

# Inventarisatie Archeologische Waarden

## Stationsgebied Utrecht



December 2008

Beste lezer,

Dit rapport beschrijft per deelgebied de bekende en verwachte archeologische waarden in het Stationsgebied. Voor wat betreft de oostkant, wordt dit deel gevolgd door het rapport "Verbeelding van het verleden". Hierin wordt antwoord gegeven op de vraag hoe we het verleden zo goed mogelijk kunnen verbeelden, mede gelet op alle bouwplannen de komende jaren.

Op basis van deze rapporten, neemt het college eind 2008 een besluit over de inpassing van de archeologische restanten en de resten van de rijksmonumenten.

Projectorganisatie Stationsgebied, gemeente Utrecht.

## Samenvatting en conclusie

Utrecht heeft een geschiedenis die teruggaat tot in de Prehistorie. Het aantal vindplaatsen uit deze periode is echter schaars. Dit is waarschijnlijk o.a. het gevolg van de steeds veranderende loop van de Rijn, waarbij de vindplaatsen of verdwenen zijn of bedekt met een dikke laag sediment. De oudste vondsten in het Stationsgebied zijn dan ook afkomstig uit een oude Rijnloop. Het gaat om aardewerkfragmenten uit de IJzertijd en mogelijk ook de Bronstijd.

De Romeinse tijd wordt gekenmerkt door het castellum van het Romeinse leger en de daarbij behorende nederzettingen. Het castellum Traiectum, gelegen ten noordoosten van het Stationsgebied ter plekke van het huidige Domplein, vormde onderdeel van de Limes, de noordgrens van het Romeinse Rijk. Uit deze legerplaats is Utrecht ontstaan.

In de Vroege Middeleeuwen werd rond het tot fort omgebouwde castellum een verwoede strijd gevoerd tussen de Franken en de Friezen. De christelijke Franken wonnen deze en legden de basis voor het Bisdom Utrecht. In de eeuwen daarna groeide Utrecht gestaag. In 1122 verkreeg het stadsrechten. Het Catharijneklooster was toen reeds aanwezig.

Met het vaststellen van de stadsgrenzen werd het huidige Stationsgebied in tweeën gesplitst. Een deel viel binnen de stadsgrenzen en een deel erbuiten. De stadsgrens werd gevormd door een stadsmuur met daarvoor een stadsbuitengracht. In de stadsmuur bevond zich de Catharijnepoort, die lange tijd de enige toegang tot de stad vanuit het westen vormde. Binnen de stadsgrenzen raakte het Stationsgebied steeds verder bebouwd. Een belangrijke ontwikkeling werd hier gevormd door de bouw en afbraak van kasteel Vredenburg in de 16<sup>de</sup> eeuw.

Als gevolg van de afsluiting van de Kromme Rijn in 1122 verlandde de rivierloop van de Rijn. Om de voor de handel belangrijke scheepsvaart te behouden en te bevorderen werd eerst de Vleutenschevaart en later de Leidschevaart gegraven. Het tracé werd bepaald door oudere, gelijknamige wegen. Langs deze vaarten ontstond in de loop van de 13<sup>e</sup> en 14<sup>e</sup> eeuw de voorstad Buiten Catharijne. Hier waren o.a. ambachtswerkplaatsen en herbergen gevestigd. Aan het einde van de vaarten, vóór de stadspoort, lag een haven. Voorzieningen zoals op- en overslagplaatsen en voor scheepsonderhoud waren aanwezig.

In de Nieuwe tijd groeit Utrecht steeds verder en worden meerdere plannen voor stadsuitbreiding opgesteld. Eén van de belangrijkste wordt gevormd door plan Moreelse van de architect Paulus Moreelse en zijn zoon burgemeester Hendrik Moreelse. Als gevolg van de tweede Engelse Oorlog en Franse Bezetting is echter slechts een klein deel van de plannen van Moreelse uitgevoerd. In de 19<sup>de</sup> eeuw vormden de plannen wel de basis van het plan van de architect Zocher. Hierbij werden de stadsverdedigingswerken, die inmiddels geen functie meer hadden, omgevormd tot een plantsoengordel. Een andere grote ontwikkeling vormde de komst van de spoorlijn naar Amsterdam. Hiermee werd de basis gelegd voor het huidige Stationsgebied.

Pas in de 20<sup>ste</sup> eeuw zet de uitbreiding van Utrecht zich echter goed door. Al in de 60<sup>e</sup>/70<sup>e</sup> jaren van de vorige eeuw is een deel van het stationsgebied heringericht. Hierbij werden de winkels en de kantoren van Hoog Catharijne gebouwd. Om de alsmaar toenemende verkeersstromen in goede banen te kunnen leiden werd de Catharijnesingel gedempt.

## Inhoudsopgave

---

### Samenvatting en conclusie

	Pag.
1. Inleiding	
1.1 Aanleiding onderzoek	6
1.2 Archeologie in het Stationsgebied	7
1.3 Administratieve gegevens	8
1.4 Inhoud rapport	8
2. Doelstellingen	9
3. Geologie en landschap	9
3.1 Geologie	9
3.2 Landschap	10
3.3 Bodem	12
4. Historisch kader: beknopte geschiedenis van de stad Utrecht	14
4.1 Prehistorie: Bronstijd (2100–700 v. Chr.) en IJzertijd (700 v. Chr. – 40 AD)	14
4.2 Romeinse Tijd (40–3 <sup>e</sup> eeuw na Chr.)	14
4.3 Middeleeuwen	14
4.4 Nieuwe Tijd	17
4.5 Twintigste eeuw – heden	19
5. Beschrijving, verwachting en advies per deelgebied	20
5.1 Vredenburg	20
5.1.1 Inleiding	20
5.1.2 Historische achtergrond	21
5.1.3 Bekende archeologische waarden	29
5.1.4 Archeologische verwachtingen	33
5.2 Catharijnesingel	34
5.2.1 Inleiding	34
5.2.2 Historische achtergrond	34
5.2.3 Bekende archeologische waarden	43
5.2.4 Archeologische verwachtingen gespecificeerd naar periode	47
5.2.5 Verwachte archeologische waarden gespecificeerd naar bodemingreep	48
5.3 Smakkelaarsveld	52
5.3.1 Inleiding	52
5.3.2 Historische achtergrond	52
5.3.3 Bekende archeologische waarden	54
5.3.4 Archeologische verwachtingen	54
5.4 OV-terminal en Nieuwe Stationsstraat	55
5.4.1 Inleiding	55
5.4.2 Historische achtergrond	56
5.4.3 Bekende Archeologische waarden	61
5.4.4. Archeologische verwachtingen	62
5.5 Westflank Noord en Westflank Zuid (Mineurslaan e.o.)	62
5.5.1 Inleiding	62
5.5.2 Historische achtergrond	63
5.5.3 Bekende archeologische waarden	66
5.5.4 Archeologische verwachtingen	66

5.6	Jaarbeurs/Croeselaan	67
5.6.1	Inleiding	67
5.6.2	Historische achtergrond	67
5.6.3	Bekende archeologische waarden	70
5.6.4	Archeologische verwachtingen	73
6.	Literatuur	74
7.	Lijst afbeeldingen	76
8.	Bijlagen	78

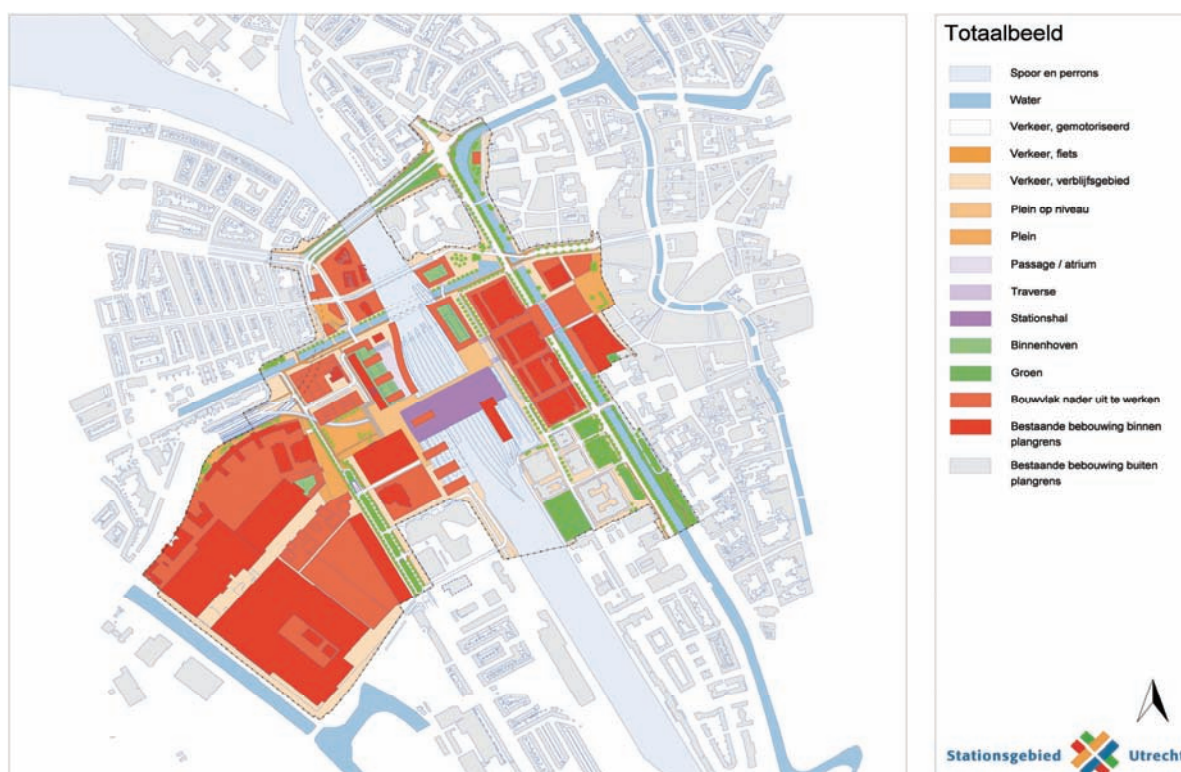


Fig. 1.1: Plangebied Stationsgebied. Overgenomen uit Structuurplan Stationsgebied 2006.

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding onderzoek

De stad Utrecht groeit, met name aan de westkant. De nieuwe wijk Leidsche Rijn zorgt voor zo'n 100.000 nieuwe inwoners. De groeiende stad zet de huidige historische binnenstad onder druk: het aantal mensen neemt toe, maar de centrumvoorzieningen niet. Het aantal passagiers dat door Utrecht Centraal wordt afgehandeld, verdubbelt in de komende twintig jaar naar zo'n 100 miljoen reizigers per jaar. Het huidige gebouw kan deze aantallen niet verwerken. Ook heeft het station geen hoofdentree aan de steeds belangrijker wordende westkant. Het station en de spoordijk werpen een barrière op tussen de oost- en westkant van het Stationsgebied en de stad. Daarnaast is er de afgelopen dertig jaar niet wezenlijk geïnvesteerd in het Stationsgebied. Het normale proces van een stad die zichzelf vernieuwt is daardoor stilgevallen. Het gebied ligt er op een aantal plekken vervallen en onoverzichtelijk bij.

Daarom heeft de gemeente Utrecht in samenspraak met de bevolking en private partijen in het gebied een Masterplan voor de aanpak van het Stationsgebied ontwikkeld, met als kernbegrippen: herstellen, verbinden en betekenis geven<sup>1</sup>. Het Masterplan vormt het kader voor de verdere planontwikkeling in het Stationsgebied en voorziet o.a. in herstel van de Catharijnesingel en de Leidsche Rijn, een nieuw Centraal Station, de OV-terminal, renovatie van winkelcentrum Hoog Catharijne, een Muziekpaleis, uitbreiding van functies op het Jaarbeursterrein met onder meer een nieuw casino en veel meer woningen verspreid over het gebied.

Door nieuwe centrumfuncties in het Stationsgebied onder te brengen, vormt het Stationsgebied straks samen met de historische binnenstad het nieuwe centrum van Utrecht. Mede door de keuze van de stadsbewoners tijdens het referendum van 2002, wordt voor het Stationsgebied ook gekozen voor een betere aansluiting met de westelijke wijken, zoals Lombok en Transwijk. Een uitdrukkelijke doelstelling van het Masterplan is tevens dat het unieke historische karakter van de Utrechtse binnenstad behouden blijft en waar mogelijk wordt versterkt.

Het Stationsgebied heeft een oppervlakte van ruim 90 hectare en omvat de volgende deelgebieden:

- Vredenburg
- Catharijnesingel
- Smakkelaarsveld
- Nieuwe Stationsstraat
- OV-terminal
- Westflank Noord en Zuid
- Jaarbeurs/Croeselaan

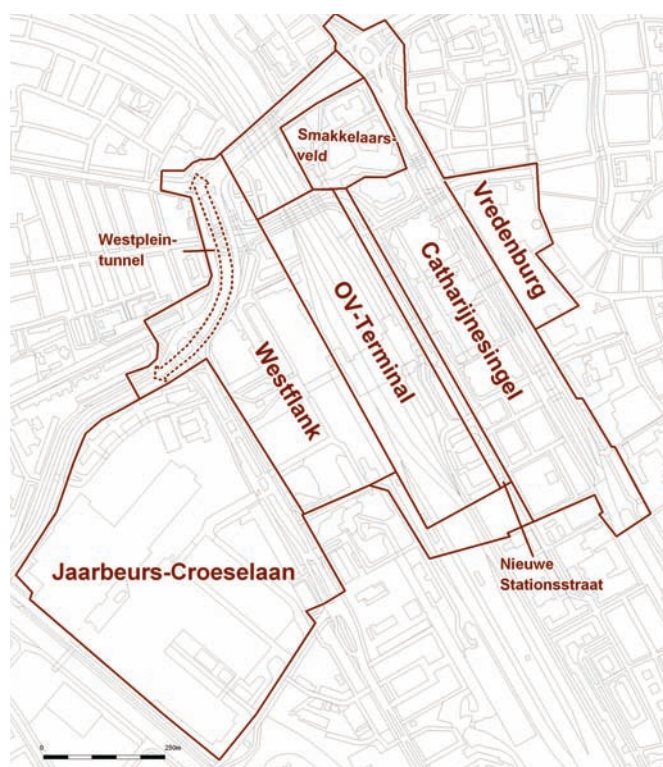


Fig. 1.2: deelgebieden Stationsgebied.

Omwille van de leesbaarheid zijn in dit rapport soms deelgebieden bij elkaar gevoegd.

<sup>1</sup> Masterplan Stationsgebied Utrecht 2003.

## 1.2 Archeologie in het Stationsgebied

Vanuit het gezichtspunt van archeologie is het gehele Stationsgebied een uitermate interessant studieobject. Voor vrijwel het gehele Stationsgebied geldt volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht een hoge archeologische verwachting. Dit is voornamelijk het gevolg van twee zaken:

- 1.) Het Stationsgebied wordt van west naar oost doorkruist door de oude Rijn, die in de Romeinse tijd de noordgrens (Limes) van de Romeinse provincie Germania Inferior vormde. Op de zuidoever van de Rijn bouwden de Romeinen vanaf circa 40 na Chr. tientallen forten, waarvan het castellum Traiectum in het centrum van Utrecht er één was. De forten waren met elkaar verbonden door een doorgaande weg, de Limesweg. Naast de forten ontstonden veelal burgerlijke nederzettingen, de vici, waar allerlei mensen woonden die door de aanwezigheid van het legerkamp werden aangetrokken: gezinnen van de soldaten, ambachtslieden, handelaars, enz.
- 2.) Het oostelijk deel van het Stationsgebied beslaat een deel van de historische kern van de stad Utrecht, inclusief de stadsverdedigingswerken en kasteel Vredenburg. Na de val van het Romeinse Rijk kwam het castellum Traiectum in handen van Frankische machthebbers, die het aanvankelijk gebruikten als militair steunpunt. Later werden binnen het vroegere castellum kerken gebouwd en herbouwd, o.a. (voorlopers van) de huidige Domkerk, waardoor het gebied een centrale functie bleef vervullen. In de vroege Middeleeuwen was het castellum uitgegroeid tot één van de belangrijkste nederzettingskernen in de zich ontwikkelende stad Utrecht. In 1122 werd begonnen met de aanleg van de stadsverdedigingswerken, waarna het gebied binnen de stadsmuren langzamerhand werd volgebouwd. Kasteel Vredenburg dateert uit 1529 en was in gebruik tot 1577. De gehele historische stadskern van Utrecht staat op de Archeologische Monumentenkaart aangegeven als een terrein met een zeer hoge archeologische waarde en een zeer hoge kans op het aantreffen van bewoningssporen uit de Romeinse tot en met de Nieuwe Tijd.

In het Stationsgebied bevinden zich diverse monumenten. Van belang voor de herontwikkeling van het Stationsgebied is vooral het Rijksmonument Stadsbuitengracht (monumentnr. 18413). Dit Monument bestaat uit de volgende onderdelen:

- De stadsverdedigingswerken uit de late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd: stadsmuur, stadspoorten, torens en stadsbuitengracht
- Het laatmiddeleeuwse kasteel Vredenburg (1529–1577)

Alle structurele elementen (muren, kades, beschoeiing enz.) van kasteel Vredenburg en de stadsverdedigingswerken hebben de status van Rijksmonument en worden van rechtswege beschermd onder de Monumentenwet 1988. Dit houdt in dat voor eventuele wijzigingen van de structurele elementen van het kasteel en de stadsverdedigingswerken een monumentenvergunning nodig is.

### 1.3 Administratieve gegevens

<b>Provincie</b>	Utrecht
<b>Gemeente / Plaats</b>	Utrecht / Utrecht
<b>Kaartblad</b>	31H
<b>Periode</b>	Bronstijd – Nieuwe Tijd
<b>Bevoegd gezag</b>	Gemeente Utrecht, afdeling Stedenbouw en Monumenten
<b>Beheer en locatie documentatie</b>	Projectorganisatie Stationsgebied
<b>Eigendomsgegevens</b>	Gemeente Utrecht, Jaarbeurs, Corio, NS Poort en anderen
<b>Toponiem</b>	Stationsgebied
<b>CIS-code/Archisnr.</b>	26422
<b>Datum onderzoeksmelding</b>	18 januari 2008
<b>Coördinaten plangebied (x/y)</b>	135.930/456.430 m (n-punt deelgebied Catharijnesingel), 136.330/456.130 m (no-punt Vredenburg), 136.520/455.790 m (zo-punt Vredenburg), 136.510/455.430 m (Geertebolwerk), 135.220/455.280 m (nw-punt Jaarbeurs), 135.660/454.900 m (zw-punt Jaarbeurs)
<b>Centrumcoördinaten</b>	136.020/455.730 m (= tevens centrumcoördinaat OV-terminal)
<b>Historisch grondgebruik</b>	Historische stad en buitengebied
<b>Huidig grondgebruik</b>	Grotendeels diverse openbare functies: winkelgebied, markt, trein-, bus- en tramstation, kantoren, horeca, culturele voorzieningen, vrijetijdsvoorzieningen, hotel-, congres- en vergaderfaciliteiten, diverse belangrijke verbindingswegen en verkeersknooppunten, parkeervoorzieningen voor auto en fiets, groene ruimtes, woningen, restruimtes
<b>Toekomstig grondgebruik</b>	Vernieuwd en verruimd stadscentrum met een toename van het aantal woningen, toename van vrijetijdsvoorzieningen en culturele voorzieningen, toename hotel-, congres- en vergaderfaciliteiten, toename parkeervoorzieningen, toename van vloeroppervlakte voor winkels, toename van kantooruimte.
<b>Oppervlakte plangebied</b>	90 hectare

### 1.4 Opzet rapport

De opzet van deze rapportage is als volgt: de doelstellingen van het bureauonderzoek worden vermeld in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt de geologie van het Stationsgebied behandeld, waarna in hoofdstuk 4 de geschiedenis van het onderzoeksgebied in hoofdlijnen wordt beschreven. Hoofdstuk 5 behandelt per deelgebied de historische achtergrond, en de bekende en verwachte archeologische waarden.



## 2 Doelstelling

---

Het doel van de inventarisatie is het inzichtelijk maken van informatie over bekende en verwachte archeologische waarden binnen het Stationsgebied. Deze informatie is ontleend aan bestaande bronnen (historische kaarten, archieven, resultaten van eerder archeologisch onderzoek<sup>2</sup>) en omvat de aan- of afwezigheid van archeologische waarden, alsmede het karakter, de omvang, datering, gaafheid en conservering van deze waarden. Doel van dit onderzoek is niet geweest om hierin uitputtend te zijn: een gedetailleerde studie van alle archeologische waarden in het Stationsgebied zou namelijk enige boekdelen in beslag nemen. Wel is op basis van de verzamelde informatie per deelgebied een gespecificeerde archeologische verwachting opgesteld. In het kader van de voortschrijdende planontwikkeling van het Stationsgebied zal exact bepaald worden waar nader archeologisch onderzoek nodig is.

## 3 Geologie en landschap

---

### 3.1 Geologie

Geologisch gezien behoort Utrecht tot het riviereengebied, en grenst aan het westelijk veengebied. In de ondergrond bevinden zich Pleistocene afzettingen van de formaties van Kreftenheye en Boxtel, en Holocene afzettingen behorende tot de formaties van Echteld en Nieuwkoop.

De formatie van Kreftenheye is gevormd tijdens de Saale ijstijd en bestaat uit rivierafzettingen van de Maas en de Rijn. Dit zijn afzettingen van matig fijn tot uiterst grindhoudend zand en grind. Hier bovenop liggen de dekzandpakketten uit het laat Pleistoceen (m.n. Salien en Weichselien, voorlaatste en laatste ijstijden), die tot de formatie van Boxtel gerekend worden. Deze dekzanden zijn afgezet door de wind en door kleine rivieren, en zijn over het algemeen fijnzandiger dan de onderliggende Kreftenheye afzettingen. Op de afzettingen van de formatie van Boxtel kunnen vindplaatsen uit de steentijden worden aangetroffen.

De oudste Holocene afzettingen in de Utrechtse bodem behoren tot de formatie van Echteld en bestaan uit afzettingen van het Utrechtse Rivierensysteem. Deze afzettingen worden opgedeeld in vier categorieën: stroomgordelafzettingen (zand en zavel), komafzettingen (zware klei, soms met veenlagen), crevasse afzettingen (zand, zavel en klei) en dijkdoorbraakafzettingen (zand of zandige klei, vaak met bijmenging van grind). De stroomgordels die in en bij Utrecht aanwezig zijn behoren tot het Utrechtse Riviersysteem. Dit riviersysteem ontstond door een stroomgordelverlegging, ook wel avulsie genaamd, nabij Wijk van Duurstede rond 4050 – 3050 voor Christus. In het Utrechtse Stationsgebied komen diverse stroomgordels samen. In het zuiden, mogelijk zelfs net buiten het Stationsgebied, is de stroomgordel van Houten aanwezig, die actief was vanaf 1895 tot 610 voor Christus. Het top van de afzettingen van deze stroomgordel bevindt zich op een diepte van 3.8 m – NAP tot 1 m + NAP. Op de stroomgordel zijn archeologische resten aangetroffen daterend van mogelijk de Bronstijd tot en met de Middeleeuwen. De stroomgordels Oudwulverbroek en Zeist sluiten op elkaar aan en hebben een vergelijkbare actieve fase, lopend van circa 980 voor Christus tot circa 50 na Christus. De top van de afzettingen ligt op 2 m – NAP tot 0.7 m + NAP. Op deze stroomgordels zijn archeologische vindplaatsen bekend uit de Romeinse tijd en de Middeleeuwen. Beide stroomgordels representeren een eerdere fase van de Kromme Rijn. In het noorden en westen van het Stationsgebied liggen respectievelijk de stroomgordels van de Vecht, actief van 700 voor Christus, en de Oude Rijn, actief van 3645 voor Christus. De top van het zandlichaam loopt af een diepte van 1 m + NAP naar 2.2 m – NAP. Op de stroomgordels zijn archeologische resten aangetroffen daterend vanaf de IJzertijd of de Romeinse tijd. In de stroomgordels van de Vecht, de Oude Rijn en de Kromme Rijn stromen nog steeds de respectievelijk rivieren. De actieve sedimentatie fase is voor alle drie echter geëindigd met de afdamming van de Kromme Rijn bij Wijk van Duurstede in 1122.

---

<sup>2</sup> Voor een specificatie van de gebruikte bronnen wordt verwezen naar de literatuurlijst.

Vanaf circa 6000 voor Christus vormde zich ten westen van Utrecht een uitgestrekt veengebied. Door de combinatie van een stijgende zeespiegel en dalende bodem verslechterde de afwatering, waardoor de laag gelegen gebieden steeds natter werden en dikke veenpakketten ontstonden. Ook in de komgronden van de Oude Rijn onstonden veenlagen. De veengebieden ten westen van Utrecht worden gerekend tot het Hollandveen laagpakket van de formatie van Nieuwkoop. Vanaf de late Middeleeuwen zijn de veengebieden door ontginningen steeds verder in cultuur gebracht.

Het Utrechtse Stationsgebied valt binnen bebouwd gebied en is dus als zodanig niet gekarteerd op de bodemkaart. Op basis van de in de directe omgeving voorkomende bodemtypen is het waarschijnlijk dat de huidige bodem uit rivierkleigronden behorende tot de ooi- of poldervaaggronden bestaat. De betreffende vaaggronden bestaan uit zware zavel en lichte klei.

### 3.2 Landschap

De ontwikkeling van het landschap in en om de stad Utrecht is in hoge mate bepaald door het stroomstelsel van de Rijn (waartoe ook de Vecht gerekend wordt), die het gebied in de loop van duizenden jaren heeft gevormd. Tot ver in de Middeleeuwen is dit rivierensysteem niet of nauwelijks door menselijk ingrijpen ingeperkt en bewoog zich dus vrijelijk door het landschap. Regelmatig traden overstromingen op, waarbij zand en klei werd afgezet. Het meeste en relatief grovere materiaal bezonk in de gebieden direct naast de rivier en vormde in de loop van de tijd oeverwallen. Langs hoofdgeulen van het Rijnstelsel konden de oeverwallen wel enige honderden meters breed worden. Verder van de rivier af bezonken de fijnere kleideeltjes en ontstonden de lage komgronden. Omdat de afwatering naar zee als gevolg van de stijgende zeespiegel en de daling van de Nederlandse bodem in de loop van het Holoceen (8000 v. Chr. tot heden) verslechterde, steeg ook de grondwaterspiegel en begon veen te groeien op de komgronden. In de Romeinse tijd lagen ten noorden en westen van de stad Utrecht uitgestrekte veenmoerassen die tot na 1000 na Chr. hebben bestaan. Van tijd tot tijd brak de rivier bij hoog water door de oeverwallen heen en ontstonden nieuwe geulen. Drooggevallen rivierbeddingen kwamen door inklinking van de omliggende klei- en veengronden uiteindelijk hoger te liggen dan de omgeving en vormden stroomruggen. Door hun goede waterhuishouding en goed bewerkbare gronden zijn de stroomruggen en oeverwallen uitermate geschikt voor de landbouw en voor bewoning, en zijn daardoor van oudsher aantrekkelijke vestigingsplaatsen geweest. De stroomruggen en oeverwallen in de regio Utrecht waren in de Bronstijd (2100–700 v. Chr.) al bewoond<sup>3</sup>.

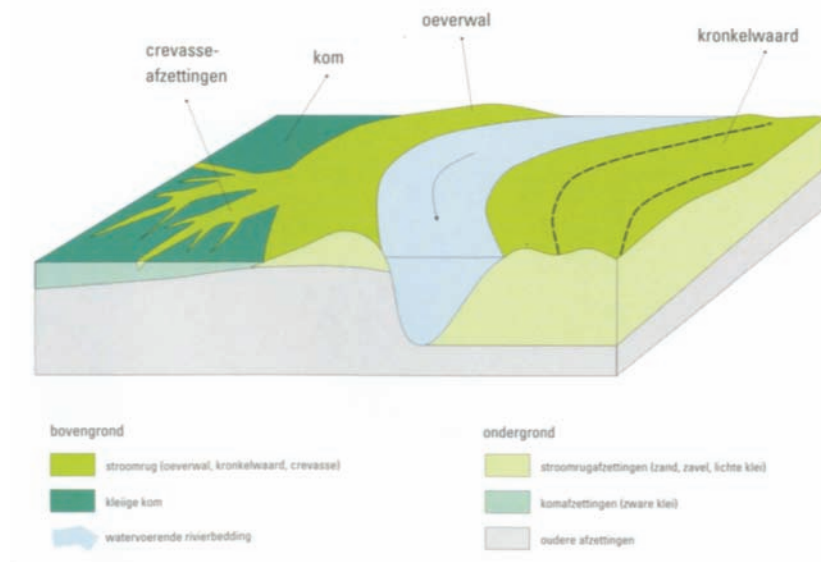


Fig. 3.1: schematische weergave rivierensysteem. Uit: Brombacher & Hoogendoorn 1997: 53.

<sup>3</sup> Renes 2005: 6.

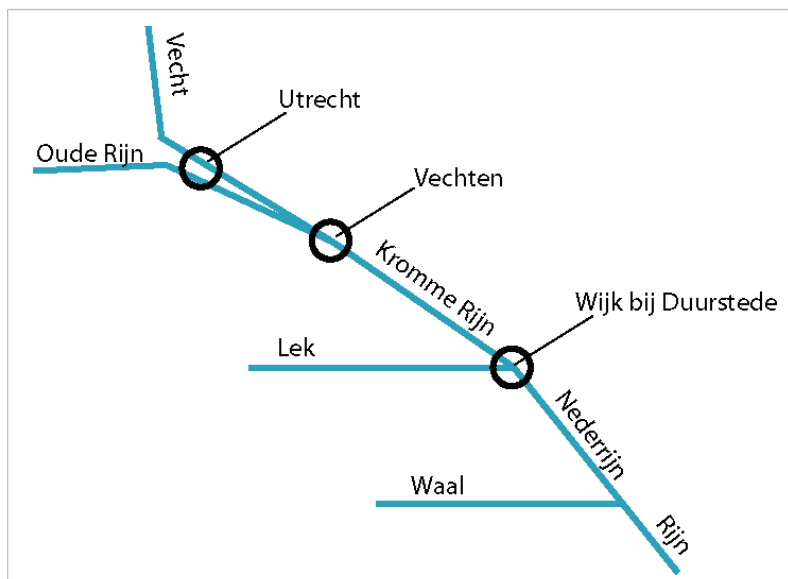


Fig. 3.2: schematische weergave van de vertakkingen van de Rijn en Vecht. Kaartje: E. van Geenen.

In de Romeinse tijd was de Nederrijn, één van de hoofdaftakkingen van de Rijn, een belangrijke en goed bevaarbare rivier. De Nederrijn splitste zich bij Wijk bij Duurstede in de Kromme Rijn en de Lek. Ten zuidoosten van Utrecht, in de omgeving van Vechten, vertakte de Kromme Rijn zich in de Oude Rijn en de Vecht. Geprojecteerd op de huidige situatie liep de Oude Rijn vrijwel direct ten noorden van de Domkerk via de Oudegracht en de Korte Elisabethstraat naar het westen, om haar weg richting Leiden te vervolgen onder de stationshal van het Centraal Station en het Jaarbeursterrein door. Een aftakking van de Oude Rijn splitste zich bij Tolsteeg af en liep vanaf de Catharijnesingel naar het noordwesten om zich ter hoogte van het Veemarktterein weer met de Nederrijn te verenigen<sup>4</sup>. De Vecht stroomde vanaf het zuidoosten van Utrecht naar het noordwesten, en boog waarschijnlijk via de Asch van Wijckskade af naar het westen om dan met een bocht via Paardenveld door te lopen naar het noorden<sup>5</sup>.

De Oude Rijn was omstreeks 1000 na Chr. volledig verland. Ook de waterafvoer via de Kromme Rijn nam gestaag af en was in de elfde eeuw zo gering dat scheepvaart nauwelijks meer mogelijk was. In 1122 is de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede afgedamd<sup>6</sup>. De Vecht verlandde niet (geheel), voornamelijk omdat de veengebieden waar deze rivier doorheen stroomde, zorgden voor voldoende toevoer van water. Mogelijk was er al vóór 1122 een verbinding gelegd tussen Rijn en Vecht in de vorm van het noordelijk deel van de Oudegracht. Vanaf 1122 maakten de Vecht en de Kromme Rijn deel uit van de Oudegracht en de stadsbuitengracht rondom de historische binnenstad van Utrecht.

In Utrecht lagen de akkerbouwgronden op de hogere delen van de brede stroomrug van de Rijn, de zogenaamde engen. De lager gelegen komgronden dienden als weidegebieden, bijvoorbeeld de Hoge en Lage Weide. Laatstgenoemden verdwenen in de late Middeleeuwen als gevolg van ontginningen en verdeling. Op de stroomruggen lagen behalve de nederzettingen en de akkers ook de oudste verbindingswegen. Een deel van het huidige wegennet van Utrecht is terug te voeren op verbindingswegen uit de vroege Middeleeuwen.

Uit vele opgravingen in Utrecht is gebleken dat vrijwel overal in de loop der tijden veel grond, mest en afval is opgebracht. Hoe dik de ophogingspakketten soms zijn, bleek bij de rioleringswerkzaamheden bij het Oudkerkhof. De daar aangetroffen 13<sup>e</sup>-eeuwse ophoging was ongeveer 2 meter dik<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> Kipp 1995.

<sup>5</sup> Renes 2005: 12, 14.

<sup>6</sup> Renes 2005: 7.

<sup>7</sup> De Groot 1983: 8.

### 3.3 Bodem

In het Stationsgebied en directe omgeving zijn boringen en waarnemingen gedaan, die een beeld geven van de bodemopbouw. Hieronder worden enkele resultaten vermeld.

#### Boringen

Bij het Dinoloket zijn binnen het Stationsgebied meerdere boringen bekend. Bij het merendeel laat de nauwkeurigheid van de beschrijvingen te wensen over, maar door middel van een vergelijking van de diverse boringen komt wel een algemeen beeld van de bodemopbouw naar voren. Langs de as: Smakkelaarsveld – Catharijnesingel – Centraal Station komen vanaf gemiddeld 7.5–10 m onder maaiveld de grofzandige afzettingen voor van de formatie van Kreftenheye. Hierop ligt een pakket van fijnzandige afzettingen die waarschijnlijk tot de formatie van Boxtel behoren. Hier en daar komen relatief dunne lagen veen voor. Onduidelijk is of het hier gaat om veen van de formatie van Nieuwkoop of veen dat ingesloten is in de formatie van Boxtel. Boven deze lagen zijn afzettingen van de formatie van Echteld aanwezig. Het gaat hierbij om zandige afzettingen van geulen, en klei. De bovengrond lijkt over het algemeen gevormd te worden door ophogingen bestaande uit kleiig zand. De diepte waarop de diverse afzettingen in de bodem van het Stationsgebied voorkomen varieert. Daarnaast moet worden opgemerkt dat daar waar een restgeul aanwezig is de formatie van Echteld tot in de formatie van Kreftenheye ingesneden kan zijn. De dekzanden van de formatie van Boxtel ontbreken in dat geval. Opvallend is dat de boringen in de deelgebieden Westflank en Jaarbeurs/Croeslaan een iets ander beeld laten zien. Hier bevindt zich tot circa 2.00/3.00 m – mv. een kleipakket met daaronder een pakket van grof zandige of grindige lagen. Een verklaring kan de aanwezigheid van een geul van de Kromme of Oude Rijn zijn, waardoor de dekzandafzettingen geërodeerd zijn<sup>8</sup>. Wel moet worden opgemerkt dat het aantal boringen in vergelijking met de andere deelgebieden beperkt is.

#### Andere waarnemingen

Behalve de boringen zijn in of in de nabijheid van het plangebied diverse waarnemingen gedaan bij onder andere: bouwwerkzaamheden en milieukundig en archeologisch onderzoek. Tijdens de bouw van Hoog Catharijne zijn gegevens over de bodemopbouw verzameld. In 1954 schreef T. Vink al dat het grote veengebied tussen Oude Rijn en Vecht "uitwigt" ter hoogte van het Paardenveld in Utrecht. Zowel bij de aanleg van de spuikoker op het Smakkelaarsveld alsook bij de waarneming van de kademuur aan de buitenzijde van de toenmalige Catharijnesingel tijdens de aanleg van de Catharijnebaan in 1972 is dit bevestigd. In beide gevallen is een veenpakket waargenomen waarvan de bovenzijde tot 0.65 m –NAP reikte. Op dit veen ligt, ter hoogte van de Gildentraverse, een kleilaag met een dikte van ongeveer 0.60 m. Onder het veen liggen afzettingen van rivierzand, vermoedelijk vanaf een diepte van 1.00 m –NAP. Verder naar het zuiden, nabij de Mariaplaats is geen veen aanwezig en reiken de rivierafzettingen tot een hoogte van 0.55 m +NAP. Tijdens de opgraving van kasteel Vredenburg in 1976 is vastgesteld dat de ondergrond van het Vredenburg vrijwel uitsluitend uit komklei op zandige rivierafzettingen bestaat. De klei reikt van omstreeks NAP tot 1.50 m +NAP, op die plaatsen waar de bodem niet is geroerd. Wel is bekend dat de oostelijke zeshoekige geschutskelder op een veenlaag is gefundeerd<sup>9</sup>.

Een ander onderzoek dat nabij het plangebied heeft plaatsgevonden is een opgraving tussen de Mariaplaats en Walsteeg. Hierbij zijn rest- of crevassegeulen van de Kromme Rijn aangetroffen. De mogelijkheid dat hier om een crevassegeul gaat en niet een restgeul wordt ondersteund doordat de geulen een T-splitsing vormen. Een snel vertakkend als ook ondieper wordend geulensysteem is kenmerkend voor crevassegeulen. Een crevassegeul ontstaat bij de doorbraak van een oeverwal. Hoewel de geulen ruim voor de Romeinse tijd ontstaan zijn, is het niet waarschijnlijk dat de geulen lang een watervoerende functie hebben gehad. De verlanding van deze waterlopen is reeds vóór de Romeinse tijd begonnen. Desondanks heeft het tot waarschijnlijk de tiende of elfde eeuw geduurd voordat de geulen geheel verland waren. De onderste waargenomen laag in de geul, gezien tot 0.7 m – NAP, bestond uit een kleilaag zonder vondstmateriaal. Hierop is een humeuze kleilaag aangetroffen, waarin enkele inheems-Romeinse scherven zijn aangetroffen. Aan één oeverzijde zijn verder een rij paalgaten aangetroffen van een beschoeiing uit dezelfde periode. Vanaf 0.5 m – NAP is een tweede dik beige kleurige pakket klei afgezet. In één van de geulen is in dit kleipakket ook een dun zandlaagje

<sup>8</sup> [www.dinoloket.nl](http://www.dinoloket.nl)

<sup>9</sup>deze paragraaf is overgenomen uit het pve voor het archeologische onderzoek op de Vredenburg, door A.M. Bakker, 2006b.

afgezet. In de bovenzijde van dit pakket bevinden zich sporen uit de tiende of elfde eeuw. Op basis van deze gegevens is het waarschijnlijk dat de geul in de Vroege Middeleeuwen verland is. Ook buiten de geulen is op het niveau uit de Romeinse tijd een beige kleipakket afgezet. Waarschijnlijk behoorde het hele gebied tot het komgebied van de Kromme Rijn. Door de kleiafzettingen is het gebied op een natuurlijke manier opgehoogd en geëgaliseerd<sup>10</sup>.

Direct ten zuiden van het plangebied zijn bij de sloop van de huizen nr. 165 en 167 aan de Croeselaan enkele waarnemingen en metingen gedaan. In de ondergrond is een deel van een restgeul van de Rijn waargenomen. Het zandlichaam is op 1.1 m – NAP aangetroffen. Hierop bevindt zich een pakket bruin-humeuze klei. Vervolgens is tussen circa 0 m en 1.5 m + NAP een beige kleipakket afgezet. De laatste 0.7 m van het waargenomen profiel bestond uit verstoorde of opgebrachte grond. Hoewel er geen dateerbare vondsten gedaan zijn, is op basis van het ontbreken van een vegetatieniveau uit de Romeinse tijd het waarschijnlijk dat de restgeul in of na de Romeinse tijd ontstaan is. Bij geologisch onderzoek ten westen van deze waarneming is dezelfde geul ook aangetroffen. Het vervolg richting de binnenstad is echter onduidelijk<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Rooijen en Stafleu 1998.

<sup>11</sup> Rooijen 1998.

## 4 Historisch kader: beknopte geschiedenis van de stad Utrecht

---

### 4.1 Prehistorie: Bronstijd (2100–700 v. Chr.) en IJzertijd (700 v. Chr. – 40 AD)

Over de periode van vóór de Romeinse tijd is weinig bekend. Onderzoek heeft aangetoond dat op de oeverwallen van de Rijn in de regio Utrecht al tijdens de Bronstijd en IJzertijd sprake was van bewoning. Het aantal vindplaatsen met een datering in de prehistorie binnen de huidige stadsgrenzen is echter zeer schaars. De dynamiek van de stroomgordel van de Rijn heeft hierbij ongetwijfeld een rol gespeeld. Door overstromingen en verplaatsingen van de rivierbedding zijn oude bewoningsresten op sommige plaatsen afgedekt met een dikke laag sediment, en elders juist volledig opgeruimd. Een andere oorzaak is uiteraard dat veel van de huidige stedelijke bebouwing is neergezet in een tijd dat er nog geen wettelijk kader bestond voor archeologie, en de mogelijkheden tot het doen van (gestructureerd) archeologisch onderzoek bij stadsvernieuwingsprojecten dus veel beperkter waren.

De oudste bekende archeologische resten in het Stationsgebied zijn afkomstig van archeologisch onderzoek bij Achter Clarenburg in 1971, waar in een oude Rijngeul aardewerk uit de late IJzertijd en wellicht ook de Bronstijd is aangetroffen<sup>12</sup>. In 1969 is in een bouwput aan de Lange Nieuwstraat aardewerk gevonden met een datering van omstreeks 300 v.Chr.<sup>13</sup>.

### 4.2 Romeinse Tijd (40–3<sup>e</sup> eeuw na Chr.)

De bewoningsgeschiedenis van Utrecht begint omstreeks 47 na Chr. met de komst van de Romeinen. Het gebied was toen al ingelijfd bij het Romeinse Rijk en maakte deel uit van de Romeinse provincie Germania Inferior. De Rijn vormde de noordgrens (Limes) van het Romeinse Rijk. Op de zuidoever van de Rijn bouwden de Romeinen een reeks forten (castella) om de grens te verdedigen en het transport over de Rijn te controleren. De forten waren met elkaar verbonden door een doorgaande weg, de Limesweg, waarlangs om de 500 tot 1000 meter houten wachttorens stonden. Deze weg is in Utrecht diverse malen gedocumenteerd<sup>14</sup> en loopt mogelijk door het Stationsgebied. Eén van de forten langs de Rijn was het castellum Traiectum, dat omstreeks 47 na Chr. werd gebouwd op de plek van het huidige Domplein, bij een oversteekbare plaats in de Rijn (fig. 4.1). De naam van het fort, die zoveel betekent als “plaats om de rivier over te steken”, is hiernaar een directe verwijzing. De naam Traiectum verbasterde na het vertrek van de Romeinen in Trecht en veranderde in de loop van de Middeleeuwen uiteindelijk naar Utrecht<sup>15</sup>.

In het castellum Traiectum waren zo'n 500 soldaten gelegerd. Naast het castellum bevond zich een burgerlijke nederzetting, de vicus, waar enige honderden mensen gewoond hebben: de vrouwen en kinderen van de soldaten, gepensioneerde soldaten, ambachtslieden, handelaars, herbergiers, prostituees, etc. De vicus van Traiectum bestond uit twee delen: een oostelijk deel ter plekke van het latere Pieterskerkhof en een westelijk deel in het gebied van de huidige Zadelstraat<sup>16</sup>. Ten zuidwesten van het castellum en de vicus lag een begraafplaats, waarvan op het terrein van Grand Hotel Karel V resten zijn aangetroffen (fig. 4.1)<sup>17</sup>.

### 4.3 Middeleeuwen

In de loop van de derde eeuw na Chr. brokkelde het Romeinse Rijk langzaam af. Omstreeks 270 na Chr. hadden de Romeinen de Rijnforten ten westen van Nijmegen verlaten. Gegevens uit de periode direct na het vertrek van de Romeinen zijn schaars. Het is niet bekend of het castellum Traiectum aan het einde van de derde en in de vierde eeuw werd bewoond. In de vijfde eeuw werd het zuiden van Nederland bevolkt door de Christelijke Franken en het noorden door de heidense Friesen. De Franken en de Friesen voerden in de vroege Middeleeuwen lange tijd verbeten strijd om het castellum Traiectum, dat afwisselend in Friese dan wel Frankische handen was. In de zevende eeuw stichtte de Frankische koning Dagobert een kerkje binnen de muren van het voormalige castellum en schonk het aan de Keulse Kerk met de opdracht vanuit dit kerkje de kerstening van de Friezen ter hand te nemen.

---

<sup>12</sup> Regteren Altena & Safartij 1973: 69.

<sup>13</sup> Regteren Altena & Van der Leeuw 1970: 45.

<sup>14</sup> Mondelinge mededeling A.M. Bakker

<sup>15</sup> Renes 2005: 9.

<sup>16</sup> Renes 2005: 9.

<sup>17</sup> Bron: <http://www.ad.nl/utrecht/article1437832.ece>



Fig. 4.1: Utrecht in de Romeinse tijd, met in het rood het castellum Traiectum en in het bruin het Romeinse grafveld op het Geertebolwerk.

De Friezen heroverden echter het fort en verwoestten het kerkje. Nadat het voormalige Romeinse fort aan het einde van de zevende eeuw opnieuw in Frankische handen was gekomen, stichtte de Ierse missionaris en kerkvorst Willibrord binnen de muren van het castellum een geestelijk centrum met twee kerken, de Sint-Salvatorkerk en een kerk gewijd aan Sint Maarten. De laatste is de directe voorganger van de huidige Domkerk. Het voormalige Romeinse fort werd omgevormd tot bisschopsburcht. Aan het begin van de achtste eeuw verdreven de Franken de Friezen definitief uit Utrecht en schonken de bisschopsburcht aan de Utrechtse Kerk. Hiermee was de basis voor de wereldlijke macht van de Utrechtse bisschoppen gelegd. In de eeuwen hierna ontwikkelde Utrecht zich tot een belangrijk centrum van politieke en kerkelijke macht, met invloed die zich uitstreckte over grote delen van Nederland<sup>18</sup>.

De bisschopsburcht op de plek van het voormalige castellum was de kerkelijk nederzetting die samen met drie burgerlijke nederzettingkernen in de loop van de tijd tezamen uitgroeide tot de historische stad Utrecht (fig. 4.2)<sup>19</sup>. De drie nederzettingkernen lagen allen ten oosten van het Stationsgebied. Langs de Waterstraat en rond de Twijnstraat bevonden zich twee handelsnederzettingen. De derde, de wijk Stathe, lag bij de Steenweg en Donkerstraat. Mogelijk al in de vroege Middeleeuwen lag hier een handelswijk, op de plaats waar nu nog het kernwinkelgebied is gevestigd. In 1008 staken de handelaren hun wijk in brand bij de komst van de Vikingen. Vanwege de uiterst strategische ligging van de stad aan de Vecht en de Oude Rijn werd Utrecht in de loop van de Middeleeuwen een belangrijke handelsstad, die betrekkingen onderhield met het Rijnland, Scandinavië en Engeland<sup>20</sup>.

Het gebied ten westen van de drie nederzettingkernen ontwikkelde zich tot landbouwgebied, met akkerbouw op de stroomruggen en oeverwallen en weilanden in de lager gelegen gebieden. Vanaf de tiende eeuw vonden hier grootschalige ontginningen en landverdelingen plaats. Omdat de natuurlijke waterlopen steeds meer verlandden, werd in de elfde of twaalfde eeuw dwars door het westen van het Stationsgebied de Vleutenschevaart gegraven, dit ter bevordering van de scheepvaart tussen Utrecht en de westnederlandse kustprovincies.

<sup>18</sup> Renes 2005: 10,11.

<sup>19</sup> Renes 2005: 12.

<sup>20</sup> Renes 2005: 13.



Fig. 4.2: Utrecht omstreeks 1000 na Chr. met de drie nederzettingkernen. Overgenomen uit Renes 2005: 12.

In 1122 verkreeg Utrecht stadsrechten, wat onder andere betekende dat de stad verdedigingswerken mocht aanleggen. Hiermee werd direct een aanvang gemaakt. Een gebied van circa 132 hectare, dat de drie kernnederzettingen van de historische stad omvatte, werd omringd door een stadswal met aan de buitenkant een stadsbuitengracht. Bij de aanleg van de stadsverdedigingswerken werd handig gebruik gemaakt van bestaande topografische elementen. Zo bestond de stadsbuitengracht in het noorden en zuiden uit delen van respectievelijk de Vecht en de Rijn, en werden in de stadswal muren van bestaande gebouwen geïntegreerd<sup>21</sup>. In de stadswal bevonden zich vier poorten: één aan de westzijde (Catharijnepoort), één aan de noordzijde, één aan de oostkant en één (dubbelpoort tot 1528) in het zuiden. Langs de buitenzijde van de stadsbuitengracht liep een singelweg. Toen het vanaf de dertiende eeuw mogelijk werd op grote schaal baksteen te produceren, werd de stadswal geleidelijk vervangen door een bakstenen muur met torens, een proces dat enige eeuwen in beslag zou nemen<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> Renes 2005: 16.

<sup>22</sup> Renes 2005: 19.





Fig. 4.3: stadsplattegrond van Utrecht door Braun en Hogenberg uit 1572, met daarop de stadsverdedigingswerken en kasteel Vredenburg. Het noorden is links. Op de voorgrond de Vleutenscheweg met de Doofpoort.

In 1528 nam Karel V de wereldlijke macht over van de bisschoppen. Eén van zijn eerste maatregelen voor de stad Utrecht was de versterking van de inmiddels verouderde stadsverdedigingswerken. Hiertoe werd op het Catharijneveld, direct ten zuidoosten van de Catharijnepoort, de dwangburcht Vredenburg aangelegd. De bouw van dit kasteel duurde slechts drie jaar (1529–1532). In 1577 viel het kasteel na een belegering in handen van de Utrechtse burgers, die het kasteel in de periode 1577–1581 tot op de grond toe afbraken. Alleen de westelijke muur van het kasteel bleef gespaard en bleef tot in de negentiende eeuw deel uitmaken van de stadsommuring.

#### 4.4. Nieuwe Tijd

In de zestiende en vooral zeventiende eeuw was er sprake van een sterke groei van de Utrechtse bevolking. In een reactie hierop kwam schilder en architect Paulus Moreelse in 1624 met een voorstel voor een uitbreiding van de stad naar het westen, buiten de stadsommuring. Het voorstel verdween in de kast, totdat de stadsuitbreiding in 1663 opnieuw aan de orde kwam. Burgemeester Hendrik Moreelse haalde de plannen van zijn vader weer tevoorschijn en werkte ze uit tot een concreet plan, waarin de aanleg van een ruim opgezette, luxe woonwijk aan de westkant van de stad centraal stond (fig. 4.4). Daarnaast voorzag het plan in een verbetering van de mogelijkheden voor de scheepvaart door een verbreding van de Catharijnesingel en de aanleg van diverse grachten. In het kader van het Plan Moreelse werd in 1664 de Leidschevaart, voorloper van de Leidsche Rijn, aangelegd om de trekvaart tussen Leiden en Utrecht te bevorderen. Begin 1665 kwam de uitvoering van Plan Moreelse tot stilstand vanwege het uitbreken van de Tweede Engelse Oorlog (1665–1667). Met de dood van Moreelse in 1666 verdween verder de belangrijkste stuwende kracht achter de nieuwbouwplannen. Kort daarna, in 1672, maakte de Franse bezetting voor lange tijd een einde aan de initiatieven voor stadsuitbreiding. De middeleeuwse voorstad Buiten Catharijne werd door de Fransen grotendeels verwoest.



Fig. 4.4: de plannen van Moreelse uit 1664.



Fig. 4.5: het ontwerp van Zoicher uit 1829 voor de omvorming van de stadsverdedigingswerken tot plantsoengordel.

In de jaren 1816–1821 werd de Nieuwe Hollandse Waterlinie aangelegd, waardoor Utrecht binnen het nationale verdedigingsstelsel kwam te liggen. De oude stadsverdedigingswerken verloren hierdoor hun militaire functie en werden steeds meer als “stenen corset” ervaren. Op verzoek van burgemeester Van Asch van Wijck werd de militaire status van de stadsverdedigingswerken in 1829 opgeheven. In datzelfde jaar kreeg de architect Zoicher opdracht tot het maken van een stedenbouwkundig plan voor

uitbreiding en herziening van de stad, op basis van de oude plannen van Moreelse (fig. 4.5). De twee hoofddoelen van het plan Zocher waren het omvormen van de verdedigingswerken tot een plantsoengordel en een uitbreiding van de stad naar het noorden en westen. De afbraak van de verdedigingswerken en aanleg van de plantsoenen verliep voorspoedig. Van de voorgenomen stadsuitbreiding kwam echter weinig terecht. Er werd wel gebouwd, maar in veel mindere mate en veel minder gestructureerd dan voorgesteld in het plan Zocher<sup>23</sup>.

#### 4.5 Twintigste eeuw – heden

In 1920 maakte Berlage in samenwerking met de directeur van Gemeentewerken Holsboer een ambitieus plan voor de stad Utrecht, dat voorzag in talrijke nieuwe wijken, verkeersstructuren en voorzieningen. Een versoberde versie van dit plan werd in 1924 vastgesteld, maar slechts gedeeltelijk uitgevoerd. De voorziene woonwijken zijn wel grotendeels gerealiseerd en zijn tot op heden ten dage populair onder de Utrechtse bevolking.

De gestage groei van de stad Utrecht en vooral ook de toenemende verkeersdruk leidde in 1962 tot het plan Kuiper, dat Utrecht de 21<sup>ste</sup> eeuw moest binnenloodsen. De nadruk van dit plan lag op een verbetering van de infrastructuur in en rondom de binnenstad met daaraan gekoppeld extra voorzieningen. De Catharijnesingel zou gedempt worden om plaats te maken voor een rondweg, met radiale verbindingen naar een grotere rondweg om de stad. Door ingrijpen van het Rijk en hevige protesten van de Utrechtse bevolking werd de voorgestelde demping echter maar ten dele uitgevoerd, waardoor een groot deel van de singel om de binnenstad heen er nog steeds ligt. In deze tijd werd ook winkelcentrum Hoog Catharijne gebouwd, dat in 1973 officieel geopend werd door Prinses Beatrix en een tijd het grootste overdekte winkelcentrum van Europa was.

In de jaren negentig werden opnieuw plannen gemaakt voor een grootschalige stadsvernieuwing, Utrecht Centrum Project (UCP) geheten. Na onenigheid over met name de financiering van de openbare ruimte, stapten Corio en de Jaarbeurs uit het samenwerkingsverband, later gevolgd door de NS en de gemeente Utrecht.

Met de boodschap: niets doen is geen optie meer, besloot het nieuw aangetreden Utrechtse gemeentebestuur in 2001 een nieuw plan te maken voor de herontwikkeling van het centrum. Twee visies werden opgesteld om voor te leggen aan de Utrechtse bevolking in een raadplegend referendum. Na jaren van plannenmakerij wilde het stadsbestuur met het referendum de betrokkenheid van de bevolking vergroten, een draagvlak voor de herinrichting van het Stationsgebied creëren en tevens de garantie geven dat er daadwerkelijk iets zou gebeuren. Op 15 mei 2002 kon de bevolking kiezen uit Visie A – Stadshart Verruimd en Visie 1 – Stadshart Compact. Met een opkomst van 65,3% van de Utrechters koos 70,7% van de Utrechters voor Visie A. Deze visie werd vervolgens uitgewerkt en aan de Utrechtse bevolking voorgelegd in een reeks algemene publieke bijeenkomsten en een aantal bijeenkomsten voor bijzondere doelgroepen, zoals bewonersverenigingen en belangenorganisaties. Dit leidde in 2003 tot een Masterplan, waarin Visie A stedenbouwkundig was uitgewerkt<sup>24</sup>. Dit plan werd in 2004 op onderdelen bijgesteld en vervolgens vastgesteld. Het plan dient als basis voor de herontwikkeling voor het Stationsgebied.

---

<sup>23</sup> Kipp 1995.

<sup>24</sup> Masterplan Stationsgebied Utrecht 2003.

## 5 Beschrijving en verwachting per deelgebied

---

### 5.1 Vredenburg

#### 5.1.1 Inleiding

Deelgebied Vredenburg wordt aan de westzijde begrensd door winkelcentrum Hoog Catharijne en de Catharijnesingel, aan de noordzijde door Wijk C en aan zowel de oost- als zuidzijde door de historische binnenstad. Deelgebied Vredenburg omvat het Vredenburgplein, Muziekcentrum Vredenburg en een deel van winkelcentrum Hoog Catharijne.

Deelgebied Vredenburg heeft thans diverse functies. Aan het Vredenburgplein bevinden zich winkels, horecavoorzieningen, hotels en woningen. Op het Vredenburgplein is elke woensdag, vrijdag, zaterdag en koopzondag markt en het plein wordt af en toe voor evenementen gebruikt. Het Muziekcentrum Vredenburg dateert uit 1978 en heeft gefunctioneerd tot 2007. Deelgebied Vredenburg ligt van oudsher direct langs de belangrijkste toegangsweg tot de historische binnenstad vanaf de westkant, via de Catharijnepoort.

Het Masterplan voorziet voor deelgebied Vredenburg in een ingrijpende renovatie en uitbreiding van Muziekcentrum Vredenburg, waarbij delen van het muziekcentrum worden gesloopt en nieuwe zalen alsmede een ondergrondse expeditie worden gerealiseerd. Het muziekcentrum wordt een Muziekpaleis met vijf muziekzalen, waarin ruimte is voor concerten in allerlei muziekstijlen, festivals, stadsfeesten, horeca, verhuur van zalen voor congressen, enz. Naast het nieuwe Muziekpaleis wordt het winkel- en appartementengebouw De Vredenburg opgericht (twee lagen winkels met daarboven vijf lagen woningen), met twee ondergrondse fietsenstallingen: één voor de bewoners van het gebouw en één openbare fietsenstalling. Tussen het Muziekpaleis en gebouw De Vredenburg komt een nieuwe weg met de voorlopige naam Verlengde Willemstraat (inderdaad: deze ligt in het verlengde van de Willemstraat). Het Muziekpaleis en De Vredenburg vormen in de nieuwe situatie tezamen de noordkant van het Vredenburgplein. Onder het Vredenburgplein wordt een nieuwe parkeergarage aangelegd. Ook het Vredenburgplein zelf wordt opnieuw ingericht: er worden nieuwe bomen geplant, de bestaande kiosk verdwijnt en de ingang tot de parkeergarage onder het plein wordt gesloopt. Winkelcentrum Hoog Catharijne krijgt een nieuwe entree op de plaats van P&C met twee ruime ingangen en looproutes naar de nieuwe oostelijke entree van het Centraal Station. Boven het winkelgedeelte van het entreegebouw komen 130 appartementen. De huidige traverse op winkelniveau boven de Catharijnebaan wordt gesloopt. Daarvoor in de plaats komt een lage oversteek over de herstelde Catharijnesingel op maaiveldniveau. De weg Vredenburg ten noorden van het Muziekpaleis en De Vredenburg wordt eveneens opnieuw ingericht.

Het bouwrijp maken van het terrein voor De Vredenburg (Noordblok) heeft in 2007 plaatsgevonden en heeft bestaan uit het leggen en verleggen van diverse kabel- en leidingtracés, zowel op het bouwterrein voor De Vredenburg zelf als in de directe omgeving (o.a. Jacobsstraat, Lange Koestraat, Willemstraat). In het kader hiervan heeft de Projectorganisatie Stationsgebied reeds de volgende archeologische onderzoeken laten uitvoeren:

- Diverse archeologische begeleidingen van het (ver)leggen van kabels en leiding en overige ondergrondse infrastructurele werken op bouwterrein Noordblok en in de directe omgeving<sup>25</sup>
- Opgraving van de funderingen van de noordoostelijke verdedigingstoren van kasteel Vredenburg<sup>26</sup>
- Opgraving van het laatmiddeleeuwse bouwblok De Teerling<sup>27</sup>
- Op verzoek van Corio: proefsleuven naar de onderkanten van de funderingen van kasteel De Vredenburg<sup>28</sup>.

De resultaten van deze onderzoeken worden naar verwachting in de loop van 2008 gepubliceerd.

---

<sup>25</sup> Verniers 2008 in prep.

<sup>26</sup> Verniers 2008 in prep.

<sup>27</sup> Verniers 2008 in prep., Spijker 2008 in prep.

<sup>28</sup> Verniers 2008 in prep.



*Fig. 5.1.1: in juli 2007 heeft KPN letterlijk honderden kabels en leidingen gelegd langs Muziekcentrum Vredenburg.*



*Fig. 5.1.2: archeologen van ADC ArcheoProjecten aan het werk bij de funderingen van de noordoost toren van kasteel Vredenburg, begeleiding KPN, juli 2007.*



*Fig. 5.1.3: de opgraving van De Teerling door BAAC, oktober / november 2007. De muur met bocht uiterst links is de grachtmuur van kasteel Vredenburg. De overige muren behoren tot het laatmiddeleeuwse dubbelhuis van orgelbouwer Gerrit Petersz. Stam. De opgraving was dagelijks opengesteld voor publiek en heeft veel bezoekers getrokken.*

### 5.1.2 Historische achtergrond

Deelgebied Vredenburg maakt deel uit van de historische binnenstad van Utrecht en is volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) een terrein van zeer hoge archeologische waarde met een zeer hoge trefkans op archeologische resten uit de periode Romeinse tijd tot en met Nieuwe tijd. Volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht heeft deelgebied Vredenburg een hoge archeologische waarde. Binnen deelgebied Vredenburg bevinden zich restanten van het Rijksmonument kasteel Vredenburg, dat wordt beschermd onder de Monumentenwet 1988.

Mogelijk was in de prehistorie al sprake van bewoning of menselijke activiteiten in deelgebied Vredenburg, omdat bij archeologisch onderzoek aan het Achter Clarenburg in 1971 prehistorisch aardewerk is aangetroffen uit de late IJzertijd en wellicht de Bronstijd. Deze scherven zijn gevonden in rivierafzettingen van de Rijn<sup>29</sup>. Uit de Romeinse tijd zijn voor Vredenburg geen gegevens over eventuele bewoning en/of menselijke activiteiten. Deelgebied Vredenburg lag in de Romeinse tijd grotendeels ten noorden van de Rijn, dus direct ten noorden van de noordgrens van het Romeinse Rijk<sup>30</sup>.

De oudst bekende bebouwing van deelgebied Vredenburg dateert uit het begin van de twaalfde eeuw. Al vóór de aanleg van de stadsverdedigingswerken in 1122 stond aan de noordwestkant, gedeeltelijk ter plekke van Muziekcentrum Vredenburg, een klooster van de orde van het Hospitaal van Sint-Jan in Jeruzalem, ofwel het Catharijneconvent (fig. 5.1.4). De stichtingsdatum van dit klooster is niet exact bekend, maar omdat de stadsrechten mede ondertekend zijn door een vertegenwoordiger van dit klooster, moet het er al vóór 1122 gestaan hebben<sup>31</sup>. Een deel van het twaalfde eeuwse tufstenen schip van de kerk van het klooster is bewaard gebleven en is permanent tentoongesteld geweest bij de ingang van Muziekcentrum Vredenburg. Nadat aan de westkant van de stad begonnen was met de aanleg van de stadsverdedigingswerken, kwam deelgebied Vredenburg binnen de stadsmuren te liggen. Het deelgebied bestond in eerste instantie uit een door de stadsmuur omsloten grotendeels open veld met het Catharijneklooster aan de noordoostkant. Stedelijke ontwikkelingen hebben de open ruimte geleidelijk aan verkleind, totdat het in de vijftiende eeuw was volgebouwd, met uitzondering van een onbestraat plein in het midden, het Catharijneveld. In de noordoost hoek van deelgebied Vredenburg ontstond vanaf de dertiende eeuw het bouwblok De Teerling. Uit een ontwerptekening van kasteel Vredenburg valt af te leiden dat De Teerling een min of meer vierkante plattegrond had, waar het bouwblok waarschijnlijk zijn naam aan ontleende, want teerling betekent dobbelsteen. Op de tekening staan de beroepen vermeld die de bewoners uitoefenden (fig. 5.1.5). Er woonden o.a. een schoenlapper, harnasmaker en barbier. Ook was er in De Teerling een herberg. Aan de zuidzijde van deelgebied Vredenburg verrees in de late Middeleeuwen bebouwing tussen de Elisabethstraat en het Achter Clarenburg. In 1491 werd hier het Elisabethgast-huis opgericht<sup>32</sup>.



*Fig. 5.1.4: gezicht op de gebouwen van het Catharijneklooster op het Catharijneveld. Tekening van J. Stellingwerf uit circa 1725 naar een onbekend voorbeeld van vóór 1528. De voorstelling is mogelijk gefantaseerd. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 37590.*

<sup>29</sup> Regteren Altena & Safartij 1973: 69.

<sup>30</sup> Colenbrander 2005.

<sup>31</sup> Mondelinge mededeling F. Kipp.

<sup>32</sup> Kipp 1995.

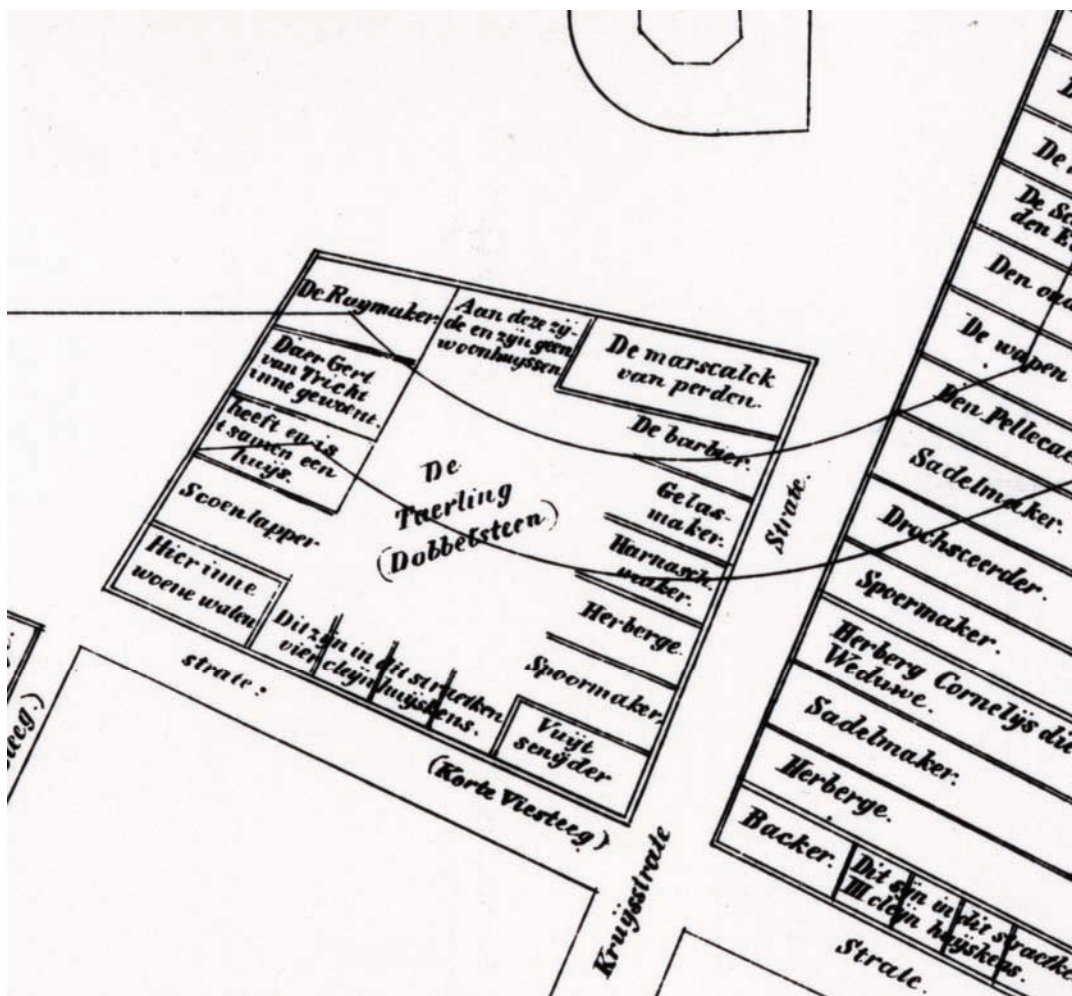


Fig. 5.1.5: plattegrond van bouwblok De Teerling uit de negentiende eeuw, die de situatie in 1529 weergeeft, met de grachtmuur van kasteel Vredenburg en de noordoost toren erop geprojecteerd. Het noorden is rechts. Het in oktober / november 2007 opgegraven dubbelhuis staat op deze tekening in de linker rij huizen, tweede en derde huis van boven. Bron: gemeente Utrecht, afdeling Stedenbouw en Monumenten.

Het jaar 1528 luidde voor deelgebied Vredenburg ingrijpende veranderingen in. In dat jaar kwam keizer Karel V aan de macht, die het Catharijneveld uitkoos voor de bouw van een dwangburcht, kasteel Vredenburg. De middeleeuwse verdedigingswerken waren in de zestiende eeuw ernstig verouderd en in het licht van de heersende politieke onrust in de stad en dreigingen van buitenaf achtte de keizer de bouw van een moderne versterking noodzakelijk<sup>33</sup>. Doel van de bouw van kasteel Vredenburg was uitdrukkelijk niet alleen om de stad te beschermen tegen aanvallen van buitenaf, maar ook om de Utrechtse bevolking in toom te houden. Aan de bouw van kasteel Vredenburg ging een ingewikkelde verhuisoperatie vooraf. De broeders van de orde van het Hospitaal van Sint-Jan in Jeruzalem (Johannieters) vertrokken uit hun klooster aan het Catharijneveld naar het Karmelietenklooster aan de Lange Nieuwstraat, dat sindsdien als Catharijneconvent bekend staat. De Karmelieten op hun beurt werden eerst naar diverse bestaande kloosters verwezen, maar mochten uiteindelijk een nieuw klooster bouwen op het Nicolaaskerkhof<sup>34</sup>. De paardenmarkt verhuisde naar het Paardenveld en de rest van de veemarkt naar de Neude<sup>35</sup>.

<sup>33</sup> Bakker & Hoekstra 1997: 117.

<sup>34</sup> Bakker & Hoekstra 1997: 119,120.

<sup>35</sup> Kipp 1995.

De bouw van kasteel Vredenburg ging in 1529 van start en was in 1532 vrijwel gereed. Vanwege de snelheid waarmee men het kasteel wilde bouwen werden grote aantallen werklieden ingezet. Historische bronnen noemen aantallen van rond de 1500 arbeidskrachten<sup>36</sup>. De gebouwen van het Catharijneklooster, waaronder kerk en hospitaal, werden afgebroken, met uitzondering van het hoofdgebouw, dat in de noordoostelijke hoek van het kasteel werd geïntegreerd (fig. 5.1.7). De hoofdingang van het kasteel lag in het zuiden, in het verlengde van de huidige Drieharingstraat, met vóór de poort een brug over de slotgracht. Ook aan de westzijde van het kasteel bevond zich een poort, waardoor het kasteel via een brug over de Catharijnesingel toegankelijk was. De ruimte tussen de Achter Clarenburg en de stadsmuur werd bestemd tot voorburcht<sup>37</sup>. De bouw van kasteel Vredenburg luidde het einde in van bouwblok De Teerling. In eerste instantie was het oorspronkelijke vierkante ontwerp voor het kasteel nog aangepast om zoveel mogelijk woonhuizen te sparen. In 1532 werd echter besloten dat een bredere slotgracht met grachtmuur noodzakelijk waren. De huizen werden aangekocht en bijna allemaal gesloopt. Ook de huizen buiten de gracht werden afgebroken ter verkrijging van een vrij schootsveld. De bakstenen van de gesloopte huizen werden hergebruikt in de grachtmuur.

In 1568 brak de Tachtigjarige Oorlog (1568–1648) uit, die begon als opstand van de Hollanders en Hollandse bondgenoten tegen de Spaanse overheersers. Het Spaanse garnizoen in kasteel Vredenburg werd belegerd en na een beleg van zeven weken in februari 1577 uiteindelijk verdreven. De Utrechtse bevolking vreesde een nieuwe bezetter in het kasteel en eiste de sloop van de gehate dwangburcht. Toen dit door de politieke machthebbers werd geweigerd, nam de bevolking het heft in eigen handen. Volgens de overlevering trok een grote groep vrouwen onder leiding van de legendarische Trijn van Leemput op naar het kasteel om een begin te maken met de sloop (fig. 5.1.8)<sup>38</sup>. Tussen 1577 en 1581 werd het kasteel tot op de grond toe afgebroken, met uitzondering van de westelijke kasteelmuur, die deel bleef uitmaken van de stadsommuring. Het puin van het kasteel werd in de kasteelgracht geworpen, die hierdoor werd gedempt. De lege plek waar het kasteel had gestaan werd een plein, en is dat tot op heden gebleven (Vredenburgplein).

De paardenmarkt keerde direct in 1577 terug naar het plein, in 1582 gevolgd door de veemarkt. Van de percelen aan de noord- en oostkant die voor de aanleg van de kasteelgracht waren afgebroken, werden de meeste in 1584 verkocht en opnieuw bebouwd. Achter de Catharijnepoort ontstond een nieuw bouwblok. Ook aan de westzijde werd een aantal percelen verkocht, waarop een onregelmatige bebouwing ontstond. Aan de zuidzijde werd vanaf 1594 een groot aantal particuliere lakenramen geplaatst, die hebben bestaan tot het einde van de achttiende eeuw. De locatie van de voormalige voorburcht bleef lange tijd grotendeels onbebouwd. In 1578 werden twee windmolens, die om militaire redenen verplaatst moesten worden van Buiten Wittevrouwen naar binnen de stadswal, overgebracht naar de funderingen van de afgebroken noordwestelijke en zuidwestelijke hoektorens van het kasteel. Windmolen De Cruyp werd op het noordwestelijke bastion, achter de Catharijnepoort, geplaatst (fig. 5.1.9). Deze molen waaide in 1674 (evenals vrijwel alle andere molens op de stadswallen) bij een hevige orkaan om en werd niet herbouwd. Op de funderingen van de zuidwestelijke toren stond een molen, die in 1633 de naam Het Cosgen kreeg, en omstreeks 1690 werd herdoopt tot De Gouden Bodem (fig. 5.1.9). Nadat deze molen in 1713 door een brand volledig werd verwoest, bouwde de eigenaar een nieuwe molen op de funderingen van de noordwestelijke toren. Dit was de molen De Fortuin, later omgedoopt tot De Eendracht<sup>39</sup>. De kelders in de funderingen van de noordwestelijke toren waren in gebruik als metaalsmelterij (fig. 5.1.10)<sup>40</sup>.

<sup>36</sup> Bakker & Hoekstra 1997: 120, 121.

<sup>37</sup> Kipp 1995.

<sup>38</sup> Hoe hoog het waarheidsgehalte is van dit verhaal is niet bekend. Wel blijkt uit de archieven dat Trijn van Leemput echt heeft bestaan, en bepaald niet voor een kleintje vervaard was! Bron: Utrechts Archief.

<sup>39</sup> Perks 1974: 173–184.

<sup>40</sup> Perks 1974: 180.



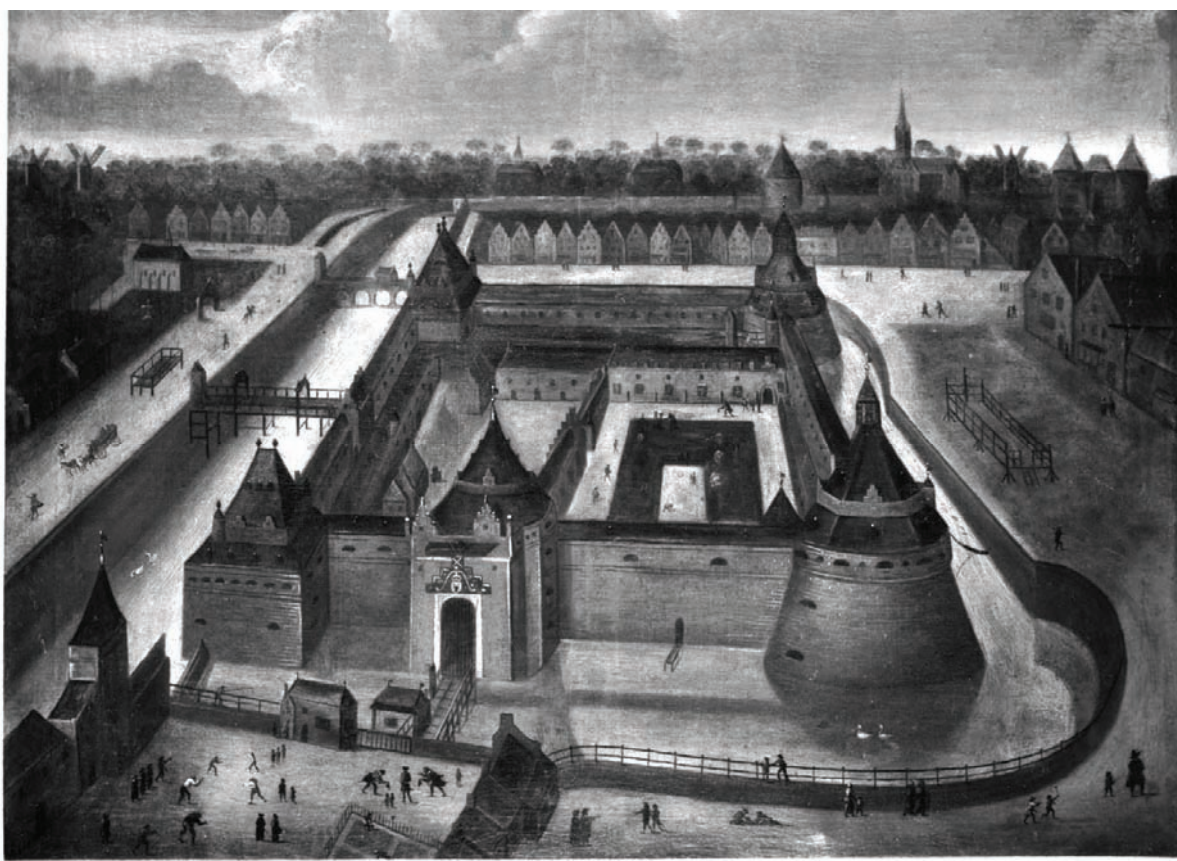


Fig. 5.1.6: pentekening van kasteel Vredenburg met links de Catharijnesingel.

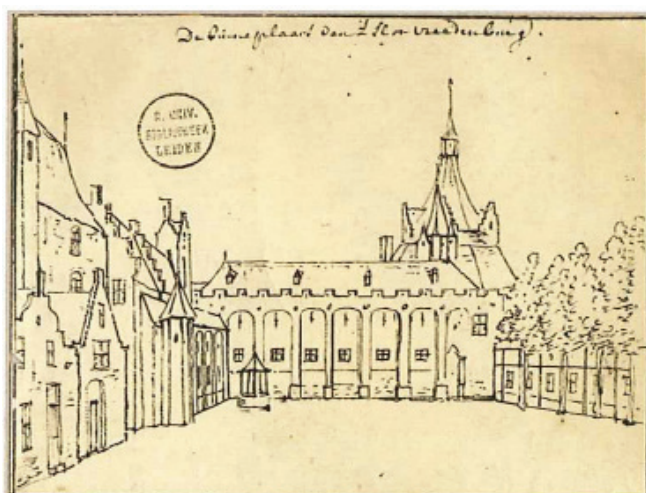


Fig. 5.1.7: achttiende eeuwse tekening van de binnenplaats van kasteel Vredenburg met het ingepaste hoofdgebouw van het Catharijneklooster. Overgenomen uit Renes 2005: 25.



Fig. 5.1.8: de legendarische Trijn van Leemput, afgebeeld met houweel. Anoniem schilderij uit de zeventiende eeuw, particulier bezit. Bron: Utrechts Archief.



*Fig. 5.1.9: Vredenburg omstreeks 1600, met links de Catharijnepoort en molen De Cruyp en rechts molen Het Cosgen. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 135072.*



*Fig. 5.1.10: de onderste verdieping van de noordwestelijke toren van Vredenburg, met in het midden de later ingebouwde kolommen ter ondersteuning van de molen De Eendracht. Bron: Utrecht Archief, catalogusnr. 30951.*

Aan het einde van de zeventiende eeuw werden ook het Vredenburgplein en omgeving in de plannen voor stadsvernieuwing betrokken. Het plan Moreelse uit 1663/1664 (par. 4.4) voorzag naast een uitbreiding van de stad naar het westen ook in de herinrichting van het Vredenburgplein en omgeving, met de nadruk op een verbetering van de pleinfunctie. De plannen voor het Vredenburgplein werden echter niet uitgevoerd, en daarmee bleef het Vredenburg zoals het was tot omstreeks 1800. Aan het einde van de achttiende eeuw werden de noord- en oostzijde van het Vredenburgplein gekenmerkt door bebouwing die verband hield met de marktfunctie van het plein en de ligging van het plein achter één van de belangrijkste toegangspoorten van de stad: er waren diverse herbergen, logementen, hotels, koffiehuizen, winkels, en daarnaast ook woningen. In 1796 kreeg het Vredenburgplein aan de zuidkant voor het eerst een voorziening van culturele aard door de bouw van een particuliere houten schouwburg. Deze brandde in 1808 volledig af na een verwarmde voorstelling voor koning Lodewijk Napoleon en werd pas in 1821 herbouwd<sup>41</sup>. Diverse verbouwingen en uitbreidingen van de schouwburg volgden, waardoor het geheel in de loop van de negentiende eeuw een zeer rommelige aanblik ging bieden. Vanaf 1913 was de schouwburg niet langer in particuliere handen, maar was voortaan de stadsschouwburg. Aan de westkant van het plein bevonden zich bedrijven en industrieën, die vooral in de loop van de negentiende eeuw sterk in aantal toenamen<sup>42</sup>. Op de resten van de twee kasteeltorens aan de westkant stichtte H. de Heus in 1832 een koperpletterij, die in 1842 door diens zoon W.H. de Heus werd uitgebreid met een gasfabriek. De molen De Eendracht werd door De Heus opgekocht en in 1842 gesloopt<sup>43</sup>. In 1862 raakte De Heus zijn concessie kwijt en werd de gasfabriek gesloten. De industrie verdween van het Vredenburg om plaats te maken voor nieuwe ontwikkelingen. In 1869 en 1882 werd een deel van de twee kasteeltorens verder afgebroken. Ook de westelijke kasteelmuur werd in 1882 gesloopt. Met de bouw van de Korenbeurs en de Fruithal in 1894 kreeg het Vredenburg nu een handelsfunctie (fig. 5.1.11)<sup>44</sup>. De marktfunctie van het Vredenburgplein bleef nadrukkelijk aanwezig.

In 1917 werd op het Vredenburg de eerste Jaarbeurs gehouden. Deze Jaarbeurs was zo'n overweldigend succes, dat de beurs in de jaren na 1917 snel in omvang toenam en de andere functies van het plein vrijwel geheel ging verdringen. Op de bouw van een eerste, tijdelijk houten Jaarbeursgebouw in 1918 volgde in 1921 de bouw van het eerste vaste Jaarbeursgebouw. Uitbreidingen in de jaren tot 1960 gingen o.a. ten koste van het laatste bovengrondse deel van kasteel Vredenburg, de zuidwestelijke toren, die in de jaren dertig zonder enige vorm van documentatie werd opgeblazen (fig. 5.1.12)<sup>45</sup>. Verder verdwenen de markt en de Korenbeurs in 1928 van het Vredenburgplein, gevolgd door de sloop van de stadsschouwburg in 1941. Met het verdwijnen van de marktfunctie verdwenen ook de daaraan gerelateerde voorzieningen. Koffiehuizen, hotels en ook woningen maakten plaats voor winkels en warenhuizen. In 1965 was het Vredenburg te klein geworden voor de Jaarbeurs, die verhuisde naar de Croeselaan. Vijf jaar later, in 1970 werden de Jaarbeursgebouwen op het Vredenburg afgebroken en werd aan de westkant van het Vredenburgplein begonnen met de aanleg van winkelcentrum Hoog Catharijne. Onder het Vredenburgplein werd een ondergrondse parkeergarage aangelegd, met desastreuze gevolgen voor de zuidelijke helft van kasteel Vredenburg, die vrijwel geheel werd gesloopt, met uitzondering van (een deel van) de funderingsresten van de twee zuidelijke verdedigingstorens de toegangspoort. In 1978 kreeg het Vredenburgplein zowel haar marktfunctie als haar culturele functie weer terug, de laatste in de vorm van het Muziekcentrum Vredenburg<sup>46</sup>.

---

<sup>41</sup> Kipp 1995.

<sup>42</sup> Kipp 1995.

<sup>43</sup> Perks 1974: 183.

<sup>44</sup> Kipp 1995.

<sup>45</sup> Bakker & Hoekstra 1997: 114.

<sup>46</sup> Kipp 1995.

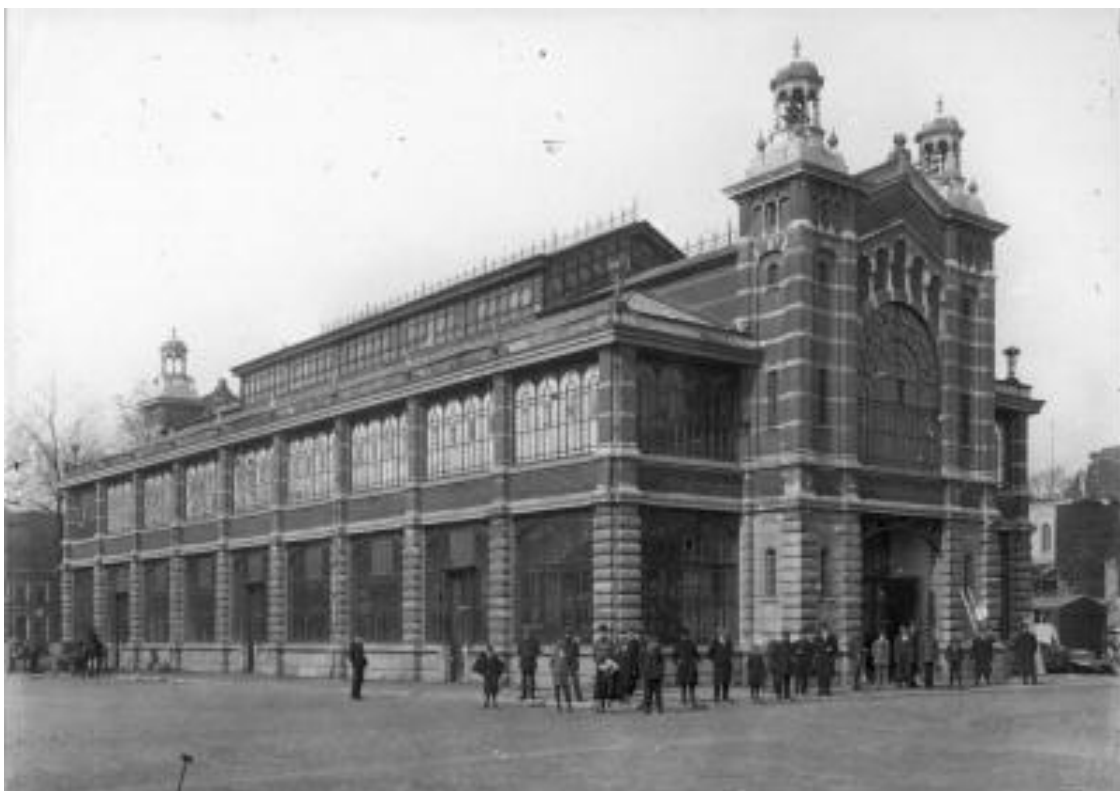


Fig. 5.1.11: de Fruithal op het Vredenburgplein in 1919. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 75576.



HET GEREEDMAKEN VAN HET TERREIN VOOR DEN BOUW VAN EEN EERSTE  
VAST JAARBEURSGEBOUW TE UTRECHT  
Een oude muur van het voormalige kasteel Vredenburg wordt met dynamiet geamoveerd

Fig. 5.1.12: het opblazen van de zuidwestelijke toren van Vredenburg. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 84079.

### 5.1.3 Bekende archeologische waarden

#### Vondsten uit de prehistorie

De oudst bekende archeologische waarden in deelgebied Vredenburg zijn de aardewerkscherven die in 1971 aan het Achter Clarenburg zijn gevonden. Deze scherven dateren uit de Late IJzertijd en wellicht de Bronstijd.

#### Kasteel Vredenburg (1528–1577)

Kasteel Vredenburg is vanaf het begin van haar bestaan uitgebreid gedocumenteerd. In de rijksarchieven van Brussel, Den Haag en Utrecht liggen zestiende eeuwse bouw- en onderhoudstekeningen, inventarissen, begrotingen, lijsten van werklieden en brieven van ambtenaren en bestuurders die bij de bouw van het kasteel betrokken waren. Uit de periode zestiende eeuw tot heden bestaan talloze gedetailleerde geschreven bronnen, tekeningen, prenten en foto's. De oudste archeologische waarnemingen van het kasteel dateren reeds uit 1816<sup>47</sup>. Vanaf de negentiende eeuw is het laatmiddeleeuwse kasteel met regelmaat onderwerp geweest van archeologisch en bouwhistorisch onderzoek. Het meest uitgebreide hiervan was het onderzoek dat in 1976 en 1978 door de gemeente Utrecht is uitgevoerd voorafgaand aan de bouw van Muziekcentrum Vredenburg. Bij de opgravingen onder leiding van de toenmalige gemeentelijk archeoloog T. Hoekstra zijn grote delen van het kasteel, waaronder het vroegere hoofdgebouw van het Catharijneklooster, blootgelegd en minutieus onderzocht<sup>48</sup>. Veel van de bebouwing binnen het kasteel en ook een deel van de oostelijke kasteelmuur is vervolgens gesloopt voor de aanleg van de kelders onder het Muziekcentrum. Van de zuidelijke helft van het kasteel was door de aanleg van een ondergrondse parkeergarage onder het Vredenburgplein al niet veel meer over, behalve (delen van) funderingsresten van de zuidwestelijke en zuidoostelijke toren en de ingang.

De stadsverdedigingswerken inclusief het kasteel Vredenburg hebben de status van Rijksmonument en worden beschermd onder de Monumentenwet 1988. Concreet betekent dit dat in nieuwbouwplannen voor deelgebied Vredenburg terdege rekening gehouden moet worden met de aanwezigheid van monumentale resten in de bodem.

#### *Onderzoek Tauw*

In 2006–2007 heeft Adviesbureau Tauw in opdracht van POS een groundtracer onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van monumentale resten op het Vredenburg en langs de Catharijnesingel<sup>49</sup>. De voor deelgebied Vredenburg relevante resultaten worden hieronder samengevat. In fig. 5.1.13 staan de locaties waar de metingen zijn verricht. Voor de elementen van kasteel Vredenburg die in het onderstaande overzicht niet worden genoemd, heeft het onderzoek van Tauw geen uitsluitel gegeven.

- Noordoostelijke toren (locatie 8): de funderingsresten van de noordoostelijke toren liggen volgens de metingen onder de busbaan van de weg Vredenburg (Noord) op 40–50 cm beneden maaiveld (-mv.), en in het gebied ten zuiden daarvan vrij constant omstreeks 1 m -mv.
- Noordwestelijke toren (locatie 13): de metingen geven de aanwezigheid aan van hoogstwaarschijnlijk de noordwestelijke toren op een diepte van 3 tot 4 m -mv.. De funderingsresten lijken niet uit één geheel te bestaan, maar uit muurfragmenten met een ronde uitsparing erin aan de binnenzijde.
- Zuidwestelijke toren (locatie 1): de metingen geven aan dat op een diepte van 4 m -mv. en dieper funderingsresten van de zuidwestelijke verdedigingstoren aanwezig zijn. Deze liggen onder een oude kademuur van de Catharijnegracht, waarvan de top ter plekke van de zuidwestelijke toren tussen circa 2,5 en 3,5 m -mv. ligt.
- Westelijke kasteelmuur (stadsmuur) (locatie 12): ten zuiden van de noordwestelijke toren van Vredenburg is de westelijke kasteelmuur waargenomen op een diepte van 2 tot 3 m -mv.

<sup>47</sup> Bakker & Hoekstra 1997: 114.

<sup>48</sup> Hoekstra 1977, Hoekstra 1980, Hoekstra 1981a, Hoekstra 1982, Hoekstra 1988.

<sup>49</sup> Van den Oever & Van der Roest 2007.

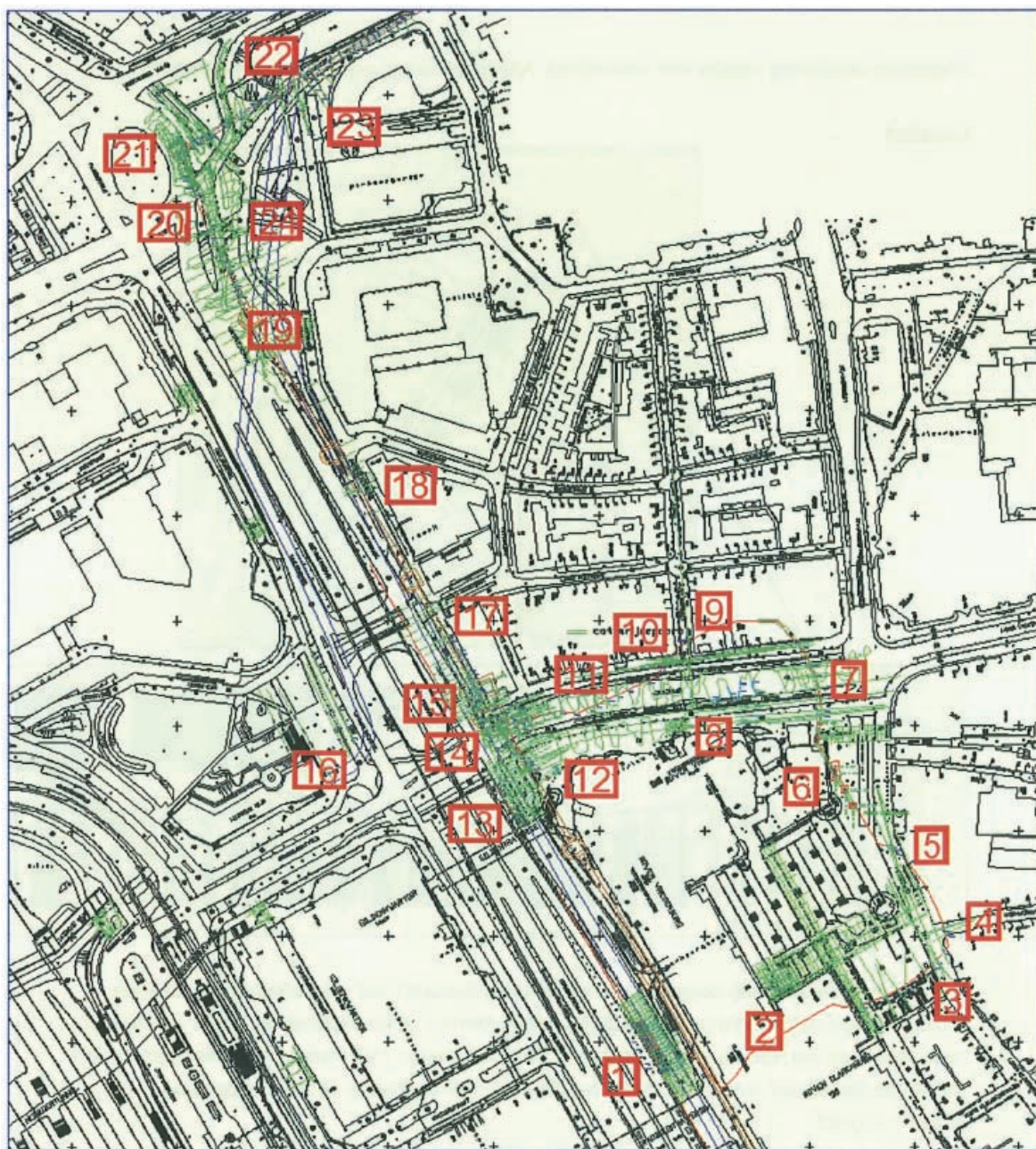


Fig. 5.1.13: locaties op Vredenburg en langs de Catharijnesingel waar Tauw in 2007 metingen heeft verricht. Overgenomen uit Van den Oever & Van der Roest 2007: 13.

- Keermuur noord (locaties 9, 10, 11): volgens de metingen ligt de keermuur in de Willemstraat op circa 70 cm -mv., onder het trottoir langs de noordkant van de weg Vredenburg op 90 cm-1 m -mv., om naar het zuidwesten toe onder de busbaan van de Vredenburg via dieptes van 1,1-1,5 m -mv. te duiken naar 2,1 m -mv. bij de afbuiging van de keermuur naar het noordwesten. NB. Bij een archeologische begeleiding van de aanleg van de riolering in de Willemstraat is de keermuur tot circa 1,30 m -mv. niet waargenomen<sup>50</sup>.
- Keermuur oost (locaties 4 en 5): bij de kruising van de keermuur met de Drieharingstraat geven metingen de aanwezigheid van funderingsresten aan op circa 1 m -mv., maar deze liggen niet op de verwachte lijn van de keermuur. Verder naar het noorden bevindt de keermuur zich op circa 1,9 m diepte. Onder de busbaan van de weg Vredenburg Noord ligt de oostelijke keermuur op circa 2 m -mv., en onder de trottoirs aan weerszijde van de busbaan op een diepte circa 1 m -mv.
- Keermuur zuid (locatie 3): het gedeelte van de zuidelijke keermuur dat de zuidoostelijke toren omringt, ligt volgens de metingen op een diepte van circa 1 m -mv., met uitzondering van de kruising met de Lange Elisabethstraat, waar funderingsresten op een diepte van 1,8 m -mv. gemeten zijn<sup>51</sup>.

Tauw merkt op dat geofysische metingen geen 100% garantie geven. Zij geven de meest waarschijnlijke optelsom van de metingen zelf gecombineerd met historische informatie<sup>52</sup>. Ten behoeve van de planontwikkeling voor deelgebied Vredenburg (en Catharijnesingel) dienen de onderzoeksresultaten van Tauw derhalve gecontroleerd te worden door middel van archeologische proefsleuven of opgravingen.

#### *Proefsleuvenonderzoek afdeling Stedenbouw en Monumenten*

In aanvulling op het onderzoek van Tauw heeft de afdeling Stedenbouw en Monumenten van de gemeente Utrecht in 2006 een proefsleuvenonderzoek verricht<sup>53</sup>. De voor kasteel Vredenburg relevante resultaten van dit onderzoek zijn hieronder samengevat. Voor de locaties van de proefsleuven, zie fig. 5.1.14.

- Noordwestelijke toren (proefsleuven 4 (niet gegraven), 5 en 6): proefsleuven 5 en 6 zijn tot op een diepte van circa 3 m -mv. (1,20 m +NAP) uitgegraven. Er zijn geen funderingsresten van de noordwestelijke toren aangetroffen. Deze waarneming is in overeenstemming met de resultaten van het onderzoek van Tauw, zie boven. Waarschijnlijk is de toren hier tot tenminste 3 m -mv. verwijderd tijdens de sloop van de Jaarbeursgebouwen. Onder 3 m -mv. kunnen nog resten van de toren verwacht worden.
- Zuidwestelijke toren (sleuf 3): in sleuf 3 zijn in een strook van 70 x 50 cm op een diepte van 40 cm -NAP (ruim 4 m -mv.) funderingsresten van de zuidwestelijke toren aangetroffen. De resten bevonden zich tussen de betonnen kademuur van de Rijnkade uit 1950 en de spuikoker uit 1969, en liepen door onder de kademuur. De fundering verkeerde in goede staat. De omvang van de resten kon niet worden vastgesteld. De betonnen voet van de kademuur bevond zich in sleuf 3 op circa 4 m -mv. Indien de fundering onder de kademuur niet is gesloopt, kan de omvang hiervan nog circa 24 x 9 m zijn, met een hoogte van 1,5 m. De onderkant van de spuikoker lag op 2,45 m -NAP. In de ontgraving ten behoeve van de spuikoker is de zuidwestelijke toren volledig gesloopt.
- Toegangspoort (sleuf 2): er zijn geen waarnemingen betreffende de toegangspoort, omdat het vanwege de aanwezigheid van enkele grote leidingen niet mogelijk was de noodzakelijke graafwerkzaamheden te verrichten. Wel is bekend dat bij de aanleg van de ondergrondse parkeergarage in de jaren zeventig niet de gehele toegangspoort van het kasteel is gesloopt. Direct buiten de parkeergarage is een deel van de poort bewaard gebleven. Funderingsresten van de poort bevinden zich op 1,70 m tot 70 cm +NAP (circa 90 cm - 1,90 m -mv.).
- Keermuur oost (sleuven 1, 11 en 12): in de noordoost hoek van het Vredenburgplein zijn drie sleuven gegraven. In deze sleuven is de bovenkant van de keermuur aangetroffen op dieptes variërend van 1,96 tot 2,90 m +NAP (circa 70 cm tot 1,76 m -mv.)<sup>54</sup>.

<sup>50</sup> Verniers 2008 in prep.

<sup>51</sup> Van den Oever & Van der Roest 2007.

<sup>52</sup> Van den Oever & Van der Roest 2007: 33.

<sup>53</sup> Bakker 2006a.

<sup>54</sup> Bakker 2006a.

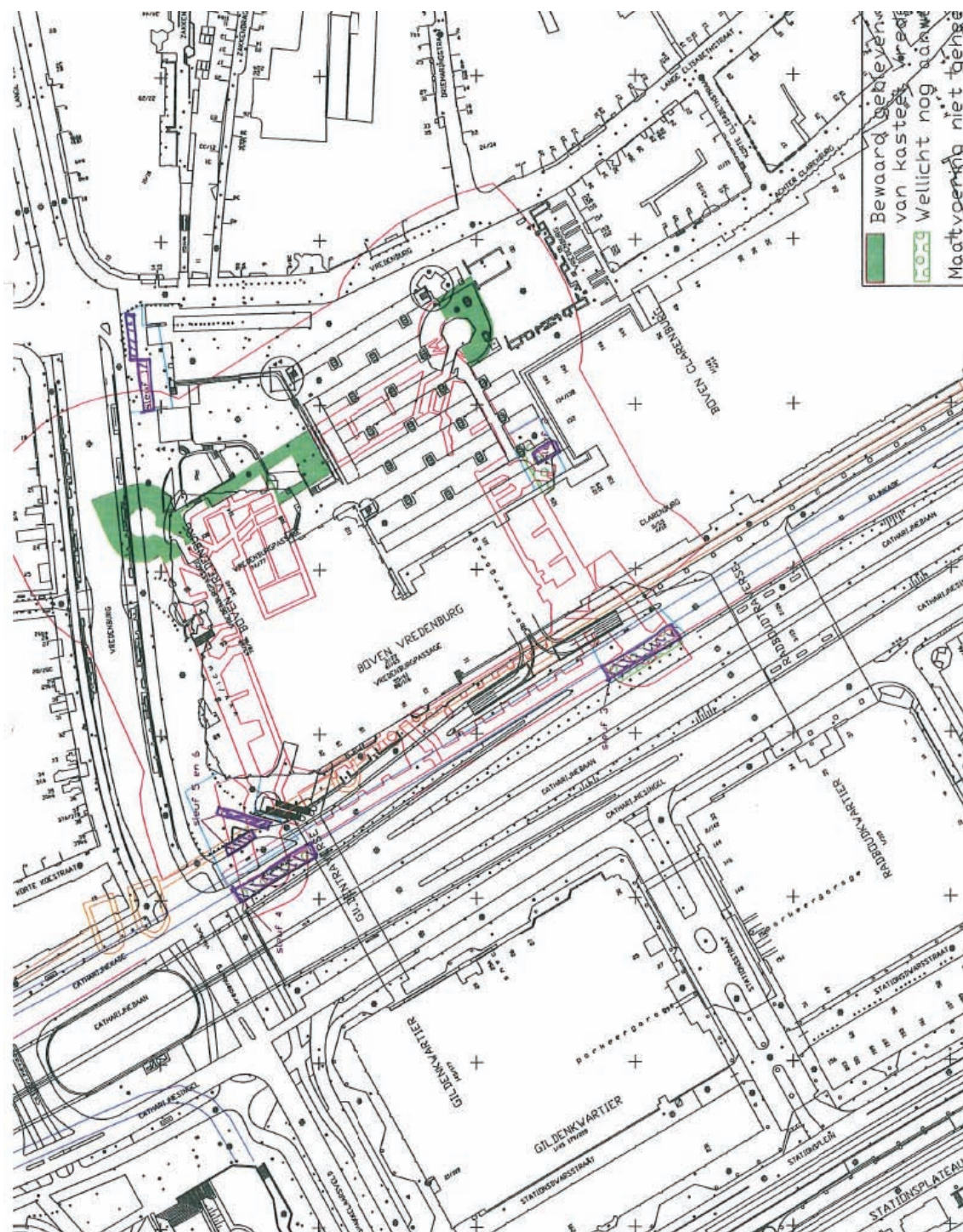


Fig. 5.1.14: locaties proefsleuven Stedenbouw en Monumenten. Overgenomen uit Bakker 2006a.

#### Archeologische begeleidingen en opgravingen in 2007

Bij recent onderzoek door ADC ArcheoProjecten en BAAC zijn delen van de oostelijke en noordelijke kasteelmuur blootgelegd, evenals een gedeelte van de noordooststoren en een deel van de oostelijke grachtmuur. Hierbij is bevestigd dat de funderingen van kasteel Vredenburg zich plaatselijk zeer dicht onder het maaiveld bevinden. De funderingen van de noordoost toren van het kasteel liggen op bouwterrein Vredenburg plaatselijk op 40–45 cm -mv.<sup>55</sup> De grachtmuur is aangetroffen op dieptes variërend van 60 cm tot 1,20 m -mv.<sup>56</sup>.

<sup>55</sup> Verniers 2008 in prep.

<sup>56</sup> Spijker 2008 in prep, Verniers 2008 in prep.



### Bouwblok De Teerling

Bij het proefsleuvenonderzoek van de afdeling Stedenbouw en Monumenten van de gemeente Utrecht in 2006 zijn in de noordoost hoek van het Vredenburgplein drie noord-zuid georiënteerde funderingen uit de vijftiende eeuw blootgelegd. De bovenkant van de funderingen bevond zich op circa 2,90 m +NAP (90 cm -mv) en de onderkant op 2,10 m -NAP (1,70 m -mv.). In humeuze lagen onder de funderingen is vondstmateriaal uit de dertiende eeuw aangetroffen<sup>57</sup>

Bij de opgravingen van ADC ArcheoProjecten en BAAC in de zomer en herfst van 2007 zijn de vrijwel geheel complete funderingen van een dubbel woonhuis aangetroffen. De funderingen en vloeren verkeren in goede staat. De opgravingen hebben niet erg veel vondstmateriaal opgeleverd, maar de aangetroffen vondsten inclusief het organisch materiaal zijn goed geconserveerd.

In overleg met Corio zijn de funderingen van het opgegraven woonhuis gesloopt tot op 2,06 m +NAP (circa 1,60 m -mv. = vereiste ontgravingsdiepte voor de funderingen van het te bouwen winkel- en appartementengebouw van Corio). Indien blijkt dat de funderingen van De Teerling conflicteren met het nog door Corio in te dienen palenplan, zullen aanvullende sloopwerkzaamheden plaatsvinden. Rijksarchivaris Kaj van Vliet heeft de laatste eigenaar van het woonhuis weten te achterhalen: een gerenommeerde orgelbouwer, genaamd Gerrit Petersz. Stam.<sup>58</sup>

### Nieuwe Tijd

Bij de diverse archeologische begeleidingen die in 2007 zijn uitgevoerd in deelgebied Vredenburg en directe omgeving zijn structuren en vondstmateriaal uit de Nieuwe Tijd aangetroffen. De structuren behelzen funderingsresten en gootjes, die veelal zeer fragmentarisch in kabelsleuven zijn aangetroffen en daardoor slecht te interpreteren zijn. In de St. Jacobsstraat zijn resten van een vroegere bestrating gevonden. Op bouwterrein Vredenburg zijn ten noorden van Muziekcentrum Vredenburg funderingsresten blootgelegd van de oude Jaarbeurs.

#### **5.1.4 Archeologische verwachtingen**

Prehistorie: voor de Bronstijd en IJzertijd is de archeologische verwachting laag. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen.

Voor de Romeinse tijd geldt eveneens een lage verwachting. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen.

Middeleeuwen tot de late elfde: tot de twaalfde eeuw lag deelgebied Vredenburg ten westen van de zich ontwikkelende stad Utrecht. Waarschijnlijk was het deelgebied tot in de late elfde eeuw (grotendeels) onbebouwd. De datum van de vestiging van het Catharijneklooster is niet bekend, maar uit het feit dat er vertegenwoordigers van het klooster bij de ondertekening van het Stadsrecht aanwezig waren, kan worden afgeleid dat het klooster van vóór de omwalling dateert en mogelijk al uit de late elfde eeuw, in het verlengde van de ontwikkeling van de vier nieuwe kapittels St Jan, St Pieter, St Paulus en St Marie. De archeologische verwachting voor de Middeleeuwen tot de late elfde eeuw is derhalve laag. Wel is het niet uitgesloten dat resten van het kloosterterrein van het Catharijneklooster worden aangetroffen.

Middeleeuwen vanaf 1122 en Nieuwe Tijd: hiervoor geldt een zeer hoge archeologische verwachting. De volgende archeologische waarden kunnen in deelgebied Vredenburg worden aangetroffen:

- Resten van kasteel Vredenburg: funderingsresten van kasteelmuren, torens, hoofdingang en westelijke toegangspoort inclusief bruggenhoofden, grachtmuur, grachtvulling, voorburcht.
- Resten van middeleeuwse bebouwing aan het Catharijneveld
- Resten van bebouwing aan het Vredenburgplein uit de Nieuwe Tijd

<sup>57</sup> Bakker 2006a: 6.

<sup>58</sup> Mondelinge mededeling K. van Vliet.

## 5.2 CATHARIJNESINGEL

### 5.2.1 Inleiding

Deelgebied Catharijnesingel strekt zich uit van het zuidoostelijke deel van de Amsterdamsestraatweg in het noorden tot het Geertebolwerk in het zuiden, en heeft een lengte van ruim een kilometer. Het deelgebied omvat het gehele gedempte gedeelte van de Catharijnesingel. Tot het deelgebied Catharijnesingel behoren tevens de kabel- en leidingtracés van het Moreelse viaduct, Achter Clarenburg-Rijnkade, de Knipstraat-Bergstraat, het Smakkelaarsveld en het Gildenkwartier, Radboudkwartier en Moreelsepark. De kern van deelgebied Catharijnesingel wordt in de huidige situatie gevormd door de stadssnelweg Catharijnebaan, die wordt geflankeerd door de Catharijnesingel en de Rijnkade, en naar het noordwesten toe uitloopt in de verbrede Rijnkade, Catharijnekade en Daalsesingel. Genoemde wegen vormen tezamen één van de belangrijkste doorgaande routes direct langs het centrum van Utrecht.

Eén van de speerpunten van het Masterplan voor het Stationsgebied is de reconstructie van de Catharijnesingel. De Catharijnesingel wordt opnieuw uitgegraven, waardoor de oorspronkelijke grachtfunctie wordt hersteld, en de gehele historische binnenstad van Utrecht weer omringd zal zijn door een stadsbuitengracht. De herstelde Catharijnesingel zal worden verbonden met het open water van de eveneens herstelde Leidsche Rijn. Binnen het deelgebied Catharijnesingel worden op vier plaatsen verbindingen over de singelgracht aangelegd. Twee daarvan, de Vredenburgknoop en de Catharijneknoop, worden knooppunten in belangrijke doorgaande routes, respectievelijk de Stadscorridor (Leidseweg-Smakkelaarsveld-Vredenburg) en de Centruboulevard (Jaarbeurs-OVTerminal-Radboudtoren). De nieuwe Knipstraatbrug en Mariaplaatsbrug hebben een lokale betekenis en zullen ondergeschikt zijn aan het doorgaande karakter van de singelgracht. Overige ingrepen in het plangebied bestaan uit de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling en ondergrondse "horeca"ruimte onder de Vredenburgknoop, twee toeritten tot de parkeergarage onder het Vredenburgplein aan de westzijde van de Catharijnesingel, en de toerit tot de expeditiekelder van het Muziekpaleis aan de oostkant van de Catharijnesingel.

Voorafgaand aan bovengenoemde maatregelen worden omvangrijke kabel- en leidingwerkzaamheden verricht. De meest ingrijpende hiervan is het verleggen van de kabels en leidingen van de oostkant van de uit te graven Catharijnesingel naar de westkant. Daarnaast worden kabels en leidingen verlegd en gelegd onder het Moreelse viaduct, in de Clarenburg-Rijnkade, de Knipstraat-Bergstraat, Smakkelaarsveld, en Gildenkwartier, Radboudkwartier en Moreelsepark. Het leggen van kabels en leidingen in het tracé Knipstraat-Bergstraat zal plaatsvinden door middel van twee gestuurde boringen; de overigen door middel van dagbouw.

### 5.2.2 Historische achtergrond

De archeologische verwachting voor deelgebied Catharijnesingel is volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht hoog, wat grotendeels het gevolg is van de aanwezigheid van restanten van de stadsverdedigingswerken in dit gebied.

#### Periode vóór 1122

Uit de periode van vóór de aanleg van de stadsmuur is weinig bekend over het deelgebied Catharijnesingel. Onderzoek heeft aangetoond dat het deelgebied wordt doorkruist door de Rijn en Vecht, die van oudsher bepalend zijn geweest voor de ontwikkeling van de stad Utrecht. Het is mogelijk dat de oevers van deze rivieren in het deelgebied in de Bronstijd, IJzertijd en Romeinse tijd zijn bewoond. Ten zuiden van de hoofdgeul van de Rijn liep in de Romeinse tijd een grensweg (de limesweg), die de grensforten op de zuidoever van de Rijn met elkaar verbond.

Van bewoning uit de Bronstijd en IJzertijd zijn tot op heden in deelgebied Catharijnesingel nog geen sporen teruggevonden. Resten uit de Romeinse tijd zijn er wel aan de rand van het deelgebied: in 2007 zijn aan het Geertebolwerk 1 op het terrein van Grand Hotel Karel V de overblijfselen gevonden van een Romeins grafveld (fig. 4.1). Het grafveld lag op de plek van het voormalige veertiende eeuwse klooster van de Duitse orde. Er zijn minimaal vijf crematies en twee begravingen gedocumenteerd. Twee daarvan zijn aan de hand van aardewerk gedateerd in de periode tussen 40 en 70 na Chr. Uit de aanwezigheid van hoofdzakelijk terra sigillata aardewerk in de graven is afgeleid dat het vrijwel zeker ging om Romeinse militairen of bewoners van de naast het fort gelegen burgerlijke nederzetting

(vicus). De precieze omvang van het grafveld is niet bekend<sup>59</sup>. Verder is de Romeinse grensweg in de stad Utrecht diverse malen gedocumenteerd.

In de Romeinse tijd en vroege Middeleeuwen lag deelgebied Catharijnesingel op de grens tussen een waterrijk, relatief leeg, landelijk gebied in het westen en de gestaag groeiende, steeds stedelijkere nederzetting Utrecht in het oosten.

#### Periode 1122 tot 1528

Nadat Utrecht in 1122 stadsrechten verwierf, werd direct werd begonnen met de aanleg van de stadsverdedigingswerken. De eerste verdedigingswerken waren eenvoudig van opzet en bestonden uit een grotendeels aarden wal met water rondom: de stadsbuitengracht. Op een aantal plaatsen waren elementen van reeds bestaande gebouwen in de stadswal opgenomen, zoals bijvoorbeeld in deelgebied Catharijnesingel de tufstenen muur van de immuniteit<sup>60</sup> van Sint-Marie. De stadsbuitengracht bestond aan de noord- en zuidzijde van de stad uit natuurlijke waterlopen, respectievelijk de Vecht en de Rijn, die in het westen en oosten met elkaar waren verbonden door gegraven grachten. Aan de westkant was dit de Catharijnesingel. Aan de westzijde vormde de Catharijnepoort gedurende lange tijd de enige toegang tot de stad.

De vroegste versie van de Middeleeuwse 'Katrijnepoort' dateert uit 1122 en was een massief, goed te verdedigen bouwwerk<sup>61</sup>. De zware hoofdboort diende niet alleen ter verdediging van de stad, maar ook als bewaarplaats voor belangrijke stadszaken, zoals de stedelijke archiefstukken, die in de poort waren opgeborgen in de 'stadskist'. Bij de herbouw van de poort in 1529 zijn deze stukken elders ondergebracht<sup>62</sup>. In de Katrijnepoort was tevens een stedelijke gevangenis gevestigd met de ironische naam Het Paradijs. Verder was er een kruutkamer waar zwavel, salpeter en kogels ('cloten') opgeslagen werden<sup>63</sup>. Over de Catharijnesingel vóór de poort lag een houten brug met stenen bruggenhoofden.

In 1225 werd begonnen met het vervangen van de stadswallen door een bakstenen muur met torens. De baksteenindustrie, die in de twaalfde eeuw was ontstaan, kreeg hierdoor een geweldige impuls. Desondanks verliep de bouw van de stenen stadsmuur aanvankelijk zeer langzaam, totdat de stad bij een belegering door de Graaf van Holland in 1345 nadrukkelijk met de zwakke plekken in de verdedigingswerken werd geconfronteerd. Het tempo werd opgevoerd en twintig jaar later was de muur af<sup>64</sup>.



DE OUDE CATHARINA POORT te Utrecht 1510.

*Fig. 5.2.1: de Catharijnepoort zoals ze er uitzag rond 1510. Met links de beide wachthuisjes en de voorpoort en rechts, achter de stadsbuitengracht een gedeelte van de hoofdboort en de stadsmuur met rechts de onderbouw van een waltoren. Mogelijk hebben eerder torens gestaan op de plaats van de wachthuisjes<sup>65</sup>. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 36460.*

<sup>59</sup> Van Geenen 2008.

<sup>60</sup> Kerkelijke gemeenschap. Immuniteten stonden onder het gezag van de Kerk. Het Stadsbestuur had hier weinig te vertellen.

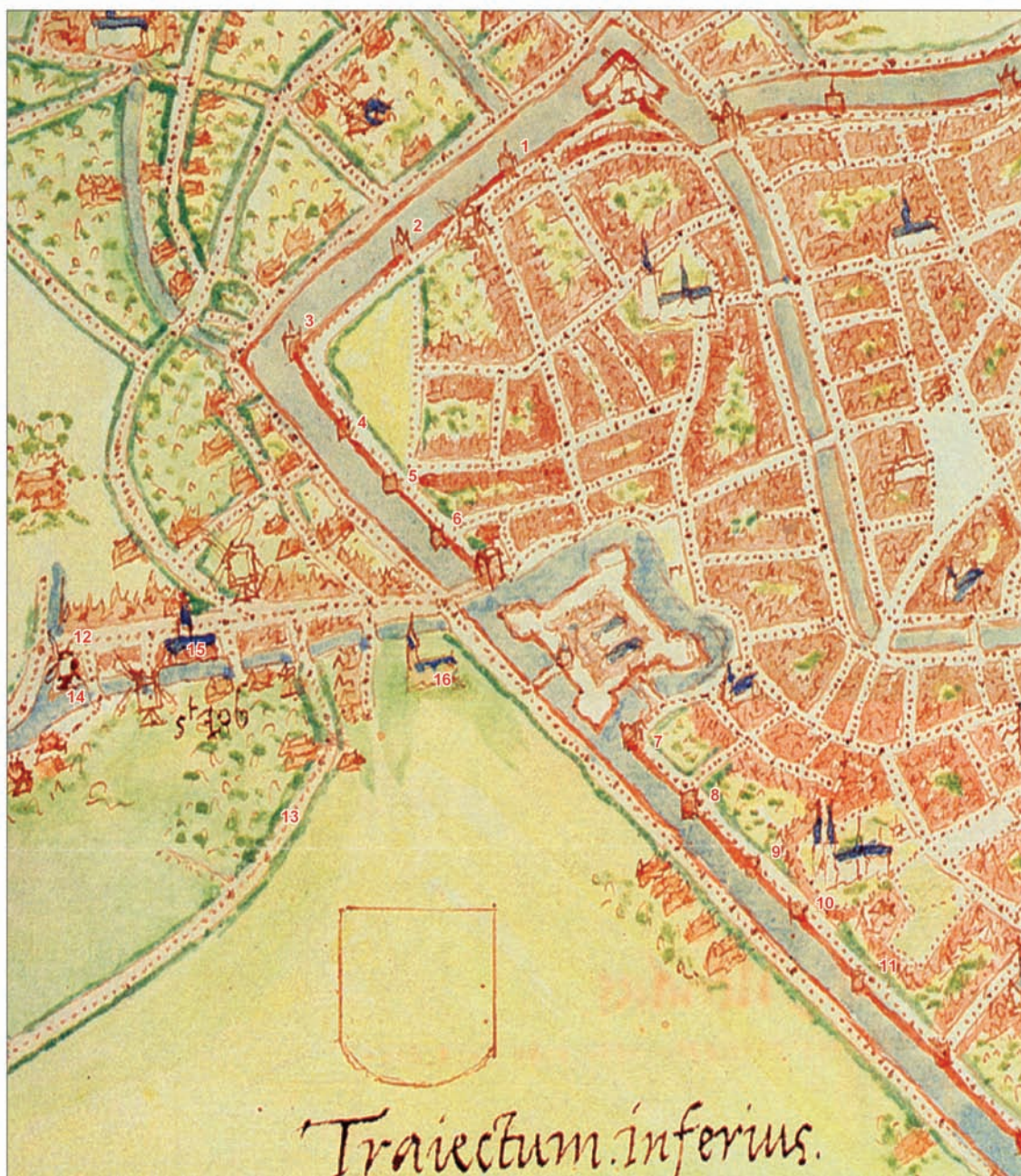
<sup>61</sup> Van der Vlerk 1983: 69.

<sup>62</sup> Renes 2005.

<sup>63</sup> Van der Vlerk 1983: 72.

<sup>64</sup> Renes 2005: 19.

<sup>65</sup> Van der Vlerk 1983: 73.



- |                   |                    |                              |                       |
|-------------------|--------------------|------------------------------|-----------------------|
| 1. Viskoperstoren | 5. Rostoren        | 9. onbekend                  | 13. Leidscheweg       |
| 2. Paardtoren     | 6. Kruittoren      | 10. Kleine Wantsnijderstoren | 14. Vleutenschevaart  |
| 3. Bollaartstoren | 7. Snijderstoren   | 11. Wantsnijderstoren        | 15. St. Jobsgasthuis  |
| 4. Bakkerstoren   | 8. Schupstoeltoren | 12. Vleutenscheweg           | 16. Ellendigenkerkhof |

Fig. 5.2.2: uitsnede uit de kaart van Jacob van Deventer 1569–1570 met de stadsverdedigingswerken, de Vleutenschevaart en Vleutenscheweg, de Leidscheweg, het St. Jobsgasthuis en het Ellendigenkerkhof.

Het gebied binnen de stadsmuren werd in de loop van de tijd geleidelijk volgebouwd. Het huidige stratenplan van de historische binnenstad bestond grotendeels al omstreeks 1300<sup>66</sup>. Langs de binnenzijde van de stadsmuur liep een ringweg. Het gebied direct buiten de stadsbuitengracht bleef lange tijd vrij leeg, dit in verband met de wens tot een vrij schootsveld.<sup>67</sup> De omgeving ten westen van de Catharijnesingel bestond uit landbouwgebied. In de dertiende en veertiende eeuw ontwikkelde zich in het gebied vóór de Catharijnepoort de voorstad Buiten Catharijne. Deze voorstad heeft haar ontstaan vooral te danken aan de aanwezigheid van de Vleutenschevaart en Vleutenscheweg, die in de late Middeleeuwen de belangrijkste toegangs- en uitvalswegen vormden voor de historische stad Utrecht aan de westkant. Omdat de schepen met hun ladingen de stad niet binnen mochten, bevond zich aan het einde van de Vleutenschevaart een haventje, waar de schepen aanmeerden om geladen en gelost te worden. Rondom deze haven en langs de Vleutenschevaart vonden allerlei activiteiten plaats die aan handel en scheepvaart gerelateerd zijn: er waren herbergen, kroegen, allerlei ambachtswerkplaatsen en bedrijven. Verder was er een lijnbaan, enkele boerderijen en een hele reeks blekerijen. De belangrijkste huizen stonden langs de noordzijde van de Vleutenschevaart. Vlak vóór de Catharijnepoort lag vanaf de zestiende eeuw of eerder een brug over de Vleutenschevaart. In 1664 werd de Leidschevaart, de voorloper van de huidige Leidse Rijn, aangelegd en vóór de Catharijnepoort met de Vleutenschevaart verbonden, waardoor de Leidse Veer gevormd werd. Over de Leidse Veer lag de Smakkelaarsbrug; over de Leidschevaart lag eveneens een brug. In 1672 werd de voorstad Buiten Catharijne door de Franse bezetters grotendeels met de grond gelijk gemaakt. De voorstad werd niet herbouwd<sup>68</sup>.

#### Periode zestiende eeuw vanaf 1528

Aan het einde van de Middeleeuwen waren de stadsverdedigingswerken zwaar verouderd. De hoge stenen muur en torens bleken zeer kwetsbaar voor de vuurkracht van het steeds betere geschut. Nadat keizer Karel V in 1528 de macht had overgenomen, werden de verdedigingswerken grondig gemoderniseerd. Er werd direct begonnen met de bouw van de moderne dwangburcht Vredenburg, die zowel tegen aanvallers van buitenaf als de bewoners van Utrecht gericht was. De bestaande Catharijnepoort vormde een te fors bouwwerk naast het nieuwe kasteel, en werd daarom vervangen door een nieuwe, lichtere en eenvoudiger versie. Daarmee kwam een einde aan de overige functies van deze poort. De stadsmuur en waltorens werden verlaagd en tegen de binnenzijde van de stadsmuur werd een aarden wal opgeworpen. Er werden nieuwe stadstorens gebouwd (rondelen), die na enkele jaren echter al weer werden vervangen door vier bastions<sup>69</sup>. Tien jaar na de bouw van de bastions, in 1568, brak de Tachtigjarige Oorlog uit, die een verdere versterking van de stad wenselijk maakte. Tussen 1577 en 1584 werden in opdracht van stadhouder Willem van Oranje vijf grote aarden bolwerken aangelegd, waaronder het Mariabolwerk in deelgebied Catharijnesingel. De Catharijnepoort werd beter beveiligd door er een ophaalbrug voor te plaatsen. Kasteel Vredenburg werd tussen 1577 en 1581 juist vrijwel geheel met de grond gelijk gemaakt, nadat een woedende bevolking van Utrecht er na een succesvolle belegering in was geslaagd een Spaans garnizoen uit het kasteel te verdrijven. De westelijke kasteelmuur bleef bestaan en heeft tot het einde van de negentiende eeuw deel uitgemaakt van de stadsmuur. Na de sloop van kasteel Vredenburg zijn de stadsverdedigingswerken van Utrecht nooit meer gemoderniseerd. Ook het onderhoud bleef grotendeels achterwege.

Op historische kaarten uit de tweede helft van de zestiende eeuw is te zien dat het gebied binnen de stadsmuren – ten oosten van deelgebied Catharijnesingel – inmiddels grotendeels was volgebouwd. Op een kaart uit 1570 staat op de aarden wal binnen de stadsmuur aan het einde van de huidige Kroonstraat een molen afgebeeld achter de Paardtoren<sup>70</sup>. De naam van deze molen is niet bekend. Vanaf de jaren dertig van de zestiende eeuw werden veel molens in de gebieden buiten de stad om strategische redenen afgebroken en binnen de stadswal herbouwd. Ook de molen aan de Zandstraat is in het kader van deze verhuizingsoperatie opgericht, waarschijnlijk in de jaren veertig van de zestiende eeuw. De precieze sloopdatum van de molen is niet bekend, maar ligt waarschijnlijk ergens in het tweede kwart van de zeventiende eeuw<sup>71</sup>.

---

<sup>66</sup> Renes 2005: 20, 21.

<sup>67</sup> Kipp 1995: 65.

<sup>68</sup> Kipp 1995.

<sup>69</sup> Renes 2005: 25.

<sup>70</sup> Hogenberg 1570.

<sup>71</sup> Perks 1974: 149–151.

Ten westen van de Catharijnesingel lag een uitgestrekt landbouwgebied, waarin de bebouwing zich concentreerde langs de Vleutenschevaart in de voorstad Buiten Catharijne. Ook langs de westoever van de Catharijnesingel bevond zich vooral ten noorden van de Leidscheweg enige bebouwing. Tussen de Vleutenschevaart en de Hereweg / Leidscheweg lag vanaf circa 1402 tot 1664 het Ellendigenkerkhof met de Ellendigenkapel, bedoeld voor vreemdelingen die niet binnen de stad begraven konden worden (fig. 5.2.2). De Ellendigenkapel werd in 1578 afgebroken. De resten van het kerkhof zijn bij de aanleg van de Leidschevaart in 1664 grotendeels verdwenen en later bij de bouw van Hoog Catharijne in de jaren zeventig verder opgeruimd. Aan de westkant van de Catharijnebaan is in 1975 een keramische sculptuur gevonden die mogelijk van het Ellendigenkerkhof afkomstig is<sup>72</sup>. Op diverse kaarten uit de periode 1569–1572 staat tegenover de noordwestelijke hoektoren van de stadsmuur, dus tegenover het huidige verkeersplein Paardenveld, de Sint Corneliskapel afgebeeld<sup>73</sup>. Van deze kapel is behalve het jaar van de sloop, namelijk 1578, weinig bekend<sup>74</sup>. Tegenover de Bollaartstoren, ten noorden van de Corneliskapel, liep een waterweg naar het noordwesten, die met de stadsbuitengracht was verbonden door een duiker<sup>75</sup>. Verder stonden op de westoever van de Catharijnesingel enige boerderijen. Alle bebouwing langs de westzijde van de stadsbuitengracht was van de gracht gescheiden door de singelweg. Op de historische kaarten is te zien dat de singelweg direct naast de stadsbuitengracht lag, en dat de westkant van de gracht was voorzien van een forse kademuur (zie ook fig. 5.2.2).



*Fig. 5.2.3: impressie van kasteel Vredenburg omstreeks 1540 met links de Catharijnepoort.  
Bron: Utrechts Archief, catalogusnr 135071.*

<sup>72</sup> ARCHIS waarneming 43261.

<sup>73</sup> O.a. Jacob van Deventer 1569–1570, Braun en Hogenberg 1570, Hogenberg 1570.

<sup>74</sup> Van Geenen 2008.

<sup>75</sup> Van Geenen 2008, Jacob van Deventer 1569–1570.



*Fig. 5.2.4: de tot ruïne vervallen Snijderstoren met een schuur ertegenaan gebouwd. Op de voorgrond de singelweg en de stadsbuitengracht. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 36303.*

#### Periode zeventiende en achttiende eeuw

Tussen de Mariaplaats en kasteel Vredenburg lag langs de stadzijde van de Catharijnesingel een kade. Ten noorden van Vredenburg bevond zich tussen de stadsmuur en de stadsingel een berm met een breedte van enige meters. In de loop van de zeventiende eeuw raakte deze berm begroeid met bomen en struiken. Op de kade werden schuurtjes gebouwd. Ten noorden van het Mariabolwerk verscheen in 1610 een bescheiden tweede doorgang in de westelijke stadsmuur: het Mariawaterpoortje, dat vanaf de noordkant van de Mariaplaats toegang gaf tot de kade langs de stadsbuitengracht. Dit poortje faciliteerde de aanvoer (per schuit) van marktwaren voor de sinds die tijd op de Mariaplaats gevestigde markt, en toegang tot het overhaalschuitje, voornamelijk voor groentekwekers van buiten de stad.<sup>76</sup> In 1616 bouwde Jan Gerritsz. Van Overmeer op het Mariabolwerk een porselein- en plateelfabriek, die aan het einde van de zeventiende eeuw nog bestond.

In 1621 werd de Catharijnepoort opnieuw herbouwd, ditmaal vooruitlopend op plannen tot uitbreiding van de stad Utrecht naar het westen. Deze versie van de Catharijnepoort is een ontwerp van de Utrechtse schilder en architect Paulus Moreelse. Het gebouw bestond uit een poortdoorgang met een ruimte daarboven en aan weerszijden een halfronde wachtruimte voor de poortwachters. De doorgang door de poort liep schuin naar achteren: met opzet werden voor- en achterpoortopening niet in elkaars verlengde geconstrueerd om het de vijand onmogelijk te maken naar binnen te schieten.

---

<sup>76</sup> Kipp 1995: 65.

Op een historische kaart uit 1649 staan binnen deelgebied Catharijnesingel vijf molens afgebeeld. Eén daarvan was de eerder al genoemde molen aan het einde van de Kroonstraat. Verder stonden er vanaf 1578 twee molens op de funderingen van de westelijke bastions van de Vredenburg: de molen de Cruyp/Fortuin/Eendracht op het noordwestelijke bastion en molen Het Cosgen op het zuidwestelijke bastion. Op het Paardenveld achter de Bollaartstoren bevonden zich twee stenen korenmolens, die evenals de molen aan het einde van de Kroonstraat en de molens op de bastions van Vredenburg waren "verhuisd" uit de buitengebieden naar locaties binnen de stadsmuur. Direct achter de Bollaartstoren stond een molen die achtereenvolgens bekend stond onder de namen Raephout, Harthals en Rijn en Zon. Iets verder naar het zuiden stond een molen die eerst De Cleef heette, vervolgens korte tijd De Sprokkel genoemd werd, en tenslotte eindigde als de Meiboom. Beide molens werden in 1912 afgebroken ten behoeve van de uitbreiding van de markt op het Paardenveld<sup>77</sup>.



*Fig. 5.2.5: het Mariabolwerk omstreeks 1664. Fotoreproductie van een tekening van A. Rademaker uit circa 1720 naar de tekening van H. Saftleven uit circa 1664. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 36328.*



*Fig. 5.2.6: gezicht op de Catharijnepoort met ophaalbrug en rechts de molen De Cruyp / Fortuin. Anonieme tekening uit 1780 of later. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 36470.*

<sup>77</sup> Perks 1974: 151-172.





*Fig. 5.2.7: gezicht op de Catharijnepoort met op de achtergrond de twee molens op het Paardenveld. Fotoreproductie van een schilderij van J.G. van Ginkel, 1851. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 36488.*

De groei van de Utrechtse bevolking leidde in de loop van de zeventiende eeuw tot de eerste structurele plannen voor verbetering en uitbreiding van de stad Utrecht. In 1663/1664 kwam burgemeester Hendrik Moreelse met een uitgewerkt en weldoordacht stedenbouwkundig plan, dat voorzag in diverse structurele verbeteringen in de bestaande stad en een significante uitbreiding van de middeleeuwse voorstad Buiten Catharijne. Om de scheepvaart door de stad heen te bevorderen wilde Moreelse in het nieuwe, westelijke stadsdeel een stelsel van evenwijdige grachten aanleggen, met daarin een hoofdrol voor de Catharijnesingel, die de hoofdroute voor de scheepvaart diende te worden<sup>78</sup>. In het kader van de plannen van Moreelse werden in 1664–1665 onder andere de Leidschevaart en de Mariagracht aangelegd. De Mariagracht liep evenwijdig aan de Leidschevaart en kwam ter hoogte van het Mariabolwerk uit op de Catharijnesingel. Het Mariabolwerk werd afgegraven en doorgraven, zodat de Catharijnesingel weer rechtdoor kwam te lopen. De overblijfselen van de gracht van het Mariabolwerk vormden later een grote vijver in het park Nieuweroord. De Leidschevaart werd vóór de Catharijnepoort verbonden met de haven aan het einde van de Vleutenschevaart, waardoor de Leidscheveer gevormd werd, een veerhaven voor trekschuiten en beurtschippers. Over de Leidschevaart lag een brug. Het uitbreken van de Engelse Oorlog in 1665 en de dood van Moreelse in 1666 maakten een voortijdig einde aan de uitvoering van de nieuwbouwplannen. De Franse bezetting van 1672 deed alle ambities voor stadsvernieuwing vervolgens voor lange tijd de das om. Buiten Catharijne werd door de Fransen grotendeels verwoest. Van de door Moreelse geplande nieuwbouw kwam weinig terecht. Wel ontstond in de loop van de zeventiende en achttiende eeuw enige bebouwing langs de singelweg.

In de loop van de achttiende eeuw nam de militaire functie van de verdedigingswerken gestaag af. Langs de stadsbuitengracht ontstonden (statige) lanen met daarlangs rijen bomen. Langs het Moreelsepark staan heden ten dage nog enige iepen die dateren uit 1778<sup>79</sup>. Ten westen van de Catharijnesingel beperkte de bebouwing zich tot het gebied ten noorden van de Mariaplaats, waar het zich concentreerde langs de singelweg en aan weerszijden van de Vleutenschevaart.

<sup>78</sup> Kipp 1995.

<sup>79</sup> Kipp 1995.

### Periode negentiende en twintigste eeuw

Na de aanleg van de Hollandse Waterlinie in de jaren 1816–1821 verloren de stadsverdedigingswerken hun militaire functie. Omdat de stadsverdedigingswerken steeds meer een belemmering vormden voor stedelijke ontwikkelingen, diende burgemeester Van Asch van Wijck een verzoek in de militaire status van de stadsverdedigingswerken op te heffen. Dit verzoek werd in 1829 door koning Willem I ingewilligd, waarna direct werd begonnen met het systematisch afbreken van de stadsmuur en het afgraven van de aarden wal daarachter. In het kader van Plan Zocher uit 1829 werd op de plaats van de vroegere verdedigingswerken rondom een groot deel van de stad een gordel van plantsoenen aangelegd (fig. 4.5). Ten noorden van de Mariaplaats voorzag het Plan Zocher in woonbebouwing en voorzieningen voor de handel. Ten behoeve hiervan werd in 1840 ten noorden van de Mariaplaats aan de stadszijde de Rijnkade aangelegd en bebouwd. In 1882, na de sloop van de westelijke toren en westelijke kasteelmuur van Vredenburg, werd de Rijnkade doorgetrokken naar de Catharijnebrug. In 1858 werd de Catharijnekade aangelegd. De Catharijnepoort werd in 1846 gesloopt. De Catharijnebrug werd via diverse renovaties steeds breder om de toenemende verkeersstroom te kunnen verwerken<sup>80</sup>. Van de door Zocher geplande nieuwe stadswijken werd alleen de Stationswijk in 1861 gerealiseerd. Deze moest in de jaren zeventig van de twintigste eeuw het veld ruimen voor Hoog Catharijne. Ten westen van de Catharijnesingel werd het gebied ten noorden van de Mariaplaats langzamerhand volgebouwd, maar op veel minder gestructureerde wijze dan Zocher voor ogen had gehad.

Nadat in de negentiende eeuw de bovengrondse delen van de stadsverdedigingswerken grotendeels waren afgebroken, hebben infrastructurele werkzaamheden in vooral de twintigste eeuw ingrijpende gevolgen gehad voor de funderingsresten van de verdedigingswerken in de ondergrond. Vooruitlopend op demping van de Catharijnesingel in de jaren zeventig is in 1969 langs de oostzijde van de Catharijnesingel een spuikoker aangelegd, die de stadsmuur snijdt vanaf de Lange Koestraat tot aan de Bergstraat. Een tweede spuikoker kruist de stadsmuur iets ten noorden van het Paardenveld en in de Nieuwekade. Vermoedelijk zijn de funderingen van de verdedigingswerken in de tracés van de spuikokers geheel verdwenen. Verder ligt ten noorden van de Catharijnepoort een leidingtracé dat de stadsmuur snijdt tot iets ten noorden van de Lange Koestraat<sup>81</sup>. In het kader van het bouwproject Hoog Catharijne is het gedeelte van de Catharijnesingel ten noorden van het Geertebolwerk in 1970 gedempt. Op de locatie van de voormalige stadsbuitengracht werd in de jaren tachtig de stadssnelweg Catharijnebaan aangelegd. Hiervoor verdwenen ook delen van de plantsoenen van Zocher.

Naast verstoringen van de oude verdedigingswerken hebben in de twintigste eeuw ook enige renovaties plaatsgevonden. De Catharijnebrug is diverse keren vernieuwd, en in de jaren 1948–1950 is de oude kademuur van de Catharijnesingel aan stadszijde vervangen. De nieuwe kademuur bestaat uit een fundering van houten palen, waarop een massieve betonnen voet is aangebracht. Deze is aan de waterkant bekleed met gestapelde basaltzuilen. Deze kademuur is bij de aanleg van de Catharijnebaan slechts gedeeltelijk gesloopt. De onderbouw is over een grote lengte nog aanwezig<sup>82</sup>. De nieuwe kademuur behoort overigens tot het Rijksmonument Stadsbuitengracht en heeft derhalve een beschermde status.

---

<sup>80</sup> Kipp 1995.

<sup>81</sup> Van den Oever & Van der Roest 2007: 26.

<sup>82</sup> Van Geenen 2008.

### 5.2.3 Bekende archeologische waarden

#### Rijn en Vecht

Deelgebied Catharijnesingel wordt doorsneden door de Rijn en de Vecht. Gezien de cruciale rol die deze rivieren gespeeld hebben in de ontwikkeling van de stad Utrecht, vormt de loop van deze rivieren in de Romeinse tijd en de Middeleeuwen een belangrijk archeologisch onderzoeksthema. Hoewel op diverse locaties in de directe omgeving van deelgebied Catharijnesingel oude rivierbeddingen van Rijn en Vecht zijn waargenomen, liggen de exacte locaties van de oude rivierlopen binnen het deelgebied nog niet vast. Vermoed wordt dat de Romeinse en middeleeuwse hoofdgeul van de Rijn deelgebied Catharijnesingel kruist tussen het verlengde van de Leidsche Rijn en de stationstraverse van Utrecht Centraal<sup>83</sup>. Ten noorden en zuiden van deze hoofdgeul bevinden zich volgens het groundtracer onderzoek van Tauw uit 2007 nog diverse kleinere geulen<sup>84</sup>. De Vecht kruist deelgebied Catharijnesingel waarschijnlijk bij of in de buurt van het verkeersplein Paardenveld<sup>85</sup>.

#### Stadsverdedigingswerken

##### *Onderzoek Tauw*

Het groundtracer onderzoek van Tauw naar de aanwezigheid van funderingsresten van de stadsverdedigingswerken heeft voor deelgebied Catharijnesingel de volgende resultaten opgeleverd (voor de genoemde locaties, zie fig. 5.1.13)<sup>86</sup>:

- Zuidwestelijke toren Vredenburg (locatie 1): de metingen geven aan dat op een diepte van 4 m –mv. en dieper funderingsresten van de zuidwestelijke verdedigingstoren aanwezig zijn. Deze liggen onder een oude kademuur van de Catharijnegracht, waarvan de top ter plekke van de zuidwestelijke toren tussen circa 2,5 en 3,5 m –mv. ligt.
- Noordwestelijke toren Vredenburg (locatie 13): de metingen geven de aanwezigheid aan van hoogstwaarschijnlijk de noordwestelijke toren op een diepte van 3 tot 4 m –mv.. De funderingsresten lijken niet uit één geheel te bestaan, maar uit muurfragmenten met een ronde uitsparing erin aan de binnenzijde.
- Catharijnepoort en Catharijnebrug (locaties 14 t/m 16): op de kruising tussen Vredenburg Noord en de Rijnkade direct naast de spuikoker uit 1969 wijzen de metingen op de aanwezigheid van funderingsresten van twee poortgebouwen, waarvan de bovenkanten zich bevinden op dieptes tussen 1 en 2,5 m –mv. Aan de overzijde van de Catharijnesingel (locatie 16), tegenover de Catharijnepoort, is op een diepte van circa 1,5 m –mv. een aantal opvallende structuren gemeten, die mogelijk een relatie hebben gehad met de Catharijnepoort. Wellicht gaat het hier om funderingsresten van de Catharijnebrug.
- Westelijke deel van de stadsmuur (locaties 12, 17 t/m 20, en 24): ten zuiden van de noordwestelijke toren van Vredenburg is de stadsmuur, oftewel de westelijke kasteelmuur, waargenomen op een diepte van 2 tot 3 m –mv (locatie 12). Vanaf de Catharijnepoort naar het noorden toe geven de metingen aan dat de funderingsresten van de stadsmuur zich op steeds grotere diepte bevinden. Circa 20 m ten zuiden van de kruising van de Catharijnekade met de Lange Koestraat ligt de bovenkant van de stadsmuur op ongeveer 3,8 m –mv. Ten noorden hiervan wordt de stadsmuur tot aan locatie 19, ongeveer halverwege de Bergstraat en het Paardenveld, niet meer waargenomen. Tussen de Catharijnepoort en de Lange Koestraat loopt een grote leiding, waarschijnlijk een riool, schuin door de stadsmuur heen. Ten noorden van de Lange Koestraat wordt de stadsmuur tot aan de Bergstraat gesneden door de spuikoker uit 1969. Bij locatie 19 is de stadsmuur volgens de metingen weer aanwezig en ligt op circa 1 m –mv. tot aan locaties 20 en 24 ten noorden van het Paardenveld. Hier wordt de stadsmuur vervolgens niet waargenomen, totdat de muur iets verder naar het noorden weer opduikt op 2,20 m –mv. De onderbreking in de muur is mogelijk te wijten aan de voormalige doorsteekhaven naar de groenteveiling. Aan de oostkant van de stadsmuur hebben de metingen de aanwezigheid van mogelijk twee andere structuren vastgesteld, waarvan de oorsprong onbekend is. Naar het noorden toe komt de stadsmuur verder omhoog tot 1,60 – 2,0 m –mv.
- Noordelijke deel van de stadsmuur (locaties 21 t/m 23): op het punt waar de stadsmuur afbuigt naar het oosten zijn restanten van de hoektoren gemeten op een diepte van 1,5 tot 2 m –mv. Ten oosten van de toren ligt de stadsmuur eerst vrij diep, op 2,5 tot 3 m –mv., om vervolgens omhoog

<sup>83</sup> Van den Oever & Van der Roest 2007: 12.

<sup>84</sup> Van den Oever & Van der Roest 2007: 12.

<sup>85</sup> Renes 2005: 14.

<sup>86</sup> Van den Oever & Van der Roest 2007.

te komen tot 1 m –mv. Op locaties 22 en 23 in de Nieuwekade wordt de stadsmuur doorkruist door twee spuikokers. De nog overgebleven delen van de stadsmuur bevinden zich volgens de metingen zeer ondiep, op circa 30 tot 80 cm –mv. Daarnaast is een drietal andere structuren aangetroffen, waarschijnlijk kades van recentere datum. Bij locatie 22 is tevens een fragment van een toren in de stadsmuur zichtbaar, dat uitkomt in de opengelegde singel<sup>87</sup>.

#### *Proefsleuvenonderzoek afdeling Stedenbouw en Monumenten*

Het proefsleuvenonderzoek van de afdeling Stedenbouw en Monumenten heeft voor de Catharijnesingel de volgende resultaten opgeleverd:

- Zuidwestelijke toren (sleuf 3, fig. 5.1.14): in sleuf 3 zijn in een strook van 70 x 50 cm op een diepte van 40 cm –NAP (ruim 4 m –mv.) funderingsresten van de zuidwestelijke toren aangetroffen. De resten bevonden zich tussen de betonnen kademuur van de Rijnkade uit 1950 en de spuikoker uit 1969, en liepen door onder de kademuur. De fundering verkeerde in goede staat. De omvang van de resten kon niet worden vastgesteld. De betonnen voet van de kademuur bevond zich in sleuf 3 op circa 4 m –mv. Indien de fundering onder de kademuur niet is gesloopt, kan de omvang hiervan nog circa 24 x 9 m zijn, met een hoogte van 1,5 meter. De onderkant van de spuikoker lag op 2,45 m –NAP. In de ontgraving ten behoeve van de spuikoker is de zuidwestelijke toren volledig gesloopt.
- Noordwestelijke toren (proefsleuven 4 (niet gegraven), 5 en 6, fig. 5.1.14): proefsleuven 5 en 6 zijn tot op een diepte van circa 3 m –mv. (1,20 m +NAP) uitgegraven. Er zijn geen funderingsresten van de noordwestelijke toren aangetroffen. Deze waarneming is in overeenstemming met de resultaten van het onderzoek van Tauw<sup>88</sup>. Waarschijnlijk is de toren hier tot tenminste 3 m –mv. verwijderd tijdens de sloop van de Jaarbeursgebouwen. Onder 3 m –mv. kunnen nog resten van de toren verwacht worden.
- Westelijke deel van de stadsmuur (proefsleuven 9 en 10, fig. 5.2.8): proefsleuf 9 in het tracé van het westelijke deel van de stadsmuur is uitgegraven tot 10 cm –NAP. De stadsmuur is niet aangetroffen. Opvallend genoeg geven de metingen van Tauw op deze locatie (Tauw locatie 19) aan de stadsmuur op circa 1 m –mv. zou moeten liggen<sup>89</sup>. Proefsleuf 10 is vervallen<sup>90</sup>.
- Noordelijke deel van de stadsmuur (proefsleuven 7 en 8, fig. 5.2.8): aan de noordkant van de Nieuwekade zijn aan weerszijden van de Catharijnekade twee proefsleuven gegraven. In sleuf 7 kon slechts tot 1,40 m –mv. gegraven worden. De stadsmuur is in deze sleuf niet aangetroffen, maar kan, gezien de metingen van Tauw, op grotere diepte wel verwacht worden. In sleuf 8 werd de bovenkant van de stadsmuur aangetroffen op 45 cm +NAP (circa 1,65 m –mv.). Dit is dieper dan op basis van de metingen van Tauw werd verwacht<sup>91</sup>. In sleuf 8 was de muur aan de bovenkant 1,20 m breed. De muur is opgebouwd uit een groot formaat bakstenen (29,5 x 16 x 7 cm) en heeft een klamp van circa 32 cm breed aan de grachtzijde met een iets kleiner formaat bakstenen (27 x 12 x 5,5 cm). De aanwezigheid van de klamp duidt op herstelwerkzaamheden. De klamp aan de voorzijde vormt een schuin oplopend valk van circa 75 graden. Aan de voet heeft de muur een breedte van 1,90 m. Daaronder bevindt zich nog een drietal versnijdingen waarmee de totale breedte van de muur op een diepte van 0,40 m –NAP uitkomt op 2,20 m (circa 2,50 m –mv.). Het is aannemelijk dat de breedte van de muur aan de grachtzijde op diepere niveaus nog zal toenemen. Aan de stadzijde zijn geen versnijdingen waargenomen. Op circa 2 m achter de stadsmuur aan de stadzijde bevond zich een houten beschoeiing die met twee stalen ankers aan de muur verbonden was. De ankers zijn aangebracht na de sloop van de muur en worden tezamen met de beschoeiingen gedateerd in de negentiende eeuw<sup>92</sup>.

#### *Overige informatie betreffende de stadsverdedigingswerken*

In de stadsbuitengracht kan plaatselijk nog een oorspronkelijke, laatmiddeleeuwse grachtvulling aanwezig zijn evenals vullingen uit latere periodes. In onverstoorde delen van de slotgracht van Vredenburg kan zich eveneens een oorspronkelijke (= uit periode dat het kasteel in gebruik was) vulling bevinden. Verder is de slotgracht tussen 1577 en 1581 gedempt met het puin van het gesloopte kasteel. Deze puinvulling is in grote delen van de slotgracht aanwezig.

<sup>87</sup> Van den Oever & Van der Roest 2007: 25–32.

<sup>88</sup> Van den Oever & Van der Roest 2007: 23.

<sup>89</sup> Van den Oever & Van der Roest 2007: 28.

<sup>90</sup> Bakker 2006a: 13, 14.

<sup>91</sup> Van den Oever & Van der Roest 2007: 31.

<sup>92</sup> Vrijwel letterlijk overgenomen uit Bakker 2006a: 13.

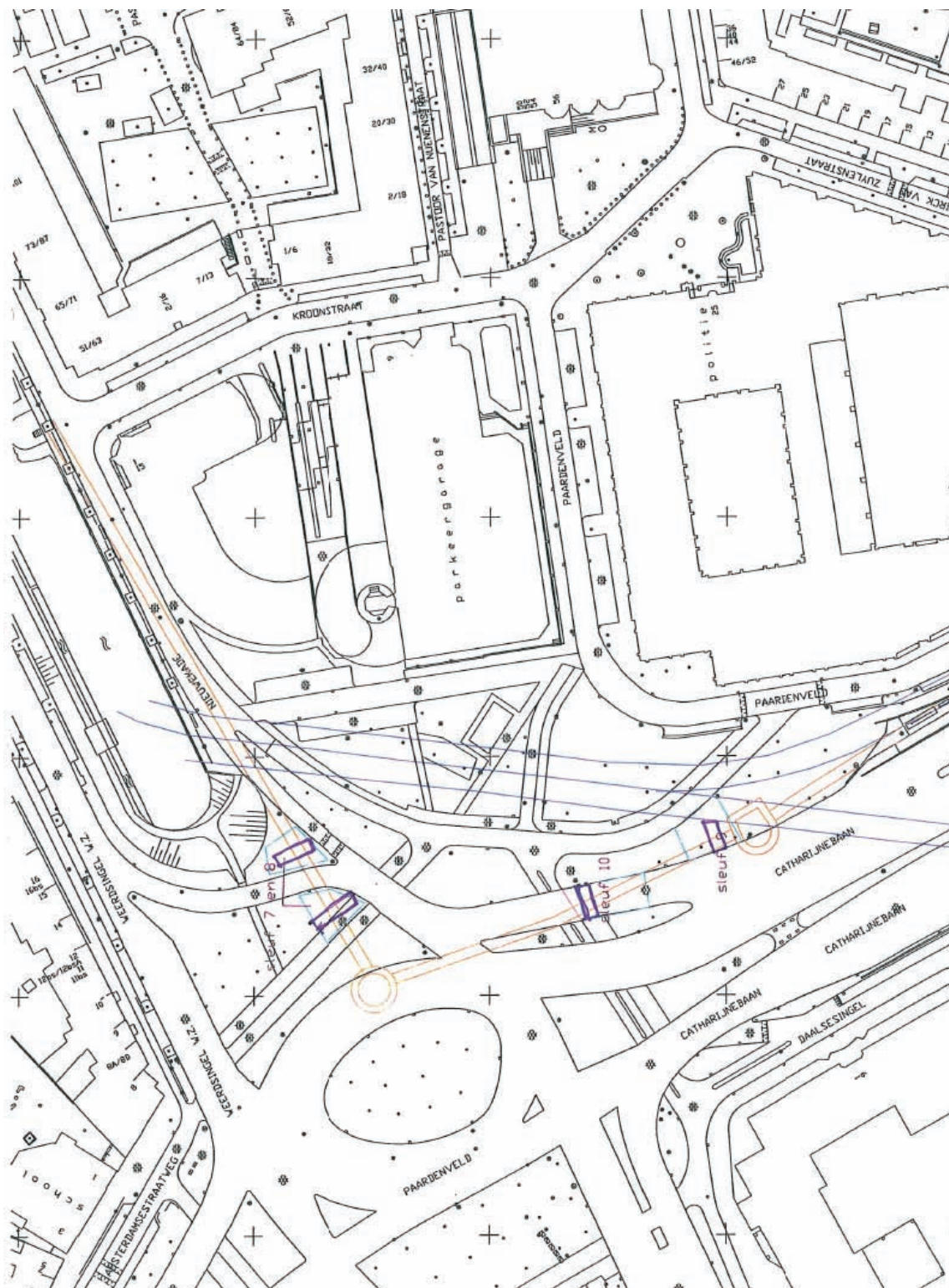


Fig. 5.2.8: locaties proefsleuven 7 t/m 10. Overgenomen uit Bakker 2006.

De betonnen kade uit 1948–1950 aan de stadskant van de Catharijnesingel is bij de aanleg van de Catharijnebaan slechts gedeeltelijk gesloopt. De onderbouw, die bestaat uit een fundering van houten palen met daarop een massieve betonnen voet en aan de waterkant een bekleding van gestapelde basaltzuilen, is nog grotendeels aanwezig<sup>93</sup>.

#### Ellendigenkapel en Ellendigenkerkhof

In 1975 is op het terrein van verzekeringsmaatschappij De Utrecht in opgeworpen grond een beeld gevonden van een Christuskind met vogel<sup>94</sup>. Dit beeld is zeer vermoedelijk afkomstig van de Ellendigenkapel of het kerkhof. In datzelfde jaar is aan de westkant van de Catharijnebaan een keramische sculptuur gevonden die mogelijk eveneens van het Ellendigenkerkhof afkomstig is<sup>95</sup>.

#### St. Jobsgasthuis (fig. 5.2.9)

Bij de aanleg van een parkeerterrein op het Leidseveer in mei 1970 zijn middeleeuws muurwerk en menselijke skeletten aangetroffen<sup>96</sup>. Het vermoeden dat het hier ging om restanten van het St. Jobsgasthuis werd in de winter van 1980/1981 bevestigd, toen aan de Daalsestraat een opgraving plaatsvond ten behoeve van de bouw van Hoog Catharijne<sup>97</sup>. Bij de opgraving werden 175 skeletten gelicht, terwijl nog eens circa 150 individuen uit ongeveer 40 knekelkuilen en verzamelkisten geborgen zijn. De grafkisten lagen opgestapeld tot op een diepte van ongeveer 75 tot 150 cm + NAP. Ook aan de zuidzijde, deels buiten de kapel, is een verzamelkuil gevonden, waaruit eveneens skeletresten zijn geborgen<sup>98</sup>.

#### Iepen uit 1778 langs het Moreelsepark

Langs het Moreelsepark staan nog enige iepen die dateren uit 1778, die destijds langs de singelweg zijn aangeplant in het kader van het omvormen van de stadsverdedigingswerken tot plantsoengordel. Deze iepen hebben een hoge cultuurhistorische waarde.

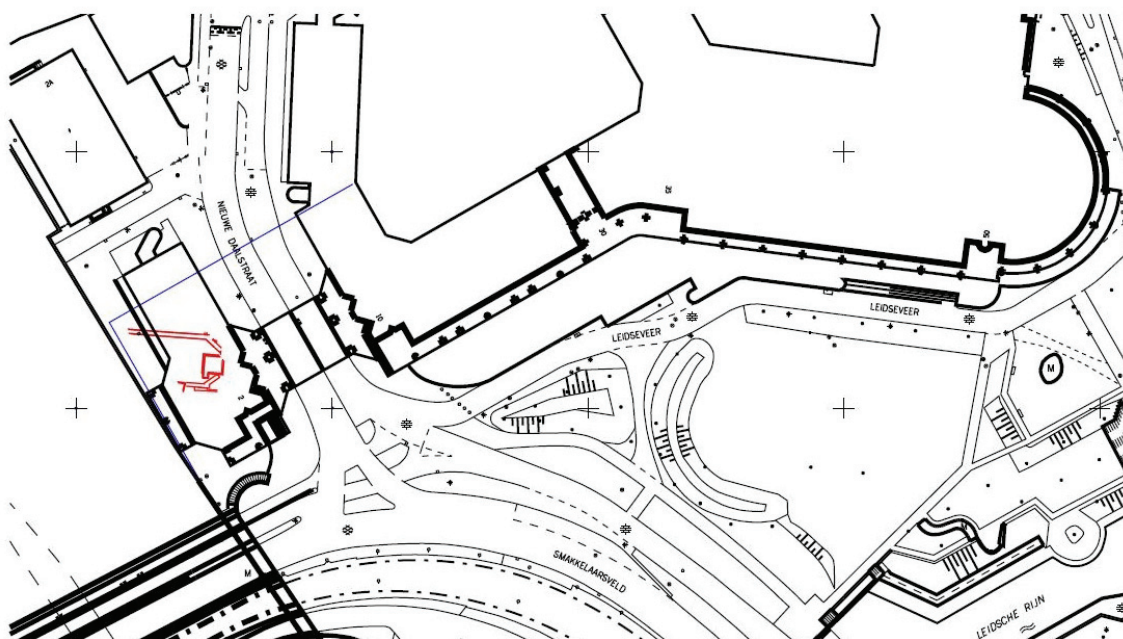


Fig. 5.2.9: ligging van het St. Jobsgasthuis (rood) ten opzichte van Smakkelaarsveld.

<sup>93</sup> Van Geenen 2008.

<sup>94</sup> ARCHIS 2: waarnemingsnummer 43261.

<sup>95</sup> ARCHIS waarneming 43261.

<sup>96</sup> ARCHIS 2: waarnemingsnummer 26262

<sup>97</sup> De Groot & Hoekstra 1980: 60–62.

<sup>98</sup> Pot 1989: 9a–10 en uit de opgravingsdocumentatie.

#### 5.2.4 Archeologische verwachtingen gespecificeerd naar periode

Prehistorie: voor de Bronstijd en IJzertijd is de archeologische verwachting laag. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen.

Voor de Romeinse tijd geldt eveneens een lage verwachting, met uitzondering van twee gebieden:

- Voor het gebied tussen de Lange Koestraat en Boven Clarenburg is de archeologische verwachting hoog in verband met de vermoedelijke aanwezigheid van de oude hoofdgeul van de Rijn.
- Voor het gebied ter hoogte van de Mariaplaats geldt eveneens een hoge archeologische verwachting, omdat hier mogelijk de Romeinse grensweg gelopen heeft.

In het algemeen geldt voor de Romeinse tijd dat langs oude geulen van de Rijn en eventueel de Vecht sporen van menselijke activiteiten kunnen worden aangetroffen.

Middeleeuwen tot 1122: deelgebied Catharijnesingel lag tot 1122 ten westen van de zich ontwikkelende stad Utrecht. Het gebied was tot 1122 (grotendeels) onbebouwd. In de vroege Middeleeuwen werd het deelgebied tussen de Lange Koestraat en Boven Clarenburg doorkruist door de oude Rijn. De archeologische verwachting voor de Middeleeuwen tot 1122 is derhalve laag, met uitzondering van het gebied tussen de Lange Koestraat en Boven Clarenburg, waar de middeleeuwse Rijnbedding kan worden aangetroffen. Verder geldt dat in en langs oude geulen van de Rijn en Vecht, en langs de Vleutenscheweg en Vleutenschevaart sporen van menselijke activiteiten kunnen worden aangetroffen.

Middeleeuwen vanaf 1122 en Nieuwe Tijd: voor deze periode is de archeologische verwachting zeer hoog. De volgende archeologische waarden kunnen in deelgebied Catharijnesingel worden aangetroffen:

- Resten van de stadsmuur en de stadstorens, resten van negentiende eeuwse beschoeiing (beschoeiingsankers, hout) aan de stadzijde
- Resten van de oorspronkelijke stadsbuitengracht: oorspronkelijke grachtvulling, kademuur en eventueel beschoeiing aan de westkant van de gracht, kademuur (1948-1950) aan de stadzijde van de gracht
- Resten van de singelweg langs de Catharijnesingel
- Resten van de ringweg langs de stadzijde van de stadsmuur
- Funderingsresten van de Catharijnebrug tegenover de Catharijnepoort (westkant Catharijnesingel)
- Resten van kasteel Vredenburg: funderingsresten van de westelijke kasteelmuur, noordwest toren en zuidwest toren, oorspronkelijke grachtvulling en puinvulling in de gracht van de sloop van het kasteel
- Resten van de oude Vleutenscheweg en Vleutenschevaart: resten van oud wegdek/ bestrating, kades, beschoeiingen
- Resten van de oude Leidscheweg en Leidschevaart; resten van oud wegdek / bestrating, kades, beschoeiingen
- Resten van gebouwen behorende tot de voorstad Buiten Catharijne
- (Verplaatste) resten van het vijftiende en zestiende eeuwse Ellendigenkerkhof
- Resten van de zestiende eeuwse Corneliskapel (en kerkhof??) tegenover verkeersplein Paardeveld
- Resten van bebouwing vanaf de zestiende eeuw langs de westoever van de Catharijnesingel: boerderijen, landhuizen, bedrijven
- Resten van de zeventiende eeuwse Leidsche Veer
- Resten van de Smakkelaarsbrug
- Iepen uit 1778 langs het Moreelsepark

### 5.2.5 Verwachte archeologische waarden gespecificeerd naar bodemingreep

Voor deelgebied Catharijnesingel worden de volgende bodemingrepen voorzien:

1) Het leggen van kabels en leidingen aan de westzijde van de Catharijnesingel: 9 deelgebieden, totaal met een lengte van ruim 1 km

Hieronder worden per deelgebied de verwachte archeologische waarden opgenoemd:

Deelgebied 1: Vecht, Corneliskapel, bebouwing vanaf 16 eeuw langs de singelweg (boerderijen, landhuizen, bedrijven)

Deelgebied 2: Vecht?, bebouwing vanaf zestiende eeuw langs de singelweg (boerderijen, landhuizen, bedrijven)

Deelgebied 3: noord-zuid tracé langs westkant Catharijnesingel: bebouwing vanaf de zestiende eeuw langs de singelweg (boerderijen, landhuizen), waaronder één monumentaal landhuis, bebouwing vanaf achttiende-/negentiende eeuw (woonhuizen, bedrijven); oost-west tracé: stadsmuur, middeleeuwse kademuur westzijde Catharijnesingel, kademuur 1948-1950 oostzijde Catharijnesingel

Deelgebied 4: noord-zuid tracé westkant Catharijnesingel: hoofdgeul Rijn, restgeulen Rijn, Catharijneklooster, Vleutenschevaart (kades), Leidschevaart (kades), Leidscheveer, brug over Vleutenschevaart vanaf zestiende eeuw of eerder t/m twintigste eeuw, brug over Leidschevaart / Leidsche Rijn vanaf zeventiende eeuw t/m twintigste eeuw, Smakkelaarsbrug (bruggenhoofden, duiker), (verplaatste) resten Ellendigenkerkhof, bebouwing Buiten Catharijne, bebouwing vanaf de zeventiende eeuw

Deelgebied 5: noord-zuid tracé westkant Catharijnesingel: hoofdgeul middeleeuwse en Romeinse Rijn, Catharijneklooster, (verplaatste) resten Ellendigenkerkhof, bruggenhoofden brug kasteel Vredenburg, middeleeuwse kademuur westzijde Catharijnesingel, laatmiddeleeuwse bebouwing langs singelweg, bebouwing vanaf zeventiende eeuw langs de singelweg (Moreelse), vanaf 1861 Stationswijk

Deelgebied 6: noord-zuid tracé westkant Catharijnesingel: hoofdgeul middeleeuwse en Romeinse Rijn, middeleeuwse kademuur westzijde Catharijnesingel (contrescarp tegenover bastion Vredenburg), bebouwing vanaf zeventiende eeuw langs de singelweg (Moreelse), vanaf 1861 Stationswijk

Deelgebied 7: noord-zuid tracé westkant Catharijnesingel: restgeul Rijn, Romeinse weg, vanaf 1861 Stationswijk; oost-west tracé onder Catharijnesingel door: geen verwachtingen

Deelgebied 8: noord-zuid tracé westkant Catharijnesingel: restgeul Rijn, Romeinse weg, vanaf 1861 Stationswijk

Deelgebied 9: noord-zuid tracé westkant Catharijnesingel: Romeinse weg, Mariabolwerk, grachten Mariabolwerk, Mariagracht (Moreelse), iepen uit 1778, vanaf 1861 Stationswijk; oost-west tracé onder Catharijnesingel door: geen verwachtingen

2) Het leggen van kabels en leidingen onder het Moreelseviaduct (deelgebied 10)

Verwachte archeologische waarden: restgeul Rijn, stadsmuur, stadstoren, middeleeuwse kade westzijde Catharijnesingel, kade 1948-1950 oostzijde Catharijnesingel, grachtvulling.

Op deze locatie zijn door Tauw geen metingen verricht en er zijn geen proefsleuven gegraven. Het is niet bekend of en op welke diepte eventuele resten van de stadsverdedigingswerken aanwezig zijn. Er moet rekening mee gehouden worden dat de stadsmuur in het gebied ten zuiden van kasteel Vredenburg aan de oostkant van de spuikoker uit 1969 ligt. De "overlevingskansen" van de funderingsresten van stadsmuur en stadstorens zijn hier dus een stuk groter geweest dan in het gedeelte ten noorden van de Catharijnepoort.



3) Het leggen van kabels en leidingen in het tracé Achter Clarenburg (noordpunt, kruising met Vredenburg) – Rijnkade (deelgebied 11)

Verwachte archeologische waarden: stadsmuur, stadstoren, funderingsresten (en kelders?) van stadsbebouwing vanaf de late Middeleeuwen.

Op deze locatie zijn door Tauw geen metingen verricht en er zijn geen proefsleuven gegraven. Het is niet bekend of en op welke diepte eventuele resten van de stadsverdedigingswerken aanwezig zijn. Er moet rekening mee gehouden worden dat de stadsmuur zich in het gebied ten zuiden van kasteel Vredenburg aan de oostkant van de spuikoker uit 1969 bevindt. De “overlevingskansen” van de funderingsresten van stadsmuur en stadstorens zijn hier dus een stuk groter geweest dan in het gedeelte ten noorden van de Catharijnepoort.

4) Het leggen van kabels en leidingen in het tracé Knipstraat–Bergstraat (deelgebied 12)

Verwachte archeologische waarden: stadsmuur???, stadstoren, kaderesten Catharijnesingel, grachtvulling, aan stadzijde: funderingsresten (en kelders?) van stadsbebouwing vanaf de late Middeleeuwen.

De metingen van Tauw hebben in het tracé Knipstraat–Bergstraat geen sporen van de stadsmuur en/of de stadstoren aan het einde van de Bergstraat gedocumenteerd. Ter plekke van de Knipstraat–Bergstraat wordt de stadsmuur gesneden door de spuikoker uit 1696, waarvan de onderkant op 2,45 m –NAP ligt. Het lijkt daarom zeer onwaarschijnlijk dat zich op deze locatie nog resten van de stadsmuur bevinden. De stadstoren aan het einde van de Bergstraat ligt echter gedeeltelijk ten westen van de spuikoker en is derhalve mogelijk gedeeltelijk bewaard gebleven (hoewel de toren dus niet door Tauw is waargenomen).

5) Rioleringswerkzaamheden oostzijde Catharijnesingel, Mariaplaats, Willemsplantsoen (deelgebieden 13 en 14)

Verwachte archeologische waarden deelgebied 13, tracé langs oostzijde Catharijnesingel: stadsmuur, ringweg binnen stadsmuur, berm / kade langs buitenkant stadsmuur, Claustraal huis nr 10 aan de binnenkant van de stadsmuur (tegen stadsmuur aangebouwd)

Verwachte archeologische waarden deelgebied 14, tracé langs oostzijde Catharijnesingel: stadsmuur, ringweg binnen stadsmuur, berm / kade langs buitenkant stadsmuur (noordelijk deel deelgebied 14), Claustraal huis nr 10 aan de binnenkant van de stadsmuur (tegen stadsmuur aangebouwd), laatmiddeleeuwse bebouwing (zuidelijk deel deelgebied 14)

6) Rioleringswerkzaamheden ten noorden van Vredenburg tot aan Paardenveld (deelgebied 15)

Verwachte archeologische waarden: stadsmuur, stadstorens, ringweg binnen stadsmuur, restanten laatmiddeleeuwse t/m twintigste eeuwse stadsbebouwing

7) Kabel & leiding tracé rondom noordelijk deel Smakkelaarsveld (deelgebied 16)

Verwachte archeologische waarden: St. Jobsgasthuis, laatmiddeleeuwse bebouwing aan de noordzijde van de Vleutenschevaart, bebouwing vanaf de zestiende eeuw

8) Aanleg bouwput t.b.v. verleggen kabels en leidingen Smakkelaarsveld / Leidsche Rijn (deelgebied 17)

Verwachte archeologische waarden: Ellendigenkerhof, Leidschevaart (kades), Leidscheweg, bebouwing vanaf de zestiende eeuw.

9) Kabel & leidingen tracés Gildenkwartier, Radboudkwartier, Moreelsepark (deelgebied 18)

Verwachte archeologische waarden: Romeinse en middeleeuwse Rijn, Romeinse grensweg, moesgrachten Moreelse (Mariagracht en Moesgracht/Herengracht)

10) Verwijderen bak Catharijnebaan

Verwachte archeologische waarden: noordwest toren Vredenburg op 3 tot 4 m –mv., zuidwest toren Vredenburg op circa 0,40 m –NAP, westelijke kasteelmuur op 2 tot 3 m –mv., De omvang van de zuidwest toren kan nog circa 24 x 9 m bedragen bij een hoogte van 1,5 meter.

- 11) Aanleg Catharijnesingel: de nieuwe Catharijnesingel komt enigszins ten oosten van de historische stadsbuitengracht te liggen.

Verwachte archeologische waarden: funderingen kademuur 1948–1950 (betonnen voet, houten funderingspalen, bekleding basaltzuilen), grachtvulling, duiker tegenover hoektoren in noordwest hoek Catharijnesingel, noordwest toren Vredenburg op 3 tot 4 m –mv., zuidwest toren Vredenburg op circa 0,40 m –NAP, westelijke kasteelmuur op 2 tot 3 m –mv., stadsmuur op zeer wisselende diepte, stadstorens. De omvang van de zuidwest toren van Vredenburg kan nog circa 24 x 9 m bedragen bij een hoogte van 1,5 meter.

- 12) Aanleg toerit parkeergarage Corio Vredenburgplein noordelijk deel: deze toerit loopt langs de westelijke oever van de Catharijnesingel vanaf de Bergstraat onder bovengenoemde ondergrondse fietsenstalling en “horeca”ruimte naar de parkeergarage onder het Vredenburgplein.

Verwachte archeologische waarden westkant: resten hoofdgeul en/of restgeul Romeinse en middeleeuwse Rijn, resten van een door Tauw gedocumenteerde fundering die mogelijk in relatie staat tot de Catharijnebrug en Catharijnepoort op een diepte van circa 1,5 m –mv (bruggenhoofd? voorpoort? wachthuisje?), resten van oostelijk deel Catharijnebrug?, Vleutenschevaart (kades), Vleutenscheweg, Leidscheveer, bruggen over Vleutenschevaart en Leidschevaart, Smakkelaarsbrug, bebouwing Buiten Catharijne vanaf dertiende/veertiende eeuw, overige bebouwing vanaf zeventiende en achttiende eeuw, verplaatste resten van het Ellendigenkerkhof, kademuur en beschoeiing Catharijnesingel.

Verwachte archeologische waarden oostkant: funderingen kademuur 1948–1950 (betonnen voet, houten funderingspalen, bekleding basaltzuilen), grachtvulling, noordwest toren Vredenburg op 3 tot 4 m –mv., zuidwest toren Vredenburg op circa 0,40 m –NAP, westelijke kasteelmuur op 2 tot 3 m –mv. De omvang van de zuidwest toren van Vredenburg kan nog circa 24 x 9 m bedragen bij een hoogte van 1,5 meter.

- 13) Aanleg toerit parkeergarage Corio Vredenburgplein zuidelijk deel: deze toerit loopt langs de westelijke oever van de Catharijnesingel vanaf de Mariaplaats naar het noorden naar de parkeergarage onder het Vredenburgplein.

Verwachte archeologische waarden: Romeinse en middeleeuwse Rijn, Romeinse grensweg, middeleeuwse kademuur westzijde Catharijnesingel.

- 14) Aanleg expeditietunnel Muziekpaleis: deze tunnel loopt tussen de Catharijnesingel en het tracé van de stadsmuur.

Te verwachten archeologische waarden: stadsmuur op een vanaf de Catharijnepoort tot halverwege de Lange Koestraat afnemende diepte van 2,5 tot 3,8 m –mv., funderingsresten van twee poortgebouwen van de Catharijnepoort op 1 tot 2,5 m –mv., noordwest toren Vredenburg op 3 tot 4 m –mv., westelijke kasteelmuur op 2 tot 3 m –mv., funderingen kade 1948–1950 (betonnen voet, houten funderingspalen, bekleding van basaltzuilen).

- 15) Aanleg bruggenhoofden brug Mariaplaatsbrug

Verwachte archeologische waarden: kademuur westkant Catharijnesingel, funderingspalen oude Mariaplaatsbrug, kademuur 1948–1950 oostkant Catharijnesingel, grachtvulling.

Aanleg bruggenhoofden Knipstraatbrug

Verwachte archeologische waarden: stadsmuur?, kademuur westkant Catharijnesingel.

De metingen van Tauw hebben ter plekke van het geplande bruggenhoofd van de Knipstraatbrug geen funderingsresten van de stadsmuur en/of de stadstoren aan het einde van de Bergstraat aangetroffen. Het is mogelijk dat de muur en de toren hier geheel verdwenen zijn bij de aanleg van de spuikoker in 1969. De stadsmuur en de stadstoren liggen hier echter gedeeltelijk buiten (ten westen van) het tracé van de spuikoker, zodat niet kan worden uitgesloten dat er nog funderingsresten aanwezig zijn. De metingen van Tauw geven niet een garantie van 100%.

Ten tijde van de uitvoering van dit bureauonderzoek stonden de twee volgende bodemingrepen nog in het ontwerp, maar zijn inmiddels hieruit geschrap<sup>99</sup>:

16) Aanleg ondergrondse fietsenkelder Smakkelaarsveld (onder zuidelijk deel Catharijnebrug aan westkant Catharijnesingel)

Verwachte archeologische waarden: funderingsresten Catharijnebrug?, Leidscheveer, brug over Leidschevaart / Leidsche Rijn, Smakkelaarsbrug, bebouwing Buiten Catharijne vanaf dertiende/veertiende eeuw, overige bebouwing vanaf zeventiende en achttiende eeuw, resten van het Ellendigenkerkhof.

17) Aanleg ondergrondse "horeca"ruimte (onder noordelijk deel Catharijnebrug aan westkant Catharijnesingel)

Verwachte archeologische waarden: resten van een door Tauw gedocumenteerde fundering die mogelijk in relatie staat tot de Catharijnebrug en Catharijnepoort op een diepte van circa 1,5 m - mv. (bruggenhoofd? voorpoort? wachthuisje?), Vleutenschevaart (kades), Vleutenscheweg, Leidscheveer, brug over Vleutenschevaart, Smakkelaarsbrug, bebouwing Buiten Catharijne vanaf dertiende/veertiende eeuw, overige bebouwing vanaf zeventiende en achttiende eeuw, verplaatste resten van het Ellendigenkerkhof.

---

<sup>99</sup> Mondelinge mededeling J. Deutekom d.d. 26 februari 2008.

## 5.3 SMAKKELAARVELD

### 5.3.1 Inleiding

Het Smakkelaarsveld wordt in het westen begrensd door de spoorlijn, in het noorden door kantoorgebouwen van Movares en FGH Bank, in het oosten door de Catharijnesingel en in het zuiden door de vroegere Leidseweg, het Gildenkwartier van Hoog Catharijne en het Stationsplein. Van oudsher is het Smakkelaarsveld een druk verkeersknooppunt, waar diverse belangrijke verkeersstromen samenkomen. In de huidige situatie zijn dit het Vredenburg, de Catharijnesingel, het Stationsplein, de Leidseveertunnel en de Van Sijpesteijntunnel. Het middengedeelte van het Smakkelaarsveld bestaat uit een veld met groen, water en kunst. Deze ruimte wordt met name gebruikt door personeel van de omliggende kantoren en voor kleinschalige, jaarlijkse festivals, zoals de introductieweken voor studenten en het bevrijdingsfestival. Verder staan er op het Smakkelaarsveld honderden fietsen geparkeerd, waarvan slechts een deel in klemmen.

Het Masterplan voor het Stationsgebied voorziet voor het Smakkelaarsveld een verbeterde verkeers- en verblijfsfunctie. Door een betere opname in verkeersroutes moet het Smakkelaarsveld haar oude rol van toegangspoort tot het centrum van de stad weer terugkrijgen. Daarnaast moet het Smakkelaarsveld een prettige verblijfsplek worden, waar mensen kunnen eten en drinken, lezen, internetten, winkelen, wonen en varen. Aan de westkant tegen het spoor aan komt de nieuwe Centrale Bibliotheek met op de bovenste verdiepingen woningen en in de kelder een parkeergarage. Het veld zelf moet als voortuin gaan fungeren voor de bibliotheek met aan de zuidkant de herstelde Leidsche Rijn en aan de oostkant de herstelde Catharijnesingel.

### 5.3.2 Historische achtergrond

Volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht geldt voor het gehele te ontwikkelen deel van het Smakkelaarsveld een hoge archeologische verwachting. Dit is het gevolg van de ligging van het Smakkelaarsveld direct buiten de stadspoort (Catharijnepoort) en langs twee belangrijke toegangs- en uitvalsroutes van de historische stad Utrecht, de Vleutenscheweg/Vleutenschevaart en de Leidscheweg/Leidschevaart. De hoge archeologische verwachting heeft betrekking op de periode vanaf de elfde/twaalfde eeuw. Van de tijd daarvoor is weinig bekend over het Smakkelaarsveld.

De oudste bekende archeologische waarde in het Smakkelaarsveld is de Vleutenscheweg, een voorloper van de huidige Vleutenseweg, die als landweg al bestond in de elfde eeuw, en mogelijk zelfs teruggaat tot de zevende eeuw<sup>100</sup>. Het ontstaan van de Vleutenscheweg als doorgaande route is gerelateerd aan de grootschalige ontginningen in het gebied ten westen van Utrecht, die voor een belangrijk deel in de elfde en twaalfde eeuw plaatsvonden. Langs de Vleutenscheweg werd in de elfde of twaalfde eeuw de Vleutenschevaart aangelegd. Deze waterweg speelde een belangrijke rol in het scheepvaartverkeer tussen Utrecht en Zuid-Holland. Toen Utrecht in 1122 het stadsrecht verwierf, werd direct begonnen met de ommuring en omgrachting van de historische stad, waardoor een strikte scheiding ontstond tussen de stad en de buitengebieden. Aan het einde van de twaalfde eeuw bestonden de stadsverdedigingswerken aan de westzijde van Utrecht uit de stadsmuur met torens en berm, de stadsbuitengracht en de Catharijnepoort. De Catharijnepoort vormde aan de westzijde de enige toegang tot de stad. Het Smakkelaarsveld lag direct vóór de Catharijnepoort, buiten de stad. De stadsbuitengracht was verbonden met de Vleutenschevaart. Het deel van de Vleutenschevaart dat het dichtst bij de stadspoort lag, fungeerde als haven voor schepen met vracht voor en uit Zuid-Holland. Vanaf de zestiende eeuw of eerder lag over de Vleutenschevaart vlak vóór de Catharijnepoort een brug.

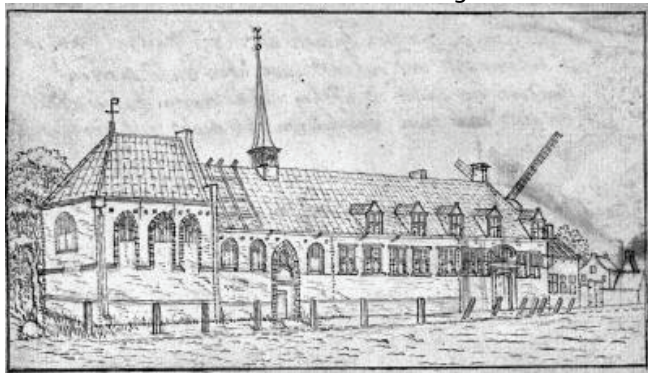
Langs de Vleutenscheweg en Vleutenschevaart is in de dertiende en veertiende eeuw de voorstad Buiten Catharijne ontstaan. Deze voorstad werd aan de zuidkant begrensd door de Hereweg, de voorloper van de Leidscheweg. In Buiten Catharijne bevonden zich naast een beperkt aantal woonhuizen vooral herbergen, kroegen, allerlei ambachtswerkplaatsen en bedrijven die met scheepvaart en handel van doen hadden, een lijnbaan, en verder enkele boerderijen en een hele reeks blekerijen. Tussen de Vleutenschevaart en de Hereweg / Leidscheweg lag vanaf circa 1402 het Ellendigenkerkhof met de Ellendigenkapel, bedoeld voor vreemdelingen die niet binnen de stad begraven konden worden (fig. 5.2.2, fig. 5.3.2). De Ellendigenkapel werd in 1578 afgebroken. De

<sup>100</sup> Mondelinge mededeling F. Kipp.

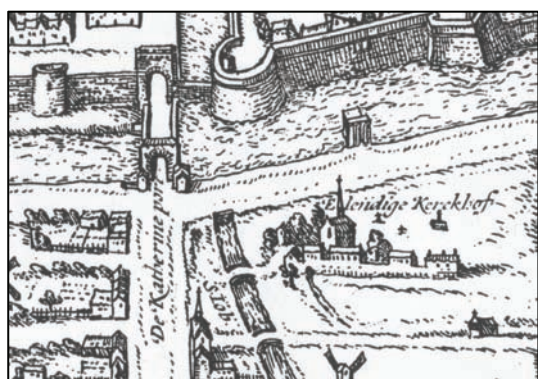
resten van het kerkhof zijn bij de aanleg van de Leidschevaart in de zeventiende eeuw grotendeels verdwenen en later bij de bouw van Hoog Catharijne verder opgeruimd. Tussen de Vleutenscheweg en Vleutenschevaart stond tussen 1504 en 1818 het St. Jobsgasthuis (fig. 5.2.2, fig. 5.2.9, fig. 5.3.1), dat zich eerst concentreerde op de behandeling van lijdens aan syphillis en later steeds meer een plaats werd waar ouden van dagen hun laatste levensdagen sleten. In 1664 werd ter verbetering van de trekvaart tussen Leiden en Utrecht langs de Leidscheweg de Leidschevaart, voorloper van de huidige Leidsche Rijn, aangelegd. De Leidschevaart werd vóór de Catharijnepoort verbonden met de aanlegplaats aan het einde van de Vleutenschevaart. Zo werd de Leidscheveer gevormd: een veerhaven voor trekschuiten en beurtschippers. Het belang van de Vleutenschevaart nam af ten gunste van de Leidscheveer. De singelbrug die over de mond van de Leidscheveer lag, heette de Smakkelaarsbrug (Dobbelaarsbrug). Hier dobbelden ("smakkelden") de schippers verplicht om de vracht. Ook over de Leidschevaart lag een brug.

In de zestiende en vooral zeventiende eeuw groeide de bevolking van Utrecht snel, waardoor de noodzaak tot stadsuitbreiding ontstond. Een eerste reactie hierop was een plan tot uitbreiding van de voorstad Buiten Catharijne tot een ruim opgezette, luxe woonwijk (Plan Moreelse, fig. 4.4). Dit plan had twee doelen: de woningnood binnen de stadsmuren te verlichten en tegelijkertijd kapitaalkrachtigen van elders aan te trekken. De uitvoering van het plan kwam echter na enkele jaren al tot stilstand vanwege de Tweede Engelse oorlog in 1665. De Franse bezetting kort hierna maakte definitief een einde aan de nieuwbouwplannen. Het middeleeuwse Buiten Catharijne werd geheel verwoest, en niet meer opgebouwd. Pas in 1829 kwam er een nieuw plan tot herziening en uitbreiding van de stad Utrecht (Plan Zocher, fig. 4.5). Belangrijke onderdelen van dit nieuwe plan waren het omvormen van de niet langer functionele stadsverdedigingswerken tot plantsoengordel en het realiseren van een stadsuitbreiding aan de westzijde. Van het nieuwe plan werd voornamelijk de omvorming van de verdedigingswerken gerealiseerd. Van de zorgvuldig ontworpen nieuwbouw kwam weinig terecht.

In 1843 werd de spoorlijn Utrecht–Amsterdam aangelegd, waardoor het oostelijke deel van het Smakkelaarsveld (het huidige plangebied) ruimtelijk werd afgesloten. De Leidseweg veranderde in een voorname winkelstraat. In 1902 verrees aan de Leidseweg 2–5 het hoofdgebouw van de Levensverzekeringmaatschappij De Utrecht (fig. 5.3.3). Dit Jugendstil-gebouw werd in 1974 gesloopt ten behoeve van de bouw van Hoog Catharijne. In 1928 werd de Leidseveerhaven gedempt ten behoeve van de aanleg van een rotonde, in verband met de toenemende verkeersdruk. In de twintigste eeuw had het Smakkelaarsveld diverse functies, variërend van winkelgebied en standplaats voor woonwagens tot ijzeropslagplaats, parkeerterrein en busstation, met daartussen diverse "restruimtes". Bij de bouw van Hoog Catharijne in de jaren zeventig van de vorige eeuw werd het tenslotte heringericht tot groene ruimte met diverse verkeersvoorzieningen.



*Fig. 5.3.1: het St. Jobsgasthuis omstreeks 1750–1770. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 38333.*



*Fig. 5.3.2: Ellendigenkapel en Ellendigenkerkhof*



*Fig. 5.3.3: foto uit 1917 van het hoofgebouw van op een uitsnede van de kaart van Hogenberg uit de Levensverzekerings-maatschappij De Utrecht. 1572. Bron: Wikipedia.*

### 5.3.3 Bekende archeologische waarden

#### St. Jobsgasthuis

Bij de aanleg van een parkeerterrein op het Leidseveer in mei 1970 zijn middeleeuws muurwerk en menselijke skeletten aangetroffen<sup>101</sup>. Het vermoeden dat het hier ging om restanten van het St. Jobsgasthuis werd in de winter van 1980/1981 bevestigd, toen aan de Daalsestraat een opgraving plaatsvond ten behoeve van de bouw van Hoog Catharijne<sup>102</sup>. Bij de opgraving werden 175 skeletten gelicht, terwijl nog eens circa 150 individuen uit ongeveer 40 knekelkuilen en verzamelkisten geborgen zijn. De grafkisten lagen opgestapeld tot op een diepte van ongeveer 75 tot 150 cm + NAP. Ook aan de zuidzijde, deels buiten de kapel, is een verzamelkuil gevonden, waaruit eveneens skeletresten zijn geborgen<sup>103</sup>.

#### Ellendigenkapel en Ellendigenkerkhof

In 1975 is op het terrein van verzekeringsmaatschappij De Utrecht in opgeworpen grond een beeld gevonden van een Christuskind met vogel<sup>104</sup>. Dit beeld is zeer vermoedelijk afkomstig van de Ellendigenkapel of het kerkhof. Over de aanwezigheid van eventuele overige resten van de Ellendigenkapel en het kerkhof is niets bekend.

#### Overige archeologische waarden

Over de aanwezigheid, aard, omvang, diepteligging enz. van eventuele overige archeologische waarden in het Smakkelaarsveld is niets bekend.

### 5.3.4 Archeologische verwachtingen

Prehistorie: voor de Bronstijd en IJzertijd is de archeologische verwachting laag. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen.

Voor de Romeinse tijd geldt eveneens een lage verwachting. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen.

Middeleeuwen tot de elfde eeuw: de archeologische verwachting voor de Middeleeuwen tot de elfde eeuw is laag. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen.

Middeleeuwen vanaf de elfde eeuw en Nieuwe Tijd: voor de periode vanaf de elfde eeuw geldt een hoge archeologische verwachting. De volgende archeologische waarden kunnen in het plangebied worden aangetroffen:

<sup>101</sup> ARCHIS 2: waarnemingsnummer 26262

<sup>102</sup> De Groot & Hoekstra 1980: 60-62.

<sup>103</sup> Pot 1989: 9a-10 en uit de opgravingsdocumentatie.

<sup>104</sup> ARCHIS 2: waarnemingsnummer 43261

- Resten van de stadsverdedigingswerken: stadsmuur, Catharijnepoort, stadsbuitengracht, kades, bruggehoofden.
- Resten van de oude Vleutenscheweg en Vleutenschevaart: resten van oud wegdek/ bestrating, kades, beschoeiingen
- Resten van de oude Leidscheweg en Leidschevaart; resten van oud wegdek / bestrating, kades, beschoeiingen
- Resten van bruggen over de Vleutenschevaart vanaf zestiende eeuw of eerder t/m twintigste eeuw
- Resten van bruggen over Leidschevaart vanaf zeventiende eeuw t/m twintigste eeuw
- Resten van de Smakkelaarsbrug
- Resten van gebouwen behorende tot de voorstad Buiten Catharijne
- Resten van het Ellendigenkerkhof
- Resten van begravingen en knekelkuilen van het St. Jobsgasthuis
- Resten van (funderingen van) gebouwen uit de 19de en 20de eeuw

## 5.4 OV-TERMINAL EN NIEUWE STATIONSSTRAAT

### 5.4.1 Inleiding

Deelgebied OV-terminal beslaat het huidige Centraal Station van Utrecht inclusief busstations en tramhaltes en wordt aan de noordzijde begrensd door de Leidseveertunnel, aan de oostzijde door de Spoorstraat, aan de zuidkant door een denkbeeldige lijn van Sterrenbos naar de Asselijnstraat, en aan de westzijde door de Mineurslaan en het Jaarbeursplein. Station Utrecht Centraal accommodeert thans 57 miljoen reizigers per jaar. De verwachting is dat het aantal passagiers in 2020 zal verdubbelen tot circa 100 miljoen.

Deelgebied Nieuwe Stationsstraat ligt aan de oostkant direct voor station Utrecht Centraal en strekt zich uit over een lengte van 570 meter van de Leidsche Rijn aan de noordzijde tot de gebouwen van NS aan het Moreelsepark aan de zuidzijde.

De kern van de nieuwe OV-terminal wordt gevormd door een brede, overdekte hal, die de perrons van trein, bus en tram overspant. Aan weerszijden van de hal worden ruime, verhoogde pleinen gerealiseerd, waar zich nieuwe en ruime entrees tot het station bevinden. De ruim opgezette stationshal krijgt langs de noordzijde een zogenaamde interwijkverbinding, een van de stationshal afgescheiden verbinding voor voetgangers tussen de nieuwe verhoogde pleinen aan de westzijde en oostzijde van het station. De interwijkverbinding vormt een essentieel onderdeel van de route (Centrumboulevard) tussen de binnenstad en het Jaarbeursterrein. De huidige buurtperrons worden verbreed. Er komen nieuwe busstations aan de oostzijde en westzijde van het spoor. Het nieuwe tramstation komt i.p.v. aan de oostzijde, aan de westzijde te liggen. De bestaande fietsenstallingen rond het station worden uitgebreid. Daarnaast wordt een fietsgebouw aangelegd boven het busstation aan de oostzijde en komt er een extra fietsenstalling aan de westzijde onder het nieuwe verhoogde stationsplein.

De Nieuwe Stationsstraat heeft straks niet alleen een verkeersfunctie, maar ook een representatieve functie als plek van aankomst voor de vele reizigers van het Centraal Station. De Nieuwe Stationsstraat wordt daarom ruim opgezet en voorzien van stedelijk groen. De baan voor het openbaar vervoer wordt afgescheiden van het overige verkeer. De Nieuwe Stationsstraat is straks alleen toegankelijk voor fietsers, voetgangers, expeditieverkeer, taxi's en auto's die reizigers ophalen of wegbrengen. (kiss&ride).

Zowel ten behoeve van de bouw van de OV-terminal als de aanleg van de Nieuwe Stationsstraat worden diverse ondergrondse infrastructurele werkzaamheden uitgevoerd.

### 5.4.2 Historische achtergrond

Volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht geldt voor het deelgebied OV-terminal een hoge archeologische verwachting. Ook het middelste en uiterst noordelijke deel van deelgebied Nieuwe Stationsstraat staan op deze Waardenkaart aangegeven als gebieden met een hoge archeologische verwachting. Voor de OV-terminal en het middelste deel van de Nieuwe Stationsstraat wordt dit veroorzaakt door de ligging ter plekke van de hoofdgeul van de middeleeuwse en Romeinse Oude Rijn. Het meest noordelijke deel van de Nieuwe Stationsstraat ligt direct ten zuiden van de historische Leidschevaart/Leidsche Rijn.

Voor beide deelgebieden zijn geen gegevens bekend uit de prehistorie. Het is mogelijk dat oeverwallen van de Rijn in de deelgebieden waren bewoond, maar hiervan zijn tot op heden geen sporen aangetroffen. In de Romeinse tijd lagen beide deelgebieden ten westen van het castellum Traiectum en werden doorkruist door de Oude Rijn, de toenmalige noordgrens van het Romeinse Rijk (fig. 4.1). De exacte locatie van de oude Rijnbedding is in de deelgebieden niet bekend. Mogelijk liep de Romeinse grensweg door deelgebied Nieuwe Stationsstraat. Voor de Romeinse tijd bestaan voor de deelgebieden verder geen gegevens.

In de vroege Middeleeuwen liep de hoofdgeul van de Oude Rijn nog steeds dwars door de twee deelgebieden. Het wateraanbod van de rivier daalde in de vroege Middeleeuwen echter gestaag. In 1122 werd de Rijn bij Wijk bij Duurstede afgedamd. Vermoedelijk bleef de Oude Rijn daarna enige tijd in beperkte mate watervoerend, tot het einde van de twaalfde eeuw. De deelgebieden lagen in deze periode ten westen van de zich ontwikkelende stad Utrecht, en kwamen bij de aanleg van de stadsverdedingswerken in 1122 buiten de stad te liggen. Ten noorden van de deelgebieden ontwikkelde zich in de loop van de dertiende en veertiende eeuw de voorstad Buiten Catharijne. Het gebied ten zuiden van de voorstad bleef lange tijd een zeer landelijk karakter behouden. Vanwege de ligging van dit gebied op de stroomrug van de Oude Rijn was het zeer geschikt voor de landbouw. Op historische kaarten uit de zestiende t/m achttiende eeuw is te zien dat zich in de deelgebieden uitgestrekte landerijen bevonden. Met uitzondering van de windmolen de Voormolen (zestiende / zeventiende eeuw) ten zuiden van de Leidscheweg, die zowel op de kaarten van Deventer en Hogenberg van 1569–1572 als op de kaart van Braun uit 1649 (fig. 4.3) te zien is, staat op de kaarten geen bebouwing in de deelgebieden aangegeven. Deelgebieden OV-terminal en Nieuwe Stationsstraat behoorden in de late Middeleeuwen en begin van de Nieuwe Tijd tot het buitengerecht Lijnpad, dat was genoemd naar de gelijknamige weg het Lijnpad. Vermoed wordt dat in elk geval in de zeventiende eeuw langs het Lijnpad een aftakking van de Rijn gelopen heeft<sup>105</sup>.

In het kader van de stadsuitbreidingsplannen van Moreelse werd in 1664 de Leidschevaart aangelegd. Ten zuiden van de Leidschevaart werden in 1664–1665 evenwijdig aan de Catharijnesingel drie grachten gegraven: de Moesgracht (later omgedoopt tot Herengracht, westzijde huidige Stationsplein), de Bloemgracht (thans de Kruisvaart, langs de Mineurslaan) en de Blekersgracht (Croeselaan), later de moesgrachten genoemd (fig. 5.4.2). De drie grachten waren onderling verbonden door een dwarsvaart, de Mariagracht, die ter plaatse van het Mariabolwerk uitkwam op de Catharijnesingel. Voor de aanleg van de Mariagracht werd het Mariabolwerk afgegraven. Het westelijke deel van de bolwerkgracht bleef bestaan, waardoor het naastgelegen terrein de puntige vorm kreeg waaraan buitenplaats Puntenburg haar naam ontleende. Door de aanleg van het grachtenstelsel van Moreelse verdween de middeleeuwse verkaveling in het gebied tussen de Croeselaan en de Catharijnesingel en kreeg dit gebied een geheel nieuwe basisstructuur, die tot op heden doorwerkt. Als gevolg van het uitbreken van de Tweede Engelse Oorlog, de dood van Moreelse en de Franse bezetting werd van de plannen van Moreelse aan de westkant van de stad eigenlijk alleen de aanleg van het grachtenstelsel gerealiseerd. Van de geplande nieuwbouw kwam niets terecht (fig. 5.4.3). Langs de singelweg ontstond weliswaar enige bebouwing, maar niet de gestructureerde nieuwbouw die Moreelse voor ogen had gehad. In het gebied tussen de Catharijnesingel en de huidige spoorlijn ontstond aan het einde van de zeventiende eeuw een zone met landgoederen, waartoe onder andere de buitenplaatsen Puntenburg (fig. 5.4.1) en Nieuweroord behoorden. Deelgebieden OV-terminal en Nieuwe Stationsstraat bleven daardoor tot in de eerste helft van de negentiende eeuw een landelijk karakter behouden. Langs de moesgrachten werden

<sup>105</sup> Mondelinge mededeling F. Kipp.



dubbele bomenlanen geplant, mede waardoor het gebied in de achttiende en negentiende eeuw uitgroeide tot een geliefd oord voor wandelaars<sup>106</sup>.



*Fig. 5.4.1: buitenplaats Puntenburg met bijgebouwen en voortuin in 1893, kort voordat het werd afgebroken ten behoeve van de bouw van het tweede administratiekantoor van de Nederlandse Spoorwegen. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 31675.*



*Fig. 5.4.2: de stadsuitbreidingsplannen van Moreelse op een kaart uit 1664. Het noorden is links. Ten westen (onder) van de stad is het grachtenstelsel afgebeeld met van oost naar west (van boven naar onder) de Catharijnesingel, de Moesgracht, de Bloemgracht en de Blekersgracht. De dwarsgrachten zijn van zuid naar noord (van rechts naar links) de Tolsteeggracht, de Geertegracht, de Mariagracht en de Leidschevaart. Overgenomen uit Renes 2005.*

<sup>106</sup> Kipp 1995.



*Fig. 5.4.3: het gebied tussen de Moesgrachten omstreeks 1750 met links de Leidschevaart en op de voorgrond de Bloemgracht. Duidelijk is dat er van de door Moreelse geplande nieuwbouw weinig terecht is gekomen. Overgenomen uit Renes 2005: 35.*

In de negentiende eeuw kwam er verandering in het landelijke karakter van de deelgebieden. In 1838 werd besloten tot de aanleg van een spoorlijn langs de westzijde van de stad, die Utrecht zou verbinden met Amsterdam. Ter accommodatie van deze lijn opende de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij (NRS) op de plaats van het huidige Centraal Station in 1843 het eerste spoorwegstation van Utrecht. In de jaren daarna bouwden diverse spoorwegmaatschappijen in Utrecht stations voor spoorlijnen naar o.a. Amersfoort-Zwolle, 's-Hertogenbosch, Zeist en Baarn. Het station van de NRS trok echter de meeste reizigers, en werd uiteindelijk in 1904, na samenvoeging met het nabijgelegen Buurtstation omgedoopt tot Centraal Station. Door de centrale ligging ontwikkelde Utrecht zich al snel tot het belangrijkste spoorwegknooppunt van Nederland. In de jaren zestig van de negentiende eeuw werd de spoorlijn gedeeltelijk verdubbeld, waartoe de Herengracht (eerste Moesgracht) werd gedempt. De Bloemgracht werd ter compensatie hiervan verbreed en omgedoopt tot Kruisvaart<sup>107</sup>. Het spoorwegverkeer bleef groeien, zodat de spoorlijn na verloop van tijd vrijwel het gehele traject tussen de gedempte Herengracht en de Kruisvaart in beslag nam.



*Fig. 5.4.4: het Centraal Station van Utrecht in 1905. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 2491.*

<sup>107</sup> Kipp 1995.



*Fig. 5.4.5: het Centraal Station 1940–1960. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 2523.*

In 1865 werd het stationsgebouw uit 1843 vervangen door een nieuw gebouw. Zowel de NRS als de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) verhuisden in de jaren zestig van de negentiende eeuw hun hoofdkantoren van Amsterdam naar Utrecht en werden vanaf 1871 gezamenlijk gehuisvest in een nieuw gebouw in het Moreelsepark. Nadat de NRS in 1890 was overgenomen door de MESS volgde in 1895 een tweede gebouw (fig. 5.4.6), waarvoor buitenplaats Puntenburg werd opgekocht en afgebroken. In 1916 verenigden de MESS en de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM) zich in de N.V. Nederlandsche Spoorwegen, waarop opnieuw uitbreiding van de kantoorroimte noodzakelijk werd. Het hoofdgebouw van de buitenplaats Nieuweroord werd opgekocht en afgebroken, waarna in 1918 in het Moreelsepark een derde hoofdkantoor werd neergezet (fig. 5.4.7). Vanwege de karakteristiek vorm kreeg dit gebouw de bijnaam “de Inktpot”. In 1987 werd tenslotte het vierde hoofdgebouw van de Nederlandse Spoorwegen neergezet. Alle vier gebouwen worden nog steeds door de Spoorwegen gebruikt. De drie gebouwen aan het Moreelsepark hebben de status van Rijksmonument. In 1936 werd het stationsgebouw grondig gerenoveerd. Dit nieuwe gebouw werd korte tijd later door een brand grotendeels in de as gelegd en vervolgens met doorvoering van enige verbeteringen herbouwd. In de jaren zeventig vond in het kader van de ontwikkeling van Hoog Catharijne opnieuw een grondige renovatie van het stationsgebouw plaats. Het oude gebouw werd afgebroken om plaats te maken voor een nieuw, hooggelegen station, dat in 1973 werd geopend. Eind jaren tachtig werd dit station uitgebreid en opnieuw geopend in 1989.



*Fig. 5.4.6: het tweede hoofdgebouw van de Nederlandse Spoorwegen met rechts op de achtergrond het eerste hoofdgebouw, omstreeks 1930. Bron: Utrechts Archief catalogusnr. 4521.*



*Fig. 5.4.7: het derde hoofdgebouw van de Nederlandse Spoorwegen, "de Inktpot", in 1925. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 4501.*



*Fig. 5.4.8: luchtfoto van Centraal Station Utrecht en omgeving uit 1946, gemaakt door KLM. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 4892.*



*Fig. 5.4.9: de Stationswijk omstreeks 1960–1965 met op de achtergrond Centraal Station Utrecht. Bron: Utrechts Archief, catalogusnr. 22803.*

De centrale ligging van het spoorwegnet had ook nadelen. Aan het eind van de negentiende en begin van de twintigste eeuw begonnen de spoorlijnen steeds meer een barrière te vormen voor het groeiende wegverkeer. In 1906–1908 werd in de Leidseweg een tunnel aangelegd, zodat er tenminste één vrije doorgang was voor het verkeer tussen oost en west. Vanaf 1936 werd gewerkt aan een meer structurele oplossing, namelijk het aanleggen van spoordijken over het gehele traject van de spoorlijnen, zodat overal ongelijkvloerse, veilige kruisingen ontstonden. Het aantal kruisingen liep hierdoor echter sterk terug, zodat de hoge spoordijken op sommige plaatsen nieuwe barrières gingen vormen.

In de tweede helft van de negentiende eeuw raakte het gebied tussen het huidige Centraal Station en de Catharijnesingel steeds meer bij de stedelijke ontwikkelingen betrokken. In 1861 werd in dit gebied de woonwijk Stationswijk gerealiseerd, een verlate uitvoering van een deel van het plan Zocher (fig. 5.4.9). Deze woonwijk moest in de jaren zeventig het veld ruimen voor de bouw van Hoog Catharijne. In 1873 stichtte de liefdadige Vereniging van Sint Josef ten zuiden van het Moreelsepark de Sterrenhof, dat een gastvrij onderdak bood aan minder bedeelden. De Sterrenhof geldt thans als een uniek, gaaf hofje, een voorbeeld van romantisch classicistische negentiende eeuwse bouwkunst. Andere, gezichtsbepalende bouwwerken uit de periode vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw zijn het Stads- en Academisch Ziekenhuis Utrecht (SAZU, later AZU) (1869), de elektrische centrale van de PEGUS aan de Nicolaas Beetsstraat (1905) en een aantal universitaire instituten. Vanaf de jaren zeventig van de vorige eeuw maken deelgebieden OV-terminal en Nieuwe Stationsstraat geïntegreerd deel uit van Hoog Catharijne.

### **5.4.3 Bekende archeologische waarden**

#### Romeinse en middeleeuwse Rijn

Uit onderzoek is bekend dat de hoofdgeul van de Rijn in de Romeinse tijd en Middeleeuwen tot aan het einde van de twaalfde eeuw na Christus dwars door deelgebieden OV-terminal en Nieuwe Stationsstraat gelopen heeft. De exacte ligging en loop van de oude Rijngeul is een belangrijk thema in de archeologie binnen de gemeente Utrecht.

#### Overige archeologische waarden

Over de aanwezigheid, aard, omvang, diepteligging enz. van eventuele overige archeologische waarden in deelgebieden OV-terminal en Nieuwe Stationsstraat is niets bekend.

#### **5.4.4 Archeologische verwachtingen**

Prehistorie: voor de Bronstijd en IJzertijd is de archeologische verwachting laag. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen.

Voor de Romeinse tijd geldt voor de kern van beide deelgebieden en het zuidelijke deel van de nieuwe Stationsstraat een hoge verwachting. Onderzoek heeft aangetoond dat de hoofdgeul van de Rijn in de Romeinse tijd dwars door de deelgebieden OV-terminal en Nieuwe Stationsstraat heeft gelopen. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen. Ten zuiden van de hoofdgeul van de Romeinse Rijn kunnen zich resten bevinden van de Romeinse grensweg, wachttorens langs de grensweg, begravingen en nederzettingen.

Middeleeuwen tot circa 1200 AD: voor de kern van beide deelgebieden geldt een hoge archeologische verwachting, omdat hier tot het einde van de twaalfde eeuw na Christus de hoofdgeul van de Rijn gelopen heeft. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten uit de (vroeg) Middeleeuwen worden aangetroffen.

Late Middeleeuwen t/m achttiende eeuw: voor deze periode geldt een lage archeologische verwachting. Deelgebieden OV-terminal en Nieuwe Stationsstraat lagen in deze periode ten westen van de zich ontwikkelende stad Utrecht, in een landelijk gebied, waar weinig bebouwing heeft gestaan. Uitzondering hierop vormen het uiterst noordelijke en het uiterst zuidelijke deel van de Nieuwe Stationsstraat, waarvoor een hoge archeologische verwachting geldt. Voor het noordelijke deel van de Nieuwe Stationsstraat is dit het gevolg van de ligging direct ten zuiden van de historische Leidschevaart/Leidsche Rijn. In het zuidelijke deel van de Nieuwe Stationsstraat kunnen resten van de buitenplaats Puntenburg aangetroffen worden.

Nieuwe Tijd vanaf de negentiende eeuw: voor de periode vanaf de negentiende eeuw geldt voor beide deelgebieden een hoge archeologische verwachting. In de deelgebieden kunnen funderingsresten van gebouwen en structuren vanaf de negentiende eeuw worden aangetroffen.

### **5.5 WESTFLANK NOORD EN WESTFLANK ZUID (Mineurslaan e.o.) INCLUSIEF WESTPLEIN**

#### **5.5.1 Inleiding**

Deelgebied Westflank Noord wordt in het noorden begrensd door de Daalsetunnel, in het oosten door het spoor, in het zuiden door de Leidsche Rijn en de Van Sijpesteijnkade, en in het westen door het Westplein. De begrenzingen van deelgebied Westflank Zuid bestaan in het noorden uit de Leidsche Rijn, Van Sijpesteijnkade en het Westplein, in het oosten uit het spoor, in het zuiden uit de Mineurslaan, en in het westen uit de Croeselaan.

Deelgebied Westflank Noord omvat diverse verkeersverbindingen en -knooppunten. De bebouwing bestaat voornamelijk uit woningen en kantoren. Binnen deelgebied Westflank Zuid bevinden zich o.a. het Jaarbeursplein, het Beatrixgebouw en diverse grote parkeerterreinen. Het Westplein is een verkeersknooppunt waar diverse belangrijke doorgaande routes samenkomen: de Vleutenseweg, de Leidseweg en Leidsche Rijn, de Kanaalstraat, de Mineurslaan en de Croeselaan.

Voor deelgebieden Westflank Noord en Zuid voorziet het Masterplan met name in de bouw van woningen en kantoren. Daarnaast neemt de nieuwe Stationsentree een centrale plaats in. Deze entree bestaat uit een verhoogd plein dat toegang geeft tot de OV-terminal, de nieuwe interwijkverbinding en tot de hoge kantoorgebouwen aan beide zijden van het station. Onder de brede trappartij, die het hoogteverschil tussen het vernieuwde Jaarbeursplein en het verhoogde stationsplein overbrugt, wordt een enorme fietsenstalling aangelegd. Naast de nieuwe stationsentree, aan de huidige Mineurslaan, wordt het nieuwe stadskantoor van de gemeente Utrecht gebouwd. Een gebouw met een hoogte van zo'n 70 meter, waarin een groot deel van de gemeentelijke dienstverlening gehuisvest zal worden. Het Westplein wordt ondertunneld, zodat er een verbeterde verbinding ontstaat tussen de wijk Lombok en het Stationsgebied. Bovendien kan zo ook de Leidsche Rijn hersteld worden.

### 5.5.2 Historische achtergrond

Volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht geldt voor drie locaties binnen deelgebieden Westflank Noord en Westflank Zuid een hoge archeologische verwachting. Het betreft de historische Vleutenscheweg / Vleutenschevaart, de historische Leidscheweg / Leidschevaart / Leidsche Rijn, en het terrein van het Beatrixgebouw / Knoopkazerne. Door dit laatste gebied heeft in de Romeinse tijd en vroege Middeleeuwen de hoofdgeul van de Rijn gelopen. De exacte locatie van deze hoofdgeul is in de deelgebieden niet bekend.

Uit de periode vóór de elfde / twaalfde eeuw bestaan voor de deelgebieden Westflank Noord en Westflank Zuid weinig gegevens. In de Romeinse tijd lagen de deelgebieden grotendeels ten noorden van de Rijn, de noordgrens van het Romeinse Rijk, die deelgebied Westflank Zuid ongeveer ter hoogte van de Knoopkazerne doorkruiste (fig. 5.6.5). Ten zuiden van de Rijn, mogelijk nog net binnen deelgebied Westflank Zuid, liep de Romeinse grensweg. In de vroege Middeleeuwen daalde het waterpeil in de Oude Rijn gestaag. Na de afdamming van de Rijn bij Wijk bij Duurstede in 1122 bleef de Oude Rijn waarschijnlijk nog enige tijd watervoerend, maar was aan het einde van de twaalfde eeuw geheel verland.

Reeds in de tiende eeuw, of mogelijk zelfs vanaf de zevende eeuw na Chr. werd deelgebied Westflank Noord doorsneden door de Vleutenscheweg, waarlangs in de elfde of twaalfde eeuw de Vleutenschevaart werd aangelegd. Zowel de Vleutenscheweg als de Vleutenschevaart dateren uit de periode van grootschalige ontginningen in het gebied ten westen van de historische stad Utrecht, en hebben hun ontstaan vermoedelijk hieraan te danken<sup>108</sup>. Na de aanleg van de stadsverdedigingswerken in 1122 ontstond een strikte scheiding tussen de stad en de buitengebieden. Binnen de stad golden andere, en meestal strengere, regels dan daarbuiten. De zeggenschap van het stadsbestuur beperkte zich echter niet tot het gebied binnen de muren. Rondom de stad lag de zogenaamde stadsvrijheid, een uitgestrekt, landelijk gebied, dat was opgedeeld in bestuurlijk zelfstandige eenheden, de buitengerechten (fig. 5.5.1). Het stadsbestuur had in deze buitengerechten grote invloed, omdat het een deel van de rechtspraak in handen had, belastingen inde, en eigendomsrechten bezat op grote delen van de grond. Op plaatsen waar hoofdwegen de stadsvrijheid binnengingen stonden poorten om het doorgaande verkeer te controleren (en belastingen te innen!). Op de Vleutenscheweg stond de Doofpoort (fig. 5.5.2). Deze voorpoort bevond zich ongeveer ter plekke van de kruising tussen de historische Vleutenscheweg en de huidige Daalsetunnel / Lange Hagelstraat (fig. 5.5.3).

Vanaf de twaalfde eeuw behoorde deelgebied Westflank Noord tot de zogenaamde Trechter Weyde, een uitgestrekt weidegebied in de stadsvrijheid ten noordwesten van Utrecht, dat door de Utrechtse burgers gemeenschappelijk werd gebruikt voor het weiden van het vee. De Vleutenscheweg en Vleutenschevaart deelden de stadswaide in een noordelijk en zuidelijk buitengerecht, respectievelijk de Lage Weide en de Hoge Weide (fig. 5.5.1). De ondergrond van de Lage Weide bestond uit komklei op veen; de Hoge Weide lag op de stroomrug van de Rijn. De stadswaide was in eerste instantie het gemeenschappelijk eigendom van de burgers van Utrecht. Later gingen de eigendomsrechten over in handen van de stad en werden de weidegronden verpacht om de stadskas te spekken<sup>109</sup>. Kort voor 1318 werden de Lage Weide en de Hoge Weide in kavels opgedeeld. Een deel van deze verkaveling is tegenwoordig nog herkenbaar, vooral aan weerszijden van het Merwedekanaal. Tussen 1432 en 1434 zijn de kavels verkocht in openbare verkopeningen om de nijpende tekorten in de stadskas aan te vullen<sup>110</sup>.

Deelgebied Westflank Zuid behoorde tot het Lijnpad, het buitengerecht dat haar naam ontleende aan de gelijknamige weg het Lijnpad (fig. 5.2.2, fig. 5.5.1, fig. 5.5.2). De verkaveling in dit buitengerecht stond loodrecht op het Lijnpad en daardoor schuin op de Catharijnesingel. Dit zou een aanwijzing kunnen zijn dat de verkaveling in dit gebied dateert uit de periode vóór de aanleg van de stadsbuitengracht en mogelijk teruggaat tot de ontginningen aan de westkant van de stad uit de tiende en elfde eeuw<sup>111</sup>. Veel van de gronden in het buitengerecht Lijnpad waren eigendom van de Duitse Orde. Het Lijnpad was een agrarisch gebied waar akkerbouw en tuinbouw plaatsvonden. Langs de weg

<sup>108</sup> Kipp 1995.

<sup>109</sup> Renes 2005: 22.

<sup>110</sup> Kipp 1995.

<sup>111</sup> Mondelinge mededeling F. Kipp.

het Lijnpad liep waarschijnlijk in de zeventiende eeuw, en mogelijk ook in de Middeleeuwen, een aftakking van de Rijn. Dit zou de vele bochten in deze weg verklaren<sup>112</sup>.

In de dertiende en veertiende eeuw ontwikkelde zich vóór de Catharijnepoort de middeleeuwse voorstad Buiten Catharijne. De bebouwing van deze voorstad concentreerde zich in deelgebied Westflank Noord in de zestiende en zeventiende eeuw langs de Vleutenscheweg en Vleutenschevaart. Aan weerszijden van de Vleutenschevaart stonden twee molens, de Achtermolen, later de Kat genaamd (noord), en de Voormolen (zuid) (fig. 5.5.3). De Voormolen werd omstreeks 1578 afgebroken en verhuisd naar het Paardenveld, omdat het stadsbestuur dit veiliger achtte in het geval van een belegering. De Achtermolen ontsnapte om onduidelijke redenen aan dit lot en bleef in gebruik tot 1877, toen de molen door een brand werd verwoest. In 1909 werd de ruïne van de molen uiteindelijk opgekocht door het stadsbestuur en afgebroken<sup>113</sup>. Aan het einde van de zeventiende eeuw bevond zich in plangebied Westflank Noord aan weerszijden van de Vleutenscheweg en langs de zuidzijde van de Vleutenschevaart bebouwing. Voor deelgebied Westflank Zuid zijn in de zestiende en zeventiende eeuw geen aanwijzingen voor bebouwing.

---

<sup>112</sup> Mondelinge mededeling F. Kipp.

<sup>113</sup> Perks 1974: 85–96.



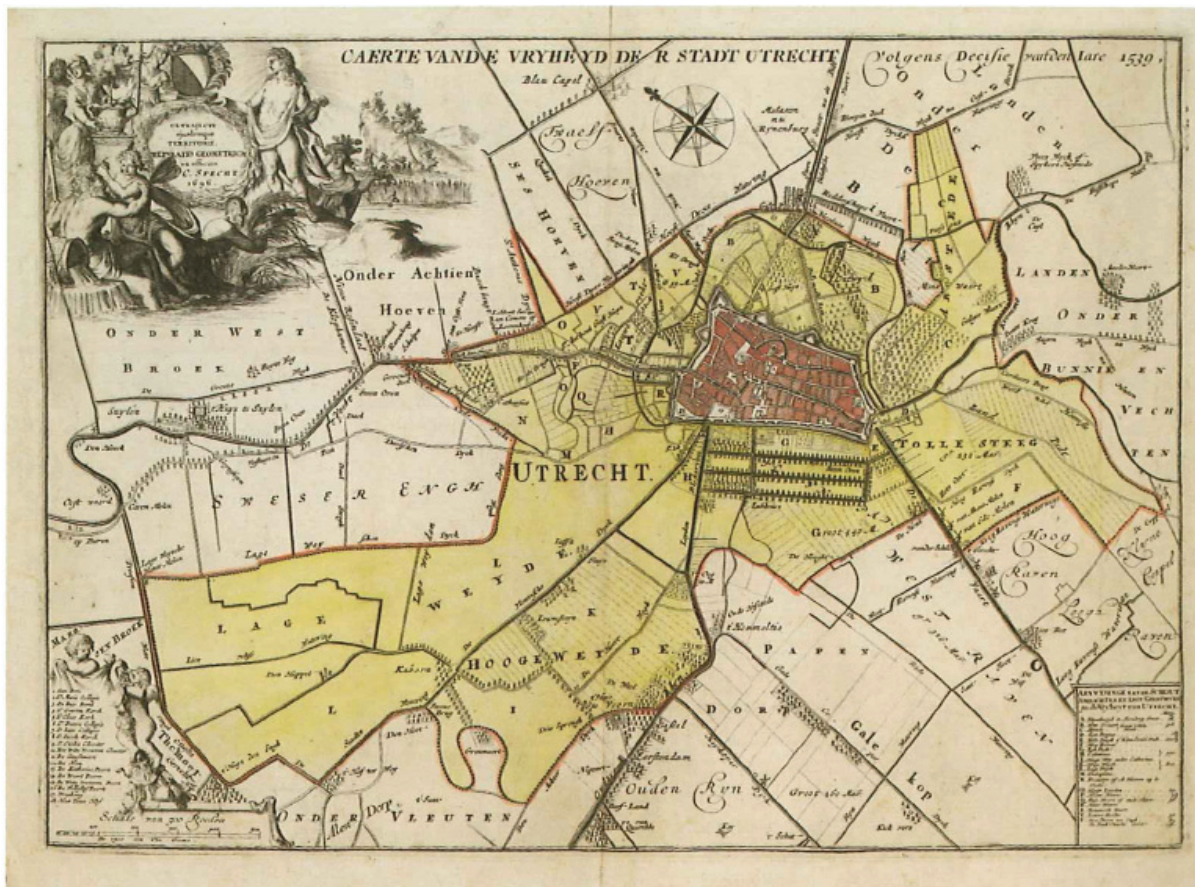


Fig. 5.5.1: kaart van Specht uit omstreeks 1700, weergave van de situatie in 1539. Het noorden is links. Op de kaart staat de stadsvrijheid rondom de stad Utrecht met in het noordwesten (links) de Lage Weide en de Hoge Weide, en ten westen van de stad (onder) het Lijnpad met het grachtenstelsel van Moreelse erop geprojecteerd.



Fig. 5.5.2: buitengerecht Lijnpad op een anonieme tekening van omstreeks 1620. Rechts en op de voorgrond het Lijnpad, waar het buitengerecht naar genoemd is. Links de Vleutenscheweg met de Doofpoort en de Vleutenschevaart. Op de achtergrond de stad Utrecht met het Mariabolwerk. Het noorden is links.

In het kader van de stadsuitbreidingsplannen van Moreelse werd in 1664–1665 ten westen van de Catharijnesingel een grachtenstelsel aangelegd ter bevordering van de scheepvaart (fig. 5.4.2). Tot dit grachtenstelsel behoorden onder andere de Leidschevaart en de drie moesgrachten: de Herengracht (westzijde Stationsplein), de Bloemgracht (thans de Kruisvaart, langs de Mineurslaan) en de Blekersgracht (Croeselaan). Door de aanleg van het grachtenstelsel verdween de middeleeuwse verkaveling in het gebied tussen de Croeselaan en de Catharijnesingel. Ook het Lijnpad (waarmee hier wordt gerefereerd aan de weg het Lijnpad) verdween in 1664. De Bloemgracht werd in 1866 omgedoopt tot Kruisvaart en verbreed tot tweemaal de oorspronkelijke breedte, dit ter compensatie van het verlies van de Herengracht, die ten behoeve van uitbreidingen van de spoorlijn werd gedempt. De Kruisvaart loopt nog steeds door plangebied Westflank Zuid. Door omstandigheden kwam van de geplande nieuwbouw weinig terecht, zodat de deelgebieden Westflank Noord en Zuid een land- en tuinbouwgebied bleven. Wel werden langs de moesgrachten dubbele bomenlanen geplant, mede waardoor het gebied in de achttiende en negentiende eeuw aantrekkelijk werd voor wandelaars<sup>114</sup>.

Bij de aanleg van de spoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht in 1843 kwamen deelgebieden Westflank Noord en Zuid ten westen van het spoor te liggen, en raakten hierdoor enigszins geïsoleerd van de stad Utrecht. De stedelijke ontwikkelingen kwamen in deze deelgebieden hierdoor later op gang dan in het gebied tussen het spoor en de Catharijnesingel. In de tweede helft van de negentiende eeuw waren langs de Kruisvaart en de Blekersgracht verschillende industrieën gevestigd. Vlak achter het station lag tot 1874 een fabriek voor spoorwegmateriaal. In 1874 werd deze fabriek verplaatst en werd het terrein verkocht aan het ministerie van Defensie, die er een kazerne bouwde (Knoopkazerne). In 1906–1908 werd de Leidseveertunnel aangelegd ter bevordering van de doorstroming van het verkeer tussen de west- en oostkant van de spoorlijn. In 1915 begon in het gebied rondom de Croeselaan de bouw van de Dichterswijk. De Kruisvaarddwarsgracht, het laatste deel van de vroegere Mariagracht, werd in 1931 grotendeels gedempt, met uitzondering van het gedeelte langs de Knoopkazerne, dat nog steeds bestaat. De woonblokken aan de Pootstraat en Asselijnstraat zijn in respectievelijk 1932 en 1934 gebouwd<sup>115</sup>. De Daalsetunnel dateert uit de jaren zeventig van de vorige eeuw.

### 5.5.3 Bekende archeologische waarden

#### Romeinse en middeleeuwse Rijn

Onderzoek heeft aangetoond dat de hoofdgeul van de Rijn in de Romeinse tijd en Middeleeuwen tot aan het einde van de twaalfde eeuw na Christus dwars door de deelgebieden Westflank Noord en Zuid gelopen heeft (zie fig. 5.6.5). De exacte ligging en loop van de oude Rijngeul in de Romeinse tijd en (vroeg) Middeleeuwen is een belangrijk thema in de archeologie binnen de gemeente Utrecht.

#### Overige bekende archeologische waarden

Voor de deelgebieden Westflank Noord en Zuid bestaan geen gegevens over overige archeologische waarden.

### 5.5.4 Archeologische verwachtingen

Prehistorie: voor de Bronstijd en IJzertijd is de archeologische verwachting laag. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen.

Romeinse tijd: voor deelgebied Westflank Zuid en het zuidelijke deel van Westflank Noord geldt een hoge verwachting, omdat hier de hoofdgeul en restgeulen van de Romeinse Rijn aangetroffen kunnen worden. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen. Ten zuiden van de hoofdgeul van de Romeinse Rijn kunnen zich resten bevinden van de Romeinse grensweg, wachttorens langs de grensweg, begravingen en nederzettingen.

Middeleeuwen tot circa 1200 AD: voor het zuidelijke deel van Westflank Noord en voor het noordelijke deel van deelgebied Westflank Zuid geldt een hoge archeologische verwachting, omdat hier tot aan het einde van de twaalfde eeuw na Christus de hoofdgeul van de Rijn gelopen heeft. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten uit de (vroeg) Middeleeuwen worden aangetroffen.

---

<sup>114</sup> Kipp 1995.

<sup>115</sup> Kipp 1995.

Late Middeleeuwen t/m eerste helft negentiende eeuw: voor deze periode geldt voor deelgebied Westflank Noord, en het uiterst noordelijke en uiterst zuidelijke deel van deelgebied Westflank Zuid een hoge archeologische verwachting. De volgende archeologische waarden kunnen worden aangetroffen:

- Resten van de oude Vleutenscheweg en Vleutenschevaart: resten van oud wegdek/ bestrating, kades, beschoeiingen
- Resten van het Lijnpad met daarlangs een aftakking van de Rijn
- Resten van de Doofpoort op de Vleutenscheweg
- Resten van de oude Leidscheweg en Leidschevaart; resten van oud wegdek / bestrating, kades, beschoeiingen
- Resten van bebouwing langs de Vleutenschevaart en Vleutenscheweg
- Resten van bebouwing langs de Leidschevaart en Leidscheweg
- Resten van het grachtenstelsel van Moreelse (Kruisvaart, Mariagracht)

#### Nieuwe Tijd vanaf tweede helft negentiende eeuw

Voor de periode vanaf de tweede helft negentiende eeuw geldt voor beide deelgebieden een hoge archeologische verwachting. In de deelgebieden kunnen funderingsresten van gebouwen en structuren vanaf de tweede helft negentiende eeuw worden aangetroffen.

Het is niet bekend op welke diepte eventuele archeologische resten kunnen worden aangetroffen en in welke staat zij verkeren.

## **5.6 JAARBEURS / CROESELAAN**

### **5.6.1 Inleiding**

Deelgebied Jaarbeurs/Croeselaan ligt tussen de Graadt van Roggenweg in het noordwesten, het Centraal Station in het noordoosten, de Van Zijstweg in het zuidoosten en de Fentener van Vlissingenkade en het Merwedekanaal in het zuidwesten. Het Jaarbeursterrein wordt thans gedomineerd door de gebouwen van de Jaarbeurs Utrecht. Hier worden beurzen, congressen en evenementen georganiseerd, die jaarlijks circa 4 miljoen bezoekers trekken. Ten oosten en noorden van de Jaarbeursgebouwen en achter de hoofdingang aan de westzijde bevinden zich op het Jaarbeursterrein uitgestrekte parkeerterreinen. Langs de Graadt van Roggenweg staan aan de noordwestzijde van het Jaarbeursterrein enige woonblokken en het Regis Hojel City Center. Ook langs de Croeselaan bevindt zich op het Jaarbeursterrein een smalle strook woonhuizen ten zuiden van de hoofdingang. De Croeselaan ligt direct ten oosten van het Jaarbeursterrein en vormt sinds het begin van vorige eeuw een belangrijke doorgaande verkeersader.

Op de kop van het Jaarbeursterrein, het gedeelte direct achter de huidige hoofdingang, worden een hotel met woningen, een megabioscoop en een casino gebouwd. Dit zijn de eerste ontwikkelingen die gaan plaatsvinden. Uiteindelijk zal de rest van het Jaarbeursterrein ook herontwikkeld worden.. De parkeergarage op het huidige Jaarbeursplein zal verdwijnen en vervangen worden door een ondergrondse parkeergarage met circa 1.000 tot 1.500 parkeerplaatsen. De Croeselaan, die aan het plein grenst, zal samen met het plein heringericht worden.

### **5.6.2 Historische achtergrond**

Voor het deelgebied Jaarbeurs/Croeselaan geldt volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht een lage archeologische verwachting, met uitzondering van het zuidelijke deel, waar zich volgens diverse onderzoeken de verlandde hoofdgeul van de Romeinse en middeleeuwse Rijn in de ondergrond bevindt<sup>116</sup>.

Uit de periode tot aan de zeventiende eeuw is er weinig bekend over deelgebied Jaarbeurs/Croeselaan. Het is mogelijk dat in het deelgebied al in de prehistorie (Bronstijd, IJzertijd) menselijke activiteiten plaatsvonden, maar hiervan zijn tot op heden geen sporen aangetroffen. In de Romeinse tijd werd het deelgebied doorkruist door de hoofdgeul van de Rijn en wellicht ook door de Romeinse grensweg ten zuiden van de Rijn. De Rijn bleef door het deelgebied stromen, totdat deze rivier aan het einde van de aan het einde van de twaalfde eeuw na Chr. geheel was dichtgeslibt. In de Middeleeuwen, mogelijk

<sup>116</sup> O.a. Renes 2005, Van den Oever 2007.

zelfs al in de vroege Middeleeuwen, liep schuin over het Jaarbeursterrein de oude verbindingsweg Lijnpad, die in het westen uiteindelijk uitkwam op de Leidscheweg (fig. 5.5.2). Waarschijnlijk lag het Lijnpad in de zeventiende eeuw, en mogelijk al in de Middeleeuwen, langs een aftakking van de Rijn<sup>117</sup>, wat de bochten in deze weg zou verklaren.

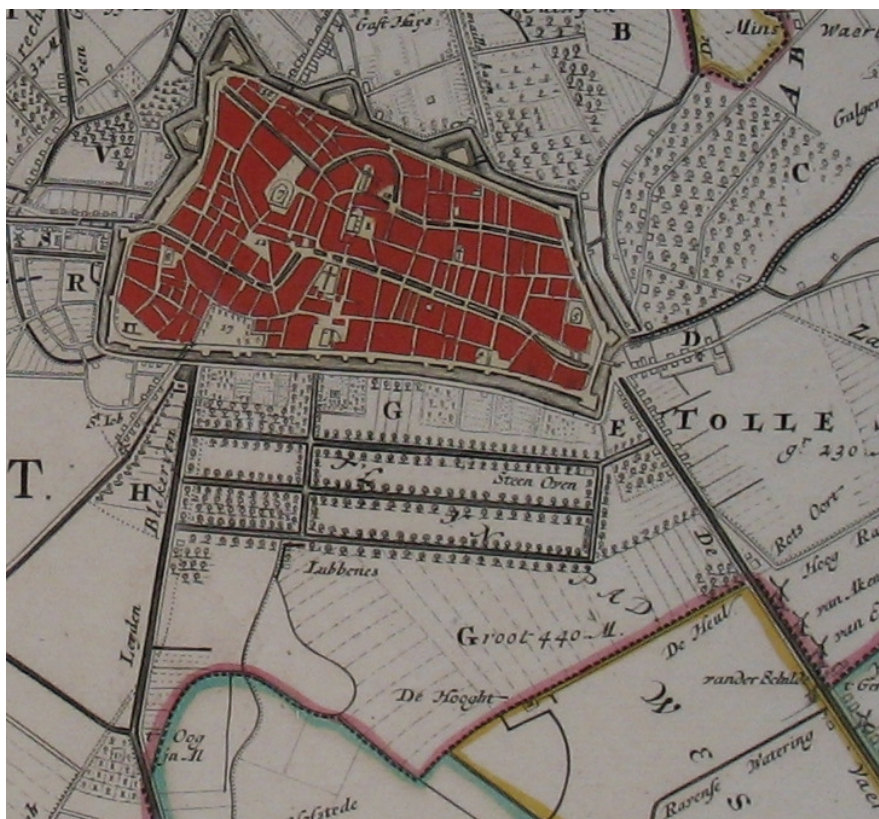


Fig. 5.6.1: uitsnede uit de kaart van Specht van omstreeks 1700 naar de situatie van 1539 (buitengerecht Lijnpad), met de grachten van Moreelse erop geprojecteerd. Het noorden is links. Ten westen (onder) de meest westelijke (onderste) Moesgracht ligt in het verlengde van de Mariagracht de nederzetting Lubbenes.

In de late Middeleeuwen behoorde deelgebied Jaarbeurs/Croeselaan tot de zogenaamde stadsvrijheid van Utrecht, een uitgebreid gebied buiten de stadsmuren, waarop het stadsbestuur van Utrecht allerlei rechten kon laten gelden, zoals onder andere het innen van belastingen en controleren van de rechtspraak. Het Jaarbeursterrein behoorde grotendeels tot het buitengerecht Lijnpad. De verkaveling in dit buitengerecht stond loodrecht op de weg het Lijnpad, en gaat mogelijk terug tot in de vroege Middeleeuwen<sup>118</sup>. Volgens de kaart van Specht uit omstreeks 1700, die de situatie van 1539 weergeeft met de grachten van Moreelse erop geprojecteerd, bevond zich langs een landweg ten zuiden van de huidige hoofdingang van het Jaarbeursterrein enige bebouwing, die bekend stond onder de naam Lubbenes (fig.5.6.1)<sup>119</sup>.

<sup>117</sup> Mondelinge mededeling F. Kipp.

<sup>118</sup> Mondelinge mededeling F. Kipp.

<sup>119</sup> Specht 1700, zie ook Tirion 1757.

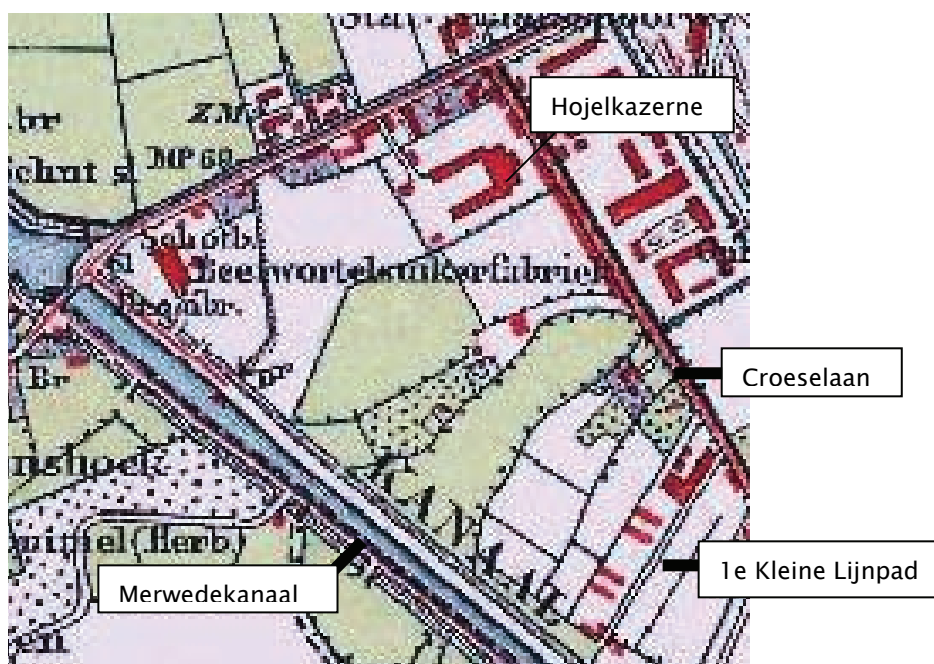


Fig. 5.6.2: uitsnede uit de Bonnekaart van Utrecht (circa 1900), met in de noordwesthoek van het Jaarbeursterrein de suikerfabriek, in de noordoosthoek de Hojelkazerne, en langs het 1<sup>e</sup> Kleine Lijnpad de steenfabriek en overige bebouwing. Ook de twee boerderijen van de kadasterkaart van 1832 staan nog op deze kaart.

In de zeventiende eeuw ontstond een duidelijke scheiding tussen het huidige Jaarbeursterrein en het gebied ten oosten van de Croeselaan. Door de aanleg van het grachtenstelsel van Moreelse, waarvan de Blekersgracht ter plekke van de huidige Croeselaan de westelijke begrenzing vormde, werd de bestaande middeleeuwse verkaveling in het gebied tussen de Croeselaan en de Catharijnesingel opgeruimd en kreeg dit gebied een geheel nieuwe structuur. Het gebied ten westen van de Blekersgracht viel buiten de plannen van Moreelse en behield daardoor de middeleeuwse verkavelingsstructuur, die tegenwoordig nog te herkennen is in de oriëntatie van de gebouwen van de Jaarbeurs.

Tot ver in de negentiende eeuw bleef deelgebied Jaarbeursterrein/Croeselaan een grotendeels agrarisch gebied. Op de kadasterkaart uit 1832 zijn slechts enkele gebouwen te zien: vier boerderijen op de oostelijke helft van het terrein, en een steenoven aan het 1<sup>e</sup> Kleine Lijnpad, de huidige Van Zijstweg. Aan het einde van de negentiende eeuw stond in de uiterste noordwesthoek van het terrein een suikerfabriek en bevonden zich langs de noordzijde van het 1<sup>e</sup> Kleine Lijnpad naast de steenoven nu ook enige huizen (fig. 5.6.2)<sup>120</sup>. Aan de westkant van de Croeselaan werd aan het einde van de negentiende eeuw de Hojelkazerne gebouwd (fig. 5.6.2), die aan het einde van de twintigste eeuw weer werd afgebroken. Vanaf het begin van de twintigste eeuw werden op het Jaarbeursterrein enige woonblokken gebouwd. De Croeselaan kreeg in het kader van het plan Berlage een hoofdverkeersfunctie. In 1931 werd de Blekersgracht in de Croeselaan gedempt en vervangen door een brede groene middenberm met dubbele bomenrijen.

<sup>120</sup> Bonnekaart Utrecht omstreeks 1900.



*Fig. 5.6.3: de Blekersgracht in de Croeselaan in 1931. In datzelfde jaar nog werd de gracht gedempt. Overgenomen uit Renes 2005: 35.*

In 1917 werd op het Vredenburgplein de eerste Utrechtse Jaarbeurs gehouden. Door de gestage groei van de Jaarbeurs was het Vredenburgplein in 1965 te klein geworden en moest naar een andere locatie worden uitgeweken. Het gebied ten westen van de Croeselaan was door haar geringe betrokkenheid bij de stedelijke ontwikkelingen een relatief leeg terrein en daardoor bij uitstek geschikt om de nieuwe Jaarbeurs te huisvesten. Het eerste Jaarbeursgebouw op het huidige Jaarbeursterrein, de Julianahal, werd al in 1956 geopend. Tegenwoordig behoort de Utrechtse Jaarbeurs tot de belangrijkste evenementencomplexen in Nederland. De Jaarbeurs Utrecht beslaat circa 30 hectare grond en heeft de beschikking over 12 grote hallen.

### 5.6.3 Bekende archeologische waarden

#### Romeinse en middeleeuwse Rijn

Het groundtracer onderzoek van Tauw uit 2007 heeft aanwijzingen opgeleverd voor de aanwezigheid van twee verlandde rivierlopen op het Jaarbeursterrein<sup>121</sup>. De eerste, meest noordelijke hiervan meanderde volgens de metingen in zuidwestelijke tot noordoostelijke richting over het Jaarbeursterrein in het verlengde van de huidige hoofdingang (locatie 3, fig. 5.6.4). Aangenomen wordt dat het hier gaat om de restgeul van de Oude Rijn uit de Middeleeuwen. De informatie omtrent de noordelijke rivierloop op het Jaarbeursterrein is consistent met gegevens betreffende de middeleeuwse Oude Rijn die uit eerdere onderzoeken in Leidsche Rijn en Utrecht Stad zijn verkregen<sup>122</sup>.

De tweede door Tauw aangetroffen rivierloop bevindt zich in het gebied ten zuiden van de Knoopkazerne (locatie 4, fig. 5.6.4). Deze rivierloop is volgens de metingen van Tauw veel breder dan de eerste, en heeft eveneens een oriëntatie zuidwest–noordoost. Over de datering van deze rivierloop worden in het rapport van Tauw geen uitspraken gedaan. Het zou hier echter heel goed kunnen gaan om de Romeinse Rijn.

<sup>121</sup> Van den Oever 2007.

<sup>122</sup> Afdeling Stedenbouw en Monumenten, persoonlijke mededeling.

### Boerderijen

Twee van de boerderijen op de kadasterkaart uit 1832 zijn bij het groundtracer onderzoek van Tauw herkend. De eerste betreft de boerderij met bijgebouwen in het verlengde van de hoofdingang, direct ten zuiden van de Prins van Oranjehal (locatie 6, fig. 5.6.4)<sup>123</sup>. Volgens de metingen van Tauw lag deze boerderij op de noordelijke oever van de meest noordelijke rivierloop. In het rapport staat niet aangegeven op welke diepte de resten van de boerderij zich bevinden. Indien de meest noordelijke rivierloop inderdaad uit de Middeleeuwen dateert, gaat de geschiedenis van de boerderij op de noordoever van deze rivier wellicht eveneens terug tot in de Middeleeuwen.

De tweede boerderij die door Tauw is gesignaleerd bevindt zich direct ten westen van de huizenblokken langs de Croeselaan, ten zuiden van de huidige hoofdingang (locatie 7, fig. 5.6.4)<sup>124</sup>. Van deze boerderij zijn door Tauw alleen aan de oostkant op beperkte schaal overblijfselen gedocumenteerd.

### Steenfabriek

De voormalige steenfabriek aan het 1<sup>e</sup> Kleine Lijnpad is door Tauw slechts gedeeltelijk ingemeten (locatie 9, fig. 5.6.4), omdat het onderzoek hier werd belemmerd door de aanwezigheid van struiken, bomen en gronddepots<sup>125</sup>.

### Overige bekende archeologische waarden

Door Tauw is ten zuiden van de brede rivierloop de aanwezigheid van een oude sloot vastgesteld (locatie 10, fig. 5.6.4). Tussen deze sloot en de steenoven bevindt zich volgens de metingen een lijnvormige/wegvormige structuur op een diepte van 40 tot 70 cm -mv. (locatie 8, fig. 5.6.4). Deze structuur heeft ongeveer dezelfde oriëntatie als beide rivierlopen en de sloot.

---

<sup>123</sup> Van den Oever 2007: 12, 15.

<sup>124</sup> Van den Oever 2007: 14, 15.

<sup>125</sup> Van den Oever 2007: 14, 15.



Fig. 5.6.4: onderzoekslocaties Tauw, overgenomen uit Van den Oever 2007: 12.

Op de locaties zijn door Tauw de volgende zaken geregistreerd:

1. ondergrondse verstoring op diepte van circa 2-2,5 m -mv. (olietanks?)
2. ondergrondse verstoringen en objecten op circa 4 m -mv.
3. rivierloop (rood gearceerd), mogelijk middeleeuwse Rijn
- 4 rivierloop (rood gearceerd), mogelijk hoofdgeul Rijn (Romeins??)
5. warmte-koudebron Jaarbeurs
6. boerderij (zwart omljnd), grondwaterverontreiniging??? (blauw)
7. boerderij (zwart omljnd)
8. lijnvormige / wegvormige structuur (geel)
9. steenfabriek (zwart omljnd)
10. sloot (zwarte lijn)



#### 5.6.4 Archeologische verwachtingen

Prehistorie: voor de Bronstijd en IJzertijd is de archeologische verwachting laag. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen.

Romeinse tijd: voor het zuidelijke deel van deelgebied Jaarbeursterrein/Croeselaan geldt voor deze periode een hoge archeologische verwachting, omdat hier de hoofdgeul van de Romeinse Rijn aangetroffen kan worden. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen. Ten zuiden van de hoofdgeul van de Romeinse Rijn kunnen zich resten bevinden van de Romeinse grensweg, wachttorens langs de grensweg, begravingen en nederzettingen.

Middeleeuwen tot circa 1200 AD: voor het gebied in het verlengde van de huidige hoofdingang geldt een hoge archeologische verwachting, omdat hier tot aan het einde van de twaalfde eeuw na Christus de hoofdgeul van de Rijn gelopen heeft. In en langs de Rijngeul kunnen sporen van menselijke activiteiten uit de (vroeg) Middeleeuwen worden aangetroffen. Mogelijk bestond de oude verkeersverbinding Lijnpad ook al in de vroege Middeleeuwen. Deze kan naast een oude aftakking van de Rijn gelegen hebben.

Late Middeleeuwen t/m twintigste eeuw: voor deze periode geldt voor deelgebied Jaarbeursterrein/Croeselaan plaatselijk een hoge archeologische verwachting. Het gaat om de volgende gebieden en verwachte archeologische waarden:

- Noordwesthoek Jaarbeursterrein: suikerfabriek achttiende / negentiende eeuw
- Noordoosthoek Jaarbeursterrein: voormalige Hojelkazerne
- Locatie van de oude verbindingsweg het Lijnpad. Langs het Lijnpad heeft waarschijnlijk een aftakking van de Rijn gelopen.
- Strook langs de Van Zijstweg: steenfabriek, huizen langs de noordkant van het 1<sup>e</sup> Kleine Lijnpad
- Locaties van de drie boerderijen op de kadasterkaart van 1832
- Croeselaan: Blekersgracht (Moreelse)

Voor alle niet genoemde delen van deelgebied Jaarbeursterrein/Croeselaan geldt voor deze periode een lage archeologische verwachting.

## 6. Literatuur

- Bakker, A.M. 2006a: *Archeologisch Proefsleuvenonderzoek in het Stationsgebied (2006)*. Gemeente Utrecht, afdeling Stedenbouw en Monumenten, Utrecht.
- Bakker, A.M. 2006b: *Programma van Eisen Vredenburg*. Gemeente Utrecht, Afdeling Stedenbouw en Monumenten, Utrecht.
- Bakker, C. & T.J. Hoekstra 1997: *Het stenen geheugen. 25 jaar archeologie en bouwhistorie in Utrecht*. Utrecht Centraal Museum, Utrecht.
- Bruning, L. 2008: *Programma van Eisen Vredenburg / Catharijnesingel*. Gemeente Utrecht, Projectorganisatie Stationsgebied (POS), Utrecht.
- Colenbrander, B.J.F. 2005: *Limesatlas*. Rotterdam.
- Geenen, E. van 2007: *Bureauonderzoek Archeologische Waarden deelgebied Catharijnesingel*. Hazenberg Archeologie, AMZ Publicaties 2007-19. Leiden.
- Groot, H.L. de & T.J. Hoekstra : *Nieuwe Daalstraat (St. Jobsgasthuis)*. Archeologische Kroniek Gemeente Utrecht 1978, 1979, 1980, p. 60-62.
- Hoekstra, T.J 1977, 1980, 1981, 1982, 1988.
- Kipp, F. 1995: *Cultuurhistorische Effectrapportage betreffende het Utrecht Centrum Project*. Gemeente Utrecht, afdeling Stedenbouw & Monumenten, Utrecht.
- Materplan Stationsgebied Utrecht 2003*. Gemeente Utrecht, Projectorganisatie Stationsgebied, Utrecht.
- Van den Oever, F. 2007: *Groundtracersonderzoek Jaarbeurs te Utrecht*. Rapport Tauw B.V., Utrecht.
- Van den Oever, F. & D. van der Roest 2007: *Groundtracersonderzoek Utrecht Stationsgebied en Vredenburg*. Rapport Tauw B.V., Utrecht.
- Perks, W.A.G. 1974: *Zes eeuwen molens in Utrecht*. Het Spectrum, Utrecht/Antwerpen.
- Renes, H. 2005: *Historische Atlas van de stad Utrecht. Twintig eeuwen ontwikkeling in kaart gebracht*. Amsterdam.
- Regteren Altena, H.H. & Van der Leeuw 1970.
- Regteren Altena, H.H. van & H. Sarfatij 1973.
- Rooijen, C.A.M. van, 1998: Utrecht Croeselaan, in *Archeologische Kroniek Provincie Utrecht 1996 1997*, Utrecht, blz. 79.
- Rooijen, C.A.M. van & M. Stafleu 1998: Mariaplaats/Walsteeg, in: D.H. Kok et al, *Archeologische Kroniek Provincie Utrecht 1996-1997*, p. 82-117. Utrecht.
- Spijker, K. 2008 in prep.: *Vredenburg - Utrecht*. BAAC rapport A-07.0379. 's Hertogenbosch.
- Verniers, L. 2008 in prep.: rapportage van het archeologische onderzoek te Utrecht Vredenburg 2007 (titel nog niet bekend). Rapport ADC ArcheoProjecten, Amersfoort.
- Vlerk, L.C. van der 1983: *Utrecht ommuurd. De stedelijke verdedigingswerken van Utrecht*. Vianen.

Overige informatiebronnen:

ARCHIS II

Bonnekaart Utrecht, circa 1900.

Braun & Hogenberg 1570: stadsplattegrond van de stad Utrecht.

J. van Deventer 1569–1570: stadsplattegrond van de stad Utrecht.

F. Hogenberg 1570: stadsplattegrond Utrecht (Civitates Orbis Terrarum = Stedenatlas).

Kadasterkaart Utrecht 1832.

Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie, versie 3.1. Centraal College van Deskundigen (CCvD) van de Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer (SIKB).

Specht 1700: historische kaart van de stad Utrecht.

Tirion 1757: historische kaart van de stad Utrecht.

Stiboka, 1970: *Bodemkaart van Nederland, Blad 31 Oost Utrecht Uitgave 1970. Schaal 1:50000, Wageningen*

Het Utrechts Archief

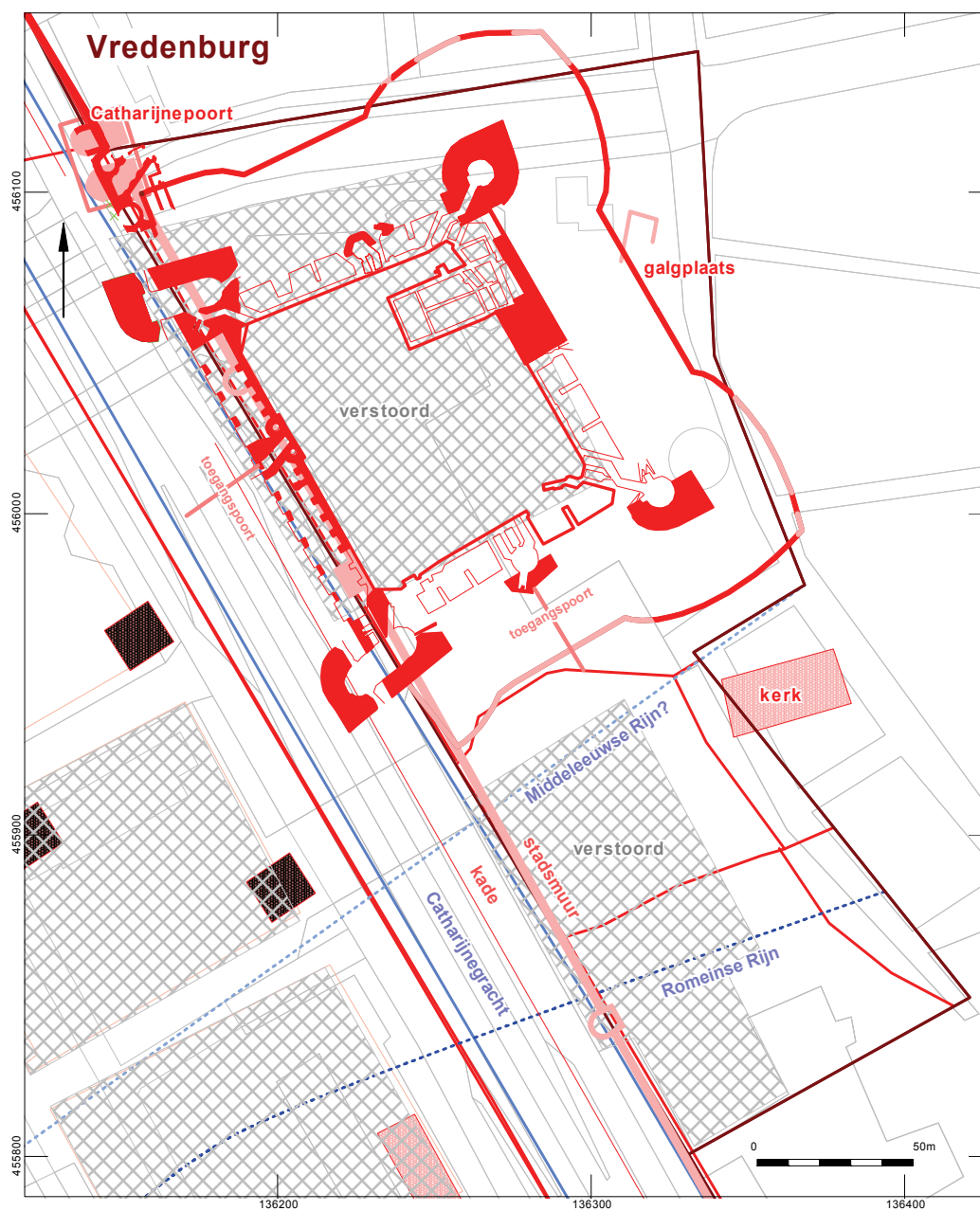
[www.dinoloket.nl](http://www.dinoloket.nl)

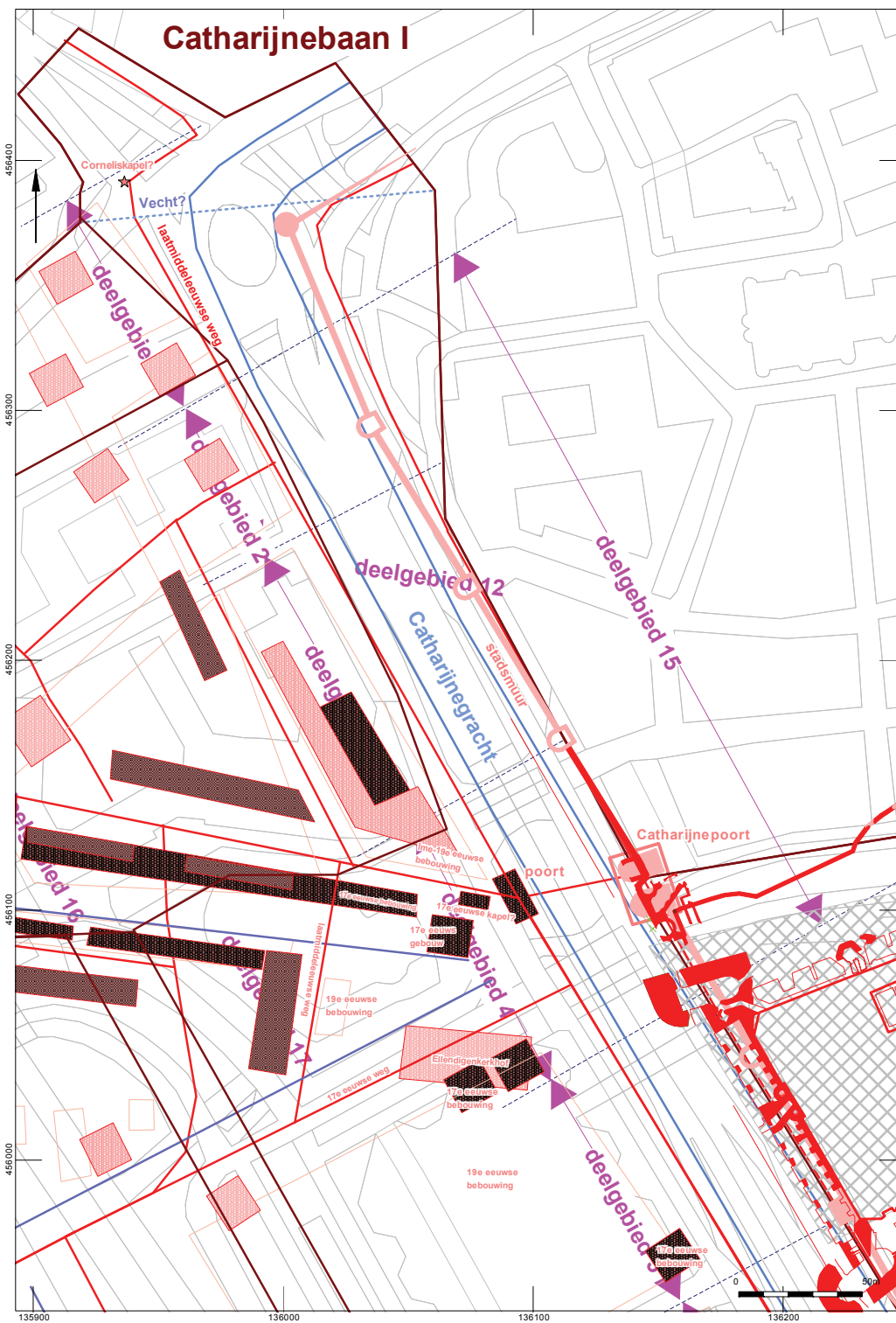
## 7. Lijst afbeeldingen

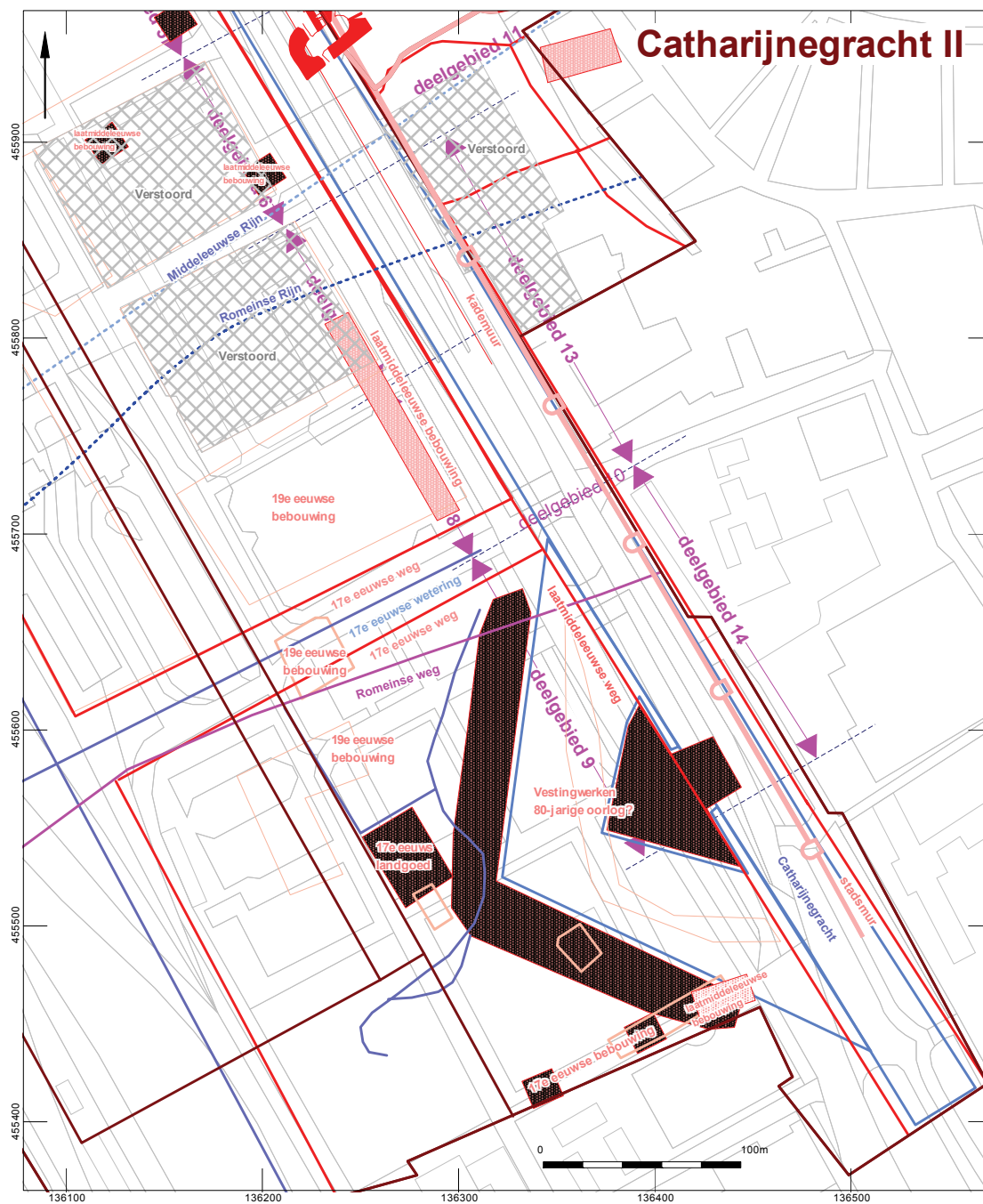
- Fig. 1.1: Plangebied Stationsgebied.
- Fig. 1.2: deelgebieden Stationsgebied.
- Fig. 3.1: schematische weergave rivierenstelsel.
- Fig. 3.2: schematische weergave van de vertakkingen van de Rijn en Vecht.
- Fig. 4.1: Utrecht in de Romeinse tijd, met het castellum Traiectum en het Romeinse grafveld op het Geertebolwerk.
- Fig. 4.2: Utrecht omstreeks 1000 na Chr. met de drie nederzettingkernen.
- Fig. 4.3: stadsplattegrond van Utrecht door Braun en Hogenberg uit 1572, met daarop de stadsverdedigingswerken en kasteel Vredenburg.
- Fig. 4.4: de plannen van Moreelse uit 1664.
- Fig. 4.5: het ontwerp van Zocher uit 1829 voor de omvorming van de stadsverdedigingswerken tot plantsoengordel.
- Fig. 5.1.1: in juli 2007 heeft KPN letterlijk honderden kabels en leidingen gelegd langs Muziekcentrum Vredenburg
- Fig. 5.1.2: archeologen van ADC ArcheoProjecten aan het werk bij de funderingen van de noordoost toren van kasteel Vredenburg.
- Fig. 5.1.3: de opgraving van De Teerling door BAAC, oktober / november 2007.
- Fig. 5.1.4: gezicht op de gebouwen van het Catharijneklooster op het Catharijneveld.
- Fig. 5.1.5: plattegrond van bouwblok De Teerling uit de negentiende eeuw, die de situatie in 1529 weergeeft, met de grachtmuur van kasteel Vredenburg en de noordoost toren erop geprojecteerd.
- Fig. 5.1.6: pentekening van kasteel Vredenburg met links de Catharijnesingel.
- Fig. 5.1.7: achttiende eeuwse tekening van de binnenplaats van kasteel Vredenburg met het ingepaste hoofdgebouw van het Catharijneklooster.
- Fig. 5.1.8: de legendarische Trijn van Leemput, afgebeeld met houweel.
- Fig. 5.1.9: Vredenburg omstreeks 1600, met links de Catharijnepoort en molen De Cruyp en rechts molen Het Cosgen.
- Fig. 5.1.10: de onderste verdieping van de noordwestelijke toren van Vredenburg, met in het midden de later ingebouwde kolommen ter ondersteuning van de molen De Eendracht.
- Fig. 5.1.11: de Fruithal op het Vredenburgplein in 1919.
- Fig. 5.1.12: het opblazen van de zuidwestelijke toren van Vredenburg.
- Fig. 5.1.13: locaties op Vredenburg en langs de Catharijnesingel waar Tauw in 2007 metingen heeft verricht.
- Fig. 5.1.14: locaties proefsleuven Stedenbouw en Monumenten.
- Fig. 5.2.1: de Catharijnepoort zoals ze er uitzag rond 1510. Met links de beide wachthuisjes en de voorpoort en rechts, achter de stadsbuitengracht een gedeelte van de hoofdpoort en de stadsmuur met rechts de onderbouw van een waltoren.
- Fig. 5.2.2: uitsnede uit de kaart van Jacob van Deventer 1569–1570 met de stadsverdedigingswerken, de Vleutenschevaart en Vleutenscheweg, de Leidscheweg, het St. Jobsgasthuis en het Ellendigenkerkhof.
- Fig. 5.2.3: impressie van kasteel Vredenburg omstreeks 1540 met links de Catharijnepoort.
- Fig. 5.2.4: de tot ruïne vervallen Snijderstoren met een schuur ertegenaan gebouwd. Op de voorgrond de singelweg en de stadsbuitengracht.
- Fig. 5.2.5: het Mariabolwerk omstreeks 1664.
- Fig. 5.2.6: gezicht op de Catharijnepoort met ophaalbrug en rechts de molen De Cruyp / Fortuin.
- Fig. 5.2.7: gezicht op de Catharijnepoort met op de achtergrond de twee molens op het Paardenveld.
- Fig. 5.2.8: locaties proefsleuven Stedenbouw en Monumenten 2006, nrs. 7 t/m 10.
- Fig. 5.2.9: ligging van het St. Jobsgasthuis ten opzichte van Smakkelaarsveld.
- Fig. 5.3.1: het St. Jobsgasthuis omstreeks 1750–1770.
- Fig. 5.3.2: Ellendigenkapel en Ellendigenkerkhof op een uitsnede van de kaart van Hogenberg uit 1572.
- Fig. 5.3.3: foto uit 1917 van het hoofdgebouw van de Levensverzekerings-maatschappij De Utrecht.
- Fig. 5.4.1: buitenplaats Puntenburg met bijgebouwen en voortuin in 1893, kort voordat het werd afgebroken ten behoeve van de bouw van het tweede administratie-kantoor van de Nederlandse Spoorwegen.
- Fig. 5.4.2: de stadsuitbreidingsplannen van Moreelse op een kaart uit 1664.
- Fig. 5.4.3: het gebied tussen de Moesgrachten omstreeks 1750 met links de Leidschevaart en op de voorgrond de Bloemgracht.

- Fig. 5.4.4: het Centraal Station van Utrecht in 1905.
- Fig. 5.4.5: het Centraal Station 1940–1960.
- Fig. 5.4.6: het tweede hoofdgebouw van de Nederlandse Spoorwegen met rechts op de achtergrond het eerste hoofdgebouw, omstreeks 1930.
- Fig. 5.4.7: het derde hoofdgebouw van de Nederlandse Spoorwegen, “de Inktpot”, in 1925.
- Fig. 5.4.8: luchtfoto van Centraal Station Utrecht en omgeving uit 1946.
- Fig. 5.4.9: de Stationswijk omstreeks 1960–1965 met op de achtergrond Centraal Station Utrecht.
- Fig. 5.5.1: kaart van Specht uit omstreeks 1700, weergave van de situatie in 1539.
- Fig. 5.5.2: buitengerecht Lijnpad op een anonieme tekening van omstreeks 1620. Rechts en op de voorgrond het Lijnpad, waar het buitengerecht naar genoemd is.
- Fig. 5.6.1: uitsnede uit de kaart van Specht van omstreeks 1700 naar de situatie van 1539 (buitengerecht Lijnpad), met de grachten van Moreelse erop geprojecteerd.
- Fig. 5.6.2: uitsnede uit de Bonnekaart van Utrecht (circa 1900), met in de noordwesthoek van het Jaarbeursterrein de suikerfabriek, in de noordoosthoek de Hojelkazerne, en langs het 1<sup>e</sup> Kleine Lijnpad de steenfabriek en overige bebouwing.
- Fig. 5.6.3: de Blekersgracht in de Croeselaan in 1931.
- Fig. 5.6.4: onderzoekslocaties Tauw op het Jaarbeursterrein.

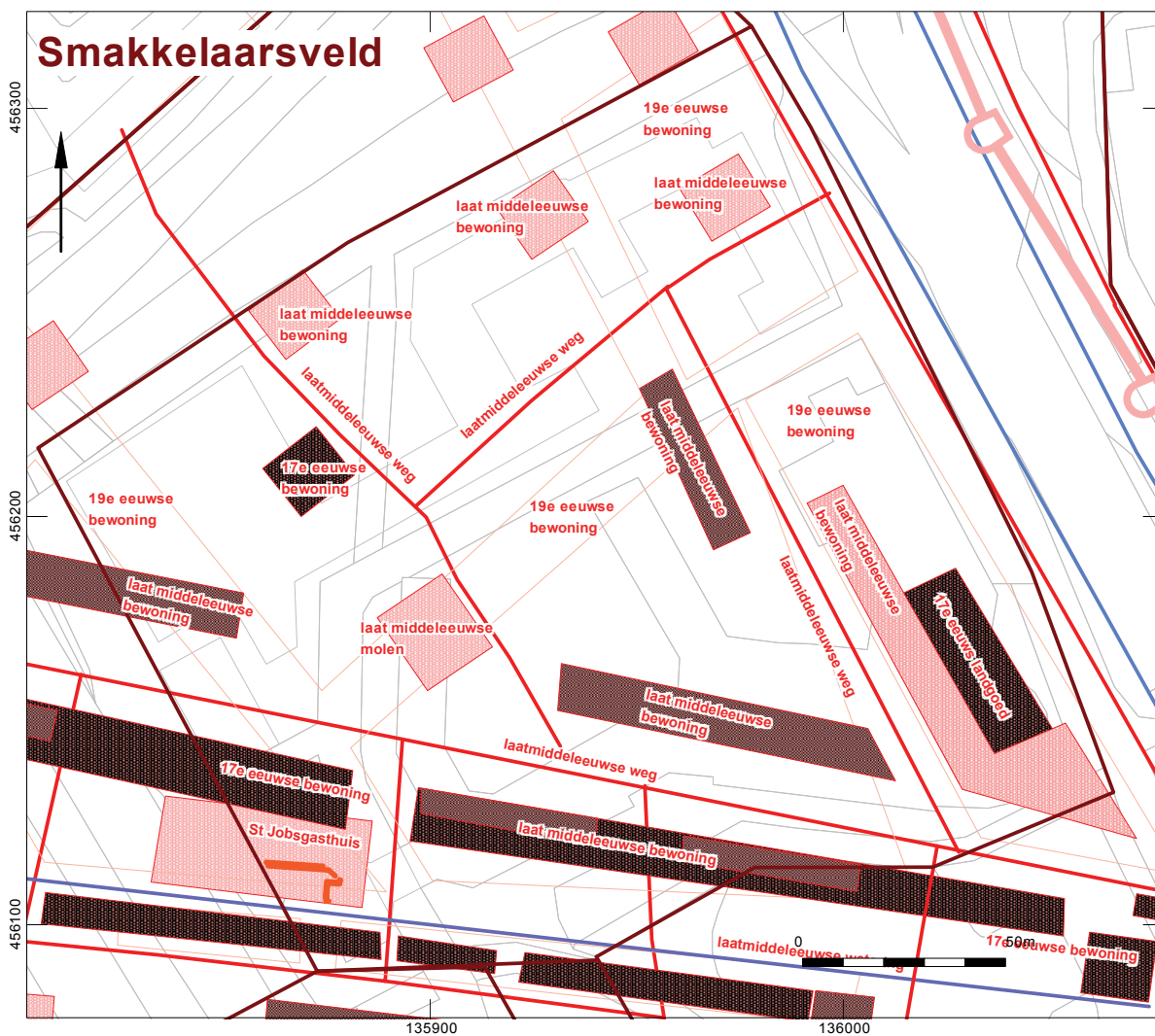
## 8. Bijlagen: archeologische waardenkaarten per deelgebied

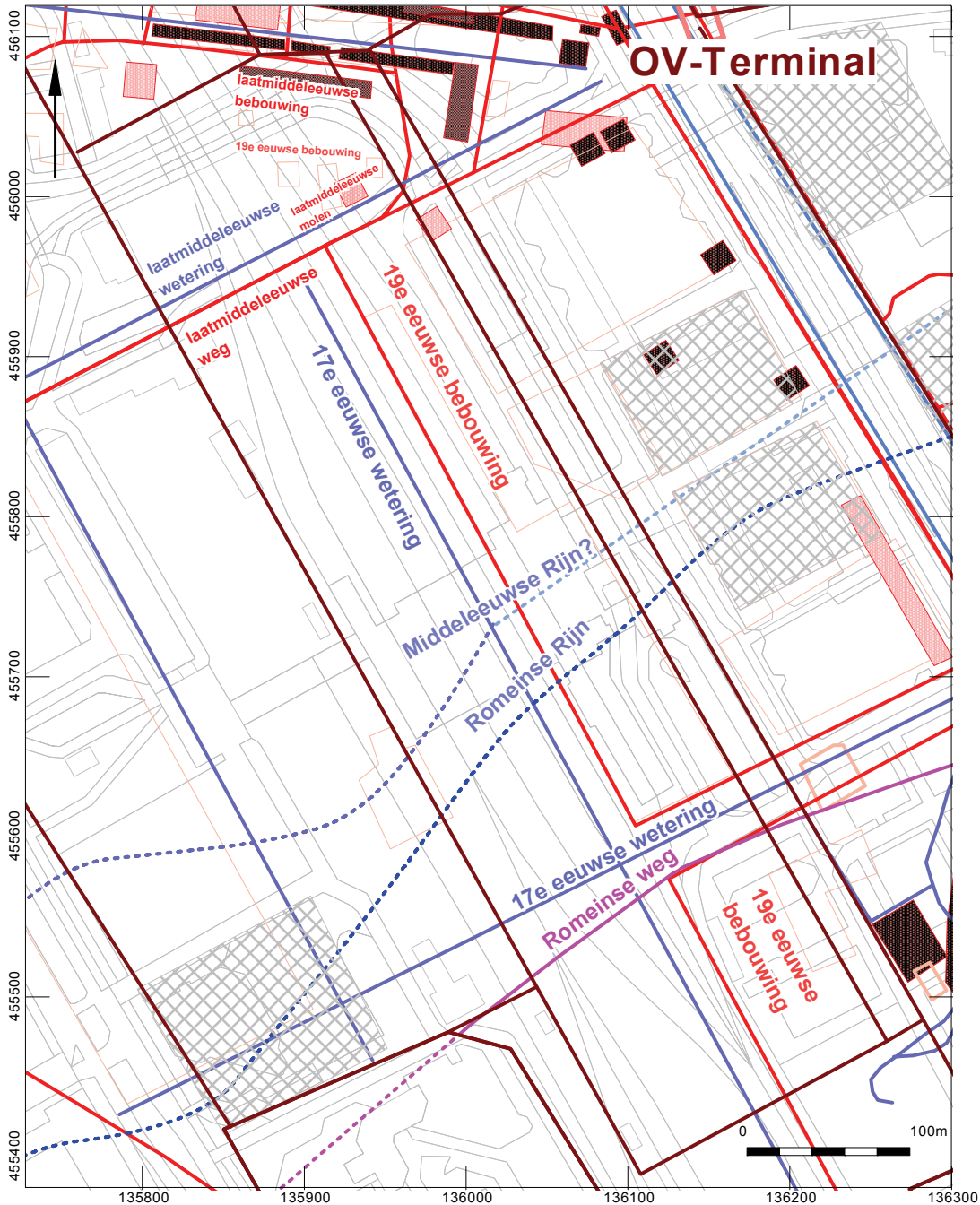




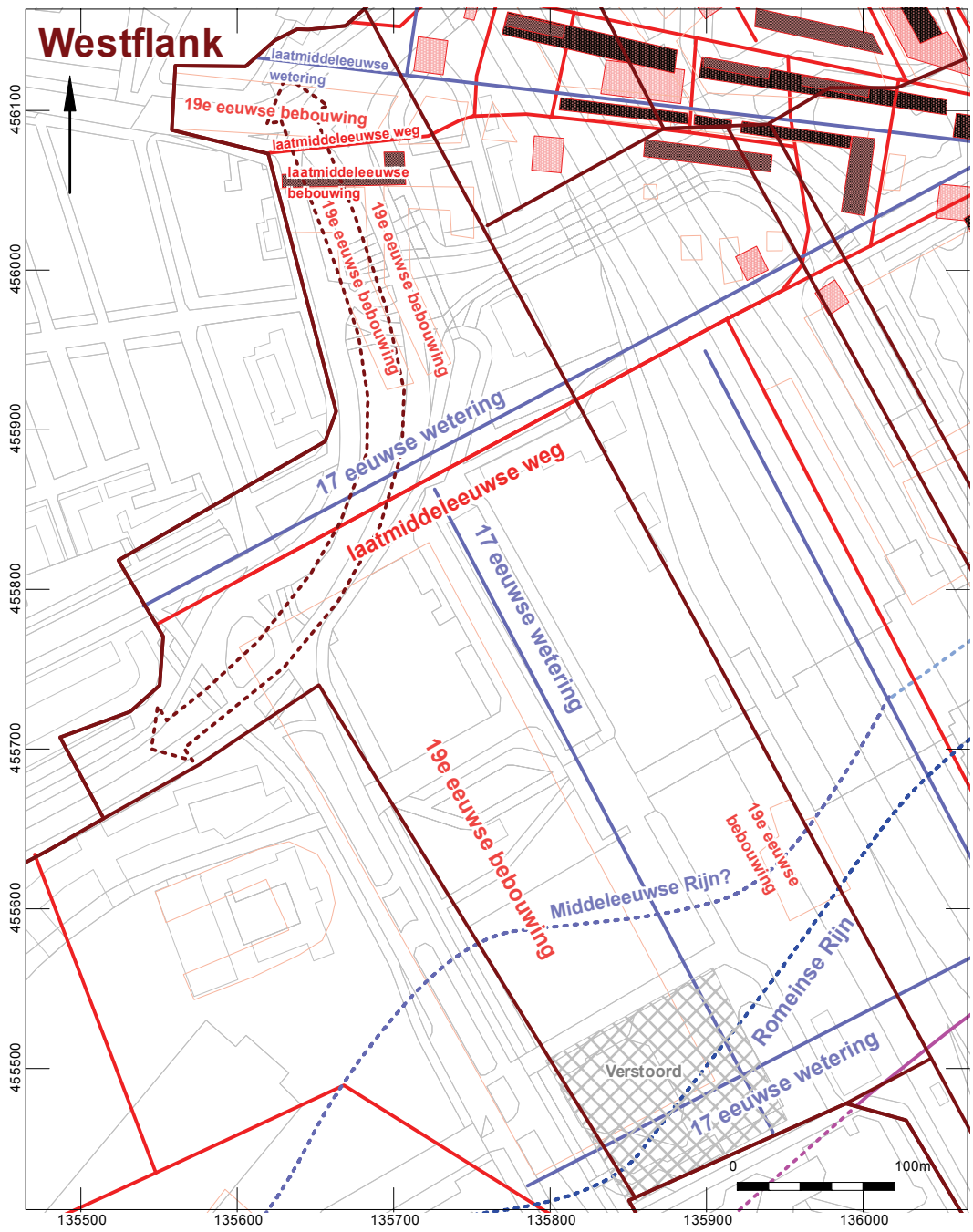


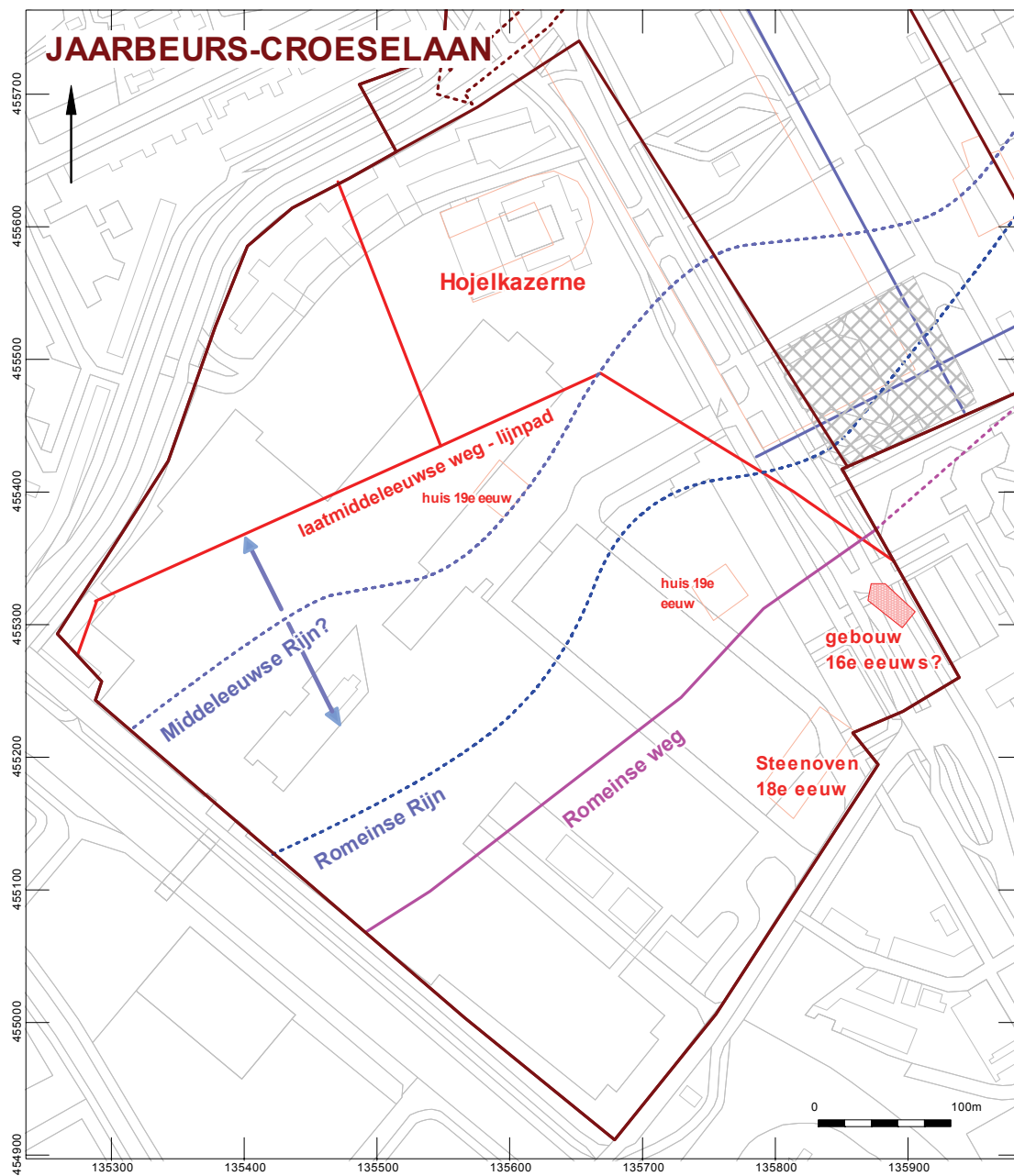












In het Stationsgebied van Utrecht wordt hard gewerkt aan de toekomst van onze stad. Verschillende partners werken samen in een megaproject van vele jaren. Jaren waarin het Stationsgebied ingrijpend zal veranderen. De ambities zijn groot. Een vernieuwd centrum, door van het nieuwe Stationsgebied en de de historische binnenstad één geheel te maken. Een centrum dat straks een betere mix biedt tussen wonen, werken, reizen en recreëren.

#### Website

Op [cu2030.nl](http://cu2030.nl) vindt u alle actuele informatie over de plannen, inclusief foto's, tekeningen en impressies van het toekomstige Stationsgebied. Hoe ziet het nieuwe station eruit? Hoe verloopt de transformatie van Muziekcentrum Vredenburg tot Muziekpaleis? Surf naar de site voor actuele info.

#### Infocentrum

Hoe ziet het Stationsgebied er straks uit? Welke sfeer en uitstraling krijgt de stad? Hoe zit het met de bereikbaarheid? Waar komen woningen, winkels en kantoren? Loop eens binnen bij het infocentrum (Gildenkwartier 193). Daar ziet u de toekomst van het Stationsgebied met eigen ogen. We organiseren ook ontvangsten voor groepen.

#### Adres Infocentrum

Adres     Gildenkwartier 193  
           (ingang naast Media Markt)

Telefoon  030 – 286 96 50

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

Open      maandag – vrijdag van 13.00 – 18.00 uur  
           zaterdag van 13.00 – 17.00 uur.

[cu2030.nl](http://cu2030.nl)

