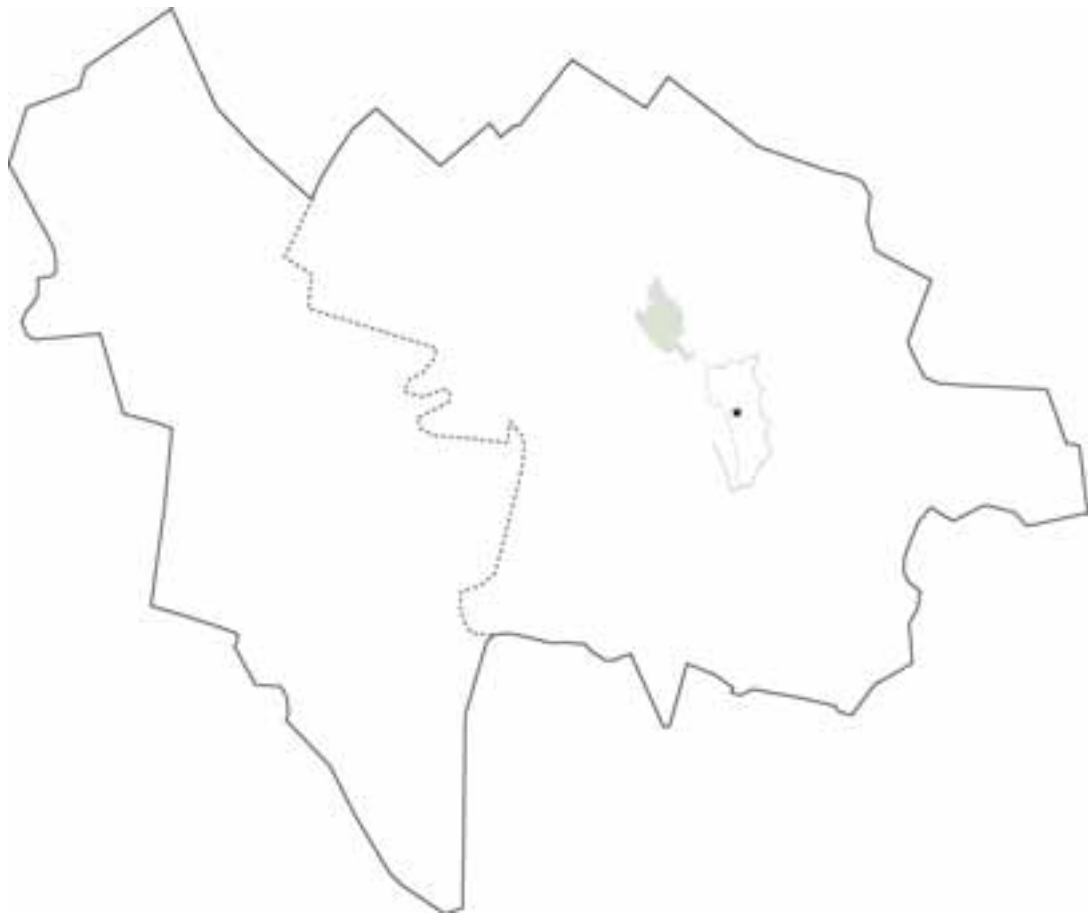




1 Cultuurhistorisch onderzoek en ruimtelijke analyse Utrecht NaOorlogse Wijken: PIJLSWEERD

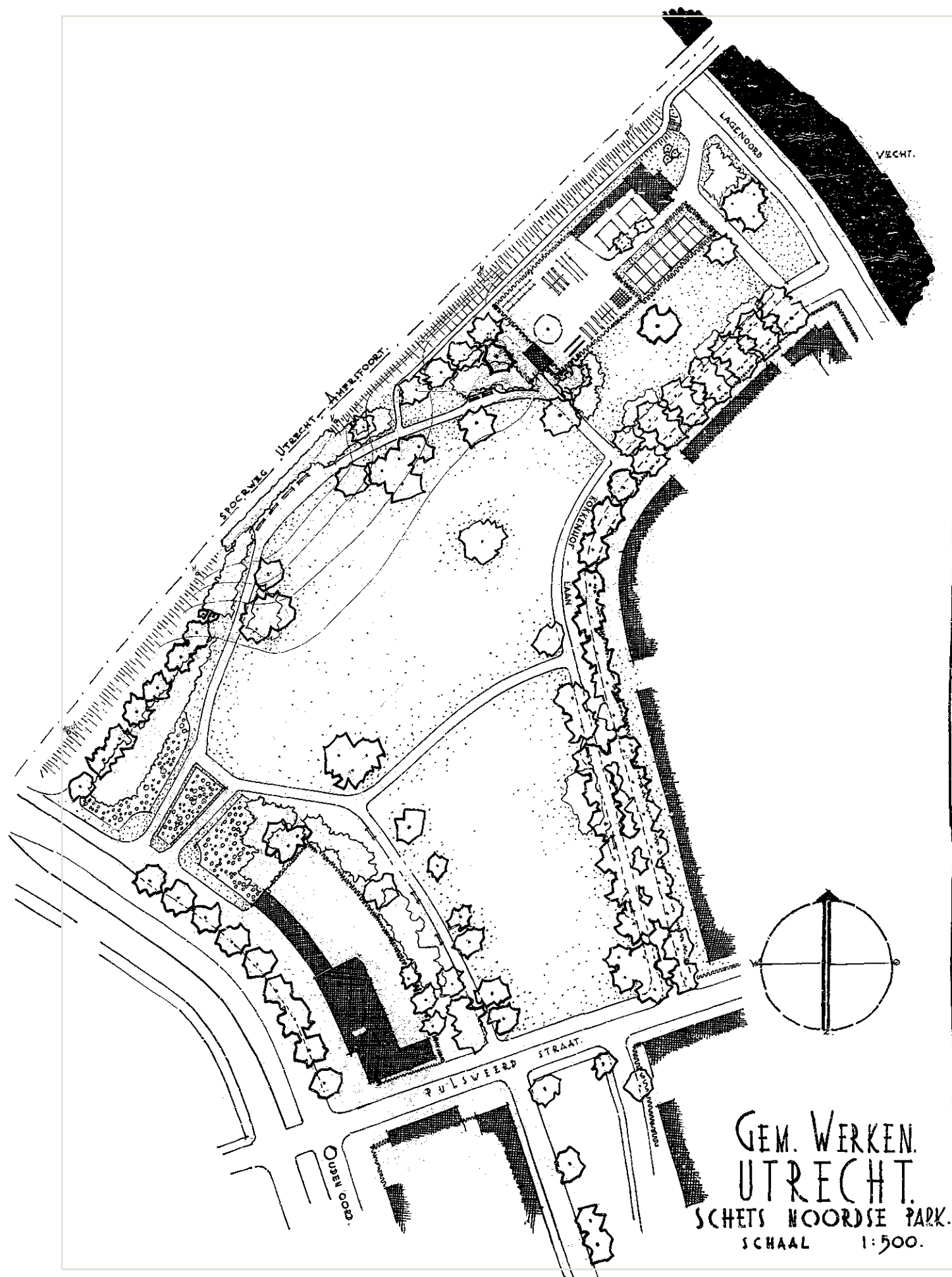




kaart Pijlsweerd. Bron: Blijstra, 1969

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	5
Verantwoording	7
Inleiding	8
Plangeschiedenis	11
Chronologie	19
Atlas	21
I Situatie	22
II Begrenzing	24
III Eigendom	26
IV Bestaande bebouwing	28
V Bestaande ruimte	30
VI Bebouwing en ruimte	32
VII Hoofdstructuur	34
VIII Onderdelen hoofdstructuur	36
IX Secundaire structuur	38
X Onderdelen secundaire structuur	40
XI Bebouwingsvelden	42
XII Onderdelen bebouwingsvelden	44
XIII Stedenbouwkundige detaillering	48
XIV.I Wijzigingen	52
XIV.II Voorbeelden wijzigingen	54
XV Architectuur	56
XVI Waardering	58
Colofon en literatuur	60



11 OCT. 1949. J.M. TEK: 5310.

Ontwerp Noordse Park, 1949

In de jaren dertig lag Pijlsweerd als een tuinbouwgebied temidden van de stadsbebouwing. Langs de Oude Pijlsweerdstraat stond een rij hovenierswoningen in het groen. Terwijl er iets verderop naar het noorden al in 1920 omvangrijke arbeiderswoningbouw was gerealiseerd maakten de eigendomsverhoudingen de verstedelijking van dit gebied tot na de bevrijding onmogelijk. Vanaf 1920 werden ontwerpen voor een woonwijk gemaakt, maar de realisatie vond grotendeels pas na de oorlog plaats. Drie lange lijnen doorkruisen en domineren de wijk: de Oude Pijlsweerdstraat, de verkeersroute Oudenoord-Nijenoord (onderdeel van de route naar Zuilen, die later bekend werd als de ‘vork van Berlage’) en de spoorlijn naar Amersfoort. Achter de verkeersaders liggen twee oases van rust: het Noordse Park (1950) en het plantsoen in de Laan van Engelswier. Op de kop van dit plantsoen is nog een restant van de oude lintbebouwing te zien, dat al sinds de aanleg van het spoor is losgesneden van de Oude Pijlsweerdstraat. De bebouwing van Pijlsweerd is redelijk bescheiden: eengezinshuizen, duplexwoningen en portiekwoningen van drie lagen. De architectuur heeft rijke details: ornamenten, schoorstenen, erkers en tuinmuren. Het is de ambachtelijkheid van vlak na de oorlog, voordat de schaalvergroting en industrialisatie de bouw gingen domineren.

Programma (1949)

- Totaal 1850 woningen
- As van stedelijke voorzieningen (Oudenoord: met name voortgezet onderwijs)
- Bedrijvigheid en kleine industrie langs Oudenoord en Vecht
- Uiteenlopende milieus: laagbouw, gestapeld

enkele appartementenflats.

- Winkels langs de hoofdroute
- Groenstructuur met recreatieve functies, gekoppeld aan de bijzondere bebouwing

Ruimtelijke bijzonderheden

- Verkeersroute, opgebouwd met klassiek stedenbouwkundig repertoire van assen, wanden en markeringen.
- Compositie van het Noordse Park, de Oudenoord en de galerijflat, die tezamen een groen en open perspectief opleveren in het verder gesloten stadsbeeld van de verkeersboulevard
- Naoorlogse woningbouw in een vooroorlogs stramien, verscholen achter de monumentale route, verluchtigd met enkele groenzones.
- Fragmenten van een historische lintbebouwing (Oude Pijlsweerdstraat), doorsneden door het spoor, de Oudenoord en het Noordse Park.

Programmatische bijzonderheden

- ‘Evolutie’ van Utrechtse woningbouw, met vooroorlogse, oorlogse en naoorlogse typen.
- Diversiteit in woningtypen en architecten.
- Relatief veel laagbouw, zij het in een compacte verkaveling met smalle straten

Bijzondere plekken

- Noordse Park met een galerijflat en een uitloper aan de Engelen van Pijlsweertstraat
- Plantsoen Laan van Engelswier
- Oudenoord, vergelijkbaar met hoofdverkeerswegen in Tuindorp-Oost en Lauwerecht
- Oude Pijlsweerdstraat: landelijk lint met voormalige hovenierswoningen

Betekenis en waarde voor Utrecht

Pijlsweerd is een bescheiden stadsuitbreiding, omsloten door oudere stadsdelen en doorsneden door infrastructuur: een oud lint, de spoorbaan en de Oudenoord, de verbinding van de binnenstad richting Zuilen. Ruimtelijk en programmatisch is de wijk weinig vernieuwend. Hier lag geen tabula rasa, maar een door stadsbebouwing omsloten tuindersgebied. Het concept is vooroorlogs, met een verkeersboulevard die door bebouwingswanden wordt begeleid. Erachter ligt de groenstructuur verscholen, als een secundaire ruimtelijke structuur. Bij het Noordse Park ontmoeten het stenige Pijlsweerd (Oudenoord) en het groene Pijlsweerd elkaar. De invulling van de woonbuurten is divers en over een langere periode ontstaan, door verschillende architecten en met uiteenlopende architectonische concepten. Het maakt de wijk gefragmenteerd, dit wordt versterkt door de zware infrastructuur (verkeersweg, spoorlijn). Als gevolg van de versnippering in kleine buurten kan Pijlsweerd relatief gemakkelijk transformaties opnemen, zonder dat het karakter van de wijk wordt aangetast. Gedeeltelijk is dat al gebeurd. De groenstructuur verbindt de buurten, zij het dat de barrière van de spoordijk daarmee niet wordt opgeheven. Beide plantsoenen zijn voor de wijk essentiële kwaliteiten, het Noordse Park is bovendien een beeldbepalend element langs de verder stenige route naar de binnenstad. Zowel het Noordse Park als het plantsoen in de Laan van Engelswier zijn plekken om te koesteren in de stad, vanwege de samenhang tussen architectuur, ruimte en inrichting van de openbare ruimte, met muurtjes, heggen, boomgroepen, etc. De woonblokken rondom het Noordse Park en de Engelen van Pijlsweerdlaan vormen een

van de weinige vroeg naoorlogse ensembles die aantrekkelijke woonmilieus zijn gebleven en toekomstwaarde hebben.



Noordse Park

Dit rapport maakt deel uit van een ruimtelijk en cultuurhistorisch onderzoek naar tien naoorlogse wijken in Utrecht. Het project is uitgevoerd in opdracht van de afdeling Stedenbouw en Monumenten van de Dienst Stadsontwikkeling van de gemeente Utrecht. Het doel is om een bijdrage te leveren aan het ontwikkelen van een toekomstvisie voor de wijken, op basis van onderzoek naar hun bestaande ruimtelijke structuur. Ongeacht of de wijken tegenwoordig positief of negatief worden gewaardeerd vormt immers de bestaande structuur het kader voor toekomstige transformaties. Inzicht in die structuur en de uitwerking ervan helpt om de keuzen voor stedelijke vernieuwing scherp in beeld te krijgen, te preciseren en waar nodig te nuanceren. Bovendien zal kennis over de onderliggende 'laag' van de stad inspirerend en hier en daar sturend zijn voor het ontwerp van een nieuwe laag. De nadruk in het onderzoek ligt op de stedenbouwkundige opzet en de ruimtelijke samenhang. Natuurlijk speelt de architectuur een belangrijke rol voor het gebouwde resultaat, maar de inventarisatie van architectonische kwaliteiten en aanbevelingen voor een selectie van mogelijk behoudswaardige gebouwen vallen buiten de strekking van het onderzoek. Vooruitlopend op zo'n aanvulling is waar mogelijk op architectonische kwaliteiten gewezen.

Bij de selectie van de wijken en de afbakening van hun grenzen zijn de naoorlogse uitbreidingsplannen aangehouden, die in de periode 1945-1965 werden gemaakt. In het totaal gaat het daarbij om tien wijken: Pijlsweerd, Majellapark (inclusief Vleutenseweg en de Schepenbuurt), Kromme Rijn, Lauwerecht (aan

weerszijden van de Talmalaan), De Halve Maan, Nieuw-Zuilen, Tuindorp-Oost (inclusief Veelust), Tolsteeg-Hoograven, Kanaleneiland (inclusief De Hommel en Welgelegen) en Overvecht. Van een aantal wijken zijn sinds de bouwtijd de grenzen gewijzigd. Het verschil tussen de vooroorlogse en naoorlogse wijken is niet helemaal scherp te trekken. De vroegste uitbreidingsplannen voor vijf van de tien wijken dateren van voor de Tweede Wereldoorlog en werden gedeeltelijk toen al gerealiseerd. Na de oorlog volgden planwijzigingen en werden andere ruimtelijke en programmatische uitgangspunten toegevoegd. De wijken zijn met hun ingebouwde geschiedenis als geheel onderzocht.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van literatuur en archiefstukken over het ontwerp en de bouw van de wijken. Tevens werden ze tussen 2004 en 2006 uitgebreid verkend. Getracht is om de ruimtelijke kwaliteiten van de wijken precies te benoemen, op verschillende schaalniveaus. Dat zich sinds de inventarisaties veranderingen hebben voorgedaan, onderstreept de dynamiek van de wijken.

Gezien vanuit het cultuurhistorische belang is het niet primair wenselijk om de naoorlogse wijken tot beschermd stadsgezicht te maken of een lange lijst van behoudenswaardige objecten vast te stellen. Het klassieke instrumentarium van de monumentenzorg schiet hier tekort, gezien de omvang, het ruimtelijk karakter en de dynamiek van het gebruik – nog afgezien van de tijdrovende aanwijzingsprocedures die zich slecht verhouden tot de urgentie van ingrijpen. De wijken werden ooit gebouwd voor een ongedeelde samenleving,

maar dat was wel een monoculturele samenleving. De bruikbaarheid van deze structuren voor de huidige samenleving staat niet op voorhand vast. De prioriteit van cultuurhistorie behoort in naoorlogs Utrecht bij de continuïteit van de structuur te liggen, het behoud van sommige objecten is belangrijk, maar secundair. Het is de uitdaging om een nieuwe historische laag aan de wijken toe te voegen, die een programmatische en ruimtelijke verrijking oplevert. Samen met de bestaande kwaliteiten op verschillende schaalniveaus kan dit bijdragen aan vitale wijken met een eigen identiteit en een doorlopende geschiedenis.

Vijftig jaar na dato hebben de naoorlogse wijken van Utrecht zich bewezen als een belangrijk deel van de stad. Veel aspecten, zoals de groenstructuur, het wegennet, openbare gebouwen en een groot deel van de woningvoorraad zijn een vanzelfsprekend onderdeel van het Utrechtse stedelijke leven geworden. Daarmee zijn de wijken allerm minst een statisch geheel. Dat ze zullen veranderen staat wel vast, het is de vraag hoe die verandering vorm krijgt. De toekomstige transformaties hebben te maken met ontwikkelingen in de wijken zelf (veroudering voorraad, vergrijzing pioniers, instroom van nieuwe doelgroepen) en daarbuiten (ontwikkelingen van de regionale woningmarkt, omslag van aanbodmarkt naar vraagmarkt). De beste garantie voor het duurzaam continueren van de bestaande kwaliteiten is te zorgen dat de wijken in de toekomst gewilde woonmilieus blijven of worden. Dat vraagt niet zozeer om behoudsvisies maar om ontwikkelingsvisies – met oog voor (onder meer) de cultuurhistorische kwaliteiten.

Vooruitlopend op het beantwoorden van de vraag hoe de bestaande wijken kunnen bijdragen aan de kwaliteit voor de toekomst, is het zaak de kwaliteiten op een rij te zetten – niet als te beschermen waarden, maar als bouwsteen voor veranderingsprocessen. In dit rapport gebeurt dat op twee manieren. Eerst wordt de plangeschiedenis beschreven, toegespitst op de concepten en inspiratiebronnen voor de wijk. Hierna volgt een atlas met een ruimtelijke analyse en fotobladen, waarin de structuur en de ruimtelijke uitwerking van de wijk uiteen worden gezet en de latere veranderingen in beeld zijn gebracht.

Urban Fabric BV
Steenhuis stedenbouw/landschap

Schiedam, juni 2006

Utrecht telt tien naoorlogse wijken, van Pijsweerd tot Overvecht. Ze zijn het produkt van het nationale volkshuisvestingsbeleid uit de wederopbouwtijd, maar dat betekent niet dat ze eender zijn. De Utrechtse naoorlogse wijken hebben opmerkelijke onderlinge verschillen en onderscheiden zich in positieve zin van de woningbouwproductie uit deze periode elders in het land. Dit hoofdstuk (dat in alle tien de rapporten gelijk is) gaat over de context van de wederopbouw en de onderlinge 'familiebanden' van de Utrechtse wijken.

Naoorlogse woningbouw

Na de Tweede Wereldoorlog was de woningnood in Nederland volksvijand nummer één. Dat kwam door de oorlogsschade en de snelle bevolkingsgroei, van 9,2 miljoen in 1945 tot 11,5 miljoen in 1960. Vanuit Den Haag werd de woningopgave aangepakt. De regering probeerde de beschikbare bouwcapaciteit en het geld zo goed mogelijk over het land te verdelen. Gemeenten kregen te horen hoeveel woningen zij per jaar mochten bouwen (de 'contingenten'). Door efficiënt te bouwen waren extra aantallen te verdienen, net als met de sloop van krotwoningen in de binnensteden. Zo werkte de overheid de eentonigheid en de kaalslag in de hand. De gemeenten voerden de taken zonder veel morren uit. Nu we zijn gewend aan milieuraportages, lange procedures, inspraak en mondige burgers is niet meer goed voor te stellen met hoeveel gemak destijds in de structuur en het aanzien van Nederland werd ingegrepen.

Hoe konden de grote steden groeien zonder onleefbaar te worden? Tijdens de oorlog hadden architecten in Nederland plannen gemaakt voor de

in hun ogen ideale stad. Die studies vormden de opmaat voor 'de wijkgedachte'. Het idee was om de steden op te bouwen uit herkenbare buurten, die als hechte gemeenschappen functioneerden. Dicht bij huis zouden de bewoners alles voor een aangenaam dagelijks leven kunnen vinden. Naast een ruime woning en buurtwinkels waren dat groen- en speelvoorzieningen, scholen, gezondheidszorg, een buurtcentrum en kerken voor alle gezindten. Er zou een nieuwe stedelijke cultuur ontstaan, niet dorps en niet anoniem. Cruciaal in een leefbare, menselijke stad was de geleding: van de woning en de buurt, naar de wijk, het stadsdeel en tenslotte de hele stad.

De wijkgedachte werd na de oorlog op verschillende plaatsen in praktijk gebracht, zoals in Rotterdam. Vooral de openbare ruimte kreeg aandacht. De indeling van de stad in buurten, wijken en stadsdelen sloot aan op de ontwikkelingsstadia van opgroeiende kinderen en hun toenemende actieradius. Met minutieus onderzoek werd per schaal bepaald welke voorzieningen nodig waren, variërend van een zandbak en speelwerktuigen om de hoek, tot grote wijkparken en recreatieplassen op afstand. Alle aspecten van het stedelijke leven, van kinderspel tot aan de wandeling van een bejaarde, werden in schema's genoteerd en naar de stedenbouwkundige ontwerpen vertaald. Met eenzelfde precisie werd het interieur van de woning bestudeerd en rondom het menselijk woongedrag gemodelleerd. Snuffjes van de jaren vijftig moderniteit waren storkokers voor het vuilnis, verschuifbare binnenwanden en opklapbedden. Keukens werden als efficiënte machinekamers voor het huishouden ingericht.

De naoorlogse woningbouw was gericht op het realiseren van grote aantallen woningen. De vooroorlogse bouwmethoden waren hiervoor absoluut ontoereikend. Net als de wijkconcepten kreeg ook het denken over snel en goedkoop bouwen in de oorlogsjaren een stimulans. Er werden studies gedaan naar prefabricage, standaardisatie en rationalisatie. De eerste resultaten waren kleine verbeteringen van het ambachtelijke bouwen. Rond 1960 kwam de industrialisatie goed op gang. Razendsnel voltrok zich de schaalvergroting. Met bouwkransen, grote elementen en allerlei bouwsystemen veranderde de bouw in een soort Lego voor reuzen. In veel woonwijken is nog te zien waar de rails van de bouwkraan liep en herinneren de dicht gekitte naden aan de kinderziekten van de montagebouw.

De naoorlogse wijken lijken tegenwoordig op het eerste gezicht uitingen van een achteraf gezien enigszins naïef geloof in een betere en vooral maakbare samenleving. Die samenleving was destijds overzichtelijker dan nu, met het gezin als hoeksteen. Er bestond een groot woningtekort en daarin werd voorzien door te bouwen, zo veel als maar kon. Maar het is gevaarlijk om de wijken over één kam te scheren. Door de ontwikkelingen van de woningbouw in de jaren vijftig en zestig, alsmede door tal van lokale factoren, zoals de kwaliteit van de gemeentelijke ontwerpers, vond er wel degelijk een differentiatie plaats, zowel in de stedenbouwkundige ontwerpen als in de architectonische uitwerking.

De betekenis van de naoorlogse wijken voor de Nederlandse steden is enorm. De wijken vormden het decor waartegen eerst de welvaartsstaat en

later de multiculturele samenleving gestalte kreeg. Hier kwam licht, lucht en ruimte binnen bereik van de massa. Strokenbouw, waarbij de bouwblokjes vrij in de ruimte staan, en portieketagewoningen zijn mijlpalen in de volkshuisvesting. De uitgestrekte groenstructuren zijn inmiddels tot volle wasdom gekomen en behoren tot de grootste groene ruimten van de steden.

Utrechtse stadsuitbreiding

Utrecht neemt in de wederopbouw een bijzondere positie in. De stad zat na de oorlog opgesloten binnen nauwe gemeentegrenzen. Terwijl elders werd gewerkt aan grote nieuwbouwwijken, was Utrecht gedwongen om de laatste open gebieden in de stad te bebouwen. Het ging om kleine locaties, zoals de tuinbouwgronden langs de Kromme Rijn en in Pijsweerd, waarvoor vanaf de jaren dertig plannen waren gemaakt. De vooroorlogse ontwerpen werden waar mogelijk aangepast, om meer woningen op te kunnen nemen. Zo begon de naoorlogse stedenbouw in de bestaande stad, met een open verkaveling en gestapelde woningen.

Pas in 1954 kwam een grenswijziging, waarbij het grondgebied van de gemeente Utrecht meer dan verdubbelde, van 2300 naar 5200 hectare. De weg was vrij voor een inhaalslag, met de bouw van grote wijken als Hoograven, Kanaleneiland en Overvecht. Door deze trage start kon Utrecht profiteren van de ervaringen in andere steden. Het concept van de wijkgedachte werd pragmatisch toegepast, gericht op een efficiënte woningbouw en het realiseren van goed bewoonbare wijken. Opvallend is dat veel ontwerpers van het nieuwe Utrecht eerder in

Rotterdam hadden gewerkt, zoals de directeur van de Dienst Stadsontwikkeling, C.M. van der Stad, en de stedenbouwkundige C. Hanekroot. Andere mensen die hun stempel op de vernieuwing van Utrecht zetten waren W.A.H.W.M. Janssen (directeur Bouw en Woningdienst), J.P. Van Alff en B.J. Galjaard (afdeling plantsoenen).

Na de annexatie was het uitbreidingsplan van Berlage en Holsboer (1920) achterhaald. Onder leiding van Van der Stad werd een structuurplan gemaakt, waarin stond beschreven hoe de stad een groeispurt kon realiseren van 243.000 naar een beoogd aantal van 307.000 inwoners in 1970. Hiervoor waren 37.000 nieuwe woningen nodig. Tot en met de bouw van Lunetten en Voordorp (wijken die buiten de onderzoeksperiode vallen) is de visie uit 1954 gevolgd. Deze periode valt grotendeels samen met de ambtstermijn van burgemeester C.J.A. de Ranitz (1948-1970). Onder zijn leiding moderniseerde Utrecht tot knooppunt in de Randstad en hart van Nederland. Pas met Leidse Rijn brak een volgende fase aan.

Ongekende luxe

In de jaren vijftig en zestig vormden de bouwdoos van de wijkgedachte en de technologie van de systeembouw een perfect koppel. De bewoners waren tevreden over hun woningen, vaak hadden ze nooit een eigen huis gekend of waren ze uit kleine en bedompte huizen afkomstig. De luxe van licht, lucht en ruimte, in combinatie met een geanimeerd buurtleven werden positief ervaren. Maar aan het einde van de jaren zestig ging het mis. De schaal van de nieuwe wijken liep uit de hand, de eentonigheid en de technocratische bouwproductie overvleugelde de ideologie van een

gezonde, sociale samenleving. Het bouwen was verworpen tot het halen van productieaantallen in plaats van het scheppen van gemeenschappen. Er speelde meer in die tijd: de grote welvaart begon, de auto veranderde van een luxegoed in een levensbehoefte, studenten gingen de barricades op, er ontstond verzet tegen de sloop van de oude wijken en de bouw van Hoog Catharijne en woontorens in Overvecht. Terwijl de aandacht voor de individuele mens in de ruimtelijke planning geleidelijk uit beeld verdween, maakte hij met veel stampij zijn intrede in het bestuur, de politiek en de andere bolwerken van de gevestigde macht.

De maatschappelijke veranderingen aan het eind van de jaren zestig zetten de woningbouw op zijn kop. Hoe meer de mens zijn eigen keuzen maakte, des te minder de starre indeling van het blauwdrukbestaan voldeed. Rond 1970 werd ingezet op 'eksperimentele' woningbouw, zoals in Overvecht is te zien. Binnen het stramien van de grootschalige productie begon het zoeken naar variatie, flexibiliteit, keuzevrijheid en geborgenheid. De behoefte aan privacy en de gestage individualisering zetten de collectiviteit, die zo sterk uit de wijken spreekt, onder druk. Op sommige plaatsen trad verloedering op van buitenruimten, bergingen en portieken. Flats kregen een negatief imago vanwege de onpersoonlijke schaal en de anonieme sfeer. Hoogbouwplannen werden omgewerkt tot laagbouw. De geleiding van buurt tot stad ging in de ban, de grote stad werd ontkend. De eigen woonplek veranderde in het middelpunt van de wereld: het woonerf was geboren.

Het resultaat van 25 jaar naoorlogs bouwen is een krans van grote en kleine nieuwbouwwijken

om de stad. Naast pleinen, pareltjes van moderne architectuur en experimenten van volkshuisvesting, is er ook middelmatigheid en eenzijdigheid te vinden. Mooi of lelijk, de wijken markeren een belangrijke fase uit de geschiedenis: de tijd van wederopbouw, economische groei, collectieve waarden, verzuiling en een overheid met een duidelijke missie.

Utrechtse familiebanden

Door de specifieke geschiedenis van Utrecht kregen de naoorlogse wijken een eigen karakter. Allereerst is er een onderscheid te maken in wijken van vóór de annexatie en van daarna. De eerste categorie bestaat uit binnenstedelijke locaties, waar vooroorlogse en naoorlogse concepten van stedenbouw en architectuur zijn gemengd. De wijken danken aan deze ingebouwde geschiedenis een bijzondere structuur, waarin de vooroorlogse compositie en ambachtelijkheid hand in hand gaan met een bescheiden naoorlogse schaalvergroting. Wijken uit deze periode zijn Pijlsweerd, Majellapark, Kromme Rijn en De Halve Maan. Hier kon de gemeente Utrecht experimenteren met woonvormen als de portieketageflat, duplexwoningen en drielagenbouw (twee maisonnettes op een begane grond woning). De woningen waren klein, maar doorgaans zorgvuldig gedetailleerd. De wijken kenden een groene dooradering en ruimtelijke uitwerking. Zo vormden ze een contrast met de stenige wereld van hun omgeving. De parken en plantsoenen zorgden voor lucht en speelruimte in de stad.

Na de annexatie van 1954 ontstond een reeks grote woonwijken, met allengs meer industriële bouw en de herhaling van woningtypen.



Tien naoorlogse wijken van Utrecht

Tolsteeg-Hoograven werd opgebouwd uit acht speciaal ontworpen hoven (destijds 'celvormige buurtbebouwing' genoemd), elk met een andere architect. Hierna volgde Kanaleneiland, toegesneden op het gebruik van de auto en geïnspireerd op de weidsheid van het landschap langs het Amsterdam-Rijnkanaal. Kanaleneiland werd een autonoom stadsdeel, met seriematige bouw en de herhaling van dezelfde stempels in een grootse, stedelijke compositie. De derde grote stadsuitbreiding, Overvecht, lijkt in omvang en opzet eerder een stad op zich, dan een wijk van Utrecht. De wijk bestaat uit tien woonbuurten in het groen. Door de omvang kon hier een volwaardig programma van uiteenlopende woningtypen en woonmilieus worden gerealiseerd.

Het tiental Utrechtse naoorlogs wijken wordt gecompleteerd door Nieuw Zuilen, Lauwerecht en Tuindorp-Oost. Nieuw Zuilen kwam door de annexatie in 1954 bij de gemeente Utrecht, maar was grotendeels eerder gebouwd als een lappendeken van woningcomplexen. Het naoorlogse plan voegde hier groene spaties en

bijzondere woningbouw aan toe. Lauwerecht en Tuindorp-Oost ontstonden in de marge van de verbindingswegen naar Utrecht-Noord.

De familie van Utrechts naoorlogse wijken is op verschillende manieren te karakteriseren. Behalve chronologisch kan dat bijvoorbeeld typologisch. Opvallend is daarbij dat zes wijken in combinatie met toegangswegen werden ontworpen en de stadsentrees markeren. Daarbij gaat het om Pijlsweerd (Noordse Park met galerijflat), Majellapark (park en strokenbouw Thomas à Kempisplantsoen), Kromme Rijn (Stadionplein met Stadionflat, Rubenslaan), Lauwerecht (Talmalaan), Tuindorp-Oost (Eyckmanlaan, Kardinaal de Jongweg) en Nieuw Zuilen ('as van Berlage'). De overige wijken zijn de drie grote stadsuitbreidingen van na de annexatie (Tolsteeg-Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht), alsmede De Halve Maan – een wijk die te zien is als de afronding van de vooroorlogse tuinwijk Oog in Al.

Een andere manier om de familiebanden te duiden is het karakter van de wijken. Bijzonder aan Utrecht zijn de vele 'hybride' wijken, waarin concepten uit het interbellum en de naoorlogse periode zijn gemengd. Pijlsweerd, De Halve Maan en Nieuw Zuilen passen in de traditie van het Algemeen Uitbreidingsplan van Berlage en Holsboer uit 1920, maar dan met afwijkende woningtypen, een meer open opzet en een groene geleding. Kromme Rijn is te zien als een verbeterde uitvoering van het Wilhelminapark met een groene dominant. Majellapark was de proeftuin voor nieuwe woonconcepten rondom een tot recreatiepark verbouwde buitenplaats. Van later datum waren Lauwerecht (parkway

met stadsblokken uit de jaren vijftig), Tuindorp-Oost (op de auto aangepast tuindorp uit de jaren zestig), Tolsteeg-Hoograven (buurtconcept van miniwerelden), Kanaleneiland (stempelstad, met daarnaast tuinstad en buitenplaatsenstad) en Overvecht (zelfstandige satelliet in het groen).

Utrecht als parel van de wederopbouw

Ondanks alle latere veranderingen is het verbazingwekkend te zien hoe goed de meeste naoorlogse wijken in Utrecht de tand des tijds hebben doorstaan. Natuurlijk, er zijn probleemgebieden. Een deel van de woningvoorraad voldoet niet aan de huidige eisen en de samenleving waarvoor de wijken zijn bedacht bestaat niet meer. Toch valt de actuele opgave voor stedelijke vernieuwing relatief mee. De jaren vijftig en zestig hebben unieke kwaliteit opgeleverd. Met zorg en liefde worden gebouwen, tuinen, collectieve tuinen, plantsoenen en parken onderhouden. In Utrecht zijn enkele van de beste, mooiste en meest gevarieerde naoorlogse wijken van Nederland te vinden.

Wat verklaart het succes van de naoorlogse wijken in Utrecht? Dat zit 'm niet zozeer in de architectuur of bouwtechniek, die naar onze huidige normen op veel punten tekort schiet, maar vooral in de ruime stedenbouwkundige opzet en de groenstructuur. De gemeente Utrecht slaagde er na de oorlog in om de nieuwe wijken samenhang te geven. Als een geoliede machine kreeg de stadsuitbreiding gestalte. Verkeerskundigen trokken hun wegen door de stad, stedenbouwkundigen tekenden de wijken in dit raamwerk en de Dienst Plantsoenen ontwierp en beplante ieder jaar liefst tien hectare openbaar groen. De gemeente was sterk en

mchtig, de ambtelijke lijnen waren kort, de diensten hadden een grote autonomie en het bouwtempo lag hoog.

Na vijftig jaar zijn veel naoorlogse wijken toe aan revisie, variërend van groot onderhoud tot ingrijpende vernieuwing. De reden hiervoor is niet alleen bouwtechnisch maar ook woontechnisch. Zowel de gewenste afmetingen als de voorzieningen in en om de woningen zijn sinds de bouwtijd veranderd. Er is vraag naar meer variatie in het woningaanbod per wijk. Ook verandert de geografische positie van de naoorlogse wijken door de verdere groei van de stad. In 2001 sloot de gemeente Utrecht samen met woningcorporaties een akkoord, dat bekend staat als De Utrechtse Opgave (DUO). Tot 2009 zullen er in totaal 10.000 woningen in Overvecht, Zuilen, Ondiep, Kanaleneiland en Hoograven worden aangepakt, hetzij door sloop-nieuwbouw, hetzij door renovatie. Het is de bedoeling om in de wijken het eenzijdige aanbod van sociale huurwoningen te doorbreken en beter te voldoen aan de woonwensen van de huidige stadsbewoners. In het kader van DUO zijn inmiddels 1100 woningen gerenoveerd, vervangen of in uitvoering. Grote projecten zijn bijvoorbeeld de As in Kanaleneiland (bij de Prins Clausbrug) en Hart van Hoograven ('t Goylaan).

Met de stedelijke vernieuwing kunnen de naoorlogse wijken zich herpositioneren in de markt en heroriënteren op hun specifieke kwaliteit. Daarbij is niet overal dezelfde receptuur geschikt. Enkele wijken hebben zo'n sterk ruimtelijk concept en een zo bescheiden vernieuwingsopgave dat het voor de hand ligt om de bestaande kwaliteit

en samenhang als kader voor verandering te gebruiken. Dat geldt voor Kromme Rijn, Pijlsweerd, De Halve Maan en Tuindorp-Oost. In deze wijken kan zelfs worden ingezet op behoud van historisch belangrijke woningtypen uit de vroege jaren vijftig. Nieuw Zuilen en Majellapark kennen een grotere dynamiek en zijn gebaat met een zorgvuldige continuïteit door nieuwe concepten aan de ruimtelijke structuur toe te voegen. Bestaande en nieuwe structuren kunnen samengaan en wederom experimentele woonmilieus opleveren. Lauwerecht is een wijk die zijn kwaliteiten grotendeels is kwijtgeraakt. In een nieuw concept voor deze wijk zal slechts hier en daar een echo van de naoorlogse wijk doorklinken. Voor de grote stadsuitbreidingen Tolsteeg-Hoograven, Kanaleneiland en Overvecht tenslotte geldt dat deze wijken kunnen winnen met een nieuwe laag, mits de eigenheid van de afzonderlijke wijken en de kwaliteiten uit de naoorlogse periode overeind blijven.

Juist nu er behoefte bestaat aan variatie in de stad en een woonomgeving met een uitgesproken identiteit, bieden de naoorlogse wijken met hun unieke kwaliteit, groenstructuur en ruimten kansen om bijzondere woonmilieus te realiseren. Misschien is het antwoord op de hedendaagse roep om gedifferentieerde woonmilieus, identiteit en 'lifestyles' voor een deel in de naoorlogse wijken te vinden. Ze liggen vaak dicht bij de binnenstad, maar zijn toch rustig en groen door hun ruime opzet en goed bereikbaar per auto. Zoals de 19e-eeuwse stadswijken vanaf de jaren tachtig aan populariteit wonnen – denk aan Lombok – zo zou er voor de Utrechtse naoorlogse wijken wel eens een doorstart aan kunnen komen.

Het gebied van Pijlsweerd beslaat 39 hectare en was tot ver in de 20^e eeuw een agrarische, vrije open ruimte binnen de stadsgrenzen van Utrecht. Er woonden van oudsher veel hoveniers en kwekers. Straatnamen als de Hoveniersstraat en Warmoesstraat herinneren nog aan deze tijd. Ook namen van tuinderijen leven in de wijk voort, zoals Enthof, Kokkenhof, Engelswier, Petemoedershof, Vinkert en Omloop. Het Noordse Park is genoemd naar het Noordse Bos, dat de familie van der Steen bezat. Het hoveniersgebied werd doorkruist door de Oude Pijlsweerdstraat, een lint van tuinderswoningen. Aan de oostelijke rand was de Vecht met daarlangs eveneens oude lintbebouwing. Diverse straten met arbeiderswoningen lagen ten zuiden en westen van de tuinderijen, de straten liepen dood op de akkers. Oude vaarsloten, zoals de Otterstroom, waren voor de hoveniersbedrijven van belang. De spoorlijn Utrecht-Amersfoort werd in 1863 dwars

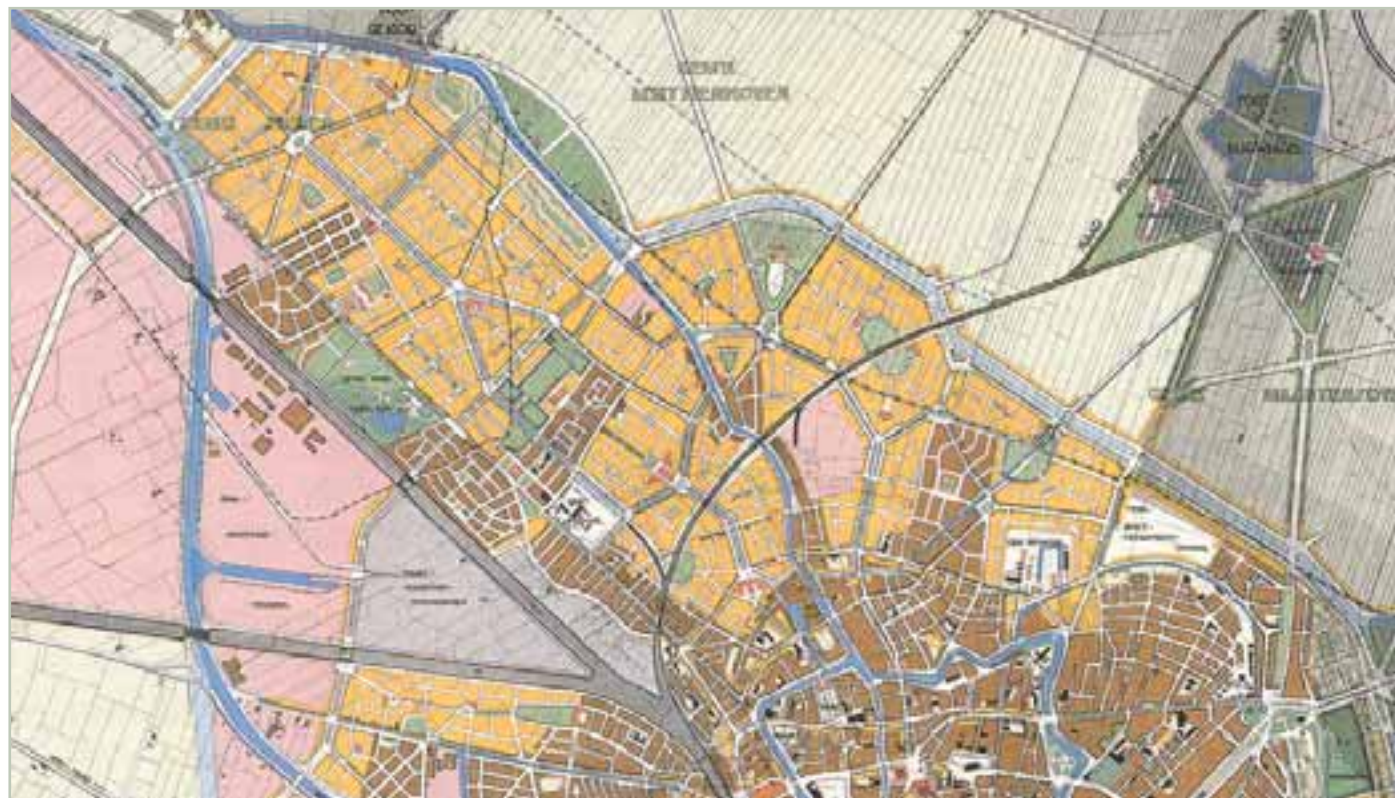
door het gebied heen gelegd, ongeveer haaks op de Oude Pijlsweerdstraat. Het spoor en het lint van de Oude Pijlsweerdstraat bepaalden het gebied en vormden bovendien structurele elementen die nog steeds herkenbaar zijn.

Algemeen Uitbreidingsplan, 1920

In 1920 stelden H.P. Berlage en L.N. Holsboer een Algemeen Uitbreidingsplan voor Utrecht op. Zij voegden in Pijlsweerd een derde structurerend element toe, naast het oude lint en de spoorbaan, namelijk een verkeersweg richting Ondiep en Zuilen. Middenin deze 'steel' van de 'vork van Berlage' legden ze een brede gracht. De overige gronden van Pijlsweerd zouden ingevuld worden met woningbouw. Langs de spoorlijn Utrecht-Amersfoort projecteerden Berlage en Holsboer een park. In de jaren twintig en dertig kreeg de verkeersverbinding in grote lijnen gestalte, maar het gedeelte door Pijlsweerd en Wijk C liet op



Onderdeel van het uitbreidingsplan: voorstel voor een directe verbinding met het centrum, 1932



Uitsnede Algemeen Uitbreidingsplan Utrecht, H. P. Berlage, L. N. Holsboer, 1920



Verbinding naar het centrum: voorstel voor een doorbraak bij de Jacobikerk (wijk C), 1935

zich wachten. De kosten voor onteigening van de tuinbouwgronden en de doorbraak in Wijk C waren hiervan de oorzaak. Ondanks deze vertraging zijn de ideeën van Berlage en Holsboer sterk bepalend geweest voor de opbouw van Pijlsweerd, als knoop van verbindingslijnen.

Uitbreidingsplan 'Pijlsweert', 1931-1935

De eerste concrete uitwerking van het ontwerpplan van Berlage en Holsboer was het Uitbreidingsplan voor de 'voormalige polder Pijlsweert' uit 1931. De ambitie was duidelijk: 'terwijl het plan Krommerijn grotendeels een landelijk karakter moet verkrijgen, zal de uitbreiding Pijlsweert veel meer een voortzetting van de zuivere stadsbebouwing gaan vormen'.¹ De keuze hiervoor was vrij logisch aangezien de belangrijkste component van het plan een brede nieuwe toegangsweg tot de binnenstad was: de huidige Oudenoord. Deze weg doorsneed het plangebied in noord-zuid richting. Het oude hoveniersgebied lag tevens tussen bestaande bebouwing en een bestaand stratenstelsel waarvan veel straten doodliepen op het agrarisch gebied. In het nieuwe uitbreidingsplan werden deze wegen doorgetrokken.

Het meest stedelijke element van het plan, de Oudenoord, was onderdeel van de 'vork van Berlage'. De Oudenoord verbond de binnenstad met Pijlsweert en splitste zich na de spoorwegondergang in twee zijtakken, aansluitend bij de al aangelegde Royaards van den Hamkade en de Laan van Chartreuse. De Oudenoord had twee functies: ten eerste was de weg bestemd ter ontlasting van de Amsterdamsestraatweg en ten tweede zou de weg in zijn zuidelijke voortzetting



Uitbreidingsplan Pijlsweert (UPPW), 1935

de belangrijkste toegangsweg tot de nieuwe wijk Pijlsweert worden. Langs de Oudenoord ontwierp de Utrechtse stedenbouwkundige dienst zes woonbuurtjes, waarmee het onregelmatige plangebied werd opgevuld. De verkeersweg reeg als het ware de 'kralen' van Pijlsweert tot een ketting aaneen. Voor de woonbuurtjes werd uitgegaan van een verkaveling met gesloten bouwblokken.

Het park dat Berlage en Holsboer in 1920 in Pijlsweert ontwierpen werd in het uitbreidingsplan

naar het oosten verplaatst, ter plaatse van het tegenwoordige Noordse Park. Het idee was dat het park aan de hoofdverkeersweg een aangename indruk bij het binnenkomen van de stad zou geven. Het ontwerp voor het park voorzag tevens in twee smalle uitlopers naar het oosten en westen langs de spoorbaan. Behalve door dit centraal gelegen park zou de groenvoorziening van de wijk bestaan uit een gracht met bomen. Deze waterloop werd in aansluiting op het slotenstelsel van het noordelijk gelegen Zuilen geprojecteerd.

Het Uitbreidingsplan werd in 1932 door de gemeenteraad van Utrecht vastgesteld. Gedeputeerde Staten had echter opmerkingen over de procedure, de bebouwingsvoorschriften en andere onderdelen van het plan. Een bijgestelde versie werd in 1934 door de gemeenteraad vastgesteld, een jaar later werd het uitbreidingsplan door Gedeputeerde Staten goedgekeurd, niet nadat opnieuw details en formuleringen waren veranderd. Dat betekende niet dat de bouw van de wijk op korte termijn tot uitvoering kwam, ondanks de woningbehoefte

en de ruimtenood van de gemeente. Ten eerste vormde de verkeersweg een enorme kostenpost, omdat er een doorbraak in de binnenstad voor nodig was. De geprojecteerde route liep dwars door Wijk C, van het Vredenburg naar de Oudenoord (tracé van de tegenwoordige Sint Jacobsstraat). Ten tweede was de grond in Pijlsweerd nog grotendeels in particuliere handen, de tuinders waren niet direct bereid hun bedrijven op te geven. Hoewel de gemeente het voornemen had de tuinbouwgronden in het belang van de volkshuisvesting te onteigenen kwam daar op korte termijn weinig van terecht. Alleen aan de randen van Pijlsweerd werd gebouwd, onder meer op de grens met de wijk Ondiep. Pijlsweerd bleef tot na de Tweede Wereldoorlog een groene vlek in de stad.

Eerste herziening van het uitbreidingsplan 'Pijlsweert', 1940

Hoe incidenteel de ontwikkeling van Pijlsweerd verliep blijkt wel uit de eerste herziening van het uitbreidingsplan uit maart 1940. Niet de woningbouw, maar het verzoek van een batterijenfabriek om te mogen uitbreiden vormde de aanleiding voor aanpassingen van het plan. Een oorspronkelijk voor woningbouw aangewezen perceel kreeg de bestemming industrie. Het blok ten noorden van de batterijenfabriek Herberholt aan de Balkstraat werd voor lichte industrie bestemd. Dit gaf uitbreidingsmogelijkheden voor dit bedrijf en vond de gemeente tevens in het belang van de stad. Herberholt bouwde op dit perceel ook een woonblokje voor hun arbeiders.

Tweede herziening van het uitbreidingsplan 'Pijlsweert', 1941

Tijdens de oorlog werd het ontwerp voor Pijlsweerd aangepast aan nieuwe inzichten op het gebied van woningbouw en stadsontwikkeling. Dit leidde tot de tweede herziening van het uitbreidingsplan, die bepalend zou worden voor de invulling van Pijlsweerd, nadat eerder al de structurerende lijnen (lint, spoor, route) bepaald waren. Vanaf deze herziening verandert de schrijfwijze 'Pijlsweert' in 'Pijlsweerd'. Ook werd het plan aangepast voor de verhoging van de spoorlijn, die in 1942 gerealiseerd zou worden. Hierdoor veranderde de spoorbaan van een ruimtelijke structurerend element in een ruimtelijke barrière; Pijlsweerd werd letterlijk door het spoor in stukken verdeeld.

De gesloten bouwblokken uit het plan van 1935 maakten in het nieuwe ontwerp uit 1941 plaats voor bouwblokken met opengewerkte hoeken. Enkele blokken werden gedraaid, om een betere toetreding van zonlicht in de woningen te bereiken. De komst van 'licht, lucht en ruimte' in het ontwerpplan leidde voorts tot het toevoegen van meer groen. Kleine versnipperde ontworpen plantsoentjes werden samengevoegd tot een groter plantsoen en ook de oppervlakte van de voortuinen werd vergroot. Tuinarchitect J.T.P. Bijhouwer werd als adviseur aangetrokken. De gracht die in het ontwerp uit 1935 de wijk zou doorkruisen werd in de herziening vervangen door een plantsoenstrook, vooral vanwege klachten en hoge onderhoudskosten van de grachten in het nabijgelegen Zuilen. Heel voorzichtig werd ook 'hoogbouw' (vaak met een maximale hoogte van drie of vier verdiepingen) geïntroduceerd. Ten



Uitbreidingsplan Pijlsweerd, 3e herziening, 1949

westen van de Oudenoord, tegenover het huidige Noordse Park, wees de gemeente een huizenblok aan voor de bouw van flatwoningen.

Tijdens de oorlog werd een begin gemaakt met de realisatie van Pijlsweerd. De ontbrekende schakel tussen het Vredenburg en Ondiep werd aangelegd: Jacobsstraat en Oudenoord. Hiervoor was een doorbraak in het centrum nodig, die een gat sloeg in Wijk C (omgeving Jacobskerk). De gemeente zorgde verder in 1941 voor demping van de Otterstroom (een oud watertje dat in verbinding stond met de Vecht) en aanleg van de David van Mollemstraat. Na deze ingrepen was Pijlsweerd klaar voor het bouwen van woningen, overige straten, voorzieningen, parken en plantsoenen. Maar als gevolg van de bouwstop tijdens de oorlog zou ook deze fase jaren gaan duren.

Derde herziening uitbreidingsplan 'Pijlsweerd', 1949

Pas na de oorlog werd de draad weer opgepakt. Al in 1946 werd door de gemeente begonnen met de invulling van het Uitbreidingsplan Pijlsweerd met woningen in het kader van het Urgentieprogramma. Het Urgentieprogramma hield in dat in de eerste jaren na de oorlog gemeenten een aantal te bouwen woningen toegewezen kregen om de meest dringende woningnood op te vangen. Voor Utrecht waren aanvankelijk 900 woningen uitgetrokken, waarvan 200 door de gemeente zouden worden gebouwd en de rest door particulieren.

Het aantal van 200 door de gemeente te bouwen woningen kwam precies overeen met het aantal woningen die door diverse architecten rond 1940 waren ontworpen maar die door het uitbreken

van de oorlog niet uitgevoerd waren. Van deze woningen waren er 42 ontworpen door de Dienst van Gemeentewerken, 54 door architect J. van Laren, 53 door architect J. le Clercq en 50 door de architecten D. Jansen en C. Bos. Deze ontwerpen werden in volgorde van door de overheid toegewezen aantallen woningen gerealiseerd. In 1946 werden 42 woningen toegewezen: dit aantal kwam overeen met het door Gemeentewerken ontworpen plan voor een terrein tussen de Vijgeboomstraat, Elsstraat, Larixstraat en Rietstraat. Voor het jaar 1947 werden 142 woningen toegewezen: dit contingent werd ingevuld met de plannen van architect van Laren (54 woningen op terreinen aan de Pippelingstraat en Okkernootstraat) en van architect Le Clerq (65 woningen op een terrein tussen de Zilvergeldstraat en de Balkstraat). Later werd dit contingent verhoogd tot 107 woningen.

Van de oorspronkelijk 142 toegestane woningen werden er 23 aan particulieren toebedacht. In 1948 werden 40 woningen voor asociale gezinnen gebouwd op een terrein aan de Hoogstraat: de woningen werden langs de randen van het terrein gesitueerd waardoor een ruim omsloten binnenterrein ontstond. Hetzelfde jaar kwam ook het laatste complex in het kader van de urgentieregeling tot stand, volgens de plannen uit 1941: 50 woningen tussen de Hoveniersstraat en Polderstraat door de architecten Jansen en Bos.

Zo werd Pijlsweerd de eerste naoorlogse wijk van Utrecht, met stedenbouwkundige en architectonische ontwerpen die jarenlang op de plank hadden gelegen. Ondertussen veranderden de ideeën over de woningbouw en kreeg deze bovendien letterlijk een andere dimensie:

eengezinshuizen maakten plaats voor gestapelde woonvormen. Ook in Pijlsweerd was deze verdichting onontkoombaar. Na de bouw van de 200 woningen moest het aantal worden aangevuld tot 1850. Vandaar dat een nieuwe herziening van het Uitbreidingsplan urgent werd. Deze kreeg in 1949 zijn beslag.

Tuindorp

De belangrijkste wijziging die de derde herziening van het Uitbreidingsplan voor Pijlsweerd met zich meebracht had te maken met het karakter van de wijk: wilde de gemeente in 1930 nog een wijk met een stedelijk karakter aanleggen, nu was het de wens van de Provincie het plan meer een tuindorpkarakter mee te geven. Ruimtelijk had dit verschillende veranderingen tot gevolg.

Ten eerste werd de breedte van de nog aan te leggen rijstroken van 12 meter tot 9 of 10 meter teruggebracht. Dit betekende dat de voortuinen aan deze straten een meter dieper konden worden, en meer zouden spreken in het aanzien van de wijk. Ook werd geprobeerd door het aanbrengen van grote en kleine boomgroepen een afwisselend straatbeeld te verkrijgen.



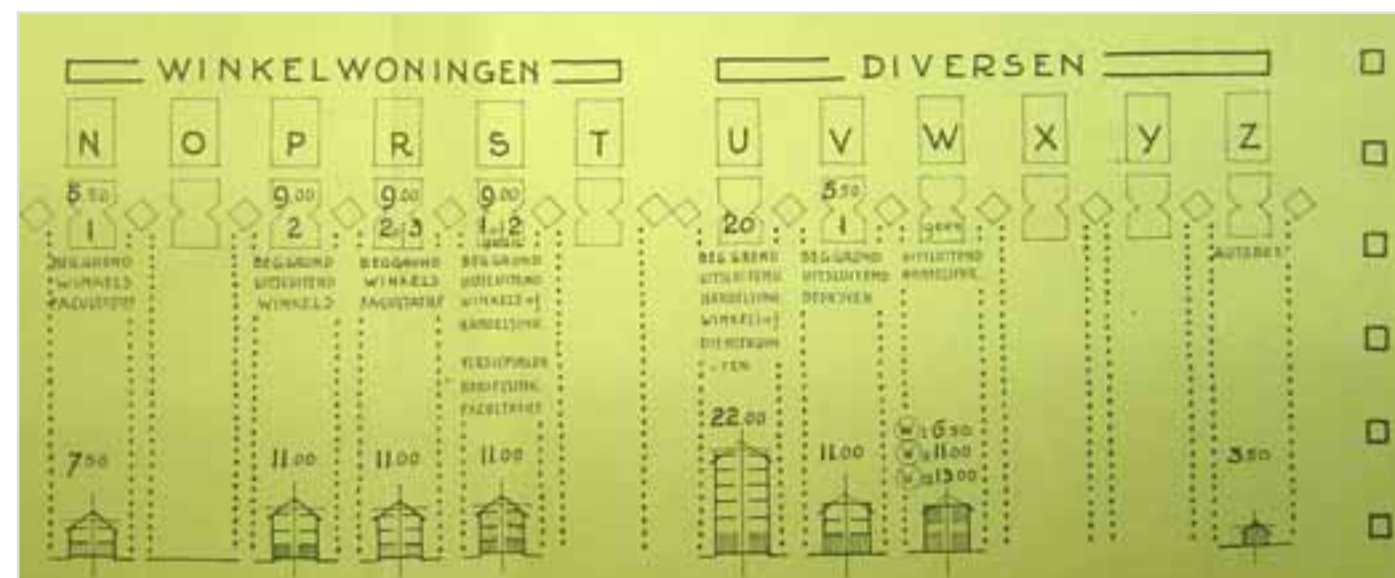
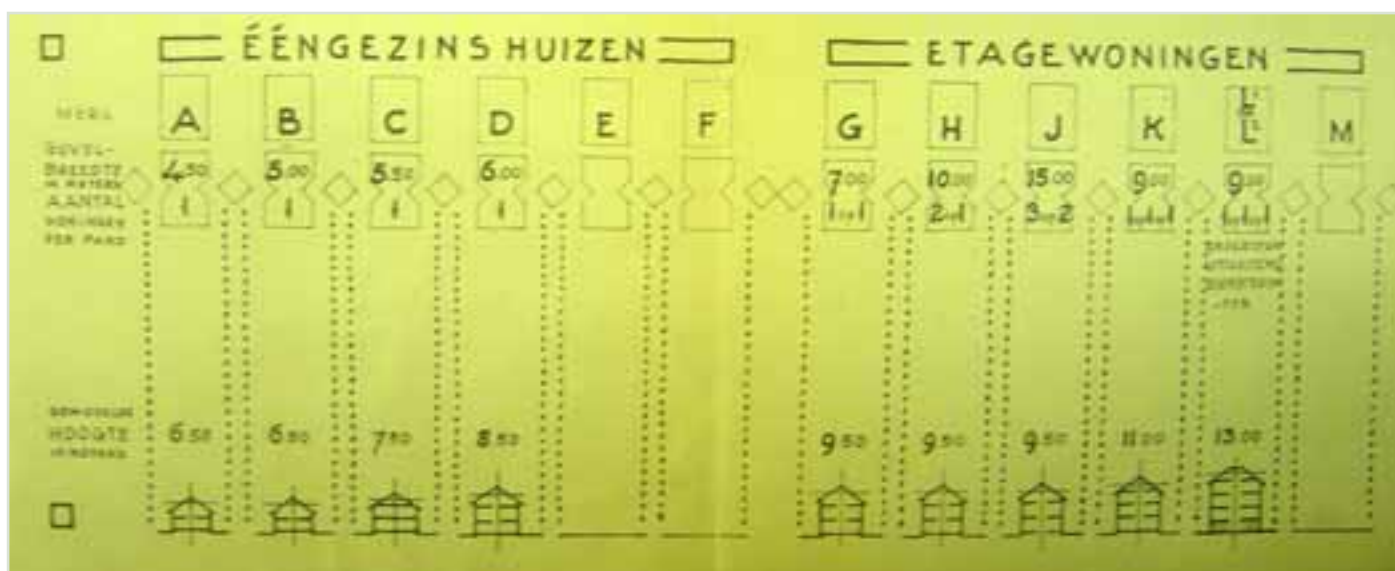
Uitbreidingsplan Pijlsweerd, 5e herziening, 1959



Uitbreidingsplan Pijlsweerd, 4e herziening, 1949



Uitbreidingsplan Pijlsweerd, 4e herziening met groenstructuur, 1949



Uitbreidingsplan Pijlsweerd, 4e herziening, woningtypen, 1949

Ten tweede werd het oppervlakte voor openbaar groen uitgebreid. In de vooroorlogse plannen was het Noordse Park de primaire groenvoorziening: het park lag echter betrekkelijk geïsoleerd en was aan alle zijden door straten omringd. Om het nagestreefde tuindorpkarakter te verkrijgen kreeg het park een grotere ruimtewerking en werd het in organisch verband gebracht met de omringende woonwijk en het groen van andere wijken. Hiertoe verdween de eerder ontworpen straat tussen het Noordse Park en de spoorbaan, zodat het park optisch zou doorlopen in het spoorwegtalud. Een bijkomstig voordeel was dat een straatmonding op de Oudenoord vlak voor het viaduct onder de spoorbaan kwam te vervallen. Er ontstond een betere ruimtelijke indruk door middenin het park een grote speelweide te leggen. Ook kreeg het park een uitloper naar het zuiden, langs de Engelen van Pijlsweerdstraat. Op deze wijze ontstond evenwijdig aan de drukke Oudenoord een rustige, groene route naar het Noordse Park. Een tweede uitloper werd in de richting van de Vecht gemaakt, door middel van een doorbraak door de bebouwing aan de Lagoenord. Langs het spoor werd in het ontwerp het groen doorgetrokken naar Lauwerecht en vandaar naar nog aan te leggen recreatiegebieden in de noord-oostelijke stadsuitbreidingen. Treinreizigers zouden langs een doorlopende groenstrook de stad binnenrijden.

Hoogbouw

Het vergroten van het groenareaal in de wijk Pijlsweerd betekende een verlies aan bouwterrein. Compensatie werd gevonden in het ontwerpen van een hogere bebouwing langs de hoofdverkeerswegen. Deze 'hoogbouw'

bestond voornamelijk uit verschillende typen etagewoningen met een maximale hoogte van drie of vier verdiepingen. Etagebouw werd geprojecteerd langs de Weerdsingel W.Z., de Petemoederslaan (evenwijdig aan de groenstrook ten noorden van de spoorbaan), de Willem Hedastraat en aan de Laan van Engelswier. Rondom het Noordse Park werd etagebouw gesitueerd langs de Kokkenhoflaan en een gedeelte van de Pijlsweerdstraat. Een woongebouw van ongeveer 22 meter hoogte (vijf verdiepingen) aan de Oudenoord completeerde de wijk. Deze flat werd in 1957 gerealiseerd, met acht verdiepingen, een galerijontsluiting en luxueuze appartementen, aanvankelijk bedoeld voor vrijgezellen. Het ontwerp was gemaakt door H.E. Hulst-Alexander, 1955-1957.

In het programma voor Pijlsweerd was voorzien in een behoorlijk winkelareaal, met name langs de hoofdverkeerswegen. Concreet ging het om de Oudenoord tussen de Stroomstraat en het verkeersplein bij de Herenweg, de hoeken van de Oudenoord aan het pleintje tegenover de uitmonding van de David van Mollemstraat en het plein bij de St. Nicolaaskerk (Nijenoord). Ook kwamen er winkels op de begane grond van de woonflat aan het Noordse Park.

De 49 hectare van het plangebied (het oppervlakte was inmiddels vergroot) werd uiteindelijk als volgt ingedeeld:

- Woningen, winkels, kantoren, 21,2 ha. (43,5%)
- Bijzondere bestemmingen, 3 ha. (6%)
- Industrieën, 3,6 ha. (7,5%)
- Wegen en groenstroken, 15,2 ha (31%)
- Openbaren plantsoenen en speelweide, 3,4

ha. (7%)

- Spoorwegterreinen, 2,4 ha. (5%)

Vierde en vijfde herziening uitbreidingsplan 'Pijlsweerd', 1949, 1959

De derde herziening van het uitbreidingsplan legde in feite de opbouw van Pijlsweerd vast. Toch bleven er gedurende de verdere planvoorbereiding nieuwe wijzigingen komen, waarvoor het Uitbreidingsplan nog tweemaal zou worden aangepast. De vierde herziening was nodig om het woningaantal te vergroten. Dit betekende wijziging van het bebouwingstype aan sommige straten, herziening van de voorgevelrooilijn, een vergroting van enkele huizenblokken, wijziging van de plantsoenaanleg en een iets verder gaande differentiatiemogelijkheid wat bebouwingstype betrof. De gevolgen werden vooral zichtbaar langs de Engelen van Pijlsweertstraat, waar drie afzonderlijke blokken veranderden in een aaneengesloten bouwblok. De bebouwing veranderde hier, net als in de Schouwwateringstraat en de David van Mollemstraat, van eengezinswoningen in zogenaamde twee-op-een woningen: twee maisonnettes bovenop een grondgebonden appartement. Dit is een kenmerkend type van de vroege naoorlogse architectuur, dat ook aan de Vleutenseweg en in Lauwerecht werd toegepast. Ook het plantsoen langs het spoor naar de Vecht werd herzien en bestemd voor woningbouw. Later veranderde dit in scholenbouw (1954), met daarachter een groenstrook. Bij de vijfde herziening, in 1959, volgden enkele marginale aanpassingen om de laatste plannen in de wijk te kunnen passen. Na dertig jaar was het tuinbouwgebied van Pijlsweerd eindelijk een deel van de stad geworden.

Conclusie

Pijlsweerd is een voorbeeld van een wijk met een ingebouwde geschiedenis. De totstandkoming kende vijf planfasen en bestreek een periode van bijna dertig jaar. In de wijk zijn verschillende tijdlagen en concepten te herkennen. Typisch vooroorlogs is bijvoorbeeld de monumentale verkeersroute, met de imposante gebouwen in de zichtlijn (zoals de voormalige Christelijke huishoudschool) en de intieme woonbuurtjes die daaromheen werden gedrapeerd. De invulling van dit stedenbouwkundig stramien is echter zeer divers: vooroorlogse laagbouw, 'ambachtelijk' gemaakte vroeg-naoorlogse woningen en typische naoorlogse duplex- en systeembouw. De diversiteit in woningtypen (en architecten) en de zorgvuldige detaillering van de woningen dragen bij aan het beeld van Pijlsweerd als een architectonisch ensemble. Daartegenover staat dat de wijk moeilijk als ruimtelijke eenheid is te ervaren, want het verhoogde spoor en de drukke hoofdverkeersweg fungeren daarvoor teveel als barrières. Pijlsweerd viel, nog tijdens het ontwerpproces, uiteen in kleine buurtjes. Alleen de groenstructuur zorgt voor verbindingen tussen deze gebieden. Door deze geschiedenis kan Pijlsweerd relatief gemakkelijk transformaties opnemen, zoals gedeeltelijk al gebeurde in de oudere laagbouw. De belangrijkste bijdragen van Pijlsweerd aan de stad zijn, afgezien van de 'vork van Berlage', de twee plantsoenen en de woonmilieus die daarom heen werden gelegd: ten eerste de Laan van Engelswier met de Schutstraat en ten tweede het Noordse Park met de galerijflat, de Engelen van Pijlsweertlaan en de Oude Pijlsweerdstraat. Bijzonder is dat de 'twee-op-een' typologie, die elders in Utrecht onder druk staat of al gesloopt is, hier wellicht is te handhaven, met name rondom het Noordse Park.

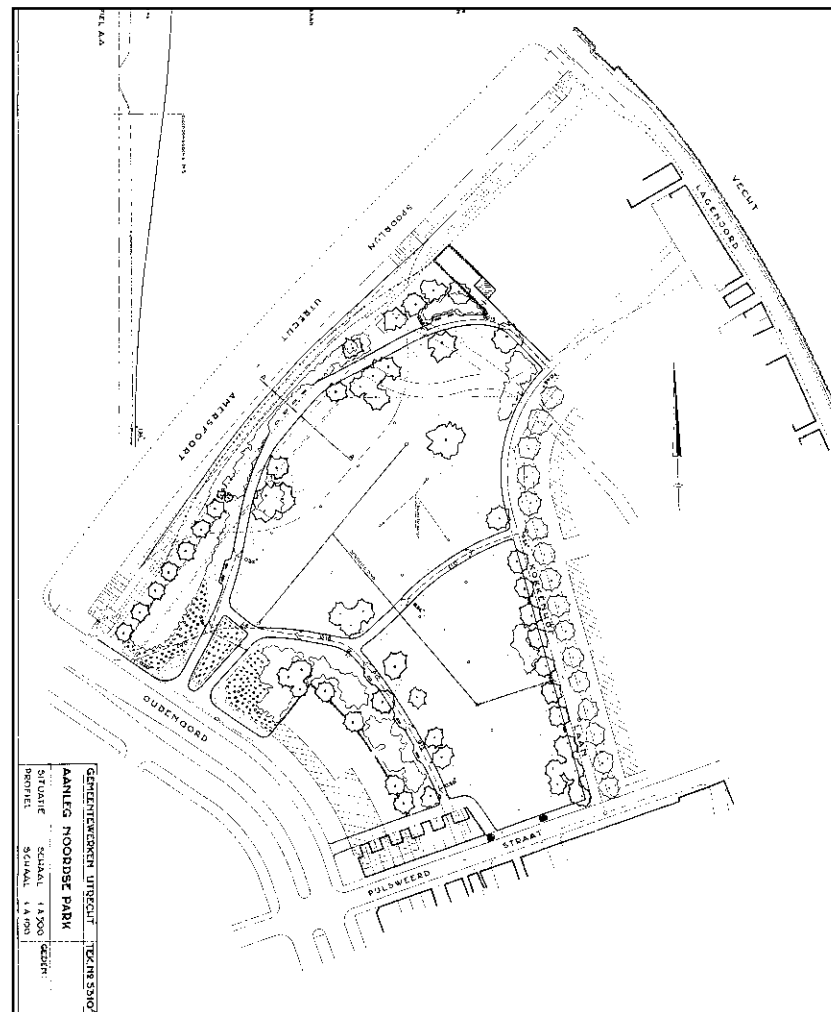
Noordse Park

Het Noordse Park (aanvankelijk Noordse Bos genoemd) verscheen al in het ontwerpplan van 1935 op de plaats waar het nu ligt: langs het spoor, direct aan de belangrijke toegangsroute tot de stad: de Oudenoord. Het park was aanvankelijk gedacht als een groot grasveld, aan drie zijden omzoomd door bomenrijen.

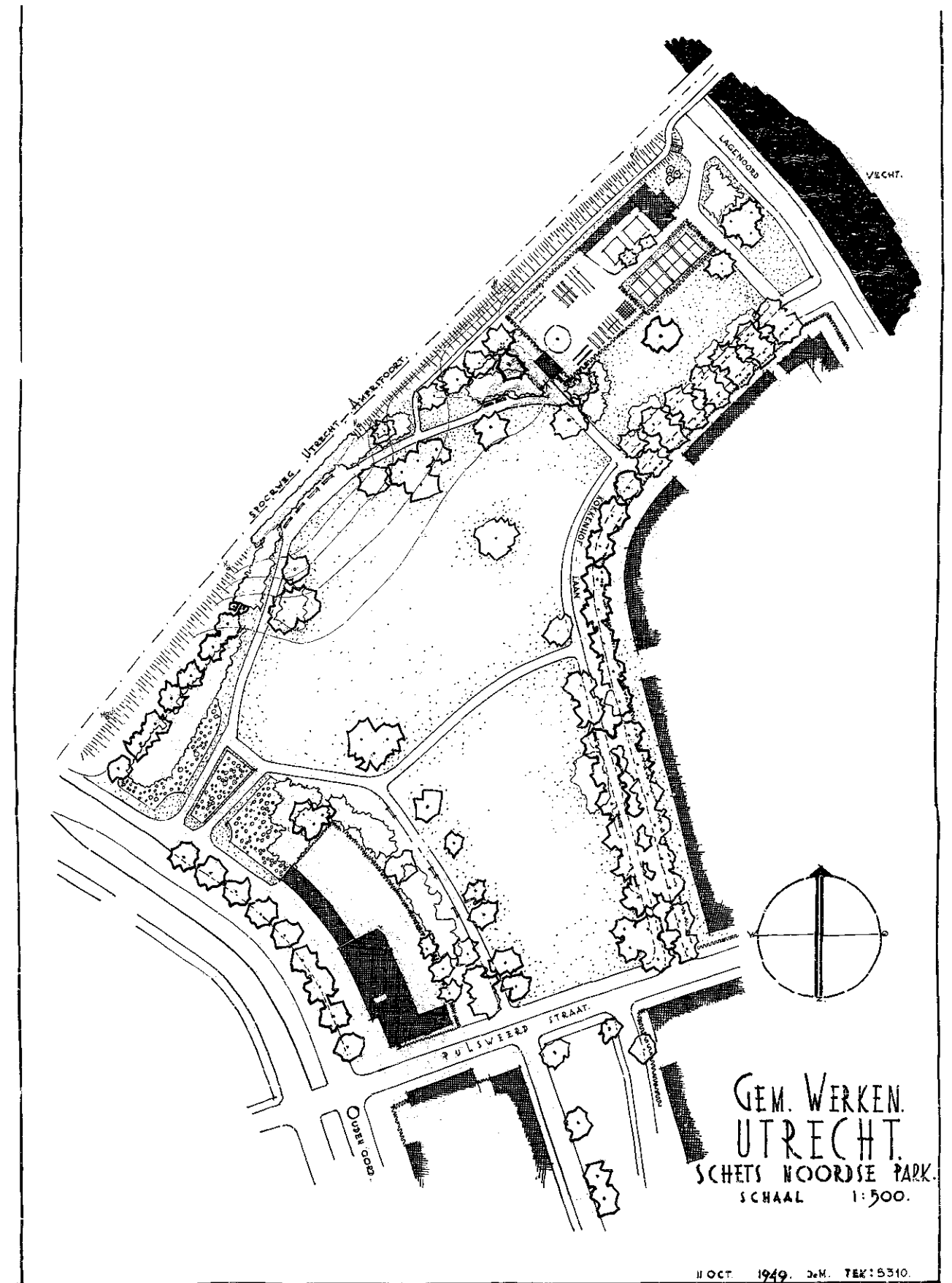
Na de oorlog streefde de gemeente ernaar de wijk Pijlsweerd een tuindorpkarakter te geven: Het park moest een grotere ruimtewerking krijgen met groene uitlopers de wijk in. De derde herziening van het uitbreidingsplan Pijlsweerd was het uitgangspunt voor het uiteindelijke ontwerp van het Noordse Park uit 1950. Bij de uitwerking van het plan werd een oordeel gevraagd aan de tuinarchitect en Wageningse professor J.T.P. Bijhouwer, die het ontwerp gunstig beoordeelde.

De functie van het park veranderde van louter een esthetisch onderdeel van het stedenbouwkundig ontwerp in een gebruikspark met meerdere recreatieve elementen: wandelpaden, speelweide, sleehelling, bloemperken en een speelplaats. Om dit op een relatief kleine oppervlakte (2,7 hectare) tot stand te brengen, en het park toch een ruimtelijk karakter te geven, werd het park opgebouwd rond een grote open, noord-zuid georiënteerde, speelweide. Aan drie zijden was het park omzoomd door beplante groenstroken met paden. De zuidzijde van het plantsoen was open, zodat het groen voor het oog over de Oude Pijlsweerdstraat stroomde, de groene uitloper aan de Engelen van Pijlsweertstraat in. De overige elementen werden rond de speelweide gesitueerd. Tegen de spoorbaan werd een drie meter hoge heuvel ontworpen: een sleehelling. In het oosten, langs de Vecht, lag een speelterrein met een zandbak.

De hoge woonflat aan de Oudenoord schermde het park af van de drukke verkeersweg. Het achterterrein van deze flat lag aan het park en kreeg een omzoming van heesterbeplanting. Ten noorden van de flat werd door middel van bloemperken een verbinding gemaakt met de Oudenoord.



Ontwerp Noordse park, Pijlsweerd



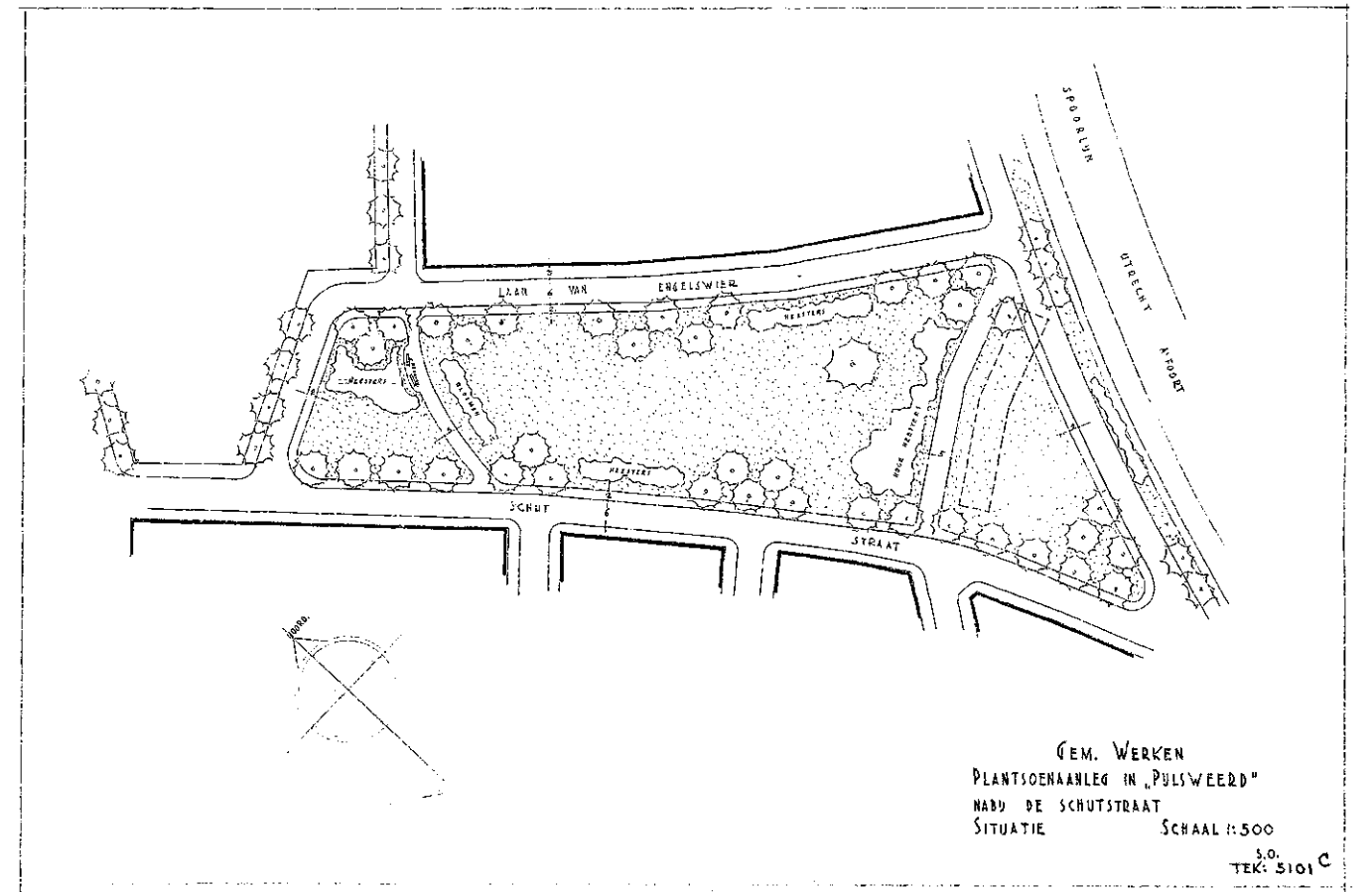
Schets Noordse park, 1949

Plantsoen Laan van Engelswier

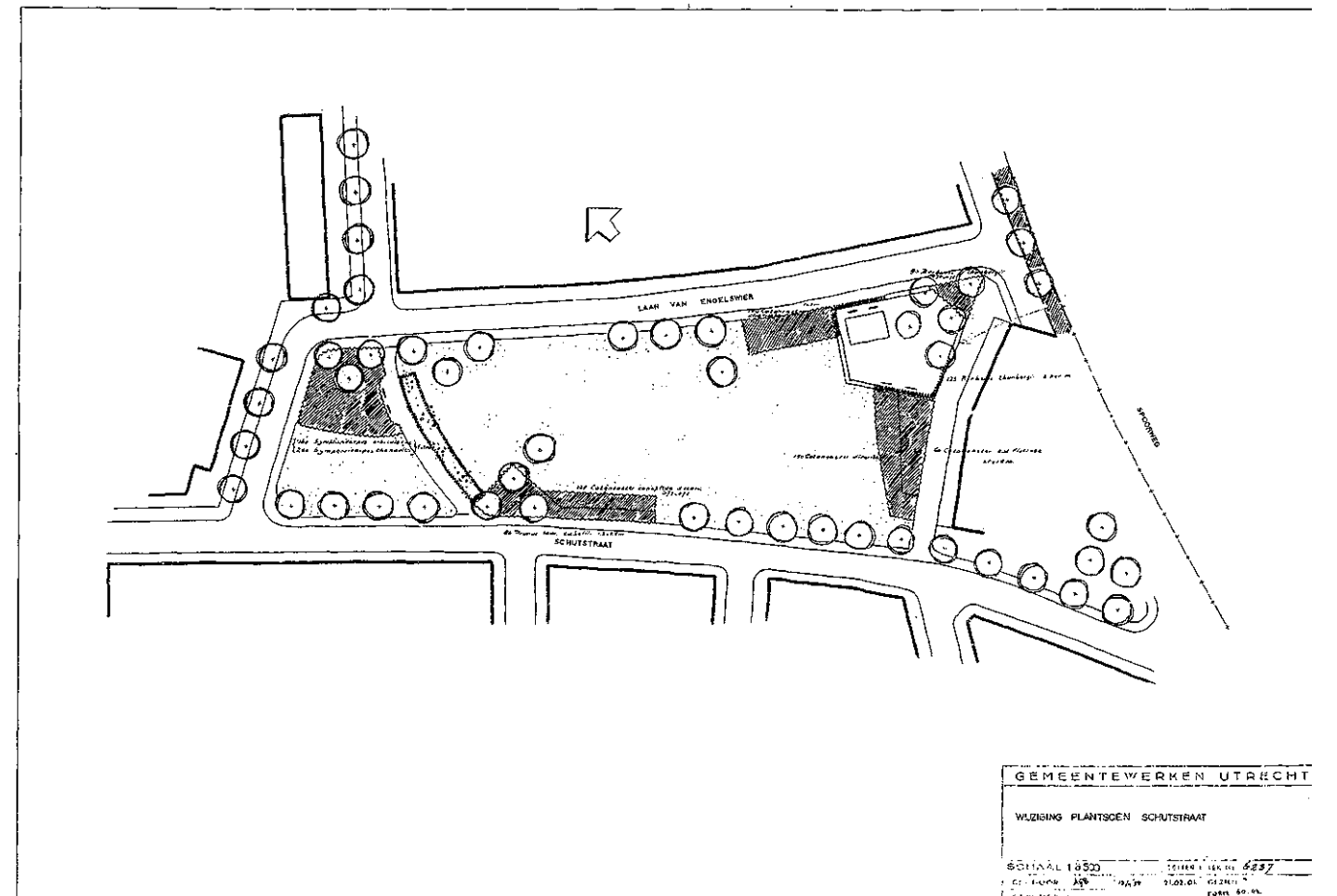
Het plantsoen aan de huidige Laan van Engelswier was, net als het Noordse Park, al opgenomen in het ontwerpuitbreidingsplan uit 1935. Het was onderdeel van een groene route die langs een ontworpen gracht dwars door Pijlsweerd richting Zuilten liep. De inrichting was niet meer dan een grasveld met enkele bomen.

Vanaf 1949 wordt er gesleuteld aan de precieze vorm en inrichting van het park. In een eerste ontwerp werden drie groene kamers ontworpen, van elkaar gescheiden door een wandelpad en heester- en boombeplanting. Op de kop van dit plantsoen lag nog een restant van de oude lintbebouwing, dat al sinds de aanleg van het spoor was losgesneden van de Oude Pijlsweerdstraat. Aanvankelijk was het de bedoeling deze woningen te slopen en park uit te breiden. De woningen zijn echter blijven staan en in een tweede ontwerp uit 1954 werd het definitieve ontwerp van het park vastgelegd. De indeling van het park is vrij strak: rond een open grasveld zijn de bomen in rechte lijnen neergezet, de struikbeplanting is in strenge vakken gedacht en het speelterrein in de punt van het park heeft een strakke hoekige begrenzing.

In de loop der jaren is de inrichting van het park wat losser geworden met kronkelpaadjes en ronde speelplaatsen met lage muurtjes eromheen. Het park is kwalitatief van een hoog niveau en wordt, mede door de beschutte ligging tussen de middelhoge woonblokken, druk bezocht.



Ontwerptekening Plantsoen laan van Engelswier



Definitief plan Plantsoen laan van Engelswier, 1954

CHRONOLOGIE

1920, Algemeen Uitbreidingsplan

In 1920 stelden H.P. Berlage en L.N. Holsboer een Algemeen Uitbreidingsplan voor Utrecht op. Zij voegden in Pijlsweerd een verkeersweg richting Ondiep en Zuilen toe. Middenin deze 'steel' van de 'vork van Berlage' legden ze een brede gracht. De overige gronden van Pijlsweerd werden ingevuld met woningbouw. Langs de spoorlijn Utrecht-Amersfoort projecteerden Berlage en Holsboer een park.

1931-1935, Uitbreidingsplan 'Pijlsweert'

De eerste concrete uitwerking van het ontwerpplan van Berlage en Holsboer was het Uitbreidingsplan voor de 'voormalige polder Pijlsweert' uit 1931. De ambitie was duidelijk: 'terwijl het plan Krommerijn grotendeels een landelijk karakter moet verkrijgen, zal de uitbreiding Pijlsweert veel meer een voortzetting van de zuivere stadsbebouwing gaan vormen'.

1940, Eerste herziening van het uitbreidingsplan 'Pijlsweert'

Het verzoek van een batterijenfabriek om te mogen uitbreiden vormden de aanleiding voor aanpassingen van het plan. Het blok ten noorden van de batterijenfabriek Herberholt aan de Balkstraat werd voor lichte industrie bestemd. Herberholt bouwde op dit perceel ook een woonblokje voor zijn arbeiders.

1941, Tweede herziening van het uitbreidingsplan 'Pijlsweert'

Tijdens de oorlog werd het ontwerp voor Pijlsweerd aangepast aan nieuwe inzichten op het gebied van woningbouw en stadsontwikkeling. Ook werd het plan aangepast voor de verhoging van de spoorlijn, die in 1942 gerealiseerd zou worden. Hierdoor

veranderde de spoorbaan van een ruimtelijke structurerend element in een ruimtelijke barrière. De gracht die al in het ontwerp uit 1935 de wijk zou doorkruiste werd in de herziening vervangen door een plantsoenstrook. Vanaf deze herziening verandert de schrijfwijze 'Pijlsweert' in 'Pijlsweerd'.

1949, Derde herziening uitbreidingsplan 'Pijlsweerd'

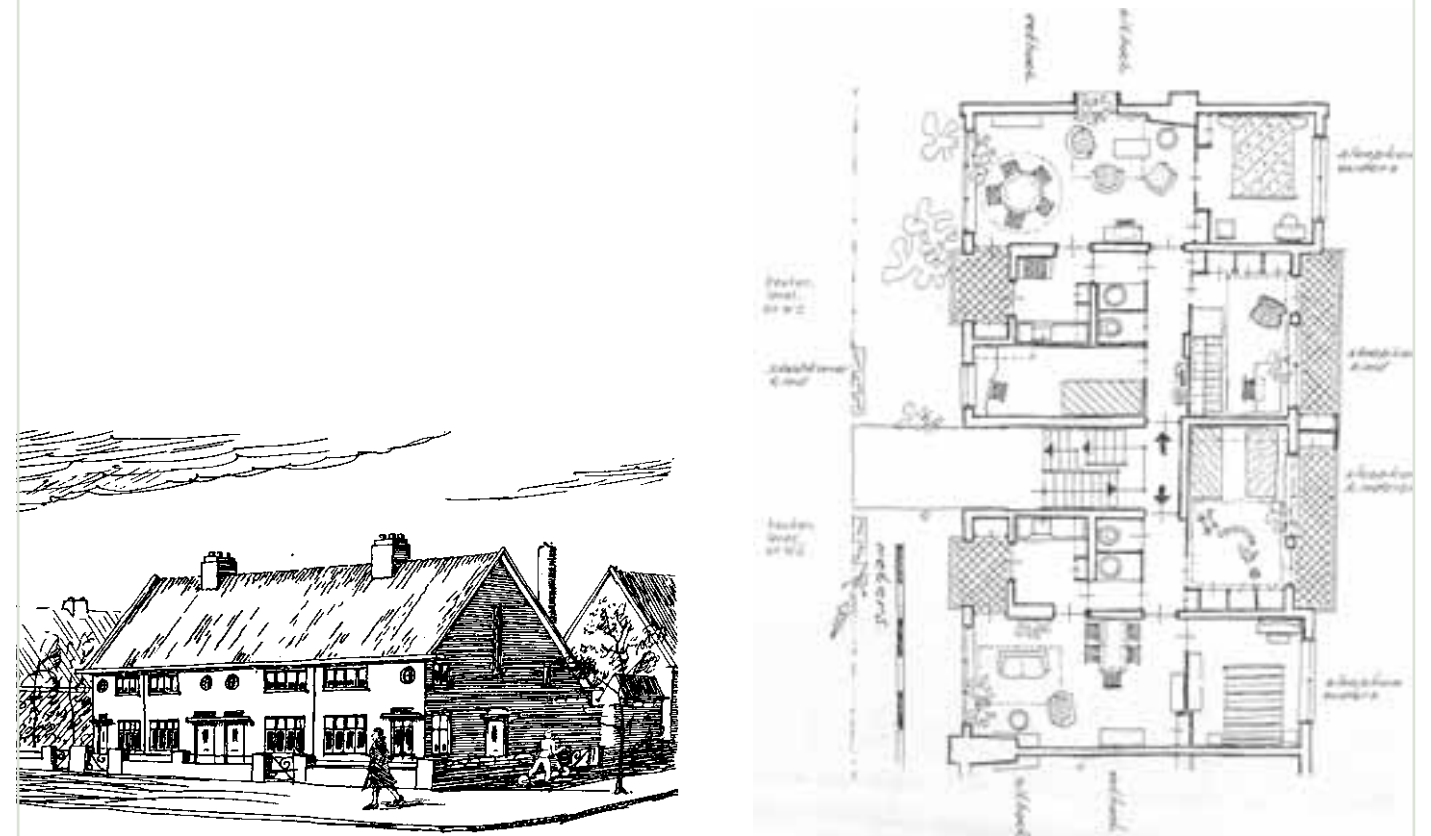
Pas na de oorlog werd de draad weer opgepakt. Al in 1946 werd door de gemeente begonnen met de invulling van het Uitbreidingsplan Pijlsweerd met woningen in het kader van het Urgentieprogramma. De belangrijkste wijziging die de derde herziening van het Uitbreidingsplan voor Pijlsweerd met zich meebracht was dat de wijk aanvankelijk een stedelijk karakter moest krijgen, nu was het de wens van de Provincie het plan meer een tuindorpkarakter mee te geven.

1949, Vierde en vijfde herziening uitbreidingsplan 'Pijlsweerd'

De vierde herziening was nodig om het woningaantal te vergroten, wat werd opgelost met meer hoogbouw. Bij de vijfde herziening, in 1959, volgden enkele marginale aanpassingen om de laatste plannen in de wijk te kunnen passen. Na dertig jaar was het tuinbouwgebied van Pijlsweerd eindelijk een deel van de stad geworden.

NOTEN

¹ Gemeenteraad van Utrecht, Uitbreidingsplannen Krommerijn en Pijlsweert, Gedrukte verzameling 1934, nr. 32/4/79 en 32/5/106 OW, 6



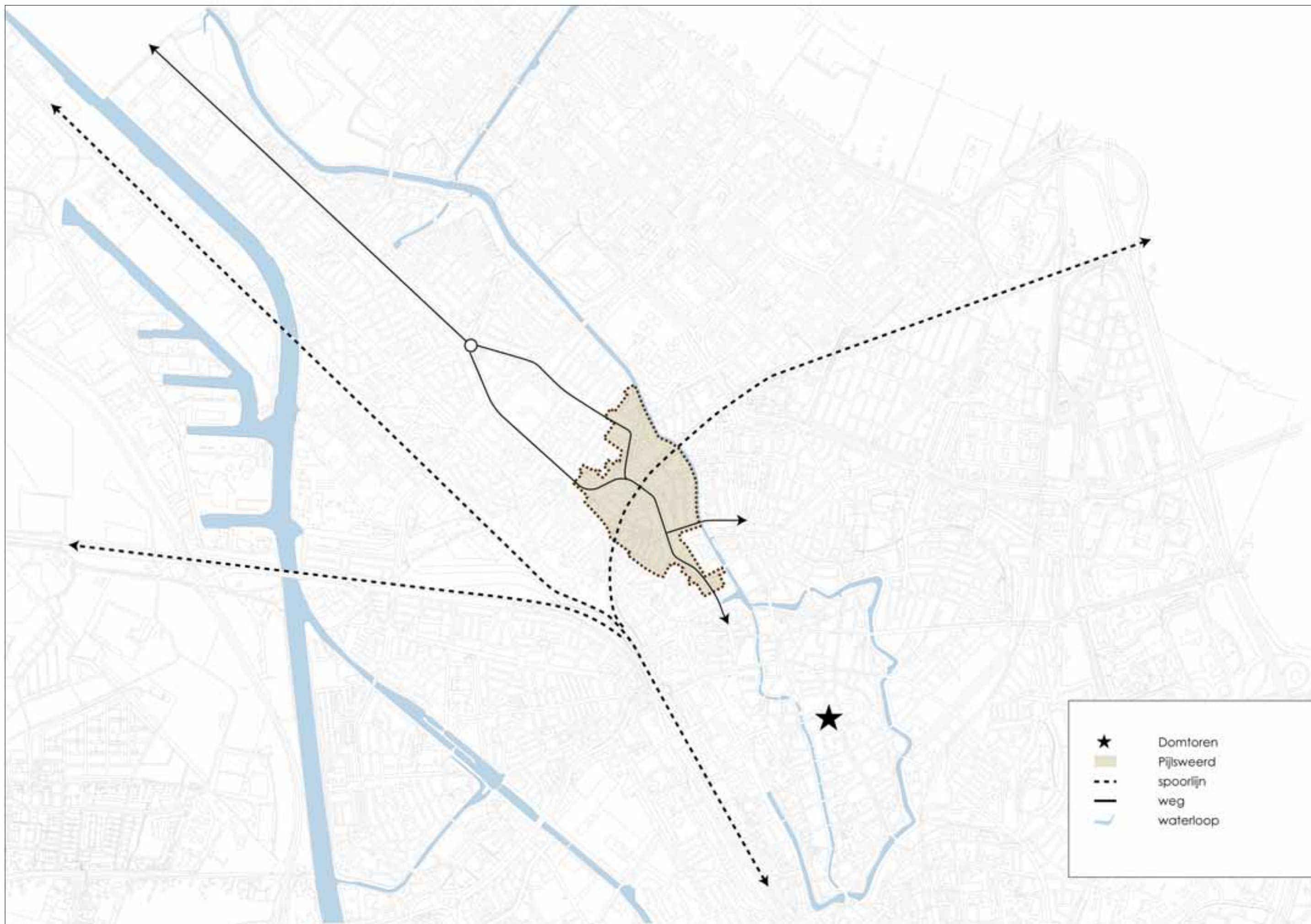
woning, straatbeeld en plattegrond omgeving Hovenierstraat en Polderstraat



SITUATIE

Ligging en begrenzing van de wijk. Situering ten opzichte van de binnenstad, de hoofdverkeersverbindingen en de waterwegen. De wijk Pijlsweerd is een opvulling van een ooit 'lege' plek in de stad, opgebouwd langs de drukke verkeersader Oudenoord. De plangrenzen van de wijk zijn daarom erg rafelig, vooral in het noorden, zuiden en westen waar de wijk aansluiting geeft op vooroorlogse bebouwing. In het oosten wordt de plangrens door de Vecht gevormd.

De noord-zuid lopende Oudenoord is de belangrijkste ontsluitingsweg van de wijk. De David van Mollemstraat en de Kaatstraat geven aansluiting op de oostelijke gelegen stadsdelen. De wijk wordt in oost-westrichting doorsneden door de spoorbaan Utrecht-Amersfoort.



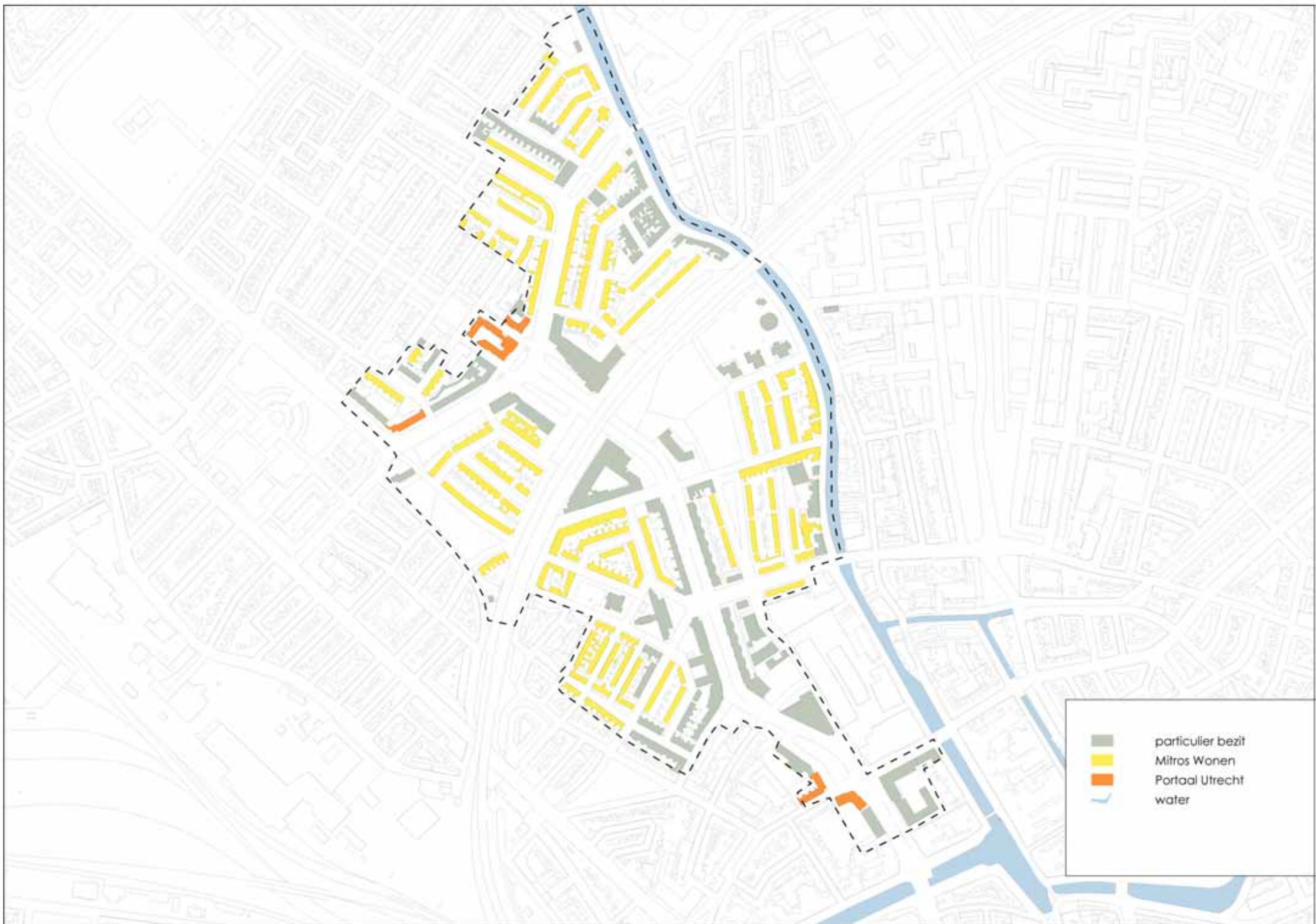
BEGRENZING

Luchtfoto van de wijk met de begrenzing,
aangeduid met straat- of waterwegnaam.



EIGENDOM

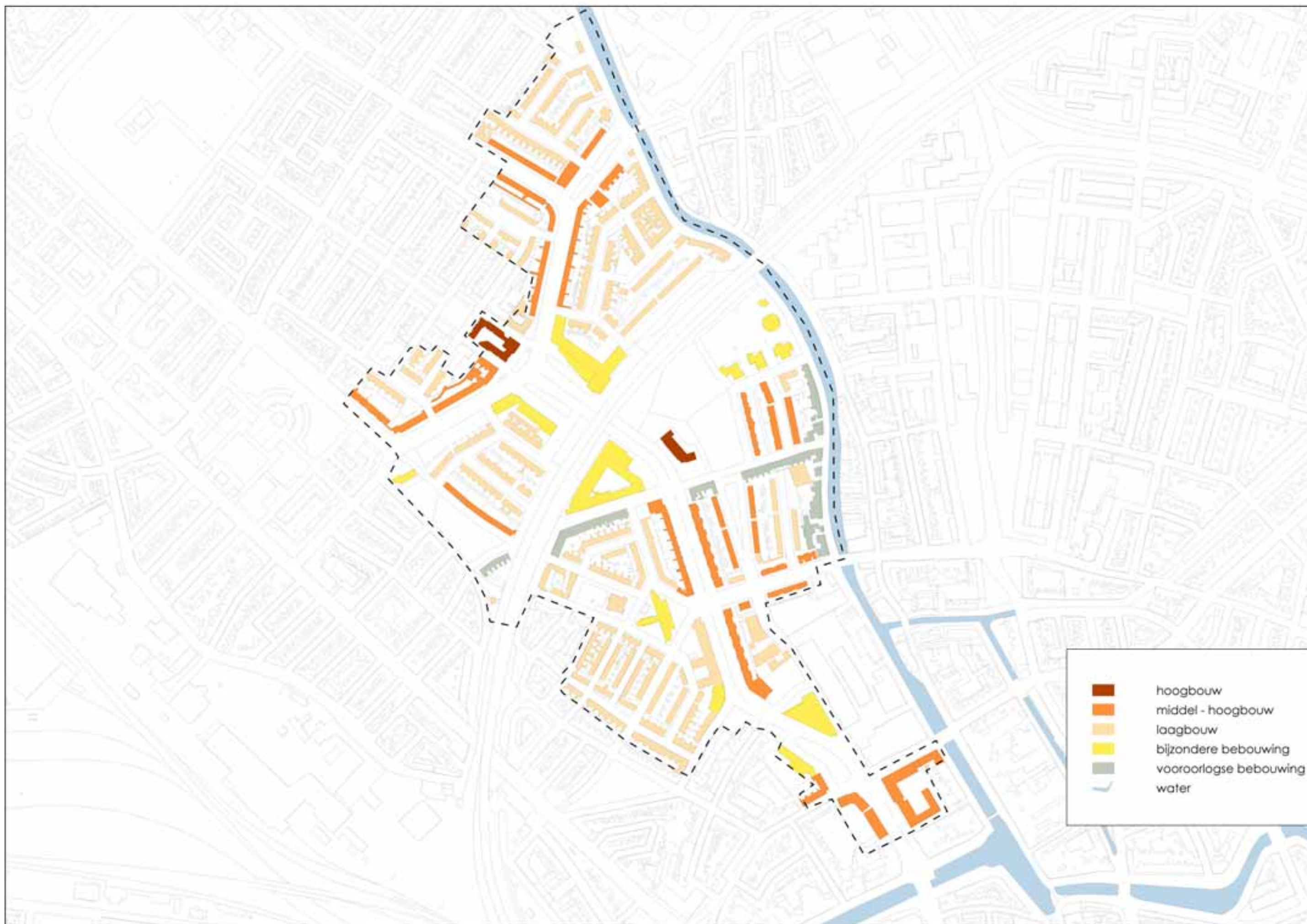
Bezit van Utrechtse corporaties in de wijk.



BESTAANDE BEBOUWING

Woonbebouwing is aangegeven in laag-, middelhoog- en hoogbouw. Met bijzondere bebouwing worden niet-woonfuncties bedoeld. In Pijlsweerd betreft dit vooral scholen. Laagbouw overheerst in Pijlsweerd, middelhoogbouw is vooral gesitueerd langs de grote toegangswegen David van Mollemstraat, Oudenoord, Nijenoord en de splitsing in Ahornstraat en Omloop. Ten oosten van het Noordse Park staan enkele middelhoge woonblokken (Kokkenhoflaan, Enthofstraat) en ook langs het plantsoen aan de Laan van Engelswier.

De enige hoogbouw met woonfunctie is de galerijflat aan de Oudenoord, deze dient ter begeleiding van de Oudenoord en ter afscherming van het Noordse Park.



BESTAANDE RUIMTE

De kaart vormt de contramal van kaart IV. Zowel openbaar groen als privé-groen is aangegeven. Het primaire wijkpark is het Noordse Park met uitlopers richting de Vecht en Engelen van Pijlsweertstraat. De secundaire groenvoorziening is het plantsoen aan de Laan van Engelswier.



BEBOUWING & RUIMTE

Hier zijn de kaarten IV en V samengevoegd. Zo wordt de relatie tussen bebouwing en openbare ruimte aangegeven.



HOOFDSTRUCTUUR

Deze kaart toont de structurele dragers van de wijk Pijlsweerd. De hoofdstructuur van Pijlsweerd wordt ten eerste gevormd door de Oudenoord die zich opsplijt in de Ahornstraat en Royaards van den Hamkade (zuid) en in Omloop en Laan van Chartroise (noord). Het tweede onderdeel van de hoofdstructuur is de spoorbaan Utrecht-Amersfoort die de wijk ruimtelijk in tweeën deelt.



ONDERDELEN HOOFDSTRUCTUUR

Dit is een driedimensionale uitwerking van de hoofdstructuur uit kaart VII. De hoofdstructuur van Pijlsweerd wordt door middelhoge en hoge bebouwing begeleid. Bijzondere bebouwing zoals de Faculteit Natuur en Techniek van de Hogeschool Utrecht (voorheen gemeentelijke MTS), het Regionaal Opleidingscentrum Utrecht (vroegere huishoudschool), de Hogeschool Utrecht (voorheen verzekeringsmaatschappij Concordia) en de toren van de (voormalige) Sociale Dienst fungeren als bakens langs de route.



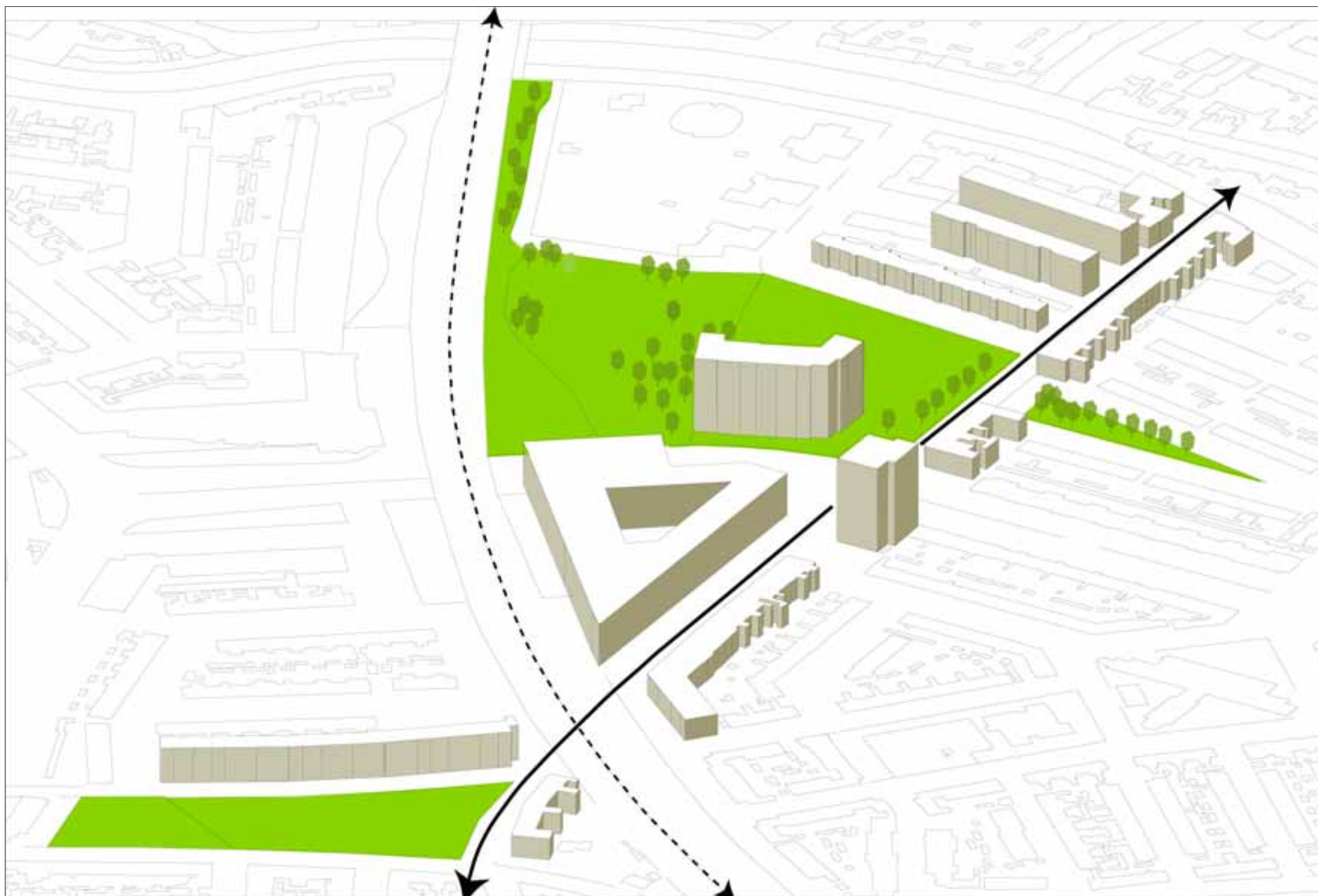
SECUNDAIRE STRUCTUUR

De secundaire structuur van de wijk Pijlsweerd wordt gevormd door de Oude Pijlsweerdstraat. Alle groenstructuren van de wijk staan in verbinding met dit oude lint met tuinderswoningen: het Noordse Park met uitloper naar Engelen van Pijlsweertstraat en het plantsoen aan de Laan van Engelswier.



ONDERDELEN SECUNDAIRE STRUCTUUR

Dit is een driedimensionale uitwerking van de
secundaire structuur van Pijlsweerd uit kaart IX.



BEBOUWINGSVELDEN

De wijk Pijlsweerd is opgebouwd uit negen verschillende stedenbouwkundige typologieën. De typologische ensembles van de wijk Pijlsweerd zijn:

- A. Vooroorlogse bebouwing
- B. Oudenoord
- C. Noordse Park
- D. David van Mollemstraat / Vechtoevers
- E. Hovenierstraat
- F. Laan van Engelswier
- G. Tichelaarslaan
- H. Rand Ondiep



A. Vooroorlogse bebouwing

1. Oude lintbebouwing, hoek Oude
Pijlsweerdstraat en Oudenoord
2. Idem
3. Hogenoord, bebouwing langs de Vecht
4. Idem, ter hoogte van de David van
Mollemstraat
5. Brug over de Vecht, verlengde Anton
Geesinkstraat (rand Ondiep)
6. Hogelanden W.Z., bebouwing aan de Vecht ter
hoogte van de Okkernootstraat
7. Overzijde Vecht, woonhuis op hoek
Loevenhoutsedijk en Anthoniedijk
8. Idem, Loevenhoutsedijk
9. Overzijde Vecht, Anthoniedijk
10. Schouwwateringstraat, loods

B. Oudenoord

1. Brug over de Weerdsingel, gedempt in 1971,
heropend in 2001
2. Oudenoord 275, toren voormalige gebouw
Sociale Dienst
3. Oudenoord 10, gezicht op voormalig kantoor
verzekeringsmaatschappij Concordia (nu:
Hogeschool van Utrecht)
4. Oudenoord, links: voormalige Christelijke
Industrie- en Huishoudschool (nu: ROC)
5. Oudenoord, zicht vanuit de stad richting
Noordse Park
6. Nijenoord, spoorviaduct met daarachter het
Noordse Park
7. Ahornstraat, na sloop zuidzijde
8. Ahornstraat, hoek Royaards van den Hamkade
9. Ahornstraat, hoek Boerhaveplein en Nijenoord
10. Omloop, hoek Nijenoord (Hogeschool van
Utrecht)

C. Noordse Park

1. Galerijflat Oudenoord
2. Kokkenhoflaan, hoek Noordse Parklaan
3. Engelen van Pijlsweertstraat
4. Idem (met bomenrij in de middenberm)
5. Idem (twee-op-een, maisonnettes op een
begane grondwoning)

A Vooroorlogse structuren



B Oudenoord



C Noordse Park



D David van Mollemstraat / Vechtoevers

1. Noordse Parklaan, hoek Enthofstraat
2. Oude Pijlsweerdstraat
3. David van Mollemstraat
4. Idem
5. Schouwwateringstraat

E Hovenierstraat

1. Zilvergeldstraat, hoek Huurweerstraat
2. Tuinbouwstraat, hoek Zilvergeldstraat
3. Tuinbouwstraat
4. Idem
5. Cornetstraat

F Laan van Engelswier

1. Portiekflats Laan van Engelswier
2. Idem
3. Vooroorlogse bouw Schutstraat, overzijde
plantsoen
4. Laagbouw Burgjeslaan
5. Idem

G Tichelaarslaan

1. Hagen als afscheiding langs de Tichelaarslaan
2. Boomgaardlaan
3. Idem
4. Kershoflaan
5. Tichelaarslaan, hoek Boomgaardlaan (zijde
Nijenoord)

H Rand Ondiep

1. Boerhavelaan, hoek Rietstraat
2. Ondiep
3. Boerhavelaan
4. Meloenstraat
5. Druifstraat

D Omgeving D v Mollemstraat



E Omgeving Hovenierstraat



F Plantsoen laan v Engelswier



G Laagbouw Tichelaarslaan



H Laagbouw rand Ondiep



De stedenbouwkundige detaillering zorgt ervoor dat de gebouwen op een logische manier in hun directe omgeving zijn geplaatst (plinten, entrees, bijgebouwen) en de collectieve en private ruimte elkaar onderling versterken (buitenruimte, erfafscheidingen). Dankzij de stedenbouwkundige uitwerking ontstaat een verband tussen programma en ruimte (speelplaatsen, parkeren, ontmoetingsruimten, bouwtypologie).

A Noordse Park

1. Entree vanaf Oudenoord
2. Idem, rosarium naast spoortalud
3. Idem
4. Gazon, gezien richting stad
5. Gazon, gezien richting spoor
6. Kopgevel galerijflat Oudenoord
7. Garages onder galerijflat Oudenoord
8. Bomenrij Oude Pijsweerdstraat
9. Gazon, gezien richting Kokkenhoflaan
10. Idem

B Plantsoen Laan van Engelswier

1. Gazon omsloten door tuinmuur
2. Besloten plekken in het plantsoen
3. Begrenzing plantsoen in de Schutstraat
4. Speelplein
5. Centrale zone met verharding
6. Entree plantsoen
7. Glijbaan
8. Speelweide
9. Kopzijde plantsoen, bij Tichelaarslaan
10. Speeltoestellen

C Speelplaatsen

1. Laan van Engelswier, zandkasteel
2. Idem, klimtoestel

3. Idem, speelplein
4. Trapveldje Noordse Park
5. Speelplaats Hoveniersstraat

A Noordse park



B Plantsoen laan v Engelswier



C Speelplaatsen



Erfafscheidingen

1. Polderstraat
2. Cornetstraat
3. Hoveniersstraat
4. Cornetstraat
5. Polderstraat
6. Meloenstraat
7. Huurweerstraat
8. Noordse Parklaan
9. David van Mollemstraat
10. Kokkenhoflaan
11. Engelen van Pijlsweertstraat
12. Royaards van den Hamkade
13. Binnenterrein tussen Cornetstraat en
Hoveniersstraat
14. Schouwwateringstraat
15. Huurweerstraat

Architectonische details

1. Ornamenten voormalig kantoor Concordia, nu
Hogeschool van Utrecht, Oudenoord
2. Reliëfs boven de entree, Laan van Engelswier
3. Portiekopgang en entree bergingen, Oude-
noord
4. Geaccentueerde erkers en portiektrappen,
Oudenoord
5. Idem
6. Zilvergeldstraat
7. Entrees en gemetselde tuinmuurtjes, Engelen
van Pijlsweertlaan
8. Geornamenteerde portieken en daklijsten, David
van Mollemstraat
9. Reliëfs boven de entree, Burgjeslaan
10. Metselwerk, Boerhavelaan, hoek Rietstraat

Erfafscheidingen



Architectonische details



WIJZIGINGEN

Het gaat om afwijkingen en latere verstoringen ten opzichte van de stedenbouwkundige hoofdstructuur (kaart VII) en secundaire structuur (kaart IX). Deze kaart is geen waardeoordeel maar laat zien in hoeverre het concept van de wijk in meer of minder zuivere vorm bewaard is gebleven.

Wijzigingen:

- Nieuwbouw aan de Oudenoord
- Sloop/nieuwbouw bij Oudenoord Ondiep
- Stadsvernieuwing bij Noordse Park
- Stadsvernieuwing bij Hoveniersstraat en omgeving



	bebouwing
	DUO I - II projecten
	nieuwbouw
	gesloopte bebouwing
	water
	barrière
	storende bebouwing

VOORBEELDEN WIJZIGINGEN

Foto's ter illustratie van de wijzigingen in de stedenbouwkundige structuur van de wijk, zoals aangegeven op kaart XIV.

Nieuwbouw Oudenoord

1. Stadsvernieuwing omgeving Kaatstraat en Raamstraat
2. Idem
3. Omgeving Westerdijk
4. Vakbondskantoor
5. Nieuwbouw hoek Westerdijk en Kaatstraat
6. Sloop hoek Stroomstraat
7. Idem
8. Bartiméus
9. Kantoor hoek Oude Pijlsweerdstraat
10. Kantoorbouw hoek Tuinbouwstraat

Oudenoord bij Ondiep

1. Woningbouw op locatie Boerhavekerk
2. Sloop Ahornstraat
3. Kantoorbouw Nijenoord, hoek Tichelaarslaan

Stadsvernieuwing Noordse Park

1. Noordse Parklaan, hoek Lagenoord
2. Engelen van Pijlsweertlaan, hoek Oude Pijlsweerdstraat
3. Idem
4. Idem
5. Plaatsing vuilcontainers, Oude Pijlsweerdstraat, hoek Engelen van Pijlsweertlaan

Stadsvernieuwing Hoveniersstraat

1. Nieuwe Pijlsweerdstraat, hoek Hoveniersstraat
2. Stroomstraat
3. Hoveniersstraat
4. Balkstraat
5. Hoveniersstraat



De architectuur van Pijlsweerd behoort tot de best bewaard gebleven voorbeelden in Utrecht van vroeg naoorlogse woningbouw. Het gaat daarbij zowel om laagbouw (omgeving Hoveniersstraat en op de grens met Ondiep), als gestapelde bouw in drie of vier lagen (omgeving Noordse Park). Kenmerkend zijn de ambachtelijke details, zeer zorgvuldig uitgevoerd metselwerk en de ornamentiek. In combinatie met de buitenruimte ontstaat een aantrekkelijk woonmilieu met toekomstwaarde – hoe eenvoudig en klein sommige woningtypes ook zijn. Zeker in vergelijking met Lauwerecht en het Majellapark is Pijlsweerd in potentie de wijk waarin Utrecht de jaren vijftig kan laten spreken. Dat geldt in het bijzonder voor het gebied tussen het Noordse Park, de Oudenoord en de Vecht. De galerijflat aan de Oudenoord, op de rand van het Noordse Park, is net als de Stadionflat in Kromme Rijn, een opmerkelijk baken bij de entree van de binnenstad. Het verdient aanbeveling om nader onderzoek te doen naar de vroege woningbouw van de wijk en de openbare gebouwen langs de Oudenoord.

Laagbouw

1. Tuinbouwstraat
2. Huurweerstraat
3. Zilvergeldstraat, hoek Tiendstraat
4. Tuinbouwstraat, hoek Zilvergeldstraat
5. Burgjeslaan

Gestapelde bouw

1. Kokkenhoflaan
2. Oudenoord
3. Idem
4. Engelen van Pijlsweertstraat
5. Laan van Engelswier
6. Omloop

7. Enthofstraat
8. Ahornstraat
9. Royaards van den Hamkade
10. Oudenoord (galerijflat Noordse Park)

Bijzondere bebouwing

1. Gereformeerde Opstandingskerk, Royaards van den Hamkade
2. School, Noordse Parklaan
3. School, Laan van Engelswier
4. Idem
5. School, Noordse Parklaan
6. Voormalige HTS, Oudenoord
7. Voormalige Christelijke Industrie- en Huishoudschool, Oudenoord
8. Voormalige kantoor Verzekeringsmaatschappij Concordia, Oudenoord
9. Hogeschool van Utrecht, Nijenoord
10. Hogeschool van Utrecht, Omloop

Laagbouw



1



2



3



4



5

Gestapelde bouw



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10

Bijzondere bebouwing



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10

Deze kaart geeft een waardering van de ruimtelijke structuur in zijn tegenwoordige toestand. Het gaat om de nog aanwezige samenhang tussen kaarten VII (hoofdstructuur), IX (secundaire structuur) XI (bebouwingsvelden) en XIII (stedenbouwkundige detaillering), en de gaafheid van deze componenten tezamen. De waardering voor de bebouwing is gekoppeld aan de betekenis voor de ruimtelijke, stedenbouwkundige kwaliteit. Uniek aan Pijlsweerd is de gaafheid en kwaliteit van een vroeg naoorlogs ensemble, bestaande uit eenvoudige woningbouw en een zorgvuldig ingerichten openbare ruimte. Deze integrale kwaliteit is vooral rondom het Noordse Park en de Engelen van Pijlsweertstraat te vinden. Ook het plantsoen van de Laan van Engelswier is een aantrekkelijk woonmilieu met een sterke openbare ruimte. Het tweede punt van waardering voor Pijlsweerd betreft de stedenbouwkundige hoofdstructuur, die een grote historische gelaagdheid kent: het tuinderslint (Oude Pijlsweerdstraat), de spoorbaan en de 'as van Berlage' (Oudenoord, Nijenoord, Ahornstraat en Omloop). Deze route verbindt Pijlsweerd met de stad. De architectuur van de vele openbare gebouwen (onderwijs, vakbond, kantoren) en de langgerekte straatwanden (portiekflats) aan de Oudenoord geeft Pijlsweerd een grote herkenbaarheid in de stad. Ten derde bestaat de waardering voor Pijlsweerd uit kleinschalige woonmilieus die schuil gaan achter de doorgaande routes: Hoveniersstraat, Tichelaarslaan, Petemoederslaan (rand Ondiep). Veel eengezinswoningen hebben een rijke architectonische expressie en zorgvuldige uitwerking – hoewel de woningen en de buitenruimte gemeten naar hedendaagse maatstaven krap zijn. Het vierde en laatste punt van waardering voor Pijlsweerd is de ontmoeting van stad, park en architectuur op de

plaats waar de 'as van Berlage' langs het Noordse Park komt. Hier ontstaat een lucht aan de stedelijke route (vergelijkbaar met het Majellapark) en ontmoet de schaal van de wijk de schaal van de stad. De galerijflat aan het Noordse Park fungeert samen met het park als baken bij de entree van de stad.

Bijzondere plaatsen:

- Noordse Park met achterliggende straten als gaaf bewaard ensemble, opgebouwd uit een groene buitenruimte en vroeg naoorlogse woningtypen.
- Laan van Engelswier als een oase van groen in de stad – in combinatie met de omringende portiekwoningen.
- De 'as van Berlage', in Pijlsweerd gevormd door de Oudenoord en Nijenoord (en vervolgens Omloop en Ahornstraat). Hierlangs zijn grote openbare gebouwen, boulevardachtige bouwblokken en (als apotheose in de bocht) het Noordse Park gesitueerd.
- Het tuinderslint van de Oude Pijlsweerdstraat, dat samen met de bebouwing langs de Vecht en de oudere laag van Pijlsweerd voelbaar houdt.
- Laagbouwzones: Hoveniersstraat, Tichelaarslaan, Petemoederslaan (rand Ondiep); het gaat om kleinschalige enclaves in de stad, die een sober programma (kleine woningen) koppelen aan een rijke detaillering en materialisatie.
- De knoop van Pijlsweerd: de zone tussen het spoor, de Oudenoord en de Oude Pijlsweerdstraat. Hier komen stad (Oudenoord), groen (rosarium en Noordse Park) architectuur (galerijflat) en geschiedenis (oude lint) samen.

De positieve waardering voor Pijlsweerd betekent niet dat er geen ruimte zou zijn voor veranderingen.

Door het gefragmenteerde karakter van de wijk, met alle infrastructuur en de grote differentiatie in woonmilieus, kan Pijlsweerd zonder problemen veranderingen opnemen, mits deze aansluiten op het karakter en de geleding van de wijk. In het verleden traden tal van veranderingen op, met de schaalvergroting langs de Oudenoord en de stadsvernieuwing in de achterliggende buurten. Zowel aan de boulevard (Oudenoord) als in de woonmilieus is ruimte voor innovatie. Alleen voor de omgeving van het Noordse Park (de zone tot de Vecht en de David van Mollemstraat) valt te overwegen een terughoudende benadering voor te staan, gezien de betekenis van dit stadsdeel voor de stad.



COLOFON

Dit rapport maakt onderdeel uit van het inventarisatieproject 'Naoorlogse (steden)bouwkunst van Utrecht', dat werd uitgevoerd in het kader van de stedelijke vernieuwing. Dit onderzoek werd uitgevoerd tussen mei 2004 en juni 2006. De ruimtelijke verkenningen vonden plaats in 2004-2005.

Geraadpleegde archieven:

Het Utrechts Archief, Archief Provincie Utrecht, Nederlands Architectuurinstituut Rotterdam, Archief C. Hanekroot, Utrecht.

Opdrachtgever:

Gemeente Utrecht, afdeling Stedenbouw en Monumenten van de Dienst Stadsontwikkeling (Bettina van Santen en Mark Stafleu)

Klankbordgroep:

Marie-Thérèse van Thoor (Universiteit Utrecht), Gerrie Andela (Commissie Welstand en Monumenten), Anita Blom (Rijksdienst voor de Monumentenzorg), Saskia van der Kruit (wonen), Tanja Lazaridis (stedenbouw), Marjolein Bracht (stedenbouw), Marjolein Hillege (groen en landschap), Bettina van Santen (architectuurhistorie), Mark Stafleu (monumenten).

Onderzoeksteam:

Paul Meurs en Marinke Steenhuis
Joost Emmerik, Myrna Plomp en Lara Voerman

© Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap
Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam
www.urbanfabric.nl www.steenhuis-onderzoek.nl

Schiedam, juni 2006

LITERATUUR

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

F., 'Nieuwe wegen in en om Tuindorp', in: *Timmerwerf* (1963) 73, p 9-10.

Heuvel, M. van den, *Naoorlogse bouwkunst: Pijlsweerd. Cultuurhistorische inventarisatie*, Utrecht, 2005

Jansen, D., 'Zó wordt Tuindorp-Oost', in: *Timmerwerf* 15 (1962) 72, p 8-10.

Tuindorp-Oost Utrecht. Een oase van rust in een woelige stad, promotiefolder Tuindorp-Oost, z.j.

'Winkelcentrum De Gaard', in: *Timmerwerf* 19 (1966) 6, p 17-19.