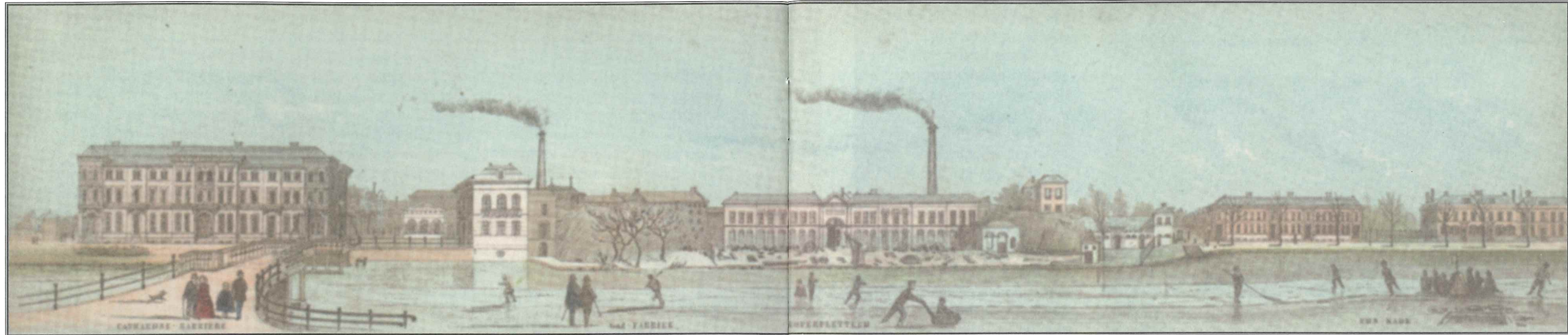


Het herwonnen water

Een beknopte geschiedenis van de Utrechtse singels



Gezicht op de Catharijnesingel met links het nog bestaande pand aan het Vredenburg waar nu Staffhorst is gevestigd. Fragment van het Panorama in 1859 uitgegeven door drukker P.W. van de Weijer. Collectie Beeldmateriaal Het Utrechts Archief

Eindelijk is het zover. Er zit weer water in het gedempte stuk singel tussen de Bemuurde Weerd en het Paardenveld. En ook de Catharijnebaan zal over niet al te lange tijd tot het verleden behoren. Bijna dertig jaar na dato wordt het dempen ongedaan gemaakt. Een beknopte historie van veranderde functies van en visies op de Utrechtse singels.

HANS ZIJLSTRA

Met de heropening van de Weerdsingel komt voorlopig een einde aan een discussie die zowel de gemeente als de Utrechtse bevolking decennialang heeft beziggehouden. Vanaf de jaren vijftig hielden voor- en tegenstanders van demping en asfaltering elkaar jarenlang in de houdgreep. Kort na de demping van het westelijke singelgedeelte, voltooid in 1970, klonken al de eerste geluiden om heropening. De voorstanders van demping benadrukten vooral de economische voorspoed die het de stad zou brengen, de tegenstanders wezen vooral op het verlies aan monumenten en natuurschoon. Aan de discussie van toen gaat bijna duizend jaar singelgeschiedenis vooraf. Die laat

zien dat de functie en betekenis van de singels en andere Utrechtse binnenwateren steeds veranderd is. De recente demping en de nieuwe ontgraving zijn voorlopig de laatste hoofdstukken in dat verhaal.

Transport over water

Net als andere steden beschikte ook Utrecht van oudsher over een stelsel van binnenwateren. Vanaf de Middeleeuwen vormde het water in feite de belangrijkste transportweg in en naar de stad. Tijdens de jaarmarkten, die al rond 1100 werden gehouden, was het op en langs het water een drukte van belang. De vele markten in de stad, onder andere op het Vredenburg en het Paardenveld, werden grotendeels over het water bevoorrad. Tot rond 1900 was het rond de

aanlegsteigers bij het Paardenveld zo druk dat schepen uren moesten wachten voor zij hun lading groenten konden lossen. Verderop vormde de Oudegracht een belangrijke aan- en afvoeroute. De werfkelders dienden voor de opslag van de goederen. Begin 19e eeuw waren aan de grachten nog talloze bedrijven en instellingen gevestigd, zoals leerlooierijen, steenhouwerijen, pottenbakkerijen, bierbrouwerijen, ziekenhuizen en kazernes. Aan de Ganzenmarkt bevond zich de stadskraan waarmee de goederen op de kade werden getakeld. Pas in 1843 verhuisde de kraan naar de Bemuurde Weerd, zodat het overladen buiten de Weerdpoort en dus buiten de oude binnenstad plaatsvond. Ook de Catharijnesingel was een belangrijke vaarweg. De singel maakte deel uit van een handelsroute die van Keulen via de Rijn, de Leidsche Rijn, de Catharijnesingel en de Vecht naar Amsterdam liep. Deze route werd onder andere gebruikt om grote houtvloten van Keulen naar Amster-

dam te transporteren. De zogenaamde Keulse Vaart had echter als nadeel dat de schippers onderweg veel tolgelden moesten betalen. Bovendien belemmerden de vele bochten in de Vecht een snelle voortgang. Goederen-

men daar nog eens vijf aarden bolwerken bij, waaronder het Lepelenburg en Wolvenburg, waar zich tegenwoordig de gevangenis bevindt. Eind 17e eeuw was de stad volledig omweld en door bastions omgeven.

keer zijn dat een Utrechtse bestuurder grootse plannen beoogde om de economie van de stad op peil te houden. Moreelse stelde voor om in westelijke richting enkele grachten en kanalen te graven en de stad

verkeer met Leiden verliep via de Leidsche Rijn, een in de 17e eeuw gegraven kanaal. Daarnaast hadden de Kromme Rijn en de Vaartsche Rijn tot ver in de 19e eeuw betekenis als aanvoeroutes over het water. Langs deze routes bevonden zich onder andere steenfabrieken, houtzagerijen en hoveniersterreinen.

Besloten binnen de singel

De Singel of Stadsbuitengracht was begin 12e eeuw gegraven en maakte oorspronkelijk deel uit van de verdedigingswerken rond de stad. Vier poorten vormden de entree tot de stad: de Weerdpoort, de Wittevrouwenpoort, de Tolsteegpoort en de Catharijnepoort. Er bevonden zich verdedigingsstorens onder andere bij de latere Bijlhouwersstraat, de Bijlhouwerstoren, en ter hoogte van de huidige Lange Smeestraat: de Smeetoren. In de 16e eeuw volgde de aanleg van vier stenen bolwerken, Zonnenburg, Manenburg en Sterrenburg aan de zuidkant van de stad en Morgenster aan de noordkant. Tegen het eind van die eeuw kwa-

De plannen van Moreelse

Al in de 17e eeuw gingen er stemmen op om deze gordel te doorbreken. In 1664 ontwierp de toenmalige burgemeester Hendrik Moreelse een plan voor uitbreiding van de stad. Niet alleen was de omgeving van de Oudegracht zo langzamerhand volgebouwd, maar, zo betoogde Moreelse, stadsuitbreiding was vooral van belang voor de Utrechtse handel en daarmee de welvaart. Het zou niet de laatste

'uit te leggen' tot een symmetrisch geheel. Zijn plannen waren zeer ambitieus en kwamen in feite neer op een verdubbeling van het bebouwde oppervlak. Uiteindelijk werd slechts een klein deel uitgevoerd. Er werden drie kanalen gegraven evenwijdig aan de Catharijnesingel en drie kanalen loodrecht op de singel. Van de geplande bouw van herenhuizen met aanzienlijke stukken land langs deze kanalen kwam echter niets te



Uitbreidingsplan van Hendrik Moreelse. Manuscriptkaart door H. Ruysch, 1664. Collectie Beeldmateriaal Het Utrechts Archief





Handelsactiviteit aan de Oudegracht, ca. 1890
Collectie Beeldmateriaal
Het Utrechts Archief

recht. Het idee om rijke handelaren naar de stad te trekken bleef dan ook grotendeels in goede bedoelingen steken. Tegenwoordig rest ons nog de tussen station en Croeselaan verborgen Kruisvaart als stille getuige van de plannen van Moreelse.

'Uitbreiding en verfraaiing'

Het verval van de Middeleeuwse verdedigingswerken en de behoefte aan stadsuitbreiding leidden eind 18e eeuw tot de roep om afbraak van de stadsmuren. De ruimte binnen de omwalling was grotendeels volgebouwd. Bovendien was de militaire betekenis van de verdedigingswerken achterhaald, met name door de aanleg van de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, zoals Fort De Bilt en Fort Rhijnauwen. Tegelijkertijd drong de stedelijke burgerij aan op verfraaiing van de stadsrand en verruiming van het uitzicht. Een en ander leidde tot de eerste 'ingrijpende stadsvernieuwing', onder het bewind van burgemeester Van Asch van Wijck in de jaren 1827-1839. Hij stelde een *Commissie tot Uitbreiding en Verfraaiing der Stad Utrecht* in die

een plan moest ontwikkelen voor meer woningbouw, een mooier aanzien van de stad en stimulering van de handel. De geest van Moreelse was niet ver weg. De verfraaiing van de stad was het extra lokkertje om rijke handelaren te verleiden zich in Utrecht te vestigen.

In 1829 werd een begin gemaakt met de sloop van de stadsmuren en de aanleg van plantsoenen op de plaats van de verdedigingswerken. Daarmee kregen de singels deels reeds het uiterlijk dat wij tot op vandaag kennen: een wandelpark met bomen en bankjes. De architect achter deze transformatie was de Haarlemmer Jan David Zocher.

Zocher is vooral bekend geworden door de aanleg van stadsparken, zoals het Vondelpark in Amsterdam. Hij maakte plannen ter verfraaiing van de omwalling van Haarlem, Alkmaar en Amersfoort en voerde die plannen voor een deel ook zelf uit. Daarnaast was hij werkzaam als architect en in die functie onder andere verantwoordelijk voor de bouw van de Amsterdamse Koopmansbeurs, op de plek van de tegenwoordige Beurs van Berlage. Ook

in Utrecht deed hij in bouwkundig opzicht van zich spreken. Een deel van de oorspronkelijke singelbebouwing hebben wij aan hem te danken. Zocher had in Parijs gestudeerd aan de *Ecole des Beaux Arts* en hij verloochende zijn Franse leermeesters niet. Hij was doorkneed in de neo-classicistische architectuur en pleisterde er lustig op los. Dat is nog te zien aan enkele door hem rond 1840 ontworpen statige herenhuizen aan de Van Asch van Wijckskade. De huizen waren bedoeld als organisch onderdeel van het hele singelproject, dat zowel huizenbouw als herinrichting van de bolwerken omvatte.

Engelse landschapsstijl

Het totale singelproject besloeg een periode van bijna 42 jaren. Tussen 1830 en 1872 werden vrijwel de gehele stadsmuur en de laatst overgebleven stadspoorten gesloopt. Ook de door Paulus Moreelse, de vader van Hendrik, ontworpen Wittevrouwenpoort sneuvelde. Het gebouw zat het verkeer richting de drukker wordende Biltse Steenweg teveel in de weg. Van de stadsmuur bleven slechts enkele fragmenten bewaard, zoals de deels in de omwalling verscholen bogen bij het Lucas Bolwerk. Die werden gehandhaafd als romantisch element in het toekomstige singelpark. De grachten die de bolwerken van de stad scheidde werden gedempt. Omdat de eigenaars onteigend moesten worden, duurde het jaren voordat de bolwerken zelf konden worden afgegraven. Het bolwerk Lepelenburg kon pas in 1859 tot park worden omgevormd.

Volgens het plan dat Zocher in 1829 aan de gemeenteraad voorlegde, was de oostelijke helft van de singel, van Wittevrouwenpoort tot Mariaplaats, bestemd als park. Aan de noord- en de westzijde moest ruimte komen voor economische activiteiten, onder andere door het aanleggen van kades bij de aansluiting

van de Weerdsingel op de Vecht. Bij de parkaanleg kon Zocher voor een deel voortborduren op reeds bestaande mogelijkheden, want op de bolwerken waren sinds de 17e eeuw al zogenaamde 'wandelingen'. De goede

die kant ging de stad zich vanaf 1840 overigens wel op grote schaal uitbreiden. De welgestelde Utrechters die de drukte, het lawaai en de stank in de oude stad wilden ontvluchten bouwden villa's en herenhuizen in de

langrijk deel van deze oorspronkelijke bebouwing bewaard gebleven. De door de afbraak van de omwalling vrijgekomen ruimte was deels benut om openbare gebouwen neer te zetten, zoals universiteitsge-



Gezicht op de Maliesingel met de nog bestaande Maliebrug en rechts het voormalig bolwerk Lepelenburg
Fragment uit Panorama de Weijer 1859
Collectie Beeldmateriaal
Het Utrechts Archief

burgerij had vanaf deze 'officieuze' wandelroutes, dankzij het kunstmatige hoogteverschil, een goed zicht op het platteland aan de overzijde van de singel.

De omvang van Zochers plannen en de wijze waarop zij werden uitgevoerd, waren zeker voor Utrechtse begrippen echter geheel nieuw. Voor de parkaanleg op de geslechte wallen maakte Zocher gebruik van de zogenaamde Engelse landschapsstijl, een romantisch geheel van boomgroepen, waterpartijen en heuveltjes. Die stijl vormde een contrast met de geometrische Franse tuinarchitectuur. Door het gebruik van verschillende landschapselementen ontstonden verrassende doorkijkjes en veranderde de omwalling compleet van gedaante. Het park sloot aan bij de agrarische omgeving, zodat stad en land naadloos in elkaar overgingen.

Hoewel Zocher de singel als geheel aanpakte, richtte hij een groot deel van zijn energie op de oostzijde: het gedeelte van de Wittevrouwensingel van het Lucas Bolwerk tot de Bemuurde Weerd, de Tolsteegsingel en het oostelijk deel van de Catharijnesingel. Door de reeds bestaande 'wandelingen' en de geringere bebouwing was het eenvoudiger om de oostelijke singelhelft om te vormen tot een park. Aan

buurt van de Maliebaan, die tot dan toe in landelijk gebied lag. Aan de west- en de noordzijde van de stad bevond zich vanouds meer bedrijvigheid.

Op een door P.W. van de Weijer gedrukt panorama uit 1859 (onlangs heruitgegeven) is in grote lijnen te zien hoe de singel er na de ingrepen van Zocher uitzag. Op de litho's is de huidige Van Asch van Wijckskade goed te herkennen. Het beeld van de singelbebouwing ter hoogte van het huidige Centraal Museum en de Fundatie van Renswoude is in essentie gehandhaafd. Bij de Wittevrouwenbrug zijn een douanehuis, de in 1829 gebouwde Willemskazerne en de gevangenis op het Wolvenplein te zien. Andere singelgedeelten zijn voor de moderne kijker echter onherkenbaar veranderd, zoals de bebouwing op het Paardenveld. De stad lag rond 1850 nog grotendeels binnen de begrenzing van de singel. Het panorama maakt duidelijk dat het een illusie is om de singel terug te willen brengen in de oorspronkelijk door Zocher bedoelde vorm.

Rond 1900 was het aanzien van de singels reeds aan verandering onderhevig. De bebouwing langs de singels, met name woningbouw, was vrijwel voltooid. Langs de Catharijnesingel en de Tolsteegsingel is nog een be-

bouwen en een gevangenis. Zo verrees in 1877 ter hoogte van het Ledig Erf het Fysisch Laboratorium en werd in 1856 op het bolwerk Wolvenburg de nog bestaande gevangenis voltooid. Daarnaast breidde de stad zich aan meerdere kanten buiten de stadsbuitengracht uit, met name in oostelijke richting. Eind 19e eeuw waren de rijken gevorderd tot de Ramstraat en de Em-malaan. In 1898 werd het Wilhelminapark aangelegd. De singel vormde niet langer de begrenzing van de stad, maar werd meer en meer een stadspark. De relatie tussen het park en de agrarische omgeving was rond de eeuwwisseling reeds volkomen verdwenen.

Voorrang voor autoverkeer

Het dempen van grachten begon in ons land in de 19e eeuw. In steden als Rotterdam en Amsterdam werden diverse grachten volgestort en verdedigingswerken afgegraven. De redenen voor het dempen waren divers. Het belang van de vaarroutes nam af, de omwallingen hadden als verdedigingsmiddel hun langste tijd gehad, de bolwerken zaten stadsuitbreiding in de weg en het water in en rond de oude binnensteden verspreidde een ondraaglijke stank. Utrecht was de enige grotere stad die zowel de



Verkeersplan Feuchtinger met ringweg, doorbraken en wegverbredingen
Tekening Maarten Sloves overgenomen uit *Buiter, Hoog Catharijne* (1993)

bolwerken, die reeds in de 18e eeuw een vervallen indruk maakten, als de singel of stadsbuiten-gracht ongemoeid liet. Ook in Utrecht veranderde de functie van het water door de economische ontwikkelingen. De industriële ontwikkeling van de stad raakte rond 1880 in een stroomversnelling, zodat ingrepen nodig waren om de aanvoer van grondstoffen te regelen. De Catharijnesingel vormde niet langer een doorgaande route. Met de opening van het Merwedekanaal in 1892 was de Keulse Vaart in één klap overbodig geworden. Door toenemende concurrentie van elders en door de komst van de spoorwegen nam bovendien het belang van de vaarroutes als geheel rond 1900 snel af. De spoorwegen namen een steeds groter gedeelte van het goederenvervoer voor hun rekening. Rond 1900 fungeerde Utrecht al als spoorwegknooppunt. Met de afnemende economische betekenis van de scheepvaart op de kleinere binnenwateren heeft het water zich als het ware uit de stad teruggetrokken. Tot de Tweede Wereldoorlog nam de verkeersdruk in de Utrechtse binnenstad zodanig toe dat het gemeentebestuur

zich hier en daar genoodzaakt zag om maatregelen te nemen, zoals de aanleg van de tweede Catharijnebrug. Elders in het land gingen gemeentebesturen al tot verdergaande ingrepen over. De verkeersdruk op het Amsterdamse Rokin begin jaren dertig leidde in 1936 tot demping. In Utrecht zou de verkeersdruk pas in de jaren vijftig zodanig toenemen dat de cingulum een knellende gordel begon te worden.

In 1954 presenteerde de gemeente voor het eerst een stedelijk structuurplan. Dat was in eerste instantie bedoeld als antwoord op de bevolkingsgroei. Het gemeentebestuur moest een oplossing zoeken voor de woningnood én voor de toegenomen verkeersdruk. Het autobezit nam tussen 1954 en 1956 met bijna 38 procent toe (van 29 naar 40 auto's per 1.000 inwoners). Het gebrek aan woningen werd met name in de jaren na 1950 aangepakt door de bouw van grootschalige nieuwe wijken als Kanaleneiland en Overvecht, en door de aanpassing van bestaande wijken als Hoograven. De oplossing van het verkeersprobleem was nauw met de bevolkingstoename verbonden. Kernpunt was de bereikbaarheid van de oude binnenstad.

Utrecht was vanouds een regionaal handels- en winkelknooppunt, maar door de trek van de welgestelde inwoners naar de dorpen in de omgeving dreigde de stad een deel van haar aantrekkingskracht te verliezen. Het gemeentebestuur besloot de vraag hoe de binnenstad uit economisch oogpunt aantrekkelijk te houden voor te leggen aan een adviseur, de Duitse verkeerskundige Feuchtinger. Hij kreeg in 1956 opdracht om een verkeersplan te maken als uitvloeisel van het twee jaar daarvoor vastgestelde stedelijk structuurplan. Zelden hebben de plannen van een adviseur zoveel tegenstrijdige reacties opgeroepen.

Feuchtinger benaderde het probleem van de bereikbaarheid van de stad geheel vanuit de optiek van het verkeer. Zijn oplossing was tamelijk radicaal: demping van de volledige singel en aanleg van een rondweg rond de binnenstad. Zijn plannen behelsden meer dan deze rondweg, maar waren zo ingrijpend dat ze in latere jaren volledig met het idee van de demping zijn vereenzelvigd. De gemeenteraad was het overigens in grote lijnen met hem eens, al werd na de presentatie van zijn rapport direct geopperd dat het verkeersplan wel in een nog op te stellen stedenbouwkundig plan moest passen.

Ingrijpen van rijksoverheid

Hoewel er een flinke discussie ontstond - dempen of niet -, was het aan de landelijke overheid te danken dat het niet tot volledige demping kwam. De gemeenteraad had het plan Feuchtinger in 1959 al op hoofdlijnen aangenomen. Ingenieur Kuyper kreeg de opdracht om het plan Feuchtinger op zijn stedenbouwkundige merites te beoordelen en adviseerde vervolgens om de hele noordkant en een deel van de westelijke singelloop te dempen. Kort daarna werden eerst de bolwerken en de omwalling op de monumentenlijst geplaatst, en in 1966 verbood minister Klompé van het toenmalige ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk het dempen van een deel van de singel. Van de Weerdsloop tot de Mariaplaats mocht gedempt worden, de rest niet. En zo geschiedde. Ondanks forse protesten werd in 1968 begonnen met de demping van het westelijk singelgedeelte.

De demping van de singel maakte deel uit van een groter plan om de Utrechtse binnenstad aan te passen aan de eisen van de moderne tijd. De planvorming rond de bouw van het winkelcentrum Hoog Catharijne bevond zich reeds in een vergevorderd stadium. In 1962 lanceerde

de firma Bredero een plan voor vernieuwing van het stationsgebied, waarin veel plaats was ingeruimd voor kantoorbouw. Een jaar later besloot de gemeenteraad om een modern overdekt winkelcentrum aan te leggen, waarvan de realisering in handen kwam van de NV Maatschappij voor Project Ontwikkeling, een dochteronderneming van Bredero. HC leek het ei van Columbus. In 1968 ging de eerste paal de grond in en vijf jaar later werd het winkelhart van Nederland officieel geopend. Hoofdfinancier van de bouw was het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds, dat voor 80 procent eigenaar werd. Financieel gezien had de stad Utrecht daarmee een buitengewoon lucratieve deal gesloten. Tegelijk was de gemeente de zeggenschap over het stationsgebied echter voor een groot deel kwijtgeraakt. Het dempen van de Catharijnesingel tussen Paardenveld en Mariaplaats paste bij het grootschalige project Hoog Catharijne. Tussen het winkelcentrum en het Vredenburg ontstond een snelweg van 800 meter, die met de weg over het Amsterdamse Museumplein kon wedijveren om de titel 'kortste snelweg van Nederland'. De tegenstanders van het dempen hadden het pleit verloren en het leek een kwestie van tijd tot de singel verder aangepast zou worden. Volledige demping was weliswaar van de baan, maar met de aanleg van HC raakte het historische beeld van de singel op de achtergrond.

Rommelig parkbos

Met het onderhoud van de singel was het inmiddels droevig gesteld. De gemeente oordeelde zelf in haar beheersplan *Groen-singels langs de stadsbuiten-gracht* (1988) dat het karakter van de singel door verkeerstechnische ingrepen was aangetast. Door de verbreding van de Catharijnesingel waren bomen in de knel geraakt en door de aan-



leg van toegangswegen naar de binnenstad was de continuïteit van de singel geweld aan gedaan. Bovendien was het singelpark zelf niet meer wat het geweest was. Het park kenmerkte zich oorspronkelijk door een grote variatie in bomen en heesters en door contrasten tussen gesloten boomgroepen en open plekken. In de loop van de 20e eeuw was het park echter dichtgegroeid, waardoor een wat rommelig parkbos was ontstaan. Daardoor was wel de diversiteit aan vogels en andere dieren toegenomen. Terecht vroegen de opstellers van het beheersplan zich af wat het toekomstig beleid ten aanzien van de singel zou moeten inhouden. Herstel van het door Zocher ontworpen aanzien was geen optie, aangezien het uitzicht op het omringende land een belangrijk onderdeel was van Zochers plan. Bovendien waren de behoeften van de moderne stedelingen niet te vergelijken met de wensen van de welgestelde klasse van rond 1840. Volledig loslaten van het idee van een stadspark door vrij baan te geven aan recreatie in de vorm van sportparken leek geen

geschikt alternatief. De auteurs pleitten daarom voor een derde richting: herstel van de natuurlijke waarden van het park, met de ideeën van Zocher in het achterhoofd, zonder te streven naar een historisch juiste reconstructie van het park van Zocher. Die derde optie is in later jaren het meest realistisch gebleken. Binnen de gemeente was overigens al direct na de demping in 1970 een discussie op gang gekomen over de verdere ontwikkeling van de oude binnenstad en de rol van de stadsbuiten-gracht in dat geheel. De overheersende rol die denkbeelden over verkeer en infrastructuur tot dan toe hadden gespeeld, kwam daarbij onder vuur te liggen. Maar de krachtigste oppositie tegen de demping kwam toch van buitenaf. De in 1970 opgerichte *Werkgroep Herstel Leefbaarheid Oude Stads-wijken* ijverde vanaf de oprichting voor een structuurplan voor de aanpak van de problemen rond de stadsbuitengracht. De werkgroep gaf daarbij niet alleen blijk van zin voor historie, maar ook van begrip voor de eisen van de moderne tijd. De aansluiting van de singel op elementen uit

Protestmars tegen het verkeersplan Feuchtinger, 10 december 1959
Foto: 't Sticht
Collectie Beeldmateriaal Het Utrechts Archief



Drooglegging van de Catharijnesingel, januari 1971
Foto: 't Sticht
Collectie Beeldmateriaal
Het Utrechts Archief

de stedelijke omgeving - de Bemurde Weerd, de Leidsche Rijn - vormde een belangrijk actiepunt. Om het verkeersprobleem aan te pakken pleitte de werkgroep voor goedkoop openbaar vervoer in de binnenstad.

Medewerkers van de Utrechtse biologiewinkel stelden onderzussen een boek samen over de singel dat aandacht besteedt aan historie, ecologie en bebouwing. Dit *Utrechts Singelboek* droeg bij aan de bewustwording over de plantkundige en historische waarde van het singelpark en de directe omgeving daarvan. De *Werkgroep Utrecht weer omringeld* nam de singelproblematiek op in het bredere perspectief van de leefbaarheid in de binnenstad. De singel werd nadrukkelijk betrokken in het beeld van de oude stad. Het herstel van de singel zou niet alleen de leefbaarheid moeten vergroten, maar ook werkgelegenheid moeten opleveren.

Mede onder invloed van de genoemde initiatieven besloot het College van B&W in 1989 de mogelijkheid van heropening van de singel te onderzoeken. Tien jaar later, in maart 1999, werd

officieel het startsein gegeven tot herstel van de singelstructuur. Waarmee we terug zijn aan het begin. Inmiddels zit er weer water in de singel tussen de Bemurde Weerd en het Paardenveld. Er zijn kloeke kades en aanlegsteigers aangelegd en de contouren van een uit baksteen opgetrokken bastion zijn zichtbaar. De nieuwe Monica-brug verbindt de Jacobsstraat inmiddels met de Oudenoord. Op 29 augustus 2001 is de brug officieel geopend.

Intussen is het singelgebied zelf - het geheel van water, park en omringende straten en ruimtes - volgens de Vereniging Oud-Utrecht sterk verwaarloosd. In de vorig jaar uitgebrachte visie *Het Utrechtse Singelgebied* pleit de vereniging voor een heldere visie op het gebied, en een integraal gemeentelijk beleid dat de huidige versnippering en het gebrek aan controle tegen moet gaan.

Bij het Paardenveld, eens de plaats van de groenteveiling, verdwijnt het water onder het wegdek. Het zal nog wel even duren voor het water bij het Smakkelaarsveld weer boven komt. Maar dankzij het in mei

2002 gehouden referendum weten we al hoe de singel er daar ongeveer gaat uitzien. Met glooiende groene oevers. Een beetje zoals het geweest is, maar ook weer niet. Er staat geen gasfabriek meer op het Vredenburg en de ruïnes van kasteel Vredenburg liggen niet meer langs het water. Alleen het water zelf is onveranderd. Het heeft slechts tijdelijk onder een dikke laag zand en asfalt verborgen gelegen. Het dempen was nooit definitief: de singel lijkt nooit weggeweest.

Hans Zijlstra studeerde geschiedenis in Utrecht. Momenteel werkt hij als medewerker personeelszaken.

Literatuur

Bals, Ton, e.a. (redactie) *Utrechts Singelboek, Natuur, geschiedenis en bebouwing van de Utrechtse singels* (Utrecht 1988).

Beheersplan Groensingels langs de Stadsbuitengracht (Utrecht, DOW afdeling openluchtrecreatie en groenvoorziening, 1988).

Blijstra, R., 2000 jaar *Utrecht. Stedenbouwkundige ontwikkeling van castrum tot centrum* (Utrecht/Antwerpen 1969).

Bruin, R.E. de, e.a. (redactie) *'Een paradijs vol weelde', Geschiedenis van de stad Utrecht* (Utrecht 2000).

Cremers, E., F. Kaay en C.M. Steenberg, *Nederlandse stadswandelingen in de 19e en 20e eeuw* (Delft 1981)

Panorama van Utrecht, Herdruk van een panorama uit 1859 ter gelegenheid van de opening van het Utrechts filiaal van de Bijenkorf in 1987, van tekst voorzien door drs. C.C.S. Wilmer (2e herdruk Utrecht 2003).

Utrechts Nieuwsblad, diverse artikelen, 1987

Vries, Marie-Louise de, *Nederland Waterland, Een nieuw leven voor gedempte grachten, vaarten, havens en beken* (Den Haag 1996).

Wandelingen van David Jan Zocher in Utrecht 1829-1861, tentoonstellingscatalogus Gemeentelijke Archiefdienst (Utrecht 1973).

Wilmer, C.C.S., *Historisch groen, Tuinen en parken in de stad Utrecht* (Utrecht 1999).

Utrechtse straatnamen 4

Zakkendragerssteeg



De Zakkendragerssteeg in 1933. Foto: A.C. Thomann
Collectie beeldmateriaal
Het Utrechts Archief

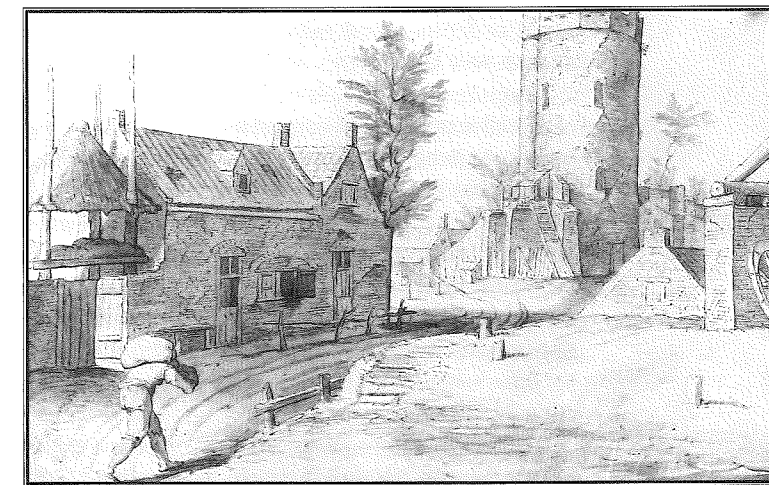
Straatnamen werden tot in de 19e eeuw doorgaans niet gegeven door het stadsbestuur; ze ontstonden vanzelf. Zo kon de naam van een beroep of ambacht aan een straat worden verbonden omdat beoefenaars er bijeenwoonden of op een andere wijze hun stempeel op de straat drukten. Een bekend voorbeeld daarvan is de Zakkendragerssteeg.¹

ERIK TIGELAAR

Deze steeg wordt in een akte uit 1425 voor het eerst genoemd als Sinte Catharijnesteege. Zij dankte haar naam aan het feit dat zij aan de westzijde uitkwam op het Catharijneveld, een open ruimte om het Catharijneklooster, die evenals het klooster zelf verdween bij de bouw van het kasteel Vredenburg in 1529.

In de 16e en in het begin van de 17e eeuw komt de steeg niet alleen voor als Sinte Catharijnesteege, maar ook als 'Sinte Catharijnesteech bij het Vredenburg'. De toevoeging 'bij het Vredenburg' had tot doel de steeg te onderscheiden van de 'Sinte Catharijnesteege bij de Nieuwstraat', de huidige Catharijnesteege.

Een zakkendrager aan het werk in de omgeving van de Bijhouwerstoren. Detail van een rond 1600 vervaardigde tekening (door een kunstenaar uit de omgeving van Abraham Bloemaert)
Collectie beeldmateriaal
Het Utrechts Archief



boveninde, het zuidelijke deel van de stad, en die van het benedeneinde, het noordelijke deel van de stad. Vanaf 1637 moesten de zakkendragers van het benedeneinde iedere morgen in dit wachtlokaal, inmiddels 'sackedragershuysken' genoemd, bijeenkomen om het werk te verdelen door erom te dobbelen. Bovendien gingen sommige zakkendragers in de steeg wonen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de steeg na verloop van tijd ook Sackedragerssteechien werd genoemd. In een besluit van de vroedschap uit 1619 is deze benaming voor het eerst aangetroffen.

Gedurende het resterende deel van de 17e eeuw komt de steeg vaak voor als 'Sinte Catharijnestraet, de tegenwoordige Willemstraat, soms wordt vermeld als Groote Sinte Catharijnestraet. De benaming Zakkendragerssteeg(je) wordt in de 18e eeuw de meest gangbare naam voor de steeg.

Erik Tigelaar is Unitleider Beeldmateriaal en Bibliotheek bij Het Utrechts Archief.

Noot

1. Dit artikel is gebaseerd op het Utrechtse straatnamenboek in wording dat naar verwachting zal verschijnen in 2005.