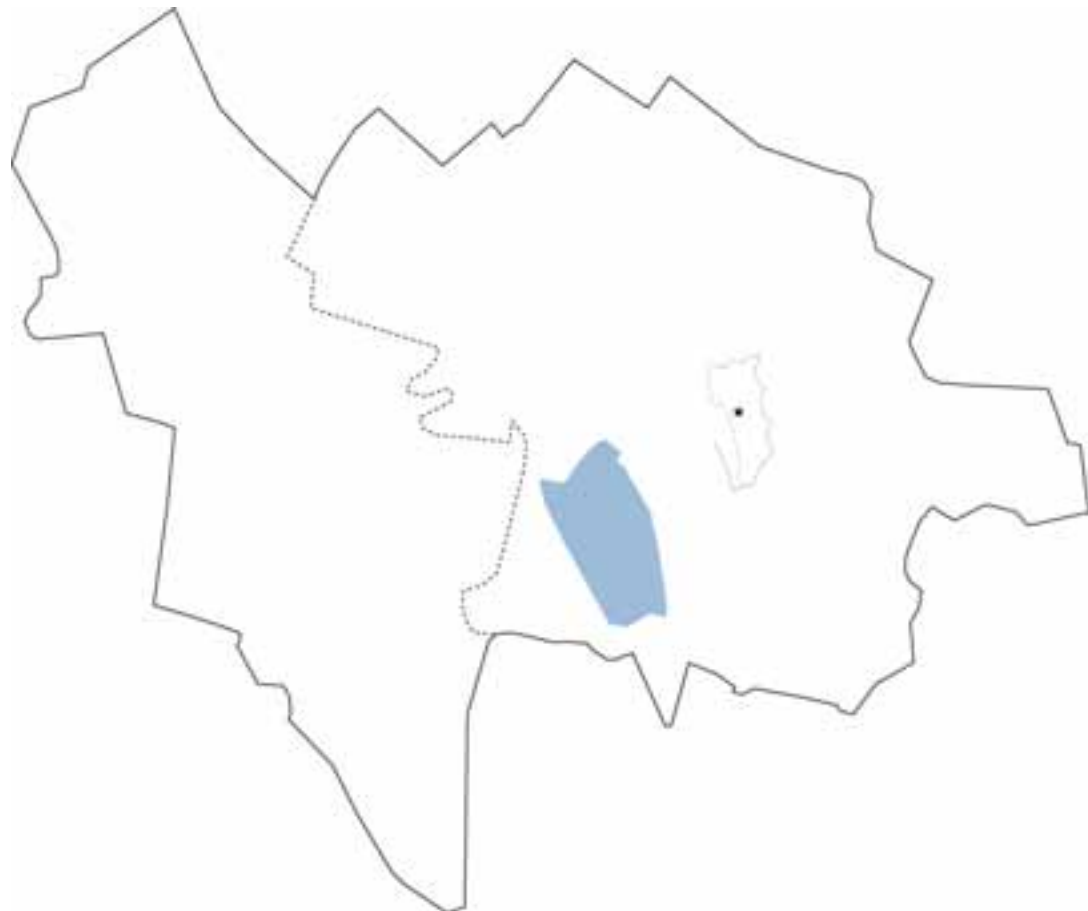




9 Cultuurhistorisch onderzoek en ruimtelijke analyse Utrecht Na Oorlogse Wijken: KANALENEILAND

KANALENEILAND





kaart Kanaleneiland. Bron: Blijstra, 1969

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	5
Verantwoording	7
Inleiding	8
Plangeschiedenis	11
Chronologie	22
Atlas	25
I Situatie	26
II Begrenzing	28
III Eigendom	30
IV Bestaande bebouwing	32
V Bestaande ruimte	34
VI Bebouwing en ruimte	36
VII Hoofdstructuur	38
VIII Onderdelen hoofdstructuur	42
IX Secundaire structuur	48
X Onderdelen secundaire structuur	50
XI Bebouwingsvelden	54
XII Onderdelen bebouwingsvelden	56
XIII Stedenbouwkundige detaillering	58
XIV Wijzigingen	60
XV Architectuur	62
XVI Waardering	64
Colofon en literatuur	66



Zicht op Beneluxlaan en park Transwijk

Het stedenbouwkundig ontwerp van Kanaleneiland is afgestemd op seriematige en industriële bouwmethodes. Speciaal voor de bouw van de wijk verrees een fabriek van betonelementen aan het Merwedekanaal. De rationalisatie van de bouw is in Kanaleneiland vertaald in grote gebaren en herhaling van stempels. Destijds werd de herhaling niet als monotoon gezien, maar juist als een harmonische samenhang, met verschillende sferen. De ontwerpers vonden dat de grootse opzet goed paste bij de situering aan het Amsterdam-Rijnkanaal en het vlakke landschap aan de overkant van het water.

Kanaleneiland werd in 1957 ontworpen door stedenbouwkundige C.M. van der Stad. Hij ging uit van 7350 woningen voor bijna 30.000 inwoners. Opvallend is hoe de hoofdverkeerswegen de wijk in buurten opdelen. Aan de hoofdwegen liggen de wijkvoorzieningen, bestaande uit een winkelcentrum, een scholencluster, kantoren en een wijkpark. De buurten van Kanaleneiland hebben weinig met elkaar gemeen, de ruimtelijke geleding die andere naoorlogse wijken kenmerkt ontbreekt grotendeels. De hoofdwegen werken als barrières, dit wordt versterkt door de wanden van hoge bebouwing die hen begeleiden, als dijken langs een rivier. Verscholen achter de bebouwing van de hoofdwegen gaan uiteenlopende woonmilieus schuil. Tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de Beneluxlaan is een stempelstad, een patroon van voornamelijk etagewoningen in langwerpige stroken. Ten oosten hiervan ligt een tuinstad, met laagbouw en park Transwijk. Deze groene zone fungeert als buffer naar de fabrieksstrook langs het Merwedekanaal. De noordelijke zone van Kanaleneiland bestaat

uit verstedelijkte buitens langs de Leidse Rijn, Hommel en Welgelegen. Het transparante en plantsoen-achtige karakter bleef in deze zone bewaard. Dit gebied vormt het schakelstuk, waarin de schaal- en karaktersprong tussen Oog in Al en Kanaleneiland is opgevangen.

Door de ver doorgevoerde systematiek van systeembouw en stempels, kan Kanaleneiland minder goed veranderingen opnemen dan bijvoorbeeld Overvecht. Het is de uitdaging om met behoud van de grote gebaren (Rooseveltlaan, Beneluxlaan) toch ruimte voor vernieuwing te vinden. De sleutel zou daarbij kunnen liggen in het zoeken naar een nieuwe interpretatie en invulling van de drie karakters die de wijk maken: stempelstad, tuinstad en buitenplaats. De stempel vraagt om een nieuwe opzet, met andere herhalingsvormen en wellicht ook in verschillende soorten stempels. Ten oosten van de Beneluxlaan kan het groen de samenhang waarborgen, in een verder flexibele invulling. Ook in Hommel en Welgelegen staat de plantsoenachtige opzet nieuwe invullingen en interpretaties niet in de weg.

Programmatische bijzonderheden:

- Grote hoeveelheid 'centrumfuncties' aan de randen en langs de hoofdassen, zoals grote scholen, de meubelboulevard, kantoren, ziekenhuis.
- Typologie van de middelhoogbouw, met portieketageflats
- Laagbouw in Transwijk

Ruimtelijke bijzonderheden:

- Grootschalige noordzuid assen, zowel langs het kanaal (Rooseveltlaan) als langs de

ringweg (Beneluxlaan).

- Buurten met verschillende karakters: stempelstad (ten westen van de Beneluxlaan), tuinstad (ten oosten van de Beneluxlaan) en buitenplaats (ten noorden van de Weg der Verenigde Naties).
- Contrast in de buurten tussen straten (oostwest) en lanen (noordzuid)
- Brede groenstrook aan de oostzijde, als buffer tussen de woonwijk en de (oudere) fabrieken langs het Merwedekanaal
- Markering van de wijkentrees met torens: een kantoortoren (Het Hoogt) in het noorden en drie woontorens in het zuiden.
- Groenvoorziening op buurtniveau; met name in oostwest-richting
- Ver doorgevoerde ontwerp-systematiek, met herhaling van stempels.

Bijzondere plekken:

- Plantsoenaanleg Welgelegen
- Park Transwijk en Marco Poloplantsoen
- Beneluxlaan, de centrumboulevard met hoge bebouwing
- Rooseveltlaan, de kade langs het kanaal met groenvoorzieningen en ritme van hoogbouwflats
- Plantsoen en heemtuin tussen Aziëlaan en Australiëlaan
- Singelstructuur ten westen van Transwijk
- Laagbouw en groene setting van Transwijk

Programma (1957):

Zelfstandig woonwijk (418 hectare):

- 135 hectare woningbouw
- 22 hectare bijzondere bebouwing
- 95 hectare industrie

- 109 hectare sportvelden, parken en groenstroken
- 32 hectare hoofdverkeerswegen, 3 hectare parkeren
- 22 hectare water

Betekenis en waarde voor Utrecht

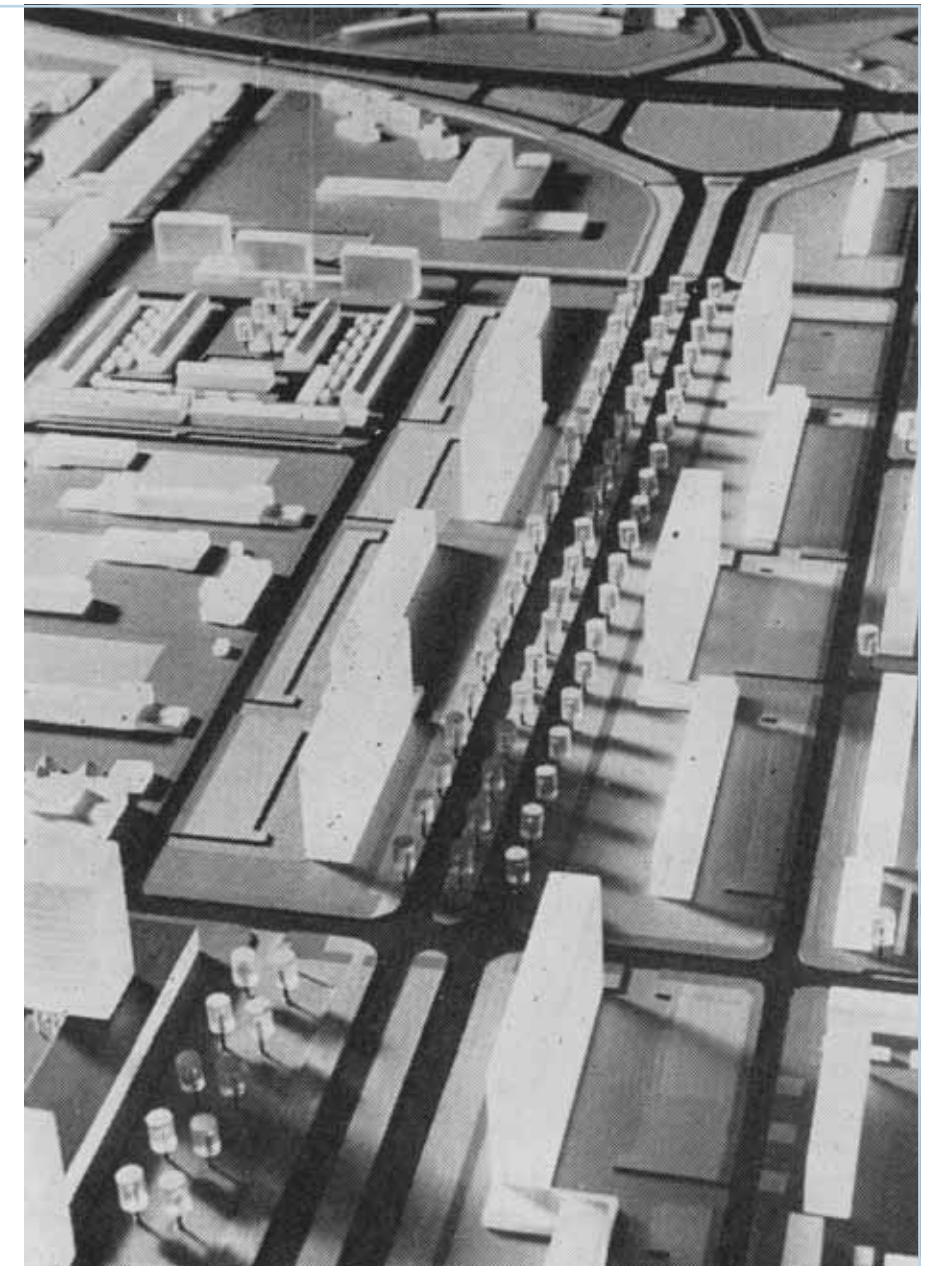
Kanaleneiland is een symbool voor de schaalvergroting en versnelling van de bouw, zoals die in de loop van de jaren vijftig optrad. De wijk is systematischer en rationeler van opzet dan Tolsteeg-Hoograven, dat bouwbloksgewijs werd ontworpen (met hoven) en op traditionele wijze is gebouwd. Vergeleken met Overvecht ontbreekt de variatie in de stempel, de ruime opzet en de ver doorgevoerde menging van programma. Van alle grote naoorlogse wijken in Utrecht is Kanaleneiland bij uitstek de wijk van de grote gebaren, een ver doorgevoerde rechtlijnigheid en een veelvuldige herhaling van hetzelfde patroon van gebouwen. De wijk is afgestemd op de auto en heeft dankzij de vele centrumvoorzieningen een sterk stedelijke uitstraling. Door de functies, de ligging en de ruimte heeft Kanaleneiland de potentie om een vitale stedelijke vernieuwing op te nemen, zonder zijn eigenheid te verliezen.



sferen van Kanaleneiland



informatiestand met plankaart, perspectieftekeningen, maquette en woningplattegronden



maquette van Kanaleneiland, Beneluxlaan met kruising
Weg der Verenigde Naties, 1960

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 Pijlsweerd 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 milieurapportages, 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 geleiding: 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 Pijlsweerd, 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 produktieaantallen 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 produktie 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 Pijsweerd, 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 geleiding. 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.

Kanaleneiland wordt omsloten door het Amsterdam-Rijnkanaal (west), het Merwedekanaal (oost), de Leidse Rijn (noord) en de A12 (zuid). De wijk beslaat 418 hectare en ligt grotendeels in de Polder Nieuw Welgelegen. De voormalige pleisterplaats Den Hommel en buitenplaats Welgelegen, beiden ten noorden van de Weg der Verenigde Naties, horen ook bij Kanaleneiland, maar zijn afwijkend van opzet. Het grondgebied van Kanaleneiland lag tot de grenswijziging van 1954 grotendeels in de gemeenten Oudenrijn en Jutphaas. Tijdens de planontwikkeling werd de wijk als Utrecht-Zuidwest aangeduid. Het gebied viel uiteen in Utrecht-Zuidwest I (het huidige Kanaleneiland, inclusief Den Hommel en Welgelegen) en Utrecht-Zuidwest II (het huidige Papendorp). De plannen voor Utrecht-Zuidwest II, aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal, beperkten zich destijds tot volkstuinen, lichte industrie en landbouw. Dit rapport gaat alleen over Utrecht-Zuidwest I.

Algemeen Uitbreidingsplan Utrecht, 1920

De westflank van Utrecht is, vergeleken met het algemeen uitbreidingsplan van Berlage en Holsboer, heel anders uitgevoerd. Zo had het Amsterdam-Rijnkanaal, dat destijds nog onderwerp van studie vormde, een ander verloop dan het uiteindelijk zou krijgen. De bocht in het kanaal, die bepalend is voor Kanaleneiland, ontbrak nog in het uitbreidingsplan. De ringweg was al wel in grote lijnen volgens het nu bestaande tracé getekend. Het uitbreidingsplan voorzag in de verstedelijking voor de zone tussen het Merwedekanaal en de ringweg. Dat behelsde onder meer de aanleg van achtereenvolgens industrieterreinen langs het Merwedekanaal, een



Algemeen Uitbreidingsplan Utrecht, 1920

woonwijk in de sfeer van Oog in Al ter plaatse van de buitenplaats Welgelegen, een langgerekte woonwijk in de Polder Nieuw Welgelegen en een groot park aan de stadsrand ten zuiden van Oog in Al en Welgelegen. De stadsentree werd als een parkway dwars door dit park gelegd. Deze opzet had wel tot gevolg dat woonbebouwing direct aan de industrieterreinen aan het Merwedekanaal grensde. Een strook bebouwing voor het industrieterrein langs moest de fabrieken aan het oog onttrekken. In het uitbreidingsplan zijn de contouren van de wijk Oog In Al te zien, ook is de Beneluxlaan in een rudimentaire versie in het plan aanwezig.

Schetsplan Uitbreiding Utrecht, 1948

Vooruitlopend op de grenswijziging van 1954 werd eind jaren veertig in Utrecht al gewerkt aan een structuurplan. De woningnood maakte het noodzakelijk om zoveel mogelijk woningbouwlocaties te definiëren. In het Schetsplan Uitbreiding Utrecht uit 1948 werd daarom de stadsuitbreiding Utrecht Zuidwest, anders dan bij Berlage en Holsboer, tot aan het inmiddels aangelegde Amsterdam-Rijnkanaal doorgetrokken. De ringweg vormde niet langer de rand van de stad, maar kreeg de functie van centrale as in het nieuw te bouwen stadsdeel. Het plan werd opgebouwd

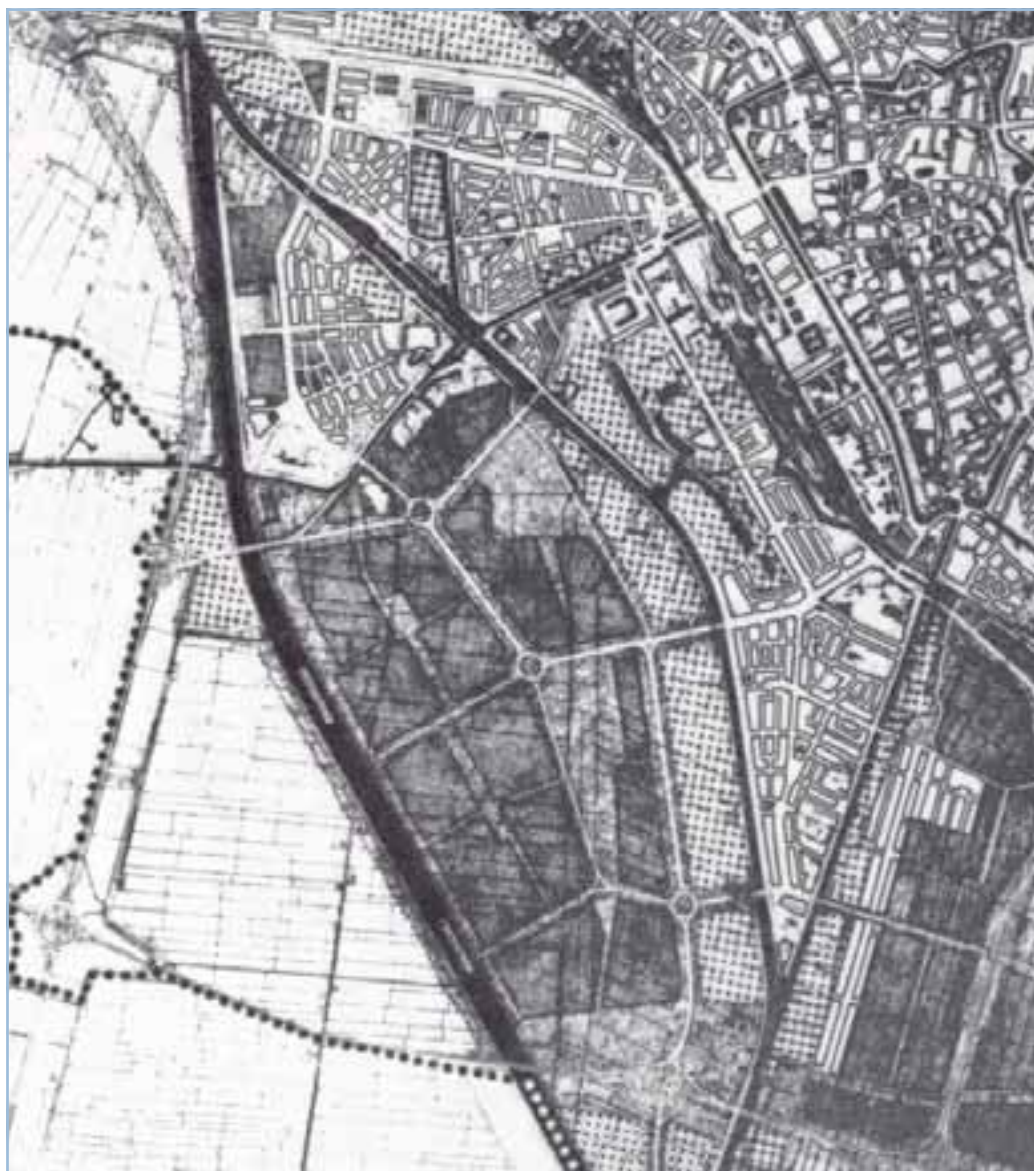


Schetsplan Uitbreiding Utrecht, 1948

rondom de ontsluitingsstructuur, die in grote lijnen later zo is uitgevoerd. Tussen de wegen werden acht bouwvlekken uitgespaard, met een totaaloppervlakte van ongeveer 175 hectare. Twee van die vlekken weken terug, om een ruimtelijke relatie met het Amsterdam-Rijnkanaal mogelijk te maken.

Concept Structuurplan, 1951

Het volgende concept voor het structuurplan, uit 1951, laat een wijziging in het wegennet zien. Om de industriestrook langs het Merwedekanaal beter te kunnen bedienen werd de ringweg hier direct langs gelegd. Een zijtak van deze weg ontsloot de



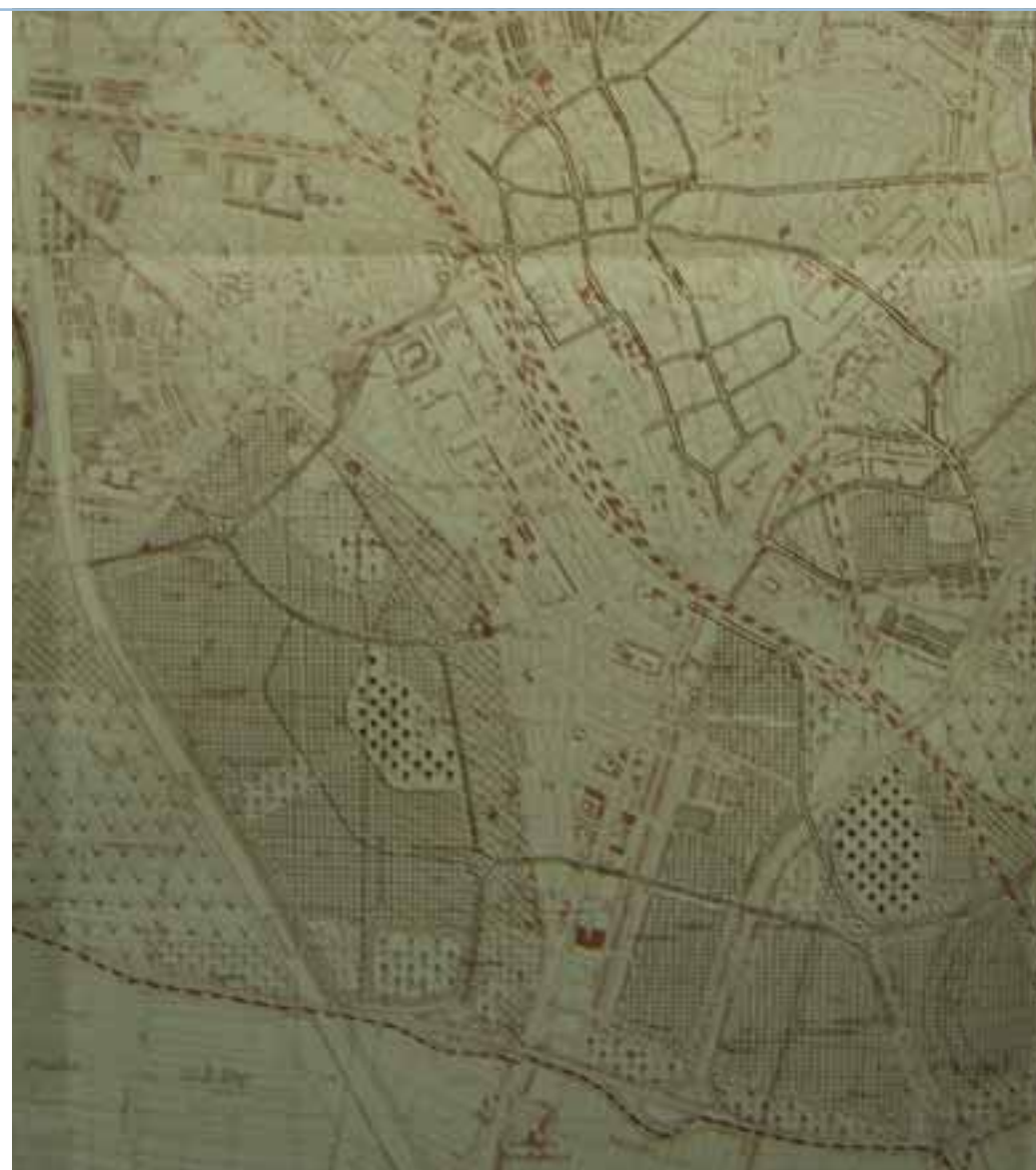
Concept Structuurplan, 1951

woonwijk Kanaleneiland. Centraal in het plan lag een wijkpark. Met deze variant van het wegnnet is niets gedaan, maar de locatie van het centrale park werd wel overgenomen in latere plannen.

Structuurplan, 1954

Na de grenswijziging van 1954 nam de oppervlakte van de gemeente Utrecht toe van 2300 tot 5200 hectare. Het structuurplan uit 1954 bood het kader voor de uitbreidingen van de stad in de komende decennia. Kanaleneiland was de

eerste nieuwe wijk die als een geheel kon worden ontwikkeld, zonder rekening te hoeven houden met bestaande bebouwing of eerdere plannen, zoals in Hoograven. Bovendien was er geen onteigeningsprocedure nodig, omdat de gemeente de grond in de Polder Nieuw Welgelegen al langs minnelijke weg had verworven. Op de kaart van het concept-structuurplan uit 1951 was het tegenwoordige Kanaleneiland in hoofdlijnen herkenbaar. De centrale ontsluiting, onderdeel van de ringweg door de stad, verdeelde de wijk



Structuurplan, 1954

in vijf delen: vier kwadranten van Kanaleneiland en het gebied van de buitenplaats Welgelegen. De bestaande industriestrook langs het Merwedekanaal werd gehandhaafd en voorzien van een ontsluiting aan de westzijde (Europalaan). Ook in de indeling van de verschillende buurten zijn latere plantsoenen, groenstroken en buurtcentra te herkennen. Opvallend is dat het verschil tussen Kanaleneiland-Noord, met de Marshallaan, en Kanaleneiland-Zuid, met het Marco Poloplantsoen al was aangebracht.

Uitbreidingsplan Utrecht-Zuidwest I en II, 1956

Het stedenbouwkundig ontwerp van Kanaleneiland, dat in ruwe vorm in het Structuurplan uit 1954 zat, werd in de volgende jaren uitgewerkt tot het Uitbreidingsplan Utrecht-Zuidwest I. In 1956 was dit ontwerp gereed en werd het ter visie gelegd. Ondanks procedurele bezwaren stelde de Gemeenteraad het Plan-in-Hoofdzaak voor Zuidwest I en II in het voorjaar van 1956 vast.

De uitgangspunten van het plan:

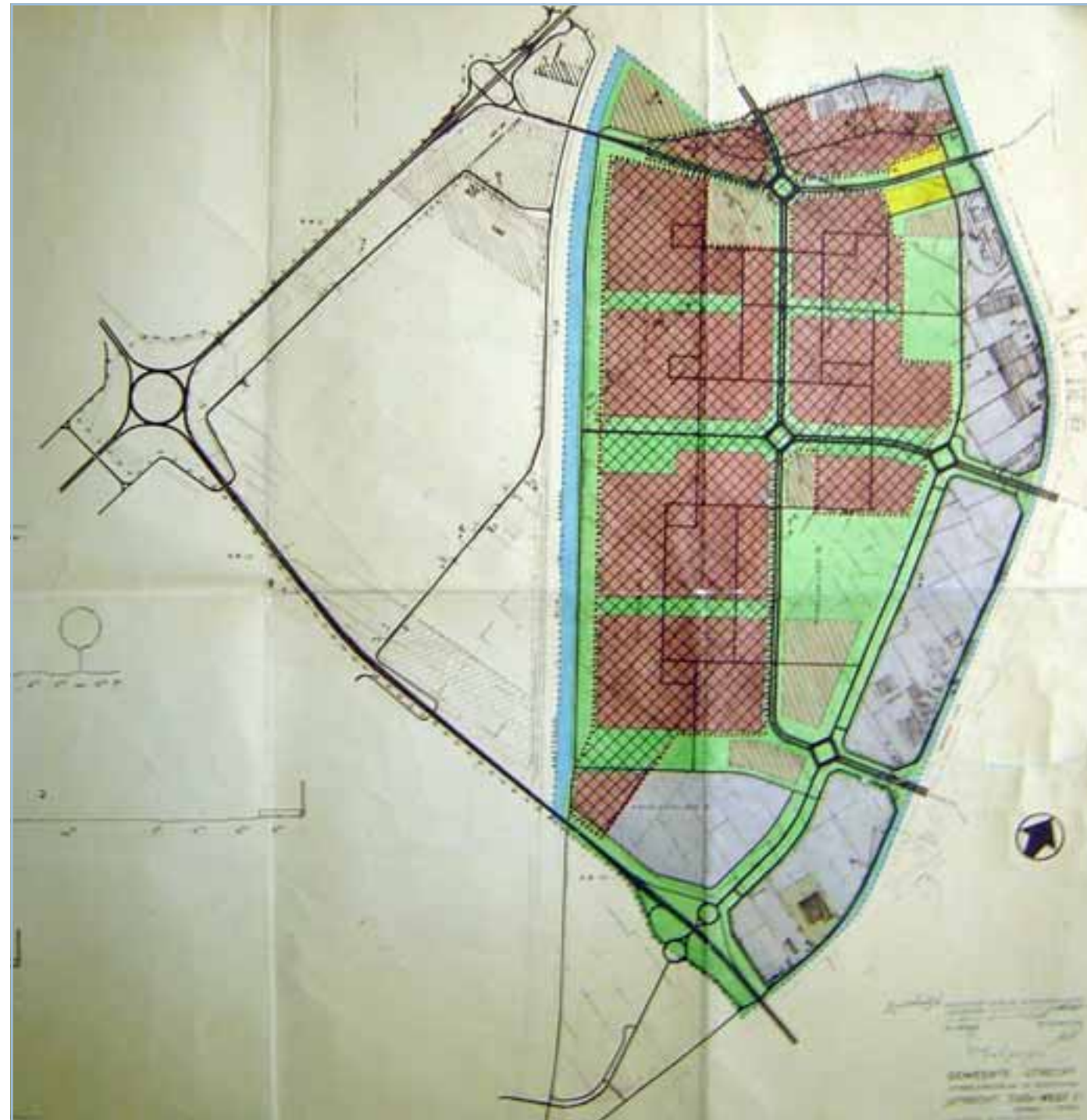
- Grootchaligheid: aansluiting op de schaal van het Amsterdam-Rijnkanaal en het weidse polderland aan de overzijde. Het gevolg was een 'forse schaal met duidelijke geleidingen teneinde een verbrokken aspect te voorkomen'¹
- Noordzuid oriëntatie, door de indeling van Kanaleneiland in vier parallelle structuren, te weten: het Amsterdam-Rijnkanaal, de gemeentelijke rondweg (al opgenomen in het Algemeen Uitbreidingsplan, 1920), een industriezone en het Merwedekanaal
- Intensief grondgebruik en industriële bouwwijze, omwille van de exploitatie, bouwsnelheid en het realiseren van publieke voorzieningen
- Verbijzondering van de noordrand: aansluiting van Den Hommel en Welgelegen (het gebied ten noorden van de Weg der Verenigde Naties) op de ruimtelijke structuur van Oog in Al en De Halve Maan²

Omdat de wijk door water is omgeven en er bovendien een brede strook met industrie aan de kant van de stad lag, kreeg Kanaleneiland van

meet af aan een enigszins geïsoleerde ligging ten opzichte van de rest van de stad. De belangrijkste verbindingen waren:

- Gemeentelijke randweg (Beneluxlaan), aansluitend op de Haydnlaan (De Halve Maan) en 't Goylaan (Hoograven)
- Drie bruggen over het Merwedekanaal, bij de Weg der Verenigde Naties (richting Graadt van Roggenweg en Jaarbeurs); de Koningin Wilhelminalaan (richting Vondellaan, Hoograven) en de Socratesbrug (richting 't Goylaan, Hoograven)
- Een brug over het Amsterdam-Rijnkanaal in het noorden (Martin Luther Kinglaan, Den Hommel), richting A2 en Vleuten-De Meern
- Directe oprit naar Rijksweg 12 (A12), in het zuiden van de wijk
- Mogelijkheid voor een nieuwe verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal in het verlengde van de Churchillaan. Deze kwam pas in 2003 tot stand (Prins Clausbrug naar Papendorp)

Het ontworpen woongebied ten zuiden van de Weg der Verenigde Naties werd ingedeeld in vijf sectoren, genummerd I t/m V. De eerste drie zones omvatten elk twee woonbuurten, van elkaar gescheiden door groene zomen. Kanaleneiland IV bestond uit het wijkpark en Kanaleneiland V (19 hectare) werd gereserveerd voor lichte industrie en bedrijfsbebouwing. Tezamen zou de wijk liefst 8550 woningen kunnen bevatten.³ Over het stedenbouwkundige ontwerp vermeldde de toelichting: 'De bouwtechnische eisen, welke de moderne continubouw stelt, zijn mede bepalend geweest voor de rechthoekige vormgeving en indeling in buurten.'⁴ Het was de intentie om de wijk volledig te realiseren in slechts acht jaar tijd.



Uitbreidingsplan Utrecht-Zuidwest I, 1957

Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht behandelden de uitbreidingsplannen Zuidwest I en II eind december 1957 en besloten het plan voor Kanaleneiland slechts ten dele goed te keuren. GS had als bezwaar dat de woongebieden in het Plan-in-Hoofdzaak te schematisch van opzet waren.

Hierdoor werd, volgens GS, 'de mogelijkheid geschapen woongebouwen op te richten van allerlei aard, afmetingen en ligging ten opzichte van de wegen en van elkander'.⁵ GS eiste een veel gedetailleerder Plan-in-Onderdelen. Terwijl de procedure voor het uitbreidingsplan

(plan-in-hoofdzaak) nog liep, werkte de gemeente Utrecht vanaf 1956 aan de voorbereiding van de bouw. Voor het bouwrijp maken werd zand opgebracht tot een peil van 1,75 boven NAP. De rivierklei van de polder verdween hier grotendeels onder. Toch bleven enkele oude bouwwerken bestaan, met name langs de Leidse Rijn (de noordgrens van het gebied) en het Merwedekanaal. De polder Nieuw Welgelegen was weliswaar leeg, maar geen volmaakte tabula rasa. Naast de bestaande industrieën werden ook bestaande gebouwen gehandhaafd, zoals het homeopathisch ziekenhuis en de rusthuizen Welgelegen en De Wartburg in de omgeving van de Leidse Rijn.

Bij de voorbereiding van de bouw in 1957 zocht de gemeente naar mogelijkheden om de gewenste samenhang in het beeld te bereiken. Het uitbreidingsplan bood daar onvoldoende instrumenten voor. Om de bouwprojecten toch op elkaar af te kunnen stemmen, werd gekozen voor de aanstelling van een supervisor. Anders dan de Schoonheidscommissie (welstand) kon hij bouwinitiatieven in een vroeg stadium begeleiden en bijsturen in de richting van hetgeen met het uitbreidingsplan werd nagestreefd. De supervisor kon zich uitspreken over het hele plan, alsmede over alle projecten voor woningbouw, bijzondere bebouwing, utiliteitsbouw, reclames, straatmeubilair en andere voorzieningen.⁶ Omdat er sprake was van het vervullen van twee taken, namelijk een stedenbouwkundig-technische en een architectonische, werd iemand gezocht met ervaring op beide terreinen. Rein H. Fledderus, architect en stedenbouwkundige in Rotterdam, voldeed aan dit profiel en werd de supervisor. Tevens kwam de 'werkcommissie Kanaleneiland'

tot stand, met Fledderus als voorzitter. In deze commissie zaten de directeurs van Openbare Werken, de Bouw en Woningdienst, het Gemeentelijk Energie en Vervoerbedrijf (G.E.V.U.), de secretaris van de schoonheidscommissie en verschillende afdelingschefs.⁷ Allerhande zaken werden door Fledderus beoordeeld; de algemene vormgeving, het verloop van de straten, de aanleg en verzorging van de plantsoenen, de woningbouwtypen maar ook de esthetische verzorging van utiliteitsbouwwerken, garages,abri's en lichtmasten.⁸ Fledderus ontwierp zelf de transformatorhuisjes.

Plannen-in-Onderdelen

Terwijl het stedenbouwkundig ontwerpwerk aan het Plan-in-Onderdelen nog niet klaar was, werden de eerste bouwaanvragen voor projecten in Kanaleneiland al in 1957 ingediend. De bouw begon onder meer in de Bernadottelaan en de Peltlaan. Op 18 december 1957 kon de eerste paal van Kanaleneiland met het nodige feestvertoon worden geslagen door de Minister van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid. De realisatie van het noordelijk deel van de wijk ging al van start voordat een volledig goedgekeurd uitbreidingsplan bestond. De eerste bewoners betrokken eind 1958 hun woningen. Ongeveer op hetzelfde moment presenteerde het College van B. en W. de gevraagde verfijning van het stedenbouwkundige ontwerp aan de Gemeenteraad, in de vorm van drie plannen-in-onderdelen voor Kanaleneiland, Den Hommel en Welgelegen. Met de bezwaren van Gedeputeerde Staten was rekening gehouden, de drie plannen werden ter inzage gelegd en er werden geen bezwaarschriften ingediend.

Uitbreidingsplan-in-Onderdelen, Welgelegen (1958)

Het Uitbreidingsplan-in-Onderdelen Welgelegen betrof een gebied van ongeveer 26 hectare tussen de Leidse Rijn, het Merwedekanaal, de Weg der Verenigde Naties en de Wethouder Diemontlaan (nu: Pijperlaan). Samen met Den Hommel werd dit gedeelte van Kanaleneiland ruimtelijk behandeld als onderdeel van de wijk Oog in Al / De Halve Maan. De Leidse Rijn was de plangrens tussen de wijken, maar de Weg der Verenigde Naties markeerde de grens tussen de sferen in de stad. Gezien de aard en de intensiteit van het verkeer lag deze afbakening voor de hand. Zo kreeg de Leidse Rijn bovendien aan weerszijden een parkachtige sfeer.⁹ Zelfs in de straatnamen klonk de verwantschap met Oog in Al door, want ook in Welgelegen werden de straten naar componisten vernoemd. Het bouwprogramma van Welgelegen bestond uit 480 woningen, bedoeld voor 1700 inwoners. De keuze voor gestapelde bebouwing (vier, acht en twaalf lagen of nog hoger) paste goed bij het streven om het maaiveld groen en open te houden. De gebouwen werden vrij in de ruimte gegroepeerd. De bijzondere bebouwing, bestaande uit zes buurtwinkels in de Bartoklaan, een telefooncentrale en verschillende scholen, kreeg in deze vrije compositie een plek. Opvallend in de uitwerking van Welgelegen was de verandering van programma. Een aantal flats werden kantoren en namen zo een deel op van het stedelijke programma dat aan Kanaleneiland werd toegevoegd. De ligging, tussen de binnenstad en de uitvalswegen, leende zich hier goed voor.



Uitbreidingsplan - in - Onderdelen Kanaleneiland, 1958

Uitbreidingsplan-in-Onderdelen Den Hommel (1958)

Voor de zone tussen de Pijperlaan, de Weg der Verenigde Naties en de lijn tussen de Meernbrug (Amsterdam-Rijnkanaal) en de Hommelbrug (Leidse Rijn) werd een apart uitbreidingsplan opgesteld, hoewel het om slechts 6,5 hectare ging. In opzet week Den Hommel niet af van Welgelegen, ook dit gebied werd ruimtelijk bij Oog in Al en De Halve Maan gerekend. Naast de bestaande bebouwing van rusthuis De Wartburg, lintbebouwing langs de Leidse Rijn en café-restaurant Den Hommel was er plaats voor 66 woningen, voornamelijk eengezinshuizen.

Uitbreidingsplan-in-Onderdelen Kanaleneiland (1958)

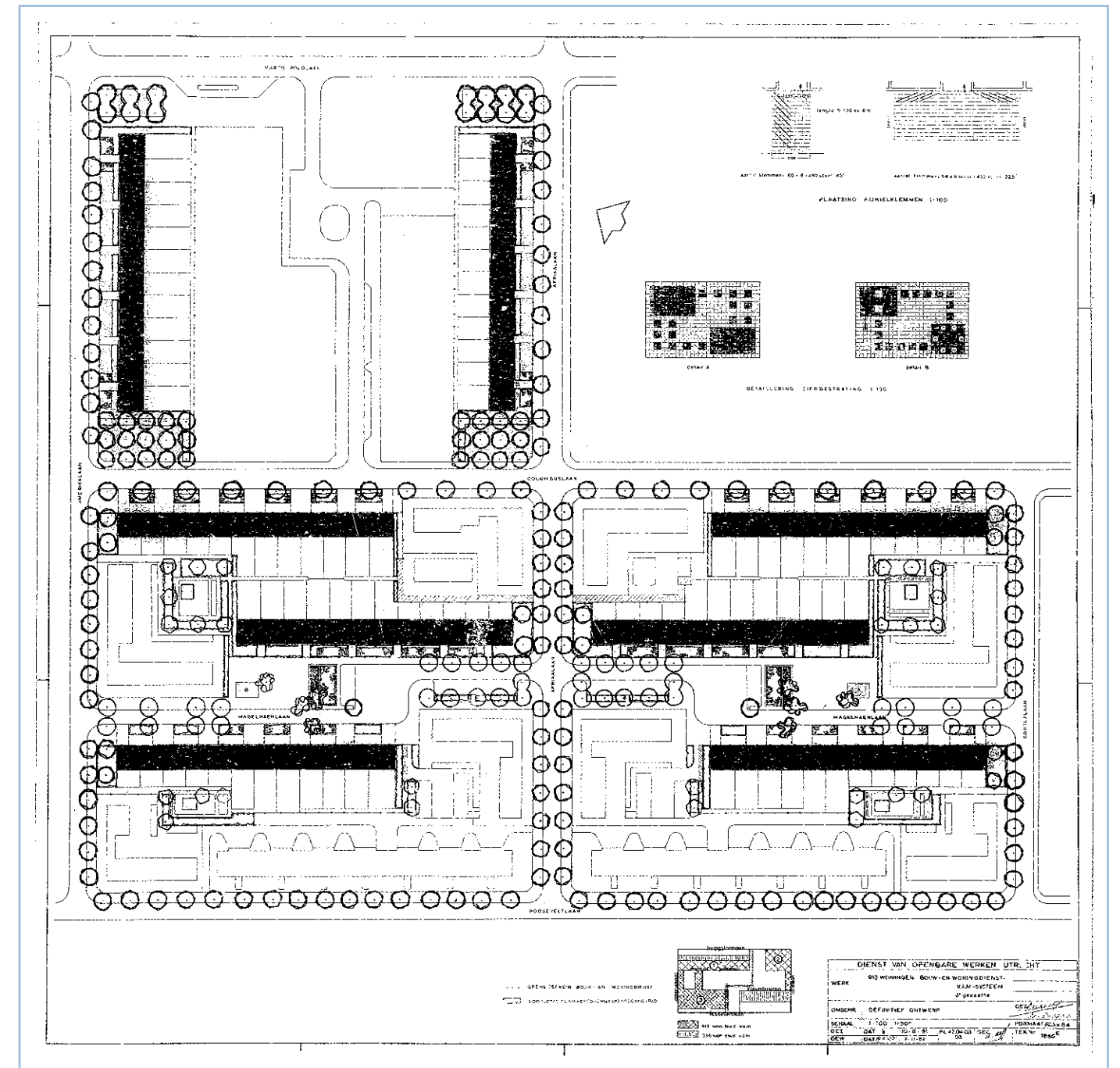
Het Uitbreidingsplan-in-Onderdelen Kanaleneiland betrof het gebied ten zuidoosten van de Weg der Verenigde Naties. Het ontwerp voorzag in de bouw van 7350 woningen, bestemd voor 27.000 à 29.000 inwoners. De populatie bejaarden in de verzorgingshuizen kwam daar nog bovenop. De nadruk van Kanaleneiland lag van meet af aan op etagewoningen, slechts 15% van de woningen waren eengezinshuizen. De toelichting: 'In verband met de woningnood en teneinde tot een verantwoorde exploitatie-opzet te geraken is een zo intensief mogelijke bebouwing opgezet'.¹⁰ Wel waren de benedenwoningen in de portiekflats (in het totaal 1325 stuks) in zekere zin met eengezinshuizen te vergelijken, ze hadden slaapkamers op de begane grond en een woonlaag op de eerste verdieping. Variatie in het woningaanbod werd verder gezocht in een wisselende woningbreedte, een aantal blokken zouden bredere woningen krijgen, zodat hier woningen met vijf, zes en

zelfs zeven kamers mogelijk werden.¹¹ De laagbouw van Kanaleneiland concentreerde zich vooral in de groenstrook voor de fabrieken langs het Merwedekanaal, in de omgeving van de huidige Koningin Wilhelminalaan (450 eengezinshuizen). De hoogbouw werd ontworpen als begeleiding van de grote ruimtelijke elementen van de wijk: het Amsterdam-Rijnkanaal, de Weg der Verenigde Naties en de Beneluxlaan. Tenslotte werd in Kanaleneiland ook aan bijzondere categorieën bewoners gedacht, daarbij ging het om uiteenlopende doelgroepen als bejaarden, artsen, tandartsen, onvolledige gezinnen en 'maatschappelijk onaangepaste gezinnen'.¹² Voor de laatste groep waren in het uiterste zuiden van de wijk ongeveer 70 woningen gereserveerd.

De winkels werden gedeeltelijk in de buurten gerealiseerd (totaal 75 winkels) en gedeeltelijk in een centraal winkelcentrum ondergebracht (totaal 55 winkels). Bij dit centrum kwamen verder onder meer culturele voorzieningen (bioscoop, bibliotheek). Opmerkelijk aan het programma van Kanaleneiland was de toevoeging van een groot aantal stedelijke voorzieningen, ter ontlasting van de binnenstad. Hiertoe behoorden een landbouwcentrum, verschillende hogere scholen, bejaardencentra en een ziekenhuis. In de groenstroken van de buurten was ruimte voor scholen, kerken en andere openbare gebouwen.

Stempelstad

Het gedeelte van Kanaleneiland dat de beeldvorming van de wijk sterk heeft bepaald is de stempelstad, gelegen tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de singel in Transwijk. Hier werd



ontwerp openbare ruimte Kanaleneiland -zuid tussen Marco Pololaan, Rooseveltlaan, Amerikalaan en Cortezlaan (912 woningen InterVAM), 1962

de stedenbouwkundige uitleg gedictieerd door de produktiewijze van de geprefabriceerde woningen van Intervam. Aan het kanaal kwam een lange kadewand met hoogbouwaccenten. Langs de Beneluxlaan overheerste de hoogbouw.

Verscholen achter beide grote structuren ontstond de luwte voor de woonbuurten, opgebouwd uit meest vierlagenbouw en rijtjeswoningen. Door in deze zone kleine ruimtelijke eenheden te herhalen (te 'stempelen'), ontstond een stadsdeel

dat in een doorlopende cyclus van bouwen en assembleren uit de grond kon worden gestampt. Stedenbouwkundige Van de Stad bedacht een vlechtwerk van stempels en openbare ruimten, die alle functies en sferen van de wijk in een patroon vastlegde. De stedenbouwkundige bouwsteen was de 'stempel', bestaande uit twee stroken etagewoningen en op de koppen twee korte haken eengezinswoningen met privé tuinen aan de binnenzijde van het blok. Twee stempels werden samengevoegd tot een vierkant, met een parkeerstraat en speelplaatsen. In Kanaleneiland-Noord vormen vier vierkanten een zogenaamde carrévormige unit, hiervan bestaan er twee, die ieder dus bestaan uit 32 bouwblokken. In Zuid en ook in Noordoost werden de vierkanten achter elkaar gelegd en aan elkaar geregen tot lange strips evenwijdig aan het kanaal. Tussen de strips in werd ruimte voor groen gereserveerd, soms een bomenlaan (Marshalllaan), soms een plantsoen (Marco Poloplantsoen). Om de lengte van de strips te doorbreken, werden er tenslotte drie bijzondere stroken haaks op de carrés gemaakt: een plantsoen tussen de Bevinlaan en de Peltlaan in Kanaleneiland-Noord, een centrumstrook met scholen, winkels en culturele voorzieningen tussen de Churchilllaan en de Amerikalaan, en een groenstrook in de vorm van een bajonet bij het Marco Poloplantsoen in Kanaleneiland-Zuid. Alle drie deze dwarsverbindingen werden aan de kant van het Amsterdam-Rijnkanaal afgesloten door een elf lagen hoge flat pal aan het kanaal. Zo ontstond een grootschalig ritme langs de kade.

Met het vlechtwerk van Van der Stad kreeg Kanaleneiland zijn kenmerkende ruimtelijke structuur. De gebouwen zijn in grote reeksen

herhaald. De sfeer van de buurten wordt bepaald door de tussenruimte, de plantsoenen, groenstroken en kaden. Tussen Kanaleneiland-Noord en Zuid zitten enkele opmerkelijke verschillen. De realisatie van de wijk begon in het noordelijk deel, waarbij nog geen geprefabriceerde elementen werden gebruikt. De naam van het buurtwinkelcentrum De Rijnbaan verwijst naar de beroemde Lijnbaan in Rotterdam. Kanaleneiland-Zuid is seriematig gebouwd, vanwege deze bouwmethode heeft dit deel minder uitzonderingen en afwijkingen in de carrés dan noord. Daar staat tegenover dat meer zorg aan de openbare ruimte werd besteed. Met name het Marco Poloplantsoen breekt de eentonigheid van de buurt.

De huizenfabriek

Kanaleneiland-Zuid is gebouwd volgens het 'Iboco-systeem' van de Verenigde Aannemers Maatschappijen (V.A.M.) uit Den Haag. De woningen werden ontworpen door de gemeentelijke Bouw- en Woningdienst. Alles was gericht op efficiëntie van bouwen en ruimtelijkheid in de woning. Voor het heien werd een heistelling op rails gebruikt, die gemakkelijk was te verrijden. De produktie van de fundering en de beganegrondvloer ging op traditionele wijze. Hierna werd een kraanbaan om de woningblokken gelegd en begon de montage van betonelementen. Met vijf man kon een heel blok flats in elkaar worden gezet: de hijskraanmachinist, twee man om het element ruwweg in de voegen te plaatsen en twee om het precies te stellen. Elk element stond binnen vijf minuten op zijn plaats. Aanvankelijk werden in Kanaleneiland drie woningen per dag opgeleverd, in 1964 was dat opgelopen tot acht. Met het Iboco-

systeem werden 912 woningen in 27 maanden tijd gebouwd, dat waren er dus ongeveer 1,6 per dag.

Architecten woningbouw (tot 1961):

G.Th. Rietveld, Utrecht

P.H. Dingemans, Utrecht

A. van Overhagen, Utrecht

W.A. Geelen, Utrecht

Bouw- en Woningdienst Utrecht (J.J.A. Smets)

Bouwbureau Intervam, Utrecht

Rein H. Fledderus, Rotterdam

J. Leichner, Maarssen

G.J.W. Snelder, Maastricht

A.A. Treffers, Waddinxveen

Laagbouw Transwijk

Tussen de Beneluxlaan en de fabrieken aan de Merwede is Kanaleneiland op zijn groenst. In het noordelijk deel zijn sportvelden en de laagbouw van Transwijk, aangelegd in een parkachtige setting. Deze buurt zorgt er samen met de rijtjeshuizen op de koppen van de stempels voor dat Kanaleneiland nog 14% eengezinswoningen heeft, tegenover 25% in andere Utrechtse wijken. Transwijk heeft 451 huizen, de straten zijn genoemd naar verzetshelden uit de Tweede Wereldoorlog. De verkaveling komt overeen met een van de vier varianten die gemeentelijk stedenbouwkundige Constant Hanekroot ontwikkelde voor Hoograven-Zuid (ten zuiden van het Kastelenplantsoen).

Park Transwijk

Park Transwijk is niet helemaal in het centrum van Kanaleneiland gelegen, omdat het ook was bestemd voor de bewoners van de Rivierenwijk. Het park, met een oppervlakte van 16 hectare,



laagbouw Transwijk



ontwerp variant D van C. Hanekroot voor 356 woningen in Hoograven / Zuid

werd in 1957 door B.J. Galjaard ontworpen, als een van de eerste terreinen voor massarecreatie in de stad. Het ontwerp werd een jaar later aangepast, vanwege de financiering. In Park Transwijk kregen de bezoekers allerhande vermaak voorgeschoteld: wandel- en fietsroutes, speelweiden en andere voorzieningen voor de jeugd, sportvelden, plantsoenen en bijzondere tuinen. De heuvel in het noorden van het park werd voor de waterberging aangelegd, er zat

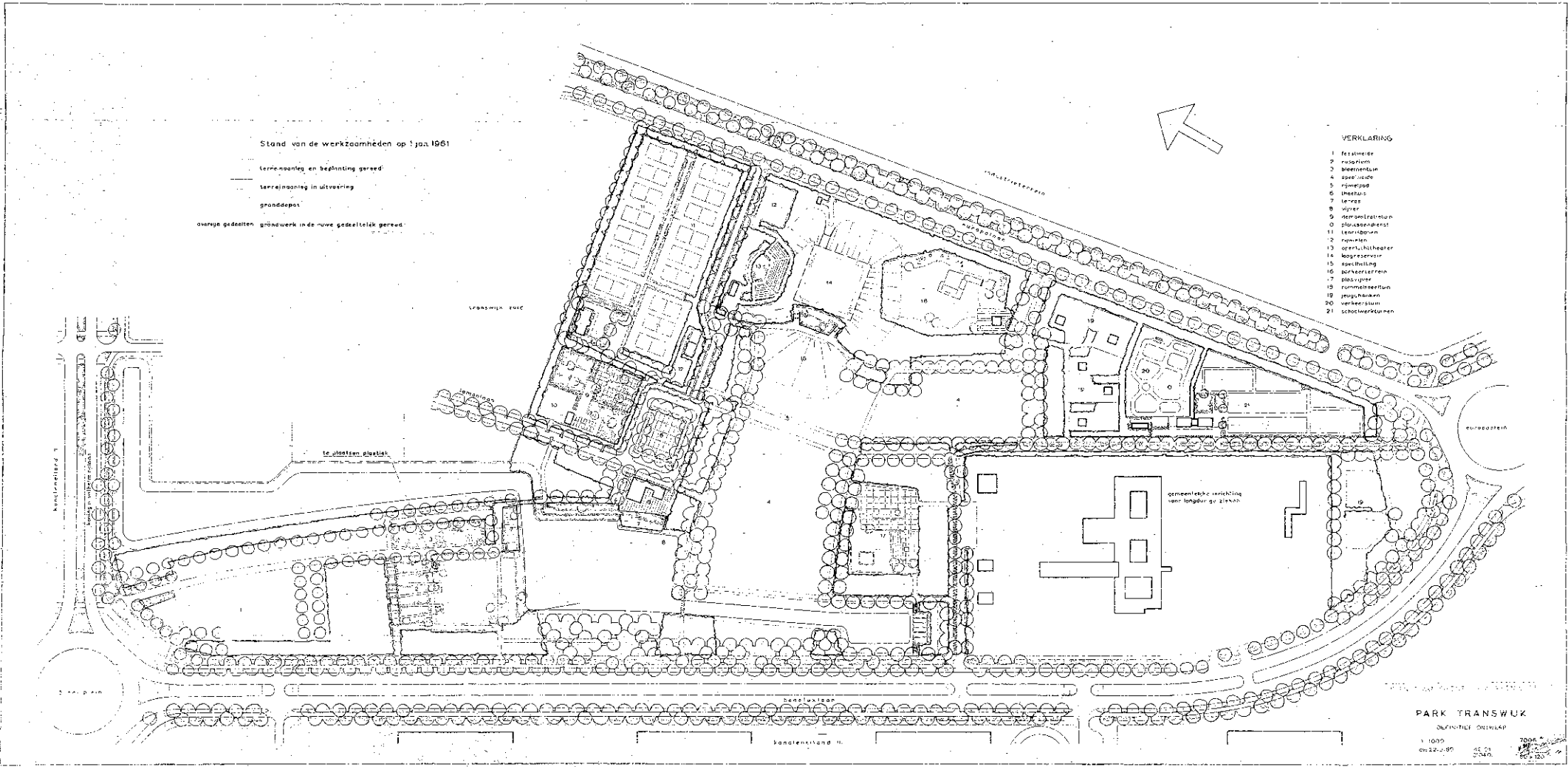
een kelder onder van 50 bij 50 meter en zes meter hoog. In de winter diende de heuvel voor het sleetrijden, in de zomer fungeerde er een openluchttheater. De overeenkomsten tussen Transwijk en het later aangelegde Park de Gagel in Overvecht zijn groot.

De planbeschrijving bij het ontwerp uit 1957 gaf aan dat in Park Transwijk met de destijds gangbare parkaanleg werd gebroken. Er was 'zoveel mogelijk rekening gehouden met die onderdelen welke van essentieel belang voor een hedendaags stadspark moeten worden geacht. Dientengevolge zullen het karakter en het aspect van dit park afwijken van hetgeen

men tot voor enkele decennia onder het begrip park verstond.'¹³ In een artikel uit 1965 ging Van Alff, directeur van de plantsoenendienst, nader op het verschil met de oude parken in. Volgens hem waren het Amsterdamse Vondelpark en het Utrechtse Wilhelminapark voorbeelden van 'een grote siertuin voor de burgerij.'¹⁴ Met hun slingerende paden en waterpartijen waren ze in zijn ogen geschikt om te wandelen, maar veel meer ook niet. Een modern park moest aan veel meer eisen voldoen, het had een sociale functie in de wijk. Volgens Galjaard vervulde het groen in de stadsuitbreidingen een belangrijke rol in het samenspel van bebouwing en open ruimte en gaf het de mogelijkheid om de natuur in het

stadsbeeld te betrekken en allerlei vormen van recreatie opnemen.

Het groen in de naoorlogse wijken was er volgens Galjaard niet om een illusie te creëren van wonen in een natuurlijk landschap, hiervoor was de invloed van cultuur en techniek in de stad te groot. Door de verstedelijking werd de afstand tot de natuur en het landschap voor de moderne stedeling steeds groter. Niet iedereen kon even makkelijk buiten de stad komen. Het stadspark gaf de stadsbewoners de mogelijkheid zich te ontspannen en het contact met de natuur te hervinden.¹⁵ Dat deze aanpak succes had bewijzen de foto's van de immer bevolkte parken



definitief ontwerp Park Transwijk, 1950



Grote vijver in Park Transwijk kort na aanleg



Verkeerstuin in Park Transwijk



Aansluiting van Park Transwijk op Beneluxlaan

uit de wederopbouwtijd. In een beschrijving uit 1960 over het groen in Utrecht: 'Het moderne park vervult een belangrijke sociale functie die niet meer weg te denken is uit een gezonde samenleving.'¹⁶

Park Transwijk werd opgebouwd uit vele verschillende onderdelen, elk met een specifieke functie en bestemd voor een bepaalde doelgroep. Het groen gaf aan al deze onderdelen een omlijsting en bewerkstelligde de samenhang. Ieder onderdeel van het park kreeg een rand van opgaand groen en veranderde als het ware in een kamer binnen het grote, groene geheel. De grote functies kwamen aan de randen van het park terecht, zodat ze zo min mogelijk overlast gaven. Meer dan de helft van het totale oppervlakte van het park werd bestemd voor de jeugd: grote speelweiden, een bouwspeeltuin (met een oude spoorwegwagon), de (nog steeds bestaande) verkeerstuin, schooltuinen, tennisbanen, jeugdhonken, een speelvijver en een kinderboerderij. Voor de volwassenen bood het park onder meer een rosarium, een openluchtschaakbord en een instructietuin voor tuinliefhebbers. In deze tuin waren alle planten voorzien van etiketten. Ook waren hier modeltuintjes die ter inspiratie konden dienen voor de eigen tuin. In 1965 schreef Alff, het hoofd van de afdeling plantsoenen: 'Het Park Transwijk is gemaakt voor jong en oud, voor de hollers, de zitters, de ballers, de trappers, de verkeersbordenlezers, de kleine en grote tuiniers, de dierenvoerders en de dierenstrekers, de huttenbouwers, de watertrappers, de ruikers, de wandelaars, de fietsers en de oubazen.'¹⁷



Binnengebied van woonblok aan Adenauerlaan, Kanaleneiland - Noord

BEBOUWING

In de geschiedenis van de naoorlogse groenaanleg is park Transwijk een zeldzaam en vroeg voorbeeld van een multifunctioneel stadspark. Het is qua ambitie en programma vergelijkbaar met het Rotterdamse Zuiderpark (nu geheel getransformeerd).

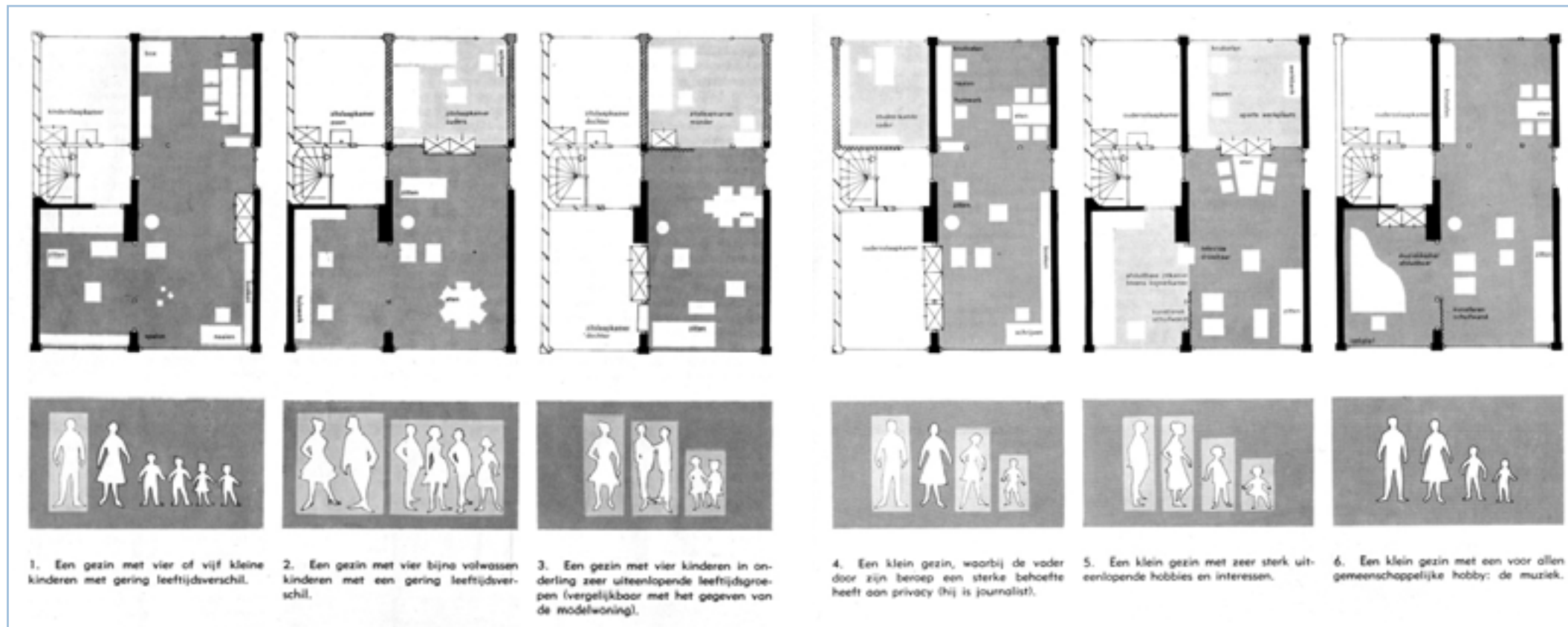
Modelwoning Goed Wonen

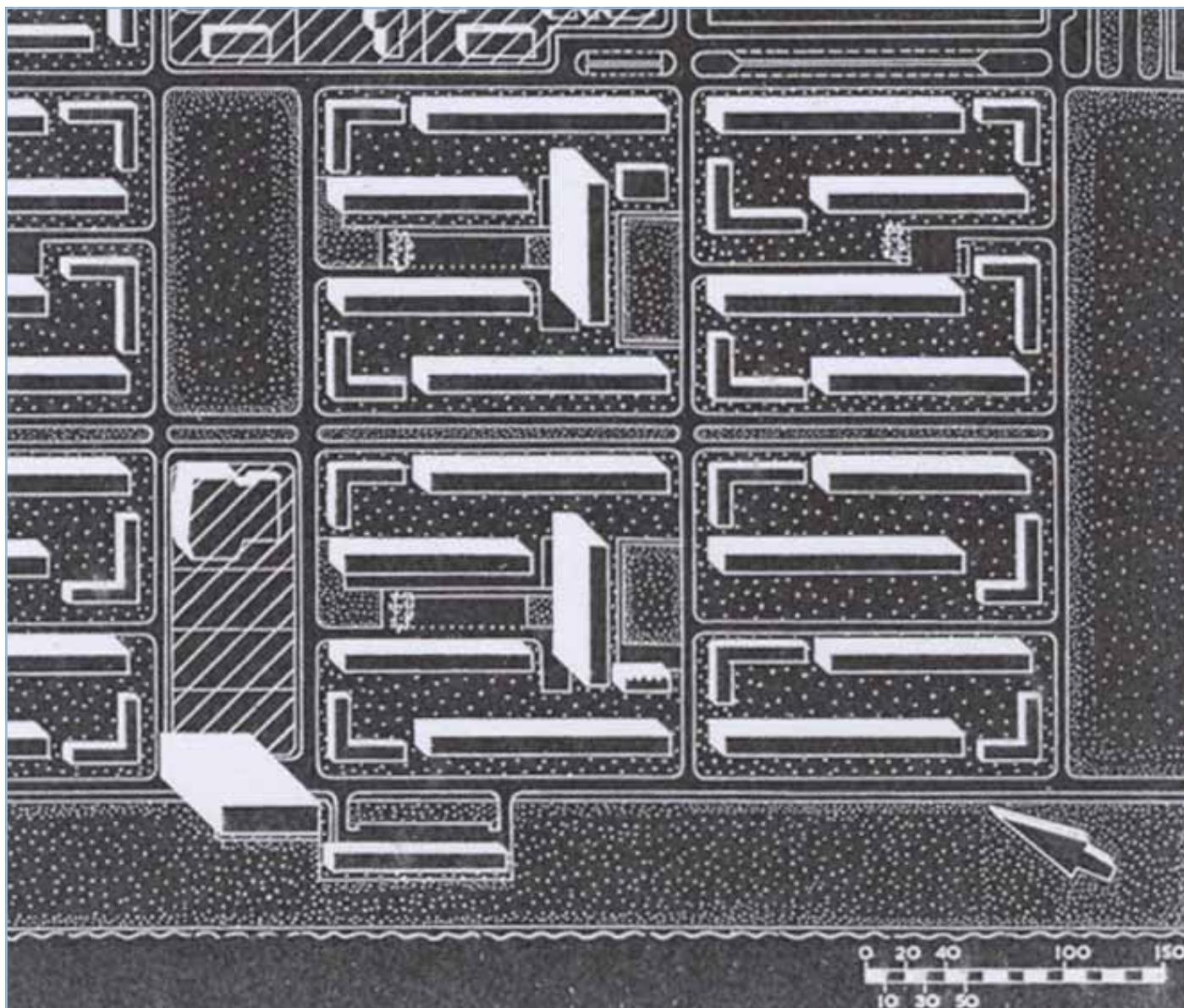
Woonflat van woningbouwvereniging Ons Huis Auriollaan 71

Architecten: J.J.A. Smets, (gemeente Utrecht) en Cora Nicolaï-Chaillet
Opdrachtgever: Gemeente Utrecht en Goed Wonen, 1960

Een van de woningen in Kanaleneiland werd in 1960 ingericht door de interieurarchitect Cora Nicolaï-Chaillet. Het ging om een doorsnee woningwetflat, naar het ontwerp van J.J.A. Smets van de gemeentelijke Woningdienst. Bij de totstandkoming van deze modelwoning waren de Utrechtse Vrouwen Advies Commissie en de Stichting Goed Wonen betrokken. Binnen de mogelijkheden en beperkingen van het

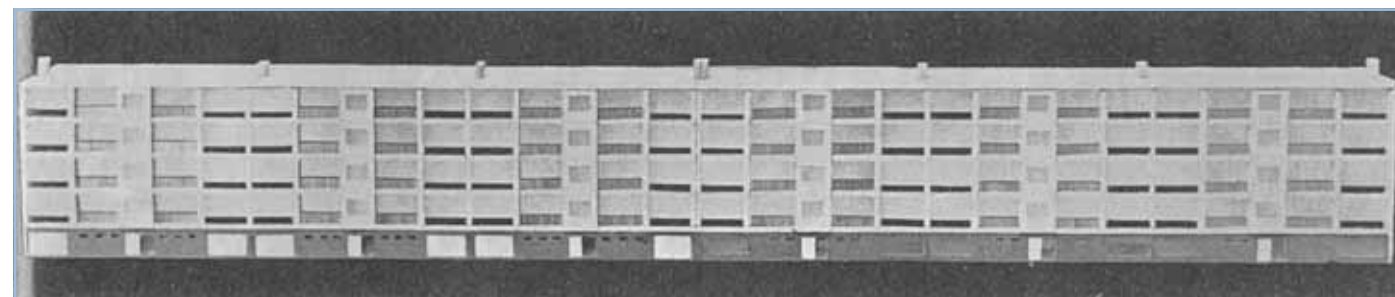
bouwsysteem zochten de ontwerpers naar een zo groot mogelijke flexibiliteit voor het wonen. De woning bevatte maar liefst zes kamers en had een entree op de eerste verdieping, een binnentrap leidde terug naar de begane grond. Boven waren de woonkamer, keuken en twee slaapkamers, beneden waren nog twee slaapkamers, de douchecel en een berging. In zes variantstudies onderzocht Nicolaï-Chaillet de variatiemogelijkheden voor deze woning, uitgaande van verschillende gezinssamenstellingen een verschillende interesses (of 'lifestyles' zoals deze tegenwoordig zouden heten). Het ging bijvoorbeeld om gezinnen met (vier) kleine of grote kinderen, een thuiswerkende vader (journalist), een muzikmakende familie of een klein gezin met uiteenlopende





Kanaleneiland - Noord, carrévormige unit

hobbies. Steeds konden in het appartement de woonruimten, slaapkamers en verdiepingen zo worden geschakeld dat een op het gebruik toegesneden indeling ontstond. De modelwoning van Kanaleneiland kreeg veel aandacht in de pers en bevestigde de status van Kanaleneiland als laboratorium van de toekomstige woonwijk. De rationalisatie en standaardisatie van de woningbouw hoefde de vorming van aantrekkelijke, luxueuze en flexibele woonmilieus allerminst in de weg te staan.



Montagewoningen Kanaleneiland - Zuid



600 Montagewoningen in Kanaleneiland - Noord

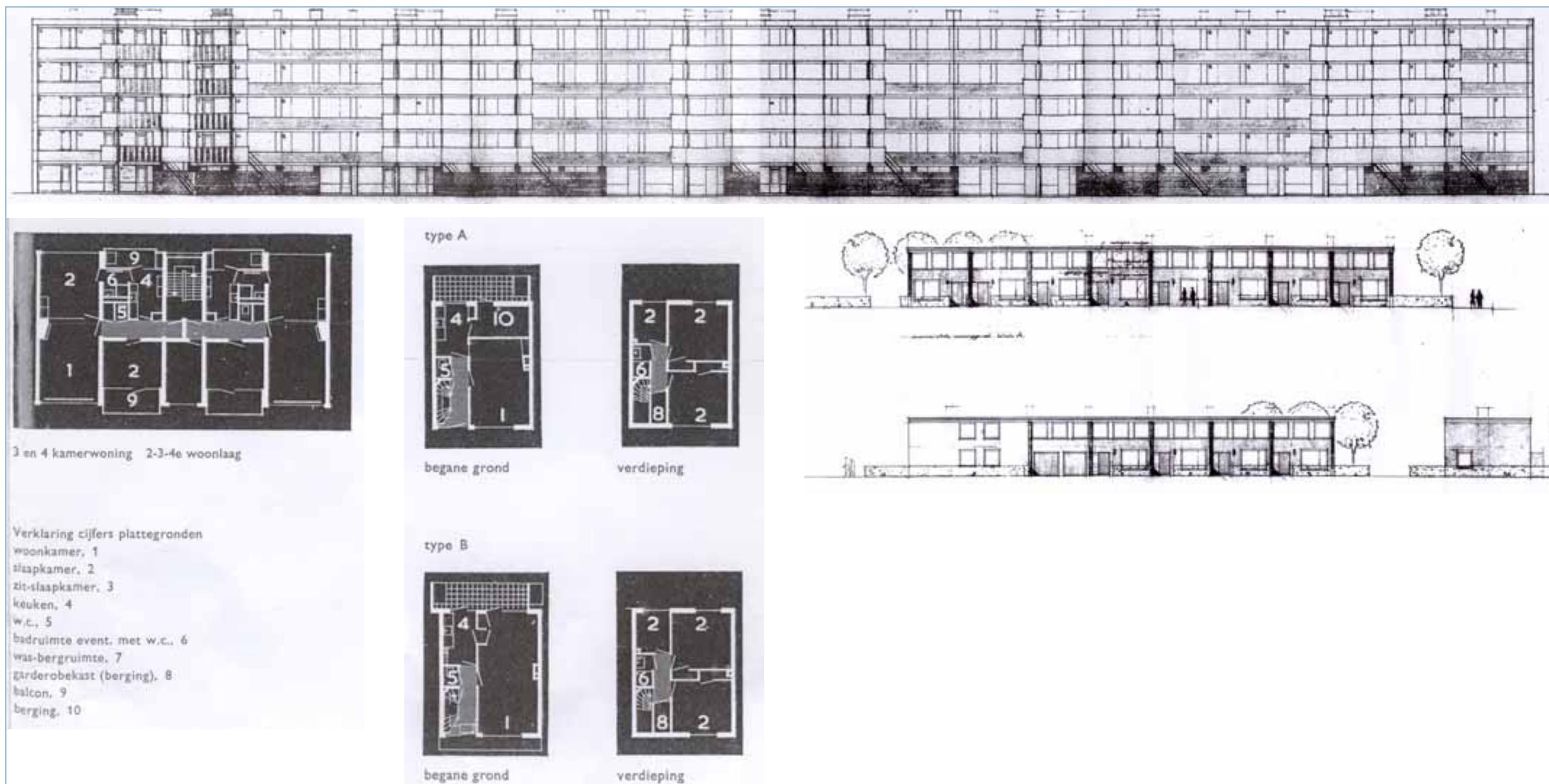
Architect: Gemeentelijke Bouw- en Woningdienst

200	2-kamerwoningen
300	4-kamerwoningen
50	5-kamerwoningen
50	6-kamerwoningen

76 Eengezinshuizen in Kanaleneiland - Noord

Architect: Gemeentelijke Bouw- en Woningdienst

68	6-kamerwoningen
8	7-kamerwoningen



912 Montagewoningen in Kanaleneiland - Zuid

Architect: n.v. V.A.M. in overleg met de
 Gemeentelijke Bouw- en Woningdienst

- 396 3-kamerwoningen
- 396 4-kamerwoningen
- 60 5-kamerwoningen
- 60 6-kamerwoningen

451 Eengezinshuizen in Transwijk

Architect: Gemeentelijke Bouw- en Woningdienst

Type A: 81 m², ingebouwde schuur, 356 woningen

Type B: 88 m², schuur in tuin, 95 woningen

De situering van de blokken werd bepaald door
 een verlangen naar een goede bezonning en een
 zo ruim mogelijk zicht voor iedere woning.



Vogelvluhtekening van de groenstrook langs het Amsterdam - Rijnkanaal vanuit het noordwesten gezien



Schets van Constant Hanekroot voor de omgeving van het 5 Meiplein, 1957

CHRONOLOGIE

1 januari 1954

De grenswijzigingswet 1953 wordt van kracht. Het gemeentelijk grondgebied van Utrecht wordt hiermee van 2300 hectare vergroot tot 5200 hectare.

29 augustus 1956

Van 29 augustus tot en met 25 september 1956 heeft het ontwerp van het Uitbreidingsplan Utrecht-Zuidwest I ter inzage gelegen. Het plan beslaat het gebied dat begrensd wordt door, in het noorden, de Leidsche Rijn, in het oosten het Merwedekanaal, in het zuiden de Rijksweg A12 en in het westen het Amsterdam-Rijnkanaal.

4 september 1956

Van 4 september tot en met 1 oktober heeft het ontwerp van het Uitbreidingsplan Utrecht-Zuidwest II ter inzage gelegen. Het driehoekige gebied van dit plan wordt begrensd door het Amsterdam-Rijnkanaal, de rijkswegen A12 en A1 en de Leidsche Rijn (de polder Papendorp)

13 december 1956

Bij raadsbesluit is de vaststelling van de uitbreidingsplannen Utrecht-Zuidwest I en II voor maximaal drie maanden verdaagd. Tijdens de ter inzage ligging van de ontwerpen zijn bezwaarschriften ingediend, met de bestudering hiervan was het College nog niet voldoende gevorderd.

4 januari 1957

Het ontwerp voor een park ter grootte van 16 hectare, onderdeel van het ontwerp-plan in hoofdzaak Utrecht zuidwest I, wordt aan B&W van Utrecht aangeboden. Dit Park Transwijk, ontworpen door de Dienst van Openbare Werken, zal in de recreatieve behoefte van het Kanaleneiland en van de Rivierenwijk moeten voorzien.

4 februari 1957

Tweede voorstel, van B&W aan de Gemeenteraad, voor vaststelling van de uitbreidingsplannen Utrecht-Zuidwest I en II. (Tekeningen 6027 K en 6027 L, 6027 S) Beide plannen zijn nog plannen in hoofdzaak.

februari 1957

Bij raadsbesluit worden de eerdere uitbreidingsplannen, die betrekking hebben op het gebied van het nieuwe plannen, ingetrokken en worden de Uitbreidingsplannen in hoofdzaak Utrecht-Zuidwest I en II vastgesteld.

29 april 1957

R.H. Fledderus, architect-stedenbouwkundige te Rotterdam, wordt adviseur voor 'Kanaleneiland'. Hij heeft in Utrecht al particuliere en gemeentelijke plannen ontworpen en is in Rotterdam plaatsvervangend voorzitter van de werkcommissie van supervisoren. In Rotterdam was Fledderus tevens hoofdarchitect bij de gemeente.

18 december 1957

Officiële bijeenkomst voor het slaan van de eerste paal voor de woningbouw in het uitbreidingsplan Utrecht Zuid-West I. Hiermee werd een aanvang gemaakt met de woningbouw in het noordwestelijke gedeelte van het Kanaleneiland.

23 december 1957

Gedeputeerde Staten keuren het Uitbreidingsplan in hoofdzaak Utrecht- Zuidwest I gedeeltelijk goed. Het Uitbreidingsplan in hoofdzaak Utrecht-Zuidwest II wordt volledig goedgekeurd.

27 november 1958

Voorstel van College van B&W aan de gemeenteraad voor vaststelling van drie plannen in onderdelen van het plan Utrecht-Zuidwest I, namelijk de plannen Kanaleneiland, Den Hommel en Welgelegen.

Eind 1958

De eerste woningen op het Kanaleneiland worden betrokken.

21 oktober 1959

De staatssecretaris van Defensie heeft bezwaar tegen het voornemen een overdekt en een open zwembad te stichten in de nabijheid van het Centraal Militair Hospitaal.

21 december 1959

Bij raadsbesluit is een terrein op het Kanaleneiland ter grootte van ongeveer 6,5 hectare in erfpacht gegeven aan de V.A.M., de Verenigde Aannemers Maatschappijen. Op dit terrein wil de V.A.M. een fabriek bouwen voor de vervaardiging van betonelementen, die toegepast kunnen worden in een door hen ontwikkeld bouwsysteem, het zogenaamde Iboco-systeem. Dit systeem maakt een snelle opbouw van woningen mogelijk.

1960

Artikel: ir F., 'Kanaleneiland-Zuid', in: *De Timmerwerf* (1960) 55, 8 – 9.

'Nu het Kanaleneiland-Noord voor wat betreft de aanleg van rioleringen en wegen, op de afwerking na, gereed is en de woningbouw ook reeds in gevorderde staat verkeert, is een aanvang gemaakt met de ontsluiting van het ten zuiden van de Koningin Wilhelminalaan gelegen gebied.'

15 oktober 1960

Voorstel, van B&W aan de gemeenteraad, tot partiële herziening van Uitbreidingsplan Kanaleneiland (tekening 7041 BA). De reden hiervoor is dat verschillende bouwplannen zijn ingediend bij het College, die op sommige punten afwijken van het huidige uitbreidingsplan voor het Kanaleneiland. Tegen deze plannen bestaan echter geen stedenbouwkundige bezwaren.

15 februari 1962

Bij raadsbesluit wordt Uitbreidingsplan-in-onderdelen Kanaleneiland V vastgesteld.

22 augustus 1962

Uitbreidingsplan-in-onderdelen Kanaleneiland V wordt door Gedeputeerde Staten goedgekeurd.

7 juni 1967

'Bij de wijziging van het bestemmingsplan Kanaleneiland zullen overeenkomstig Uw verzoek de eengezinswoningen in de groenstrook langs het Amsterdam-Rijnkanaal uit het bestemmingsplan worden gelicht'. Besluit van B&W op verzoek van Gedeputeerde Staten. (welke wijziging van het bestemmingsplan is niet bekend)

10 februari 1971

De Hoofddirecteur van de Dienst Openbare Werken verleend opdracht aan Vink VandeKuilen Klein Haffmans B.V. om een ontwerp-bestemmingsplan voor Kanaleneiland te ontwikkelen.

1974

Door een grenswijziging is het driehoekig terrein ten zuiden van Rijksweg 12 en ingesloten door het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal aan de gemeente Utrecht toegevoegd.

15 mei 1974

Officiële opening van de bouwspeeltuin op het terrein op de hoek van de Van Bijnkershoeklaan en de Admiraal Helfrichlaan. Uit een enquête, gehouden in 1968 onder de inwoners van Kanaleneiland, bleek dat in de buurt tussen de Beneluxlaan en de Van Bijnkershoeklaan behoefte was aan een speelplaats. Besloten werd op een terrein ter grootte van ca. 6400 m², aanvankelijk bestemd als bouwterrein, een bouwspeeltuin te ontwerpen.

6 april 1978

Bij raadsbesluit wordt Bestemmingsplan 'Kanaleneiland' vastgesteld.

25 april 1979

Bestemmingsplan 'Kanaleneiland' wordt door Gedeputeerde Staten goedgekeurd.

¹ *In kort bestek I, 10 jaar Kanaleneiland*, 1968

² 'Toelichtende beschrijving behorende bij het uitbreidingsplan in hoofdzaak Utrecht-Zuidwest I', 1957.

³ Onderverdeling (volgens de toelichtende beschrijving van het Uitbreidingsplan-in-Hoofdzaak Utrecht-Zuidwest I, 1957): Den Hommel 600 woningen, Kanaleneiland I, II, III en IV respectievelijk 2900, 1850, 2800 en 300 woningen. In Kanaleneiland V werd ruimte gereserveerd voor 100 woningen voor 'maatschappelijk onaangepaste gezinnen.

⁴ Toelichtende beschrijving behorende bij het uitbreidingsplan in hoofdzaak Utrecht-Zuidwest I, 1957.

⁵ Provinciaal Bestuur van Utrecht, besluit uitbreidingsplannen in hoofdzaak Utrecht-Zuidwest I en II, 23 december 1957.

⁶ Voorstel Burgemeester en Wethouders over de coördinatie werkzaamheden Kanaleneiland, 29 april 1957.

⁷ *Timmerwerf* (1959) 49, 2-6.

⁸ Ir. F., 'Het Kanaleneiland', in *De Timmerwerf* (1959) 49, 2-6

⁹ Toelichtende beschrijving behorende bij het Uitbreidingsplan in onderdelen Welgelegen, 27 november 1958.

¹⁰ Toelichtende beschrijving behorende bij het Uitbreidingsplan-in-Onderdelen Kanaleneiland, 27 november 1958.

¹¹ Toelichtende beschrijving behorende bij het Uitbreidingsplan-in-Onderdelen, 27 november 1958. De precieze woningverdeling was als volgt: 1190 eengezinshuizen, 1325 benedenwoningen en 4835 etagewoningen.

¹² Plan-in-Onderdelen Kanaleneiland, toelichting, 1958

¹³ Brief van de Directeur van Openbare Werken, J.P. van Alff, aan Burgemeester en Wethouders, d.d. 4 januari 1957. onderwerp: Park en tennisbanen in plan Welgelegen IV.

¹⁴ JP van Alff, 'Park Transwijk', *De Timmerwerf* (1965) 87, 2

¹⁵ B.J. Galjaard, 'Ruimte voor recreatie', *De Schakel* (1963) 49, 1-5

¹⁶ J.C. Janssen, 'Parkaanleg, vroeger en nu', *De Schakel* (1960) 40, 10-12

¹⁷ JP van Alff, 'Park Transwijk', *De Timmerwerf* (1965) 87, 2-5



SITUATIE

Ligging en begrenzing van de wijk. Situering ten opzichte van de binnenstad, de hoofdverkeersverbindingen en de waterwegen. Kanaleneiland is in omvang vergelijkbaar met de binnenstad en ligt tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en Merwedekanaal. De andere grenzen worden gevormd door de Leidse Rijn in het Noorden en Rijksweg 12 in het zuiden (A12).



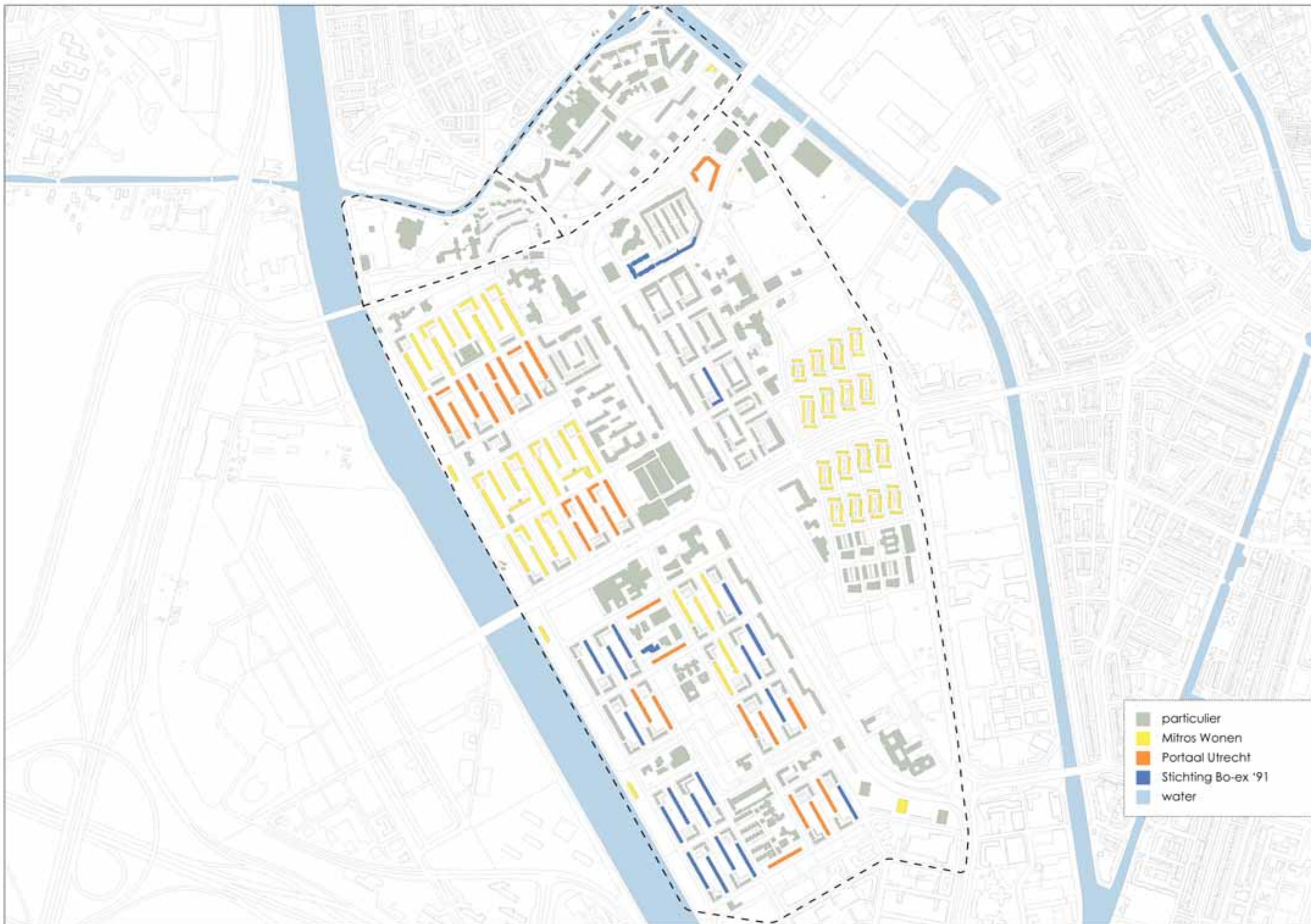
BEGRENZING

Luchtfoto van de wijk met de begrenzing.



EIGENDOM

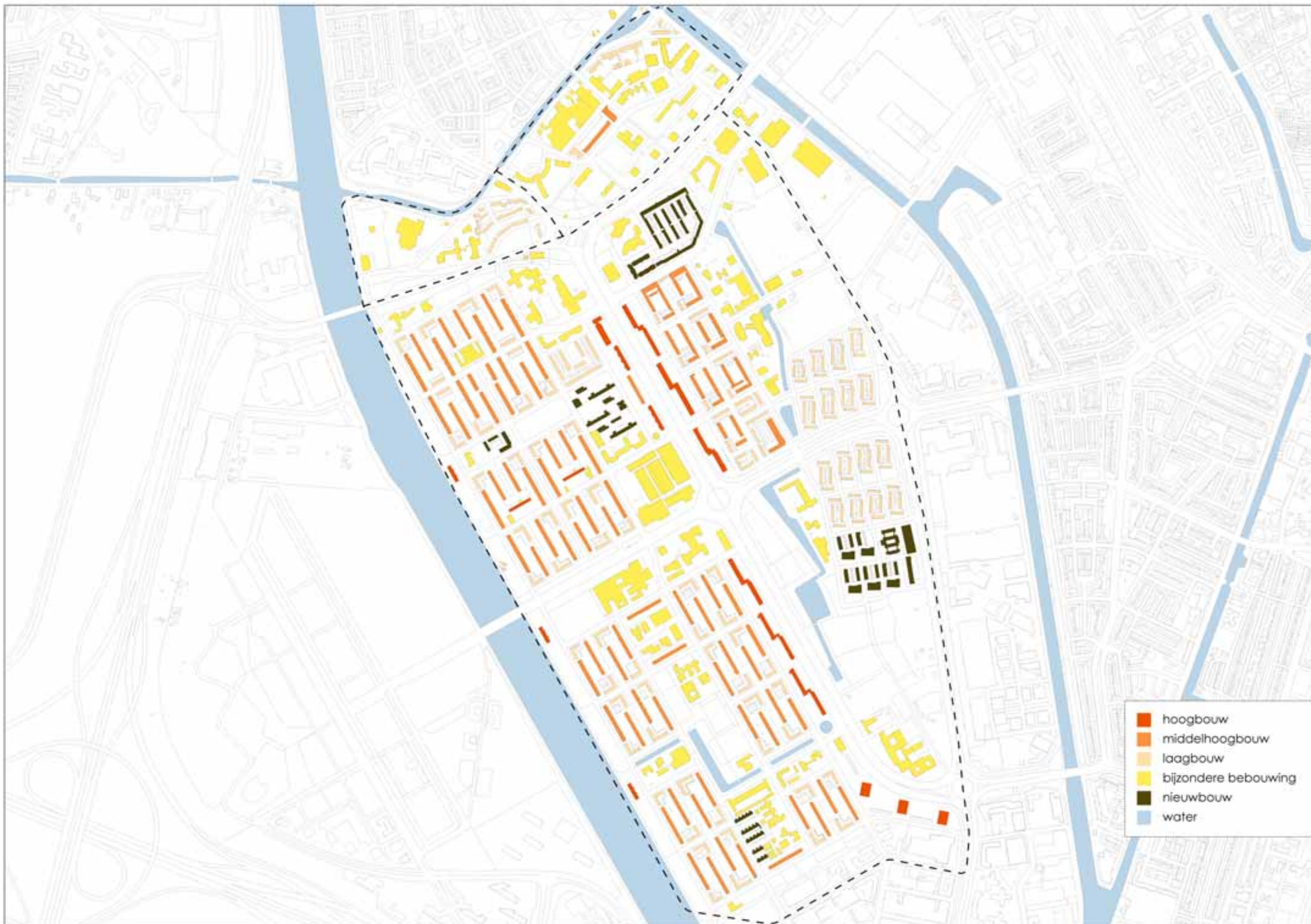
Bezit van Utrechtse corporaties in de wijk.



BESTAANDE BEBOUWING

Woonbebouwing is aangegeven in laagbouw, middelhoog- en hoogbouw (zes lagen en hoger). Met bijzondere bebouwing worden de niet-woonfuncties bedoeld, zoals het winkelcentrum, buurtcentra, kantoren, scholen, kerken, ziekenhuizen, zwembaden, bejaardenhuizen en andere voorzieningen. De nieuwbouw betreft latere toevoegingen in de wijk, bijvoorbeeld in de groene ruimte of als vervanging van bepaalde voorzieningen (zoals woningen in plaats van scholen, vernieuwing buurtcentra).

De woningen van Kanaleneiland zijn verdeeld over vijf gebieden. Aan de noordrand van de wijk liggen de voormalige buitenplaatsen Den Hommel en Welgelegen. In het oosten is de laagbouwbuurt Transwijk en langs het Amsterdam-Rijnkanaal zijn de stempelbuurten Kanaleneiland-Noord en Kanaleneiland-Zuid. Bij de bijzondere bebouwing in de buurten gaat het vooral om scholen, winkels en kantoren. In Kanaleneiland werden tal van centrumfuncties opgenomen, als een uitloop van het stadscentrum (hoger onderwijs, ziekenhuis, kantoren). Op het kruispunt van de Beneluxlaan en de Churchilllaan is het winkelcentrum Kanaleneiland.



BESTAANDE RUIMTE

De kaart vormt de contramal van kaart IV. Het openbaar groen is op de schaal van de wijk aangegeven. Het gaat hierbij om de groene begrenzing van de wijk: de kade van het Amsterdam-Rijnkanaal in het westen en Park Transwijk en de groenstrook in de wijk Transwijk in het westen. In het noorden van de wijk draagt ook de open opzet van Den Hommel en Welgelegen bij aan een groen karakter van de wijk. Tussen de stempels is groen toegevoegd in de vorm van plantsoenen haaks op het kanaal, de Marshallaan (Kanaleneiland-Noord) en het Marco Poloplantsoen (Kanaleneiland-Zuid). Omwille van de leesbaarheid van de kaart zijn de tuinen en plantsoenen in de stempels niet ingekleurd.

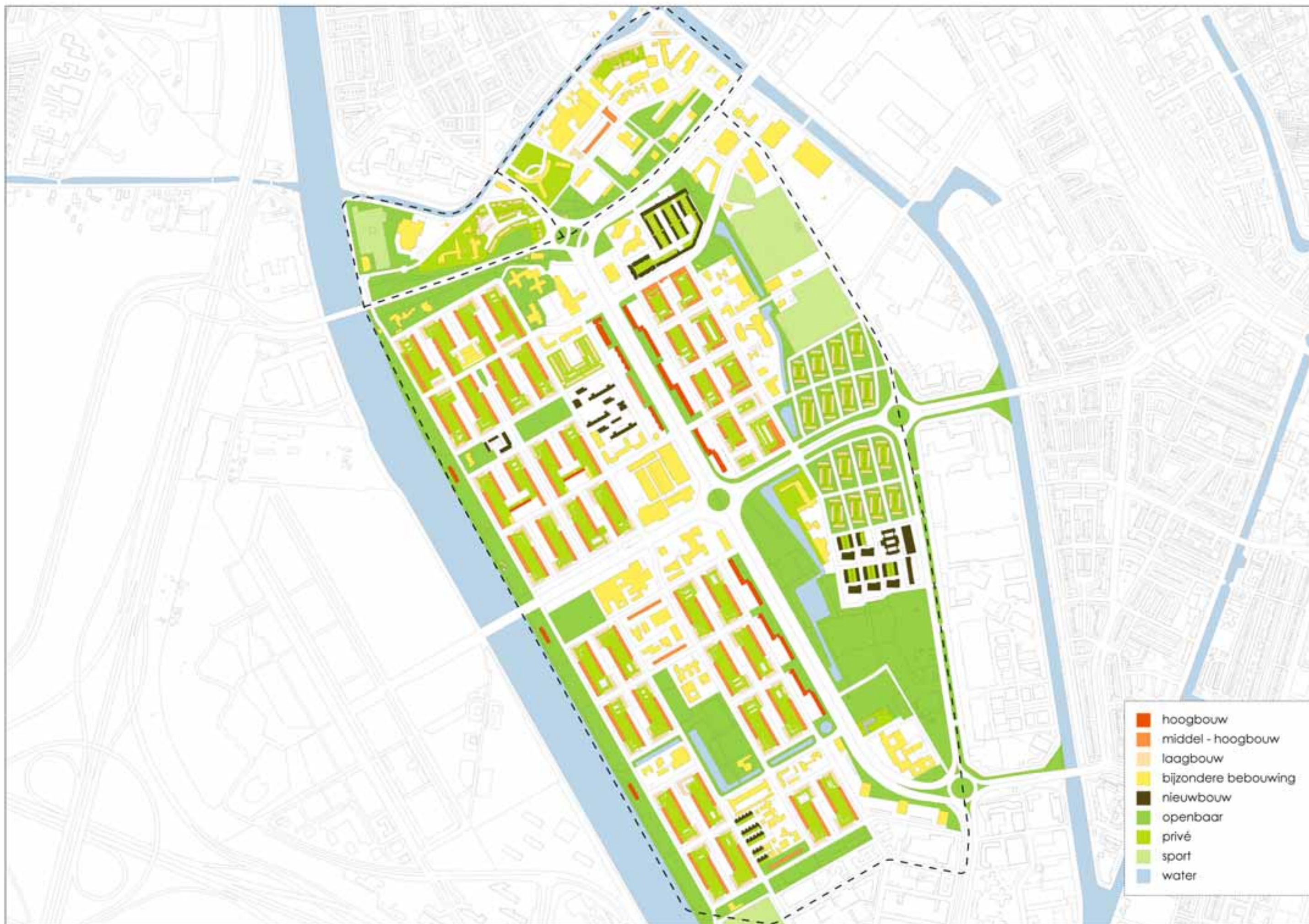
Opvallend aan Kanaleneiland is dat de 'stempels' relatief weinig groen in hun directe omgeving hebben, met name in Kanaleneiland-Noord.

De kade langs het Amsterdam-Rijnkanaal is de belangrijkste uitlooptmogelijkheid, aangevuld met kleinere groenstroken tussen de stempels in. Het groen van Kanaleneiland concentreert zich aan de andere kant van de Beneluxlaan, die echter een grote ruimtelijke barrière vormt. In de opzet van de wijk was de motivatie voor de groenaanleg misschien wel meer gelegen in de behoefte aan een groene buffer langs de industriële zone van het Merwedekanaal, dan in een goede positionering van het groen ten opzichte van de belangrijkste woongebieden. Park Transwijk draagt desondanks door zijn prominente ligging tussen de Europalaan en de Beneluxlaan bij aan het groene en open karakter van Kanaleneiland-Zuid.



BEBOUWING & RUIMTE

Hier zijn de kaarten IV en V samengevoegd.
De groene omranding van de wijk aan de oost-, west- en noordzijde is goed te zien, evenals de verschillende groenstroken die in het vlechtwerk van stempels en stroken zijn opgenomen.



HOOFDSTRUCTUUR, RUIMTELIJK

Deze kaart toont de structurele dragers van de wijk. Kanaleneiland heeft een kenmerkend profiel tussen beide kanalen in. Langs het Amsterdam-Rijnkanaal en de Beneluxlaan is de wijk grootschalig in aanleg, met lange wanden en hoogbouwaccenten. Hiermee werd aansluiting gezocht op de grootschaligheid van het landschap langs het Amsterdam-Rijnkanaal en de stedelijkheid van Utrecht langs de rondweg. De stromen van het water en van het verkeer zijn als het ware ingedamd met dijken van grote gebouwen. Ook de dwarsverbindingen (Weg der Verenigde Naties en Churchilllaan) horen bij het stelsel van hoofdwegen dat de structuur van kanaleneiland bepaald en de wijk in tamelijk van elkaar geïsoleerde gebieden opdeelt. Behalve door de verkeerswegen wordt de hoofdstructuur van de wijk verder bepaald door de belangrijkste voorzieningen op wijkniveau: winkelcentrum Kanaleneiland en Park Transwijk.

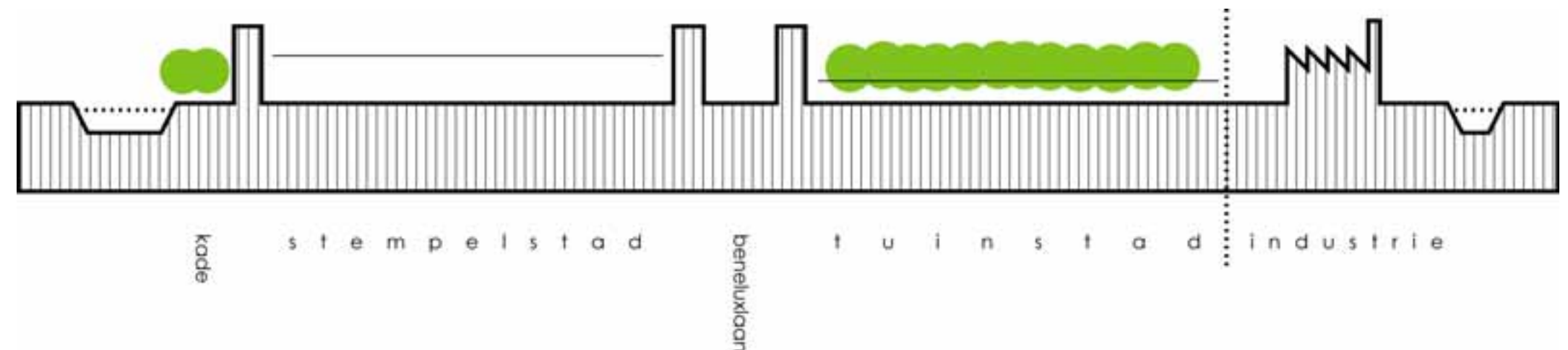


HOOFDSTRUCTUUR, SFEREN

Kanaleneiland, zoals dat in het uitbreidingsplan van 1959 werd begrensd, kent zeer verschillende gebieden. Tegenwoordig is het van bepaalde delen, zoals Den Hommel en Welgelegen, helemaal niet meer vanzelfsprekend dat ze bij Kanaleneiland horen.

De sferen van Kanaleneiland:

- Industriële sfeer langs het Merwedekanaal, deze zone was grotendeels ontwikkeld voordat de bouw van Kanaleneiland begon
- Tuinstadsfeer Transwijk: dit is een groenstrook die werd bedacht als buffer tussen de fabrieken en de woonbuurten. In deze strook zijn Park Transwijk en de laagbouwwijk Transwijk opgenomen
- Buitenplaatsensfeer Den Hommel en Welgelegen, in de zone langs de Leidse Rijn. Hier is een oud buiten, een pleisterplaats en andere oude bebouwing bewaard gebleven, in het uitbreidingsplan bleef de sfeer van plantsoenen met vrij in de ruimte gepositioneerde bebouwing bestaan
- Sfeer van de stempelstad: dit zijn de kenmerkende gebieden van Kanaleneiland met een hoge mate van herhaling van gestapelde woonvormen. Hier concentreert zich de voorraad portieketagewoningen van de wijk, verdeeld over drie klusters: noord, zuid en noordoost
- Centrumsfeer: de stedelijke voorzieningen rondom de Beneluxlaan en de Churchilllaan vormen de vijfde en laatste sfeer van Kanaleneiland





ONDERDELEN HOOFDSTRUCTUUR A

Dit is een impressie van de lineaire elementen van de hoofdstructuur uit kaart VII.A, namelijk de twee grootschalige wanden (Rooseveltlaan langs het Amsteden-Rijnkanaal en de centrale Beneluxlaan) en de verbindingswegen in de dwarsrichting (Weg der Verenigde Naties en Churchilllaan). De hoofdweegen geven Kanaleneiland een duidelijke en herkenbare structuur. Daar komt bij dat de toegangen tot de wijk door torens gemarkeerd zijn (kantoortoren Het Hoogt aan de noordzijde, drie woontorens in het zuiden). De Beneluxlaan wordt verder verbijzonderd door het winkelcentrum en de rand van Park Transwijk. Alleen in de groenzone van Transwijk verbrokkelt het beeld van Kanaleneiland, hier zijn allerhande functies (park, laagbouw, voorzieningen) en moet de samenhang van de groenstructuur komen. Door de veelsoortige bebouwing van de groenstrook komt die ambitie niet helemaal uit de verf.



De foto's geven een beeld van de ruimtelijke hoofdstructuur van Kanaleneiland.

Winkelcentrum

- 1. Parkeerterrein, Trumanlaan
- 2. Wonen boven winkels, Trumanlaan
- 3. Voormalige bibliotheek, nu moskee, Eisenhowerlaan
- 4. Gezondheidscentrum en apotheek, Bernadottelaan
- 5. Parkeergarage boven Albert Heijn, Trumanlaan

Beneluxlaan

- 1. Profiel Beneluxlaan, gezien vanuit het zuiden
- 2. Woonflats, Beneluxlaan
- 3. Kantoorgebouw Het Hoogt, noordelijke entree tot Kanaleneiland
- 4. Fietsverkeer gescheiden van autoverkeer
- 5. Woonflats, ter markering van de zuidelijke entree tot Kanaleneiland

Kanaalzone

- 1. Oude boerderij als restant van de oorspronkelijke bebouwing tussen de Bernadotte- en de Churchillaan.
- 2. Brede groenstrook langs kanaal
- 3. Woonflats in de kanaalzone, ter afsluiting van groenstrook in de wijk
- 4. Dwarsparkeren in kanaalzone
- 5. De Prins Clausbrug naar Papendorp over het Amsterdam-Rijnkanaal

Park Transwijk

- 1. Paden voor wandelaars en fietsers
- 2. Grote speelweide
- 3. Heuvel aan westzijde gevormd door reservoir
- 4. Westzij
- 5. Doorkijk naar vijver
- 6. Grote vijver in Park Transwijk met kantoorflats
- 7. Nieuwe toegang tot het park
- 8. Rotonde in verkeerstuin aan Europalaan
- 9. Gerenoveerde verkeerstuin aan Europalaan
- 10. Torentje voor de verkeersleider in de verkeers-
tuin

Winkelcentrum



Beneluxlaan



Kanaalzone



Park Transwijk



ONDERDELEN HOOFDSTRUCTUUR C

De foto's geven een beeld van de sferen van
Kanaleneiland.

De sfeer van industrie



De sfeer van de tuinstad



De sfeer van de buitenplaats



De sfeer van de stempelstad



De sfeer van het centrum



SECUNDAIRE STRUCTUUR

Anders dan in de andere naoorlogse wijken heeft Kanaleneiland een nauwelijks ontwikkelde secundaire structuur. Doorgaans gaat het hierbij om een wat informeler patroon van routes voor langzaam verkeer, bestemmingsverkeer en openbaar vervoer dat de verschillende buurten en buurtcentra onderling verbindt. In Kanaleneiland blijven de verkeersroutes en de woonmilieus scherp gescheiden. De stap tussen de hoofdstructuur en de buurten wordt in een keer gezet, met harde en duidelijke grenzen. Binnen de buurten is wel sprake van structurerende elementen op een kleiner schaalniveau dan de hoofdstructuur, maar deze elementen zijn niet tot een structurend netwerk binnen de hele wijk aan elkaar geregen. In Kanaleneiland-Noord bestaat deze structuur uit de Marshallaan, een groene as in het verlengde van winkelcentrum De Rijnbaan. Haaks hierop is een plantsoen met scholen. In Kanaleneiland-Zuid heeft de monumentale as plaats gemaakt voor een brede groenstrook (Marco Poloplantsoen), met haaks daarop een bajonetvormige groenstructuur. Hier zijn eveneens voorzieningen zoals scholen en kerken opgenomen.



ONDERDELEN SECUNDAIRE STRUCTUUR A

Dit is een ruimtelijke impressie van Kanaleneiland-Noord (links) en Kanaleneiland-Zuid (rechts).

In Kanaleneiland-Noord zijn de stempels samengevoegd tot twee carrévormige units, met daarbinnen een patroon van woonmilieus met speelstraten en ontsluitingsstraten. De groenvoorziening is buiten het carré gehouden, waardoor toch een tamelijk stenen binnenwereld ontstaat. Het structurerende element van Noord is de Marschalllaan, een bomenallee van winkelcentrum Rijnbaan tot de oprit van de Prins Clausbrug (Churchilllaan), onderbroken door het plantsoen tussen de Peltlaan en de Bevinlaan.

In Kanaleneiland-Zuid zijn de stempels aaneengeregen tot lange stroken, die aan weerszijden van het Marco Poloplantsoen liggen. De relatie van de woonmilieus met de plantsoenen en de stedelijke voorzieningen is sterker, waardoor een grotere stedelijke menging ontstaat.



ONDERDELEN SECUNDAIRE STRUCTUUR B

De foto's geven een beeld van de structurerende elementen in de stempelstad (Noord en Zuid).

- Marshalllaan
- 1. Groene middenberm
 - 2. Aansluiting op winkelcentrum De Rijnbaan
 - 3. Dwarsparkeren
 - 4. Groene profilering
 - 5. Groene ruimte voor winkelcentrum De Rijnbaan

- Marco Poloplantsoen
- 1. Waterloop van zuid naar noord gezien
 - 2. Detaillering van openbare ruimte
 - 3. Bloemengazon
 - 4. Speelplaats
 - 5. Speelweide
 - 6. Bebouwing aan Columbuslaan
 - 7. Sportveld
 - 8. Waterloop van noord naar zuid gezien, op de achtergrond winkelcentrum Vasco da Gamalaan
 - 9. Triumfatorkerk, ontwerp Leo de Jonge te Rotterdam (1962 - 1965)
 - 10. Brug over waterloop

- Plantsoen Churchilllaan/Peltlaan/Cortezlaan
- 1. Ronde vijver aan Vasco da Gamalaan
 - 2. School in groene voeg aan Bevinlaan
 - 3. Groene voeg aan Bevinlaan
 - 4. Groene voeg aan Bevinlaan
 - 5. Groene voeg aan laan

- Plantsoen Aziëlaan
- 1. Entree aan zuidkant
 - 2. Beplanting in vakken geordend
 - 3. Middelhoogbouw aan Aziëlaan
 - 4. School aan Australiëlaan
 - 5. Onverhard voetpad

Marshalllaan



Marco Poloplantsoen



Plantsoen Churchilllaan /
Peltlaan / Cortezlaan



Plantsoen Aziëlaan

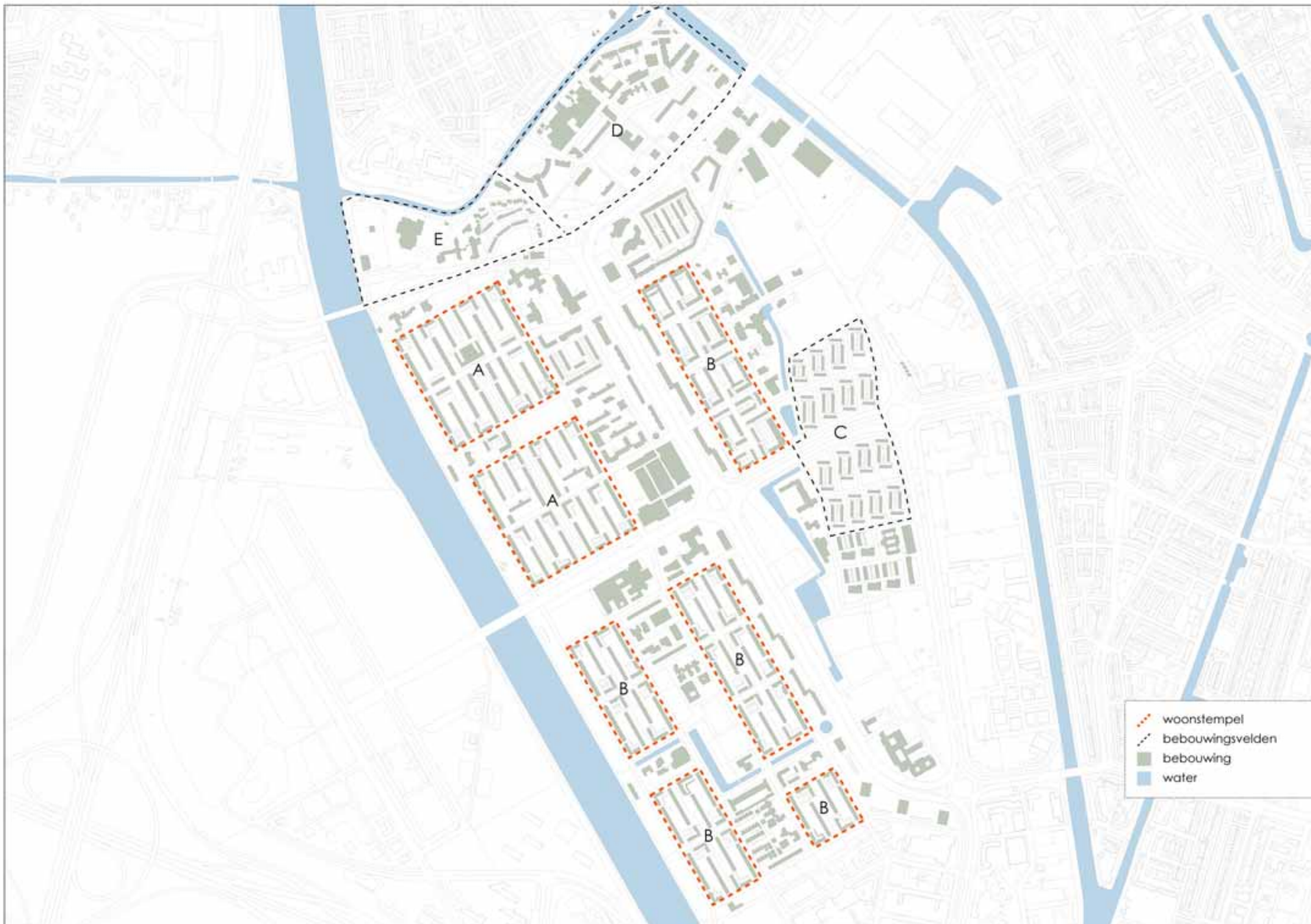


BEBOUWINGSVELDEN

Kanaleneiland is opgebouwd uit verschillende soorten bebouwingsvelden. Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt in de sferen van de wijk (stempelstad, tuinstad en buitenplaatsenstad) en de verdere differentiatie van de buurten in carrévormige units, stempelstroken en voorzieningenstrips.

Bebouwingsvelden

- A. Carrévormige units (Kanaleneiland-Noord)
- B. Stempelstroken (Kanaleneiland-Zuid en Noordoost)
- C. Laagbouw Transwijk
- D. Welgelegen
- E. Den Hommel



ONDERDELEN BEBOUWINGSVELDEN

De foto's geven een beeld van de bebouwingsvelden.

A Carrévormige units

1. Laagbouw, Eisenhowerlaan
2. Laagbouw, Monnetlaan
3. Middelhoogbouw, Monnetlaan
4. Middelhoogbouw, Marshalllaan
5. Winkelcentrum Rijnbaan, Marshalllaan

B Stempelstroken

1. Laagbouw, Rooseveltlaan
2. Laagbouw, Magelhaenlaan
3. Middelhoogbouw, Magelhaenlaan
4. Middelhoogbouw, Marco Pololaan
5. Wonen boven winkels, Vasco da Gamalaan

C Transwijk

1. Groene ruimte tussen laagbouw
2. Krikkelaan
3. Beplanting in hoeken
4. Groenvoorziening in overhoek
5. Straten met woningen onder een hoek

D Welgelegen

1. Hoogbouw, Ravellaan
2. Winkels, Bartoklaan
3. Groen, Rachmaninoffplantsoen
4. Zorgcentrum Huize Welgelegen
5. Kantoren aan de Ravellaan gezien vanaf de Weg der Verenigde Naties

E Den Hommel

1. Drive-inwoningen, Brucknerlaan
2. Villa's, Pijperlaan
3. M.L.Kinglaan
4. Zorgcentrum De Wartburg
5. Aanleunwoningen zorgcentrum De Wartburg

A Carrévormige units



B Stempelstroken



C Transwijk



D Welgelegen



E Den Hommel



STEDENBOUWKUNDIGE DETAILLERING

Op de foto's zijn de stedenbouwkundige bouwstenen van de wijk weergegeven. Het gaat om die aspecten die Kanaleneiland in zijn opzet bijzonder maken en het karakter van de wijk overeind houden. 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). Door de stedenbouwkundige uitwerking ontstaat een verband tussen programma en ruimte (speelplaatsen, parkeren, ontmoetingsruimten, gebouwtypologie).

Laagbouw



Middelhoogbouw



Hoogbouw



Binnenterreinen



Parkeren



WIJZIGINGEN

Het gaat om afwijkingen en latere wijzigingen 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.

Kleine wijzigingen en nieuwbouwprojecten die in de loop van de jaren zijn aangebracht zijn niet weergegeven. De belangrijkste wijziging van Kanaleneiland is de voorgenomen sloop-nieuwbouw van de helft van de carrévormige units, waardoor een streng gecomponeerde samenhang uit het verleden verdwijnt. Dat is op zich niet ernstig, als maar duidelijk wordt wat voor nieuwe samenhang tussen de oude en nieuwe fragmenten zal ontstaan.

Op de foto's zijn de veranderingen die zich in Kanaleneiland hebben voorgedaan geïllustreerd. Aan de bestaande voorraad is veel gerenoveerd, met gevolgen voor het architectonisch detail. Concreet gaat het daarbij om de gevolgen van buitengevelisolatie en kunststof kozijnen (1-3). Op verschillende plaatsen is voorts nieuw gebouwd, hetzij in de open ruimte, hetzij op locaties die door sloop van woningen of bijzondere bebouwing (scholen) vrijkwam. Voorbeelden hiervan zijn de Peltlaan (4), een woontoren op het winkelcentrum (5), rand van Park Transwijk (6) en de uitbreiding van het winkelcentrum (8). In het kader van DUO zijn de eerste projecten gereed, zoals de renovatie in de Livingstonelaan (9). De veranderingen rondom de Churchilllaan vallen het meest op. Hier werd de Prins Clausbrug gebouwd, breidden de scholen en winkelcentra uit en staat een grote sloop-nieuwbouw in Kanaleneiland-Noord op stapel (10-12).





ARCHITECTUUR

Zover mogelijk zijn de juweeltjes in de wijk aangegeven. Deze kaart is niet uitputtend en kan niet anders dan als een aanzet tot verder onderzoek van de naoorlogse architectuur in de uitbreidingswijken van Utrecht worden opgevat. In Kanaleneiland hebben de bouwsystemen van Intervam vorm gekregen. De bouw van de wijk markeert de stap van de ambachtelijk gebouwde woonbuurten (de hoven van Hoograven) naar de gedifferentieerde woonmilieus van Overvecht.

Laagbouw

1. Laagbouw in de stempels
2. Idem
3. Laagbouwzone, Transwijk
4. Drive-in woningen, Brucknerlaan, Den Hommel
5. Wonen boven winkels, Bartoklaan Welgelegen

Middelhoogbouw

1. Appartementen, Ravellaan, Welgelegen
2. Middelhoogbouw in de stempels
3. Idem
4. Intervam-strokenbouw
5. Marshalllaan

Hoogbouw

1. Bebouwingsrand Welgelegen
2. Beneluxlaan
3. Idem
4. Winkelcentrum Vasco da Gamalaan
5. Verzorgingshuis, Eisenhowerlaan
6. Intervamflat, Rooseveltlaan
7. Woontorens, Aziëlaan en Livingstonelaan
8. Idem
9. Kantoortoren Het Hoogt, Weg der Verenigde Naties
10. Zorgcentrum

Bijzondere bebouwing

1. Voormalige Openbare Bibliotheek, nu moskee, Eisenhowerlaan
2. Uitvaartcentrum Barbara, Egginklaan
3. Katholieke kerkgemeenschap, Marco Pololaan
4. Triumfatorkerk, Marco Poloplantsoen (Leo de Jonge 1962-65)
5. Verkeerstuin Transwijkpark

Laagbouw



Middelhoogbouw



Hoogbouw



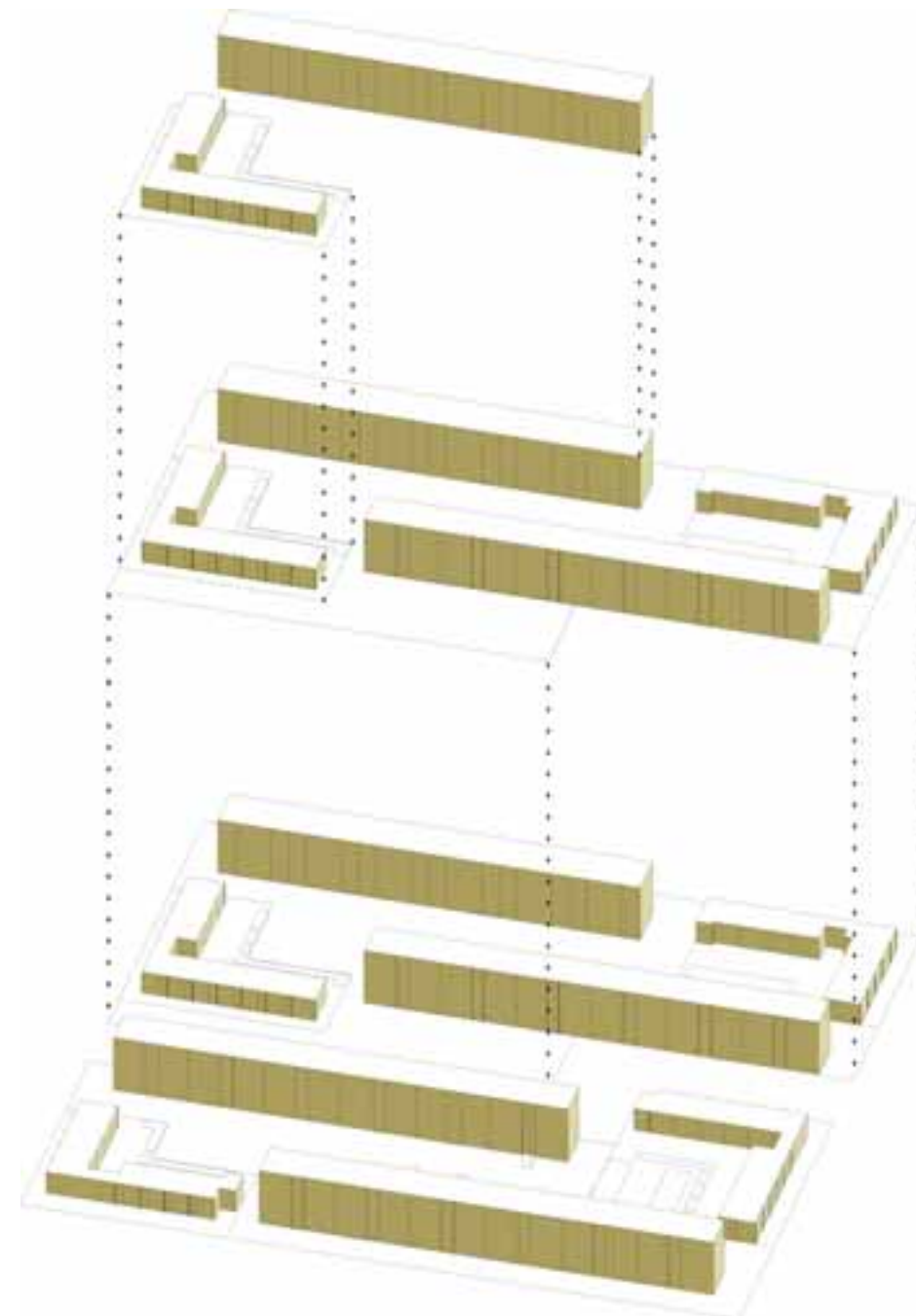
Bijzondere bebouwing



WAARDERING

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. Waar mogelijk wordt gewezen op bijzondere architectuur (juweeltjes), die nader onderzoek vereisen.

De waardering voor Kanaleneiland betreft in essentie de duidelijke hiërarchie van sferen in de wijk (tuinstad, stempelstad, buitenplaatsenstad). Andere wezenlijke kenmerken van de wijk zijn de gedoseerde grootschaligheid (kanaalzijde, Beneluxlaan), de opbouw uit repeterende elementen in uiteenlopende maten (gebouwdelen, gebouwen, stempels, carrévormige units), alsmede de vermenging van stedelijke en lokale functies. Het is de uitdaging om in de toekomst Kanaleneiland aan te passen aan nieuwe behoeften en omstandigheden, zonder de kenmerkende opbouw en differentiatie van de wijk geweld aan te doen. De sferen van Kanaleneiland vragen om een verdere precisering en articulatie, met name de tuinstadsfeer bij de fabrieksstrook aan het Merwedekanaal. De grote maat, de repetitie en de stempelstructuur van Kanaleneiland kunnen thema's zijn voor een nieuwe interpretatie. Hetzelfde geldt voor de programmatische menging, door deze te koppelen aan de opbouw van een netwerk van secundaire routes, kunnen nieuwe ruimtelijke verbanden ontstaan.





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

J.P. van Alff, 'Park Transwijk: recreatie en water', *De Timmerwerf* (1959) 54, 14-15

J.P. van Alff, 'Verkeerstuin in Park Transwijk', *De Timmerwerf* (1963) 73, 6-8

J.P. van Alff, 'Park Transwijk', *De Timmerwerf* (1965) 87, 2-5

J.P. van Alff, 'Demonstratietuin en openlucht-schaakspel Park Transwijk', *De Timmerwerf* 22 (1969) 3, 3-5

J.P. van Alff, 'Kinderboerderij in Park Transwijk', *De Timmerwerf* 23 (1970) 4, 3-5

J.P. van Alff (v. A.), 'Bouwspeeltuin Van Bijkershoeklaan', *De Timmerwerf* 27 (1974) 3, 7-9

Ineke van Balen, *Cora Nicolaï-Chaillet (1919-1975) Het leven en werk van een binnenhuisarchitecte*, (2000-2001).

H. Dam, 'De nieuwe wijkpost Kanaleneiland', *De Schakel* (1966) 57, 5-7

H. Dam, 'Werkplaatsen en magazijnen Vliegend Hertlaan', *De Schakel* (1966) 92, 6-7

Ir. F., 'Het Kanaleneiland', *De Timmerwerf* (1959) 49, 2-6

Ir. F., 'Kanaleneiland-Zuid', *De Timmerwerf* (1960) 55, 8-9

B.J. Galjaard, 'Ruimte voor recreatie', *De Schakel* (1963) 49, 1-5

W. van Hall, 'Het filiaal Kanaleneiland van de

Openbare Leeszaal en Bibliotheek', *De Schakel* (1967) 59, 4-6

N. Hermes., 'Cora Nicolaï-Chaillet', *Intra Muros Twaalf Nederlandse interieurs*, Amsterdam (1992) 30-35

J.C. Janssen, 'Parkaanleg, vroeger en nu', *De Schakel* (1960) 40, 10-12

W. van Moorsel, 'Goed Wonen', *Tijdschrift voor Vrouwenstudies*, 3 (1982) 2, 207-231

W. van Moorsel, *Contact en controle. Het vrouwbeeld van de Stichting Goed Wonen*, (1992)56; 64; 74

C. Nicolaï-Chaillet, 'Individueel kijken', *Goed Wonen*, 14 (1961)2, 37-41.

C. Nicolaï-Chaillet, 'Voorlichting in woning met interessante plattegrond', *Goed Wonen*, 14 (1961)3, 84-89.

G. Rietveld, 'HBO-studie voor een stadswijk, grenzend aan de Gemeente Utrecht (Kanaleneiland)', *Forum* 13 (1958) 8/9, 290-295

C.M. van der Stad 'Het Uitbreidingsplan "Kanaleneiland" te Utrecht', *Bouwkundig Weekblad* 79 (1961) 9, 187-196

'Van plan tot werkelijkheid', *De Timmerwerf* 22 (1969) 2, 12-13

K. van der Zwiep, 'Tien jaar Kanaleneiland', *De Schakel* (1968) 64, 16-19