



Gemeente Utrecht

# De Blekersgracht



CRL01: Een archeologische begeleiding  
binnen het Plan Moreelse (Utrecht)  
Basisrapportage Archeologie 143



Basisrapportage Archeologie 143

# De Blekersgracht

CRL01 : Een archeologische begeleiding binnen het Plan Moreelse (Utrecht)

**Eric van Wieren**

Erfgoed gemeente Utrecht  
Korte Minrebroederstraat 2  
3512 GG Utrecht

Maart 2018

## Administratieve gegevens van het project

**Projectcode en -naam:**

CRL01, Heycopstraat-Croeselaan, warmteleiding Eneco

**Locatie:**

Heycopstraat en Croeselaan, Utrecht

**Zaakidentificatie-nummer Archis:**

4040590100

**Landelijke coördinaten:**

135838, 455361 (NW)

135881, 455287 (ZO)

**Opdrachtgever:**

Eneco

G. Trouwborst

Keulsekade 181

3534AC Utrecht

**Uitvoerder:**

Erfgoed gemeente Utrecht

Korte Minrebroederstraat 2

3512 GG Utrecht

**Coördinator vanuit de gemeente (bevoegd gezag):**

A.M. Bakker

**Dagelijkse leiding onderzoek:**

E. van Wieren

**Uitvoering veldwerk:**

7 april tot 12 mei 2017

**Beheer en plaats van documentatie:**

Erfgoed gemeente Utrecht

Korte Minrebroederstraat 2

3512 GG Utrecht

telefoon 030 286 0000

**ISBN:**

978-94-92694-18-8

**Goedkeuring senior KNA-archeoloog:**

H.L. Wynia

29 maart 2018

**Goedkeuring bevoegd gezag:**

A.M. Bakker

29 maart 2018



# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>
<hr/>	
<b>1 Inleiding</b>	<b>7</b>
<hr/>	
1.1 Inleiding	7
1.2 Doel van het onderzoek	7
1.3 Archeologische verwachting en eerder onderzoek	7
1.4 Onderzoeksvragen	7
1.5 Methode	10
<b>2 Landschappelijke, historische en archeologische achtergrond</b>	<b>15</b>
<hr/>	
2.1 Landschappelijk	15
2.2 Historisch en archeologisch	15
2.3 Het plan Moreelse	15
<b>3 Archeologische resultaten</b>	<b>29</b>
<hr/>	
3.1 Inleiding	29
3.2 Resultaten	29
<b>4 Conclusie</b>	<b>35</b>
<hr/>	
4.1 Conclusie	35
4.2 Beantwoording onderzoeksvragen	35
<b>Noten</b>	<b>37</b>
<hr/>	
<b>Literatuur</b>	<b>37</b>
<hr/>	
<b>Colofon</b>	<b>38</b>
<hr/>	



# Samenvatting

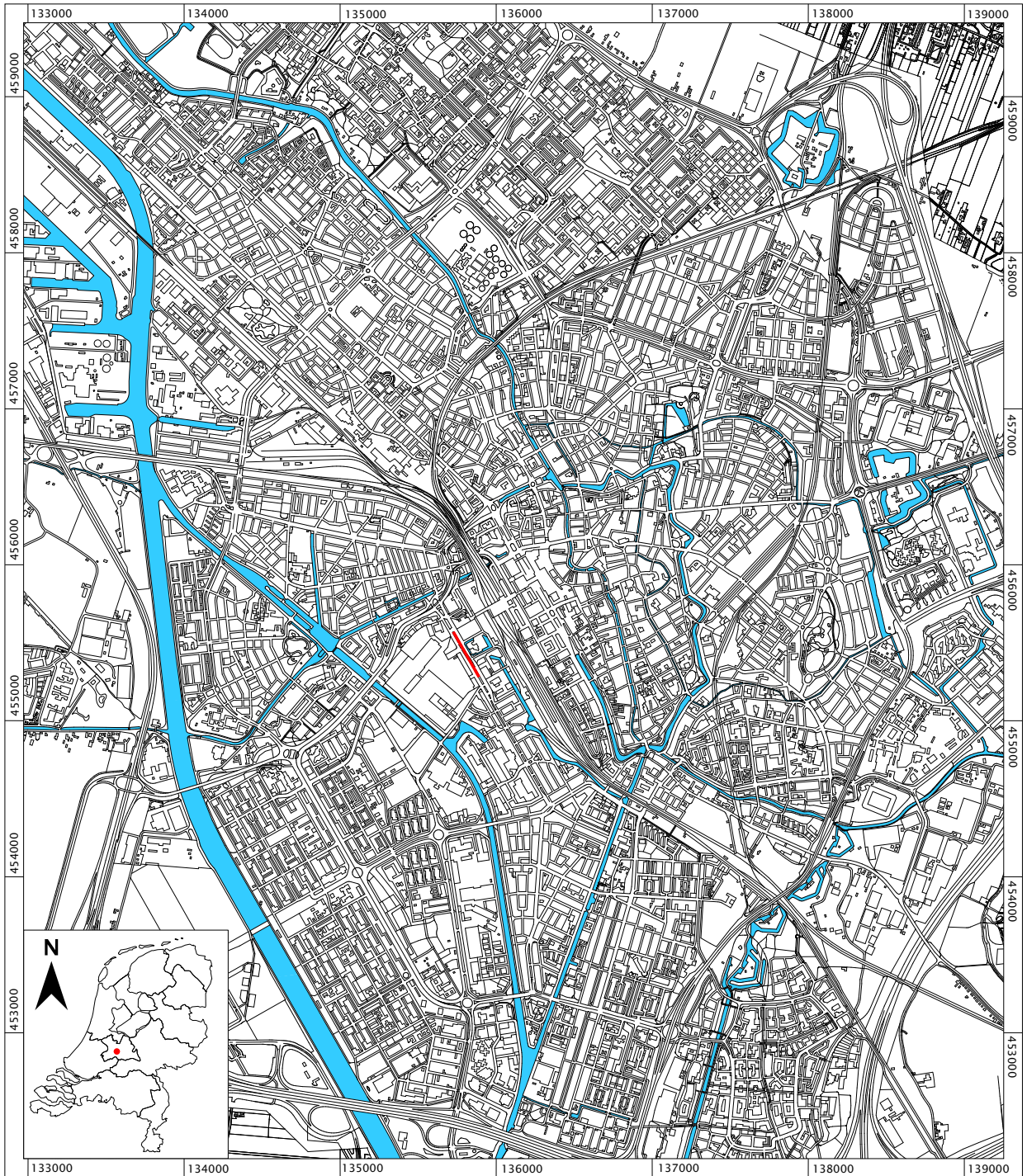
Tussen 7 april en 12 mei 2017 is door archeologen van de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht een opgraving variant archeologische begeleiding uitgevoerd bij de aanleg van nieuwe warmteleidingen onder de Croeselaan door Eneco.

Op de kaart van Jacob van Deventer uit 1557 zijn meerdere kleine nederzettingen in de nabijheid van het plangebied afgebeeld. Het plangebied bevindt zich daarnaast binnen de ambitieuze stadsuitbreidingplannen van Hendrick Moreelse uit 1664. De Blekers- of (Derde) Moesgracht, een van de grachten van dit plan, ligt onder de Croeselaan. Deze watergang is tussen 1927 en 1931 gedempt, waarna de Croeselaan, die oorspronkelijk ten westen van de gracht lag, verbreed kon worden. Het uitgraven van het nieuwe leidingcunet kon bovendien de mogelijkheid bieden om de bodemopbouw in het gebied te bestuderen.

Het nieuwe cunet voor de warmteleidingen ligt op de plaats van de voormalige Moesgracht. Bij de demping in 1927-1931 is deze gracht echter drooggelegd en gesaneerd. De gracht is zo grondig uitgebaggerd dat de alle oorspronkelijke vullingslagen verdwenen zijn. Ook is er nog tijdens de demping een riool aangelegd op de plaats van de voormalige gracht, dat al voor 2017 deels weer verwijderd was. Door deze werkzaamheden is het bodemarchief verstoord geraakt waardoor elk spoor van de voormalige Moesgracht verdwenen is.

Voorafgaand aan de herinrichting van het gebied eind jaren twintig, toen de markthallen gebouwd werden, is het plangebied ook opgehoogd, waardoor de oudere lagen nu dieper onder het maaiveld liggen.

Er zijn bij het onderzoek slechts sporen uit de late negentiende en/of vroege twintigste eeuw aangetroffen. Vier dikke houten palen waren onderdeel van een ophaalbrug. Over deze brug waren de percelen Croeselaan 16, 18 en 20 bereikbaar. De brug en de beschoeiing hebben tot aan de demping van dit deel van de Blekersgracht in 1928 dienst gedaan. Ook zijn er in het dempingszand planken van de houten beschoeiing van de gracht aangetroffen.



Afb. 1.1 Het onderzoeksgebied (rode lijn) op gemeentelijk en landelijk niveau.



# 1 Inleiding

## 1.1 Inleiding

Tussen 7 april en 12 mei 2017 is door archeologen van de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht een opgraving variant archeologische begeleiding uitgevoerd bij de aanleg van een nieuwe warmteleiding onder de Croeselaan door Eneco (afb. 1.1). Bij de werkzaamheden is een twee meter brede betonnen goot met daarin de oude warmteleidingen verwijderd en zijn er twee nieuwe buizen voor de stadsverwarming gelegd (afb. 1.2). Een deel het nieuwe tracé zou in mogelijk ongeroerde grond aangelegd worden. De sleuven waren twee meter diep, maar plaatselijk, waar de nieuwe buizen onder bestaande kruisende leidingen door geleid moesten worden, tot 2,6 meter diep. Het nieuwe leidingtracé ligt in een gebied waarvoor deels een hoge archeologische verwachting en deels een archeologische verwachting geldt. Het bevoegd gezag, de gemeente Utrecht, heeft daarom besloten dat de werkzaamheden archeologisch begeleid moesten worden, zodat eventueel aanwezige archeologische resten onderzocht en gedocumenteerd konden worden. In de ondergrond van het plangebied zijn bij een boor- en bureauonderzoek meerdere oude rivierlopen aangeboord of aangetoond. Het plangebied ligt daarnaast binnen het slechts deels uitgevoerde Plan Moreelse, het ambitieuze stadsuitbreidingsplan van burgemeester Hendrik Moreelse uit 1664. De Blekersgracht, een van de gedempte grachten van dit slechts deels uitgevoerde uitbreidingsplan, bevindt zich onder de huidige Croeselaan.

## 1.2 Doel van het onderzoek

Het doel van het archeologische onderzoek was het documenteren van gegevens en het veiligstellen van het vondstmateriaal van mogelijk aanwezige vindplaatsen, om zo de informatie die van belang is voor de kennisvorming over het verleden te behouden.

## 1.3 Archeologische verwachting en eerder onderzoek

Het nieuwe leidingtracé ligt op de gemeentelijke archeologische waardenkaart over een lengte van 100 meter in een gebied met een hoge archeologische verwachting en 120 meter van het tracé ligt in een gebied met een archeologische verwachting (afb. 1.3). In deze gebieden geldt voor bodemroerende ingrepen groter dan 100

m<sup>2</sup>, respectievelijk 1000 m<sup>2</sup> en dieper dan 50 cm, een vergunningsplicht. Het totale onderzoeksgebied heeft, bij een sleufbreedte van drie meter op het maaiveld, een oppervlakte van circa 660 m<sup>2</sup>.

Hoewel het plangebied een (deels hoge) archeologische verwachting heeft, zijn er bij het bureau- en booronderzoek dat Transect<sup>1</sup> in april 2016 heeft uitgevoerd geen vindplaatsen vastgesteld (afb. 1.3). Wel is er in de boringen baksteen en hout aangetroffen. Meerdere boringen zijn gestuit op onderaardse objecten, waarvan de aard onbekend gebleven is. Deze objecten kunnen van archeologische waarde zijn, aangezien het gebied al in het midden van de zestiende eeuw bewoond was. Op de kaart van Jacob van Deventer uit 1557 staat er in het gebied ten zuidwesten van de middeleeuwse stad verspreide bebouwing aangegeven.<sup>2</sup> Ook blijkt uit het boor- en bureauonderzoek dat er meerdere fossiele Rijnlopen in het plangebied aanwezig zijn. Omdat het leidingtracé binnen de meandergordels van de middeleeuwse Rijn ligt is de kans op pre-middeleeuwse resten klein, omdat eventueel aanwezige oudere nederzettingen door de rivier geërodeerd zullen zijn. De kans op resten uit de late middeleeuwen en de nieuwe tijd is veel groter. De bodemkundige, archeologische en historische achtergrond van het gebied wordt in hoofdstuk 2 besproken.

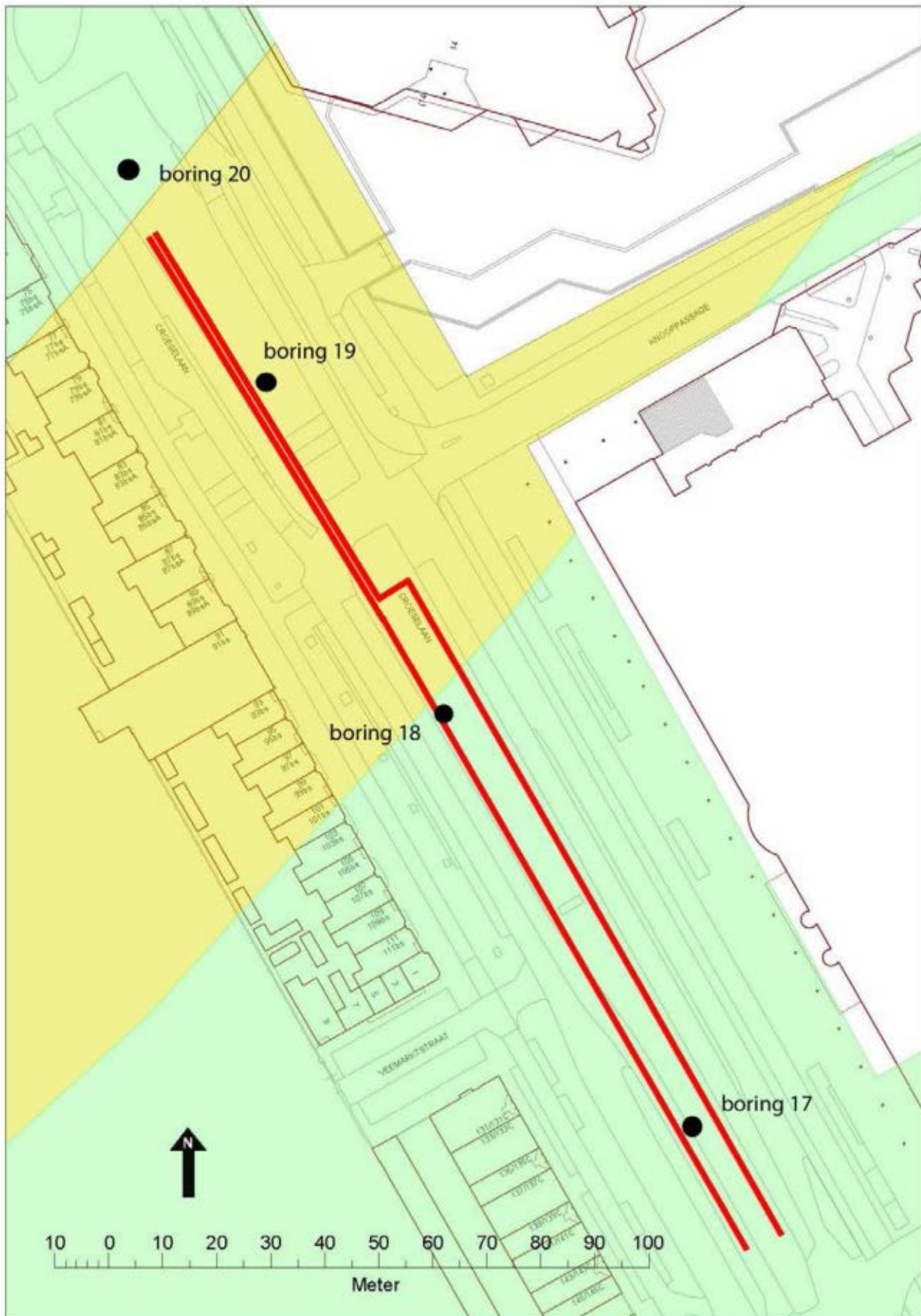
## 1.4 Onderzoeksvragen

In het PvE zijn de onderstaande onderzoeksvragen opgenomen:<sup>3</sup>

- Hoe ziet de bodem in het plangebied eruit (geologisch, geomorfologisch, bodemkundig)? Komt dit overeen met wat (op basis van het vooronderzoek) werd verwacht? Zo nee, wat is hiervoor de verklaring? Zijn in het plangebied restgeulen, stroomruggen, oever- en beddingafzettingen aanwezig, en zo ja, wat is hiervan de dikte, diepteligging, aard en ouderdom?
- Zijn in het plangebied archeologische structuren en/of sporen aanwezig, en zo ja, wat is hiervan de (diepte) ligging, omvang, aard, ouderdom, fasering, conservering en gaafheid?
- Welke vondstcategorieën zijn aanwezig? Wat is de datering en conservering? Wat is de informatiewaarde van het vondstmateriaal?



Afb. 1.2 De oude, te verwijderen buizen (in rood) en het tracé van de nieuwe buizen (in geel) (bron: Duurland 2016, bijlage 3).



Afb. 1.3 Het tracé van de oude en nieuwe leidingen op de archeologische waardenkaart, met de een deel van de boringen van Transect. In groen het gebied met een archeologische verwachting, in geel het gebied met een hoge archeologische verwachting (bron: Duurland 2016, bijlage 6).

- Wat is de fysieke en inhoudelijke kwaliteit van de aangetroffen archeologische resten?

- Welke uitspraken kunnen op basis van de aangetroffen archeologische resten (sporen en vondsten) worden gedaan over de activiteiten die in het plangebied hebben plaatsgevonden en de ontwikkelingen daarin?

-Zijn er aanwijzingen voor, of resten van de middeleeuwse weg "Lijnpad" aanwezig. Is op de plaatsen waar het Lijnpad de restgeul oversteekt sprake van bijzondere maatregelen (b.v. brug om de oversteek makkelijker te maken. Zo ja, wat is aard, bouwwijze en datering hiervan?

-Hoe zijn de puinlagen te duiden die zijn aangetroffen in de booronderzoeken van Transect (Nales 2016) en RAAP (Jansen 2010).

-Wordt het grachtenstelsel uit 1664-1666 aangesneden door het leidingtracé?

## 1.5 Methode

Het onderzoek is, zoals beschreven in het PvE, uitgevoerd conform de richtlijnen KNA versie 3.3 en de richtlijnen voor archeologisch onderzoek van de gemeente Utrecht, aangevuld met bepalingen die specifiek zijn voor dit onderzoek.<sup>4</sup> Deze bepalingen waren erop gericht om de samenwerking tussen de archeologen en de civiele aannemer zo goed mogelijk te laten verlopen, zodat het archeologische onderzoek zo goed mogelijk uitgevoerd kon worden. De werkzaamheden aan de nieuwe warmteleiding bestond uit twee delen: het verwijderen van de oude betonnen goot met daarin twee buizen van de stadsverwarming en het leggen van twee nieuwe buizen. Bij het verwijderen van de oude betonnen groot met leidingen werd weinig tot geen verstoring verwacht, en deze werkzaamheden hoefden dan ook niet structureel begeleid te worden. Het tracé voor de nieuwe buizen lag deels op dezelfde plaats als de oude buizen, maar in een deel van het gebied met een hoge archeologische verwachting werden de nieuwe buizen in een nieuw tracé gelegd (afb. 1.3). Bij het uitgraven van dit nieuwe tracé moest volgens het PvE in principe permanent een archeoloog aanwezig zijn. Dit nieuwe tracé was op het maaiveld drie meter breed en onderin 2,5 meter breed. De sleuf was minimaal twee meter diep, maar plaatselijk tot 2,6 meter diep op de plaats



Afb. 1.4 Een van de proefsleufjes die gegraven zijn om de ligging van kabels en leidingen te controleren, gezien richting het noorden. De ondergrond bleek geheel uit (deels geroerde) recente ophogingspakketten van scherp zand en dempingszand van de Blekersgracht te bestaan.

waar de warmtebuizen onder andere leidingen door geleid moesten worden. De bodem van de sleuf lag tussen 0,1 m-NAP en 0,5 m+NAP, maar grotendeels rond 0,4 m+NAP. Het uitgraven van het deel van het cunet dat binnen het gebied met een hoge archeologische verwachting ligt, is geheel archeologisch begeleid.

Omdat de bodemopbouw geheel uit recente lagen bestond en gezien de grote mate van verstoring, is na het begeleiden van dit eerste deel van het tracé met de uitvoerder en het bevoegd gezag afgesproken dat de rest van het tracé, dat in een gebied met archeologische verwachting ligt, zonder continue archeologische begeleiding uitgraven kon worden en dat de uitvoerder contact zou opnemen indien er toch oudere, donkere lagen, puin of hout, etc. aangetroffen zou worden. Dit was ook geadviseerd door Transect, op basis na de resultaten van het boor- en bureauonderzoek.<sup>5</sup> De kans op archeologische sporen werd klein geacht in dit gebied. Wel zou in dit deel van het tracé mogelijk de bodemopbouw gedocumenteerd kunnen worden.

Voordat het nieuwe cunet gegraven werd zijn er vier proefsleufjes gegraven om te onderzoeken of er niet gedocumenteerde kabels en leidingen aanwezig waren en om de (diepte)ligging van wel bekende kabels en leidingen te controleren. Het graven van twee van deze proefsleufjes van circa vier bij twee meter is archeologisch

begeleid. De bodemopbouw bleek in beide sleufjes geheel uit recent scherp zand te bestaan (afb. 1.4). Deze sleufjes lagen buiten het gebied met een hoge archeologische verwachting.

De minimaal twee meter diepe sleuf voor de nieuwe stadsverwarmingsbuizen is deels uitgegraven met een beschot om het instorten van de sleufwanden te voorkomen. De bovenste meter van de sleuf, drie meter breed, werd zonder schotten gegraven. Vervolgens werden er H-profielen in de grond gedrukt, waar schotten tussen geplaatst werden. Daarna werd de sleuf verder verdiept, waarbij de schotten mee naar beneden zakten tot de maximale ondergravingsdiepte van 2 tot 2,6 meter bereikt was (afb. 1.5a t/m d). Hierdoor kon het onderste deel van het profiel niet onderzocht worden. De ondergrond in het plangebied bleek tot op de bodem van de sleuf te bestaan uit scherp zand en (geroerde) recente ophogingspakketten. Het is niet waarschijnlijk dat er in het profiel wel ongestoorde oudere lagen zichtbaar geweest zouden zijn.

Zolang er geen archeologische resten aan het licht kwamen is de voortgang van het graafwerk bijgehouden op een uitsnede van de kadastrale kaart (1:500) waarop ook het te ontgraven tracé was afgebeeld. De voortgang is in de dagrapporten genoteerd ten opzichte van de huisnummers van de Croeselaan. Indien er sporen of vondsten



Afb. 1.5a Het uitgraven van de sleuf tussen schotten. Op de bodem is slechts scherp zand te zien, gezien richting het zuidoosten.



Afb. 1.5b In de diepste delen van de sleuf worden er dwarsbalken tussen de schotten geplaatst om de gronddruk om te vangen, gezien richting het noorden.



Afb. 1.5c Onderin de sleuf wordt een laagje schoon zand aangebracht, gezien richting het zuidoosten.

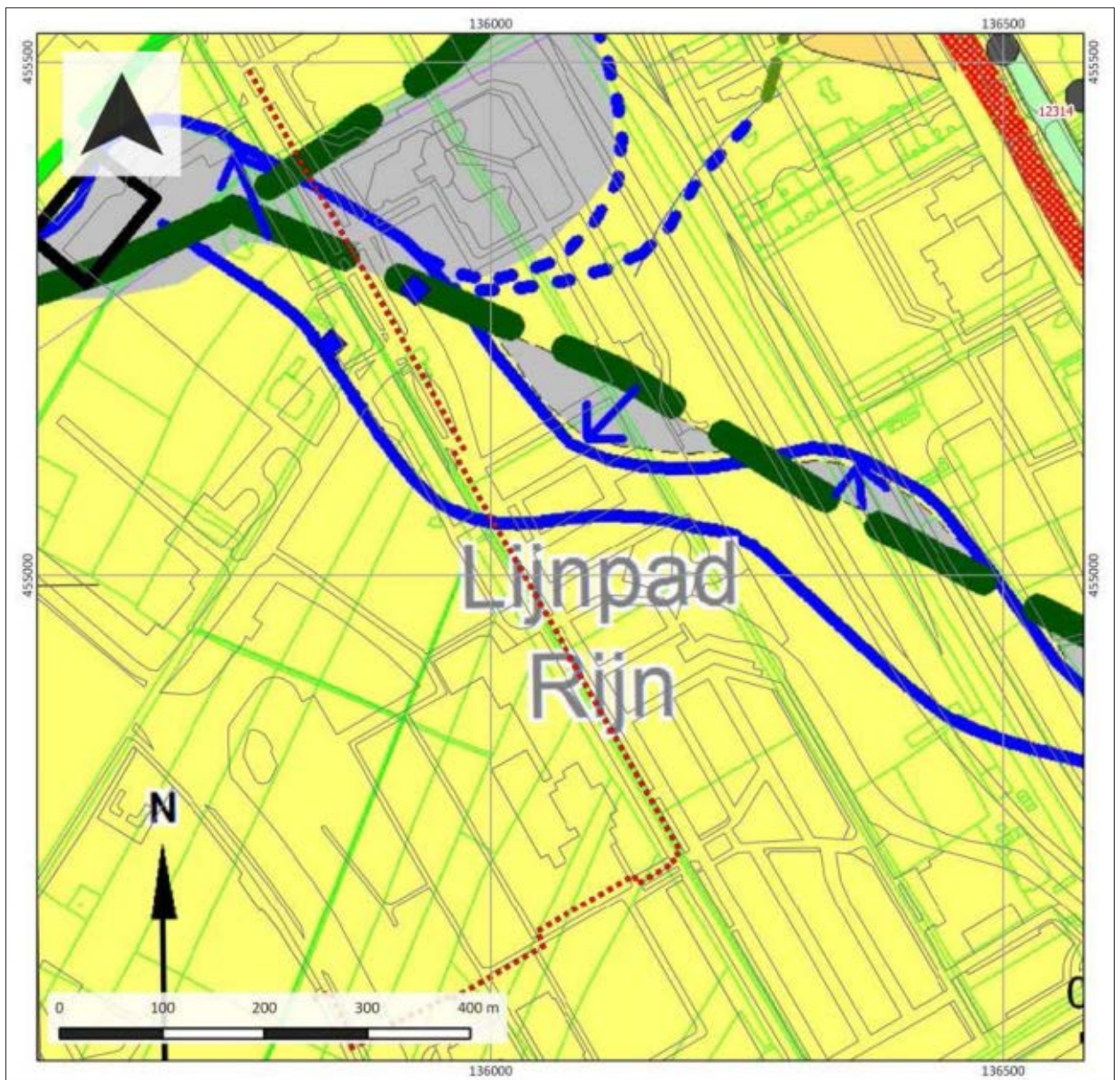


Afb. 1.5d De nieuwe buizen in het cunet, gezien richting het zuidoosten.

aangetroffen waren, zouden deze met de GPS ingemeten worden. Er is echter alleen een zeer beperkt aantal recente resten aangetroffen. Deze zijn met een meetlint ingemeten ten opzichte van de bestaande bebouwing en het straatmeubilair. Er zijn geen vondsten verzameld. Er is één veldtekening gemaakt en er zijn 61 digitale foto's gemaakt.

#### *Personele inzet*

Het veldwerk is uitgevoerd door E. van Wieren en M.F.D. Duurland. Het bevoegd gezag namens de gemeente Utrecht was A.M. Bakker. De resultaten van het onderzoek zijn uitgewerkt door E. van Wieren. De redactie is uitgevoerd door A.M. Bakker.



Afb. 2.1 De veronderstelde middeleeuwse rivierlopen in het plangebied. De rode stippellijn is het tracé van de stadsverwarming. De vroegmiddeleeuwse rivierlopen zijn in donkergroen weergegeven, de laatmiddeleeuwse in donkerblauw (bron: Nales 2016, ook in Duurland 2016, bijlage 10).



## 2 Landschappelijke, historische en archeologische achtergrond

### 2.1 Landschappelijk

Utrecht ligt aan de noordrand van het Midden-Nederlandse rivierengebied. Rond 4450 voor Chr. verlegde de Rijn, die tot dan toe zuidelijker stroomde, vanaf Wijk bij Duurstede zijn loop richting het noorden.<sup>6</sup> Dit zogenaamde Utrechtse stroomsysteem bleef actief totdat de Kromme Rijn in 1122 bij Wijk bij Duurstede werd afgedamd. Sinds die tijd wordt het grootste deel van het Rijnwater via de Lek naar de Noordzee afgevoerd. Het Utrechtse stroomsysteem heeft als gevolg van de wisselende mate van rivieractiviteit drie, elkaar in de tijd opvolgende, stroomgordels gehad. De oudste stroomgordel is de Werkhoven-stroomgordel (4450-1750 voor Chr.), de tweede de Houten-stroomgordel (2250-800 voor Chr. De jongste stroomgordel is de Kromme Rijn-stroomgordel (1250 voor Chr. tot 1122 na Chr.). Deze laatste stroomgordel bestaat nog steeds in de vorm van een watervorende restgeul. Alle drie de stroomgordels zijn in de ondergrond van de stad Utrecht aanwezig, waarbij ze elkaars afzettingen deels geërodeerd hebben. Er is daardoor een complex geheel van oeverwallen, restgeulen, komgronden en crevasses ontstaan.

Het plangebied ligt op afzettingen van de Oude Rijn-stroomrug, die een vervolg is van de Houten-stroomrug, en die actief was tussen 2250 en 800 voor Chr. Twee jongere, kleinere stroomruggen hebben zich in deze afzettingen ingesneden (afb. 2.1). In het noordelijke deel van het plangebied ligt een middeleeuwse stroomrug van circa 100 meter breed. Deze rivierloop is waarschijnlijk in de Romeinse tijd ontstaan toen een oudere bedding begon dicht te slibben. De gyttja-afzettingen in deze restgeul zijn gedateerd op 1210 tot 1285 na Chr. Iets zuidelijker kruist de eveneens middeleeuwse Lijnpad-Rijn het plangebied. Het is nog niet bekend wat het verdere verloop van deze rivierloop is.

### 2.2 Historisch en archeologisch

De stroomruggen, de hogere delen binnen het rivierlandschap, waren door de tijd heen aantrekkelijke vestigingsplaatsen.<sup>7</sup> Lange tijd zal deze bewoning kleinschalig en agrarisch geweest zijn. In de Romeinse tijd werden er forten en wachttorens gebouwd langs de limesweg die langs de Oude Rijn liep. Na de Romeinse tijd kreeg het gebied weer een volledig landelijk karakter, wat tot ver na de middeleeuwen zo gebleven is. De groei van de stad Utrecht in en na de middeleeuwen heeft

ongetwijfeld invloed gehad op het omliggende platteland, dat als leverancier van grondstoffen en als afzetmarkt fungeerde. De oudste kaarten van het gebied dateren uit de vroege nieuwe tijd. Het Lijnpad is een weg die langs de middeleeuwse Lijnpad-Rijn liep en die zeker vanaf de late middeleeuwen bestond. Op de kaart van Jacob van Deventer uit 1557 staan er meerdere kleine nederzettingen aangegeven in dit nog grotendeels landelijke gebied (afb. 2.2). Ook op de kaarten van Braun en Hogenberg uit 1572 (afb. 2.3) en van Blaeu uit 1642-1644 (afb. 2.4) is het gebied nog in gebruik als landbouwgrond.

### 2.3 Het plan Moreelse

Het onderzoeksgebied bevindt zich binnen het Plan Moreelse, dat door Hendrick Moreelse (1615-1666) bedacht was.<sup>8</sup> Hij was een zoon van de kunstschilder Paulus Moreelse en hoogleraar (1644-1654), later ook rector magnificus (1646-1647) aan de Utrechtse universiteit (afb. 2.5). Ook was hij raadsheer in het Hof van Utrecht en van 1662 tot 1664 burgemeester van Utrecht.



Afb. 2.2 Het onderzoeksgebied, aangegeven met een rode lijn, op de kaart van Jacob van Deventer uit 1557.

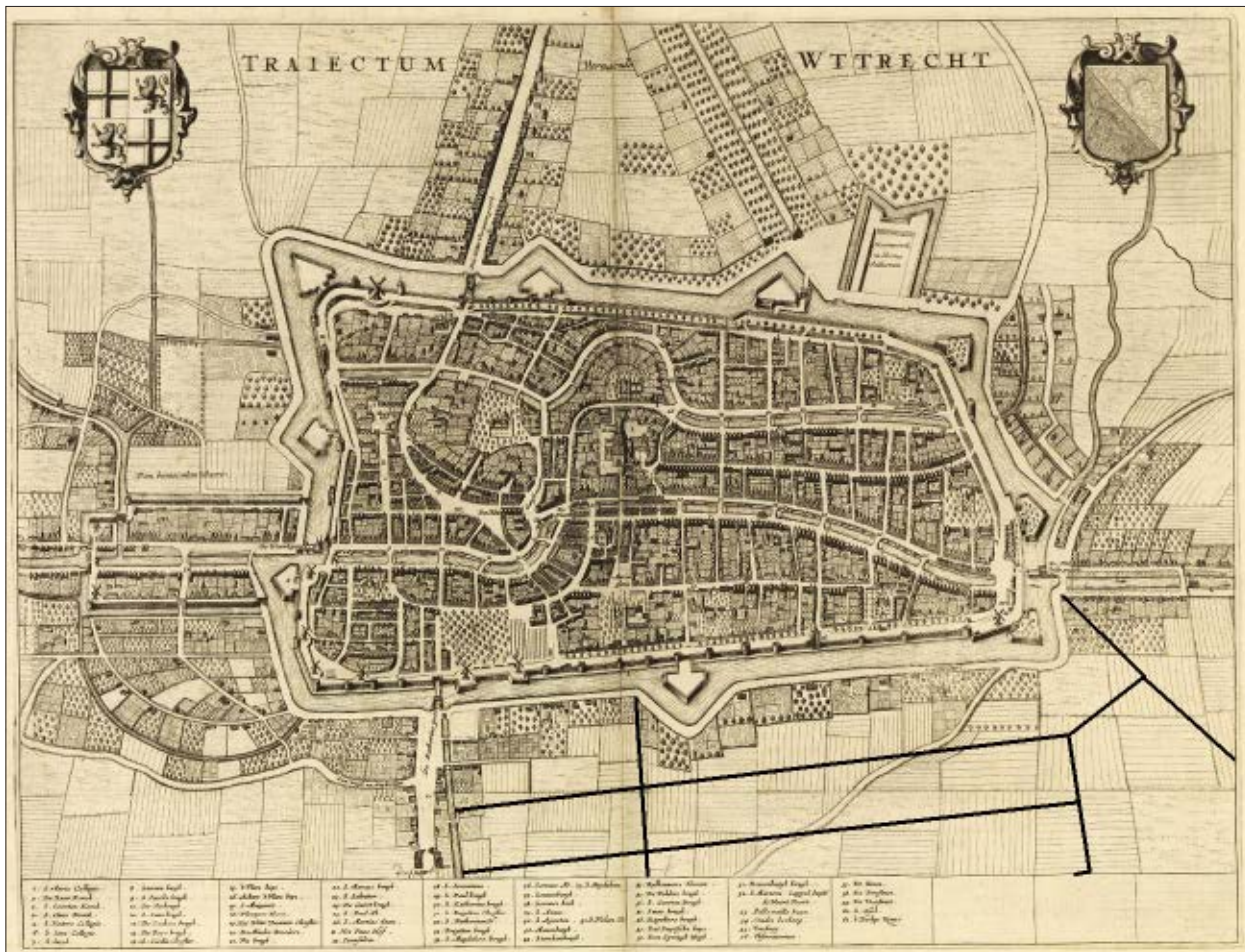


Afb. 2.3 De globale ligging van het onderzoeksgebied op de kaart van Braun en Hogenberg uit 1572, aangegeven met een rode lijn.

Moreelse is vooral bekend om de uitbreidingsplannen voor Utrecht die hij in 1664 publiceerde in zijn boek *Deductie*. Met deze grootste plannen wilde hij nieuwe bewoners lokken en de economie stimuleren. Hij hoopte vooral rijke handelaren aan te trekken met deze nieuwe, naar de Amsterdamse grachtengordel vormgegeven wijken. Hugo Ruysch tekende de kaart voor deze plannen (afb. 2.6). Moreelse plande de nieuwe wijken tot in het kleinste detail; zelfs de tegelvloeren in de huizen staan op de tekeningen afgebeeld (afb. 2.7). Het plan bestond uit een stadsuitbreiding aan de westkant van de stad, waarbij de oppervlakte van de stad bijna zou verdubbelen. Aan de kant van de stad werden vanaf 1663 al nieuwe grachten gegraven. De warmoezeniers (tuinders) in dit gebied hadden hier in 1661 om gevraagd, om hun producten makkelijker naar de stad te kunnen vervoeren. In 1663 werd er door de Vroedschap toestemming gegeven voor het graven van deze grachten of vaarten. De nieuwe watergangen waren zo gepland dat ze geschikt waren als basis voor een eventuele stadsuitbreiding en ze vormden dan ook de basis voor het uitbreidingsplan van Moreelse. Een groot deel van het plan is nooit uitgevoerd, net als het plan dat in 1666, kort na het overlijden van Hendrik Moreelse, door Everhard Meyster werd bedacht (afb. 2.8).<sup>9</sup> Hij ontwierp een nog grotere stadsuitleg, die deels gebaseerd was op de plannen van Moreelse. De Franse bezetting in het rampjaar 1672 beschadigde de reputatie

van de stad Utrecht en de hoge belastingen waren slecht voor de economie. De al gegraven grachten bleven buiten de stad liggen. Ze bleven in gebruik als moesgrachten, die door de tuinders gebruikt werden om hun producten naar de stad te vervoeren. In het zuidoostelijke deel van het gebied, nabij de Vaartsche Rijn, werden meerdere steenovens gebouwd. In het deel van het gebied dat het dichtst tegen de stad aan lag, tussen de Stadsbuitengracht en de Herengracht, werden de buitenplaatsen Puntenburg en Nieuweroord gesticht. Het grotendeels landelijke karakter van het gebied is goed te zien op de kaarten van Specht uit 1696 en van Tirion uit 1757 (afb. 2.9 en 2.10). Een van de opvallendste delen van het plan Moreelse dat wel is uitgevoerd is de sloop van het Mariabolwerk. Dit aarden bolwerk uit circa 1580 vormde een obstakel voor de scheepvaart rondom de stad. Het was na de uitvoering van de uitbreidingsplannen bovendien overbodig omdat het binnen de stad zou komen te liggen. Rond 1664 is het Mariabolwerk daarom gesloopt, zodat de Stadsbuitengracht weer een rechte loop kreeg, zoals hij ook tot 1580 gehad had. De restanten van het Mariabolwerk, inclusief een deel van de gracht, zijn op latere kaarten, zoals bij voorbeeld op de kadastrale kaart uit 1832, echter nog duidelijk te herkennen (afb. 2.11).

De wel gegraven grachten waren, van oost naar west, de Herengracht, de Bloemgracht en de Blekersgracht

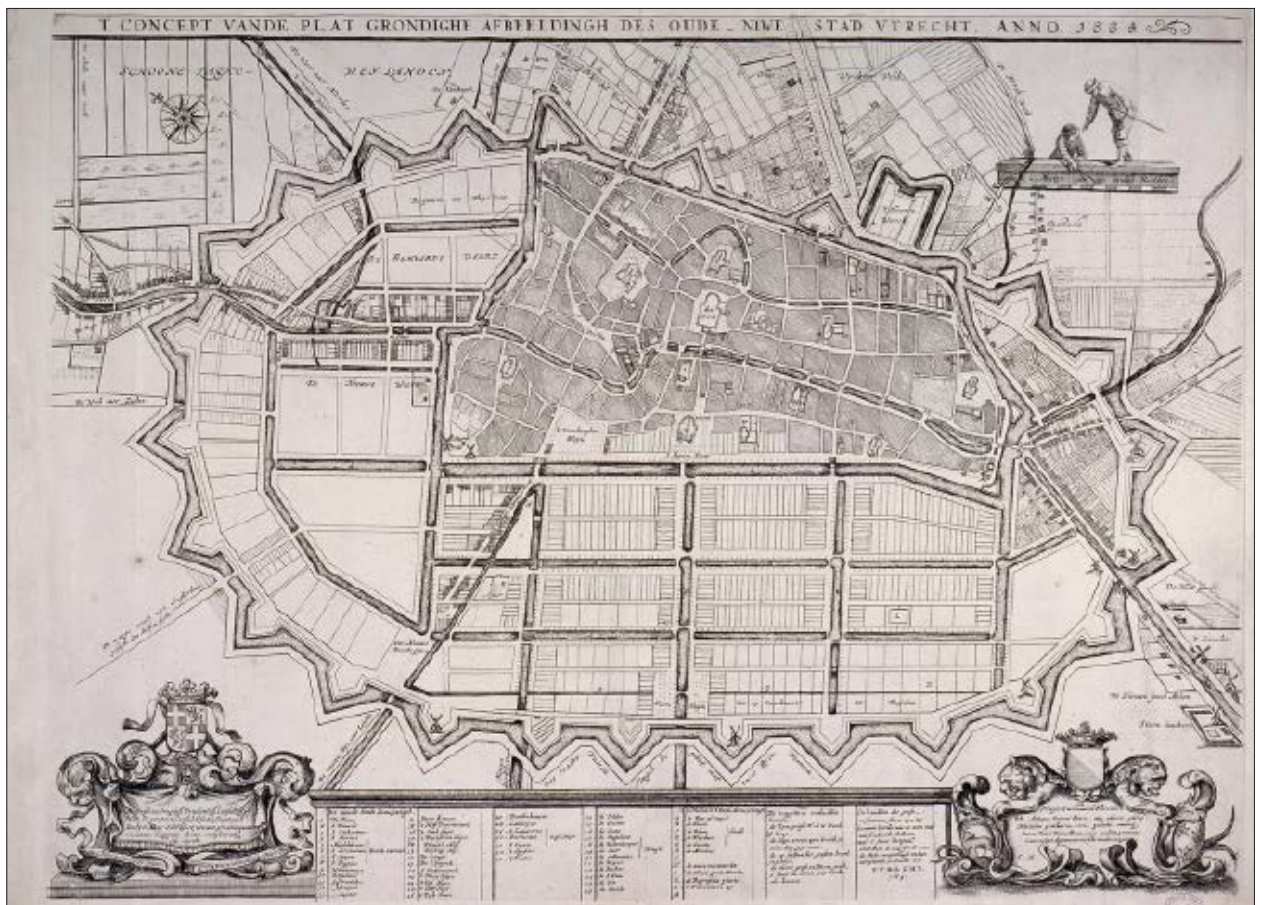


Afb. 2.4 De kaart van Blaeu uit 1642-1644. De zwarte lijnen geven de grachten van het Plan Moreelse weer. Het onderzoeksgebied ligt net buiten het kaartbeeld aan de onderkant van de kaart.

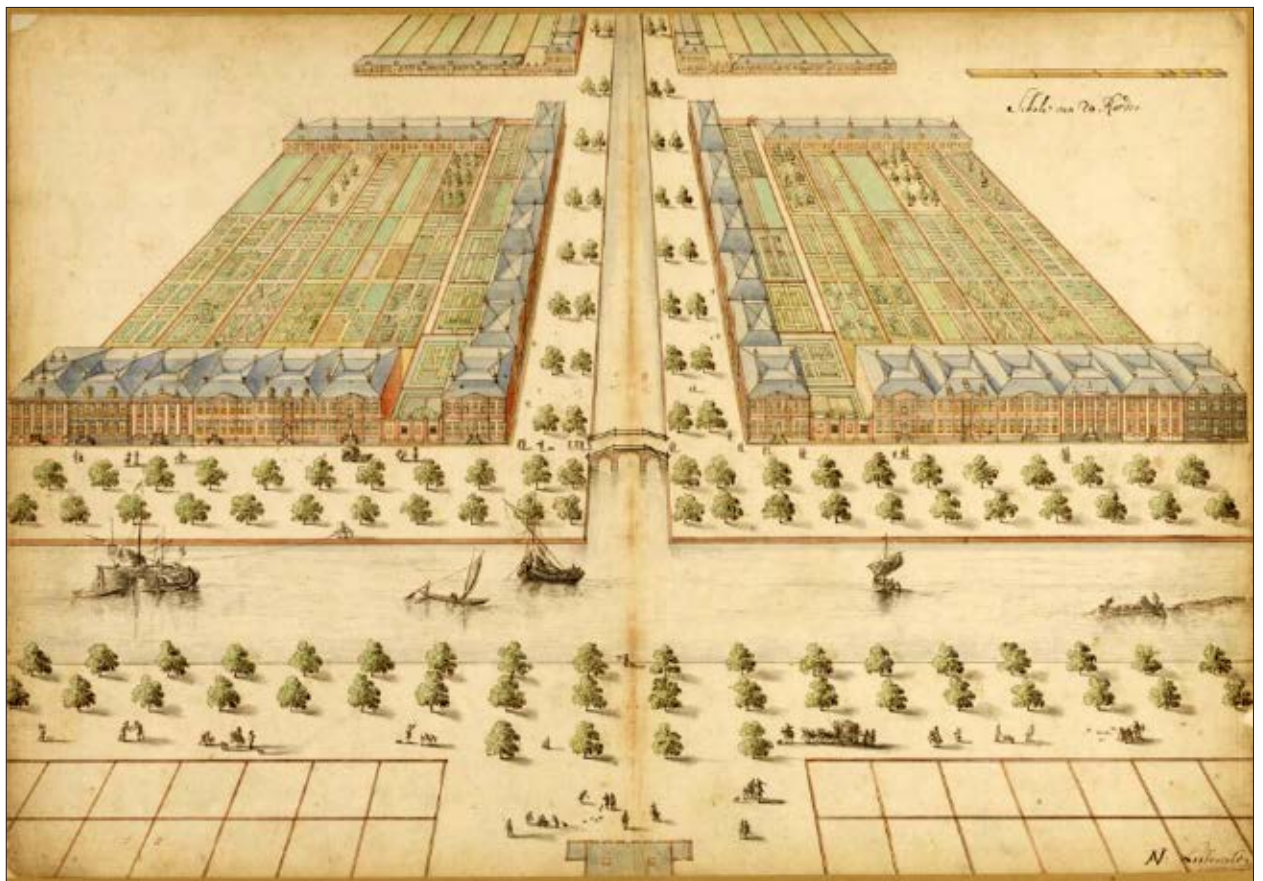
(afb. 2.11). Ook werden wel de namen Eerste, Tweede en Derde Moesgracht gebruikt. In het noorden sloten de drie grachten aan op de Leidsche Vaart (gegraven in 1381). In het kader van het Plan Moreelse werd in 1663-1664 een nieuwe Leidsche Vaart gegraven.<sup>10</sup> Aan de zuidzijde sloot het nieuwe grachtenstelsel aan op de Vaartsche Rijn (in delen gegraven vanaf 1122). Haaks op de drie grachten lag de Mariagracht, later Kruisvaardersgracht genoemd, die ter hoogte van het voormalige Mariabolwerk op de Stadsbuitengracht uitkwam (afb. 2.12). De Mariagracht is in 1931 grotendeels gedempt. Een klein deel bleef nog aanwezig als de gracht om de Knoopkazerne. De Herengracht is in 1866 gedempt voor de aanleg van het spoorwagemplacement van de staatspoorwegen van Staatslijn H, de spoorlijn van Utrecht naar Boxtel. Ten compensatie voor het dempen van de Herengracht werd de Bloemgracht verbreed; deze gracht stond later bekend als de Kruisvaart. Het noordelijkste deel is later gedempt, waardoor de gracht tegenwoordig doodloopt; er is nog 1,5 km van over. Ook is het zuidelijke deel verlegd. Oorspronkelijk sloot de Herengracht aan op de Vaartsche Rijn. Na de omlegging maakte de Kruisvaart een S-bocht, om ongeveer ten hoogte van de voormalige Herengracht op de Vaartsche Rijn aan de sluiten. Deze omlegging is bij



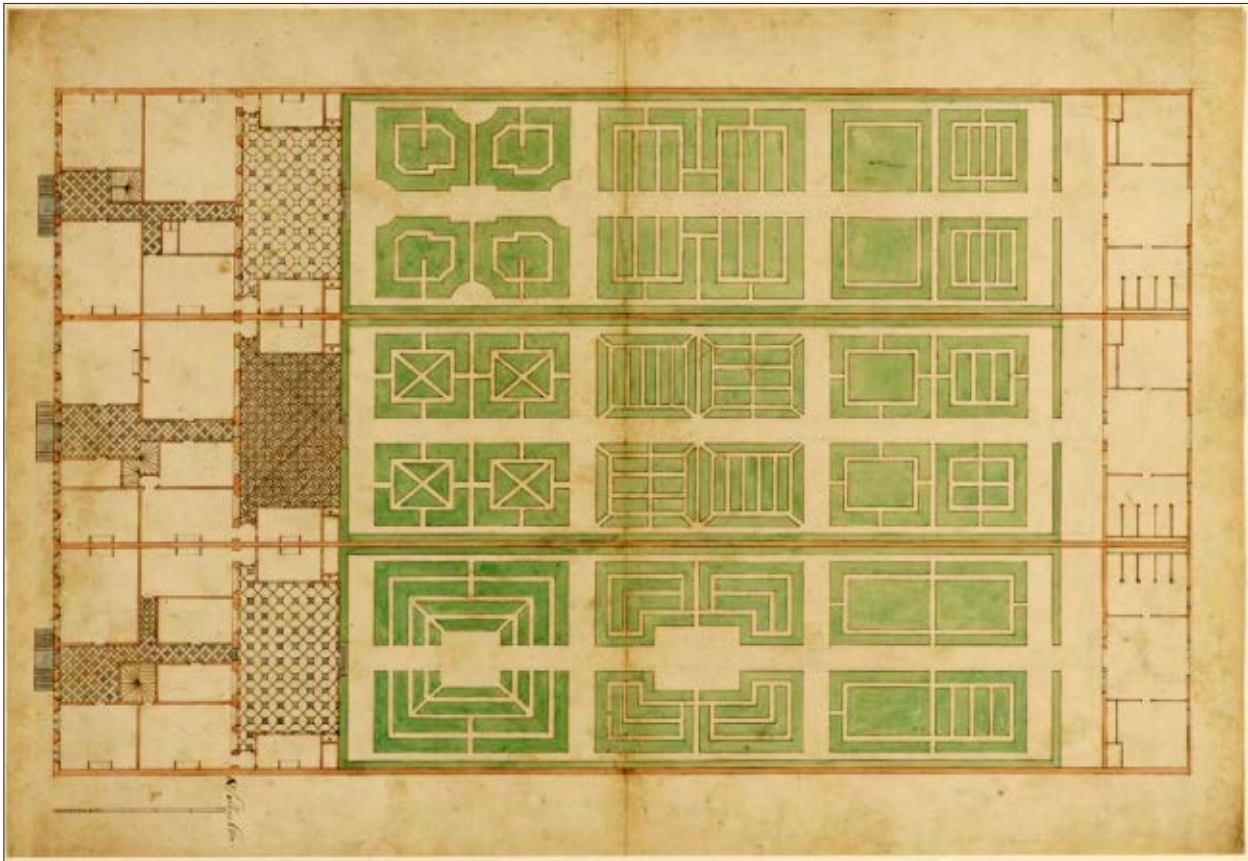
Afb. 2.5 Portret van Hendrick Moreelse (bron: [www.wikipedia.nl](http://www.wikipedia.nl)).



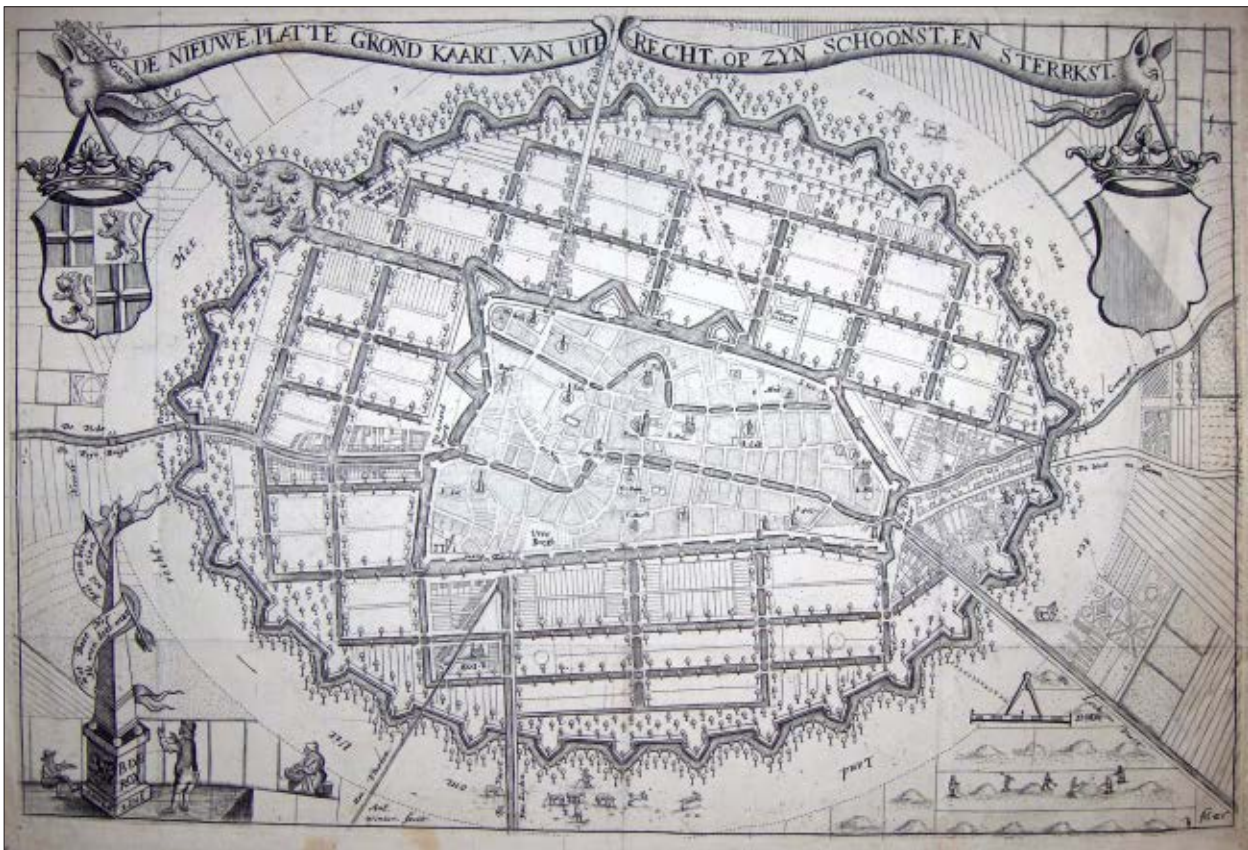
Afb. 2.6 Het plan Moreelse, de tekening van Hugo Ruysch (bron: [www.wikipedia.nl](http://www.wikipedia.nl)).



Afb. 2.7a Vogelvluchttekening van een deel van het Plan Moreelse uit 1663-1664 (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 616115).



Afb. 2.7b Detailtekening van drie huizen met tuinen in het Plan Moreelse uit 1663-1664 (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 616116).



Afb. 2.8 Het uitbreidingsplan van Everhard Meyster (bron: [www.wikipedia.nl](http://www.wikipedia.nl)).

voorbeeld op de kaart van Broese uit 1909 te zien.<sup>11</sup> Langs de Kruisvaart konden goederen van schepen overgeladen worden in goederenwagens.

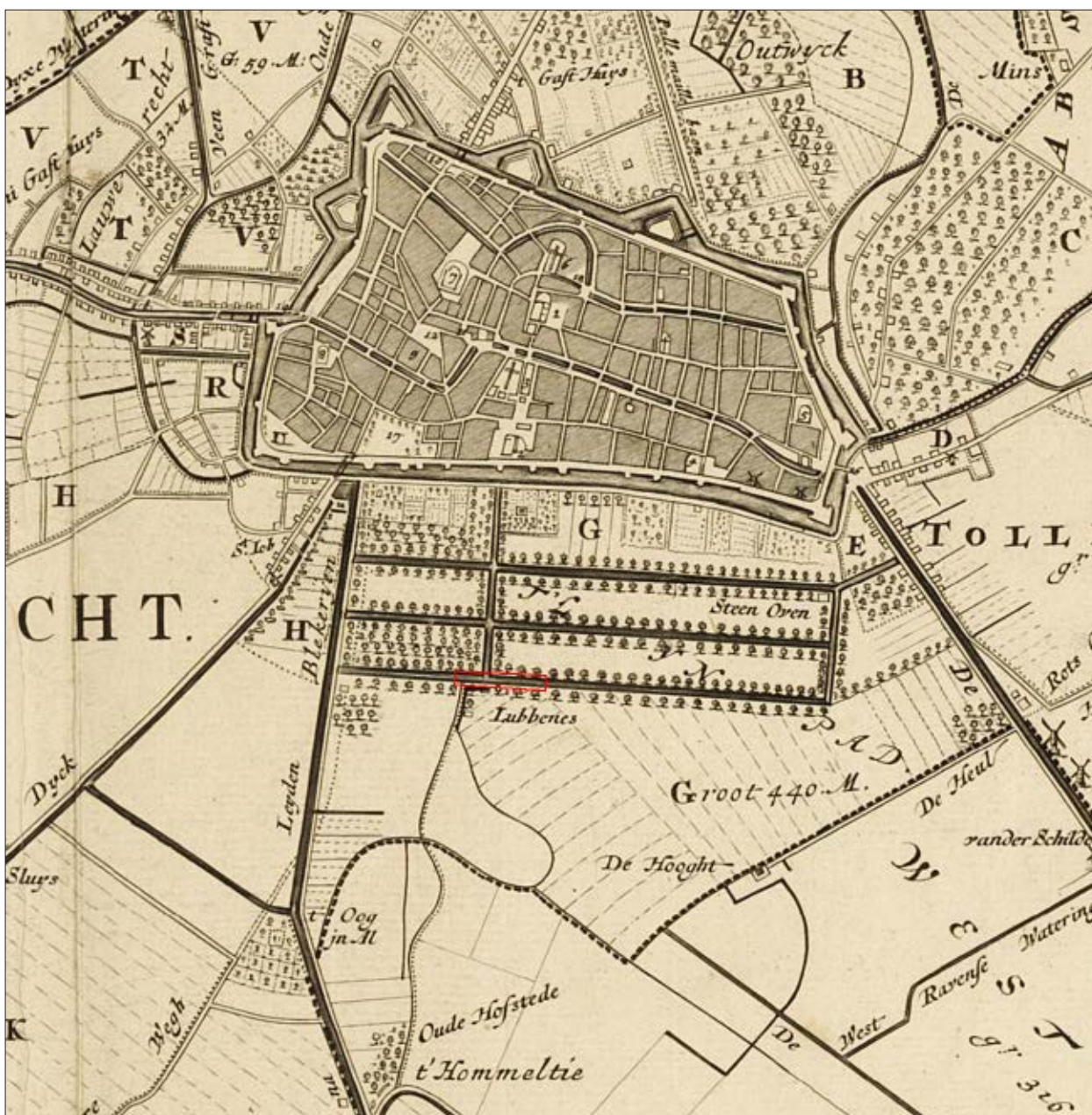
Vanaf het midden van de negentiende eeuw kreeg het gebied steeds meer een industrieel karakter. Een groot deel werd vanaf 1843 in gebruik genomen door de verschillende spoorwegmaatschappijen. Er kwam ook steeds meer industrie, zoals de graanhandel van Hoejenbos,<sup>12</sup> de machinefabriek Frans Smulders<sup>13</sup> en de Chemische fabriek Het Hollandsche-Bijen-Park Van Klepp Hoogerbrugge en Co.<sup>14</sup>

Ook werden er, vooral in het noordelijke deel langs de Leidsche Rijn, meerdere kazernes voor het leger gebouwd: de Van Sypsteynkazerne (Kazerne der Veldartillerie, 1878-1968) en de Hojelkazerne (Kazerne der Vestingartillerie, 1886-1990).<sup>15</sup> Langs het zuidelijke deel

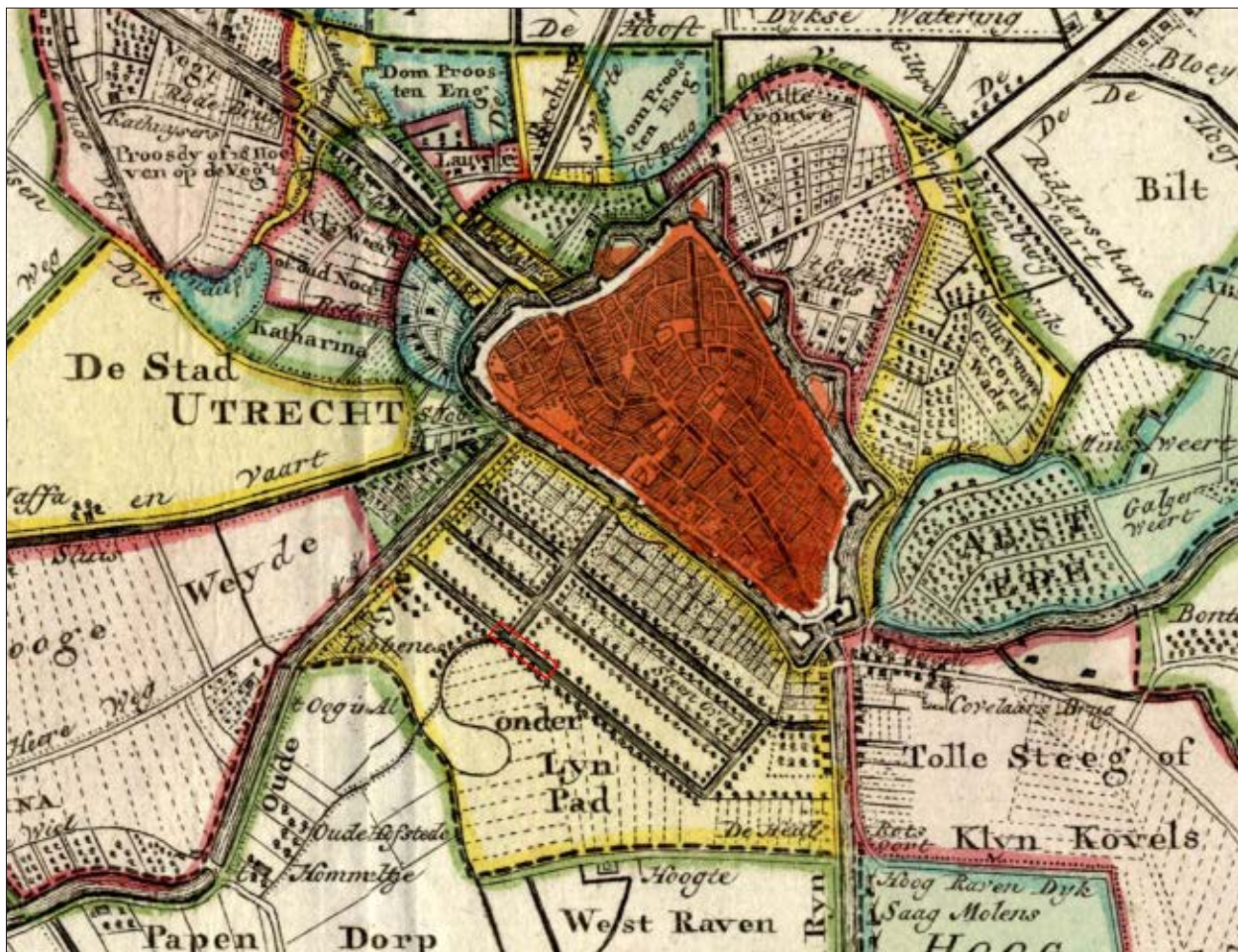
van de Croeselaan stonden woningen. Deze straat, nu het zuidelijke deel van de Croeselaan (aan de oostzijde van de Blekersgracht), heette tot de demping van de gracht de Vondellaan.

De Blekersgracht, later Moesgracht genoemd, was smaller dan de andere grachten in het plan Moreelse. Hij lag naast de toen nog smalle Croeselaan. Toen de Herengracht gedempt was en de Bloemgracht tot Kruisvaart was omgedoopt, werd de Blekersgracht, als enige overgebleven moesgracht, steeds vaker Moesgracht genoemd.

De Croeselaan is vernoemd naar de familie Croes, die in de achttiende eeuw het huis Groenendaal en een steenbakkerij had aan de Leidsche Vaart.<sup>16</sup> Na 1868 was hun voormalige woonhuis in gebruik als kantoor van bierbrouwerij De Krans. De brouwerij is tijdens de crisis in de jaren '30 van de twintigste eeuw failliet gegaan en de gebouwen zijn gesloopt.



Afb. 2.9 Het onderzoeksgebied (rode lijn) op de kaart van Specht uit 1696 (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 216024).

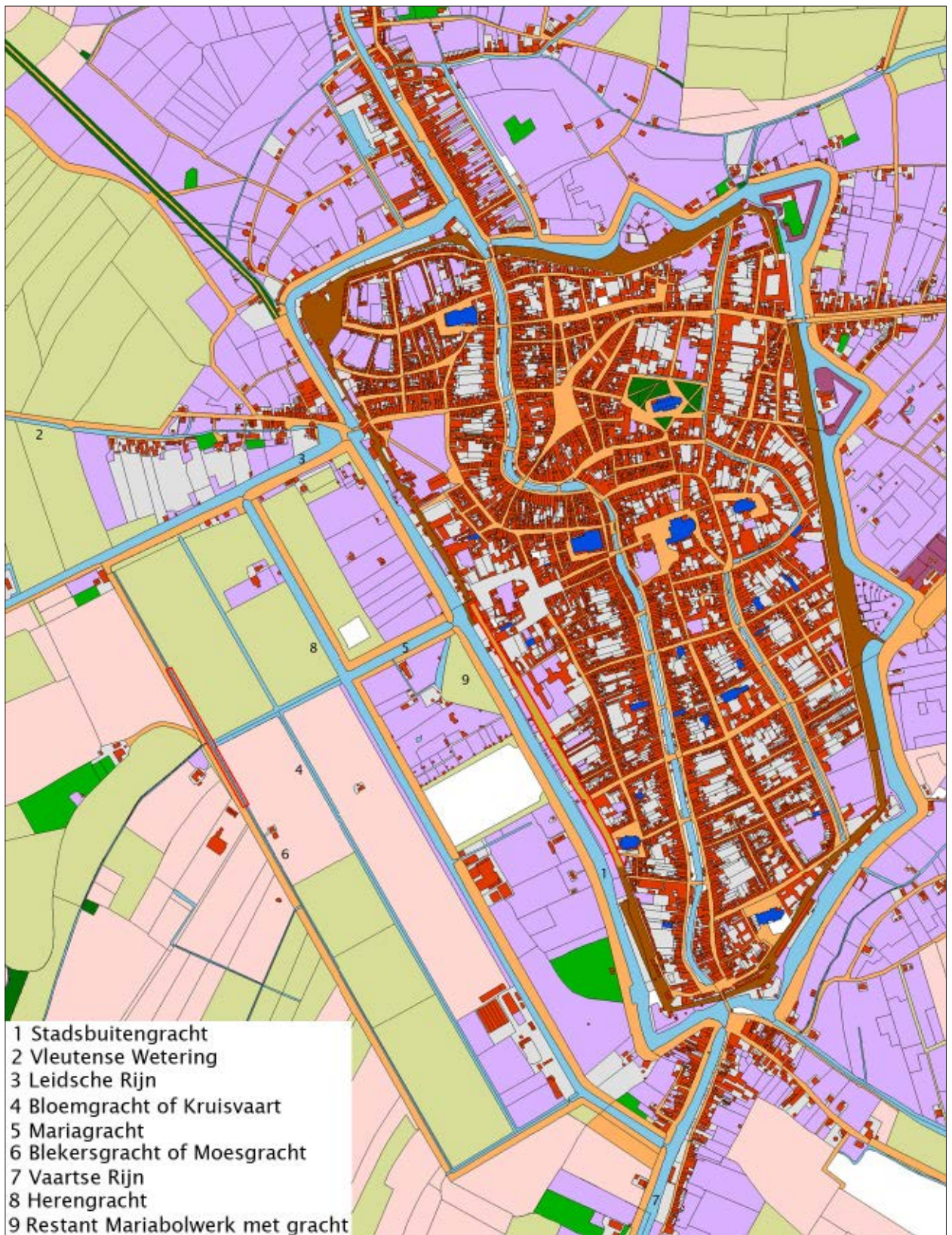


Afb. 2.10 Het onderzoeksgebied (rode lijn) op de kaart van Tirion uit 1757 (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 214025).

De Blekersgracht is in fasen tussen 1927 en 1931-1932 gedempt. In 1927 en 1928 is het gebied ten zuidwesten van de Croeselaan, dus direct buiten het Plan Moreelse, grootschalig opnieuw ingericht. Voor de bouw van de veemarkt en de groente- en fruitveiling is de bestaande bebouwing, die nog een landelijk karakter met boerderijen en kleine arbeiderswoningen had, gesloopt. Na het dempen van de gracht is de Croeselaan verbreed, waarbij de gedempte gracht onder de oostelijke rijbanen van de weg kwam te liggen. De bomerij die oorspronkelijk tussen de Croeselaan en de gracht stond, kwam op de middenberm te staan. Langs de westelijk kant van de straat werden nieuwe flats gebouwd. Achter deze flats lag het terrein van de veemarkt en de groente- en fruitveiling. Het oudste gebouw langs dit deel van de Croeselaan is café-restaurant De Korenschoof (nr. 91, vroeger nr. 117) dat in de beginjaren De Nieuwe Veemarkt heette.<sup>17</sup> Op foto's uit de jaren twintig is te zien dat de Blekersgracht of Moesgracht de benaming gracht niet echt meer waardig was. Langs de Croeselaan lag toen een sloot met glooiende taluds en houten beschoeiingen (afb. 2.13). Deze watergang is in tussen 1927 en 1931-1932 in fasen gedempt, het noordelijke deel wat eerder dan het zuidelijke. Bij het dempen is de gracht eerst leeggepompt en zijn bij een grondige sanering alle sedimenten op de

bodem afgegraven (afb. 2.14). Hierna is de voormalige gracht gedempt met schoon zand.

Het gebied tussen het spoorwegemplacement en de Croeselaan was decennia lang in gebruik als industriegebied. Vanaf de jaren zestig verdwenen de industrie en de Van Sypesteynkazerne om plaats te maken voor kantoorgebouwen, parkeergarages, een sporthal en het Beatrixtheater. De bebouwing langs de westzijde van de Croeselaan uit eind jaren twintig staat er nog altijd. Op de plaats van de veemarkt en de groente- en fruitveiling is sinds 1953 de Jaarbeurs gevestigd. Aan het noordelijke einde van de Croeselaan, nabij de kruising met de Leidse Weg, is wel grootschalig gesloopt. De Hojelkazerne is in 1990 gesloopt. Over het terrein ligt nu de brede Graadt van Roggenweg en er staan kantoorgebouwen. Het Jaarbeursterrein en het noordelijke deel van de Croeselaan maken onderdeel uit van de huidige herontwikkeling van het Stationsgebied. Als onderdeel van deze ontwikkeling wordt hier sinds 2014 gewerkt aan een grootschalige herinrichting, waarbij onder andere een Centrumboulevard en een megabioscoop gepland zijn.<sup>18</sup>



Afb. 2.11 Op de kadastrale kaart uit 1832 is zijn de grachten van het Plan Moreelse nog allemaal aanwezig (bron: [www.hisgis.nl](http://www.hisgis.nl)). Het plangebied is aangegeven met een rode lijn.





Afb. 2.12. De Mariagracht in 1735, gezien richting het noordoosten (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 35499).



Afb. 2.13a Het zuidelijke deel van de Croeselaan (links) en de Vondelkade (rechts) met daartussen de Blekers- of Moesgracht in 1931, gezien richting het noorden. Het onderzoeksgebied ligt enige honderden meters noordelijker (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 41816).



Afb. 2.13b Het noordelijke deel van de Croeselaan met links de Blekers- of Moesgracht, gezien richting het zuiden, tussen 1928 en 1931. Links de gebouwen van de Van Sypesteynkazerne (Kazerne der Veldartillerie). Het onderzoeksgebied ligt iets naar het zuiden (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 41823).



Afb. 2.13c Het aanleggen van een riool ter plaatse van de gedempte gracht langs de Croeselaan in 1931-1932, gezien richting het zuiden. Links de gebouwen van de Van Sypesteynkazerne (Kazerne der Veldartillerie). Het onderzoeksgebied ligt iets naar het zuiden (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 41810).



Afb. 2.13d De Croeselaan in 1931-1932, gezien richting het zuiden. Links is de gracht al gedempt, verder naar het zuiden nog niet. Rechts op de foto is café-restaurant De Nieuwe Veemarkt te zien. Links achter het hek stroomt de Mariagracht naar links. Het onderzoeksgebied begint ongeveer bij de eerste boom. Bij het onderzoek zijn de funderingspalen van de ophaalbrug (links in het midden) teruggevonden.



Afb. 2.14a Het dempen van de Moesgracht in 1927 ter hoogte van het onderzoeksgebied, gezien richting het noorden. Links zijn de huizen langs de Croeselaan al deels gesloopt. Links op de achtergrond de Hojelkazerne (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 41631).



Nog enkele weken en Utrecht zal zich kunnen verheugen in een marktencomplex dat to het beste van ons land kan worden gerekend. De Croeselaan moest tot dit doel worden verbreed met welke bezigheden men inmiddels is aangevangen.

Afb. 2.14b Het dempen en saneren van de Moesgracht in 1928, gezien richting het noorden (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 55470).

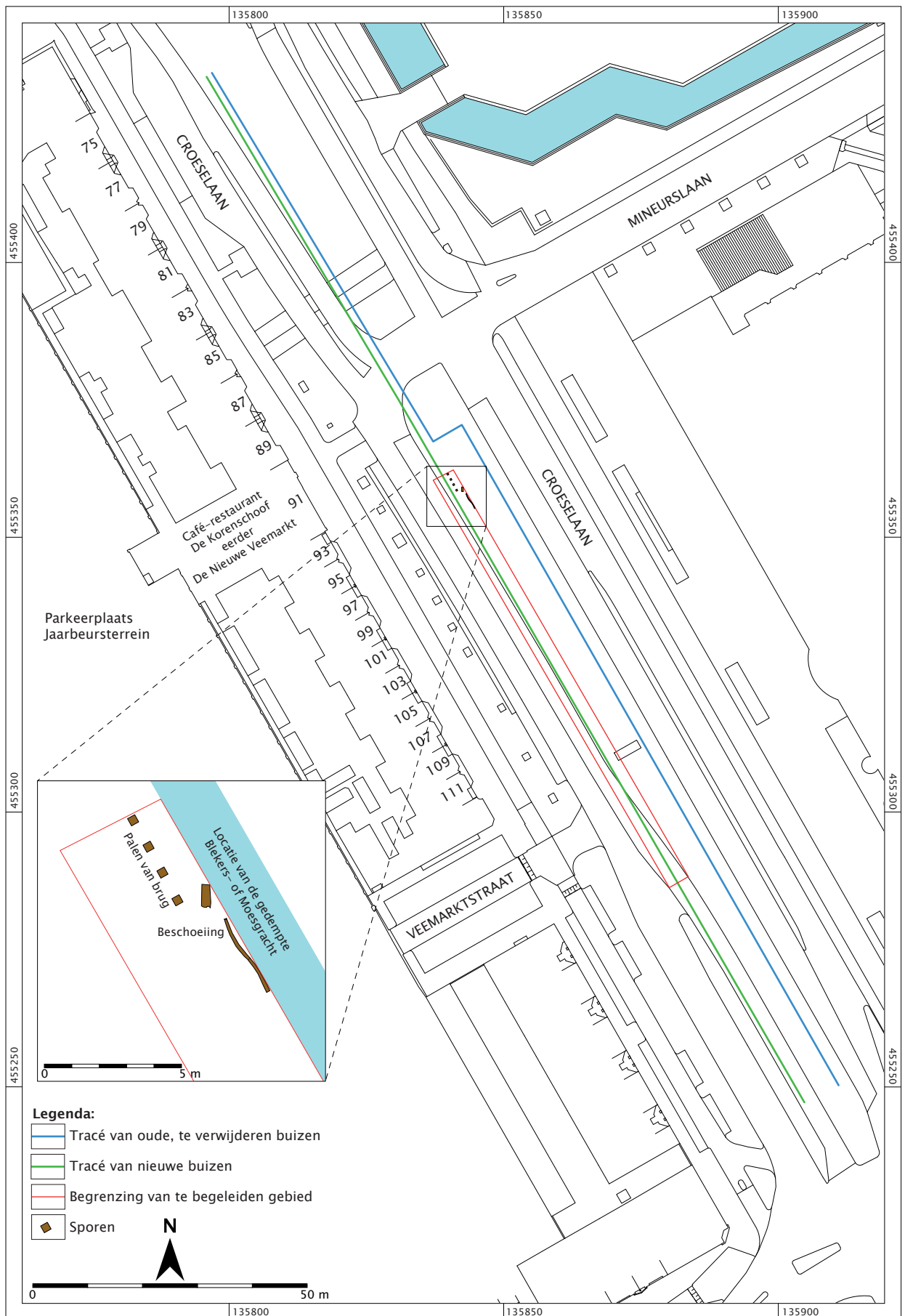


Afb. 2.14c Het dempen en saneren van de Moesgracht in 1931-1932, gezien richting het noorden. Op de bodem van de gracht wordt een (inmiddels alweer verwijderd) riool aangelegd (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 41811).



De Moesgracht, die voor vele bewoners van de Vondelkade te Utrecht een ergernis was vanwege de minder lieflijke geuren, door haar verspreid, wordt gedempt. De Croeselaan zal daardoor wel geheel van aspect veranderen; de boomenrij ter linkerzijde komt dan ongeveer midden in de straat te staan.  
Een welkome prooi voor de houthakkers?

Afb. 2.14d Het dempen en saneren van het zuidelijke deel van de Moesgracht in 1931, gezien richting het noorden. Voor de aanvoer van zand rijdt er een smalspoortreintje met kiepkarren over de bodem van de voormalige gracht (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 350072).



Afb. 3.1 De allesporenkaart van het onderzoek.

## 3 Archeologische resultaten

### 3.1 Inleiding

Het uitgraven van de sleuf voor de nieuwe buizen voor de stadsverwarming is over een lengte van circa 85 meter archeologisch begeleid. De noordelijkste 25 meter hiervan lag in het gebied met een hoge archeologische verwachting. In dit deel zijn sporen uit de late negentiende of de vroege twintigste eeuw gedocumenteerd (afb. 3.1). De sleuf was aan het maaiveld drie meter breed en op de bodem ruim twee meter. De bodemopbouw bleek geheel te bestaan uit (deels geroerde) recente ophogingslagen en dempingspakketten van scherp zand van de voormalige gracht. Toen de gracht tussen 1927/1928 en begin jaren dertig in fasen gedempt werd, is hij eerst grondig gesaneerd (zie hoofdstuk 2). Ter plaatse van de gedempte gracht is nog tijdens de demping het eerste riool aangelegd. Ook is het gebied rond die tijd minimaal met enige decimeters opgehoogd.



Afb. 3.2 Een gresbuis van een huisaansluiting in de westelijke profielwand. Deze buis sloot ooit aan op een allang verdwenen hoofdriool, dat (iets noordelijker) op afb. 3.3 nog te zien is. Mogelijk is dit hetzelfde riool dat op afb. 2.14c te zien is.

Tijdens de begeleiding is op circa 1,5 meter onder het maaiveld een gresbuis van een in ongebruik geraakte huisaansluiting waargenomen. Het hoofdriool waarop deze buis ooit aansloot was al eerder verwijderd. Enige tientallen meters noordelijker, net buiten het te begeleiden deel van het tracé, was dit oude hoofdriool nog aanwezig. Het is tijdens de werkzaamheden alsnog verwijderd, omdat het op de plaats van de nieuwe geplande buizen lag. Mogelijk is dit hetzelfde riool dat op afbeelding 2.14c te zien is. De omvang van dit riool was dusdanig dat het aanleggen en weer verwijderen ervan grote verstoringen van het bodemarchief veroorzaakt hebben. Omdat het te begeleiden tracé in de dempingspakketten van de voormalige gracht lag, omdat deze opvulling deels weer (mogelijk meermalen) vergraven is en omdat het gebied opgehoogd is, zijn het resultaten van de archeologische begeleiding zeer beperkt.

### 3.2 Resultaten

#### *Bodemopbouw*

De natuurlijke bodemopbouw kon nergens worden waargenomen. Dit komt overeen met de verwachting zoals beschreven in het PvE.<sup>19</sup> Wel zijn er, vooral bovenin de sleuf, (deels geroerde) recente ophogingslagen waargenomen. De onderste meter van de sleuf bestond uit, eveneens deels geroerde, dempingspakketten van scherp zand van de voormalige gracht.

#### *Vier palen van brug*

Bij de begeleiding is een rij van vier houten palen aangetroffen. De ingeheide palen van 30x30 cm staken net boven de ontgravingsdiepte van de sleuf uit. Ze zijn daarom circa 50 cm ingekort; de rest van de palen is blijven zitten. De palen stonden in het scherpe zand, er was geen grachtbodem of grachtvulling te zien. De saneringsdiepte van de gracht van eind jaren twintig en/of de verstoringsdiepte van het riool liggen dus nog dieper (afb. 3.4).

Tot de demping eind jaren twintig of begin jaren dertig lagen er diverse bruggen over de Moesgracht. Deze bruggetjes boden vanaf de Croeselaan toegang tot de bedrijventerreinen aan de andere kant (oostzijde) van de gracht. De aangetroffen palen waren onderdeel van de ophaalbrug die naar het terrein van de Graan en Meelhandel Firma L. Hoejenbos aan de Croeselaan 18 leidde. Ook de percelen Croeselaan 16 en 20 waren over deze brug bereikbaar (afb. 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9).

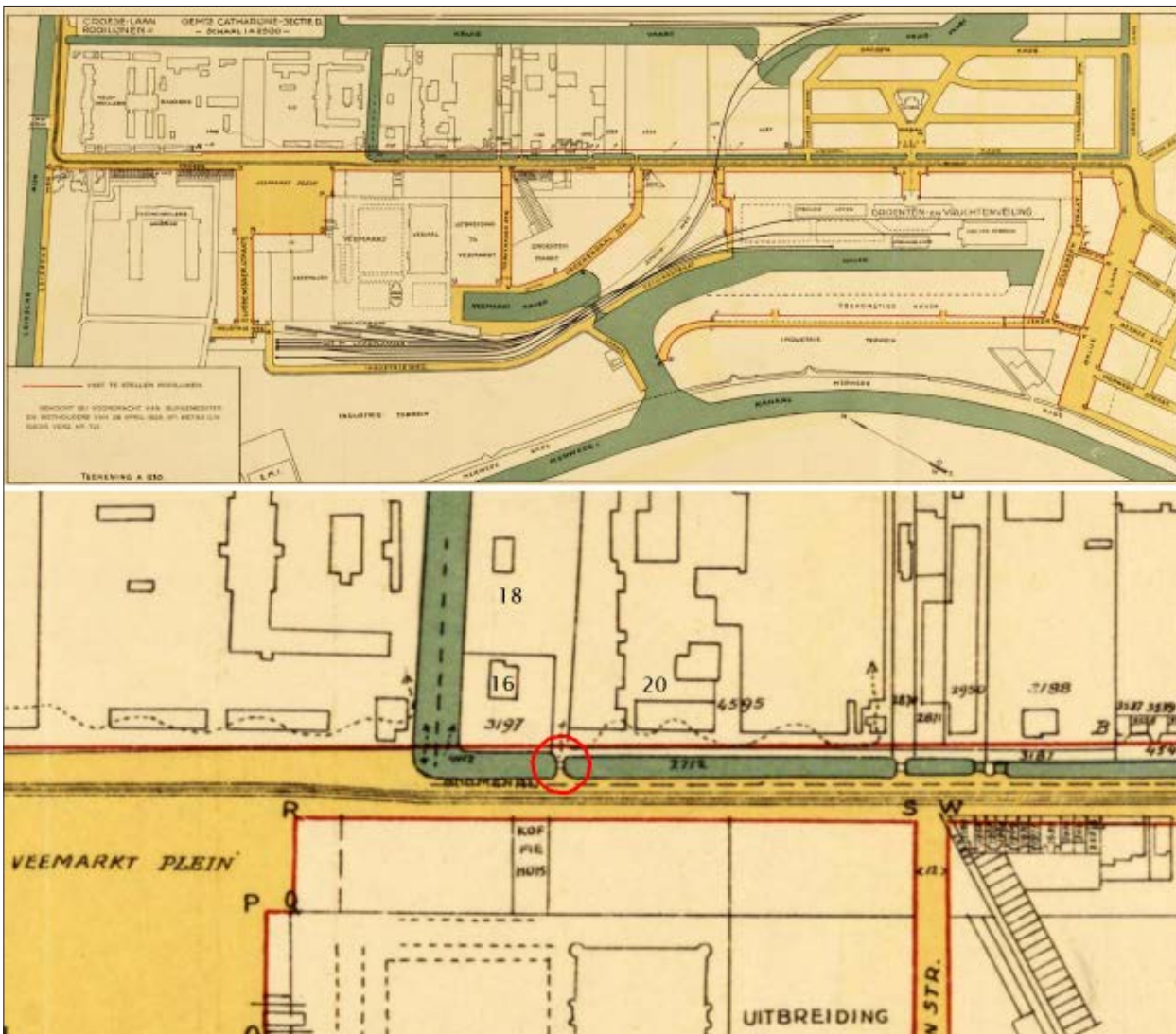


Afb. 3.3 Onder de vierkante putten lag, iets ten noorden van het onderzoeksgebied, een oud riool. Het lag op de plaats van de nieuwe buizen en moest dus verwijderd worden. Foto richting het zuiden.



Afb. 3.4 De vier palen van de brug, geheel omgeven door recent scherp zand, gezien richting het noorden.





Afb. 3.5 Een kaart uit 1928-1929, gemaakt voor de herinrichting van de Croeselaan bij de bouw van de veemarkt en de groenteveiling. Het noorden is linksboven. De brug is op de uitsnede (onder) rood omcirkeld. Op de kaart is te zien dat het noordelijke deel van de Moesgracht eerder gedempt is dan het zuidelijke deel (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 212636).



Afb. 3.6 De ophaalbrug naar de percelen Croeselaan 16, 18 en 20, gezien richting het zuiden in maart 1931 (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 41813).



Afb. 3.7 De Croeselaan richting het zuiden, tussen 1930 en 1932. Waarschijnlijk dateert de foto, net als afb. 3.6, uit maart 1931. Links in het midden, ter hoogte van het hek, ligt het uiteinde van de gedempte Moesgracht, met iets verder de ophaalbrug. Deze situatie, met de knik in de trasporen, is goed herkenbaar op de kaart (afb. 3.5) (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 41812).



Afb. 3.8 Een luchtfoto van de Croeselaan en omgeving in 1928, richting het westen. Rechtsboven zijn de gebouwen voor de veemarkt en de groenteveiling in aanbouw. Linksonder het pand Croeselaan 16, daarboven nr. 20 (het pakhuis van Hoejenbos op nr. 18 stond meer naar achteren, links buiten beeld). De ophaalbrug, aangegeven met de rode pijl, is helaas niet heel goed zichtbaar (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 175669).



Afb. 3.9 Een luchtfoto van de Croeselaan en omgeving tussen 1930 en 1940, gezien richting het oosten. Links iets onder het midden Croeselaan 16, daarboven is nog een deel van het pakhuis op nr. 18 zichtbaar. Centraal op de foto het complex van de Machinefabriek Frans Smulders (Croeselaan 20). De Moesgracht is gedempt en de ophaalbrug is verdwenen (bron: Het Utrechts Archief, inv.nr. 93557).



Afb. 3.10 De beschoeiingsplanken op de bodem van de sleuf, gezien richting het oosten.

#### *Beschoeiingsplanken*

Op de bodem van de sleuf, precies onder de schotten, is - ex situ liggend - een klein deel van de beschoeiing van de gracht aangetroffen. Deze beschoeiing dateert zeer waarschijnlijk uit de late negentiende of de vroege twintigste eeuw. Het hout zag er nog jong en vers uit, vrijwel zonder enig spoor van verwerking of houtrot (afb. 3.10). Dit is het soort beschoeiing dat te verwachten valt bij een watergang zoals die op afb. 2.13 te zien is. Van de gracht zelf (een donkere, humeuze grachtvulling, mogelijk met afval) is geen spoor gezien. De gracht is bij de demping, zoals ook op afb. 2.14 te zien is, grondig gesaneerd. In de pakketten dempingszand zijn een paar donkere plekken waargenomen, met daarin een paar scherven industrieel vervaardigd aardewerk uit de late negentiende of vroege twintigste eeuw. Mogelijk is deze donkere grond een klein, verrommeld deel van de oorspronkelijke lagen op de bodem van de gracht.

# 4 Conclusie

## 4.1 Conclusie

Het aantal sporen dat bij het onderzoek is aangetroffen, is zeer beperkt. Dit is veroorzaakt door het grondige sanering van de gracht bij de demping in 1928-1932. De Blekers- of Moesgracht was, zoals op de foto's uit eind jaren twintig te zien is, meer een brede sloot of vaart dan een gracht. Tijdens de demping is de gracht geheel uitgebaggerd en daarna opgevuld met scherp zand. Het hele gebied is rond deze tijd ook opgehoogd. Op de foto's ligt het waterpeil van de gracht niet heel veel lager dan het wegdek. Het cunet voor de warmteleidingen kon echter zonder noemenswaardige wateroverlast tot twee meter diep uitgegraven worden.

Al tijdens de demping is er op de plaats van de gracht een riool aangelegd, dat in 2017 al niet meer in gebruik en deels al weer verwijderd was. De kans op ongestoorde archeologische resten in de ondergrond was hierdoor klein. De enige sporen bestonden uit de vier palen van een ophaalbrug uit de late negentiende of vroege twintigste eeuw en enige planken van de beschoeiing van de voormalige gracht. Het cunet was niet diep genoeg om de natuurlijke afzettingen in beeld te krijgen.

## 4.2 Beantwoording onderzoeksvragen

- Hoe ziet de bodem in het plangebied eruit (geologisch, geomorfologisch, bodemkundig)? Komt dit overeen met wat (op basis van het vooronderzoek) werd verwacht? Zo nee, wat is hiervoor de verklaring? Zijn in het plangebied restgeulen, stroomruggen, oever- en beddingafzettingen aanwezig, en zo ja, wat is hiervan de dikte, diepteligging, aard en ouderdom?

De natuurlijke ondergrond is niet waargenomen. In het deel van het tracé dat archeologisch begeleid is, zijn alleen recente ophogingslagen en het zand waarmee de gracht gedempt is gezien. Deze vraag kan daarom niet beantwoord worden.

- Zijn in het plangebied archeologische structuren en/of sporen aanwezig, en zo ja, wat is hiervan de (diepte) ligging, omvang, aard, ouderdom, fasering, conservering en gaafheid?

De enige sporen waren vier funderingspalen van een ophaalbrug uit de late negentiende of twintigste eeuw, die

gesloopt is tussen 1928 en 1932, toen de gracht gedempt is. De diep ingeheide palen zijn iets ingekort, maar voor het grootste deel in situ blijven staan. In het zand van de demping zijn een paar losse planken (ex situ) aangetroffen, die van de beschoeiing van de gracht geweest zijn.

- Welke vondstcategorieën zijn aanwezig? Wat is de datering en conservering? Wat is de informatiewaarde van het vondstmateriaal?

Het waargenomen, maar niet verzamelde, vondstmateriaal bestond uit baksteen, hout en aardewerk. Dit materiaal is verspreid aangetroffen in het zand waarmee de gracht gedempt is. Het puin is mogelijk van de brug die hier tot 1927/1928 gelegen heeft. De houtvondsten bestonden, zoals hierboven beschreven, uit de vier palen van een ophaalbrug en losse beschoeiingsplanken. De aardewerkscherven zijn in verstoorte context (demping van de gracht) aangetroffen. Ze dateren uit de late negentiende of de twintigste eeuw.

- Wat is de fysieke en inhoudelijke kwaliteit van de aangetroffen archeologische resten?

De fysieke kwaliteit van de vondsten was goed, wat gezien de beperkte ouderdom niet verwonderlijk is. De inhoudelijke kwaliteit is zeer beperkt. De vier houten palen zijn van een brug die op foto's uit de late jaren twintig nog te zien is. Hetzelfde geldt voor de ex situ aangetroffen beschoeiingsplanken. Het aardewerk is aangetroffen in het dempingpakket van de gracht.

- Welke uitspraken kunnen op basis van de aangetroffen archeologische resten (sporen en vondsten) worden gedaan over de activiteiten die in het plangebied hebben plaatsgevonden en de ontwikkelingen daarin?

De archeologische resten die bij de begeleiding zijn aangetroffen passen in het beeld dat op basis van historische data bekend is. De brug en de gracht met houten beschoeiingen, die in tussen 1927 en 1932 gedempt is, zijn bekend van foto's en kaarten. Er zijn geen vondsten gedaan op basis waarvan uitspraken gedaan kunnen worden over de geschiedenis van het plangebied voor de late negentiende eeuw.

- Zijn er aanwijzingen voor, of resten van de middeleeuwse weg "Lijnpad" aanwezig. Is op de plaatsen waar het Lijnpad de restgeul oversteekt sprake van bijzondere

maatregelen (b.v. brug om de oversteek makkelijker te maken. Zo ja, wat is aard, bouwwijze en datering hiervan?

Er zijn geen resten van het Lijnpad aangetroffen. De brug, waarvan vier palen zijn aangetroffen, bood toegang tot de bedrijven aan de oostzijde van de Moesgracht.

-Hoe zijn de puinlagen te duiden die zijn aangetroffen in de booronderzoeken van Transect (Nales 2016) en RAAP (Jansen 2010)?

Deze puinlagen zijn niet gezien. Wel was er in de dempingspakketten plaatselijk wat puin aanwezig. Dit zou van de bruggenhoofden van de bruggetjes over de gracht geweest kunnen zijn. De scherven in deze lagen dateerden in de late negentiende of vroege twintigste eeuw.

-Wordt het grachtenstelsel uit 1664-1666 aangesneden door het leidingtracé?

Het leidingtracé ligt in het dempingspakket van de voormalige Moesgracht. Bij de demping is de gracht echter grondig uitgebaggerd en vervolgens opgevuld met scherp zand. Ook is het gebied rond die tijd opgehoogd. In de tachtig jaar daarna zijn er riolen en leidingen onder de Croeselaan aangelegd en deels ook weer verwijderd, waardoor het bodemarchief ernstig verstoord is. De gracht was dan ook niet meer als grondspoor aanwezig. Alleen de vier brugpalen en de beschoeiingsplanken wezen nog op de voormalige gracht.

## Noten

- 1 Nales 2016.
- 2 Duurland 2016, 5.
- 3 Duurland 2016.
- 4 Ibid.
- 5 Nales 2016.
- 6 Deze paragraaf is gebaseerd op hoofdstuk 4 van Duurland 2016.
- 7 Ibid.
- 8 Paragraaf 2.3 is gebaseerd op Faber en Rommes 2000, 285-287, Blijstra 2000, 98-104, De Bruin, de Kam en van Vliet 2017, 87-88 en op diverse lemma's op [www.wikipedia.nl](http://www.wikipedia.nl).
- 9 Faber en Rommes 2000, 287; [www.wikipedia.nl/Everhard\\_Meyster](http://www.wikipedia.nl/Everhard_Meyster).
- 10 [www.wikipedia.nl/Leidse\\_Rijn](http://www.wikipedia.nl/Leidse_Rijn)
- 11 Kaart van Broese uit 1909 met verbrede en omgelegde Kruisvaart: Het Utrechts Archief, inv.nr. 214059.
- 12 Het Utrechts Archief, inv.nr. 301097.
- 13 Het Utrechts Archief, inv.nr. 76126, 301097.
- 14 Het Utrechts Archief, inv.nr. 76005.
- 15 [www.wikipedia.nl/Hojelkazerne](http://www.wikipedia.nl/Hojelkazerne); [www.wikipedia.nl/Van\\_Sypesteynkazarne](http://www.wikipedia.nl/Van_Sypesteynkazarne).
- 16 Op een kaart uit 1863-1865 wordt de Croeselaan de Filosofische Laan genoemd (Het Utrechts Archief, inv.nr. 214136). Ook werden wel de namen Kroezelaan (kaart uit 1905-1910, Het Utrechts Archief, inv. nr. 212047) en Laan van Kroes (kaart uit 1890, Het Utrechts Archief, inv.nr. 214212) gebruikt.
- 17 Het Utrechts Archief, foto uit 1928, inv.nr.41812.
- 18 [www.wikipedia.nl/jaarbeurs\(Utrecht\)](http://www.wikipedia.nl/jaarbeurs(Utrecht)).
- 19 Duurland 2017, 13. Paragraaf 6.5 Aardwetenschappelijk onderzoek.

## Literatuur

- Blijstra, R., *2000 jaar Utrecht*, Utrecht/Antwerpen 1969.
- Bruin, R., R. de Kam en K. van Vliet, *Utrechts verleden in vogelvlucht*, Utrecht 2017.
- Duurland, M.D.F., *Programma van Eisen Heycopstraat-Croeselaan, warmteleiding Eneco*, Utrecht 2016.
- Faber, D.E.A. en R.N.J. Rommes, Op weg naar stabiliteit (1618-1747), in: R.E. de Bruin et al., '*Een paradijs vol weelde*'. *Geschiedenis van de stad Utrecht*, Utrecht 2000, 251-315.
- Nales, T., *Utrecht, Warmteleiding Vermazing, Gemeente Utrecht. Archeologisch bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek (IVO: verkennende fase)*, Transect-rapport 919, Utrecht 2016.

### *Internetbronnen*

[www.wikipedia.nl](http://www.wikipedia.nl)



# Colofon

**Uitgave:**

Erfgoed gemeente Utrecht © 2018

**Redactie:**

Annette Bakker

**Eindredactie:**

René de Kam

**Vormgeving:**

Eric van Wieren

**Datum:**

Maart 2018

**Meer informatie:**

Erfgoed gemeente Utrecht

Telefoon 030 286 0000

E-mail [erfgoedutrecht@utrecht.nl](mailto:erfgoedutrecht@utrecht.nl)

[erfgoed.utrecht.nl](http://erfgoed.utrecht.nl)