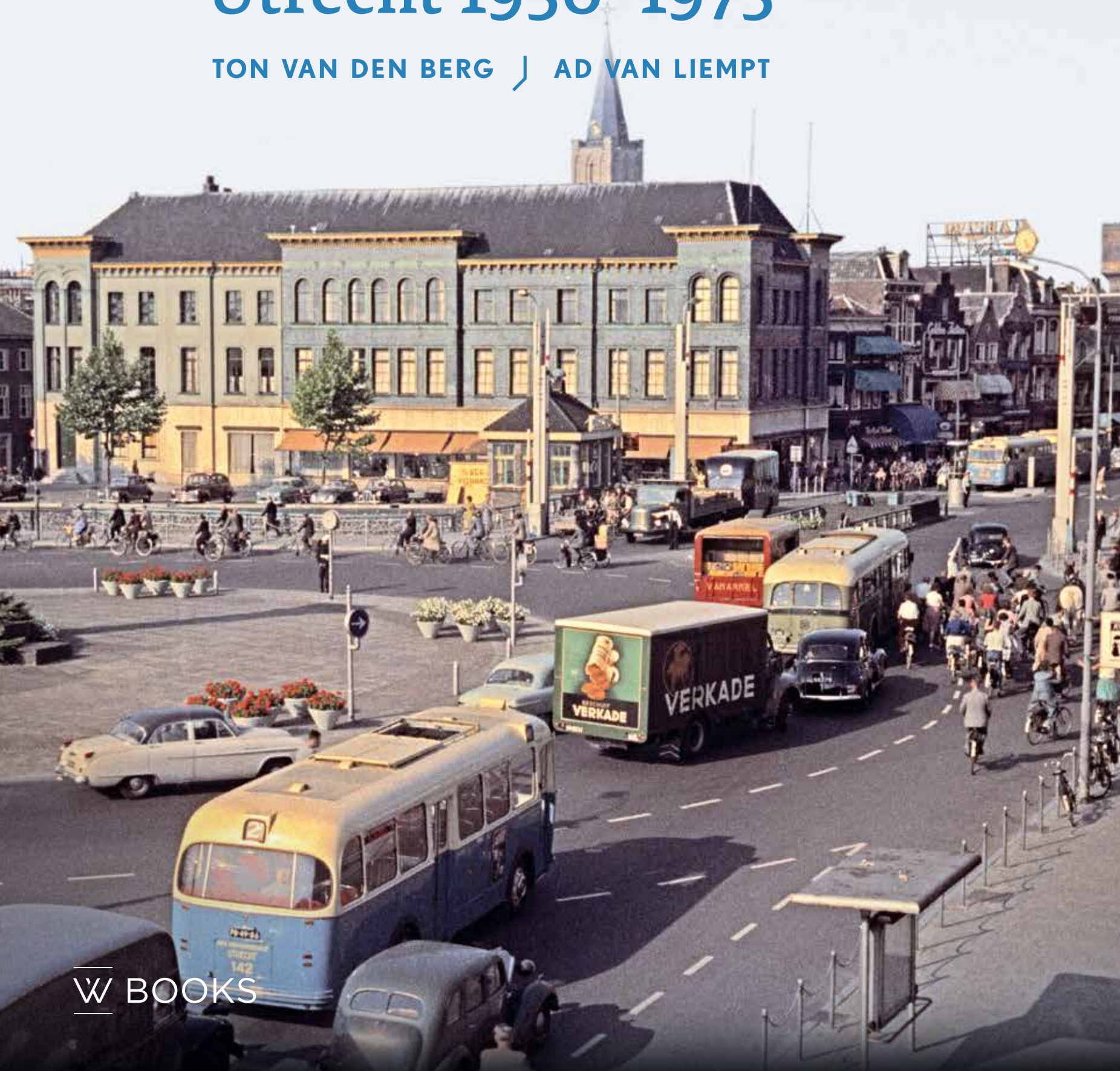


Van stadsie tot stad

Utrecht 1950–1975

TON VAN DEN BERG | AD VAN LIEMPT



Van stadsie tot stad

Utrecht 1950–1975

TON VAN DEN BERG | AD VAN LIEMPT

Inhoud



1 De groeiende stad 4



2 Dagelijks leven 14



3 Volksleven 32



4 Werk in de stad 46



5 De auto 62



6 Beton in opmars 72



7 Jong in Utrecht 82



8 Stadsnieuws 96



9 De sportstad 112

Inleiding

Wie naar de foto's van Utrecht uit 1950 kijkt, kan eigenlijk maar tot één conclusie komen: een slaperig provinciestadje. Of zoals ze onder de Dom zeggen: *staadsie*. Het is langzamerhand gekomen van de verschrikkingen van de Tweede Wereldoorlog. Niet dat er zoveel verwoestingen zijn aangericht, alleen in het laatste oorlogsjaar was er aanzienlijke oorlogsschade door (meestal mislukte) bombardementen van de geallieerden op munitietreinen. Er was wél mentale schade: door de terreur, door de honger in de laatste winter en ook wel door de schande dat de stad door de collaborerende NSB jarenlang was misbruikt als de 'stad der beweging'. Maar vanaf midden jaren vijftig begint alles te veranderen. De stad wordt vooral veel groter, door aanzienlijke grenswijzigingen (zeg maar: annexaties) in 1954. En dan komt, eindelijk, de woningproductie op gang, vooral in de nieuw verworven gebieden. Hoograven, Zuilen, en daarna Kanaleneiland en Overvecht zorgen voor een groeispurt en daarmee voor verlichting van de woningnood, mogelijk gemaakt door de welvaarts-groei in het land. Eindelijk kunnen de inwoners zich enige luxe veroorloven: een douche, een pick-up en een televisie.

Die luxe zie je het duidelijkst aan de opmars van de auto. In de jaren vijftig staat er af en toe een langs de stoep, maar daarna volgt een ware explosie. Iedere arbeider een auto voor de deur, zo viert de stad haar vooruitgang, maar daar blijkt de stad niet op gebouwd. Een Duits verkeersbureau komt met het advies de singels te dempen en te vervangen

door een vierbaansrondweg. Het gezond verstand krijgt op het nippertje de overhand, de plannen gaan niet door – op een rampzalig stukje singeldemping na. Maar de vooruitgang is niet tegen te houden. Iedereen streeft naar groei, de Jaarbeurs, de Spoorwegen, het winkelbedrijf, en het stadsbestuur. Dat leidt uiteindelijk tot de bouw van Hoog Catharijne, door veel Utrechters verfoeid als een tempel van consumentisme, maar tegelijkertijd een project met een onvoorzien effect: de oude binnenstad richt zich op, verdrijft de auto van de grachten en uit de smalle straatjes en bereikt een ongekennde graad van gezelligheid.

In de tussentijd gebeurt er veel meer: er voltrekt zich een heuse jeugdrevolte, met uiterlijke kenmerken als lang haar en popmuziek en gepaard gaande met een diepe gezagscrisis. En tegelijkertijd bereikt Utrecht in sportief opzicht grote successen. Met het landskampioenschap van voetbalclub DOS in 1958 als uniek hoogtepunt en de opkomst van judoka Anton Geesink als levend bewijs dat in de nieuwe tijd een dubbeltje zomaar een kwartje kan worden.

Misschien is Geesink wel het meest treffende symbool van de ontwikkeling van zijn eigen stad: vanuit het niets naar de top, van een slaperig stadje tot het bruisende centrum van het land.

Ton van den Berg
Ad van Liempt



1 De groeiende stad

De stad Utrecht maakt tussen 1950 en 1975 een onstuimige groei door. Dat begint al in 1954 met een aantal grenswijzigingen, die van duizenden mensen op slag Utrechters maakt: hele stukken van Jutphaas, Maartensdijk, Zuilen en Westbroek gaan over naar de stad. Daardoor ontstaat ruimte die nodig is omdat Utrecht, net als de andere steden, een benauwende woningnood kent.

Duizenden stellen verschijnen na de oorlog op de woningmarkt, waar geen enkel perspectief voor ze is. Tijdens de bezetting is er niets gebouwd, de productie in de naoorlogse periode komt heel langzaam op gang. Vanaf 1950 begint de stad de achterstand in te halen. Er komen flatwijken in Hoograven en Zuilen. Vanaf eind jaren vijftig komt het Kanaleneiland aan de beurt: een nieuwe brug over het Merwedekanaal ontsluit het gebied dat in tien jaar wordt volgebouwd met flats en enige laagbouw, maar ook met voetbalvelden en een tennispark. Daarna komt Overvecht aan snee, met nog meer inwoners en nog meer flats. Er komen uiteindelijk 33.000 mensen te wonen. Ze wonen tussen de parken en hebben allerlei sportvoorzieningen tot hun beschikking, en vanaf 1970 zelfs een kunstijsbaan.

De beide nieuwe wijken bieden veel gezinnen waar ze al bijna niet meer op durfden rekenen: lichte, ruime woningen, met centrale verwarming en een douche – voorzieningen die in de oude stadswijken ontbraken. De eerste decennia vervullen de nieuwe wijken hun functie ten volle, maar in de 21e eeuw stapelen in de wijken de problemen zich op. Ze krijgen bijnamen als 'krachtwijken' – het rechtstreekse gevolg van de onstuimige groei die eind jaren vijftig inzette.







☞ Twee keer zo groot pagina 4

Netjes in het gelid, vijf Utrechtse politieagenten. Ze staan op 1 januari 1954 bij de grens van Utrecht en Zuilen op het snijpunt van de Royaards van den Hamkade en de Marnixlaan. Op de achtergrond zijn de voetbalvelden van DOS en is de Rietendakschool in de Fruitbuurt te zien. Het vijftal wacht op het officiële sein om in het vervolg ook in het door Utrecht geannexeerde Zuilen te mogen surveilleren.

Die vrijdag wordt Utrecht bijna twee keer zo groot (van 3.000 naar 5.300 hectare) als gevolg van de annexatie van de gemeente Zuilen en overname van grote stukken grond van de gemeenten Maartensdijk (Tuindorp), Oudenrijn (Kanaleneiland), Jutphaas (Hoograven) en Westbroek/Achtthhoven (Overvecht). Ook Houten en De Bilt leveren in door de grenswijzigingen, maar het oude dorp Zuilen (Maarssen) en de landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen (Bunnik) blijven van de bureu.

Op 1 januari 1954 telt de stad 242.000 inwoners en velen van hen zijn slecht gehuisvest; er zijn 12.333 woningzoekenden. De al sinds 1911 bepleite uitbreiding van de stad moet ervoor zorgen dat Utrecht kan gaan bouwen om de woningnood, volksvijand nummer 1, te bestrijden. Plannen voor grote bouwprojecten in Kanaleneiland (gepland aantal inwoners 30.000) en Overvecht (45.000 inwoners) liggen dan al op tafel.

☞ Flatwoningen

Maandag wasdag. Dat is circa 1955 goed te zien op de balkons van dit flatgebouw, een ontwerp van architect Leeuwenberg, aan het Tolsteegplantsoen. In dit deel van Hoograven en Tolsteeg zijn inmiddels diverse nieuwbouwcomplexen gerealiseerd; het is daarmee een van de eerste naoorlogse wijken. Tot 1954 hoort de wijk nog toe aan de gemeente Jutphaas die daar voornamelijk enkele langgerekte straten met eensgezinswoningen laat aanleggen. Stedenbouwkundige C.M. van der Stad ontwerpt een uitbreidingsplan; hij maakt de erfenis van Jutphaas ongedaan door naast de bouw van flatwoningen ook genoeg ruimte te laten voor groen en binnenterreinen waar kinderen kunnen spelen. Om de eentonigheid verder te doorbreken krijgen meerdere architecten opdracht flatwoningen te ontwerpen. Een van hen is de bekende Utrechtse ontwerper en architect Gerrit Rietveld.

☞ Aanleg Kanaleneiland

Huizen bouwen, de schop de grond in. In juni 1956 is het zover dat de eerste grondwerkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de wijk Kanaleneiland beginnen. Voor op de bulldozer staat burgemeester jhr. mr. C.J.A. de Ranitz die vergezeld wordt door de wethouder voor Openbare Werken mr. W.H.J. Derks en de hoofd directeur van de Dienst van Openbare Werken ir. Chr. Bronkhorst.



📍 **Woestenij**

In december 1957 is Kanaleneiland nog een (volgens burgemeester De Ranitz) 'onafzienbare zandwoestenij' als daar in de voormalige polder Nieuw Welgelegen de eerste paal voor een complex van 484 woningen wordt geslagen. Uiteindelijk moeten er in dit gedeelte van Kanaleneiland 7.500 woningen komen, zoals op de informatiestand vermeld staat.

📍 **Meer wooncomfort**

In tien jaar tijd wordt Kanaleneiland uit de grond gestampt. Een wijk waar de nadruk ligt op de bouw van woningen voor gezinnen, want daarvoor klemt de woningnood het meest. Om aan die druk te voldoen worden de woningen ook gestapeld gebouwd: flats van vierhoog en tienhoog verrijzen in Kanaleneiland. Hoe dat eruit ziet is goed op de foto te zien met de flats aan en achter de Trumanlaan, de huizen vooraan staan op de Eisenhowerlaan. Op het braakliggende terrein wordt later het 'zusterhuis' van het ziekenhuis Oudenrijn gebouwd. Utrechters die het geluk hebben in zo'n flatwoning te gaan wonen, ontdekken wat de overheid bedoelt met 'meer wooncomfort': de flats hebben een geiser, een douche, vuilstortkokers, voordeurtelefoons, stadsverwarming en soms al een centraal antennesysteem waardoor de kwaliteit van het televisiebeeld beter wordt. Ook de aanwezigheid van liften wordt genoemd als verbetering van het wooncomfort, maar in de meeste vierhoogflats worden die niet aangelegd.









📍 Rozeneiland

Rozeneiland, dat is in de volksmond al snel de bijnaam van Kanaleneiland. Overal zie je rozen zoals hier in park Transwijk, maar de plantsoenendienst laat ze vooral groeien op de groenstroken die de brede rijwegen – zoals aan de Beneluxlaan – scheiden: daar vallen de rozen het meest op.

⚠️ Levensgevaarlijk

De Rijksweg 22 is in 1963 nog een tweerichtingsautoweg die kruist met de Prins Hendriklaan in Utrecht-oost. Oversteken is er gevaarlijk, er zijn al diverse ernstige ongelukken gebeurd. Als er gewerkt wordt aan het riool en de rijksweg deels is afgesloten, is de situatie totaal onoverzichtelijk. De levensgevaarlijke kruising is onhoudbaar en met de bouw van het nieuwe zwembad Krommerijn moet er met name voor kinderen een veiligere route komen en dus wordt beslist dat de rijksweg, bekend als de Waterlinieweg, de hoogte in moet en er meteen een tweede rijbaan bij krijgt.

Ter hoogte van het Rietveld-Schröderhuis (links op de foto nog net te zien) komt in 1964 een drie meter hoog viaduct dat door zijn geringe hoogte alleen bruikbaar is voor fietsers, voetgangers en lage auto's. Langs het nieuwe viaduct plant de gemeente bosschages zodat de bewoners van het Rietveld-Schröderhuis niet tegen de autoweg aan hoeven te kijken.



◆ Overvecht

Klaar-overs zorgen ervoor dat voetgangers veilig kunnen oversteken in de nieuwe wijk Overvecht. De ruim opgezette wijk met z'n brede wegen en ruime trottoirs is een verademing voor de Utrechters die daar mogen gaan wonen. Ze verlaten benauwde straatjes in buurten met veel slechte woningen.

De belangstelling voor Overvecht is groot in de jaren zestig. Het Gemeentelijk Energie en Vervoerbedrijf Utrecht (GEVU) zet in 1966 bussen in voor rondritten door de nieuwe wijk (net als trouwens op het Kanaleneiland).

Het wordt een groot succes want de bussen zitten iedere keer weer stampvol en er worden extra ritten georganiseerd. Ook buitenlanders grijpen die rondritten aan om een kijkje te nemen, want qua stedenbouw is de opzet van de nieuwe Utrechtse wijken tot ver in het buitenland bekend geraakt.



◆ 80.000 woningen

De cijfers: 1 miljoen kubieke meter klei en veengrond is weggegraven om Overvecht te realiseren. Om de bouw van flats mogelijk te maken is er 6,5 miljoen kubieke meter zand nodig om de bodem op te hogen en te verstevigen. Dat zand wordt via een 6,5 kilometer lange pijpleiding uit twee plassen bij Maarsseveen aangevoerd. De eerste 6.500 woningen worden in 1960 in de omgeving van fort Blauwkapel opgeleverd. Het gaat hier om een paar etageflats en veel goedkope laagbouw. De eerste voor Overvecht zo typerende tienhoogflats krijgen in 1965 hun bewoners. Een van die complexen is hier op de foto rechts van de watertoren te zien: de flat aan de Dommeringdreef.

Het gaat om in totaal 1.448 flatwoningen met huurprijzen, inclusief stadsverwarming, van 140 tot 180 gulden per maand (wat in die tijd forse bedragen worden genoemd voor sociale huurwoningen).

Als in 1970 Overvecht zo goed als af is, kan Utrecht vaststellen dat tussen 1945 en 1975 in de hele stad in totaal 31.000 woningen zijn gebouwd (waarvan 23.000 flatwoningen en 8.000 eengezinshuizen). De Utrechtse woningvoorraad telt in 1969 ruim 80.000 woningen.





2 | Dagelijks leven

‘Heden rijdt lijn A naar Rhijnauwen’.

Dat rode bordje met witte letters in de blauwe stadsbussen van Utrecht – het is onverbrekkelijk verbonden met de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw.

Foto's zoals van een dagje naar Rhijnauwen, maar ook van de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal vol zonzonbidders of van het gezamenlijk sneeuwruimen in een strenge winter – ze vervullen je van nostalgie en brengen je terug naar een tijd die nooit meer terugkomt.

Vooraf dat zwemmen in het druk bevaren kanaal: iedereen deed het, op een warme dag ging je niet naar een zwembad (je keek wel uit), maar naar ‘het kanaal’, waar je vrienden waren en waar je de vrijheid vierde. Wat verder opvalt als je de foto's ziet: het kan nog zo *leeg* zijn in de stad. Neem dat beeld van dat meisje op de stoep van de Telderslaan in Transwijk, ze heet Carola en ze is anderhalf in 1969. Er staat een enkele auto langs de stoep, een kever, een eend, en om haar heen is verder niets, de straat is van haar.

En dan die foto van wat een van de eerste patatkramen in de stad moet zijn, van de familie Van Liefland op het Stationsplein. Buiten eten, op een terras in de stad, patat met een klodder mayonaise of piccalilly, voor een kwartje – je ziet de onwennigheid eraan af. Het is de moderne tijd die al voorzichtig de kop opsteekt. Je weet niet of een nieuwheid definitief deel van ons leven zal worden, zoals een patatje eten bij een kraam, of na korte tijd weer verdwijnt in de vergetelheid, zoals de hoela-hoep-rage van 1958. Dat is het mooie van kijken naar oude foto's: je weet, ongeveer, hoe het verder gaat en daar hebben die mensen op de foto geen idee van.

Dankwoord

De makers van dit boek zijn door veel verschillende mensen op een uitstekende wijze geholpen. We zijn hun zeer erkentelijk. Van Het Utrechts Archief: Victor Lansink, Berry Geerligts, Rob de Wilde, Dick Goosen en Chantal Keijsper. Verder alle medewerkers van WBOOKS en alle Utrechtse die ons foto's stuurden na onze oproep in het AD/UN en bij RTV-Utrecht. Van de Culturele Zondagen speciale dank aan René van der Giessen en Hanneke Bouwsema.

Fotoverantwoording

Collectie Het Utrechts Archief (HUA): pagina 8, 9, 10+14+31 (J.P. van Alff), 12, 13, 18, 25-onder, 26, 27-rechts, 30, 34-links, 35, 36, 42-boven en onder, 45, 48, 49, 50, 64, 67, 68-boven, 70, 71-links, 72 + 81 (Bredero N.V.), 74 (Hulskamp), 76, 78-boven, 80-boven, 80-onder (W.H.M. Uilenbroek), 89, 100, 105 (H. de Wijs), 116, 125-links en rechts.

Fotojournalisten-collectie HUA. F.F. van der Werf: 6, 7, 16, 22, 57, 65, 83, 99-boven, 104. L.H. Hofland: 11, 34-rechts, 60, 62, 68-onder, 90, 92, 98, 102, 106, 108-boven en onder. G.J. Lauwers: 37. Tieleman van Rijnberk: 41-onder. T. Stramrood: 44, 55-onder. C.A. Otten: 59. G. van Deventer: 71-rechts, 95.

Fotopersbureau 't Sticht/Spaarnestad: pagina 25-boven, 27-links, 38, 39, 46, 56-boven en onder, 58, 79, 84, 94-onder en boven, 96, 99-onder, 101, 107-boven en onder, 110-boven en onder, 111-boven (J. Herschel), 112, 119, 127-onder.

Archief Drukkerij aan de Vecht: omslag. **Collectie Elinkwijk:** pagina 118, 123-links. **Collectie Remco Neu:** pagina 120, 121, 122, 126, 127-boven. **Museum van Zuilen:** pagina 4. **Nederlands Volksbuurtmuseum:** pagina 41-boven.

Amateur/privéfoto's: pagina 17 (Van Liefland), 20 (dhr. Lub), 21 (M. Vonk), 23, 55-boven, 66 (H. Dam), 24, 111-onder (Van Waert), 27, 69 (A.A.M. Witkamp), 32, 52 (M. A. Haas), 40 (Van Slooten), 43 (J. van der Meer), 53-boven (A. Schenk), 53-beneden (M. Boogerd), 54 (H. Jansen/H. Vermeulen), 75 (Heijer), 77 (F. Hebing), 85-links (Agterberg), 85-rechts, 86-linksrechtsonder, 87-linksboven (J. Huisman), 86-linksboven (collectie A. Zuidhoek), 86-rechtsboven (J. Verheul), 87-rechtsboven (H. Ploeg), 87-rechtsonder (J. van de Klomp), 88-linksboven (H. Westbroek), 88-rechtsboven (R. van den Berg), 88-linksonder (fam. Van Seumeren), 88 rechtsonder (fam. Berkien), 93 (J. Reckers), 108-109 (H. van Rijn), 114 (W. De Jongh), 115 (F. Landzaat), 123-rechts (J. van den Berg), 124 (coll. K. Ekeris).

Omslagfoto: Het Smakkelaarsveld is in de jaren vijftig een van de drukste verkeersaders van Utrecht, met doorgaande wegen richting Hilversum en Leiden.

Colofon

Uitgave

WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com
i.s.m.
Het Utrechts Archief
info@hetutrechtsarchief.nl
www.hetutrechtsarchief.nl

Tekst en beeldredactie

Ton van den Berg en Ad van Liempt

Vormgeving

Riesekind, 's-Hertogenbosch

ISBN 978 94 625 8186 9
NUR 693

 WBOOKS

© 2017 WBOOKS

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam. © c/o Pictoright Amsterdam 2017.

Eerder verschenen bij WBOOKS

Utrecht 40-45 Ad van Liempt 978 94 625 8066 4
Stadsgezichten – Utrecht in transitie Rik Suermondt e.a. (red.)
978 94 625 8147 0
Utrecht Centraal Jos Zijlstra en Victor Lansink 978 94 625 8159 3

Utrecht 1950-1975: de vooruitgang is niet tegen te houden!

We schrijven jaren 50 van de vorige eeuw. Utrecht is weer het wat slaperige provinciestedje geworden dat het ook voor de oorlog was. Het herstelt zich snel van de schande die over de stad kwam toen het jarenlang door de collaborerende NSB de 'Stad der Beweging' werd genoemd.

Dan slaat Utrecht de weg in naar de positie van bruisend hart van Nederland. Het begint met gebiedsuitbreiding: in het oosten, noorden en zuiden snoept Utrecht stukken grond af van de buurgemeenten. Dan de ontwikkeling van nieuwe wijken: Hoograven, Kanaleneiland en Overvecht – zo verslaat Utrecht volksvijand nummer één: de woningnood.

En Utrecht stoot door: alles moet nieuw worden. Tot verdriet van velen gaat het Centraal Station eraan, samen met de naastgelegen Stationswijk. Er wordt zelfs een stuk singel gedempt. Alles voor de vooruitgang: de hypermoderne betonkolos Hoog Catharijne moet Utrecht tot 'winkelhart van Nederland' maken. Het gevolg hadden weinigen voorzien: om te overleven richt het oude centrum zich op, flinke gedeelten worden autovrij, overal komen terrassen en de voorheen ingeslapen stad wordt tot leven gewekt.



Deze wonderlijke transitie wordt beschreven en in beeld gebracht in *Van stadsie tot stad: Utrecht 1950-1975*, door Ton van den Berg en Ad van Liempt, Utrechtse journalisten die hun stad kennen en doorgronden.



HET////////
UTRECHTS
ARCHIEF//
//////////
//////////

WWW.WBOOKS.COM