* [5.6]. Deze vorm is voornamelijk gekozen om te voorkomen, dat de hoger wonenden op dorre vlakten zouden kijken. Er is nu enig reliëf ontstaan en een kleurindeling. Daar het eigenlijke voordeel van het platte dak niet is gebruikt vanwege de hoge kosten van een begaanbaar dak met toegang, blijft nu als belangrijkste winst de ruimtelijke samenwerking, welke men bij schuine daken mist¹². Het is een poging om het verschil tussen 'onder' en 'boven' op te heffen. Drie wooneenheden in Hoograven zijn door Rietveld gebouwd, hoewel hij via een achterdeur aan de opdracht is gekomen. Aanvankelijk was de opdracht naar J.J.P. Oud gegaan. Om opportunistische redenen had Oud de opdrachtgever voorgesteld de opdracht te geven aan het duo Oud - Rietveld.¹³ Onder alle ontwerptekeningen staan dan ook beider namen. Bij het opmaken van het bestek moet Oud veel moeite doen zich van de opdracht te ontdoen. Rietveld werkt verder aan de opdracht met J. van Grunsven en H. Schröder. Het is niet aannemelijk dat Oud iets aan het ontwerp heeft gedaan.



5.23

Studie normaalwoning, Nagele, G. Rietveld, 1948.
(NDB-Rietveldarchief)

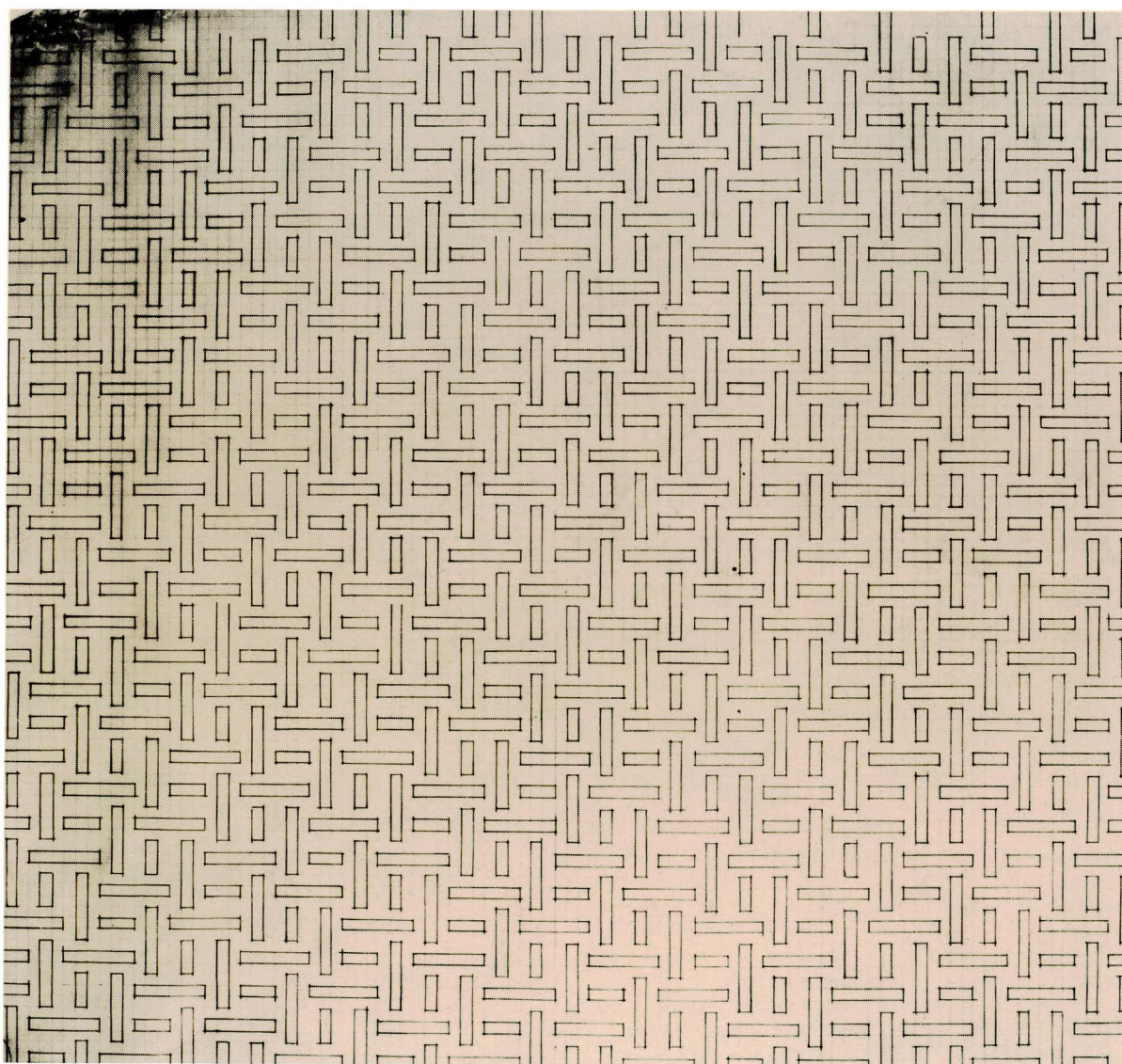


5.24

Schetsontwerp Nagele, G. Rietveld, 1948.
(NDB-Rietveldarchief)

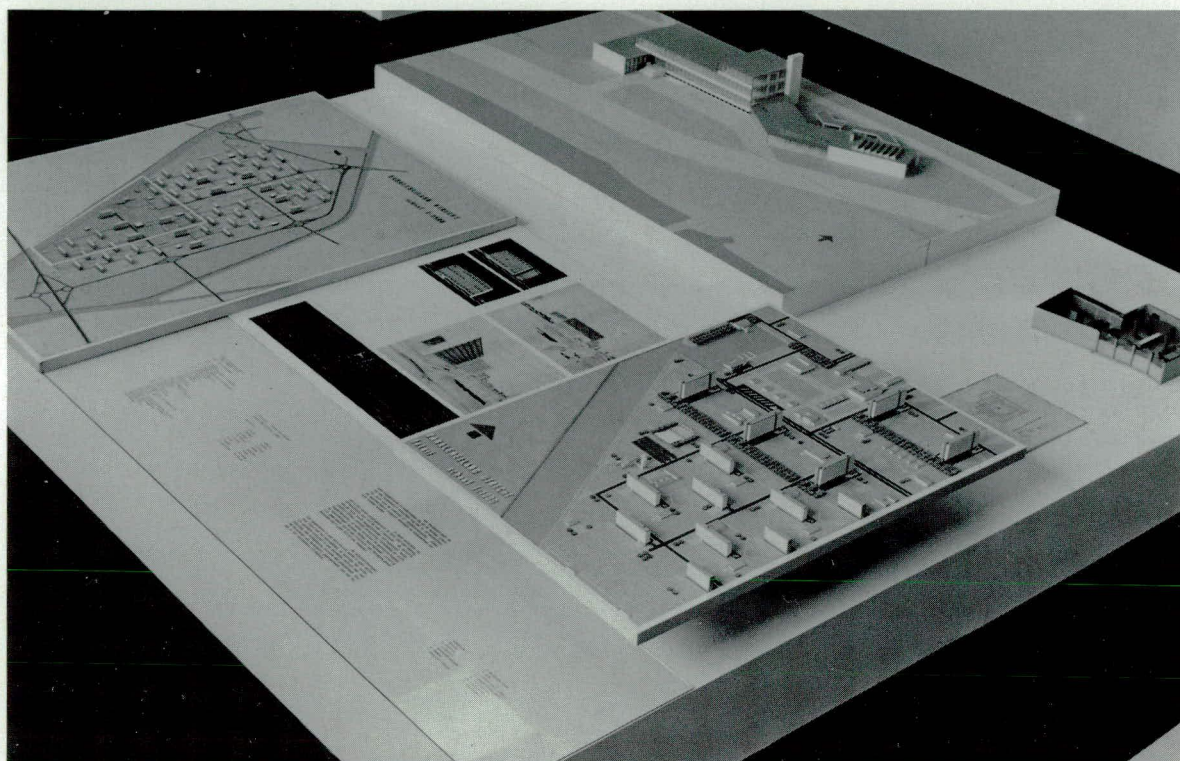
5.25

Studie verkaveling n.a.v. Nagele, G. Rietveld, 1948.
(NDB-Rietveldarchief)



In 1958 is Rietveld betrokken geraakt bij het ontwerp van een complex woningen in Utrecht-Kanalenland. Bestond Hoograven nog uit een betrekkelijk ongestructureerde verzameling van wooneenheden, Kanalenland werd opgezet als een wijk met een eigen samenhang [4.24]. De stedenbouwkundige opzet van de wijk, gebaseerd op groeperingen van wooneenheden, is overigens oninteressant. Reden waarom Rietveld zijn studenten aan de HBO-opleiding in Amsterdam in de cursus 1956/57 een stedenbouwkundige variant voor Kanalenland liet ontwerpen [5.26].¹⁴ Door de rigoureuze noord-zuid oriëntatie krijgt het plan een veel betere relatie met het Amsterdam-Rijnkanaal dan

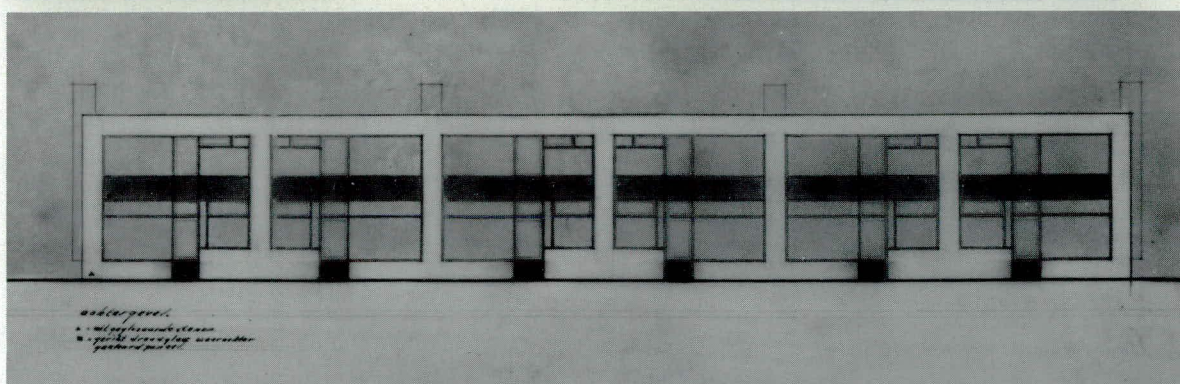
het bestaande plan. Verder wordt het plan beheerst door diagonaal verlopende stroken en hoogbouw die de grote open ruimtes omzoomt. Tenslotte is de verkeersontsluiting vanaf de rand veel gelukkiger dan de huidige doorsnijding van de wijk. Rietveld kende de premissen van de wijk dus op zijn duimpje toen hij de woningbouwopdracht kreeg. De woongebouwen hebben de kubische vormen die zo kenmerkend zijn voor het latere werk [5.27]. Zij zijn opgetrokken in wit metselwerk. Waar een onderbouw aanwezig is, is die van zwarte steen [5.28]. Spaarzaam zijn kleuraccenten aangebracht. Zelfs hebben de gebouwen een voor- en achterkant gekregen [5.29]. Van stedenbouwkundige varianten



5.26

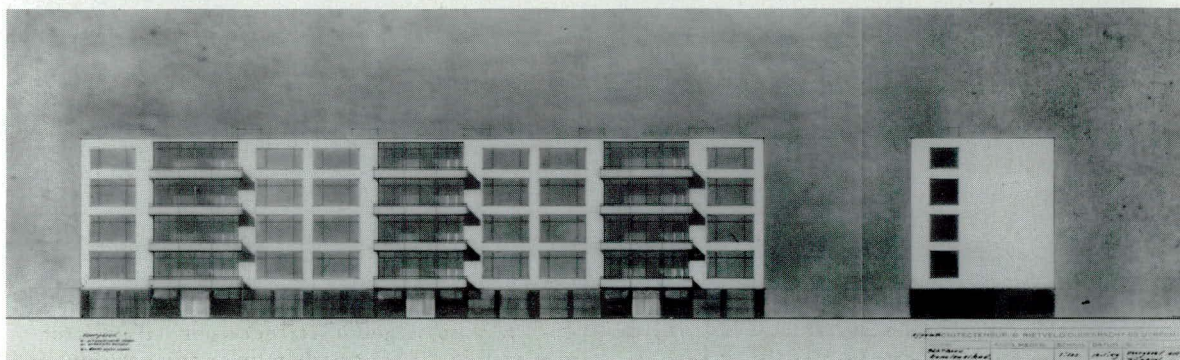
Studieplan Kanaleneiland, studenten HBO-Amsterdam o.l.v. G. Rietveld, 1956/57. (CM)

133



5.27

Eengezinswoningen Van Volkenhovenlaan (Kanaleneiland), Utrecht, G. Rietveld, 1959. (NDB-Rietveldarchief)

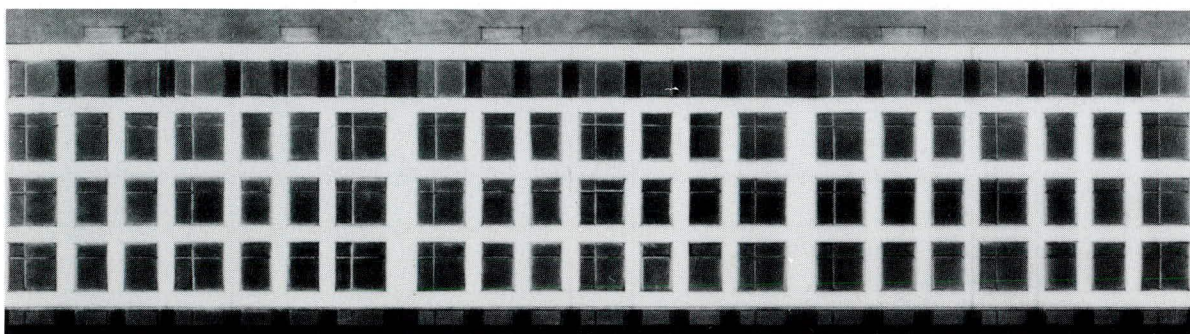


5.28

Voorgevel etagewoningen Van Eysingalaan (Kanaleneiland), Utrecht, G. Rietveld, 1959. (NDB-Rietveldarchief)

5.29

Achtergevel etagewoningen
Van Eysingalaan (Kanalenei-
land), Utrecht, G. Rietveld,
1959.
(NDB-Rietveldarchief)

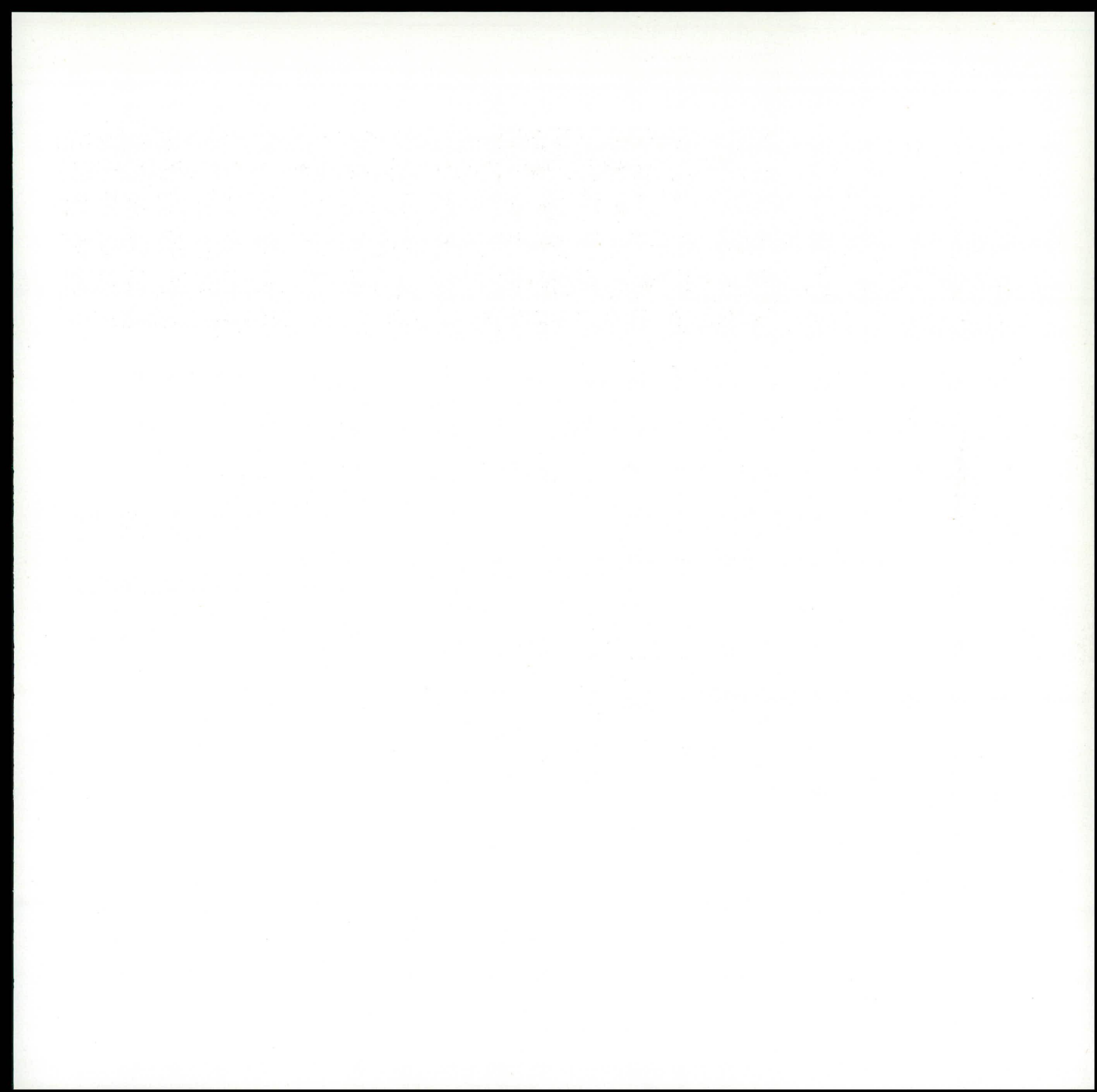


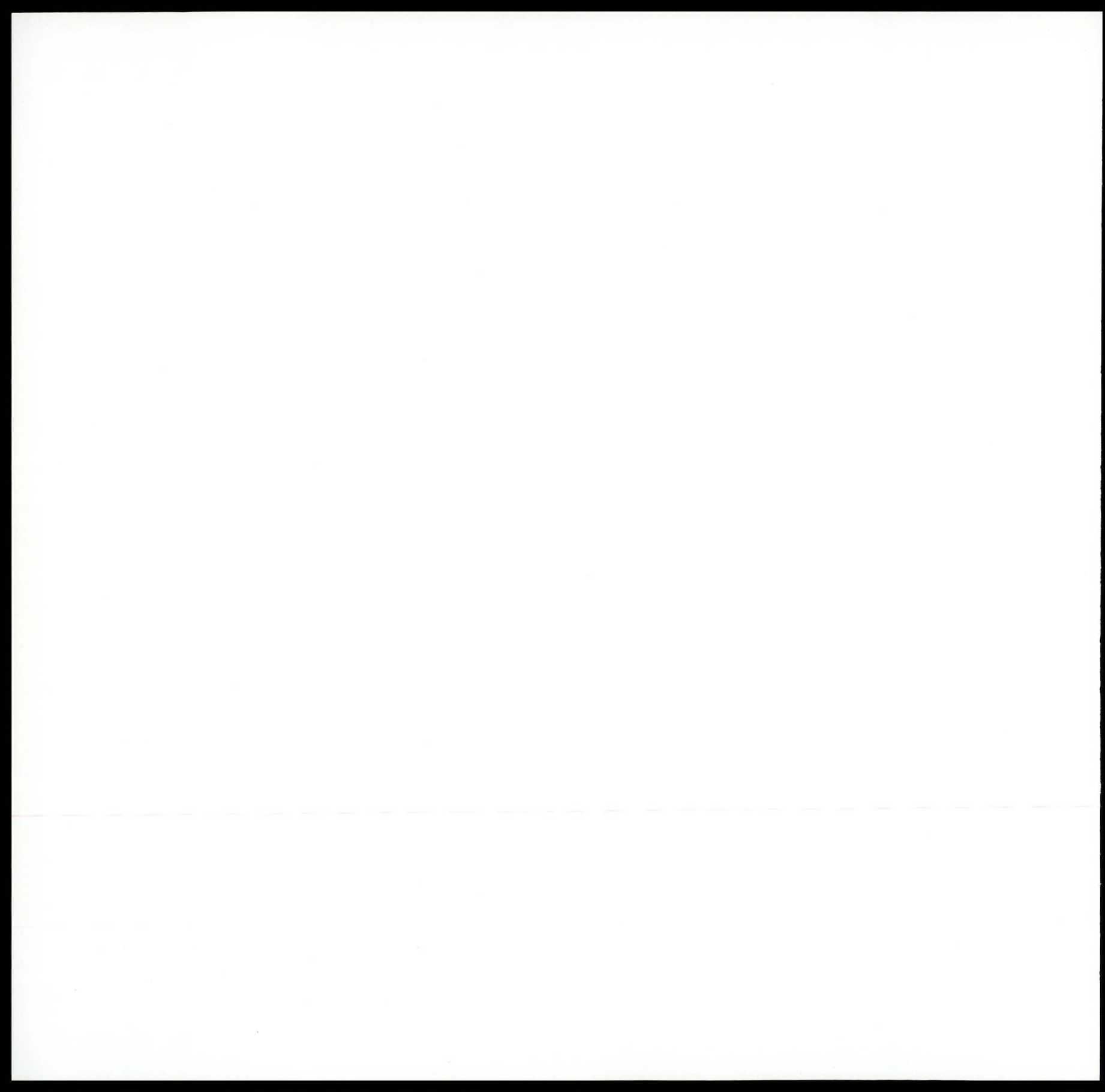
werd verder afgezien.

Ook Utrecht heeft zijn moderne woonwijken gekregen. Rietveld heeft er het zijne aan bijgedragen. Waar hij in Hoograven en Kanaleneiland gevraagd werd woningen te bouwen, trof hij condities aan die niet de zijne waren. Waar hij zijn eigen condities schiep was hij tragisch genoeg niet in staat die te realiseren. Dat werd door anderen gedaan, met name door de jongere generatie CIAM-architecten. Hun invloed en impliciet ook die van Rietveld is tot op zekere hoogte afleesbaar in de opzet van de wijk Overvecht [4.25]. Daar zijn de zelfstandige buurten opgebouwd uit configuraties van eenvoudige geometrische wooneenheden. Ook in de uitvoering van de woningbouw in de wijk lijkt de invloed van Rietveld aanwezig. In Hoograven had hij geëxperimenteerd met verschillende kleuren baksteen, lijstwerk en schilderwerk. De grote massieve gedaante van de gebouwen kon in deze simpele materiaalstijl worden gebroken. Bovendien kreeg het hele project een ondubbeltzinnig eigen gezicht. Deze polychrome materiaalstijl werd in Overvecht overgenomen. Inderdaad hebben de verschillende buurten hierdoor een zekere visuele samenhang gekregen. De planvorming voor de wijk Lunetten bezegelt in Utrecht het einde van de traditie van de moderne stedenbouw [4.26].

Noten

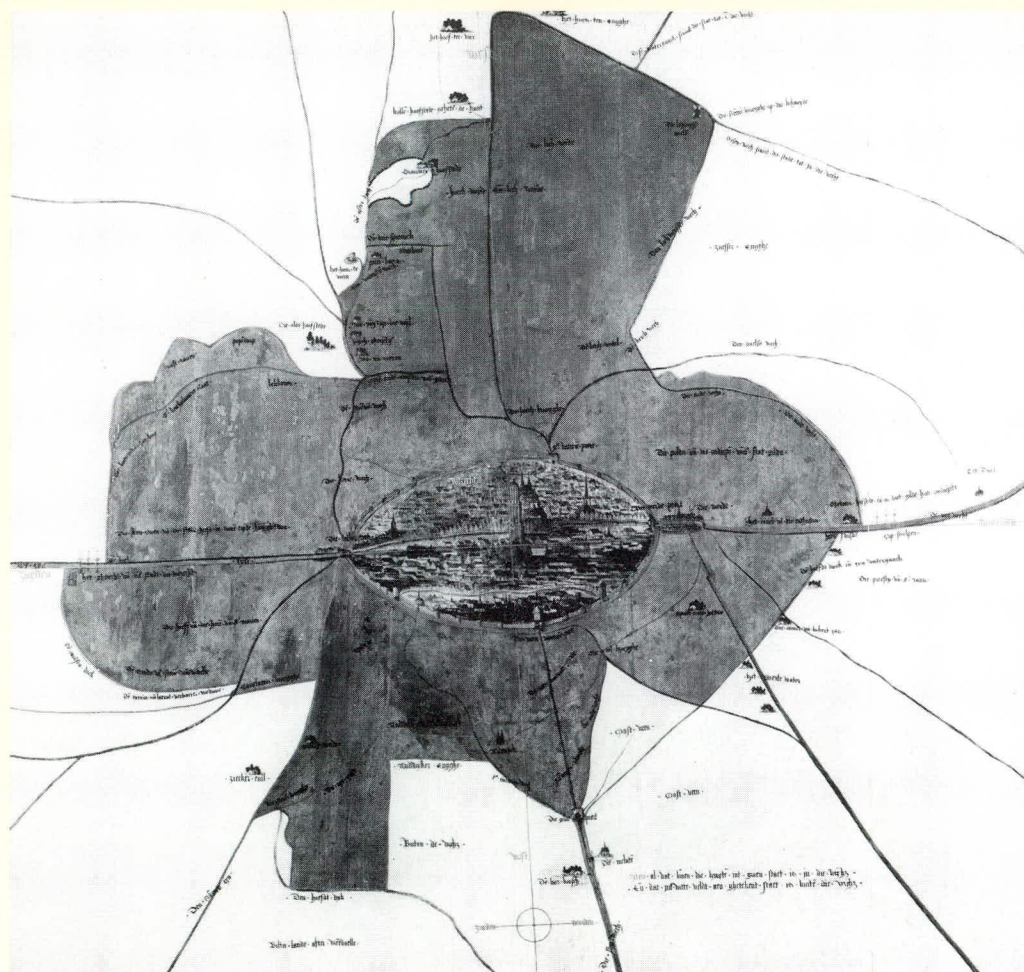
1. De Heer 1983; Bijhouwer 1983; Schilt 1982.
2. Van Tijen 1941a.
3. Van Tijen 1941b. Zie voor een uitgebreide bespreking van dit boek Idsinga 1982.
4. Rietveld 1941.
5. De Heer 1988.
6. Idsinga en Schilt 1987. Zie ook Idsinga 1982.
7. Van Tijen 1941b.
8. Van Tijen en Maaskant 1943.
9. Van Doesburg 1924, p. 79.
10. Van Doesburg 1924, p. 79 en 81.
11. Van Eyck 1958. Zie ook Van Eyck en Strauven z.j., p. 36-37, waarin de indruk gewekt wordt dat het volledige artikel is afgedrukt, echter lange passages o.a. die over Rietveld zijn weggelaten.
12. Rietveld 1957.
13. Zie correspondentie in Rietveld NDB-archief tussen Oud en Rietveld en Directeur Gemeentelijke Bouw en Woningdienst Utrecht.
14. HBO-cursisten: Bouten, Bredman, Fanisis, De Gruyter, De Haas, Hey, Jonkers en Schanssema. Mentor: Rietveld. Bless houdt dit onderwerp foutief voor een Rietveld, zie Bless 1982, p. 157.





Synopsis van de groei

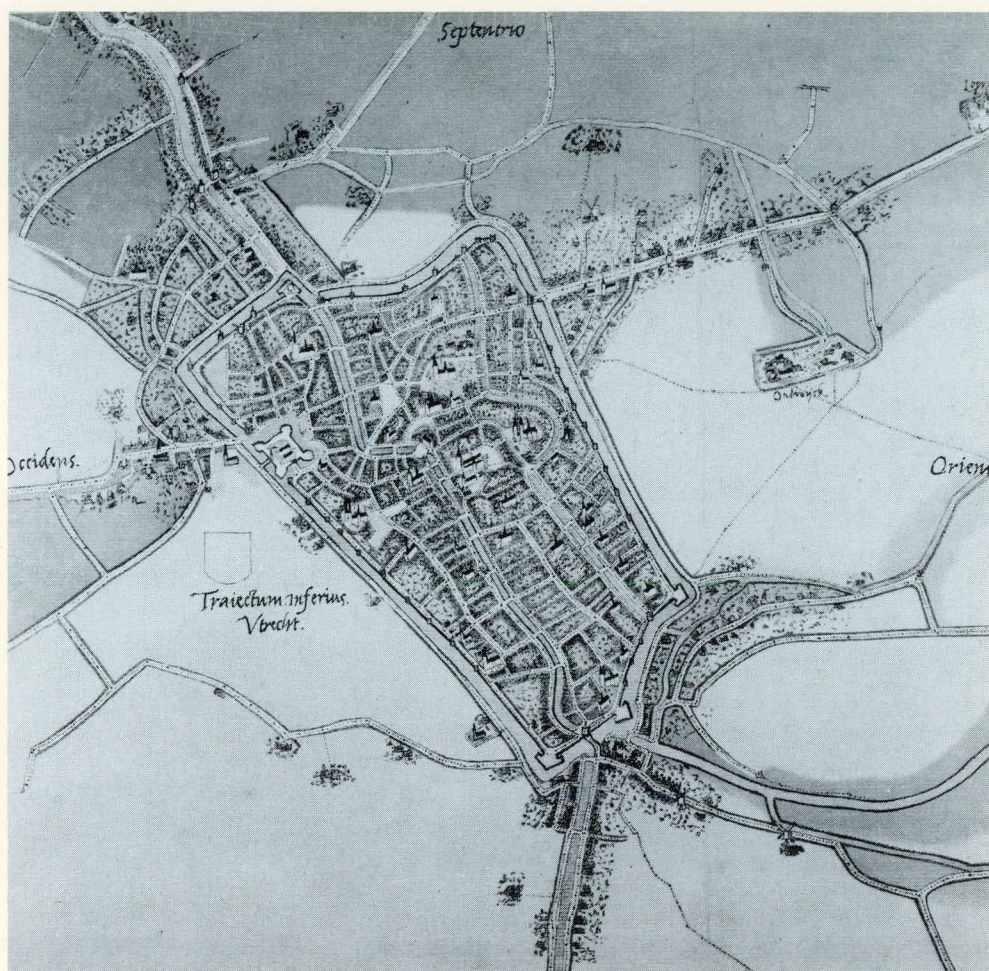
1541, Kaart van de stadsvrijheid van Utrecht, Evert van Schayck, (CM).



De oudst bekende kaart van Utrecht dateert van 1541 en is gemaakt door de schilder Evert van Schayck. Op dit paneel zijn voor het eerst de grenzen in kaart gebracht van de 'vrijheid' van Utrecht, het gebied waarover de stad zeggenschap had. We zien de stad vanuit de hoogte, geperst in de als elips aangeduide middeleeuwse ommuring. Vanaf ca. 1900 worden kaarten telkens op dezelfde wijze georiënteerd met het noorden boven. Voor die tijd vinden we het noorden meestal links op de kaart, bij Van Schayck echter rechts. In de windroos middenonder zijn de windrichtingen aangegeven. De oost-west as is als rode lijn doorgetrokken over de hele kaart. Precies in het midden van de stad, bij de Dom, ligt het kruispunt met de noord-zuid as. Dit in rood geschilderde assenkruis benadrukt hoezeer de structuur van de stad is georiënteerd op de vier windrichtingen. De noord-zuid as is voor de organisatie van de stad het belangrijkste.

We zien Utrecht als een stad aan de rivier de Rijn die van zuid naar noord door de Oudegracht stroomt. De rijen huizen op de kaart van Van Schayck liggen grotendeels parallel aan de rivier. De Tolsteeg- en Weerdpoort zijn vrijwel precies op de noord-zuid as ingeschilderd. De Catharijne- en Wittevrouwenpoort liggen dicht tegen de oost-west as aan.

Ca. 1570, Jacob van Deventer, (GAU-TA).

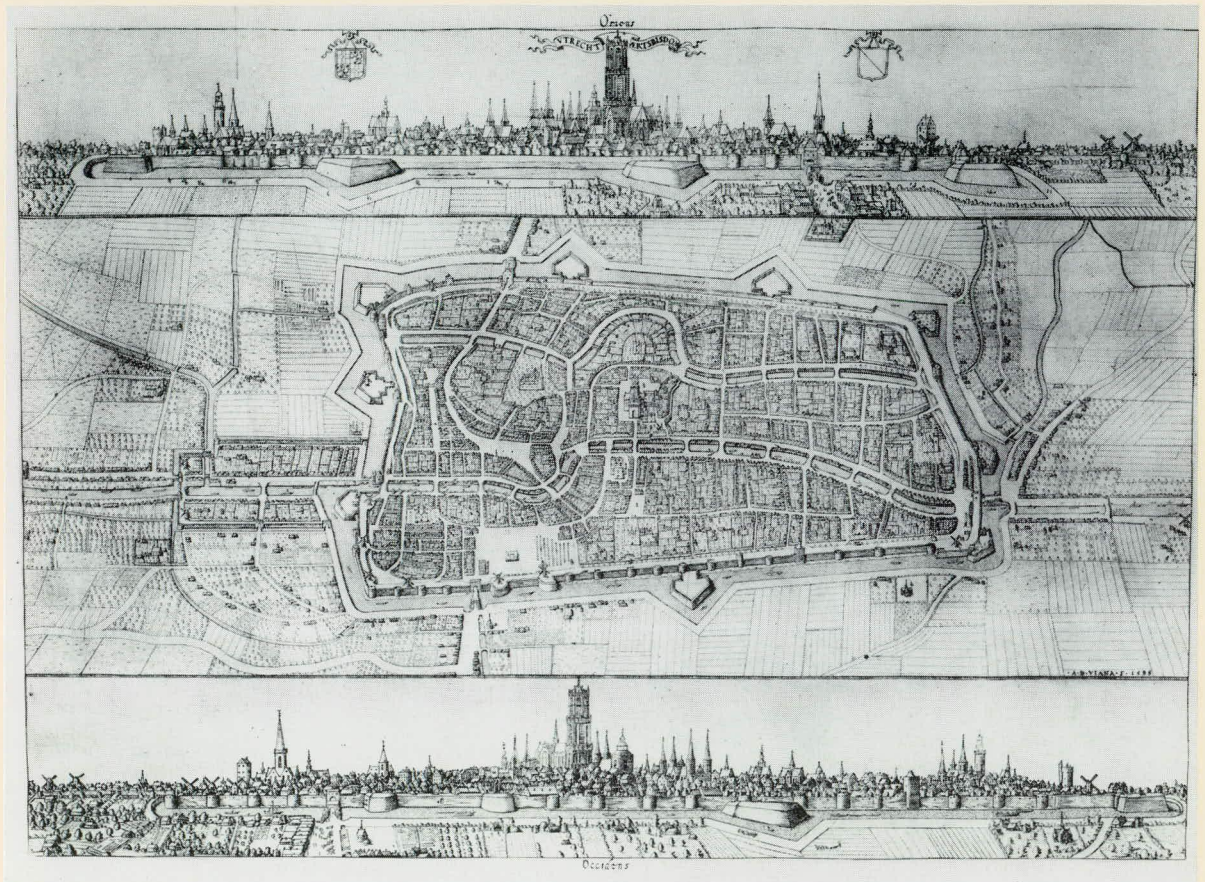


139

De kaart van Van Deventer is verbazingwekkend nauwkeurig. In tegenstelling tot de kaart van Van Schayck [plaat I] is hier de omtreksvorm correct weergegeven en goed te onderscheiden. Als herkenningspunten fungeren de vele kerktorens. Daarvan is de grootste en belangrijkste de Domtoren. De Domkerk vormt het middelpunt van het zogenoemde kerkenkruis van bisschop Bernold dat in de 11de eeuw werd voltooid. Het kerkenkruis bestond verder uit de oostelijk gelegen Pieterskerk (in de bocht van de Kromme Nieuwegracht), de noordelijk gelegen Janskerk (op het huidige Janskerkhof), de westelijk gelegen Mariakerk (tegen de stadsbuitengracht aan) en de zuidelijk gelegen Paulusabdij (tussen de Domkerk en het begin van de Lange Nieuwstraat). Met uitzondering van de Paulusabdij waren deze kerken kapittelkerken met een eigen rechtsgebied rondom de kerk: de immuniteiten, waarover het het stadsbestuur geen zeggen-

schap had. Deze immuniteiten stonden ruimtelijk op zichzelf, waren omgeven door muren en sloten en zijn daardoor in het stratenet van de binnenstad een bepalende rol gaan spelen. Zowel in de noordzuid, als in de oost-west richting konden er langs deze kerken geen doorgaande verbindingen worden aangelegd. De gevolgen daarvan zijn nu nog te zien aan onder meer de bochten van de Kromme Nieuwegracht en de Voorstraat. In de zuidelijke stadshelft, waar geen immuniteiten lagen, is het stratenpatroon veel regelmatig.

1598, Kaart van Utrecht met twee panorama's,
Adam van Vianen, (CM).



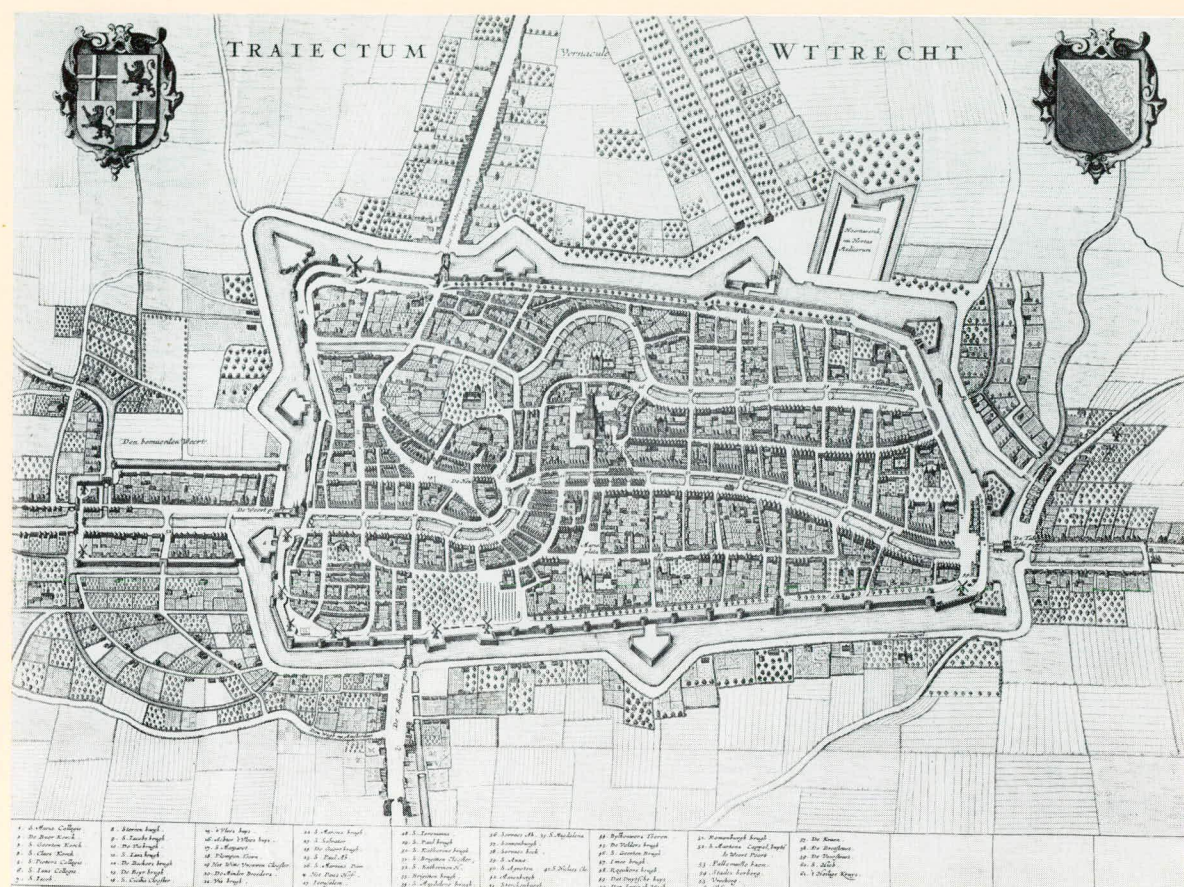
140

De kaart van Van Vianen is van twee panorama's voorzien. De bovenste laat het silhouet van de stad vanuit het oosten zien en de onderste vanuit het westen. Aan dergelijke aanzichten van steden werd veel waarde gehecht: hoe meer torens hoe belangrijker de stad. De indrukwekkende hoeveelheid torens geeft het belang van Utrecht in de toenmalige Lage Landen aan.

Op de panorama's is ook goed de ommuring met bolwerken en stadsbuitengracht te zien. In de 12de eeuw was de stad van een aarden omwalling voorzien. In de 13de eeuw werd een muur met torens rondom de hele stad gebouwd. Ook de buurt langs de Vecht ten noorden van de stad werd ommuurd: de Bemuurde Weerd. In de 16de eeuw werd de verdediging van de stad door een muur met torens onvoldoende geacht. Om de aanvaller bij de muur vandaan te houden, werden bolwerken gebouwd. In de jaren '50 de kleine bolwerken Sonnenburg,

Manenburg, Sterrenburg in het zuiden en Morgenster bij de Bemuurde Weerd. In de jaren '70 werden het Begijnbolwerk, Wolvenburg, Lucasbolwerk, Lepelenburg in het oosten en het bolwerk bij de Mariakerk in het westen gebouwd. De bolwerken zijn de oorzaak voor de kenmerkende vorm van de singel zoals die nu nog bestaat. Tenslotte is op de plaats waar tot ca. 1580 de dwangburcht Vredenburg had gestaan, nu een open plein te zien. Slechts twee bastions, elk voorzien van een molen, resteren van de dwangburcht.

1649, Joan Blaeu, (GAU-TA).



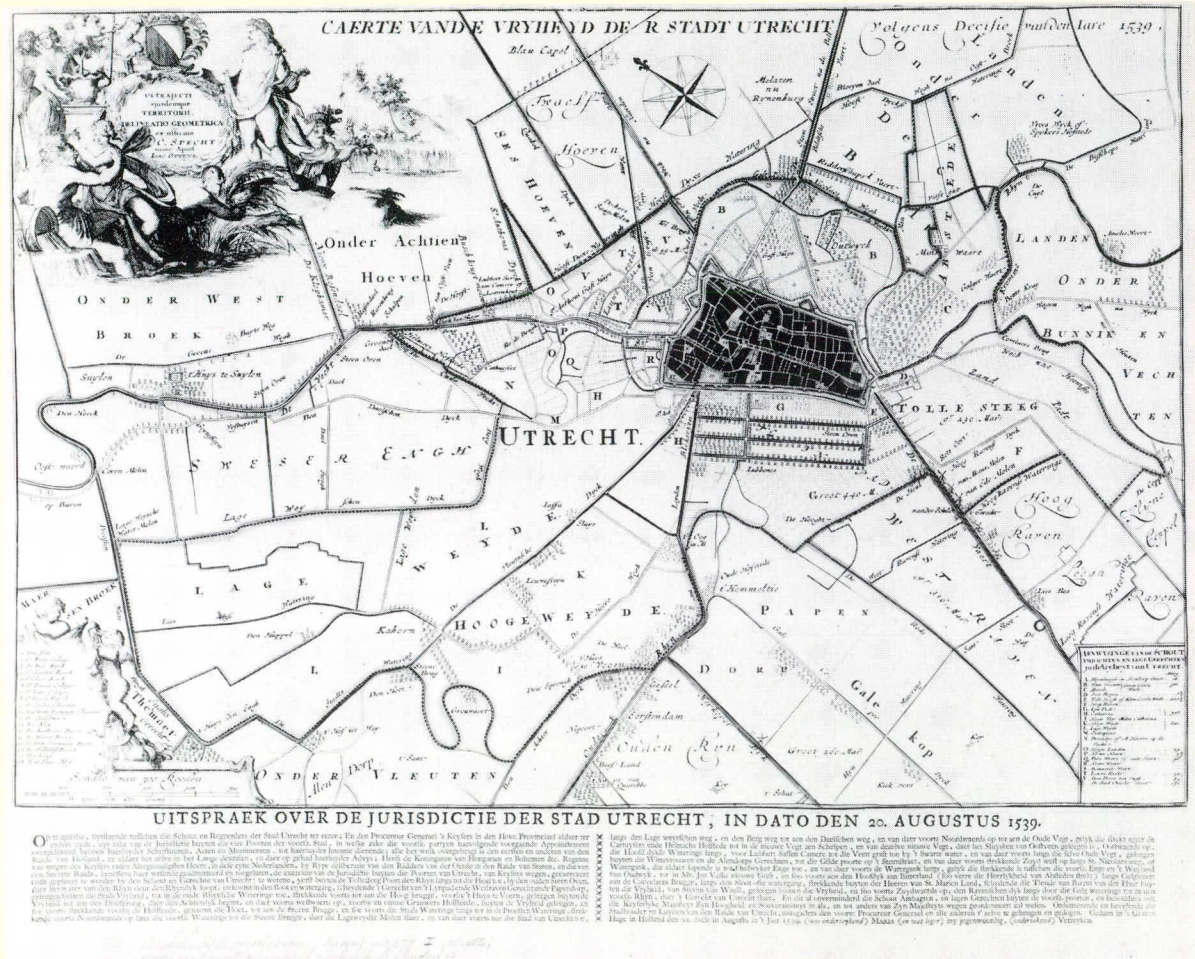
De stad is in het oosten uitgebreid met twee bijzondere werken: de Maliebaan en het hoornwerk naast het Lepelenburg. Dit grote hoornwerk is aangelegd in 1629 toen er een aanval van de Fransen dreigde. Dat in 1649 de oorlogsdreiging was geweken, blijkt wel uit de ingeschreven toelichting: 'Hoornwerck, nu Hortus Medicorum'. Een halve eeuw na de bouw werd het hoornwerk weer gesloopt zonder dat het in zijn oorspronkelijke bestemming had gefunctioneerd.

Direct naast het hoornwerk is de tweede opvallende ingreep buiten de stadsbuitengracht te zien: de 'Paillemaille baen', de tegenwoordige Maliebaan. Deze baan voor het paillemaillespel was in 1637 aangelegd voor docenten en studenten van de universiteit. De Maliebaan is in het oosten van Utrecht – eerst in het land buiten de stad en later tijdens de verstedelijking – van grote betekenis. De stedelijke structuur van het gedeelte tussen Maliesingel, Bilt-

straat en het Wilhelminapark is sterk op de Maliebaan georiënteerd. Dit wordt nog benadrukt door het traject van de Oosterspoorbaan.

De immuniteiten werden na het 'Tractaat van Satisfactie' van 1577 onttrokken aan het kerkelijk bezit en werden in de loop van de 17de eeuw door verschillende doorbraken geleidelijk aan in het stedelijk weefsel opgenomen. Eén zo'n doorbraak is op de kaart van Blaeu goed te zien: de Korte Nieuwstraat, waardoor de immuniteit van Dom en Salvatorkerk wordt ontsloten. Op deze kaart van 1649 is de Salvatorkerk nog ingetekend. Die was echter al in 1587 gesloopt. Daarmee was het zuidelijk deel van het huidige Domplein kaal geslagen. Het plein was niet meer in kerkelijk bezit, maar het bleef een belangrijke plek; in 1636 vestigde de Hogeschool – de latere Universiteit – er zich.

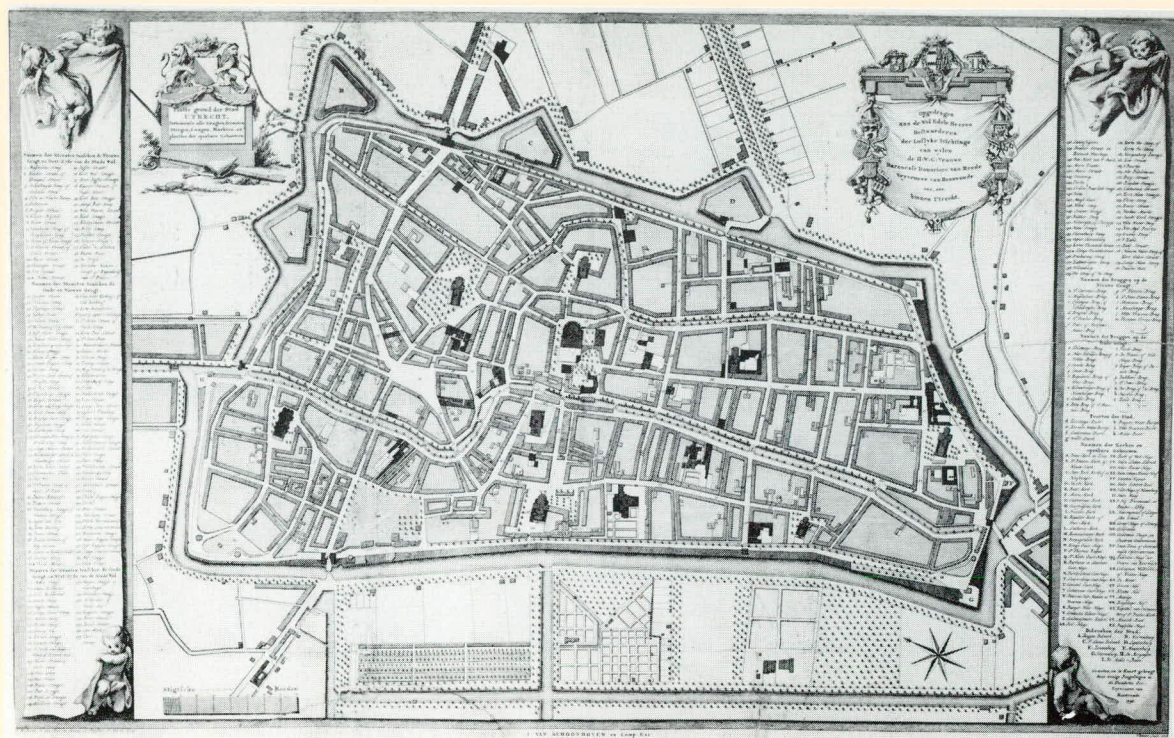
1696, Kaart van de vrijheid van Utrecht, Caspar Specht, (GAU-TA).



Met deze kaart wordt het schilderij van Van Schayck [plaat I] in herinnering geroepen. Opnieuw wordt de 'vrijheid' van Utrecht in kaart gebracht. Het geeft de gelegenheid om niet zozeer naar de stedelijke, maar naar de landschappelijke fenomenen te kijken. Ten westen zijn de moesgrachten uit het ideaalplan van Moreelse aangelegd. In de huidige stadsplattegrond zijn de hoofdspoorbaan, de Kruisvaart en de Croeselaan overblijfselen van deze moesgrachten. Ten zuiden daarvan ligt de Vaartse Rijn. Ten noorden komen de Leidse Rijn en de Vleutensevaart (nu Vleutenseweg) bij de Catharijnepoort samen. In tegenstelling tot deze strakke, gekanaliseerde waterlopen zijn de watertjes in het oosten grillig. De Kromme Rijn ontmoet de Vaartse Rijn bij de Tolsteegbarrière. Minstroom en Biltse Grift kronkelen tot aan de Vecht, ten noorden van de Bemuurde Weerd. De waterlopen zijn bewaard gebleven in de aanleg van

het Lodewijk Napoleonplantsoen en de wijken Oudwijk (Abstederdijk en Notebomenlaan), Witte-
vrouwen (Alexander Numankade) en Tuinwijk.
Juist ten oosten daarvan is op de kaart de 'Hoofd-
Dyxe Weteringh' te onderscheiden. Dit water heeft
later als grens van de gemeente Utrecht een be-
langrijke rol gespeeld en is nu nog terug te vinden
langs de Huizingalaan en een tracé van de rondweg
(Kardinaal de Jongweg).

1778, Reinier Vinkeles, (CM).



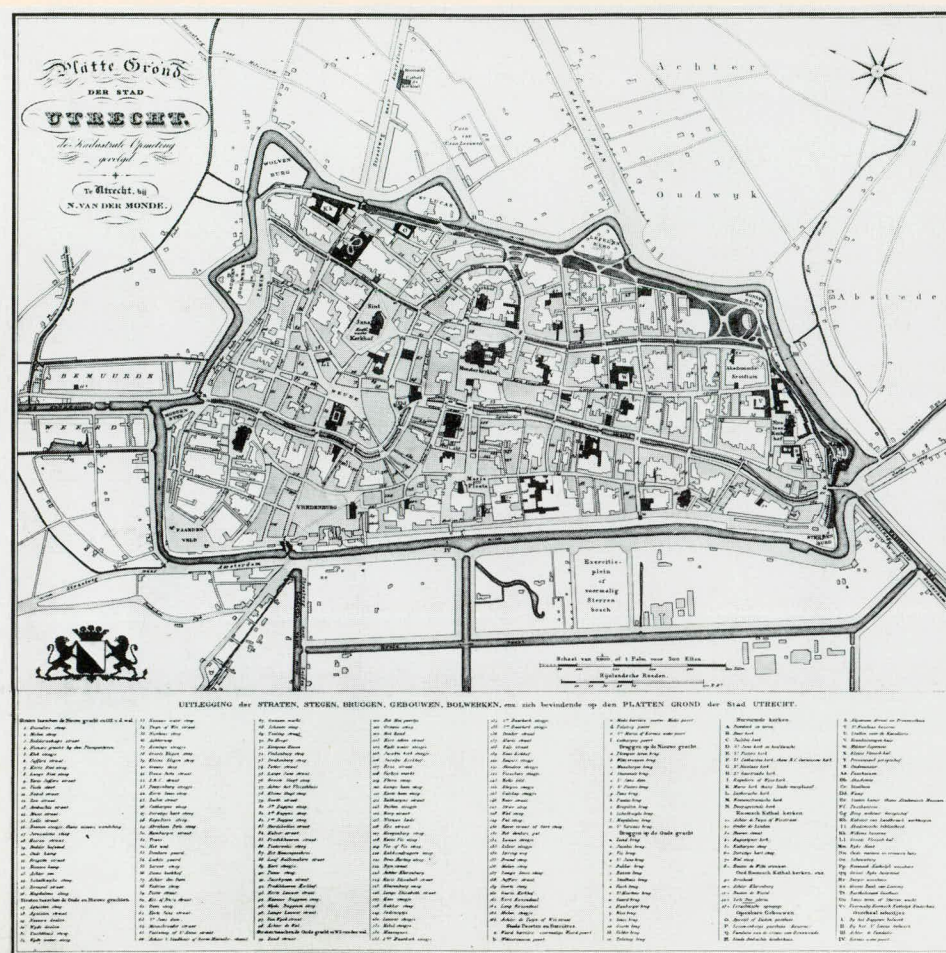
143

De sprong van bijna een eeuw, die we met deze kaart maken, is tevens een sprong in de cartografie. Nieuwe landmeetkundige technieken maakten de opmetingen nauwkeuriger. Leerlingen van de Fundatie van Renswoude (naast het Centraal Museum) hadden de opmetingen verricht, die door Vinkeles in kaart werden gebracht.

De bebouwde kom van Utrecht wordt nog steeds omsloten door de middeleeuwse stadsbuitengracht. Daarbuiten is langs de wegen en waterlopen van oudsher bebouwing te vinden, maar deze is onbeduidend in vergelijking met de verdichting van de stad. Op deze kaart manifesteert de Neude zich als het grote centrale plein van de stad. Het is opvallend dat vanaf dit plein geen enkele weg rechtstreeks naar de poorten leidt. Alle wegen hebben bochten of verspringingen. Dit is kenmerkend voor de structuur van het centrum van Utrecht: de verbindingen tussen de belangrijkste punten bestaan

wel, maar zijn nooit rechtstreeks. Hierin kan tevens de oorzaak worden gezocht voor het ontbreken van goed functionerende pleinen in Utrecht. De open ruimtes die de stad kent, vooral in de vorm van 'kerkhoven' (Pieters-, Jans- en Nicolaaskerkhof) liggen terzijde van de belangrijke verbindingen. Daardoor missen ze het knooppuntkarakter en de sfeer van stadspleinen.

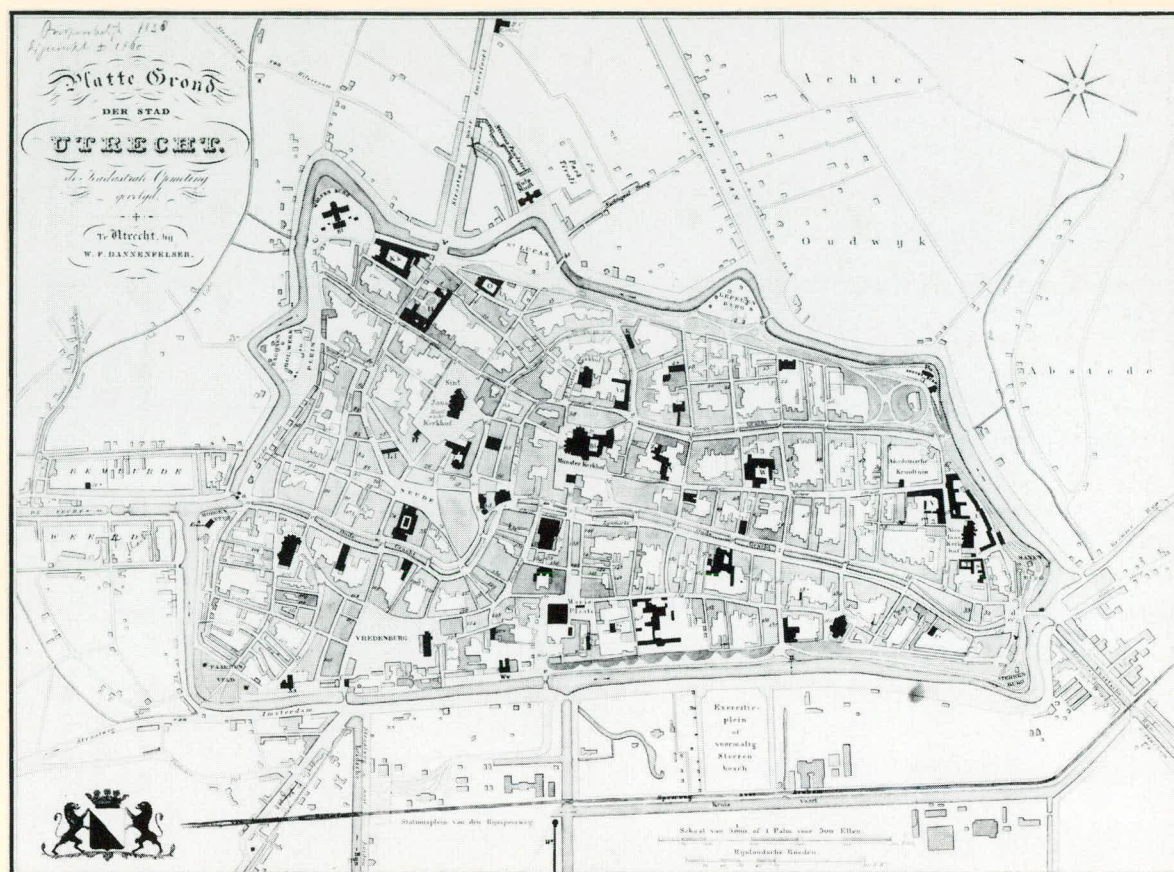
1838, Nicolaas van der Monde, (GAU-TA).



Nicolaas van der Monde heeft zijn sporen verdiend in de geschiedenis van Utrecht. Dit mag onder andere blijken uit de transcriptie van de 'Deductie' van Moreelse in zijn tijdschrift voor de geschiedenis van Utrecht, in 1840. Twee jaar eerder had hij deze kaart uitgegeven, waarop nadrukkelijk vermeld staat: 'de Kadastrale Opmeting gevolgd'. Een nauwkeurige plattegrond van Utrecht dus. Dit is goed te zien aan de wijze waarop de ontmanteling van de bolwerken en de aanleg van de plantsoenen is aangegeven. Nadat in 1829 de ideeën van burgemeester Van Asch van Wijck door J.D. Zocher tot één groot plan zijn samengesmeed, wordt met de sloop van de oude stadsmuur en de bolwerken begonnen. De ruimte die daarbij vrij komt, wordt volgens plan ingericht als plantsoenen; de zogenoemde 'wandelingen van Zocher'. Op deze en de volgende kaart is te zien hoe de aanleg is gevorderd, vanaf de Wittevrouwenpoort tot voorbij de

Tolsteegpoort. Achter Zonnenburg is een ruim plantsoen aangelegd. Lepelenburg en Lucasbolwerk zijn door de gemeente uitgegeven, waardoor de plantsoenering daar op zich laat wachten. Met uitzondering van Morgenster, bij de Bemuurde Weerd, is de vorm van de oorspronkelijke bolwerken nu nog terug te vinden in de singels rond de oude stad.

1860-1862, W.F. Dannenfelser, (GAU-TA).



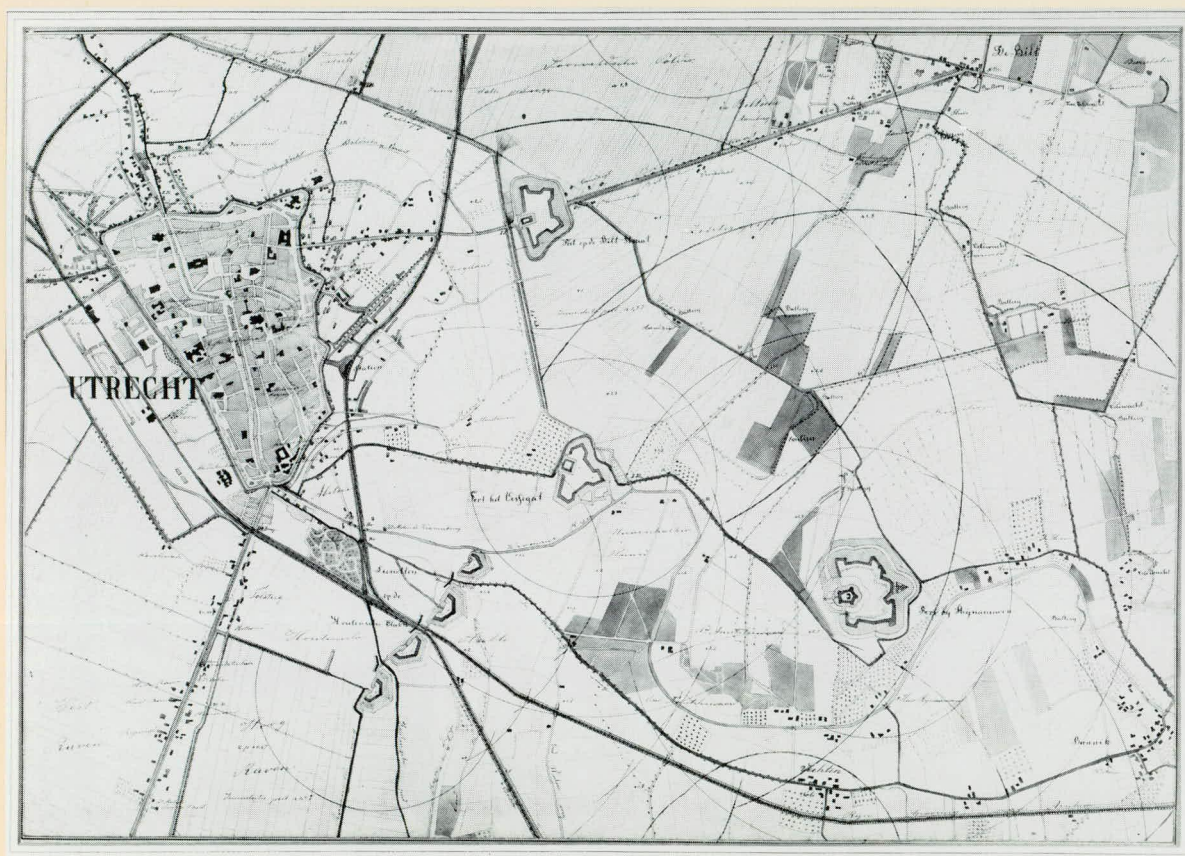
145

Dannenfelser treedt in de voetsporen van Van der Monde. Hij werkt de kaart bij en laat de nieuwe stand van zaken zien. De plantsoenering van de singels heeft de Mariaplaats bereikt. In de stad zijn een aantal nieuwe openbare gebouwen verschenen. Het stadhuis aan de Oudegracht is tussen 1824 en 1847 verbouwd. De resten van de Mariakerk zijn gesloopt voor het gebouw van Kunsten en Wetenschappen (1847). Op Wolvenburg in het noordoosten is de gevangenis gebouwd (1852). Aan de overzijde van het Lucasbolwerk staat de Hulpmund en aan de westzijde is het station van de Rijnspoorweg (1843) gebouwd.

Naast dit soort gebouwen zijn er ook meer woningen voor de 'minvermogenden' verschenen, ter vervanging van de miserabele behuizing aan de vele stegen en sloppen in de stad. Er is een begin gemaakt met de bouw van de 'zeven steegjes' ten zuiden van de Geertekerk. In het oosten ligt de Ste-

vensfundatie aan de Kruisstraat. Ook begint de Vaartsebuurt vorm te krijgen. Hier realiseerde de '3de Maatschappij tot verbetering der woningen voor arbeidenden en minvermogenden' een project van 98 woningen.

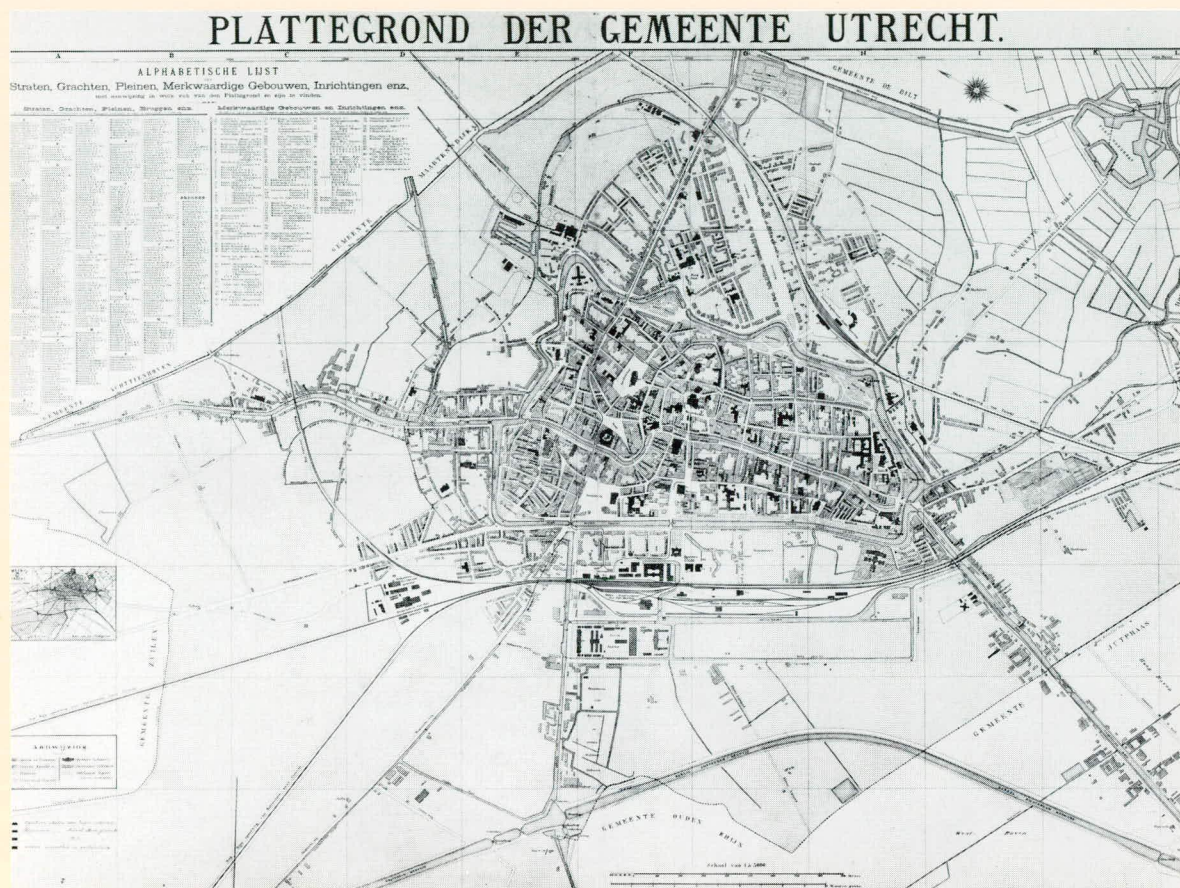
Ca. 1875, Kaart van Utrecht met verdedigingswerken, (GAU-TA).



In 1815 was besloten Utrecht in de verdedigingsgordel de 'Nieuwe Hollandse Waterlinie' op te nemen. Tussen 1816 en 1824 werd de eerste fortengordel gebouwd: de forten De Klop, De Gagel en Blauwkapel (die niet op deze kaart te zien zijn) en de forten De Bilt en Vossegat en de vier Lunetten op de Houtense Vlake. Tussen 1867 en 1870 werd een tweede gordel gebouwd, nog verder naar het oosten, om Utrecht aan een bombardement te onttrekken: de forten Ruigenhoek, Voordorp, Vechten en Rhijnauwen. Alleen de laatste is op de kaart te zien. Naast deze forten bestond de linie uit grote inundatiegebieden die onder water konden worden gezet om de opmars van de vijand te stuiten. Ze zijn op de kaart te herkennen door de peilen van de waterstanden. Utrecht werd tegen het water van de inundaties beschermd door dijken en kades. Langs de Hoofdijksche Wetering (vgl. plaat V) lopen de Kwakkeldijk en Ezelsdijk. De verbinding

tussen de forten De Bilt en Vossegat wordt gevormd door de Ridderschapskade. Rond 1880 wordt deze militaire weg doorgetrokken achter Fort Vossegat langs naar de vier Lunetten. Deze inundatiedijken en militaire wegen vormen de nieuwe grenzen van Utrecht. Bovendien zijn de militaire wegen in Utrecht-Oost een rol blijven spelen in de latere rondweg en de verbindingen met de oude stad. Op de kaart zijn rondom de forten cirkels getrokken. Die markeren de verboden kringen waarbinnen niet mocht worden gebouwd. Dat heeft de ontwikkeling van Utrecht tot ver in de 20ste eeuw gehinderd.

1890, De Industrie, (GAU-TA).



147

Sinds de opening van de eerste spoorlijn in 1843 naar Amsterdam had Utrecht zich ontwikkeld tot verkeersknooppunt van Nederland. De lijnen naar Arnhem, Rotterdam, Zwolle, Den Haag en Den Bosch werden in de jaren tot 1870 aangelegd. In 1874 kwam de verbinding met Hilversum tot stand. Deze spoorlijn was na veel politiek geharrewar aan de oostzijde van de stad geprojecteerd met een station bij het Lepelenburg; het Maliebaanstation. De verwachte voordelen van een tweede hoofdstation werden gelogenstraft door de praktijk. Niet alleen werd het Maliebaanstation amper gebruikt, ook was de stad door de Oosterspoorbaan binnen een ring van spoorwegen komen te liggen. Deze 'ijzeren ring' zou een grote barrière worden voor de groei van de stad en voor het toenemende verkeer over de weg, vanwege het grote aantal gelijkvloerse kruisingen.

De groei van Utrecht was in de tweede helft van de

19de eeuw geleidelijk op gang gekomen. Behalve in de omgeving van het Centraal Station werd vooral ten oosten van de stad veel gebouwd. De wijken Witte vrouwen en Oudwijk begonnen geleidelijk hun beslag te krijgen. In het stratenpatroon en de bebouwing zit weinig systematiek. Er wordt dan ook gesproken van 19de eeuwse wildgroei. De gemeente probeert in deze rommelige straatanaanleg met veel speculatiebouw wat orde te brengen door diverse verordeningen, maar met weinig resultaat.

1903, De Industrie, (GAU-TA).



Gedurende de 19de eeuw verandert het verkeer op twee punten drastisch. In de eerste plaats neemt de verkeersintensiteit enorm toe, vanwege de toenemende industrialisatie en de verbetering van de vervoersmiddelen. Ten tweede vindt er een verschuiving plaats van verkeer over water naar verkeer over land. De trein verdringt de schuit en in een later stadium ondervindt de trein weer concurrentie van het autoverkeer. Deze veranderingen laten de stad niet onberoerd. Het verkeer over water was in Utrecht vooral noord-zuid verkeer. De Oudegracht en de Catharijnesingel waren de belangrijkste binnenstedelijke verbindingen tussen Kromme Rijn, Vaartse Rijn (beide in het zuiden), Leidse Rijn (in het westen) en de Vecht in het noorden. Gezien de noord-zuid structuur van de Utrechtse binnenstad was dat zeer doelmatig. Met de aanleg van de spoorwegen en met name door de situering van het station met de overslag-

en rangeerterreinen, verschuift het brandpunt van het verkeer naar het westen. Deze verschuiving wordt benadrukt doordat niet alleen de wegen vanuit het westen (Rotterdam en Den Haag) bij de Catharijnepoort samenkomen, maar ook die uit Amsterdam. Aan de oostkant komt het wegverkeer voor een groot deel via de Biltstraat de binnenstad in. Daardoor wordt de oost-west verbinding door de noordelijke binnenstad de cruciale verkeersader. Op de 20ste eeuwse verkeersintensiteit is het van oorsprong middeleeuwse stadsweefsel niet berekend. Door verbredingen probeert men de doorstroming soepel te houden, maar het oost-west verkeer blijft tot op de dag van vandaag problematisch.

1920, Van Druten, (GAU-TA).

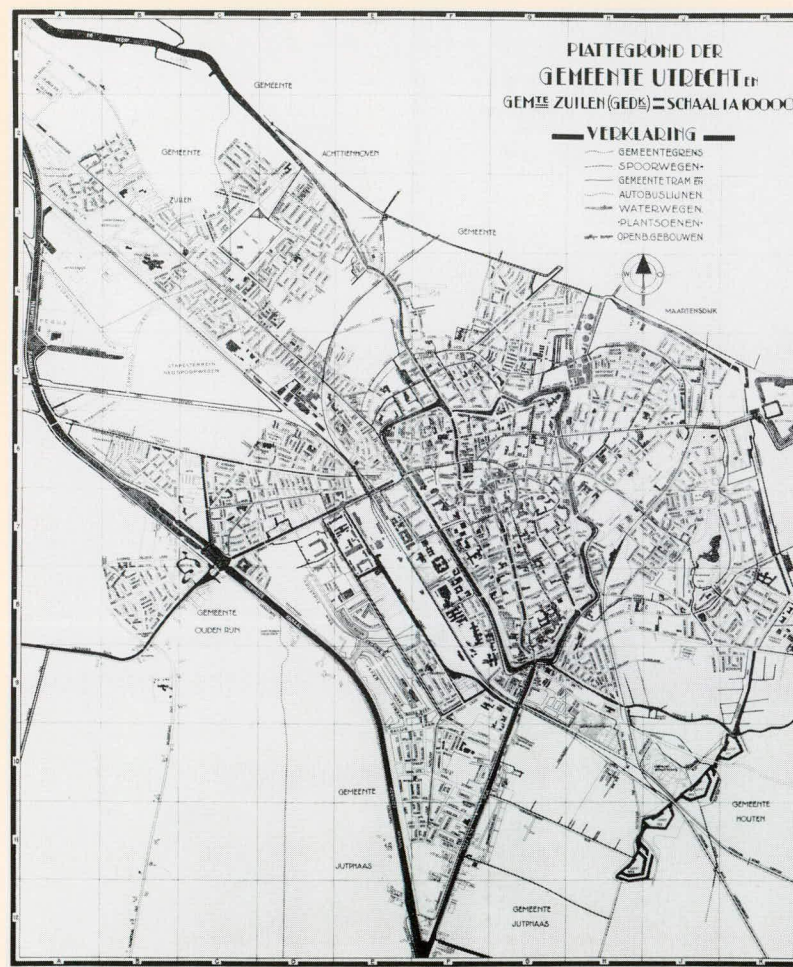


De eerste decennia van de 20ste eeuw lieten een zo sterke groei van de stad zien dat de grenzen van de gemeente Utrecht werden bereikt. De gemeentegrens werd aan vrijwel de hele oostzijde bepaald door de inundatiedijken en de daarachter gelegen 'verboden kringen' van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Aan de zuid-west zijde viel de gemeentegrens samen met een andere forse barrière, het Merwedekanaal. De begrenzing in noordelijke richting, vanaf de Leidse Rijn tot aan de Vecht, was onregelmatig. Voor een verdere groei was een verruiming van de gemeentegrenzen onvermijdelijk.

Utrecht grensde echter aan tien andere gemeentes. Daardoor was het proces van grenswijziging zeer ingewikkeld en traag. Bovendien had Utrecht een voorkeur voor uitbreidingen naar het oosten. Aan die zijde van de stad wilden de welgestelden zich namelijk het liefst vestigen. Met de uitbreidings-

drang naar het oosten kreeg Utrecht ook te maken met het toenmalige Ministerie van Oorlog, dat de inmiddels ondoelmatige Waterlinie maar niet wilde opheffen. Afgezien van enkele kleine wijzigingen zou het tot 1954 duren voordat de gemeente Utrecht zijn zin kreeg en een forse gebiedsuitbreiding plaatsvond.

1930, Van Druten, (GAU-TA).

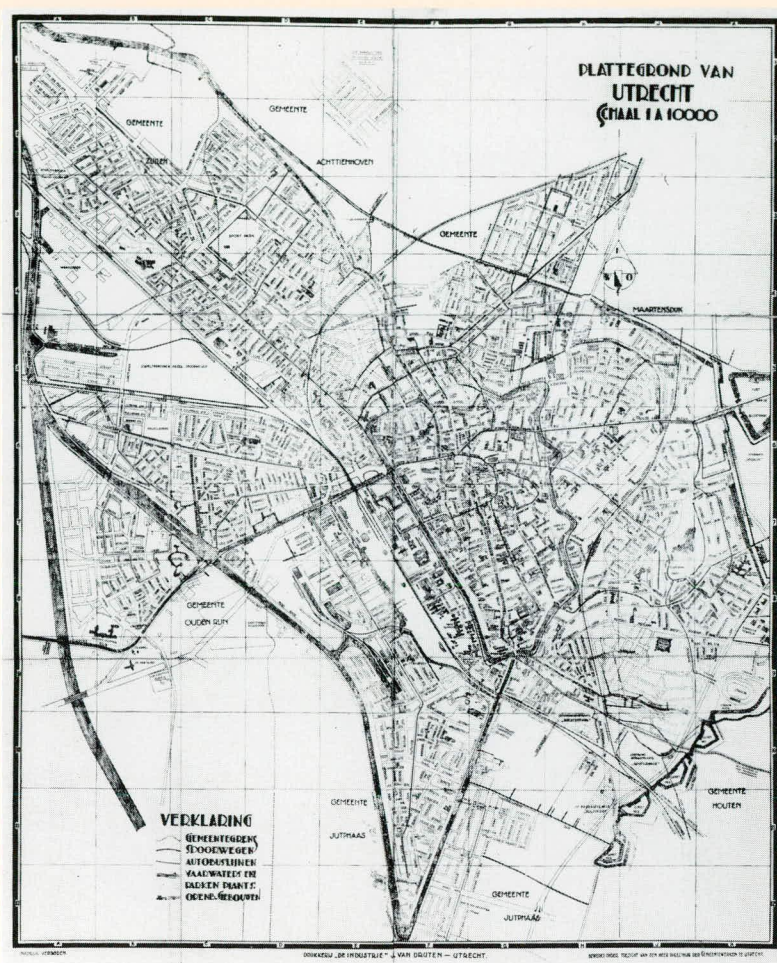


Een bijzondere plaats in de geschiedenis van de groei van Utrecht wordt ingenomen door de kwestie van de hoveniersgronden. Deze tuinderijen waren zeer goed beschermd door pachtwetten. Hoezeer de gemeente ook trachtte deze gronden in bezit te krijgen voor volkshuisvesting, een aantal gebieden bleef tot na de Tweede Wereldoorlog onaangetast. De gemeente slaagde er weliswaar in verschillende kleinere, verspreid liggende hoveniersgronden te onteigenen, maar vier grote gebieden bleven als open plekken in de stad aanwezig. Twee daarvan liggen in het noorden van de stad, ter weerszijden van de Vecht. De bebouwing lijkt vanuit verschillende richtingen het gebied sluipenderwijs in bezit te willen nemen.

Ook in het zuiden van de stad liggen nog hoveniersgronden: ten noorden van de Kromme Rijn en ten zuiden van de spoorlijn naar Arnhem en 's-Hertogenbosch. Voor deze gebieden werden al

sinds het '100-stratenplan' uit 1879 plannen gemaakt, maar zoals uit de kaart blijkt zijn ze een halve eeuw later nog onbebouwd. Wanneer de bebouwing uiteindelijk in de jaren '50 tot stand komt, zijn de bouwvormen zo anders dat de verschillen tussen 'oud' en 'nieuw' als 'breuklijnen' herkenbaar blijven. De stad is uit fragmenten opgebouwd.

1940, De Industrie, (GAU-TA).



151

Utrecht in 1940 geeft het beeld van een stad die uit zijn voegen barst. Buiten de gemeentegrenzen verschijnen nieuwe wijken in meer of minder goede samenwerking met de buurgemeenten (Jutphaas, Zuilen, Maartensdijk). De omtreksvorm van de stad is dientengevolge bepaald geen ideale, geometrische figuur. Dit ogenschijnlijke gebrek aan ordening beheerst echter niet de nieuwe wijken. Daar zien we in tegenstelling tot de 19de eeuwse wildgroei, serieuze pogingen tot het creëren van aantrekkelijke stratenpatronen.

Het deel van Rivierenwijk langs het Merwedekanaal laat al voor het Uitbreidingsplan van 1920 een Berlagiaanse, symmetrische uitleg zien. Oog-in-Al is het mooiste resultaat van de plannen van Berlage en Holsboer uit 1920/24. Ook in de noordelijke uitbreiding zijn er resultaten van terug te vinden. De gemeente Maartensdijk is hoofdverantwoordelijk voor de aanleg van Tuindorp, in het noorden. Het

is een goed voorbeeld van planning volgens de tuinstad-idee. Een invulling die stedenbouwkundig goed past op de bestaande situatie is het wijkje Ma-jellapark, ten zuiden van de spoorweg naar Den Haag/Rotterdam.

1950, gemeente Utrecht, (GAU-TA).



De ontwikkelingen sinds het midden van de 19de eeuw hebben hun voren in de stad getrokken: kanalen, spoorlijnen en vooral (ver)brede wegen. Doordat Utrecht centraal is gelegen en landelijk verkeersknooppunt werd, moest een grote verzameling verkeersaders – meer dan in andere steden – in de stedelijke structuur worden opgenomen. Deze verkeersaders werken als barrières; ze scheiden de verschillende stadsdelen van elkaar af. Het gevolg is dat Utrecht een mozaïek lijkt met min of meer op zichzelf staande wijken en buurten, zoals de Dichterswijk, tussen Kruisvaart en Croeselaan, en de Schepenbuurt, in het westen, ingesloten door spoor, kanaal, rondweg en overslagterrein van de spoorwegen. Door de geringe omvang van deze wijken is het voorzieningenniveau (winkels, buurt-huis, kruiswerk e.d.) er relatief laag. Deze fragmentatie is kenmerkend voor Utrecht. Het is bovendien de grootste belemmering voor

het creëren van een samenhangend stadsbeeld voor Utrecht. Tenzij juist de barrières en andere open stadsruimtes als verbindende elementen kunnen ingezet worden.

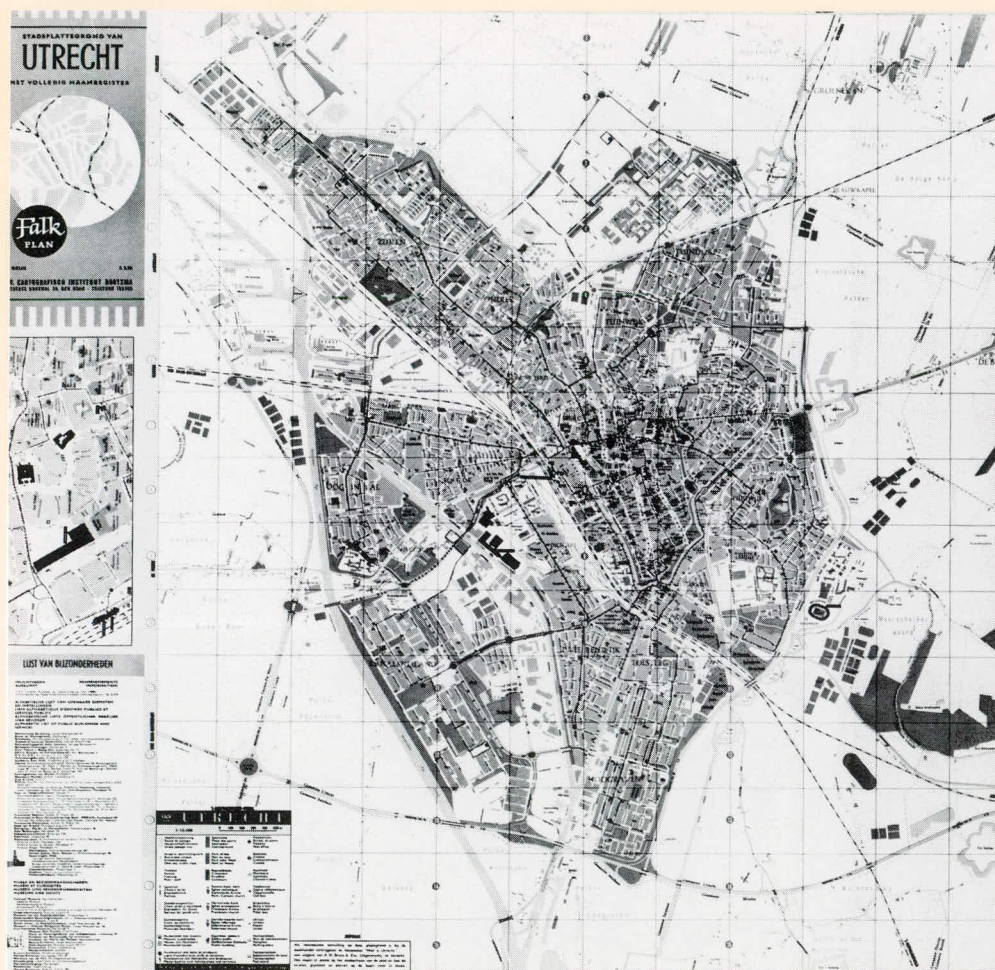
1958, gemeente Utrecht, (GAU-TA).



Op 1 januari 1954 werden de nieuwe gemeentegrenzen van kracht en kon Utrecht eindelijk zijn vleugels uitslaan. Nieuwe wijken konden worden ontworpen en uitgevoerd. Het Structuurplan uit 1954 was de leidraad voor deze nieuwe fase in de groei van de stad. Op de kaart zijn Tolsteeg/Hoograven en de aanzet voor Kanaleneiland al te zien. Vanwege de verschillende uitbreidingswijken nam de druk op het centrum sterk toe. Door de toename van de bevolking moesten er meer en nieuwe voorzieningen komen. Tevens moest het centrum voor meer mensen toegankelijk worden gemaakt. Daarom werden voor de verkeerscirculatie naar en in het centrum diverse verkeersplannen opgesteld. Het meest geruchtmakende plan was van Feuchtinger uit 1958. Daarin werd voorgesteld de singels te dempen ten behoeve van een brede verkeersweg rondom de oude stad. In de binnenstad zelf waren een groot aantal doorbraken voorzien.

Van de verkeersplannen van rondom 1960 is gelukkig weinig uitgevoerd. Later bleek ook de toename van het verkeer minder groot dan verwacht. Toch heeft al die plannenmakerij wel degelijk gevolgen gehad: het plan Hoog Catharijne uit 1962 dat tot doel had het centrum te versterken en beter te ontsluiten voor het verkeer.

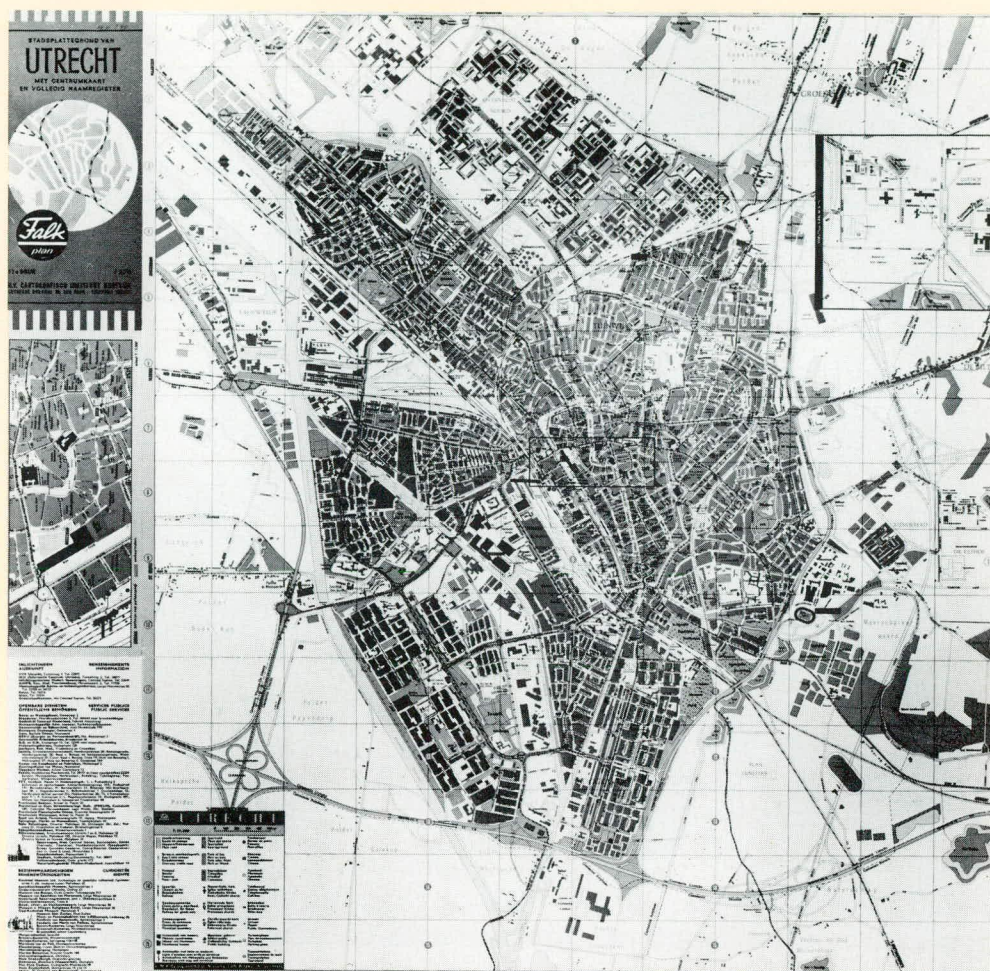
1963, Falkplan, (GAU-TA).



Kanaleneiland is vrijwel voltooid, Overvecht begint goed vorm te krijgen. Bij het ontwerpen van de grote uitbreidingswijken van na 1954 vormt de verbindingen met het centrum en aanpalende wijken een belangrijk aspect. Het succes van een wijk wordt mede bepaald door de toegankelijkheid. Sinds de plannen van Berlage en Holsboer was voor Utrecht al in de aanleg van een ringweg voorzien. Deze verbinding tussen de buitenwijken is vanaf Oog-in-Al in noordelijke richting te volgen tot in Overvecht en in zuidelijke richting door Kanaleneiland en Hoograven tot de aansluiting op de N722. De verbindingen tussen de wijken en het centrum zijn op de kaart te volgen aan de hand van de busroutes. Daaruit wordt duidelijk dat de nadering van het centrum voor het verkeer een trechter-effect heeft, waardoor in en rond het centrum chaotische knooppunten ontstaan. Voorbeelden zijn de Tolsteegbarrière en de noord-west

hoek buiten de singel met de asfaltvlakte van het Westplein. In 1963 heeft het verkeer nog te maken met de voorganger van het Westplein, de rotonde aan het Smakkelaarsveld. De scheiding van snel- en langzaam verkeer leidt er toe dat voor iedere verkeerssoort eigen voorzieningen worden getroffen. Autoroutes hoeven niet meer samen te vallen met fietsroutes en die niet meer met wandelpaden.

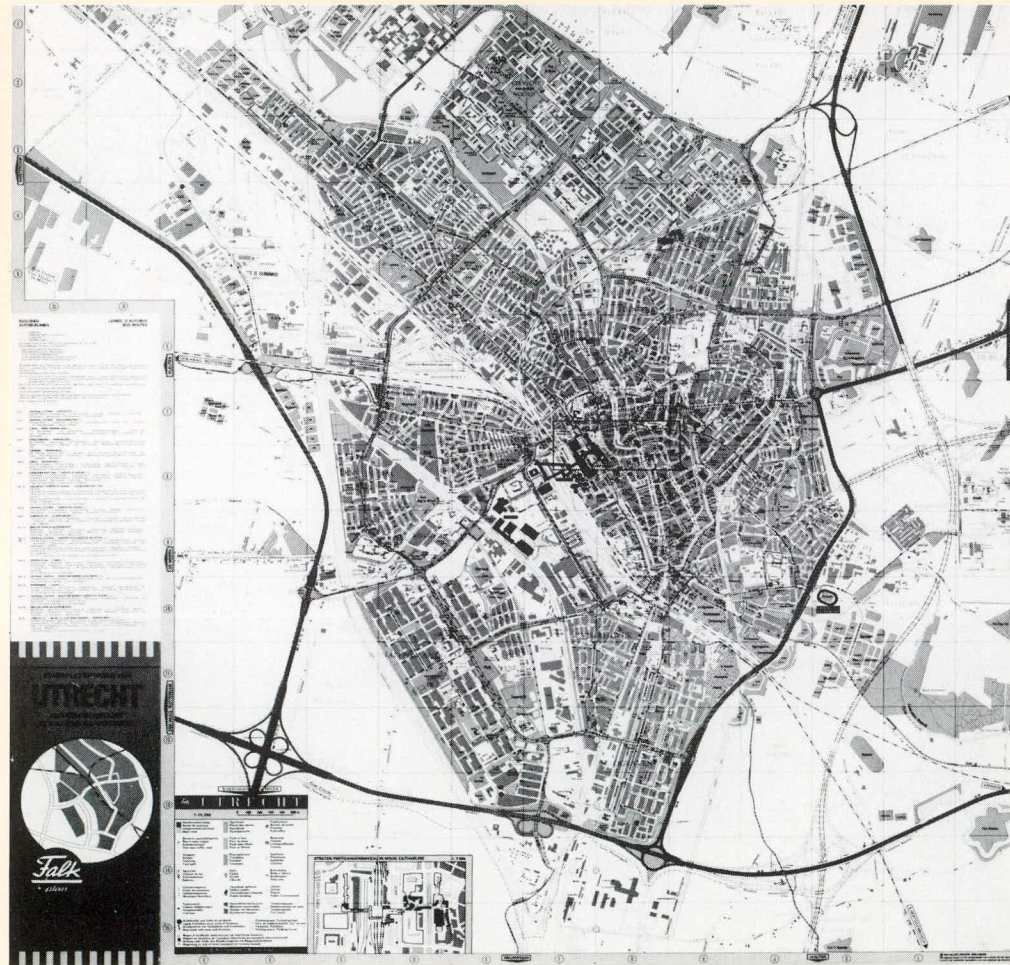
1969, Falkplan, (GAU-TA).



De stad kent niet alleen verkeersaders en woonwijken. Er zijn ook grote terreinen met andere stedelijke voorzieningen: parken, sportcomplexen, begraafplaatsen, ziekenhuizen, universiteitscomplexen e.d. Tot deze voorzieningen kunnen ook de industriegebieden worden gerekend. Van oudsher lagen de industrieën aan het water, aan de Oudegracht en de Vecht. In het bijzonder in de Bemuurde Weerd was veel bedrijvigheid. Langs de Vaartse en de Leidse Rijn zijn nog steeds de resten te vinden van de activiteiten waarvoor deze waterwegen vroeger zo belangrijk waren. De groei van de stad is onlosmakelijk verbonden met de schaalvergroting van de industrie. De industriegebieden namen dan ook in omvang toe. Nog steeds bevinden deze zich aan het water, bij het Merwedekanaal en aan de noordkant van de stad langs het Amsterdam-Rijnkanaal. Daar zijn een serie insteekhavens gegraven tussen de snelweg en de spoorlijn. Zeker

voor deze grote terreinen geldt dat ze reeds vroegtijdig in de planning van de stad moeten worden opgenomen. Zo is de ligging van de industrie aan Merwede- en Amsterdam-Rijnkanaal al in 1924 door Berlage en Holsboer vastgelegd in het Algemeen Uitbreidingsplan.

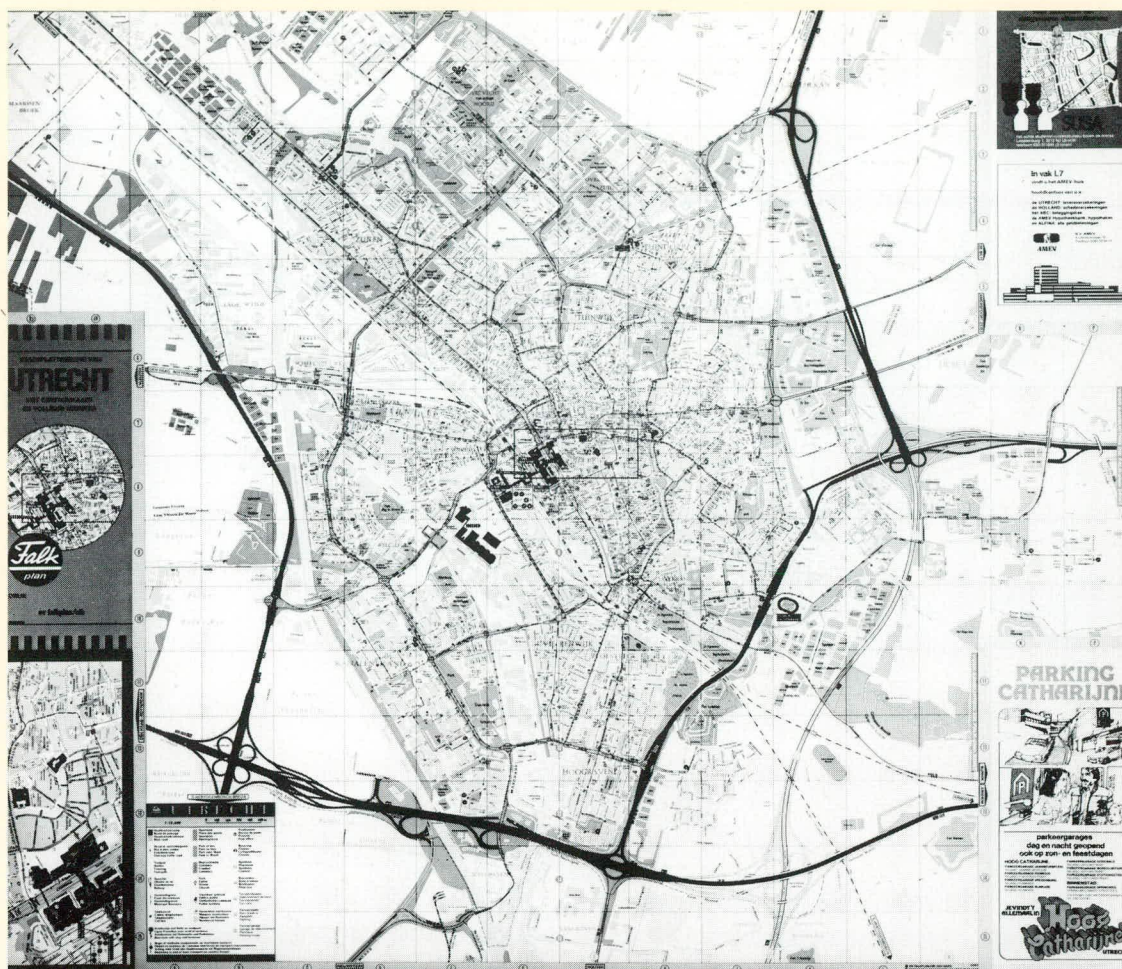
1974, Falkplan, (GAU-TA).



De stadsrand van Utrecht is in de loop van de tijd sterk van aanzien veranderd: vanaf de 13de eeuw wordt de scheiding tussen stad en land helder gemarkeerd door de ommuring met torens. In de 16de eeuw worden de bolwerken daaraan toegevoegd. In de daaropvolgende periode raken de verdedigingswerken steeds meer in verval om in de 19de eeuw te worden geslecht en vervangen door de 'wandelingen van Zocher'. De visuele begrenzing van de stad wordt ca. 1900 steeds diffuser als de bebouwing buiten de singels de gemeentelijke grenzen nadert. Tegen 1940 is het grondgebied met uitzondering van de hoveniersgronden vrijwel geheel bebouwd en is de begrenzing weer concreter van vorm door de kanalen in het westen en inundatiedijken en militaire wegen in het oosten. Na de grenswijziging van 1954 en de snelle expansie van de stad wordt de stadsrand opnieuw verlegd. Op deze kaart is goed te zien hoe de snelwe-

gen de stad vrijwel geheel hebben omsingeld. Het ziet er naar uit dat over enige jaren de rand van de stad geheel uit geluidswerende schermen zal zijn opgetrokken.

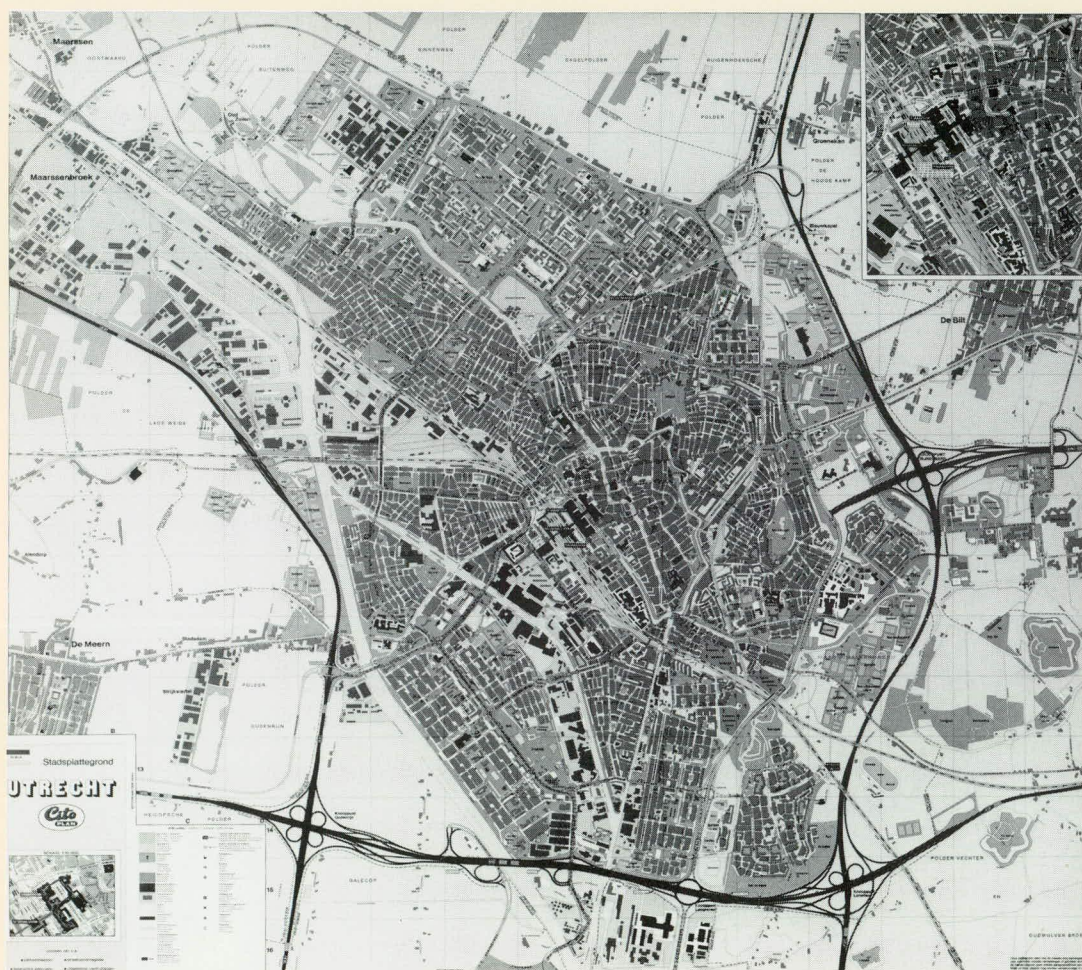
1981, Falkplan, (GAU-TA).



157

Tot aan het eind van de 16de eeuw lagen de immunititeiten als onaantastbare eilandjes in de stad (plaat II). Utrecht heeft in de loop van de afgelopen eeuw opnieuw te maken gekregen met instellingen die zich een aanzienlijk deel van de stadsgrond hebben toegeëigend, zoals de Jaarbeurs, de Nederlandse Spoorwegen en Hoog Catharijne. Het grondoppervlak dat zij in beslag nemen, omvat bijna evenveel als de nabijgelegen oude stad binnen de singels. Een ander voorbeeld is de grond die Rijkswaterstaat in gebruik heeft voor snelwegen en verkeersknooppunten. De knooppunten Oudenrijn en Rijsweerd zijn eveneens bijna even groot als de oude binnenstad. En daar is later knooppunt Lunetten nog bij gekomen. Door de nieuwe immunititeiten in de omgeving van het centrum en in De Uithof (Rijksuniversiteit Utrecht) wordt de gemeente beperkt in de mogelijkheden de stadsontwikkeling te sturen. Er moet voortdurend – en met

wisselend succes – worden overlegd met verschillende 'partners'.

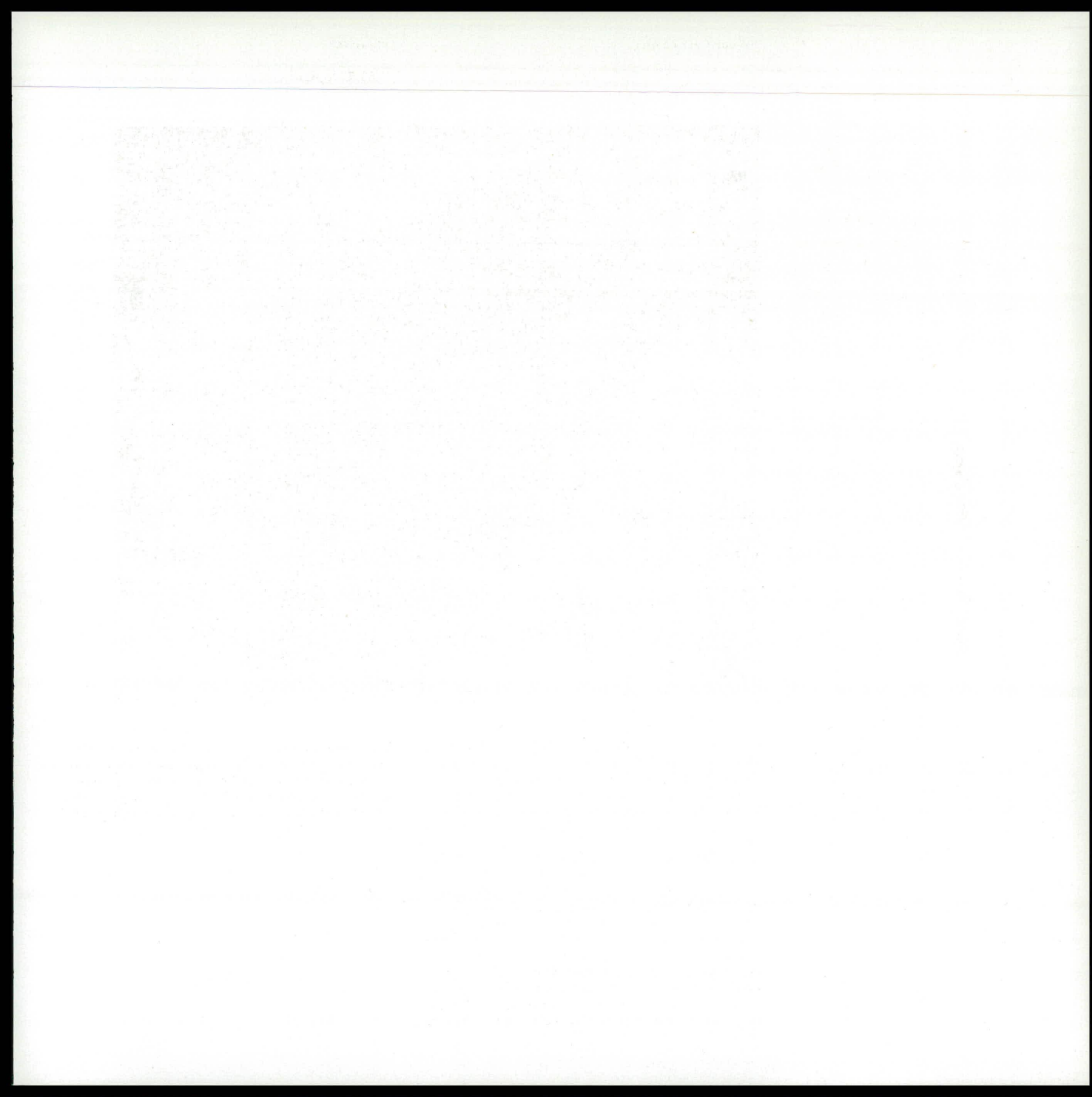


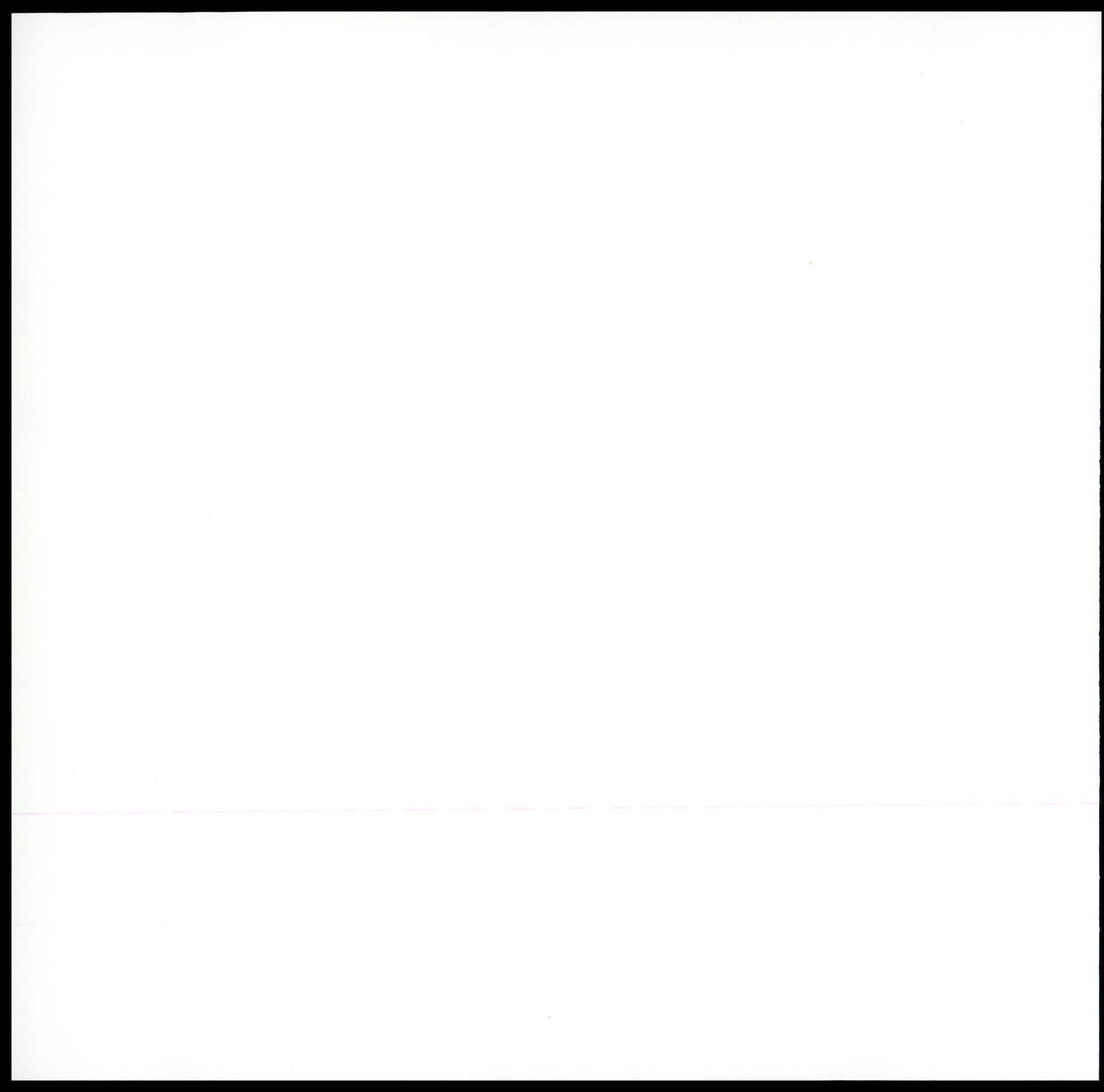
Is in Utrecht de ideale stad na de inspanningen van Moreelse, Van Asch van Wijck, Berlage/Holsboer en de NV Hoog Catharijne verwezenlijkt? Het antwoord moet ontkennend zijn. Maar juist daarin kan de uitdaging liggen een nieuw ideaal te ontwerpen. De gemeente Utrecht lijkt de handschoen op te nemen met de nota 'Stadsbeeld 2000'.

Ondertussen wordt doorgebouwd aan de stad. Aanzienlijke projecten in het centrum betreffen het terrein van het Academisch Ziekenhuis, de uitbreiding van de Jaarbeurs, de renovatieplannen voor het stationsgebied en voor Hoog Catharijne.

Aan de rand van de stad wordt gewerkt aan de voltooiing van Lunetten en plannen voor de Voorveldse polder en polder Papendorp. Ook het universiteitscentrum De Uithof blijft onderwerp van nieuwe plannen. Van bijzonder belang is de stadsvernieuwing waarvoor Utrecht zich grote offers getroost.

Is het nog mogelijk een ideaalplan te ontwerpen, dat beantwoordt aan de complexiteit van de stad anno 1988? 'Stadsbeeld 2000' biedt hopelijk enig soelaas. Eén ding heeft dit plan in ieder geval voor op vele andere steden: het staat in een rijke traditie van fraaie historische idealen.





Bibliografie

Acket 1951

M.N. Acket, 'De Oude Gracht en de Vaartsche Rijn', *Maandblad van "Oud-Utrecht"*, 24 (1951) 3, p. 18-21.

Adang 1981

M. Adang, 'Gevangenisbouw in Nederland: de zin van de straf en de hoogte van de kosten', *Wonen TABK*, (1981) 15, p. 6-26.

Akihary en Behagel 1982

H. Akihary en M. Behagel, 'De verdedigingsbouw in Nederland tussen 1795 en 1914', in: *Vesting: vier eeuwen vestingbouw in Nederland*, onder redactie van J. Snee, H.A. Treu en M. Tydeman, Den Haag, 1982, p. 82-110.

Architectengroep 5 1970

J. Veroude, D. van de Kamp en J. Koudijs, *Invitant 70: een wandelgebied in Utrechts stadscentrum*, Utrecht 1970.

Van Asch van Wijck 1831

H.M.A.J. van Asch van Wijck, *Verslag van den burgemeester der stad Utrecht, de heer Mr. H.M.A.J. van Asch van Wijck, omtrent de stedelijke administratie gedurende het tijdvak van deszelfs ambtsbetrekking in 1827-1830, uitgebracht in eene vergadering van den Ed.Achtb.Raad, gehouden op den 15 December 1830*, Utrecht, 1831.

Van Asch van Wijck 1834

H.M.A.J. van Asch van Wijck, *Verslag door de commissie van uitbreiding en verfraaijng der stad Utrecht, uitgebracht bij monde van den Heer Staatsraad Burgemeester, in de Vergadering des Raads op den 15 Juli 1834, wegens het verrigte in de jaren 1827-1833*, Utrecht, 1834.

Van Asch van Wijck 1837

H.M.A.J. van Asch van Wijck, *Aanspraak door den Heer Staatsraad Jonkheer Mr. H.M.A.J. van Asch van Wijck, ter vergadering van den Raad der stad Utrecht op den 10e Januarij 1837*, Utrecht, 1837.

Van Asch van Wijck 1839

H.M.A.J. van Asch van Wijck, *Vergelijkend verslag aangaande den toestand der stad Utrecht in 1827 en 1839. Medege-deeld in de Vergadering van den Raad der stad, op den 21 Februarij 1839. Door den aftredenden burgemeester Jr.Mr. H.M.A.J. van Asch van Wijck, Staatsraad in buitengewone dienst*, Utrecht, 1839.

Van Asch van Wijck 1843

H.M.A.J. van Asch van Wijck, *Levensschets van Henrick Moreelse, burgemeester der stad Utrecht, 1662-1664: met aantekeningen, betreffende de gedeeltelijke uitvoering van zijn ontwerp ter uitbreiding en verfraaijng der stad, in 1827-1839*, Utrecht, 1843.

Bakker Schut 1943

F. Bakker Schut, *Nationaal plan en streekplan: verzameling voorschriften van een toelichting voorzien etc.*, Den Haag, 1943.

Bals 1988

T. Bals e.a., *Utrechts singelboek: natuur, geschiedenis en bebouwing van de Utrechtse singels*, Utrecht, 1988.

Banham 1976

R. Banham, *Megastructure: urban futures of the recent past*, Londen, 1976.

Barbieri 1981

Stedebouw in Rotterdam: plannen en opstellen 1940-1981, onder redactie van U. Barbieri e.a., Amsterdam, 1981.

Barbieri 1982

De Kop van Zuid: ontwerp en onderzoek, samengesteld door U. Barbieri e.a., Rotterdam, 1982.

Barbieri 1983

Architectuur en planning: Nederland 1940-1980, onder redactie van U. Barbieri, Rotterdam, 1983.

Becker-Jordens en De Vries 1973

A. Becker-Jordens en A. de Vries, *Wandelingen van Jan David Zocher in Utrecht 1829-1861*, Utrecht, Gemeente Archief, 1973.

Beleidsschets 1971

Utrecht doelbewust naar de toekomst: een eerste beleidsschets, Utrecht, gemeente Utrecht, 1971.

Van den Berg 1922

J.H.C. van den Berg, 'Iets over Utrechts uitbreiding', *Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedebouw*, (1922), p. 290-298.

Berlage 1908

H.P. Berlage, *Grundlagen und Entwicklung der Architektur: vier Vorträge gehalten im Kunstgewerbemuseum zu Zürich*, Rotterdam etc., 1908.

Berlage 1909

H.P. Berlage e.a., *De Amsterdamsche parken en plantsoenen*, Amsterdam, 1909.

Berlage 1914

H.P. Berlage, 'Stedebouw', *De Beweging*, (1914) 3, p. 226-246; 4, p. 1-17; 5, p. 142-157; 6, p. 263-279.

Berlage 1915

H.P. Berlage, 'Ontwerp uitbreidingsplan Amsterdam-Zuid', *De Nieuwe Amsterdammer*, 20-11-1915.

Berlage 1918

H.P. Berlage, *Normalisatie in woningbouw*, Rotterdam, 1918.

Berlage 1922a

H.P. Berlage, *Ontwerp van het Hofplein te Rotterdam*, Rotterdam, 1922.

Berlage 1922b

H.P. Berlage, *Studies over bouwkunst, stijl en samenleving*, Rotterdam, 1922.

Berlage 1979

H.P. Berlage, 'Der Staat und der Widerstreit in der modernen Architektur', in: *CIAM, Internationale Kongresse für Neues Bauen, Dokumente 1928-1939*, onder redactie van M. Steinmann, Basel etc., 1979.

Berlage en Holsboer 1921

H.P. Berlage en L.N. Holsboer, *Utrecht, uitbreidingsplan met toelichting*, Utrecht, 1921.

Bijhouwer 1983

R. Bijhouwer e.a., 'De vorm van de herhaling', in: *Architectuur en planning: Nederland 1940-1980*, onder redactie van U. Barbieri, Rotterdam, 1983, p. 92-145.

Bless 1982

F. Bless, *Rietveld 1888-1964: een biografie*, Amsterdam etc., 1982.

Blijstra 1969

R. Blijstra, *2000 jaar Utrecht: stedenbouwkundige ontwikkeling van castrum tot centrum*, Utrecht etc., 1969.

Bock 1975

M. Bock, 'Stedebouw', in: *Berlage 1856-1934*, Den Haag, Haags Gemeentemuseum, 1975.

Bock 1977

M. Bock, 'Vom Monument zur Städteplanung: das Neue Bauen', in: *Tendenzen der zwanziger Jahre*, Berlin, 1977, p. 1/26-1/41.

De Boer 1983

F. de Boer, 'Architectuur en krankzinnigen', *Akt*, (1983) 1, p. 48-59.

De Boer 1985

N.A. de Boer, 'De Randstad', in: *Stedebouw in Nederland: 50 jaar bond van Nederlandse stedenbouwkundigen*, Zutphen, 1985, p. 139-145.

De Bordes 1856

J.P. de Bordes, *De verdediging van Nederland in 1629. Eene bijdrage tot de geschiedenis van het vaderland. Voor een groot deel uit onuitgegg. bescheiden zamengesteld*, Utrecht, 1856.

Bos, Mik en Versnel 1979

K. Bos, G. Mik en H. Versnel, 'Utrecht heeft weinig geleerd van vijf jaar Hoog Catharijne', *Wonen TABK*, (1979) 7, p. 12-22.

Boukema 1982

N. Boukema, *Geloven in het geloof: een onderzoek naar de positie van de katholieken en de katholieke seculiere zielzorg binnen de stad Utrecht gedurende de periode 1580-1672, met accent op de eerste helft van de 17de eeuw*, doctoraalscriptie, Utrecht, 1982.

Brand en Brand 1986

De Hollandse Waterlinie, onder redactie van H. Brand en J. Brand, Utrecht etc., 1986.

Brand en Janselijn 1983

Het idee van de stad, onder redactie van J. Brand en H. Janselijn, Arnhem, 1983.

Brinckmann 1908

A.E. Brinckmann, *Platz und Monument: Untersuchungen zur Geschichte und Aesthetik der Stadtbaukunst in neuerer Zeit*, Berlin, 1908.

Brown 1958

Th.M. Brown, *The work of G. Rietveld architect*, Utrecht, 1958.

Van der Cammen 1987

Nieuw Nederland: onderwerp van ontwerp, onder redactie van H. van der Cammen, Den Haag, 1987, 2 delen.

Castex, Depaule en Panerai 1977

J. Castex, Ch. Depaule en Ph. Panerai, *Formes urbaines: de l'ilot à la barre*, Parijs, 1977.

Choay 1965

F. Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités*, Parijs, 1965.

Christaller 1933

W. Christaller, *Die Zentralen Orte in Süd Deutschland: eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Jena, 1933.

Collins 1971

P. Collins, *Changing ideals in modern architecture 1750-1950*, Londen, 1971.

Cremers, Kaaij en Steenbergen 1981

E. Cremers, F. Kaaij en C.M. Steenbergen, *Bolwerken als stadsparken: Nederlandse stadswandelingen in de 19e en 20e eeuw*, Delft, 1981.

Das, Leeftlang en Rothuizen 1966

R. Das, S.A. Leeftlang en W.L.B.J. Rothuizen, *Op zoek naar leefruimte: Nederland kan best bewoonbaar blijven dank zij nieuwe technieken*, Amersfoort, [1966].

Detlefsen 1906

D. Detlefsen, 'Die städtische Entwicklung Glückstadts König Christian IV', *Zeitschrift für Schleswig-Holsteinische Geschichte*, 36 (1906), p. 191-256.

Dettingmeijer 1976

R. Dettingmeijer, *Antwoorden op de leegten*, Utrecht, 1976.

Dettingmeijer 1979

R. Dettingmeijer, 'Muziekcentrum voltooit Vredenburg: een gebouw als optelsom van grijpbare elementen en ruimten', *Wonen TABK*, (1979) 24, p. 21-45.

Dettingmeijer 1987

R. Dettingmeijer m.m.v. A. Oosterman, 'Hoog Catharijne uitgekleed: de visie van De Kat en Bredenoord op het Utrechtse stationsgebied', *Archis*, (1987) 6, p. 50-53.

Dettingmeijer, Van Thoor en De Wit 1986

R. Dettingmeijer, M. van Thoor en L. de Wit, 'De Jaarbeurs als projectontwikkelaar', *Archis* (1986) 9, p. 53-60.

Dienst Stadsontwikkeling 1959

De toekomstige rol van Utrecht, Utrecht, Dienst Stadsontwikkeling, 1959.

Dienst Stadsontwikkeling 1961

Aspecten van de toekomstige ontwikkeling van Utrecht, Utrecht, Dienst stadsontwikkeling, 1961.

Van Doesburg 1924

Th. van Doesburg, 'Tot een beeldende architectuur', *De Stijl*, 6 (1924) 6/7, p. 78-83.

Donkersloot-de Vrij 1983

M. Donkersloot-de Vrij, *De plattegrond van Utrecht verschenen bij N. van der Monde*, 1839, Utrecht enz., 1983.

Donkersloot-de Vrij 1985

M. Donkersloot-de Vrij, 'Een fortificatieplankaart van de stad Utrecht uit 1629', *Maandblad van "Oud-Utrecht"*, 58 (1985) 2, p. 15.

Eerhart 1974

B. Eerhart, 'Stedebouw voor het blok gezet: een blik op 50 jaar ver- en redekavelen', *Wonen TABK*, (1974) 1, p. 26-29.

Van Embden 1985

S.J. van Embden, 'Over vormgevers en vormgeving, in de Nederlandse stedenbouw van de 20e eeuw', in *Stedenbouw in Nederland: 50 jaar bond van Nederlandse stedenbouwkundigen*, Zutphen, 1985, p. 14-76.

Evers 1941

G.A. Evers, *Utrecht als koninklijke residentie: het verblijf van Lodewijk Napoleon te Utrecht, 1807-1808*, Utrecht, 1941.

Van Eyck 1958

A. van Eyck, 'De bal kaatst terug', *Forum*, 13 (1958) 3, p. 104-111.

Van Eyck en Strauven z.j.

A. van Eyck en F. Strauven, *Niet om het even, wel evenwaardig: van en over Aldo van Eyck*, Amsterdam, z.j.

Eyck van Zuylichem 1828

M.J. Eyck van Zuylichem, *Korte opgave van verbeteringen en verfraaiingen in en om de stad Utrecht*, Utrecht, 1828.

Fanelli 1978

G. Fanelli, *Moderne architectuur in Nederland 1900-1940*, Den Haag, 1978.

Feuchtinger 1958

M.E. Feuchtinger, *Verkeersonderzoek betreffende het toekomstige hoofdverkeerswegennet: verkeersplan Utrecht*, Ulm, 1958.

Fockema Andreae 1912

J.P. Fockema Andreae, *De hedendaagsche stedenbouw*, Utrecht, 1912.

Fockema Andreae 1924

J.P. Fockema Andreae, 'De stad Utrecht omstreeks 1823', *Jaarboekje van "Oud-Utrecht"*, (1924), p. 28-39.

Fockema Andreae 1926

J.P. Fockema Andreae, *De stad Utrecht: haar historie en haar toekomst: twee voordrachten voor de Utrechtsche Volksuniversiteit*, Utrecht, 1926.

Fockema Andreae 1928

J.P. Fockema Andreae, *Het Utrechtsche grachtbeeld*, Utrecht, 1928.

Fockema Andreae 1934

J.P. Fockema Andreae, *Verzamelde redevoeringen 1914-1933*, Utrecht, 1934.

Fockema Andreae 1943

J.P. Fockema Andreae, 'Inleiding', in: F. Bakker Schut, *Nationaal plan en streekplan: verzameling voorschriften van een toelichting voorzien etc.*, Den Haag, 1943, p. 1-9.

Foucault 1966

M. Foucault, *Les mots et les choses*, Parijs, 1966.

Freitag 1630

A. Freitag, *Architectura militaris nova et aucta oder neue Vermehrte Fortification . . .*, Leiden, 1630.

Frijhoff 1987

W. Frijhoff, 'Mentaliteitsgeschiedenis van de negentiende eeuw: een plaatsbepaling', *De negentiende eeuw*, 11 (1987) 2, p. 79-94.

Geurtsen 1972a

R. Geurtsen, 'De Woningwet en het ruimtelijk overheidsbeleid: 1902-1972', *Plan*, (1972) 10, p. 17-52.

Geurtsen 1972b

R. Geurtsen, 'De Woningwet van 1901', *Derhalve*, (1972) 3-4, p. 40-54.

Gewestelijk plan Utrecht 1927

'Gewestelijk plan Utrecht', *Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedenbouw*, (1927) 1, p. 26.

Girouard 1985

M. Girouard, *Cities & people: a social and architectural history*, New Haven etc., 1985.

Graadt van Roggen z.j.

W. Graadt van Roggen, *Geïllustreerde gids voor Utrecht en omstreken*, z.p., z.j.

Graadt van Roggen 1932

W. Graadt van Roggen, 'Het Vredenburg in den loop der tijden', *Jaarboekje van "Oud-Utrecht"*, (1932), p. 60-89.

Groenendijk en Vollaard 1987

P. Groenendijk en P. Vollaard, *Gids voor moderne architectuur in Nederland: Guide to modern architecture in the Netherlands*, Rotterdam, 1987.

Haakma Waagenaar 1958

Th. Haakma Waagenaar, 'De verkeersproblemen in de binnenstad van Utrecht', *Forum*, (1958) 13, p. 359-367.

Hamer en Meulenkamp 1987a

D. Hamer en W. Meulenkamp, *De dolle jonker: leven en werken van Everard Meyster ca. 1617-1679*, Amersfoort, 1987.

Hamer en Meulenkamp 1987b

D. Hamer en W. Meulenkamp, 'Nimmerdor en Doolomberg, twee 17e-eeuwse tuinen van Everard Meyster', *Bulletin KNOB*, 86 (1987) 1, p. 2-14.

Harteveld 1972

T. Harteveld, 'Notities bij de ontwikkeling van het project Hoog Catharijne', *Plan*, (1972) 5, p. 30-32.

Hartman 1985

Algemeen uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar: 1935/1985, onder redactie van W. Hartman e.a., Amsterdam, 1985.

De Heer 1983

J. de Heer, 'Architectuur en serie', in: *Architectuur en planning: Nederland 1940-1980*, onder redactie van U. Barbieri, Rotterdam, 1983, p. 48-91.

De Heer 1988

J. de Heer, 'Stijl en woningtype: Berlage's woningbouw', in: *H.P. Berlage, Verzameld werk*, Alphen a/d Rijn, 1988.

Hénard 1906

E. Hénard, *Etudes sur les transformations de Paris*, Parijs, 1906.

Hertzberger 1979

H. Hertzberger, 'Muziekcentrum Vredenburg: de kwaliteit van de ruimte', *Wonen TABK*, (1979) 24, p. 1, 9-20.

Hertzberger en Spruit 1969

H. Hertzberger en K.F.G. Spruit, *Schemaplan Vredenburg en Achter Clarenburg Utrecht, Muziekcentrum Utrecht, winkelcentrum Hoog Catharijne*, Utrecht, gemeente Utrecht, 1969.

Van Heukelom-van den Brabander 1953

H. van Heukelom-van den Brabander, *Dr. Ir. G.W. van Heukelom: de ingenieur, de bouwmeester, de mens*, Utrecht, 1953.

Van den Heuvel 1982

Ch. van den Heuvel, 'De verspreiding van de Italiaanse vestingbouwkunde in de Nederlanden in de tweede helft van de zestiende eeuw', in: *Vesting: vier eeuwen vestingbouw in Nederland*, onder redactie van J. Sneep, H.A. Treu en M. Tydeman, Den Haag, 1982, p. 8-17.

Holsboer 1925

L.N. Holsboer, 'Uitbreidingsplan en stadsverbetering van Utrecht', *Het Bouwbedrijf*, (1925) 9, p. 309-314.

Van Holthe tot Echten 1980

G.S. van Holthe tot Echten, 'Lodewijk Napoleon en het onderwijs in de bouwkunst', *Bulletin KNOB*, 79 (1980) 1, p. 1-25.

Hoog Catharijne z.j.

Hoog Catharijne: een rekonstruktie plan, Utrecht, z.j.

Hoog Catharijne 1962

Plan Hoog Catharijne: bijdrage tot Utrechts centrumfunctie, opgesteld door N.V. Maatschappij voor Projectontwikkeling Empeo, Utrecht, 1962.

Hoog Catharijne 1963a

Ontwerp-overeenkomst inzake de verwezenlijking van het plan "Hoog Catharijne", Utrecht, Dienst van Openbare Werken, afdeling Grondbedrijf, 1963.

Hoog Catharijne 1963b

Plan Hoog Catharijne: aanvulling, opgesteld door N.V. Maatschappij voor Projectontwikkeling Empeo, Utrecht, 1963.

Hoog Catharijne 1975a

Wonen in Hoog Catharijne, [Utrecht, 1975]

Hoog Catharijne 1975b

Hoog Catharijne: een stadsreconstructie, [Utrecht, 1975].

Hoog Catharijne 1978

Vijf jaar Hoog Catharijne, Utrecht, 1978.
(speciale uitgave Utrechts Nieuwsblad.)

Hoogenberk 1980

E.J. Hoogenberk, *Het idee van de Hollandse stad: stedenbouw in Nederland 1900-1930 met de internationale voorgeschiedenis*, Delft, 1980.

Hoogland 1978

R.A. Hoogland, *Kroniek van Utrecht: beknopte geschiedenis van de Domstad in jaartallen*, Utrecht, 1978.

Idsinga 1982

T. Idsinga, 'Het Nieuwe Bouwen in Rotterdam 1940-1960: wat is stedelijk wonen in een open stad?', in: *Het Nieuwe Bouwen in Rotterdam 1920-1960*, Rotterdam, Museum Boymans-van Beuningen, 1982.

Idsinga en Schilt 1987

T. Idsinga en J. Schilt, *Architect W. van Tijen 1894-1974*, Den Haag, 1987.

Jaarbeurs 1918

De Jaarbeursgebouwen op het Vredenburg te Utrecht . . . etc., Utrecht, 1918.

Jansen 1984

G.H. Jansen, *Een land van steden: het spoor van de tijd: cultuurgeschiedenis van de Hollandse stad tot 1900*, Den Haag, 1984.

(Architectuur en stedenbouw 6.)

Jobst 1922

G. Jobst, *Kleinwohnungsbau in Holland*, Berlijn, 1922.

De Jonge 1938

C.H. de Jonge, *Paulus Moreelse: portret- en genreschilder te Utrecht 1571-1638*, Assen, 1938.

Karstkarel, Van der Meide en Cremers 1982

P. Karstkarel, D. van der Meide en E. Cremers, 'Van ontmanteling tot wandeling', in: *Vesting: vier eeuwen vestingbouw in Nederland*, onder redactie van J. Sneep, H.A. Treu en M. Tydeman, Den Haag, 1982.

De Kat en Peek 1986

K. de Kat en D. Peek, *Stedenbouwkundige studie stationsgebied Utrecht*, [Amsterdam], 1986

Kernbeeld Utrecht 1970

Kernbeeld Utrecht: discussienota over de oude stad, Utrecht, gemeente Utrecht, 1970.

Kipp 1974

A.F.E. Kipp, *De immuniteit van St. Marie: de evaluatie van een stadsbeeld*, doctoraalscriptie, Utrecht, 1974.

De Klerk 1980

L.A. de Klerk, *Op zoek naar de ideale stad*, Deventer, 1980.

Koopmans 1980

G.H. Koopmans, 'Het stedelijke in stedenbouw: een verkenning van na-oorlogse visies over stedelijkheid', *Stedenbouw en volkshuisvesting*, 61 (1980) 1, p. 30-44.

Kreukels 1985a

A.M.J. Kreukels, 'Ruimtelijke planning in Nederland, 1945-1984', in: *Stedenbouw in Nederland: 50 jaar bond van Nederlandse stedenbouwkundigen*, Zutphen, 1985, p. 84-92.

Kreukels 1985b

A.M.J. Kreukels, 'Ontwikkelingen in de planningsmethodologie rond de Derde Nota met een terugblik op de Tweede Nota en aandachtspunten voor de toekomst', in: *Stedenbouw in Nederland: 50 jaar bond van Nederlandse stedenbouwkundigen*, Zutphen, 1985, p. 103-108.

Kreukels 1985c

A.M.J. Kreukels, 'Planning als spiegel van de westerse samenleving: de frontlinie van de nieuwe grootstedelijke plannen in de Verenigde Staten in de jaren tachtig', *Beleid en Maatschappij*, (1985), p. 311-332.

Kuiper 1962

J.A. Kuiper, *Rapport over de grondslagen voor een ontwikkelingsplan van de oude stad en over het tracé van een ringweg om het stadscentrum van Utrecht*, Rotterdam, 1962.

Kuiper 1965

J.A. Kuiper, *Basisplan voor de binnenstad van Utrecht*, Rotterdam, 1965.

Kuipers 1987

M. Kuipers, *Bouwen in beton: experimenten in de volkshuisvesting voor 1940*, Den Haag, 1987.
(Dissertatie Groningen.)

De Lange 1933

J. de Lange, 'De uitbreiding van het stadhuis', *De vraagbaak: jaarboek Utrecht 1933*, Utrecht, 1933.

De Leede 1987

J. de Leede, *Stadsvernieuwing 1981-1985*, Utrecht, bureau voorlichting gemeente Utrecht, 1987.

Lees 1984

A. Lees, 'The metropolis and the intellectual', in: *Metropolis 1890-1940*, onder redactie van A. Suttcliffe, Londen, 1984, p. 67-94.

De Leur 1933

C.M. de Leur, 'Het Utrechtsche stadhuis en omgeving', *Jaarboekje van "Oud-Utrecht"*, (1933), p. 138-156.

Van Lieburg 1987

M.J. van Lieburg, 'Een decennium medische historiografie in Nederland (1976-1986), in het bijzonder betreffende de negentiende eeuw', *De negentiende eeuw*, 11 (1987) 2, p. 129-140.

Lucas 1970

P. Lucas, *Overzicht van de bemoeiingen van het gemeentebestuur van Rotterdam met de wijkraden, de sociale opbouworganen en de binnengemeentelijke decentralisatie van 1945 tot 1970*, Rotterdam, 1970.

Luning Prak 1972

N. Luning Prak, 'Zeventig jaar Woningwet: huizen, plannen, voorschriften', *Plan*, (1972) 11, p. 29-44.

Luning Prak 1986

N. Luning Prak 'De huizen aan de Van Asch van Wijckskade te Utrecht', *Bulletin KNOB*, 85 (1986) 2, p. 49-56.

Van Melle 1950

M.A. van Melle, 'De cholera-epidemie van 1866 in Utrecht', *Jaarboekje van "Oud-Utrecht"*, (1950), p. 130-148.

Mens 1982

R. Mens, 'Van ideaal naar werkelijkheid in de 17de-eeuwse stadsuitleg van Groningen', *Bulletin KNOB*, 81 (1982) 4, p. 187-210.

Mens 1983

R. Mens, 'Discipline en hiërarchie: ontwerpanalyse van de vroeg 19de-eeuwse kazerne', *Wonen TABK*, (1983) 16, p. 24-29.

De Meyere 1987

J.A.L. de Meyere, *Wie wil naar Vianen toe, myn heeren? een serie spotprenten op Vianen uit 1720*, Vianen, [1987].

Meyster 1670a

E. Meyster, *Deductie ofte bewijsselijke bedencking: belangen-de d'Eemsche zee-vaerd op Stichts eygen bodem nutdienstelijk te graven*, Utrecht, 1670.

Meyster 1670b

E. Meyster, *Gerymde bedenckigh, of, Ontwerp, om Utrecht op sijn schoonst, en sterrikt te vergrooten*, Utrecht, 1670.

Van der Monde 1844-1846

N. van der Monde, *Geschied- en oudheidkundige beschrijving van de pleinen, straten, stegen, waterleidingen, wedden, putten en pompen der stad Utrecht*, Utrecht, 1844-1846, 3 delen.

Monumentencommissie 1986

Jongere bouwkunst in Utrecht: monumentale panden in de stad Utrecht uit de periode 1850-1940, onder redactie van de gemeentelijke Monumentencommissie Utrecht, Utrecht, [1986].

Moreelse 1840

H. Moreelse, 'Coype van de deductie geëxhibeert by de Heere Borgermeester Moreelsem in het collegie van de Vroedtschap der Stadt Utrecht: den xxiijen Januarij 1664, raeckende de verbeteringe ende het nodigh uytleggen der selven stadt, 't Utrecht 1664', *Tijdschrift voor geschiedenis, oudheden en statistiek van Utrecht*, 6 (1840), p. 373-396 en p. 415-437.

Norberg Schulz 1971

Chr. Norberg Schulz, *Existence, space and architecture*, Londen etc., 1971.

Nycolaas 1972

J. Nycolaas, 'Over de woningbouw: tot stand gekomen onder de Woningwet', *Plan*, (1972) 9, p. 22-36.

Nycolaas 1974

J. Nycolaas, *Volkshuisvesting: een bijdrage tot de geschiedenis van woningbouw en woningbouwbeleid in Nederland, met name sedert 1945*, Nijmegen, 1974.

Oosterman en De Wit 1986

J. Oosterman en C. de Wit, 'De achterkant van Utrecht: meer van hetzelfde of toch iets nieuws?', *Plan*, (1986) 10, p. 7-24.

Oude Gracht 1979

Ontwerp bestemmingsplan Oude Gracht Zuid, Utrecht, gemeente Utrecht, 1979, 2 delen.

Ozinga 1942

M.D. Ozinga, 'De architecten van Lodewijk Napoleon als Koning van Holland', *Oudheidkundig Jaarboek*, 11 (1942), p. 63-87.

Pekelharing 1954

G.G. Pekelharing, 'Grenswijziging Utrecht', *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw*, (1954) 3, p. 46-47.

Perks z.j.

W.A.G. Perks, *Geschiedenis van de Maliebaan*, Utrecht, z.j.

Pont 1913

F. Pont, *Friedrichstadt a/d Eider: die holländische Kolonisation an der Eider und die gottorpische Handelspolitik in den letzten dreissig Jahren des spanisch-niederländischen Krieges*, Friedrichstadt, 1913.

De Ranitz 1951

C.J.A. de Ranitz, *In het licht ener gemeentelijke grenswijziging*, Utrecht, 1951.

Raven 1864

J.W.L. Raven, 'Onderzoek naar de wijze van bekostiging der voormalige fortificatiewerken der stad Utrecht', *Kronijk van het Historisch Genootschap gevestigd te Utrecht*, 20 (1864), p. 530-558.

Van Ravesteyn 1977-1978

S. van Ravesteyn, Amsterdam, Stichting Architectuur Museum; Utrecht, Centraal Museum, 1977-1978.

Reinink 1979

A.W. Reinink, 'Stedebouw van zeventiende eeuw in heldere taal toegankelijk gemaakt', *Wonen TABK*, (1979) 18, p. 24-28.

Reinink 1984

A.W. Reinink, *Van Johannapolder tot Uithof: ontstaan en ontwikkeling van een universitaire vestiging*, Utrecht, 1984.

Rietveld 1928

G. Rietveld, 'Kleine woningen te Utrecht', *i-10*, 2 (1928) 17, 18, p. 91-93.

Rietveld 1941

G. Rietveld, 'Een nieuwe volkswoning', *De 8 en Opbouw*, 9 (1941), p. 122.

Rietveld 1957

G. Rietveld, 'Opdracht en streven', *Goed wonen*, 10 (1957) 9, p. 187.

Roding 1980

J.G. Roding, 'Gerard Melder in Noorwegen', *Maandblad van Oud-Utrecht*, 53 (1980) 12, p. 146-148.

Roding 1986

J. Roding, *Schoon en net: hygiëne in woning en stad: de cultuurgeschiedenis van bad en toilet*, Den Haag, 1986. (Architectuur en stedebouw 8.)

Rodwin en Hollister 1984

Cities of the mind: images and themes of the city in the social sciences, onder redactie van L. Rodwin en R.M. Hollister, New York etc., 1984.

Rotterdam 1982

Het Nieuwe Bouwen in Rotterdam 1920-1960, Rotterdam, Museum Boymans-van Beuningen, 1982.

De Ruijter 1980a

P. de Ruijter, 'Van uitbreidingsplan over Streekplan naar Nationaal Plan: stedebouw in het "Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedebouw" 1920-1945', *Stedebouw en volkshuisvesting*, 61 (1980) 1, p. 12-29.

De Ruijter 1980b

P. de Ruijter, 'Over de opkomst van de moderne stedebouw en planologie (1870-1945) en de berekenis van het Nederlandsch Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Stedebouw', *Akt*, (1980) 2, p. 14-27; 3, p. 11-21.

De Ruijter 1983

P. de Ruijter, *Stedebouw-onderwijs 1900-1945: over de voor-geschiedenis van het onderwijs in de stedebouwkunde, landschapsarchitectuur en planologie*, Den Haag, 1983.

De Ruijter 1987

P. de Ruijter, *Voor volkshuisvesting en stedebouw*, Utrecht, 1987.

Scheffer 1922

L.S.P. Scheffer, 'Utrechtse woningcomplexen der laatste jaren', *Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedebouw*, (1922), p. 302-306.

Scheltema 1828

[J. Scheltema], *Iets over de uitzetting van en de verbeteringen en verfraaijingen in en om de stad Utrecht, door een inwoner*, Utrecht, 1828.

Scheltema 1835

J. Scheltema, 'Overzicht van de voornaamste verfraaijingen, veranderingen en verbeteringen, welke, sedert den jare 1820, te Utrecht zijn daargesteld', *Tijdschrift voor geschiedenis, oudheden en statistiek van Utrecht*, 1 (1835), p. 247-290.

Schilt 1982

J. Schilt, '1947-1957: tien jaar "Opbouw"', in: *Het nieuwe bouwen in Rotterdam 1920-1960*, Rotterdam, Museum Boymans-van Beuningen, 1982, p. 139-170.

Schukking en Labouchère 1941

W.H. Schukking en G.C. Labouchère, 'De oudste bastions van Utrecht', *Maandblad van "Oud-Utrecht"*, 16 (1941) 7, p. 49-52.

Singelenberg 1959

P. Singelenberg, 'Berlage en Feuchtinger', *Maandblad van Oud-Utrecht*, 32 (1959), p. 59-65.

Singelenberg 1972

P. Singelenberg, *H.P. Berlage: idea and style: the quest for modern architecture*, Utrecht, 1972.

Singelenberg 1980

P. Singelenberg, 'Rietveld en woningtypologie', *Kunstwerk*, (1980) 20-21, p. 14-19.

Singelenberg 1985

P. Singelenberg, *Over zakelijkheid bij Berlage en rationalisme bij Rietveld*, Nijmegen, 1985.

Sitte 1901

C. Sitte, *Der Städte-Bau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen*, Wenen, 1901. (3de druk).

Smook 1984

R.A.F. Smook, *Binnensteden veranderen: atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw*, Zutphen, 1984. (Dissertatie Delft.)

Sneep, Treu en Tydeman 1982

Vesting: vier eeuwen vestingbouw in Nederland, onder redactie van J. Sneep, H.A. Treu en M. Tydeman, Den Haag, 1982.

Soons 1972

A.C.M. Soons, 'Besluitvorming in de raad rond het plan Hoog Catharijne', *Plan*, (1972) 5, p. 33-35.

Spoorwegplan 1906

Verslag der Staatscommissie ingesteld bij Koninklijk Besluit van 17 mei 1902, nr. 17 om te onderzoeken op welke wijze de spoorwegen, de gewone wegen en de waterwegen in en rondom Utrecht zouden behooren te worden gewijzigd, Den Haag, 1906.

Stadsrandstudie 1985

Stadsrandstudie 1985, Utrecht, ROVU, 1985.

Stadsvernieuwing 1975

Nota aanwijzing stadsvernieuwingsgebieden, Utrecht, gemeente Utrecht, 1975.

(1ste versie.)

Stadsvernieuwing 1976

Nota aanwijzing stadsvernieuwingsgebieden, Utrecht, gemeente Utrecht, 1976.

(1ste herziene versie.)

Stadsvernieuwing 1977

Nota aanwijzing stadsvernieuwingsgebieden, Utrecht, gemeente Utrecht, 1977.

(2de herziene versie.)

Steinmann 1979

CIAM, Internationale Kongresse für Neues Bauen, Dokumente 1928-1939, onder redactie van M. Steinmann, Basel etc., 1979.

Stichting Menno van Coehoorn 1977

Atlas van historische vestingwerken in Nederland, deel III, eerste aflevering: Utrecht, 2de, herziene uitgave, [z.p.], 1977.

Struick 1968

J.E.A.L. Struick, *Utrecht door de eeuwen heen*, Utrecht etc., 1968.

Struick 1974

J.E.A.L. Struick, *De Stadhuisbrug: tussen winkel en raadhuis*, Utrecht, 1974.

Structuurplan 1951

Rapport betreffende de ontwikkeling der stedelijke agglomeratie Utrecht: hoofdrapport structuurplan, Utrecht, Gemeentewerken, 1951.

Struktuurnota 1971

Struktuurnota Utrecht: ontwikkeling van het structuurplan voor de binnenstad, Utrecht, gemeente Utrecht, 1971.

Struktuurplan 1979

Struktuurplan voor de binnenstad Utrecht, Utrecht, gemeente Utrecht, 1979.

Swillens 1926

P.T.A. Swillens, 'Paulus Moreelse: "const-schilder en Raedt in de Vroedtschap"', *Jaarboekje van "Oud Utrecht"*, (1926), p. 114-135.

Tafari 1973

M. Tafuri, *Progetto e utopia*, Rome, 1973.

Tafari en Dal Co 1979

M. Tafuri en F. Dal Co, *Modern architecture*, New York, 1979.

Taverne 1978

E. Taverne, *In 't land van belofte: in de nieuwe stad: ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680*, Maarssen, 1978.

(Dissertatie Groningen.)

Taverne 1983

E. Taverne, 'Architects without architecture: architectuurdiscussie in Nederland na 1940', in: *Architectuur en planning: Nederland 1940-1980*, onder redactie van U. Barbieri, Rotterdam, 1983, p. 24-47.

Temminck Groll 1972

C.L. Temminck Groll e.a., 'Utrecht in de zeventiende eeuw: architectonische en stedenbouwkundige aspecten', *Jaarboekje van "Oud-Utrecht"*, (1972), p. 115-143.

Thijssen z.j.

F. Thijssen, *Wonen in Utrecht 1850-1940*, Utrecht, z.j.

Van Tijen 1941a

W. van Tijen e.a., 'Woonmogelijkheden in het nieuwe Rotterdam', *De 8 en Opbouw*, 9 (1941), p. 117 e.v.

Van Tijen 1941b

W. van Tijen e.a., *Woonmogelijkheden in het nieuwe Rotterdam*, Rotterdam, 1941.

Van Tijen en Maaskant 1943

W. van Tijen en H. Maaskant, *Toelichting studie voor een stedelijke tuinwijk*, Rotterdam, 1943.

Uitbreiding 1877

Voorstel tot het vaststellen van een plan voor uitbreiding der gemeente Utrecht, Utrecht, 1877.

Uitbreiding 1885

Algemeen verslag van het onderzoek betreffende het plan van uitbreiding der gemeente, Utrecht, 1885.

Unwin 1909

R. Unwin, *Town planning in practice: an introduction to the art of designing cities and suburbs*, Londen, 1909.

Utrecht 2005 1980

Utrecht in 2005, Utrecht, 1980.

Utrecht in de Randstad 1987a

Utrecht, plaats in de Randstad: analyse van een compacte stad, spoorwegknooppunt en voorzieningenpool, Utrecht, Dienst Ruimtelijke Ordening, 1987.

Utrecht city-project 1987b

Het Utrecht city-project: naar een nieuwe stedenbouwkundige visie en aanpak voor het Utrechtse stationsgebied, Utrecht, Dienst Ruimtelijke Ordening, 1987.

Van der Valk en De Ruijter 1985

A. van der Valk en P. de Ruijter, 'De stadsaanleg tussen 1850 en 1920' in: *Algemeen uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar: 1935/1985*, onder redactie van W. Hartman e.a., Amsterdam, 1985, p. 9-19.

Verordening 1857

Verordening op het bouwen en sloopen, Utrecht, 1857.

Van Voorden 1987

Stedenbouwkundige ontwikkelingen (1850-1940), onder redactie van F.W. van Voorden, Zeist etc., 1987.

Vredenburg 1977

Vredenburg gekraakt: beleg en afbraak van een dwangburcht (1576-1577), Utrecht, Gemeentelijke Archiefdienst, 1977.

Van Vuuren 1938

L. van Vuuren, *Rapport betreffende een onderzoek naar de sociaal-economische structuur van een gebied in de provincie Utrecht omvattende Utrecht als centrumgemeente en negen randgemeenten*, Utrecht, 1938.

Wattjes 1925

J.G. Wattjes, 'Moderne bouwkunst in Utrecht', *Het Bouwbedrijf*, 2 (1925) 9, p. 315-322.

Wattjes 1931

J.G. Wattjes, *Moderne Nederlandsche villa's en landhuizen*, Amsterdam, 1931.

Werkgroep beschermd stadsgezicht 1978

Werkgroep uitbreiding beschermd stadsgezicht, *Naar een uitbreiding van het beschermd stadsgezicht van Utrecht*, Utrecht, 1978.

Werkgroep herstel leefbaarheid 1972a

Werkgroep herstel leefbaarheid oude stadswijken Utrecht, *Ideeënchets Mariaplaats en omgeving*, Utrecht, 1972.

Werkgroep herstel leefbaarheid 1972b

Werkgroep herstel leefbaarheid oude stadswijken Utrecht, *Rapport Achter Clarenburg en omgeving*, Utrecht, 1972.

Werkgroep herstel leefbaarheid 1973

Werkgroep herstel leefbaarheid oude stadswijken Utrecht, *SHV contra Achter Clarenburg*, Utrecht, 1973.

Werkgroep herstel leefbaarheid 1975

Werkgroep herstel leefbaarheid oude stadswijken Utrecht, *Utrecht op zijn smalst*, Utrecht, 1975.

Werkgroep herstel leefbaarheid 1977

Werkgroep herstel leefbaarheid oude stadswijken Utrecht, *'Cityschil', een visie op Leidseveergebied, Wijk C, Be-
muurde Weerd en Lauwerecht*, Utrecht, 1977.

Werkgroep herstel leefbaarheid 1978

Werkgroep herstel leefbaarheid oude stadswijken Utrecht, *Utrechtse stegen in het slop*, Utrecht, 1978.

Werkgroep herstel leefbaarheid 1985

Werkgroep herstel leefbaarheid oude stadswijken Utrecht, *Stop de kantoren, voor een leefbaar stadscentrum*, Utrecht, 1985.

Van der Weyde 1929

A.J. van der Weyde, 'De arbeidstherapie in "Het geneeskundig gesticht voor krankzinnigen te Utrecht" voor omstreeks 100 jaren', *Jaarboekje van "Oud-Utrecht"*, (1929), p. 177-181.

Van Wieringen 1982

J.S. van Wieringen, 'De overgang van het Oudnederlandse naar het Nieuwnederlandse stelsel 1648-1704', in: *Vesting: vier eeuwen vestingbouw in Nederland*, onder redactie van J. Sneep, H.A. Treu en M. Tydeman, Den Haag, 1982, p. 36-51.

De Widt 1966

D.J. de Widt, *Aspecten van de stedenbouwkundige dynamiek van Utrecht*, Delft, 1966.

Wilmer 1978

C.C.S. Wilmer, 'De veranderingen in het Utrechtse stadsbeeld van ca 1570 tot ca 1620', *Jaarboek Oud Utrecht*, (1978), p. 89-105.

Van Winter 1975

J.M. van Winter, 'Utrecht aan de Rijn: Middeleeuwse Rijnloop en wordingsgeschiedenis van de stad Utrecht', *Jaarboek Oud-Utrecht*, (1975), p. 44-72.

Van der Woud 1983

A. van der Woud, *CIAM: volkshuisvesting stedenbouw: housing townplanning*, Otterlo, Rijksmuseum Kröller-Müller, 1983.

Van der Woud 1987

A. van der Woud, *Het lege land: de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, Amsterdam, 1987.
(Dissertatie Groningen.)

Van der Wyck 1959

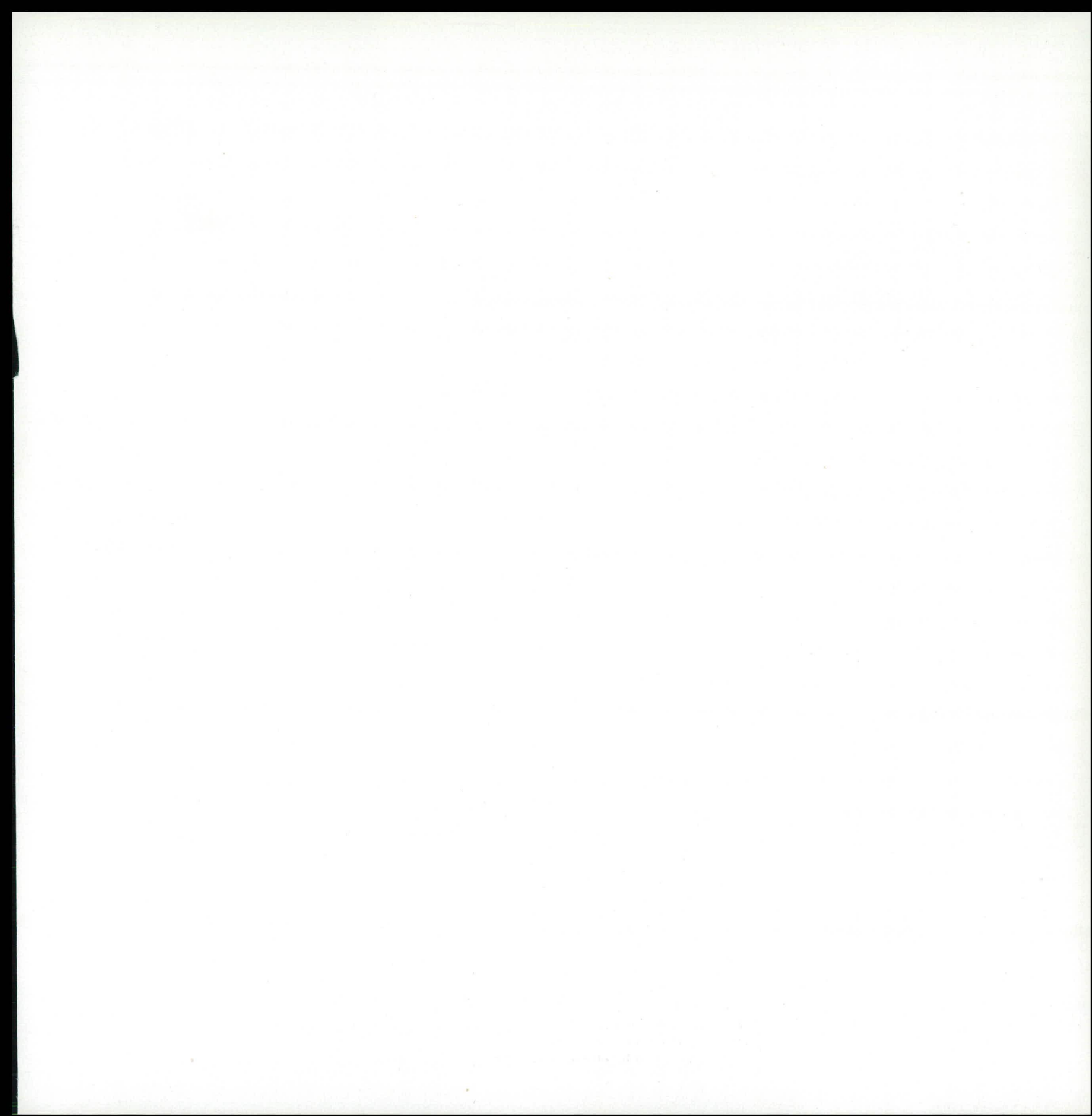
H.W.M. van der Wyck, 'Het plan-Zocher', *Maandblad van Oud-Utrecht*, 32 (1959), p. 65-68.

Zwiers 1923

L. Zwiers, *Kleine woningen*, Amsterdam, 1923.

Herkomst van de foto's

Amsterdam: Nederlands Documentatiecentrum voor de Bouwkunst — De Bilt: André Mirck — Delft: Fotografische Dienst, Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit — Den Haag: Algemeen Rijksarchief, A. Dingjan, Gemeentemuseum en Mauritshuis — Haarlem: Frans Halsmuseum en Teylers Stichting — Leiden: Universiteits Bibliotheek, collectie Bodel Nijenhuis — Rotterdam: Atlas van Stolk — Utrecht: Architectenburo Kees de Kat, Centraal Museum, Rob Dettingmeijer, Ontwikkelingsmaatschappij Empeo, Gemeentelijke Fotodienst, NV Hoog Catharijne Beheer, DRO afdelingen Voorlichting en Stedebouw en Verkeer — Zürich: Institut für Geschichte und Theorie der Architektur, CIAM-Archiv.



Colofon

© 1988 Centraal Museum Utrecht en de auteurs

Druk: Drukkerij Elinkwijk b.v., Utrecht

Vormgeving boek en tentoonstelling: Jos Stoopman

Redactie- en tentoonstellingssecretariaat: Lydia van Oosten

Fotodocumentatie: Charlie Koens

Audiovisuele en educatieve begeleiding: Hans Schopping