



Het spoor beslaat een aanzienlijk deel van de Binnenstad. Tussen Lepelenburg en Merwedekanaal liggen zestien sporen, acht perrons, zes kantoren, de halte Vaartsche Rijn plus het Centraal Station (inmiddels de vierde versie). In deze Binnenstadskrant aandacht voor de mensen die wonen, werken en recreëren langs de spoorlijnen. En voor de impact van de NS op de bebouwde omgeving.



UPCYCLING
Spoorlichten
nog dit jaar
te koop op CS
> pag 3



MEER REIZIGERS
Ov-terminal
kan ook nog
mee in 2030
> pag 5



SPOORLIJN
Langs brug,
speelweide
en kantoor
> pag 8 & 9



ZILVERSTRAAT
Diamantspeld
voor 40 jaar
trein poetsen
> pag 10



GEVELPLANT
Groen fleurt
straatjes in
Wijk-C op
> pag 16

SPOORSTAD

KANJERS – De meeste treinreizigers hebben haast. Daardoor hebben ze nauwelijks oog voor de personeelsleden van de stationsfietsenstalling die hun ov-chipkaart scannen. En ook niet voor de schoonmakers die de hal van Station Utrecht Centraal schoonhouden. Deze werknemers zorgen er echter wel voor dat de reis aangenaam kan beginnen.



STATIONSHAL – Niet alleen de stationshal maar ook de traverse en het plein onder het Bollandak moeten de Asito-medewerkers schoonmaken. De grote hal heeft prioriteit. Het lijkt wel dweilen met de kraan open. 24 uur per dag poetsen, dweilen en vegen schoonmakers lavend tussen doorgaans haastige reizigers. 'Wij doen ons uiterste best alles schoon te hebben', zegt meewerkend voorman Kay Smits. 'Het plein blijft een dingetje, daar krijg je het bijna niet voor elkaar. Maar over de hal krijgen wij complimenten: fijn dat jullie dit doen'.

Kay stuurt een van de drie schoonmaakploegen aan, vier of soms vijf man. Er zijn een dag-, avond- en nachtploeg. 'De werknemers schuiven elke week door naar een andere ploeg. Als je alleen maar overdag kan werken is het geen vetpot.' 'Het is niet altijd *spic & span*. Onlangs bleek dat vandalen de QR-codes van onze robot afgetrokken hebben. Wij programmeren die robot om routes schoon te maken. Toen moesten er eerst weer nieuwe codes gemaakt worden'.

Meer op pagina 3 >



Foto's: Michael Kooren

STALLING – Yama (38) is een van de weinige vrouwen die in de stalling met 12.500 fietsen werkt. Regelmatig checken fietsers bij haar uit. Eén moet betalen, omdat de fiets in het weekeinde is blijven staan. Alleen de eerste dag is gratis.

Zij hoort een vrouw aan die haar frustratie uit dat ze haar fiets niet vlak bij de Mediamarkt kon stallen om daar even binnen te wippen – bang dat de politie haar fiets zou verwijderen. Een fietser wil met z'n bankpas uitchecken, maar dat lukt alleen met een ov-chipkaart.

Ze geniet van de contacten, maakt graag een praatje. Yama werkt fulltime. Ze heeft de baan gevonden dankzij haar vriend die ook hier werkt. Ze komt uit Gambia, heeft vier kinderen tussen de 20 en de 8, drie jongens en een meisje. En een kleinkind. Het kind van een zus die nog in Gambia woont, heeft ze geadopteerd. Een hoofddoek omlijst haar ronde, goedlachse gezicht. Voor de ochtenddienst moet ze vroeg op, komend vanuit Amersfoort. Het is fris hier, maar ze zit gelukkig niet vlakbij de ingang.

Meer op pagina 10 >

NIEUWS

Veel interesse in woningen van SPARK

De belangstelling voor appartementen op het Smakkelaarsveld is groot. Omdat de inschrijving voor de 115 woningen (koop prijs 285.000 tot 465.000 euro) in het Havengebouw is overtekend, is het streven de koopwoningen van het Parkgebouw al na de zomer in de verkoop te doen.

Het project SPARK had een lastige start. Door de enorme prijsstijging van bouw- en energiekosten sinds de

inval in Oekraïne, moest het plan opnieuw worden doorgerekend en aangepast. Er moesten ook voorzieningen worden bedacht om de toegenomen trillingen op te vangen, nu treinen 70 km/u mogen rijden. Hierom wordt het Havengebouw op stalen veren gezet en het derde gebouw, het Parkgebouw, in een extra zware constructie uitgevoerd.

Andere uitdagingen zijn de transportleidingen van nutsbedrijven die moeten worden omgelegd. En de bouwplaats is moeilijk bereikbaar: dat vergde afspraken over aanvoer van materialen. Door de complexiteit duurde het ook erg lang voor de vergunningen binnen waren.

Meer op pagina 6 >

Restauratie Dom 9/11 opgeleverd

9 november wordt de gerestaureerde toren opgeleverd. De dag van de Sint Maartensparade – logisch, want de Domkerk en toren zijn gewijd aan Sint Maarten. Niet voor niets staat de (opnieuw vergulde) windvaan met deze heilige bovenop de toren. Die novemberdag is de nieuwe aanlichting van de Dom ook voor het eerst zichtbaar. De steigers zijn naar verwachting deze zomer al verwijderd, daarna moet de bouwplaats nog worden ontmanteld.

Meer op pagina 11 >



Een steigerjasje voor de toren in 2019. Foto: Luuk Huiskes

S.v.p. strengere regels voor geluidsoverlast

Geluidsoverlast bij evenementen is de grootste bron van ergernis voor (Binnenstads)bewoners. Daarom is het vreemd dat dit onderwerp niet wordt genoemd in de regels die het college heeft opgesteld voor evenementen. Dit constateerden bewoners tijdens een raadsinformatiebijeenkomst in mei. Er zijn onder meer locatieprofielen voor het Domplein, het Lucasbolwerk, het Stadhuysplein en het park Lepelenburg.

Meer op pagina 14 >



Het Maliebaanstation in 1902. Foto: Spoorwegmuseum

SPOORSTAD

Godzijdank, geen spoor in het Zocherpark

GASTSCHRIJVER

ARJAN DEN BOER

MALIEBAANSTATION – Het Maliebaanstation, dat zijn 150e verjaardag viert, ligt net buiten de Binnenstad. Maar aanvankelijk was dat net als de Oosterspoorweg over het Zocherpark en de singel gepland. Protesten van Utrechtse inwoners en instanties hebben destijds deze gedeeltelijke singeldemping en aantasting van het wandelgroen voorkomen. Het was een van de vroegste protestacties ter bescherming van het stads-schoon.

In 1869 maakte de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) plannen voor de Oosterspoorweg. Deze spoorlijn van Amsterdam naar Zutphen, met een zijtak van Hilversum naar Utrecht, moest concurreren met de Rhijnspoorweg naar Arnhem, die een station had in Utrecht.

Vanaf Zutphen wilde de HIJSM een eigen verbinding met Duitsland realiseren en met de zijtak vanaf Hilversum een alternatieve route tussen Amsterdam en Utrecht bieden.

Het tracé in Utrecht was gepland

aan de oostkant van de stad door het water van de Wittevrouwen- en Maliesingel, over het Lucasbolwerk en het Zocherpark, met een station op het Hiëronymusplein (naast Lepelenburg). Burgemeester en wethouders en de Utrechtse Kamer van Koophandel reageerden met een alternatieve westelijke variant die uitkwam nabij het Rhijnspoorstation (het latere Centraal Station).

Bederf van de wandelingen

In maart 1870 werd de concessie voor de Oosterspoorweg verleend door het Ministerie van Waterstaat. Daarbij was het oostelijk tracé gekozen, dat voor de HIJSM praktischer en goedkoper was dan de westelijke variant. De Utrechtse voorkeur werd genegeerd. De HIJSM publiceerde de brochure *Utrecht en de Ooster-spoorweg*, waarin de plannen zo gunstig mogelijk worden voorgesteld. Met een fraaie uitvouwbare kaart in kleur wilde de maatschappij aantonen dat Utrecht niet hoefde te vrezzen voor 'het bederf van de wandelingen en eene belemmering van het verkeer'. B. en w. beschouwden deze reactie van de HIJSM als 'eene ironie'.

Er volgden petitie's, bezwaarschriften en ingezonden stukken van inwoners en instellingen tegen het

geplande tracé over de singel en het Zocherpark. Ook de gemeenteraad was tegen. De bezwaren richtten zich op het verlies van wandelgroen, afsluiting van de vaarroute en stremming van het wegverkeer. 'Met een spoorweg door 't plantsoen / Verliest Utrecht zijn fatsoen', dichtte iemand. In een adres van 'ingezeten den dezer stad' stond: 'De rustige wandeldreef wordt veranderd in een gang ter wederzijde van rollende en rookende locomotieven'.

Ook was men bang dat gedeeltelijke demping van de singel leidde tot 'onbehagelijke kommetjes' met ongezond stilstaand water. De Utrechtse Handelssociëteit sprak zich eveneens uit tegen de spoorlijn. Buys Ballot van het KNMI op bolwerk Zonnenburg was bang voor verstoring van de meetapparatuur, terwijl de gevangenisdirecteur van Wolfenplein vreesde dat gevangenen door passerende treinen steeds aan de buitenwereld zouden denken en 'lifter plannen tot ontvluchting beramen'.

Achtere tuinen

Na aandringen van het ministerie onderhandelde de HIJSM in de zomer van 1870 met de gemeente over een alternatief tracé ten oosten van

de Maliebaan, met een station bij de Maliebrug, tegenover Lepelenburg. Het tracé doorsneed de buitenplaatsen aan het eind van de Biltstraat, de achtertuinen van de villa's aan de Maliebaan en het grotendeels onbebouwde hoveniersgebied Abstede.

Omdat de HIJSM de concessie al binnen had en dus vrijwillig onderhandelde, draaide de gemeente op voor de extra kosten van het aangepaste tracé, zoals de aanleg van een toegangsweg naar het station, de Johan van Oldenbarneveltlaan. Het Maliebaanstation kwam verder van de Binnenstad te liggen, maar het groen en de singel waren gered. Na de nodige grondaankopen en onteigeningen begon de bouw in 1873. Het station werd juni 1874 in gebruik genomen.



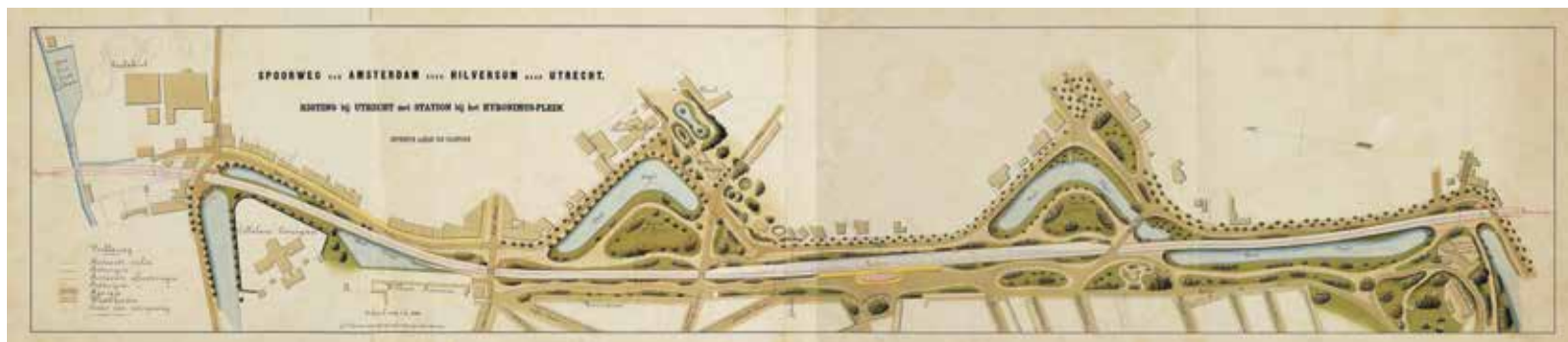
Foto: Luuk Huisikes

Arjen den Boer schrijft o.a. over spoorwegen en monumenten

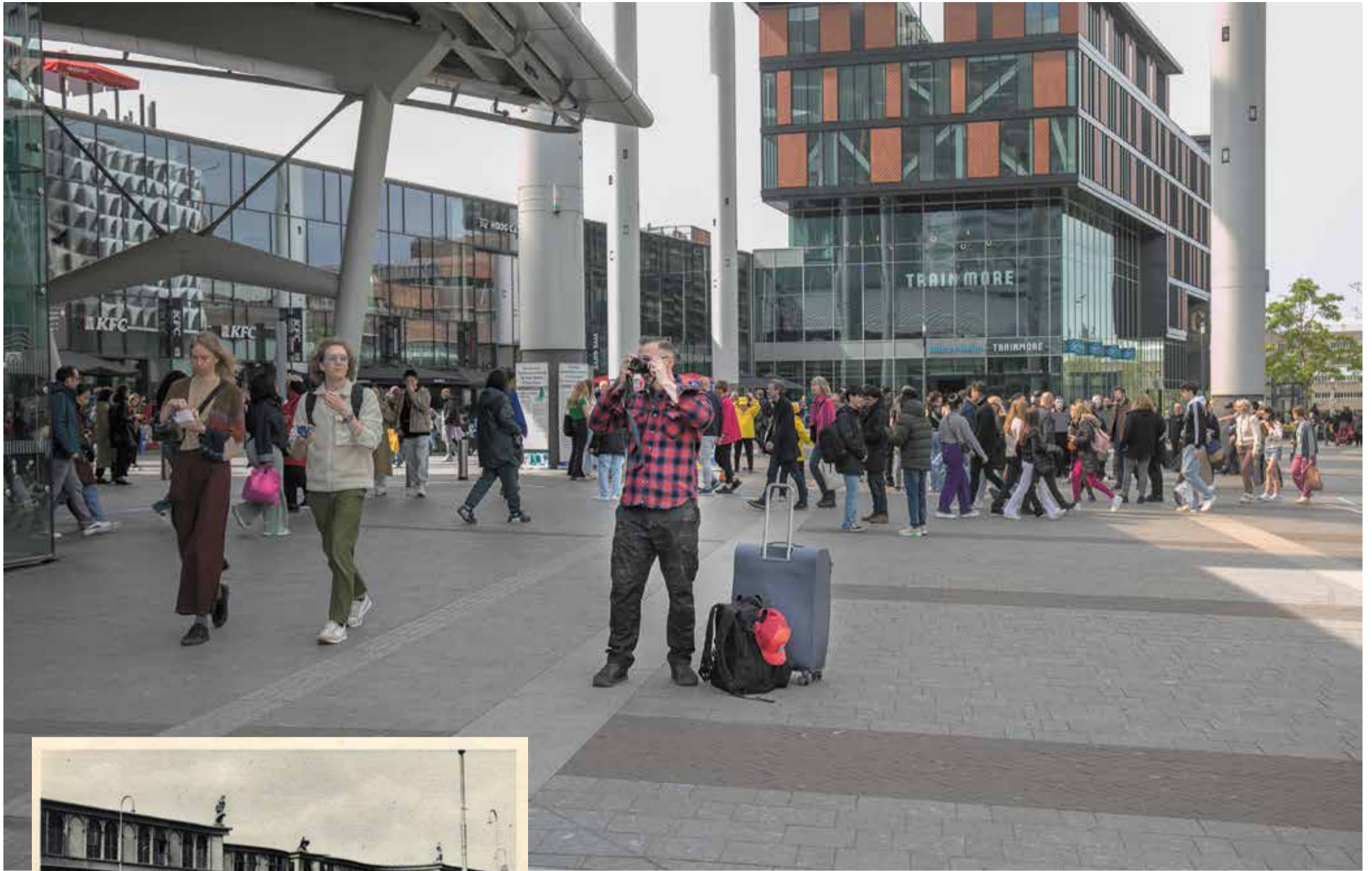
Vanaf de Maliebaan naar Parijs

De aanleg van de Oosterspoorweg en het Maliebaanstation (1873-74) gebeurt door de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM), het oudste Nederlandse spoorwegbedrijf. De Staatsspoorwegen gaan samenwerking aan voor medegebruik van het Maliebaanstation. Daar kunnen reizigers de trein nemen naar Den Bosch, en zelfs naar Brussel en Parijs. In 1890 lijven de Staatsspoorwegen in. Er komt een einde aan het samengebruik van het Maliebaanstation, dat wordt steeds minder gebruikt. Vooral nog voor lokaal verkeer richting Hilversum en voor goederen. In 1939 wordt het station gesloten. Tijdens WO II wordt het opengesteld voor de deportatie van ruim 1200 Joden naar kamp Westerbork. En in 1953 als Spoorwegmuseum geopend. Dat museum viert het 150-jarig bestaan van het Maliebaanstation met een tentoonstelling die tot 1 november te zien is.

De Oosterspoorbaan, het baanvak tussen Utrecht-Maliebaan en Utrecht-Lunetten is in het voorjaar van 2017 omgevormd tot park met fiets- en voetpad.



Tracé door het Zocherpark, kaart uit HIJSM-brochure van 1870. Foto: Het Utrechts Archief



Bezienswaardige nieuwbouw, maar geen zicht op het oude centrum. Foto: Luuk Huiskes



Het geliefde station van Van Ravesteyn met de golvende glazen gevel. Foto: Het Utrechts Archief

De barrière tussen CS en het stadshart blijft

SPOORSTAD

INEKE INKLAAR

CENTRAAL STATION – Wie vanuit de stationshal onder het Bollendak komt, ziet het centrum met z'n historische panden niet. Daarin verschilt Utrecht van de drie andere grote steden. De Oudegracht ligt 1 kilometer verderop, 15 minuten lopen door Hoog Catharijne.

Al 180 jaar ligt er een barrière tussen station en oude stad. Logisch: als Utrecht in de negentiende eeuw twee keer daags een treinverbinding van de Nederlandse Rhijnspoorwegmaatschappij krijgt met Amsterdam-Weesperpoort, komen de rails buiten de stadsmuren.

'Tussen haakjes, er wordt gezegd dat Amsterdam-Haarlem de eerste treinverbinding is', zegt spoorhistoricus Victor Lansink. 'Inderdaad reed in Noord-Holland in 1839 de eerste trein, maar de plannen voor een railverbinding Amsterdam-Amersfoort-Keulen dateren van 1831. Utrecht kwam in 1836 in beeld'. In Engeland rijdt de eerste trein in 1825. Nederland haakt laat aan, omdat de lobby van scheepvaart- en havenbaronnen tegen deze nieuwe vorm van transport sterk is.

In 1843 verrijst in Utrecht het eerste station. Het is een breed neoclassicistisch gebouw met aan de zijanten een goederenkantoor en een rijtuiggarage. Hiervoor worden 600 bomen gekapt en de graven van een kerkhof voor misdadigers

en zelfmoordenaars geruimd. Overduidelijk een locatie buiten de stadswallen. Wie dan vanuit de trein naar de Neude wil, moet eerst de Catharijnepoort op de hoek van het Vredenburg door.

À la Schiphol

Utrecht groeit razendsnel als spoor-knooppunt. Er komen lijnen bij. Twee andere particuliere spoorondernemingen bouwen eigen stations. Van de Nederlandse Centraal Spoorwegmaatschappij komt er eentje langs de Leidse Rijn en van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen eentje bij Sterrenbos. Met locomotiefloodsen en werkplaatsen dijt het spoorterrein uit.

Volgens Lansink is het station eind negentiende eeuw een soort Schiphol *avant la lettre*. 'Een treinreis is dan een hele onderneming. Een rei-

ziger wordt gecontroleerd en moet enige tijd van tevoren aanwezig zijn. Dus zijn toiletten en restauraties nodig. En er zijn 1e, 2e en 3e klasse wachtkamers'. Dienstverlenende bedrijven vestigen zich rondom.

Het beslag op Utrechts grondgebied groeit. Met het reizigersaantal groeit het station. Na 1870 plemp Utrecht vier straten tussen het Rhijnspoorstation en de Catharijnesingel: de Stationswijk. 'Die woonwijk vormt een barrière. De voornaamste looproute wordt de Leidseweg (nu: Smakkelaarsveld), daar zijn dan ook lunchrooms en automatieken'.

Het Rhijnspoorwegstation blijft als enige over en heet vanaf 1909 Centraal Station. Na de Eerste Wereldoorlog gaan de spoorbedrijven samen. Deze fusiemoloch heeft kantoren nodig voor administratie

en directie. Dus verrijzen in het Moreelsepark de hoofdgebouwen: HGB-I, -II en -III alias de Inktpot. (HGB-IV, de Katreinetoren en Laag Katreine zijn nakomertjes).

In de jaren 30 wordt Utrecht definitief spoorweghoofdstad. NS-architect Sybold van Ravesteyn krijgt in 1937 de opdracht het station te moderniseren. 'Hij kan alleen de begane grond aanpakken, er is niet meer geld. Tot Van Ravesteys grote geluk brandt in 1938 de bovenetage af en kan hij er een eenheid van maken'.

Noppenzeil

De verbinding met het oude centrum blijft lastig. Wie na 1939 naar de Binnenstad wil, stuit na een wandeling langs hotels in de Stationsstraat op de Catharijnesingel en moet kiezen: rechtsaf naar de Willemsbrug of

linksaf naar de Catharijnebrug.

De relatie wordt echt moeizaam met de komst van Hoog Catharijne in 1973. De filosofie is dat een reiziger droog vanaf het perron naar de Jaarbeurs of naar de Oudegracht kan lopen. Het station loopt in het winkelcentrum over: vanuit de hal gaat de reiziger via het noppenzeil van de patatboulevard naar het natuursteen van HC.

Positief: voor het eerst krijgt de westkant via het Jaarbeursplein toegang tot het station. Verder werkt de opzet niet. Toeristen kunnen het historische centrum niet vinden, of vragen in de Binnenstad hoe ze in hemelsnaam naar het station komen. Winkeliers in het stadshart klagen dat ze omzet kwijtraken omdat de reizigers HC niet uitkomen.

Als de ov-terminal in 2016 wordt opgeleverd, is het station weer herkenbaar. Een 40 jaar oude fout is hersteld. Sindsdien zijn er – naast de twee wegen onder de spoorbundel door – ook twee loop- en fietsroutes bovenover langs de stationshal en over de Moreelsebrug, al is er nog steeds frustratie dat die brug niet rechtstreeks op de perrons aansluit.

Hoe dan ook: meer verbinding, maar die tussen spoor en historisch stadshart blijft lastig. Utrecht werkt hard die te verbeteren door de route buitenom shopwalhalla HC aantrekkelijker te maken. Aan de zuidkant worden de Moreelse Tuinen opgetuigd om reizigers naar de Maria-plaats te lokken, aan de noordkant moet straks het Smakkelaarspark de tocht naar het Vredenburg veraangenamen.

Steeds meer spoor

De Rhijnspoorwegmaatschappij legt rails aan tussen Utrecht en Amsterdam-Weesperpoort

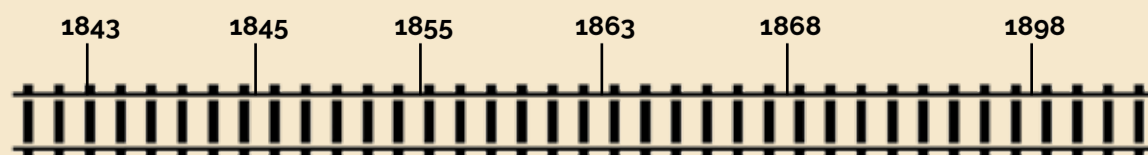
Die spoorlijn wordt doorgetrokken naar Arnhem

Die spoorlijn wordt doorgetrokken naar Rotterdam-Boerengat

de Centraal-Spoorwegmaatschappij opent spoorverbinding naar Amersfoort

De Staatsspoorwegen openen de spoorlijn naar Vught

De Centraal-Spoorwegmaatschappij begint de Stichtse Lijn naar Den Dolder en Baarn. Dat zijn nu de kopsporen 1, 2, 3 en 4.



TOEKOMSTBESTENDIG – We kijken er als Binnenstadsbewoners niet meer van op: de omgeving van het station verandert voortdurend. De ov-terminal zelf niet, er werd bij de start van het project vooruitgedacht. Het gebouw moest toekomstige veranderingen aankunnen. Roderik van der Meulen werkte, net klaar met zijn studie aan de TU Delft, tien jaar aan het station en kent iedere bout en moer.

Ov-terminal: over elk detail is nagedacht



Roderik van der Meulen: 'Het station is een gebouw met daglicht en zicht op de sporen'. Foto: Luuk Huiskes

SPOORSTAD

ANNA STERK

We ontmoeten architect Roderik van der Meulen onder de Wolk – een kunstwerk van Johan Kormeling – en lopen door het station. Op de vraag 'Wat voel je nu?' is zijn antwoord: 'Het basisontwerp staat nog steeds overeind en kan alle veranderingen aan. Daar ben ik best een beetje trots op'.

Bij de start van het project in 2003 bedroeg het aantal treinreizigers 22 miljoen per jaar. Dat aantal groeide naar 88 miljoen jaarlijks. De verwachting is dat in 2030 dit getal naar 100 miljoen zal zijn gestegen.

Bentham Crowel Architects kreeg de opdracht van Utrecht CS een herkenbaar gebouw te maken over de bestaande perrons heen. Het grootste en drukste station van Nederland was opgegaan in het winkelcentrum en moest weer vrijstaand worden. Een integrale benadering inclusief de stationsomgeving, was de opdracht.

Er lag een schets van Mels Crowel: een golvend dak voor een ov-terminal. Met daaronder de drie functies: trein, bussen (stads- en streek-) en tram met verbindingen naar het voorplein, het plein aan de achterzijde en naar de Binnenstad. 'Werk het maar uit', was de opdracht, een reuzeklus. Een groot

team, Movares zette alleen al 100 mensen in, werkte er samen aan. Na zeven jaar voorbereiding startte de bouw in 2010 waarna de opening in 2016 volgde.

Daglicht

Roderik van der Meulen vertelt enthousiast zijn verhaal, met veel bouwkundige begrippen. 'Utrecht CS is een open gebouw over de sporen heen geworden, met daglicht, zicht op de sporen, op de stad en lichtlijnen die de vorm van de kap begeleiden'. 'Een veilige overkapping', zoals Hanny Michaelis een station noemt in haar gedicht dat bij de ingang aan de Jaarbeurszijde is aangebracht.

Er gaat rust uit van de toegepaste grijstinten, alles is overzichtelijk. 'Dit is een bewuste keuze. Zo min mogelijk afleiding. Het zijn de reizigers die de kleuren meebrengen. Ook hebben we met een basismaat gewerkt van 4.20 meter. Alle afmetingen zijn hierop terug te brengen, dat maakt het geheel ook rustig'.

Onder de lange stalen spanten, gemaakt in Spanje, is een rij aan-

eengesloten winkels. Die hebben een in- en uitgang naar het centrale gedeelte en naar de vrije doorgang langs de hal tussen voorplein en Stadskantoor. Aan de andere zijde ligt de 'luwtestraat'. Reizigers kunnen daar even uitrusten op banken met uitzicht op de prachtige overkappingen van de perrons en de drukke binnenpaden vermijden.

Roderik wijst op de glasgevels: 'Het zijn gordijnen, die bewegen bij sterke wind of zware sneeuwval. We hebben werkelijk over alle details nagedacht. Zie je deze zwarte ovale vormen in de vloer rondom de schuine kolommen? Deze waarschuwen: pas op, bots hier niet tegenop!'

Paddenstoelen

De zitelementen als paddenstoelen met bruine afwerking noemt Roderik poefs, maar deze zijn bepaald niet zacht. De wanden van de vrijstaande winkels zijn flexibel en kunnen aangepast worden, heel praktisch, want het aanbod verandert.

Boven de vaste winkels is een verdieping voor horeca, die bereikt kan worden met een door Roderik ontworpen brug met twee opgangen. 'Die hangt aan kabels, te zwaar om boven de perrons te plaatsen. Deze bovenruimte is ook geschikt voor presentaties of andere activiteiten. Momenteel lijkt deze minder in gebruik, na covid is dit blijkbaar veranderd'.



Ik ben heel tevreden over het eindresultaat, het was de juiste koers voor de toekomst.

Nacht: veilige overkapping waar de droomtrein te wachten staat die me naar jou terugbrengt door een tunnel van slaap

Samen gaan we het pad naar de zee, blauw en warm onder de zon van een voorbij zomer

Maar altijd rijdt de trein terug naar het lege perron van een dag zonder jou

Hanny Michaelis

Utrecht CS Jaarbeurszijde. Geplaatst 7 december 2016 tijdens de opening van de ov-terminal. Het is een geschenk van Prorail en NS aan de reizigers.

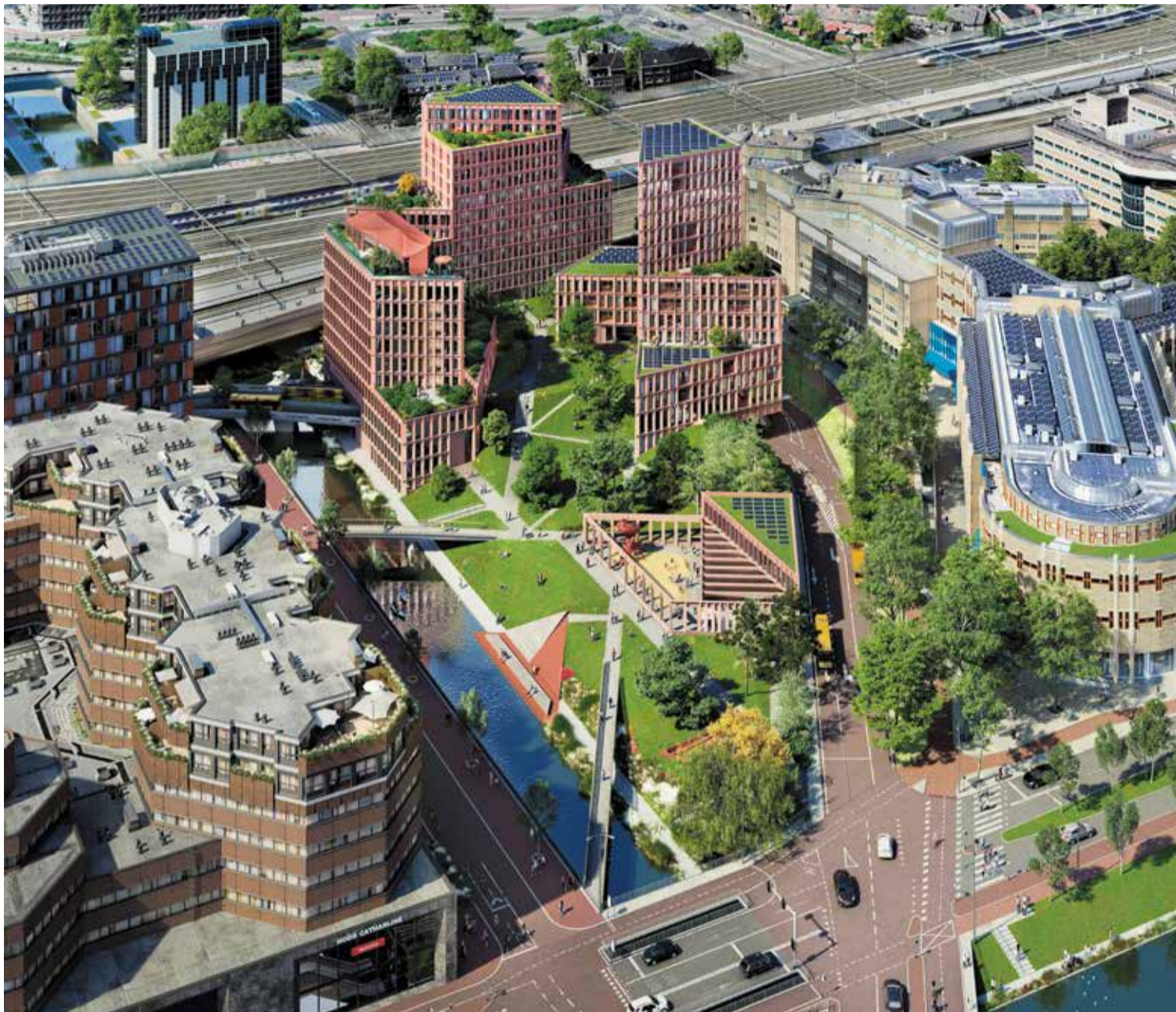
Aanvankelijk zou de fietsenstalling boven de busperrons komen. Roderik: 'Jan Bentham heeft uiteindelijk bepleit de stationsstraat te laten doorlopen met een fietsenstalling onder het verhoogde voorplein. Daarmee verdween mijn ontwerp in een la'. Er werd een prijsvraag voor uitgeschreven, die werd gewonnen door Ector Hoogstad Architects. 'Ik ben heel tevreden over het eindresultaat, het was de juiste koers voor de toekomst'.

Hij wijst op de Moreelsebrug, een ontwerp met een elegante bocht van Cepezed. 'Het plaatsen van de bomen hier was een hele exercitie, maar ze doen het'. De gemeenteraad nam in 2022 een motie aan dat er trappen vanaf de 310 meter lange brug naar de perrons moeten komen. Januari 2026 wordt genoemd als begindatum voor de aanleg. Wie weet... De treinreiziger mist dan wel het geslaagde ontwerp van architectenbureau Bentham Crowel.

SPOORSTAD

Tot 2019 was het een enorme fietsenparkeerplaats. Nu is SPARK een braakliggend terrein langs het spoor met puin en troep, bouwhekken, een betonnen tramtunnel onder de graffiti en verwaaide reclamebanieren. Hier komen drie gebouwen, een parkje en een haventje.

Smakkelaarspark: wonen en werken langs het spoor, haventje komt terug



Artist's impression van SPARK met doorgetrokken Leidsche Rijn, nieuwe bruggen, haventje en het Havengebouw pal naast het spoor. Impressie: Lingotto

> Vervolg van voorpagina

TON VERWEIJ

NIUWBOUW – Het Smakkelaarsveld is van oudsher vanaf het station de entree tot de Binnenstad en het drukste fietsknooppunt van Nederland. In het najaar begint daar de bouw van een spraakmakend project met 169 koop- en huurwoningen, 4500 m2 bedrijfsruimte, horeca en vrije tijdsvoorzieningen.

Op deze plek moest oorspronkelijk de multifunctionele bibliotheekvoorziening (Bieb++) komen. Na jarenlange discussies en aanpassingen werd het plan in 2014 in de gemeenteraad met een nipte meerderheid afgesloten. Er moest niet zo'n massief gebouw komen, maar een park met woningen.

Om tot het meest aantrekkelijke plan te komen werd in 2017 een prijsvraag uitgeschreven onder drie partijen. Gekozen werd voor ontwikkelaar *Lingotto* uit Amsterdam, waarbij niet alleen het voorstel maar ook de persoonlijke kwaliteiten van de ontwikkelaars meewogen.

Arda Basak, associate partner bij *Lingotto*: 'De uitwerking van het ontwerp vergde nogal wat hoofdbreken; de locatie ligt ingeklemd tussen het spoor en wegen en de tram- en buslijnen lopen dwars over de locatie. Voor geluidsoverlast en trillingen door het spoor en de tram moeten goede oplossingen komen. Ook werden nadere randvoorwaarden gesteld

aan programma, bezonning en de mix van voorzieningen. Het geheel moest daarbij een duidelijk parkachtige uitstraling hebben'.

Om de bouw straks niet onnodig ingewikkeld te maken, en om de ov-plannen van de gemeente en provincie niet te vertragen, is alvast een zware betonnen overkluizing gemaakt voor de tram- en busbaan. Deze is al even in gebruik, waardoor er nu ook tramhaltes zijn aan de centrumzijde van het station. Straks komen woningen bovenop de overkluizing.

Mozaiek

Basak: 'Het ontwerpteam heeft zich, onder leiding van landschapsarchitect *ZUS*, in eerste instantie gestort op het park, want dat was een duidelijke wens van Binnenstadbewoners. Daarbij is gekeken naar de richting van de omliggende gebouwen en wegen en de invloed daarvan op het parkterrein. Dit leidde tot een soort driehoekig mozaïekpatroon voor het gebied. De bedoeling was ook om vooral veel groen te maken aan de singelzijde.

Vervolgens is met computersimulaties onderzocht, welke bouwmassa en -vorm het meest zou aansluiten bij de wens voor veel open ruimte, een goede bezonning, weinig wind- en geluidsoverlast en een aantrekkelijke woonomgeving. Met de gegevens uit dit onderzoek is het architectenbureau *Studio Nine Dots* aan de slag gegaan'.

Dit heeft geleid tot een bijna futuristisch ontwerp met drie gebouwen: het Parkgebouw, het Havengebouw en het Kadegebouw.

Ook komt er een horecapaviljoen in het park. Tussen de gebouwen is veel groen en de tramtunnel verdwijnt onder de bebouwing en het groen. De Leidsche Rijn wordt t.z.t. doorgetrokken naar de singel en er komt zelfs een haventje en wat extra bruggen.

In het Havengebouw, naast het spoor, komen 115 woningen van 40 á 60 m2. Een deel daarvan zal als middenhuurwoningen (huur 763-950 euro) verhuurd worden. De verkoop van de eerste 22 woningen is rond. Volgens de makelaar is er veel belangstelling, ondanks de pittige prijzen en de soms driehoekige kamers.

Haven, Park, Kade

In het Parkgebouw komen 54 koopwoningen en het Kadegebouw, naast de Leidsche Rijn, is bestemd voor bedrijven. Daarbovenop komt een dakterras met horeca.

Omwonenden en toekomstige gebruikers zijn vanaf het begin betrokken geweest bij de planontwikkeling. Het aparte participatieproces gebeurde via het *Stadstenderteam*, waar de plannen in vertrouwelijkheid regelmatig werden gepresenteerd. 'Daar kwam onder andere de wens naar voren goede oplossingen te bedenken voor de sociale veiligheid. Zo kregen bijvoorbeeld zichtlijnen vanuit de woningen en bedrijfsruimte naar het openbare gebied extra aandacht'.

Om het energieverbruik van de gebruikers tot een minimum te beperken zijn de gebouwen zeer goed geïsoleerd. Ver boven de normaal gestelde eisen.

Eendracht gebleven, Zeelandschap verdwenen

De beeldengroep *Eendracht van het Land* is geplaatst in 1940 op het viaduct Leidscheveer toen dit werd geopend. De stad, het spoor en de toekomst zijn verbonden door dit werk hoog op de balustrade.



Het is een heroïsch, classicistisch gestileerd beeld. Twee vrouwen en een man, gehuld in lendendoeken, zijn duidelijk in de kracht van hun leven. Ze kijken zelfverzekerd en vastberaden uit over de omgeving. De vrouw met zwaard en de man kijken over het Smakkelaarsveld. De andere vrouw draagt de hoorn des overvloeds en richt de blik over het spoor. Het beeld werd vervaardigd uit Franse witte kalksteen naar het ontwerp van Gerrit Jan van der Veen (1902-1944) door G.W. Harmsen. Van der Veen, die begon als technisch tekenaar bij de NS, ging later naar de Rijksacademie in Amsterdam. In de oorlog weigerde hij als beeldhouwer lid te worden van de door de Duitsers ingestelde Kultuurkamer en werd leider van een uitgebreid verzetsnetwerk. **Foto: Ton Verweij**

Het kunstwerk *Zeelandschap* van David van de Kop (1937-1994) is inmiddels verwijderd. Het werk viel op door de felle ketsende kleuren; een typisch jaren 80-kunstwerk op het toen nog groene



Smakkelaarsveld. Grote organische gemetselde vormen zijn bekleed met keramiek in geel, blauw en wit. Het uit verschillende delen samengestelde beeld, *De Elementen*, werd in de volksmond *Zeelandschap* genoemd. Het is een van de grootste kunstwerken in Europa; het grootste deel weegt 3.000 kilo. Voor het kunstwerk was geen plaats in de nieuwe bebouwingsplannen. Gezien de kunsthistorische waarde is het tijdelijk opgeslagen bij de Groenewoudsedijk in Papendorp. Er wordt gezocht naar een nieuwe locatie. **Foto: Het Utrechts Archief**

SPOORSTAD

1961 was een goed treinjaar

ERIK VAN WIJK

ZONEXPRESS – Vroeger, ja vroeger. Toen de internationale treinen nog reden. Vanaf Utrecht rechtstreeks naar Ventimiglia, Minsk, Belgrado. Plaatsen die tot je verbeelding spraken, waar je bij weg kon dromen. Verre exotische oorden, misschien ooit bereikbaar door stiekem in te stappen en de conducteur te ontlopen. Avontuur!

Heeft het spotten van treinen op en rond Utrecht CS nog wel enige zin voor de liefhebber? Vanaf de Moreelsebrug blijft het uitzicht fantastisch. Zover het oog reikt perrons met hun subtiele overkappingen: treinen en trams rijden af en aan. Via een complex uitzijnde, maar efficiënt ingedeelde plattegrond van rails en wissels.

Buurtspoor

Jonge spoorwegenthousiasten worden af en toe nog wel gespot aan het einde van spoor 3/4 (het buurtspoor), waar de treinen het mooist uit de verre diepte of hoogte komen aanrijden. Maar het zijn bijna wel allemaal dezelfde soort treinen.

Nico Spilt, beheerder van de website *Langs de rails* kent ongelooflijk veel details over het spoor. 'Maar een treinspotter ben ik al lang niet meer. Vroeger heb ik veel in Duitsland en Midden-Europa gereisd om bijzondere treinen te spotten. Langs mijn huis in Bunnik zie ik nu alleen maar het overbekende spul'. Nico stuurt een lijst met alle internationale verbindingen uit de zomerdienstregeling van 1961. 'Het hoogtepunt van de internationale treinverbindingen'.

Naar en door Zwitserland reden de *Rheingold*, de *Edelweiss*, de *Riviera Express* en de *Holland-Italië Express*. Naar Duitsland de *Rhein-Main*, de *Harz* en de *Loreley Express*. Richting Twente had je de *Nord-West* en de *Scandinavië Express*, met rijtuigen naar Kopenhagen, Stockholm, Warschau en Moskou. De *Joegoslavië Express* reed via Wenen de hele Balkan door, tot Athene. En verder had je nog de autoslaaptreinen en



Voor de reiziger is het avontuur afgelopen; de conducteur moet nog even. Foto: Het Utrechts Archief



Op naar de Alpen. Foto: Het Utrechts Archief

de 'gewone' D-treinen, naar bestemmingen als Innsbruck, Milaan en Pisa.

Wát een weelde, wat een nostalgie!

Spoorhaas

Ben ik zelf een treinspotter geweest? Niet echt, hoewel mijn vader een spoorhaas was, dus bij de NS werkte, en we vrij reizen hadden. Maar ik herinner me nog wel met weemoed de imposante stoomlocomotieven. Vooral als zij langzaam optrokken, met geoliede aandrijfstangen en veel gepuf en getoeter. Logeerde ik bij mijn neefje in Arnhem, dan renden we vaak naar de brug bij de Oranjestraat om ons onder te dompelen

in de stoomwolken van de treinen naar Duitsland. Heerlijke geur!

Ministers van Infrastructuur in Europa: dwing jullie spoorwegdirecties tot samenwerking en herstel die oude internationale treinverbindingen! Haal ons weg uit vliegtuig en auto. Laat ons weer dromen van een diner bij kaarslicht langs de oevers van de Rijn, wakker worden met uitzicht op besneeuwde bergen, een pul bier wegklokken op het kopstation van München, ons eigen coupeetje gezellig inrichten voor de lange reis naar Rome of Athene.

Please!

CONDUCTEUR – Binnenstadsbewoner Ton Alkemade was van 2011 tot 2021 conducteur. De pensionado kijkt met plezier terug op zijn tijd bij NS. Hij spreekt nog steeds 'spoor'.

SPOORSTAD

Over bakken en problemen met een zonder-zonder

ADRIANNE DERCKSEN

Om 4.00 uur ging de wekker bij Ton Alkemade (1956). 'Ik draaide altijd vroege diensten. Dat betekende 5.00 uur beginnen. Maar dan was je ook om 13.00 uur klaar en had je nog wat aan je dag'. Hij behoorde tien jaar tot het rijdend personeel van NS: dat zijn conducteurs, zoals Ton, en machinisten.

'Voor mij was het niet ver naar het Centraal Station, ik woon vlak bij de Jacobikerkerk. In ons personeelsverblijf in Laag Catharijne kregen we te horen welke route we hadden. Een heerlijke dag was van Utrecht naar Leeuwarden. Daar een keer *sprinter* op en neer naar Meppel en dan weer Leeuwarden-Utrecht. Het leuke van standplaats Utrecht is dat je op het knooppunt zit, je kunt overal naartoe'.

De lengte van de trein bepaalt hoeveel conducteurs meegaan. 'Eén conducteur doet maximaal zeven bakken, een *viertje* en een *drietje*. Je moet op een station zicht hebben op alle deuren, dat kan bij zeven bakken. Bij meer moeten er twee conducteurs op zitten'.

Appeltje schillen

'Mensen denken vaak dat vervoersbewijzen controleren het belangrijkste conducteurswerk is. Het allerbelangrijkste is mensen veilig van A naar B brengen. Je moet altijd alert zijn. Zit iemand met een mes een appel te schillen, dan let je op. Niet eens zozeer omdat die persoon iets anders met dat mes zou kunnen doen, maar een andere treinreiziger zou het kunnen afpakken. Als iemand met een grote jerrycan instapt, houd je dat in de gaten. Wat zit er daar in? 'Natuurlijk moet je ook knippen. Vervoersbewijzen controleren noemen we nog

steeds knippen, want vroeger moesten we een gat in de kaartjes knippen'.

'Nu er toegangspoortjes zijn, zijn er veel minder zwartrijders. Maar ze zijn er nog wel. Ze springen over de poortjes of lopen strak



Je moet controle houden in panieksituaties. Je moet natuurlijk goed kunnen omgaan met mensen. Nou, dat had ik in de horeca wel geleerd.

achter iemand aan door het poortje. Het zijn de *zonder-zonder*, dat zijn de mensen zonder geldig vervoerbewijs en zonder identiteitsbewijs. Het zijn vaak *slapers*, mensen die de trein gebruiken als slaapplek. Stappen 's morgens vroeg in, gaan liggen op een bank en proberen zo ver mogelijk te komen'.

Na 30 jaar werken in de horeca in het centrum van Utrecht solliciteerde Ton bij NS en werd aangenomen. 'Het is best een zware en lange sollicitatieprocedure. Ben je aangenomen, dan volgt een opleiding van een half jaar. Belangrijk daarin is leren om in situaties te de-escaleren. Zelf rustig blijven en andere mensen rustig krijgen. Controle houden in panieksituaties. Je moet natuurlijk goed kunnen omgaan met mensen. Nou, dat had ik in de horeca wel geleerd. Het vervelendst vond ik wanneer mensen naar je spuugden'.



Stationshal



Busstation



Laan van Puntenburg Foto's: Werry Crone



Laan van Puntenburg

SPOORSTAD

Een wandeling langs de rails

ERIK VAN WIJK
CHARLES CROMBACH

SPOORLIJN – We lopen op een zonnige, koele ochtend langs het spoor. Dat proberen we althans. Van Centraal Station naar Station Vaartsche Rijn. Wie werken en wonen er zo dichtbij de rails? Wat is hun beleving bij al die treinen langs hun school, woning, kantoor?

Basic Fit heeft een hele verdieping van Het Platform gehuurd, dat mooie strakke gebouw met horizontale lijnen naast de Moreelsebrug. Een grote ruimte, volgestouwd met ongelooflijk veel fitnessapparatuur. We wurmen ons voorbij zwetende millennials om het uitzicht op het spoor te zien. Dat is er niet.

De fraaie daktuin is alleen toegankelijk voor de huurders van de appartementen. 'Dat is wel jammer, ja, we zitten hier een beetje ingesloten', zegt bedrijfsleider Jasper. 'We zien alleen een stukje busbaan, die deels onder ons loopt. Maar we zitten hier wel mooi centraal, met alle ov bij de hand'.

Niet welkom

Op de Moreelsebrug is het uitzicht daarentegen bijzonder ruimtelijk. Het is er vreemd stil. Slechts af en toe rijdt er een trein onder ons door, van en naar wat toch het drukste station van Nederland moet zijn. In de verte horen we vanuit het station vertragingen en omleidingen omroepen.

Het eerste gebouw na de brug is Laan van Puntenburg 100. Het hoofdkantoor van NS. 'Heeft u een afspraak? Wat komt u hier doen?', wordt ons een beetje bits gevraagd. 'We zouden graag de medewerker spreken die we vanaf de brug zagen werken in een kantoorruimte met het mooiste uitzicht op het spoor'. 'Daarvoor zal ik eerst moeten overleggen met de afdeling Voorlichting!' Als we wachten zien we tientallen medewerkers door de poortjes naar buiten stromen. Allemaal kauwen ze op een broodje, in de kantine verpakt in hetzelfde bruine papier. Verderop ontwaren we druk overleg, met veel zenuwachtig geloop en gebel, bij de receptie. Het vonnis is geveld en wordt ons zakelijk medegedeeld: 'U bent nu niet welkom'.

Treinspel

Dat zijn we wel bij het scholencomplex Puntenburg. De gastvrije conciërge legt ons uit wie er gebruik maken van dit Rijksmonument, in 1939 als *Utrechtse Industrie- en Huishoudschool* ontworpen door architect Mertens. 'In de stijl van het Functionalisme, passend in de omgeving van park Nieuweroord', lezen we in de brochure die hij ons aanreikt.

De Dalton basisschool moet helaas sluiten: te weinig jonge gezinnen in de omgeving. De dependance van het Gregoriuscollege, Descart, en de kinderopvang Partou weten nog niet waar hun toekomst ligt, wat er met dit fraaie gebouw gaat gebeuren. Appartementen? Naast de school ligt een verrassend groot grasveld.



Arthur van Schendelstraat

'Het was nog groter, we hebben een deel van de speeltuin moeten afstaan voor het aanleggen van de trambaan'.

De kinderen spelen het 'treinspel'. Ze staan bij het hek en zodra ze een trein horen aankomen, rennen ze naar het klimrek. Wie de voeten niet van de vloer heeft als de trein voorbij raast, is af. Een oudere man lijkt te slapen in een gemakkelijke stoel, met zijn gezicht in de zon. 'Hallo, werkt u hier?' 'Nou, gedeeltelijk, ik zorg hier voor de lunches. Tja, dat hekkwerk, is hier wel een risicoanalyse uitgevoerd? Als er een calamiteit gebeurt bij het transport van gevaarlijke stoffen, dan zitten we er wel heel dicht op! Ik zou hier zelf niet willen wonen'.

Fremdkörper

Een informatiebord op het grasveld laat zien dat het hier inderdaad gevaarlijk kan zijn. Op 13 oktober en 6 november 1944 zijn er veel mensen om het leven gekomen bij geallieerde bombardementen op het spoorwegemplacement. *Collateral damage*, ze waren niet erg precies in die tijd.

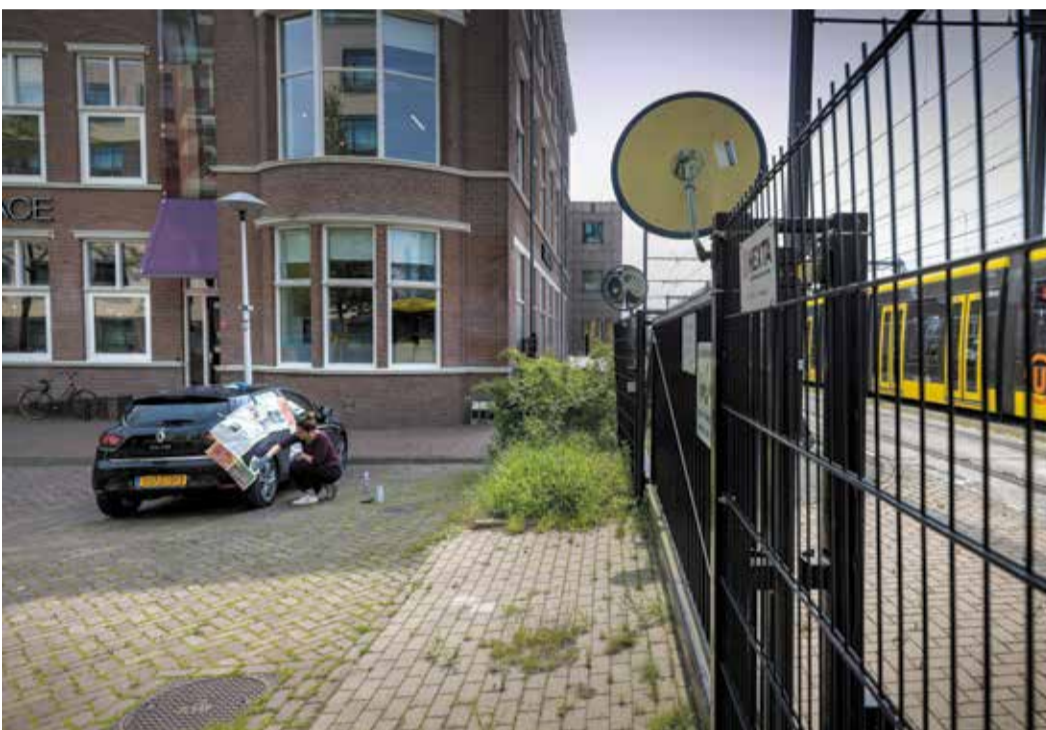
De kleine elektriciteitscentrale voor stadsverwarming van Eneco is een Fremdkörper tussen alle strakke kantoorgebouwen. Hier wordt nog tastbaar gewerkt. Twee elektriciens laden spullen uit. 'Bewoners die in Utrecht, Maarssen en Nieuwegein erop zijn aangesloten klagen wel eens over de hoge kosten en Eneco's monopoliepositie, maar het is wel een mooie, schone



Moreelsehoek



Moreelsebrug



Nicolaas Beetsstraat



Arthur van Schendelstraat



Vaartsestraat



Oosterkade

methode voor warmteopwekking'.

Wie zitten er allemaal in de kantoren waar we langslopen aan de Arthur van Schendelstraat? Jellinek, Pensioenfonds Rail & Openbaar Vervoer, het Arrondissement Midden Nederland, het Instituut voor Forensische Psychiatrie. Het meest nieuwsgierig zijn we naar 'Infobox

Crimineel en Onverklaarbaar Vermogen', maar die deur blijft voor ons hermetisch gesloten.

Broodje humus

Bij HNK (*Het Nieuwe Kantoor*) zijn we wel welkom, zelfs om er te lunchen. Een bedrijfsverzamelgebouw. Op de borden staan wel 60

organisaties vermeld. Een aantal met krijt; in verband met de snelle wisselingen of tijdelijke huur? Alles oogt hier vriendelijk en gastvrij. Receptioniste Sophie: 'Eigenaar NSI exploiteert nu acht gebouwen als deze. Het is hier heel levendig, er lopen veel jonge ambitieuze ondernemers rond die elkaar opzoeken of samen lunchen aan die grote ronde tafel'. Met smaak eten wij ons broodje humus en broodje gerookte kip op.

Aan het eind van de straat staat het voormalige gemeentekantoor, voor de meesten van ons bekend vanwege de rijbewijzen en paspoorten. En van het fotografenbusje ervoor. Het pand met huisnummer 500 heet nu *Nieuwe Vaart*. Ook hier veel start-ups met

maatschappelijke ambities.

Tegenover station Vaartsche Rijn, het eindpunt van onze wandeling, staat Vincent een sigaretje te roken op zijn balkonnetje. 'Ik zit hier wel dicht tegen die muur van het spoor aan, maar ik heb gek genoeg helemaal geen geluidsoverlast. Om de hoek heb je de Ooster- en Westerkade. Leuk hoor, maar ik kies bijna altijd voor de levendigheid van de Neude en de Binnenstad'.

We zijn er dol op: architectonische hoogstandjes naast rafelranden. Drukte naast verborgen stilte. De moderne stad, met geschiedenis. Een wandeling met zijpaden. En mensen die de moeite waard zijn om te ontmoeten.



Ik zit hier wel dicht tegen die muur van het spoor aan, maar ik heb gek genoeg helemaal geen geluidsoverlast.

Peter Kortlever poetste de *Trans Europa Express* en de Koninklijke trein. Foto: Iris Tasseron

SPOORSTAD

Glanzende, schone treinen gegarandeerd, 40 jaar lang

THUIS

ANNA STERK

ZILVERSTRAAT – Peter Kortlever heeft een spoorwegverleden, getuige de treinfoto's met molens en Hollandse landschappen die voor de ramen van zijn woning aan de Zilverstraat 40 hangen. Hij begon op zijn 16e als schoonmaker van treinen op het terrein aan de Concordiastraat. Op die leeftijd was de keuze: werken of ambachtsschool. Thuis was er altijd geld tekort, het werd dus werken.

Zeven dagen per week in wisseldienst maakte hij met zijn collega's de buitenkant van de *Trans Europa Express* schoon, die iedere avond om 20.00 uur binnenliep en om 7.00 uur weer vertrok. Werkneemsters deden het binnenwerk.

Weduwnaar Kortlever (86) is inmiddels de oudste bewoner van de Zilverstraat. 'Er was grote saamhorigheid. De ramen waren schoon en de straat werd geschrobd. Als kinderen speelden we op de bolwerken, totdat de parkwachters ons wegstuurden. Tot 1981 was er ieder jaar een buurtfeest. In optocht liepen we met muziek door de omliggende straten. Er was een kruidenierswinkel, die later waterstokerij werd, waar ik water voor mijn moeder haalde. Er is veel veranderd'.

Droogcloset

De straat was eind jaren 70 verpauperd. Er was leegstand en er waren kraakpanden. Kortlever laat een map met artikelen en foto's zien van deze bewogen geschiedenis, waarin de bewoners zich flink roerden en afbraak werd voorkomen.

In 1941 kwam Kortlever vanuit Lopik met zijn moeder en twee zussen op nummer 40 wonen, dat werd gedeeld met drie andere huishoudens. 'Er was een droogcloset in de tuin, dat om de zoveel tijd gereinigd werd. De stank kan ik nog ruiken'. De woning met gevelsteen 1833-1888 werd het *Blokhuis* genoemd. Toen hij zijn vrouw ontmoette, werkzaam bij hetzelfde bedrijf, trok het

paar bij moeder in, kreeg de bovenverdieping en later het gehele huis. Ze hebben altijd met liefde voor het huis gezorgd, dat in 1981 gerenoveerd is. 'Resten van de Middeleeuwse muren waren reeds behouden. Jammer genoeg is de 17e eeuwse spiltrap verwijderd. Ik heb de gootsteen van leisteun nog op het nippertje kunnen redden'.

De woning met tuin is, hoe kan 't ook

anders, brandschoon. Hij houdt zelf alles bij. Het interieur is een museum. Verzamelen was Kortlevers hobby, hij liep alle veilinghuizen af. Een grote voorliefde had hij voor piëdestals met cache-pots waarin planten staan en voor mooie serviezen. Maar een spoorliefhebber zal eerst de treinfoto's en de grote lamp zien, die nodig was om de treinen bij te lichten tijdens het poetsen.

Toen Utrecht gesloten werd, ging hij, inmiddels leidinggevend, naar Amsterdam. Hier zag hij de *Trans Europa Express* nog één keer terug. 'De trein stond te koop en er was belangstelling uit Zwitserland. Hij moest er picobello uitzien en daar was ik natuurlijk de juiste persoon voor. Ik had ook de Koninklijke trein in mijn pakket'. Trots laat hij een model daarvan zien, dat hij kreeg. Zijn 40 dienstjaren werden bekroond met een diamantspeldje. Op zestigjarige leeftijd ging Kortlever met de vut, 'vrij reizen' zat nooit in zijn werkpakket.

Soms knallen twee fietsers op elkaar

> Vervolg van voorpagina

HERMAN VAN DER MEER

STATIONSFIETSENSTALLING – Voorman Ahmed werkt bij de ingang van de fietsenstalling onder Utrecht CS. Hij ondersteunt zijn collega, die het vandaag wat moeilijk heeft. Hij heeft ervaring bij U-stal in dienst van de gemeente. Hij werkte eerder bij de Makro. Hij deed nachtdienst maar zijn leeftijd (55) en zijn gezondheid laten dat niet meer toe.

Ahmed let erop dat er geen zwervers overnachten maar houdt ervan om zorg te bieden. Straalt positieve energie uit. Hij is vader van drie kinderen,

twee dochters en een zoon, de jongste is 16. Voor agressie is hij niet bang. Zo nodig roepen de medewerkers de hulp in van NS-beveiliging: maar hun taak beperkt zich tot toezicht, uitleg en informatie.

Anton* heeft de vroege dienst van 07.00 uur. Zo'n 35 jaar woonde hij in Utrecht, maar nu komt hij van Westbroek naar zijn werk. Op de fiets, heen meestal wind tegen. Hij is spraakzaam maar blijft liever buiten beeld.

Korting op de sandwich

Vanuit zijn glazen controlepost ziet hij alles wat om hem heen gebeurt, vier dagen per week. Hij merkt hoe een fietser de voorgeschreven rijrichting ne-

geert. Bloedlink, weet hij. De ruime brede paden nodigen uit tot hard doorfietsen. Dan kan het gebeuren dat er eentje de bocht bij de in- of uitgang zo niet overziet en er twee op elkaar knallen. Hij heeft het zelf gezien. Soms kun je hem aantreffen op een andere, wat comfortabeler, post in de enorme stalling, afhankelijk van welke plek hij krijgt toegewezen. Hij werkt er vier dagen per week.

Er is continu controle en bewaking, overdag en 's nachts. Diensten van acht uur, te beginnen om 23.00 uur. Maar natuurlijk valt niet alles te controleren in de immense stalling voor 12.500 fietsen. Dus is diefstal ook niet uit te sluiten. Mensen met een elektrische fiets raadt hij

aan deze vooral vast te zetten. Iemand die problemen heeft met de wat krap bemeten plekken kan ook altijd nog terecht bij de plaatsen voor kratfietsen.

Sinds oktober zijn alle 537 toezichthouders en controleurs van alle stationsfietsenstallingen in dienst van de NS. Dat betekent voor Anton een kleine loonsverhoging en een fikse korting van 60% bij een aantal winkels op Hoog Catharijne. Ook die waar hij zijn sandwich soms haalt voor de lunch. Dat scheelt weer. Helaas komt hij niet voor gratis reizen in aanmerking als nieuwe NS-employé. Maar met zijn NS-kortingkaart is hij tevreden.

* Anton is niet zijn echte naam



In 2019 werd de Domtoren ingepakt, beetje bij beetje komt hij weer tevoorschijn. Foto's: Luuk Huiskes, Het Utrechts Archief en Wikimedia

Onze Dom, terug van weggeweest

> Vervolg van voorpagina

INEKE INKLAAR

STRIPTEASE – ‘Als de Dom na vijf jaar restauratie in november officieel wordt opgeleverd, sta ik op het Domplein’, zegt Jitte Roosendaal (67). Hij was 27 jaar in vaste dienst als rondleider op de toren en is nu met pensioen. Maar Utrecht Marketing kan hem bij ziekte of extreme drukte nog gewoon oproepen voor een tour door de (bijna) 703 jaar oude toren. Daarnaast doet hij nog altijd kleine reparaties en onderhoudsklusjes.

Je zou denken dat hij de toren, die aan zijn steigerstrip-tease is begonnen, door en door kent. Tijdens zijn vaste dienst ging hij soms drie keer per dag de 465 treden op en af met een groep.

‘De meest gestelde vraag is: hoe vaak doet u dat per dag? En daarna: dan hoeft u niet meer naar de sportschool. Vraag die ook altijd terugkomt: hoe zijn de klokken bovengekomen? Met spierkracht, touw en katrollen’.

Als gids heeft hij het voorrecht om op plekken te komen waar anderen niet mogen komen. In de kelder bijvoorbeeld. ‘Daar zie je de fundering: een bouwwerk van 700.000 bakstenen op een bed van stenen en mortel. Die ruimte is klein, dan ervaar je hoe dik de muren zijn’. Jitte geniet steeds weer van het veranderende uitzicht en van de blik op zijn geboortedorp Westbroek.

Verrassing

Hij merkt nog altijd nieuwe dingen op. ‘Je kijkt ergens altijd rechts omdat je daar de trap opgaat. Plots kijk je links en denk je: verrek, die



Jitte Roosendaal is al jaren rondleider op de Domtoren. Foto: Luuk Huiskes

steen heb ik nooit bewust gezien’. Tijdens de restauratie zag Jitte veel nieuws. ‘Als je op straat staat of op een trans, kijk je 3, 4 meter langs de

toren omhoog. Dan overzie je niet de totale 112 meter. We kregen als torenmedewerkers een rondleiding over de steigers: opeens was elke steen en elk detail in beeld’.

Ribbeltjes

De restauratie was nodig. Op sommige plekken had de gemeente al verstevigingen moeten aanbrengen. ‘Natuursteen moet om de 40, 50 jaar worden gecheckt. Dus was het nu tijd. De vorige restauratie was in de jaren 70, degene daarvoor in de jaren 1901-1931’.

Elke steen werd onderzocht; de slechte exemplaren vervangen. ‘Een deel was al niet meer Middeleeuws; die dateren van eerdere herstelwerkzaamheden. Je ziet goed wat de nieuwe zijn: de kleur is frisser en er zitten ribbeltjes op. De wind en regen moeten hun werk nog doen. De contouren van de 4 meter hoge nieuwe pinakels

[sier-uitsteeksels, red.] en van de waterspuwers zijn nu nog scherp. Wist je trouwens dat die ornamenten soms honderden kilo's wegen?’

De wijzerplaten van de klokken zijn al teruggeplaatst. Die zijn vijf jaar geleden verwijderd voor restauratie. Daarna hingen er doeken waarop wijzerplaten waren geprint; de wijzers van de tijdelijke klokken waren van hout. ‘Een tijd lang zat de toren zonder. Op 31 december 2019 móesten de doek-wijzerplaten hangen vanwege de jaarwisseling’.



Boekensteunen

Jitte Roosendaal noemt de restauratie indrukwekkend. ‘De bouwplaats neemt relatief weinig oppervlak in beslag; hij is rond de toren op maat gemaakt. De restauratiewerkplaats, de houtbewerking, een deel van de opslag en het kantoor bevinden zich op een plateau boven de grond. De steigers rusten op een platform op 5 meter hoogte, dat wordt gedragen door een aantal gigantische stalen boekensteunen’.

Bezoekers zijn altijd al onder de indruk van de ouderdom van de toren, van het bouwkundig vernuft van de Middeleeuwen. ‘Er is geen gebouw in Utrecht dat zoveel emotie, trots oproept. Daarom is het goed dat hij weer wordt uitgepakt. Het is toch een gek idee dat er jonge Utrechtertjes zijn die de toren nog nooit in volle glorie hebben gezien?!’.

Spoor

... langzaam ontdeedde mijn ijzige stemming en spontaan kwam bij me op: ik wil tuinman worden. Altijd buiten bezig zijn, ongeacht het weer.

Het verrassende ontstaan van dit idee gaf me blijde energie. Werklust vroeg meteen om een stevige aanpak. Gevoelige plantjes zijn voor een ander.

Laat mij maar snoeien, hakken, scheppen en zagen. Ik was gelukkig weer op het goede spoor gekomen.

Het begon met een sombere stemming. Het plezier van werken in de zorg was voorbij, maar een uitweg diende zich maar niet aan. Met enige moeite lukte het toch om zonder concreet doel de straat op te gaan. Plotseling betrapte ik mezelf erop als bevroren stil te staan midden in het drukke stadspark, starend in het niets. Ik was het spoor bijster ...

Harrie Thewessem



Foto: Sjaak Ramakers

9-37.000.000: de toren in cijfers

9 maanden duurt de handmatige opbouw van de steigers rond de Domtoren. Het is de grootste steigerconstructie ooit in Nederland gebouwd

55 kilometer buis is gebruikt voor de steigers

440.000 kilo wegen de steigers

600 m3 natuursteen is in een steenhouwerij in Achterveld gekopieerd voor vervanging. De oude ornamenten waren en zijn te koop bij tuincentrum Steck en via www.vandomtostteengoed.nl/koop-hier-jouw-stukje-dom/

3 meter is de doorsnee van de wijzerplaten aan de zuidkant met traptoren; bij de andere drie is dat 4 meter

37 miljoen euro kost de restauratie



De stadskraan bij de Monicabrug is een bezienswaardigheid. Foto: Luuk Huiskes

Gezocht: mensen met liefde voor de stadskraan

ELAINE VIS

REPLICA – Hij staat er al een poos, de replica van een Middeleeuwse stadskraan. Hij piept en kraakt bij het besturen, logisch bij een volledig houten constructie. Nu is het tijd voor openstelling voor het brede publiek. Het enorme gevaarte in de oksel van de singel bij de Monicabrug zoekt vrijwilligers om op zaterdagmiddagen bezoekers te ontvangen.

Het is druk in het weekend op de groene wandelroute langs de singel tussen Weerdsloot en Paardenveld. Vrijwilliger Kaspar Hanenbergh: 'Dit is een leuk ding. Mensen komen langs en steken hun neus naar binnen 'Wat is dit?' De kraan staat in het water tegenover de ligplaats van de rondvaartboten van Schuttevaer. Vanuit de boten worden foto's gemaakt.

De Stichting Stadskraan zoekt uit hoe ze de openstelling van de kraan het beste kan organiseren. Kaspar: 'Vorige zomer zijn wij eigenlijk al opgegaan, maar nu maken wij een doorstart en hebben vrijwilligers nodig'.

Hijstdemonstratie

De houten hijskraan werkt op menskracht en niet op de wind. 'Als vrijwilliger zou je een hijstdemonstratie en informatie over de oorspronkelijke stadskraan kunnen geven. En je zou iets over de herbouw via het stageproject met jongeren kunnen vertellen. Nieuwsgierige bezoekers worden uitgenodigd om zelf te hijsen en de kraan te laten zwenken'.

De stichting nam jaren geleden het initiatief tot het bouwen van deze replica en nam stagiaires van mbo-3 in de arm die zo houtbewerking in de vingers kregen. Binnenin de kraan zijn zware balken vakkundig met elkaar verbonden met houten duvels. Twee grote loopraderen met een doorsnede van 3,5 meter sturen via tandwielen een as aan waardoor buiten een touw met haak wordt opgehaald of gevierd. Een potje met reuzel ernaast, want het geheel moet wel gesmeerd worden.

De kap van de houten kraan kan ook draaien. Daarvoor zijn ook twee mensen nodig die binnenin de kraan met de klok meelopen en een houten draaiboom vooruitduwen. Zo kan na het hijsen de kraan zwenken. De vracht, in vroeger tijden vaak vaten

met wijn en graan, werd zo op de kade gezet.

Heksenwaag?

Twee nieuwsgierige Amerikaanse toeristen komen langs 'Hallo, kunnen wij even kijken? Wat is dit, om heksen te wegen?' Nog geen minuut later zetten zij de kraan in beweging, lopend in de houten raderen.

De man merkt op dat je hier best een sportschool kunt beginnen. Spierkracht wordt via de assen en raderen overgebracht in hijsen en zwenken. 'Eigenlijk heel simpel'.

Kaspar: 'Dit soort kranen werd tussen 1405 en 1620 gebruikt. Er zijn geen bouwtekeningen van, maar wel afbeeldingen op oude schilderijen. De stadskraan op het schilderij *Het*

Gezicht op de Ganzenmarkt en de Stadhuisbrug te Utrecht van de Utrechtse kunstschilder Joost Cornelisz. Droochsloot (ca. 1585-1666) werd het uitgangspunt voor een bouwtekening waarmee de stichting uit de voeten kon. Zo is deze replica tot stand gekomen'.

Het liefst had de stichting de kraan op de oorspronkelijke plek bij de Winkel van Sinkel gezet. Daar sneuvelde in 1837 de stadskraan tijdens het tillen van de te zware gietijzeren pilaren met vrouwenfiguren. Tegenwoordig is het daar te druk. Kaspar: 'Een logische plek leek hier bij de Monicabrug. Ooit stonden er bij de Weerdsloot ook kranen. De Oudegracht was een binnenhaven'.

'Nu de kraan functioneert zoeken wij meer vrijwilligers. Als vrijwilliger hoeft u natuurlijk niet alles te kunnen maar Engels en goed Nederlands zijn wel handig om het verhaal te vertellen'.

Sinds 4 mei is de kraan open op zaterdagmiddagen tussen 13-17 uur. Interesse om vrijwilliger te worden? Aanmelden via www.stadskraan.nl



De stadskraan op het schilderij *Het Gezicht op de Ganzenmarkt en de Stadhuisbrug te Utrecht* van Joost Cornelisz. Droochsloot (ca. 1585-1666) werd het uitgangspunt voor de replica. Foto: Centraal Museum

IRIS VAN DER GRAAF

Nu de Laan van Puntenburg is opgeknapt, is het het volgende onderdeel van de *Tuinen van Moreelse* aan de beurt: het Vrouwe Justitiaplein in Hooch Boulandt. 9 april presenteerde de gemeente tijdens een participatiebijeenkomst een plan om 'met zo min mogelijk financiële middelen' het plein wat meer uitstraling te geven.

De medewerkers van de rechtbank en de FIOD, maar ook die van omliggende bedrijven als Prorail en de NS hebben behoefte aan een fijne omgeving buiten kantoor. Rob Evelijn, gemeentelijk projectmanager legt uit dat het conceptplan voor het Vrouwe Justitiaplein

Plan Vrouwe Justitiaplein: bomen ja, bankjes mwah

twee onderdelen omvat: vergroening en zitplekken. Er staan al tien mooie grote bomen, echter helemaal omgeven door steen. Volgens landschapsarchitect Charlotte van der Woude hebben die te weinig ruimte. Daarom is het voorstel om rondom die bomen de tegels te vervangen door rechthoekige bakken met groen.

Tot zover zijn de reacties instemmend. Wie is er tegen meer groene blaadjes en minder steen? Het tweede onderdeel kan op meer

interactie rekenen: de zitplekken. Nu ligt het plein er vaak verlaten bij en vormt het vooral een looproute tussen rechtbank-station-parkeerplaatsen. Niet erg gezellig, maar wel rustig. 'Het moet ook niet te gezellig worden!' klinkt het uit de zaal. 'Dat trekt alleen maar hangjongeren aan'. Veel instemmend gemompel, waarna bewoners voorbeelden aanhalen van andere plekken in de stad waar bankjes 'alleen maar gespuis' aantrekken. Iemand anders werpt tegen dat het voorportaal van

de rechtbank wellicht niet hét meest logische hoofdkwartier voor onruststokers is.

De bewoners praten in groepjes verder. De feedback op post-its variëren: 'Absoluut geen bankjes!' tot 'Kan er ook een koffiekar komen? Gezellig!' Ook zijn er suggesties die een compromis vormen tussen praktisch en gezellig. Zoals de optie om stenen zitplaatsen te maken, die net niet comfortabel genoeg zijn om uren op door te brengen. Ook het plaatsen van lichtbronnen op de juiste plekken kan ervoor zorgen dat het plein als toegankelijk én veilig wordt ervaren.

De omliggende bedrijven betalen mee aan de renovatie. Wanneer de financiering rond is, hoopt de gemeente eind dit jaar te beginnen met de herinrichting.

Verenigde bewoners trekken nieuw jasje aan

ELAINE VIS

VBBU – De Binnenstad telt ongeveer 20.000 bewoners en ontvangt jaarlijks 3 miljoen bezoekers. Bewoners vormen de stabiele factor en dragen zorg voor hun omgeving. De nieuwe Vereniging Bewoners Binnenstad Utrecht (VBBU) wil weten welke wensen bij hen leven. In de vereniging kunnen bewoners samen optrekken en indien nodig invloed uitoefenen op gemeentebestuur. De VBBU hoopt jongeren aan zich te binden met een jongerenadviesraad.

Het lijkt alsof er niets nieuws onder zon is. Enkele betrokkenen bij de nieuwe vereniging VBBU zijn al langer actief in de voormalige wijkraad tot 2019, een enkeling in het latere wijkplatform dat niet van de grond kwam. Of zij zijn actief bij Stichting Binnenstad030.

VBBU is daaruit voortgekomen. Wat een wezenlijk verschil is met Binnenstad030: de rechtsvorm. 'Wij hebben gekozen voor een vereniging en doen alles wat aan de bewonerskant zit. Wij laten ons horen bij gemeentelijke vergaderingen en bij overleg', zegt voorzitter Frank van Eijkern. 'De ondernemers zijn goed vertegenwoordigd bij de gemeente, maar bewoners niet. Bewonersleden bepalen binnen de vereniging de agenda, de leden zijn de baas. Bij een stichting is dat niet zo'.

Ook Stichting Binnenstad030 ondersteunt al jaren bewonersbelangen. Zij houdt zich nu alleen nog bezig met de juridische kant. Er lopen nu enkele rechtszaken tegen de gemeente.

Legitiem

Om de bewoners te vertegenwoordigen zijn zeker 500 betalende verenigingsleden nodig. Lidmaatschap is een tientje per jaar. Regelmatig zal VBBU onderzoeken wat er leeft onder bewoneërs en wat op de agenda moet komen.

Bestuurslid Jennie Kohsiek: 'Als vereniging willen wij juist van begin af aan met gemeentelijke beleidsontwikkelingen meelopen. Dan is het niet handig als je tegelijkertijd in een juridische procedure zit met de gemeente. Stichting Binnenstad030 doet daarom de procedures en VBBU wil een positie verwerven om in samenspraak met de gemeente op weg te gaan naar nieuw beleid'.



Van links naar rechts: Jennie Kohsiek, Erik Lamens, Frank van Eijkern, Regine Mees ten Oever en Riemer Bouwmeester. Foto: Luuk Huiskes



Frank: Iedere wijk kiest een eigen vorm: corporatie, stichting of vereniging. De gemeente vindt dat prima.

Er ligt al een actieplan met aandacht voor de bewaking en verbetering van de luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Maar ook allerlei andere onderwerpen over het woon- en leefklimaat kunnen een plaats krijgen op de agenda. De leden van de vereniging dragen straks zelf de onderwerpen aan.

Riemer Bouwmeester (penningmeester): 'Het voordeel van deze vereniging is dat je als bewoner zelf het initiatief kan nemen'. Frank: 'Maar eerst moeten wij een sterke bewoners-

vereniging bouwen'.

Bijna elke wijk in Utrecht heeft een eigen platform. Het Initiatievenfonds is de financier. Frank: 'Iedere wijk kiest een eigen vorm: corporatie, stichting of vereniging. De gemeente vindt dat prima. Die zegt: kom maar met iets leuks van onderop en dan kijken wij hoe het gaat'.

Lid worden van de bewonersvereniging? Aanmelding per mail ledenadministratie@vbbu.nl

Springweggarage krijgt planten langs de gevel

BEN NIJSSEN

VERGROENING – Deze zomer nog is het de bedoeling dat de Binnenstad uitgebreid wordt met groene gebieden. Het plan is de omgeving van de garages Springweg en Paardenveld te vergroenen, evenals delen van het winkelgebied zoals Steenweg en Achter Clarenburg. Het initiatief hiertoe is genomen door de Alliantie.

De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is in 2022 door de gemeenteraad vastgesteld. Deze visie moet in meer concrete projecten worden uitgewerkt. Hiervoor is de

Alliantie met vertegenwoordigers van belangengroepen in de Binnenstad in het leven geroepen. De eerste acties betreffen het vergroenen en de bereikbaarheid van de Binnenstad.

Daarmee is voortvarend begonnen, mede omdat de stad een goede indruk wil maken tijdens het internationale congres *Future Green Cities* waarvoor Utrecht in september gastheer is.

De bewonersvertegenwoordigers in de Alliantie pakken het vergroenen van de omgeving van de garages aan; de ondernemers doen dat in het winkelgebied. De bewoners doen hiervoor zover mogelijk een beroep op het Initiatievenfonds en de ondernemers op het ondernemersfonds.

tievenfonds en de ondernemers op het ondernemersfonds.

Troosteloos

De garage Springweg wordt dit najaar eigendom van de gemeente. De garage krijgt dan ook een bestemming als fietsenstalling en enkele andere functies. De garage wordt over een jaar of vier gesloopt voor woningbouw. Bewoners stellen voor planten langs de gevels te laten groeien.

Ook kunnen lange plantvakken aangelegd worden. Gezien de korte levensduur van de garage zal dit eenvoudig en goedkoop worden aangepakt. Ook moet rekening worden met het bouwproject op het terrein

van de voormalige drukkerij Abels. Vergroening is niettemin zinvol: de omgeving van de garage is nu troosteloos. Hierdoor wordt ook de verandering in functies van de garage aantrekkelijker.

Pleinen aangepakt

De garage Paardenveld wordt pas september 2025 eigendom van de gemeente, maar zal daarna nog 10-15 jaar staan. In eerste instantie werd ook hier gedacht aan begroeiing van de gevels. Dit zou mooi passen bij de inrichting van Park Paardenveld. Echter, de gemeente is nog steeds in overleg met de eigenaar van de garage over de (financiële) voorwaarden voor overdracht.

Daarom is hier voor een andere aanpak gekozen. In het kader van de inrichting van Park Paardenveld wordt bekeken welke openbare ruimte in de omliggende straten kan worden verbeterd. Binnen het project van de Alliantie zouden dan de pleinen bij het politiebureau en de onderwijsinstelling in de Kroon-

straat aangepakt kunnen worden. Het voorstel is de boomspiegels in grotere plantvakken met elkaar te verbinden en bomen bij te planten.

Blijft de vraag over het toekomstige beheer en onderhoud. Gezien de ambities in de omgevingsvisie zullen de budgetten voor de groenvoorzieningen flink verhoogd moeten worden. Andere vraag is of de huidige groendienst toegerust zijn om de beoogde verbetering in de diversiteit van de groenvoorzieningen aan te kunnen.

De inzet van vrijwilligers zou een welkome aanvulling zijn. Of deze hiertoe bereid zijn en onder welke condities moet uitgezocht worden. Anderzijds is het voor bewoners een kans om samen een stukje groen in eigen woonomgeving aan te pakken. De bewoners en bedrijven rond de groenprojecten worden over de plannen geïnformeerd en gewezen op de mogelijkheden van zelfbeheer.

Dit artikel is op persoonlijke titel geschreven.



Exposeren in het Museumkwartier: ook dat kan in Barth in de Buurt

De Binnenstad is rijk aan kunstminnaars, -kenners én -makers. Individuele kunstliefhebbers, toevallig allen betrokken bij het Bartholomeus Gasthuis, vonden elkaar begin 2023 in de expoclub. Ze zaten niet stil. Sterker nog: op 31 mei openden ze een vierde expositie van lokale kunst. En ze dagen Utrechtse kunstmakers uit om óók te komen exposeren. Door de buurt, voor de buurt dus.

Terwijl deze Binnenstadskrant wordt gedrukt, hangt de expoclub ingelijste foto's van Ton Verweij op. Fotografie dus, in de gang achter de Regentenzaal, de vaste expositiegang. Iets heel anders na de exposities van verzamelde werken van Ada Boer (1931-2022), Marianne Baghuis en leerlingen en de kunstenaars van Outsider Art Ateliers de Wijde Doelen. Ceciel Hattinga, lid van de expoclub, benadrukt de insteek: 'We kijken ver vooruit wat we volgende keren ophan-

Het werk van Ton Verweij is tot 30 november te bewonderen.

Foto: Ton Verweij

gen, het moet niet voorspelbaar worden. Er zijn 'maar' twee eisen: het moet muurkunst zijn van Utrechtse makelij'. Na de fotografie volgt textiel-kunst van Joke Peek.

Het fijne van deze expositie is: je hoeft geen kaartje te kopen of een tijdslot te reserveren. Je loopt gewoon het Bartholomeus Gasthuis binnen en wandelt naar de expositiegang. Dat kan iedere dag tussen 10.00 en 17.00 uur. Wie zin heeft, bekijkt daarna de Bartholomeus Gallery op de eerste etage, met kunstwerken van voormalige bewoners als Koos van der Sluys, Rien Goené en Otto Hamer. Daarna trek in koffie of iets te eten? De brasserie is altijd open voor bezoekers.

Ton Verweij fotografeerde altijd al graag. Zo'n 15 jaar terug, ná een lange loopbaan als architect, ging hij met zijn camera in de leer bij grote namen. Maar, je kunt de man wel uit zijn architectenbureau halen, je herkent zijn architectenwerk nog altijd in zijn werk. Gedoseerde 'strakheid' en subtiele kleur geven zijn foto's een herkenbaar, eigen gezicht. 'Ik heb heel wat fotowerk staan, in de genres grafische architectuur en mens in zijn omgeving. Ik ben blij met deze kans om het breeduit te tonen in mijn omgeving', aldus Ton, bewoner van de Geertestraat.

Ook exposeren in het Bartholomeus Gasthuis? Kunstenaars en kunstgenootschappen: waarom wachten tot het Centraal Museum je benadert?! Mail de expoclub van het gasthuis via info@bartholomeusgasthuis.nl.



De WerkPlek

Vind je het lastig om thuis je administratieve taken op te pakken? Je bent welkom om langs te komen en je werkmodus aan te zetten onder het genot van een kop koffie of thee.

waar
Kargadoor, Oudegracht 36

wanneer
elke dinsdag van 10 tot 12 uur

Contact
030 - 7400510
binnenstadebuurtteams@utrecht.nl

DOCK | BUURTEAM | KAR GADOOR



(Stedelijke) kindervijkrad

Een afvaardiging kinderen van de Agatha Snellenschool, Pieterskerkhof, Vrijeschool Maliebaan en Winford vormen de kindervijkrad Binnenstad. Zij vertegenwoordigen de stem van leeftijdsgenoten en de school. Er worden keuzes gemaakt over wat er moet gebeuren en wat er nodig is om dat te bereiken. Vervolgens zet de kindervijkrad een concrete wijkaactie op. Zo draagt de kindervijkrad bij aan het creëren van een nog fijnere Binnenstad.

In april was de Stedelijke kinderraad waarbij alle kindervijkraden uit de stad op bezoek geweest op het stadhuis om in gesprek te gaan met wethouder Dennis de Vries en gemeenteraadsleden over hun plannen.

De Kleine Dom zomerfestival

Ook dit jaar toveren we in de eerste en de laatste week van de zomervakantie de speeltuin om tot

een klein festivalterrein waarop verschillende activiteiten georganiseerd zullen worden.

Ouder-kind inloop

Heb je jonge kinderen, lijkt het je leuk om andere ouders te ontmoeten en ervaringen te delen? Dan ben je elke woensdagochtend welkom op de ouder-kind inloop. Tussen 10:00 en 12:00 op speeltuin De Kleine Dom. Meer info? Ward Verbeek - 0659938788 / wverbeek@dock.nl

Wijkproeverij

Donderdag 18 april vond de wijkproeverij plaats in De Pandhof van de Dom. Bewoners van de Binnenstad hebben genoten van workshops en spelletjes. Stichting Eet Mee, Stichting Thuisgekookt, de Jacobikerkerk en Barth in Buurt hadden heerlijke versnaperingen bereid en hebben mooie gesprekken gevoerd. Wil je zelf

iets organiseren voor en met je buurt of juist voor de hele wijk binnenstad en wil je hier met andere bewoners over brainstormen? Laat het weten aan Rhea Wilhelm. 0659908273 / rwilhelm@dock.nl

De Werkplek

Sinds begin maart opent De Kargadoor elke dinsdag tussen 10.00 en 12.00 uur haar deuren voor Binnenstadbewoners. Tijdens deze inloop is er gelegenheid aan je eigen taken te werken. Fijn als een stok achter de deur of prettig om met gelijkgestemden je administratie of leeswerkzaamheden te doen. Er zijn twee laptops beschikbaar, maar een eigen laptop of telefoon meenemen is ook handig. De Kargadoor stelt twee gratis kopjes koffie/thee beschikbaar voor deelnemers en er is Wifi. Er is een vrijwilliger van de Kargadoor aanwezig en ook iemand van het Buurteam of DOCK.

NIEUWS

Herrie risico voor mens en dier

> Vervolg van voorpagina

BEN NIJSSEN

Geluidsoverlast bij evenementen is de grootste bron van ergernis voor (Binnenstads)bewoners. Daarom is het vreemd dat dit onderwerp niet wordt genoemd in de regels die het college heeft opgesteld voor evenementen. Dit constateerden bewoners tijdens een raadsinformatiebijeenkomst in mei. Er zijn onder meer locatieprofielen voor het Domplein, Lucasbolwerk, Stadhuisplein en park Lepelenburg.

De Utrechtse Stichting tegen Geluidsoverlast stelt dat de huidige toegestane geluidssterkte op de gevel de bewoners onvoldoende behoedt voor overlast. De maximale geluidssterkte tijdens een evenement in de woning is volgens de gezaghebbende Nota Limburg in de woning 50 dB.

Hierbij kun je nog net zonder stem-

verheffing met elkaar praten. De geluidsisolatie van de meeste woningen in de Binnenstad is maximaal 20 dB. Dus mag de gevelbelasting maximaal 70 dB zijn, fors lager dan de nu toegestane 80 dB bij een evenement. Met elke 3 dB meer verdubbelt de geluidssterkte.

Dat harde geluid levert ook een gezondheidsrisico op voor bezoekers. Volgens TNO lopen per jaar 20.000 jongeren hierdoor gehoorschade op. De geluidssterkte, de duur van de blootstelling en de frequentie ervan bepalen het risico op tinnitus. GGD Nederland adviseert bezoekers maximaal bloot te stellen aan 92 dB, veel lager dan de nu gehandhaafde 103 dB.

Maar ook dieren hebben op een evenementenlocatie last van herrie. Een artikel in Science laat zien dat kuikens in het ei groeistoornissen vertonen wanneer de eieren aan sterk geluid worden blootgesteld. Juist in stedelijke

gebieden moeten vogels beschermd worden, omdat volgens CBS hun aantallen dalen. Het onderzoek roept direct vragen op over de gevolgen van herrie op het ongeboren kind.

Het is bijna onmogelijk bezwaar te maken. De vergunning wordt pas kort tevoren verleend, zelfs soms nadien. Soms blijkt dat de gemeente niet altijd meetgegevens heeft: er is dus geen controle op handhaving van de regels. Pas bij klachten onderneemt de gemeente actie.

De gemeente wil de norm van 80 dB op de gevel aanhouden. De insprekende organisatoren willen dit ook, evenals de geluidssterkte van meer dan 100 dB tijdens evenementen. De gemeente wil bewoners tegemoetkomen door een norm na 23.00 uur van 70 dB op de gevel. De organisatoren vrezen dat de profielen leiden tot minder evenementen. Een winterstop in parken vinden ze ongewenst.

Colofon

De Binnenstadskrant is een onafhankelijke uitgave op initiatief van bewonersgroepen. De krant wordt huis-aan-huis gratis verspreid in de Binnenstad.

Hoofdredactie/coördinatie
Elaine Vis en Ineke Inklaar

Beeldredactie (coördinatie)
Gert-Jan Peddemors, Luuk Huiskes

Teksten
Adrienne Dercksen, Anna Sterk, Ben Nijssen, Charles Crombach, Elaine Vis, Erik van Wijk, Gerard Arninkhof, Harrie Thewessem, Herman van der Meer, Ineke Inklaar, Iris van der Graaf, Marianne Coopmans, Marijke Reer, Ton Verweij, Gastschrijvers: Arjan den Boer, Cobie Hartog

Beeld
Gerard Arninkhof, Gert-Jan Peddemors, Iris Tasseron, Luuk Huiskes, Michael Kooren, Ton Verweij, Werry Crone, Het Utrechts Archief

Correctie
Monique Westendorp

Nieuwsbrief
Wie zich via www.binnenstadskrant-utrecht.nl abonneert op de nieuwsbrief, krijgt geregeld een selectie van artikelen toegestuurd.

Vormgeving
Marijke Reer

Drukker
Rodi, Diemen (oplage 12.500)

Verspreider
Guus Touker

Giften
Giften zijn altijd welkom. De bijdrage kan worden gestort op gironummer NL71 INGB 0000 2451 22 t.n.v. Binnenstadskrant o.v.v. gift.

Abonnement
Een jaarabonnement kost voor 4 nummers 17 euro, incl. bezorging. Aanmelden via utrechtbinnenstadskrant@gmail.com met daarbij het bezorgadres. Wie zich later in het jaar abonneert, krijgt eerdere nummers nagezonden.

Deadline
Kopij voor nummer 3 moet vóór 12 augustus 2024 ingestuurd zijn.

Gebroeders Emmelot vertellen over kleurrijke bewoners als Tarzan en de Boeienkoning

Oh, oh, de Breedstraatbuurt

GASTSCHRIJVER

COBIE HARTOG

LANGE LAUWERSTRAAT – Ze zijn er geboren en getogen; de twee broers Emmelot. Ze wonen op de Lange Lauwerstraat in het huis waar ze geboren zijn. Niemand kent de buurt zo goed als zij, want loodgieter John (82) en huisschilder Gerard (79) zijn vroeger bijna overal aan huis geweest voor een reparatie of opknappbeurt. Zij zitten vol verhalen over de Lange en Korte Lauwerstraat. Buurtgenote Cobie Hartog ging op bezoek. Zij tekende de herinneringen van de broers op.

De Breedstraatbuurt was in de jaren 60 en 70 een levendige volksbuurt vol bedrijvigheid. Er waren talrijke gezinnen. John: 'Zolang de boom vruchten heeft zal die vrucht dragend zijn', was het gezegde in die tijd'. De buurtkinderen klommen via de goudenregen op de watertoren om er op 7 meter boven de grond ruggelings op het schuin aflopende randje helemaal rond te lopen'.

De broers Emmelot komen uit een gezin met twaalf kinderen. Oma, bijnaam Rooie Sanna, liep met de viskar in Wijk-C, de broers leerden een beroep en een van de zussen deed de 'spinazie-academie' [huishoudschool, red.].

Gerard: 'Iemand uit de buurt, zei eens: 't Is hier een achterbuurt, maar het was hier een volksbuurt! Overal waren er kleine winkeltjes en bedrijfjes. Vanaf de hoek Korte Lauwerstraat tot de Breedstraat had je eerst de kruidenierswinkel van Vergeer. Zoon Nico is later kroegbaas geworden van Marktzicht. Zijn moeder stond enkel maar in de kruidenierswinkel. De vader van Nico deed alles. Kolen, petroolie en gasflessen inslaan, dat allemaal voor de verkoop. Het huishouden, de was en eten koken deed ie ook'.

Blote voeten

'Dan woonde er ook nog een Klaas Schoonheim samen met zijn zus, hij kwam altijd als eerste bij mijn moeder bloemen verkopen. Naast Schoonheim had je de grote familie Eskens met meer dan 15 kinderen. De moeder liep altijd op blote voeten buiten. Ze kon kinderen zo lekker hun velletje omdraaien. Haar man werd een keer dronken in een ijsco-kar thuisgebracht'. 'Daarnaast, in een groter huis, zat familie Bontan op het bovenhuis en beneden familie Van Hattem, ook weer met een bloemenhandel. Verder had je in de straat een schildersbedrijf, een loonzagerij en een timmerbedrijf'.

Tegenover de kruidenierswinkel op de Korte Lauwerstraat, op de andere hoek, woonde de familie De Jong op het bovenhuis. John: 'Een van de zonen wilde soms uit het raam springen, we noemden hem Tarzan'.

Gerard: 'Even verderop woonde Rusking, die zat altijd in zijn schoorsteenpak vóór zijn huisje. En er woonde een dikke melkboer. Nu zou je dat niet meer zeggen, maar toen was dat gewoon. Hij had een ziekte waardoor hij zo dik bleef'.

'In de 60'er, 70'er jaren gebeurde vroeger veel buiten, zeker zomers. Burenruzie had je natuurlijk ook. Dan werd er bijvoorbeeld gekaart. Gingen ze zeggen: je speelt vals! Dat werd natuurlijk ruzie. Dan moet je net bij mijn vader wezen. Hij ging met een sinaasappelkissie slaan.



John Emmelot blikt met Cobie Hartog terug op zijn jeugd.



De buurt verandert, de broers Emmelot kennen hun burens niet meer. Foto's: Gert-Jan Peddemors

Maar een uur later zaten ze weer op diezelfde sinaasappelkissies gezellig met mekaar te kaarten'. 'Ja', John knikt instemmend, 'dat kon hier vroeger: ruzie maken en na een uur was het weer goed. Die sinaasappelkissies noemden we ons Spaans meublement'.

Lila stal

Net als de Korte Lauwerstraat was ook de hele Lange Lauwerstraat in de jaren 60 en 70 een en al bedrijvigheid. 'Je had toen veel bode- en vervoersbedrijven, zoals van Gend en Loos, die zat naast de nu lila geverfde paardenstal met grote staldeur van de familie Lisman, die een antiekzaak hebben op de Vismarkt. Tot

in de jaren 80 stonden er nog paarden, nu parkeert Lida Lisman haar auto in die stal. In die tijd werkten veel bode- en vervoersbedrijven nog met paarden'.

John: 'Waar de Lange Lauwerstraat doorloopt tot aan de Oudegracht had Van Lier en de Leur in de jaren 70 een groothandel in sanitair'. Gerard: 'En Bram van Luijn verkocht matrassen. Hij maakte voor een gebruikt matras een nieuwe tijk en verkocht het dan als nieuw. Bram had maar een oog en reed rond op een motor. Hij was gek van duiven, die zaten op zijn schouders, hoofd en armen en aan zijn voeten. Twee dagen voordat hij plotseling overleed zat geen duif meer bij hem, dat

voelen beesten aan, hè'.

'Julie Stein woonde daar ook. Ze had een witte kat die kon zwemmen en ratten levend bij haar bracht. Dan had je nog Fred op de hoek, die gezorgd heb dat de Vrijmarkt hier begonnen is. Zijn zus liep altijd met een papegaai op haar schouders'.

Boeienkoning

In de Breedstraat zat asbest- en cementgroothandel Michon. Het bedrijf had een groot binnenterrein tussen Predikherenkerkhof en Breedstraat in. Gerard: 'Daar werkten ze met asbest. Van die werknemers leeft er helaas geen een meer! Er was eens een jaar waarin 25 bewoners overleden alleen al in de Lange en Korte Lauwerstraat'. 'Als iemand doodging in deze buurt, werd er geld opgehaald voor een krans'.

De bedrijvigheid liep eind jaren 70 terug en de leegstand nam in rap tempo toe. De gemeente had het plan om de rijen dichtgeplankte woningen plat te gooien en er kantoorpanden neer te zetten. Na protesten uit de buurt werd het plan bijgesteld en werd er halverwege het stuk van de lange Lauwerstraat richting Van Asch van Wijckskade sociale nieuwbouw neergezet. Andere voormalige bedrijfspanden in de straat werden verbouwd tot woningen.

Eind jaren 80 kwam de straatprostitutie in de buurt op. John: 'De boeienkoning gaf de prostituees gelegenheid in zijn eigen huis op de Breedstraat. Op een gegeven moment kwam ie naakt de straat op, had ie natuurlijk wat uitgevreten'.

Gerard en John hebben overal als loodgieter en schilder gewerkt. Ze kenden en hielpen iedereen. John: 'Maar nu zijn er enkel vreettenten. Niks aan, en de burens ken je niet meer'.

Als ik weer naar huis ga, kijken ze mij uitdagend en ondeugend aan. Hoezo moe? Zij hebben immers nog honderden verhalen.



Gerard: Daar werkten ze met asbest. Van die werknemers leeft er helaas geen een meer! Er was eens een jaar waarin 25 bewoners overleden alleen al in de Lange en Korte Lauwerstraat.

DOOR DE OGEN VAN GERARD

Fleurige straatjes

Wie wil dat nou niet: z'n huis een persoonlijke toets geven. Een saai pand zonder kraak of smaak? Weg ermee! Fleurigheid willen we, planten, bloemen. En dat is te zien in bijna de

hele Binnenstad. Maar het lijkt wel of vooral Wijk-C er patent op heeft. Een wandeling is genoeg om van de ene mooie verbazing in de andere te vallen.



TEKST & FOTOGRAFIE GERARD ARNINKHOF



FONTEINTJE – Iris de Graaf woont al 25 jaar aan de Lange Lauwerstraat, op een plek waar het groen uitbundig staat te groeien. Iris is zelf niet zo van het wroeten in de aarde. Maar ze zorgt er wel voor dat er op tijd nieuwe plantjes worden aangevoerd. Of zakken aarde. In nauwe samenwerking met de gemeente. En ze regelde een mini-fonteintje dat werkt op zonne-energie. Dat werkt goed, als op tijd water bijgevoerd wordt.



STOEL – De kapsalon van Louise Meywaard in de Willemstraat is niet alleen verfraaid met beplanting voor de deur. De kapster heeft er ook een comfortabele stoel neergezet, waar ze nu even in poseert. Maar eigenlijk is die voor klanten. Op een mooie dag is dat de beste plek om op je beurt te wachten.



FLEURIGHEID – Catharina Westerwaal in de Willemstraat is trots op de beplanting voor haar huis. Vooral op de Toscaanse jasmijn die tegen haar gevel opklimt. Die groeit als kool en gaat straks prachtige bloemen geven. Twee kleuren! De fleurigheid is haar zeer welkom. Want door pech bij medische ingrepen kampt ze met nog al wat gezondheidsproblemen.



DUBBEL SLOT – Een originele manier om de ruimte voor je huis in de Waterstraat te verfraaien: een oude bakfiets. Een beetje roestig, de banden plat. Maar voor alle zekerheid wel op dubbel slot.