

MALIEBAAN - UTRECHT

Cultuurhistorische verkenning en analyse

Het beschermd stadsgezicht van Utrecht omvat sinds 1975 de middeleeuwse binnenstad met haar singels. In het kader van het landelijke Monumenten Inventarisatieproject van jongere bouwkunst en stedenbouw (1850 tot 1940) zijn de Maliebaan, het Wilhelminapark en de directe omgeving van deze laatste voorgesteld als beschermd gezicht Utrecht-Oost. De procedure loopt sinds september 2005. Na de aanwijzing zal er door de gemeente een beschermend bestemmingsplan worden vastgesteld.

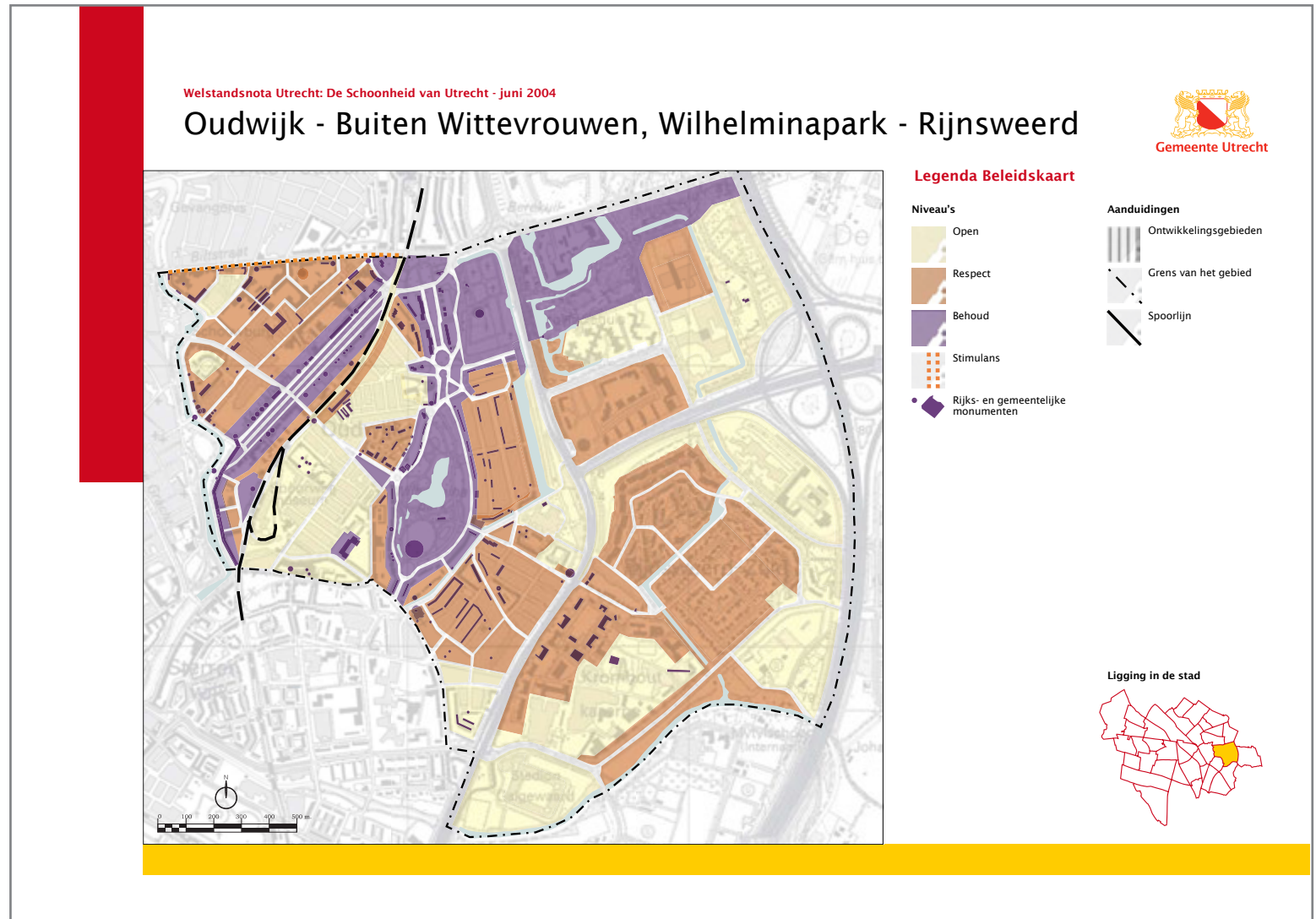


INHOUD

Verantwoording	4	Ruimtelijke ontwikkeling	34
Maliebaan in buiten- en binnenland	6	Voor 1636: Kloostergronden	36
In buitenland	8	1636-1768: Maliebaan als ontspanningslandschap	40
In Nederland	10	1768-1813: Maliebaan tijdelijk in verval	46
Ontwikkeling Maliebaan	12	1813-1861: Maliebaan aangesloten op wandeling van Zocher	52
Maliebaan analyse	14	1861-1920: Maliebaan als verkeersweg	64
Verkeer	16	1920-2009: Maliebaan op de tekentafel	76
Groen	18	Noten en bronnen	90
Wanden Maliebaan	20	Colofon	92
Profiel Maliebaan	26		
Erven Maliebaan	28		
Aanbevelingen	30		
Kwaliteiten	30		
Aandachtspunten	32		

VERANTWOORDING

De Utrechtse Maliebaan is bijna vier eeuwen oud. Al die tijd heeft de baan zijn unieke karakter behouden. Terwijl de stad om deze 750 meter lange parkway heen groeide, werden tuinhuisen patriciërswoningen en veranderden koetsen in auto's. De Maliebaan is naast een belangrijke verkeersader een cultuurhistorisch ankerpunt in de oostelijke stadsrand van Utrecht. De oorsprong is fascinerend: om studenten te lokken legde de stad Utrecht in 1636 een paille-maillebaan aan, waar het paille-maillespel (een soort cricket) gespeeld kon worden. Dit studenten-ontspanningscircuit lag temidden van voormalige kloostergronden en was via een speciaal poortje in de stadsmuur vanaf het Lepelenburg toegankelijk. Met 1800 bomen, vier rijen aan elke kant, vormde de Maliebaan een lineair stedelijk park. Maliebanen zijn geen exclusief Utrechts fenomeen: op meerdere plekken in Nederland, Europa, en zelfs in Amerika, werden ze aangelegd. De Maliebaan van Hamburg lijkt wat gaafheid en gebruik betreft nog het meest op de Utrechtse.



De baan in het weiland ontwikkelde zich in de loop der eeuwen tot een voornaam woon- en werkgebied. Maar ook toen het paille-maille spel al lang in onbruik was geraakt en de statige Utrechtse families hier woonden, zo rond 1920, bleef de baan als ontspanningsboulevard in gebruik. De Maliebaan was een stedelijk manifestatieterrein en een vast onderdeel van protestmarsen, rouwstoeten, katholieke arbeidersoptochten en theaterbezoekers. Langs de Maliebaan staan statige panden met bijzondere functies. Er wordt gewerkt, gewoond en naar school gegaan. In het midden van de baan ligt een openbare wandelwereld, achter de bebouwing ligt een groene private zone, met restanten van tuinhuizen, abrupt onderbroken straten (Tulpstraat) en nooit voltooide ontwikkelingen.

In deze cultuurhistorische verkenning en analyse zijn vier eeuwen ontwikkeling in beeld gebracht. Aan de hand van historische kaarten en ontwerpen (uitgevoerd en niet uitgevoerd) wordt de functionele

en ruimtelijke ontwikkeling van de Maliebaan geduid en wordt de betekenis van deze structuur in beeld gebracht. Tijdens het onderzoek vonden we bijzondere bronnen, die niet alleen de Maliebaan, maar dit stuk stad meer contour en reliëf geven. Zoals de in schoonschrift geschreven 'Toestand der bomen' uit 1830, of het Onteigeningsboek met kaarten van de terreinen langs de Oosterspoorlijn. Vanaf het begin van de 20e eeuw onthullen de archieven een lange reeks aan plannen voor de Maliebaan. Ingehuurde ontwerpers als Berlage, Feuchtinger, Schaechterle en Kuiper maakten de Maliebaan tot onderdeel van hun visie op de stad. Maar vrijwel alle plannen strandden bij B. en W. De Maliebaan lijkt wel te lijden aan 'the advantage of lagging behind': het wachten op beslissingen over verkeerspleinen met fly-overs of demping van de singels duurde zo lang, dat het maatschappelijke tijt keerde en de Maliebaan vanaf de jaren zeventig in het vizier kwam van erfgoedliefhebbers.

Dit rapport vormt de eerste stap naar kwaliteitsverbetering voor de Maliebaan. De recente zorgen over de toestand van de bomen blijkt van terugkerende aard. Toen de Maliebaan in 1918 als terrein voor de Jaarbeurs werd gebruikt, werden ten behoeve van de beurskramen takken van de bomen gezaagd en gasleidingen tussen de wortels doorgegraven. Raadslid Van Bolhuis stelde vragen, en hem werd op het hart gedrukt dat het snoeien en graven gebeurde door 'bekwame plantsoenarbeiders.' Deze studie is bedoeld als bouwsteen voor een visie en een beheersplan. Het onderzoekt de wonderlijke spankracht die deze structuur in vier eeuwen tijd heeft weten te behouden en brengt de kwaliteiten en aandachtspunten in beeld. De Maliebaan ligt er redelijk goed bij, er is geen acute grote ontwikkelingsdruk, maar er is wel een continue stroom van kleine claims op de ruimte: een doorsteek voor fietsers, een zebrapad voor de school, het tegengaan van keren op de baan, bouwprojecten op de erven, parkeren van auto's en fietsen, het

plaatsen van fietsenklemmen. Er is een visie en beheersplan nodig, een handboek waarin de unieke betekenis van de Maliebaan duurzaam wordt verankerd. Dit rapport is daar de aanzet toe.

Marinke Steenhuis

In opdracht van de gemeente Utrecht, Stedenbouw & Monumenten, Bettina van Santen (adviseur architectuurhistorie)

Projectteam: drs Chawwah Six, drs Paula Klaver, ir Johanna van Doorn en dr Marinke Steenhuis

*Schiedam, Steenhuis stedenbouw/landschap, juni 2009
www.steenhuis-onderzoek.nl*

D E M A L I E B A A N I N B U I T E N - E N B I N N E N L A N D



Over de hele wereld zijn maliebanen te vinden. Het zijn structuren die op de dag van vandaag opvallen in het stedelijk weefsel. Sommige zijn net zoals de Utrechtse Maliebaan nog heel gaaf, herkenbaar en monumentaal (Hamburg, Londen, Washington, Den Haag). Anderen zijn minder opvallend en zijn alleen nog herkenbaar in hun straatbenaming als Maliebaan (Breda, Leiden) of zijn zelfs hun monumentale en groene karakter kwijt (Amsterdam).

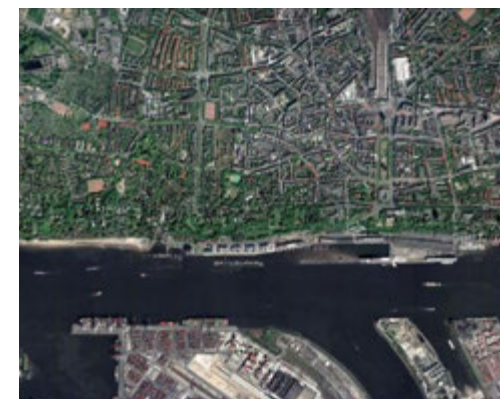


Duitsland, Hamburg, Palmaille

Aanleg	1638
Bebouwing	Representatieve patriciërs woningen
Functie	Verkeersweg
Breedte	ca 40 m
Lengte	650 m

Niet alleen studenten speelden het maliespel, het was ook geliefd in adellijke kringen.

Landsherr Graf Otto legde in 1638 een maliebaan, de Palmaille, aan op de noordelijke oever van de Elbe. Eind zeventiende eeuw raakte de baan al in verval en werd het voor andere doeleinden gebruikt. Vanwege het kaarsrechte tracé en de lengte bleek de voor-



malige maliebaan ook geschikt als lijnbaan voor touwslagers. In 1717 herstelde de Oberpräsident de stad de baan tot een openbare wandelpromenade door de herplant van rijen lindenbomen en de aanleg van wegen buiten de bomenrijen. Net als in Utrecht ontwikkelde de Palmaille zich vanaf de achttiende eeuw tot een chique woonmilieu en werden in de negentiende eeuw de meeste patriciërs woningen gebouwd die de baan nog steeds haar voorname karakter geven. In tegenstelling tot de Maliebaan wordt het autoverkeer over ventwegen tussen de bomen en de bebouwing geleid en is de middenbaan vrij voor wandelaars en fietsers.





Engeland, Londen, The Mall

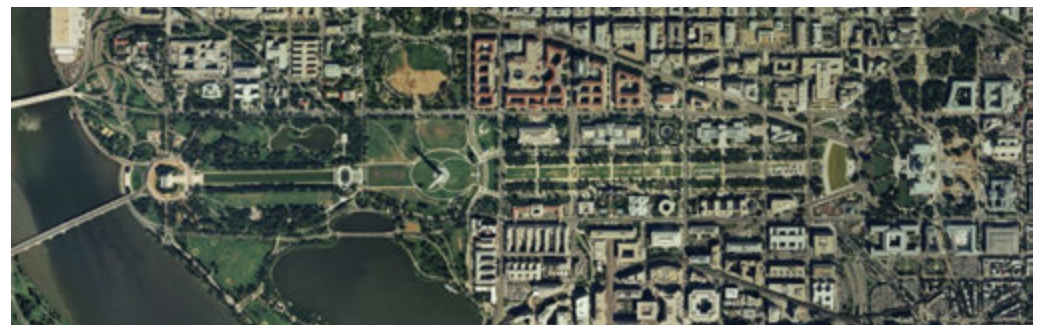
Aanleg	1661	
Bebouwing	Geen, achtergevels Carlton House Terrace	Oorspronkelijk werd het maliespel in Londen sinds het begin van de zeventiende eeuw gespeeld op de Pall Mall bij het Saint James Square, later bekend van de vele herenclubs als Athenaeum, de Travellers' Club en de Reform Club. Volgens de overlevering produceerden koetsen, die de baan als verkeersweg gebruikten, te veel stof, waarop de baan in 1661 werd verplaatst in zuidelijke richting. De nieuwe baan lag toen op de plaats van de huidige Mall, nu een verkeersverbinding tussen Trafalgar Square en Buckingham Palace. Beide namen herinneren nog aan het maliespel.
Functie	Toegangsweg Buckingham Palace	
Breedte	ca 60 m	
Lengte	ca 1000 m	



Verenigde Staten, Washington, The National Mall

Aanleg	1791	
Bebouwing	United States Capitol, instituten en musea	L'Enfant (1754-1825) maakte in opdracht van president George Washington een plan voor Washington. Centraal in het ontwerp voor de hoofdstad stond een 'public walk', de National Mall, tussen Capitol Hill met de regeringszetel en de rivier Potomac. Ondanks de monumentale plannen van L'Enfant was de Mall een eeuw lang niet ingericht, maar een ruig park waar koeien graasden. Pas in de twintigste eeuw werd de National Mall uitgevoerd zoals L'Enfant het had bedacht: een monumentale rechte wandeling met aan weerszijden indrukwekkende gebouwen voor instituten en musea.
Functie	Monumentaal park	
Breedte	ca 180 m	
Lengte	ca 1300 m	

In Europa was het maliespel al een tijd in onbruik toen in de Verenigde Staten, in de nieuwe hoofdstad Washington in 1791 een National Mall werd aangelegd. De naam refereert alleen aan de uiterlijke verschijningsvorm van de Europese maliebanen: een monumentale, brede en kaarsrechte laan. De van oorsprong Franse architect Pierre Charles



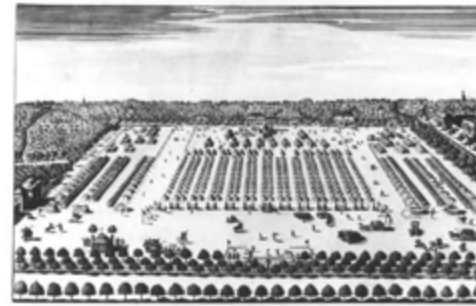


Amsterdam, Watergraafsmeer, ter hoogte van Jennerstraat

Aanleg Omstreeks 1650
Contouren zijn niet meer herkenbaar

De droogmakerij Watergraafsmeer was een geliefde bestemming voor rijke Amsterdammers. In de voormalige polder bouwden zij hun luthoven. Ter ontspanning werd halverwege de zeventiende eeuw een maliebaan aangelegd, goed passend binnen het orthogonale grid van de polder. Anderhalve eeuw later was het spel niet meer in trek en werd de baan afgebroken. Tot begin twintigste eeuw waren de contouren van de baan nog herkenbaar in het landschap. Met de naoorlogse

woningbouw verdwenen alle sporen van de maliebaan die evenwijdig aan de Kruislaan, ter hoogte van de huidige Jennerstraat lag.



PLAN VAN T CAMPMENT

Den Haag, Malieveld

Aanleg 1606
Bebouwing Geen
Functie Onderdeel van Malieveld
Breedte 200 m
Lengte 500 m

In 1606 werd in Den Haag de westkant van het Haagsche Bosch ingericht als een zeventiende-eeuws sportcomplex, compleet met exercitieterreinen en een maliebaan. Een eeuw later breidde de stad uit richting het oosten met de verplaatsing van de Prinsessegracht. Hierdoor werd de maliebaan een stuk ingekort en de exercitieterreinen verkleind.



Beide structuren zijn nog herkenbaar in het huidige Den Haag: de maliebaan als een fraaie bomenlaan (Boorstraat) parallel aan de Zuid-Hollandlaan en de exercitieterreinen als het Malieveld.





Leiden, Maliebaan

Aanleg	1637
Bebouwing	universiteits bibliotheek
Functie	Leiden
Breedte	straat
Lengte	onbekend
	400m

Leiden was één van de eerste universiteitssteden met een maliebaan. Al vroeg in de zeventiende eeuw lag er een baan buiten de Rijnsburgerpoort. De maliebaan was hier echter een obstakel voor de aanleg en verbetering van de vestingwerken. Na een zwerftocht langs mogelijke locaties werd uiteindelijk in

1637 een nieuwe maliebaan aangelegd buiten de Wittepoort, langs de zojuist gegraven Haagsche Vaart. De rechte vaart was uitermate geschikt voor de aanleg van een maliebaan. Net als andere maliebanen raakte ook die in Leiden aan het einde van de achttiende eeuw in verval. Omdat het grondgebied nog steeds van de universiteit was, legde deze in 1815 een tuin voor 'Landhuishoudkunde' aan op het terrein. Inmiddels is op het terrein de universiteitsbibliotheek gebouwd en is van zowel de maliebaan als van de tuin niets meer te herkennen.



Breda, Speelhuislaan

Aanleg	1620
Bebouwing	Vooroorlogse Middenstandswoningen
Functie	Verkeersweg
Breedte	ca 40 m
Lengte	ca 850 m

In 1609 koos één van de prinsen van Oranje, Filips Willem van Oranje (1554-1618), Breda als nieuwe domicilie. Zijn halfbroer volgde en kocht enkele jaren later grond voor de aanleg van een lusthof ten noorden van de stad, waarop een zogenaamd 'speelhuis' werd gebouwd. Tussen zijn lusthof en de stad werd

een kaarsrechte laan aangelegd, beplant met iepen, waar ook het maliespel kon worden beoefend. Net als het maliespel raakte ook het speelhuis in verval, dat zelfs gesloopt werd in 1824. De laan naar het speelhuis, de Speelhuislaan, bestaat nog steeds. In tegenstelling tot de Utrechtse Maliebaan ontwikkelde de baan in Breda zich niet tot een chique woon- en werkmilieu, maar tot een doorgaande route met middenstandswoningen.



ONTWIKKELING MALIEBAAN



1636-1768

Profiel: aan weerszijden 4 bomenrijen, linden en iepen

Inrichting: maliepalen aan begin en einde, omheining aan lange kanten

Kop: Maliebaan begon halverwege het bolwerk Lepelenburg

Einde: Maliebaan eindigde bij oude Vechtloop (huidige Museumlaan)

Bebouwing: theekoepels, priëlen, tuinhuisen en hovenierswoningen

Grondgebruik: hoveniersgrond

Programma: aanleg Maliebaan voor maliespel / paille maille

Chronologie

1636 aanleg Maliebaan

1659 uitdunnen bomenbestand

1693 buitenpaden (huidige ventwegen) geschikt voor koetsen

1730 vaststelling dubbele rooilijn



1768-1813

Profiel: aan weerszijden 4 bomenrijen, middenbaan verhard in 1812

Inrichting: omheining verwijderd, meer ruimte op middenbaan

Kop: Maliebaan begon halverwege het bolwerk Lepelenburg

Einde: tijdelijke verbinding met Biltstraat 1768-1787

Bebouwing: theekoepels, priëlen, tuinhuisen en hovenierswoningen

Grondgebruik: hoveniersgrond en tuinen als lusthoven

Programma: maliespel in onbruik, exercitieterrein Franse leger

Chronologie

1768 verbinding met Biltstraat gemaakt

1787 verbinding met Biltstraat opgeheven voor verdedigingswerken

1812 middenbaan verhard



1813-1861

Profiel: ventwegen, trottoirs en buitenste rij bomen gerooid

Inrichting: voorzieningen: waterputten, straatverlichting

Kop: terugleggen kop tot hoogte Maliehuis, aanleg van plantsoen

Einde: aanleg Nieuwe Baan tussen buitenplaatsen Hogeland en Oorsprong

Bebouwing: herenhuizen en stadsvilla's vervingen langzaam de theekoepels en tuinhuisen

Grondgebruik: tuinen als lusthoven

Programma: lustlandschap voor wandelaars en ruiters, terrein voor harddraverijen

Chronologie

1824 aanleg buitenplaatsen Hogeland en Oorsprong

1829 Plan Zocher voor voormalige vestinggronden

1848 opheffing tolgeden bij Maliebrug

1853 aanleg Nieuwe Baan

1861 aanleg ventwegen en trottoirs, buitenste rij bomen gerooid, aanleg plantsoen op de kop



1861-1920

Profiel: ventwegen, trottoirs en drie bomenrijen aan weerszijden

Inrichting: verkeersstromen gescheiden

Kop: aanleg Van Oldenbarneveltlaan, toegangsweg naar Maliebaanstation

Einde: Nieuwe Baan doorsneden door de Oosterspoorlijn, spoorwegovergang

Bebouwing: herenhuisen en stadsvilla's

Grondgebruik: tuinen als lusthoven

Programma: nieuwe verkeersstromen als fiets, auto en tram; ruimte voor parades, optochten en de jaarbeurs

Chronologie

1874 aanleg Oosterspoorlijn en opening Maliebaanstation

1887-1918 aanleg Emmalaan en Wilhelminapark



1920-Heden

Profiel: ventwegen, trottoirs en drie bomenrijen aan weerszijden

Inrichting: strikte scheiding verkeersstromen; eenrichtingsverkeer op ventwegen

Kop: eenrichtingsverkeer rond plantsoen

Einde: aanleg van rotonde

Bebouwing: herenhuisen en stadsvilla's, nauwelijks nog nieuwbouw

Grondgebruik: achtererven als parkeerterrein voor kantoren

Programma: bebouwing in gebruik als kantoorruimte, woonfunctie steeds minder

Chronologie

1933 eenrichtingsverkeer rond plantsoen aan kop

1934 aanleg rotonde aan einde

1955 eenrichtingsverkeer op ventwegen

1975 Beschermd stadsgezicht voor binnenstad en omwalling

M A L I E B A A N
A N A L Y S E



VERKEER

De Maliebaan is onderdeel van de de hoofdstructuur van de stad Utrecht. Het is een belangrijke verbinding tussen het centrum van Utrecht met de snelweg A27. Het verkeer afkomstig van de snelweg rijdt via de Biltstraat, de Museumlaan en de Maliebaan de stad in. Sinds de Biltstraat eenrichtingsverkeersweg is geworden (1999) voor auto- en busverkeer, verlaten de auto's de stad via de Maliebaan.

De kruising Nachtegaalstraat - Burgermeester Reigerstraat is een druk kruispunt, waarbij rekening wordt gehouden met fiets- en autoverkeer uit de Maliebaan (ventwegen en middenbaan), Nachtegaalstraat en Burgermeester Reigerstraat. Tevens zijn de Nachtegaalstraat en de Burgermeester Reigerstraat bestemd voor bovenwijkenverkeer, wat wil zeggen dat het openbaar vervoer veelvuldig gebruik maakt van deze straten.

Fietsen vindt plaats op de ventwegen, die eenrichtingsverkeer zijn. De enige plekken om van de ene kant naar de andere kant van de Maliebaan te komen voor fiets- en autoverkeer zijn op de kop, de staart en de kruising. Het gebeurt vaak dat fietsers tegen het verkeer in rijden op de ventwegen en dat kan tot gevaarlijke situaties leiden.

De groenstroken in de Maliebaan worden voornamelijk gebruikt als wandelpromenades. Aan de ventwegen bevinden zich ook voetpaden die toegang dienen tot de bebouwing en de erven aan de Maliebaan. Voor voetgangers zijn op de groenstroken verschillende oversteekplaatsen zonder zebrapad aanwezig.

Het spoorwegtracé Utrecht- Hilversum- Amersfoort wordt gebruikt voor het vervoer van goederen. Daarnaast maakt het spoorwegtracé onderdeel van het Spoorwegmuseum en rijdt de recreatietrein af en toe op het spoor.



De middenbaan is onderdeel van de verkeershoofdstructuur van de stad Utrecht



De kop (Malieblad) en het einde van de Maliebaan bestaan elk uit een rotonde. Het Malieblad is een groter plantsoen dat als rotonde dient.



De groenstrook aan weerszijden van de middenbaan fungeert als wandelgebied.



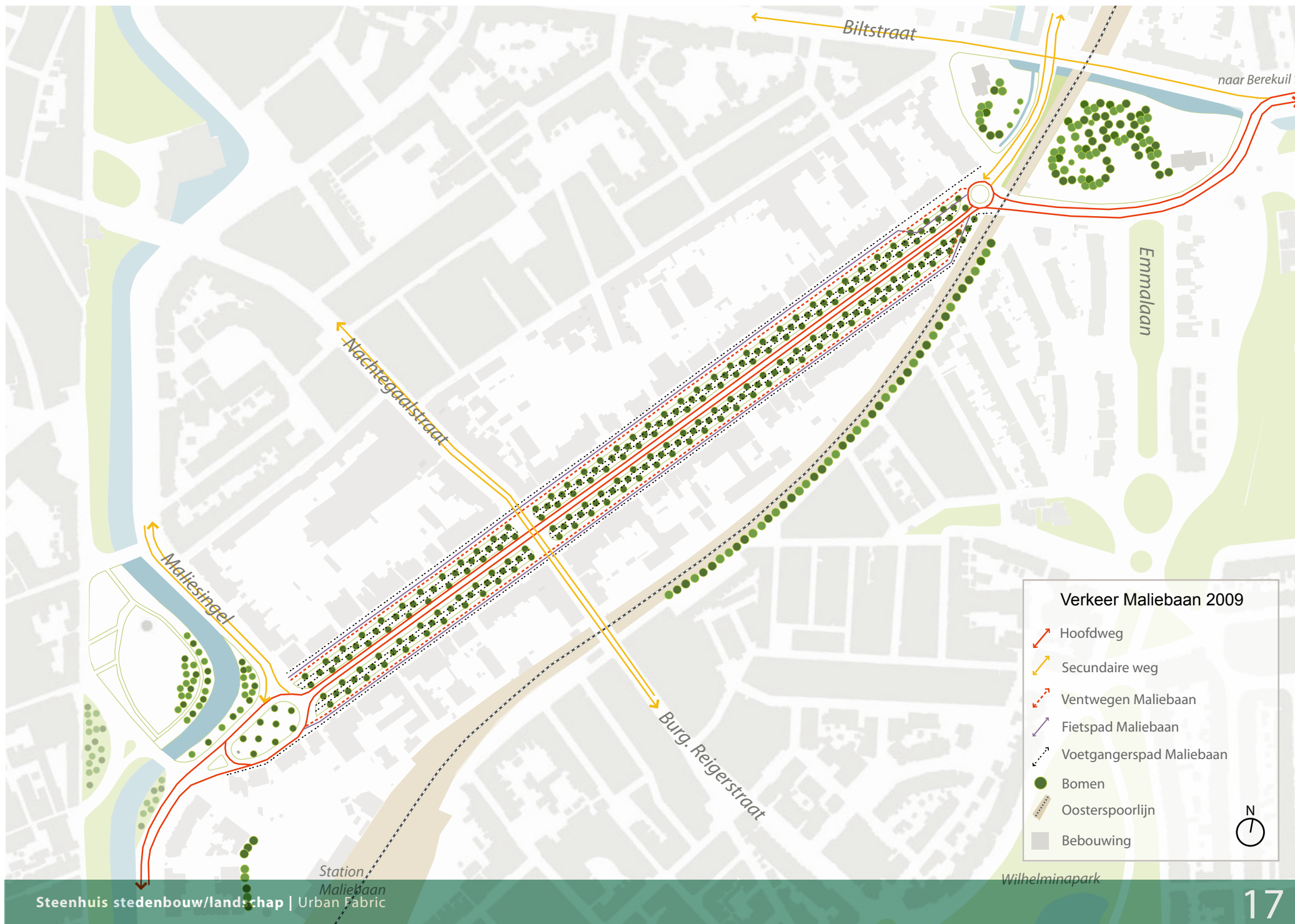
Het kruispunt Maliebaan, Nachtegaalstraat en Burgermeester Reigerstraat



Het profiel van de ventwegen bestaat uit gebouw, voetpad, ventweg, parkeerplek en groenstrook.



Op het spoorwegtracé rijdt de goederentrein en soms de recreatietrein van het Spoorwegmuseum.



GROEN

De groenstructuur van de Maliebaan bestaat uit twee groenstroken aan weerszijden van de middenbaan van de Maliebaan. Deze groenstroken zijn elk voorzien van drie rijen bomen. De vormgeving van de plaatsing van de bomen is afkomstig van de eeuwenoude structuur van de Maliebaan toen het nog een paille-maille speelveld was. De beplanting bestaat voornamelijk uit iepen en linden. Onzeker is nog van wanneer deze bomen stammen, maar deze zijn gelijkmatig beplant over de jaren.

Het groen van de Maliebaan vormt een schakel tussen het groen aan de singels en het Hogelandpark en Oorsprongpark, de Emmalaan en het Wilhelminapark. Daarnaast is het groen van de Maliebaan een gave en unieke structuur in Utrecht, maar ook in Nederland en buitenland (zie hoofdstuk Maliebaan in context op pagina's 84 t/m 89).



De Maliebaan is in Utrecht een gave en unieke structuur.



De bomenstructuur van de Maliebaan stamt nog uit de tijd dat de Maliebaan een speelveld was.



De Maliebaan sluit aan de zuid-oostzijde met het groen van de singels aan het Lepelenburg.



Aan de noord-west zijde sluit de Maliebaan aan met het Hogelandpark en de Oorsprongpark.



WANDEN

De wanden van de Maliebaan bestaan gedeeltelijk uit patricierspanden en uit pandsgewijze blokken. Aan de stadszijde, ten noord-westen van de Maliebaan, is de bebouwing chiquer en groter. De panden zijn grotendeels vrijstaand en de architectuur is rijker aan details (erkers, dakkappen, risalieten, enz.).

Aan de andere kant van de Maliebaan, de zuid-oost zijde bestaat de wand uit kleinere erven. Hoe meer naar het noord-westen toe hoe kleiner de erven zijn. De korrel grotte van de bebouwing is aan deze kant van de baan ook kleiner. De spaties tussen de bebouwing zijn nauw en vaak gesloten door een muur met een deur.

Vanaf de Maliebaan zijn op sommige plekken doorzichten naar de erven aanwezig. Deze spaties zijn vaak voorzien van een hek in zowel traditioneel als modern vormtaal.



Vrijstaande patricierspanden aan de Maliebaan.



Pandsgewijze stroken bebouwing aan de Maliebaan.



De spaties tussen de bebouwing geven soms doorzichten naar de erven toe.



De inrichting van de spaties tussen bebouwing gebeurt vaak met hekken in verschillende vormen.



Wanden Maliebaan

- Wanden Maliebaan
- Doorkijken vanuit Maliebaan
- Bomen
- Oosterspoorlijn
- Bebouwing omgeving





Rijksmonumenten zijn:

Maliebaan 8, 10, 12, 14-14D, 16 (Maliebaanstation), 18, 20, 22, 24, 26, 40, 42, 44, 46, 48, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 70A, 74, 76, 78, 80, 80BS, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100, 102, 108.

Beschermd stadsgezicht



Rijksmonument

Maliesingel



2 - 6



Rijksmonument

8



Rijksmonument

10

Maliebaan



Rijksmonument

42



Rijksmonument

44 - 48



50 - 52



Rijksmonumenten

54 - 56



Rijksmonumenten

58 - 60 62 - 64 66 68 70 70A

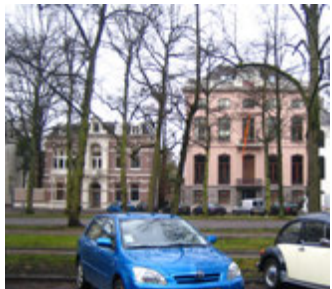
WANDEN MALIEBAAN NOORD-WEST



Rijksmonumenten

12

14



Rijksmonumenten

16

18



Rijksmonumenten

20 -26



28 -30

32



34



36

38

Rijksmonument

40



Rijksmonumenten

72

74



76 - 78



Rijksmonumenten

78A - 84A



Rijksmonumenten

86 -94



Rijksmonumenten

96 -102

104

106



Rijksmonument

108



Oorsprong



Rijksmonumenten zijn:

Maliebaan 3, 5, 7, 13, 21, 27, 31, 55, 57, 59, 71, 71M, 73, 73E, 75, 77, 77C, 81, 83, 85, 89, 91, 93, 95, 97, 99, 113, 113BS, 115, 115BS.



145 - 127

125 - 113

Rijksmonumenten

111 - 103



Rijksmonument

63

61

59 - 55

53 - 51

49

47

45

43

41

39 - 37

35

Rijksmonument

33 - 31

Rijksmonument

29 - 27

Maliebaan



Rijksmonumenten

99 97 95 93 91

Rijksmonument

89 87

Rijksmonumenten

85 83 81

Rijksmonument

81A

Rijksmonument

79 77

Rijksmonumenten

75 - 73

71

69

67

65

Beschermd stadsgezicht



Rijksmonumenten

25 - 23

21

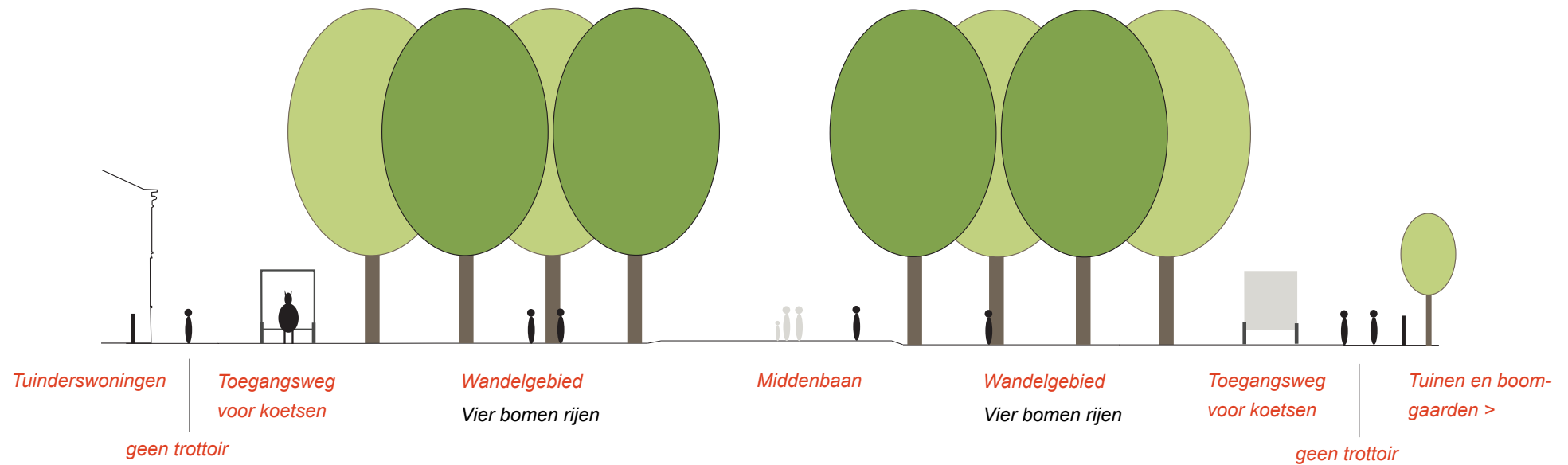
17 - 15

Rijksmonument

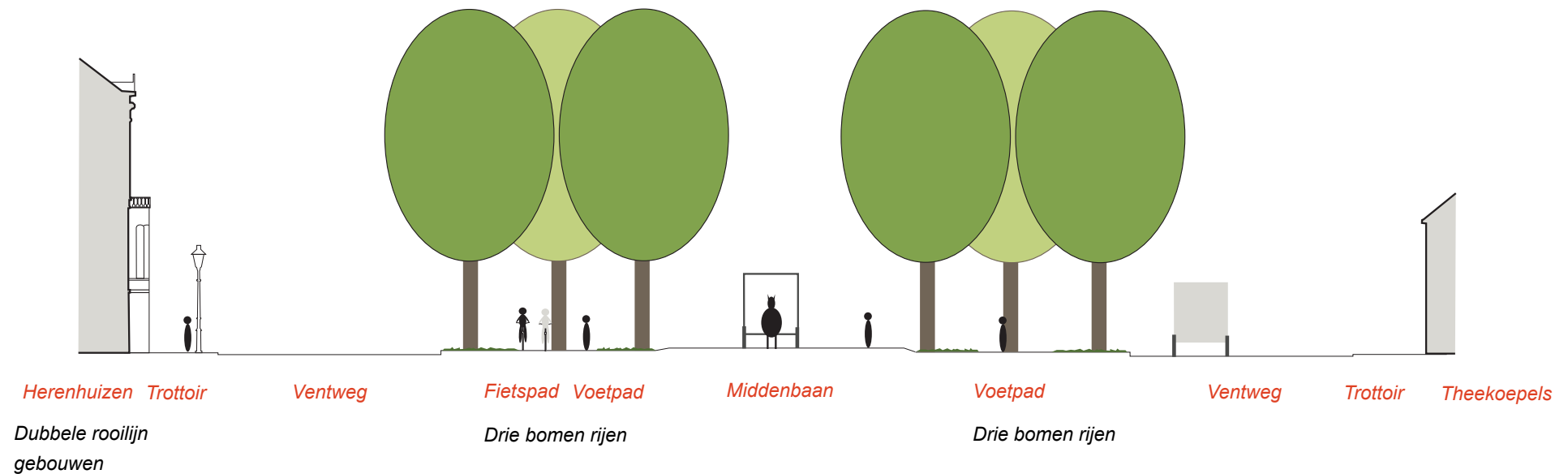
13 - 1

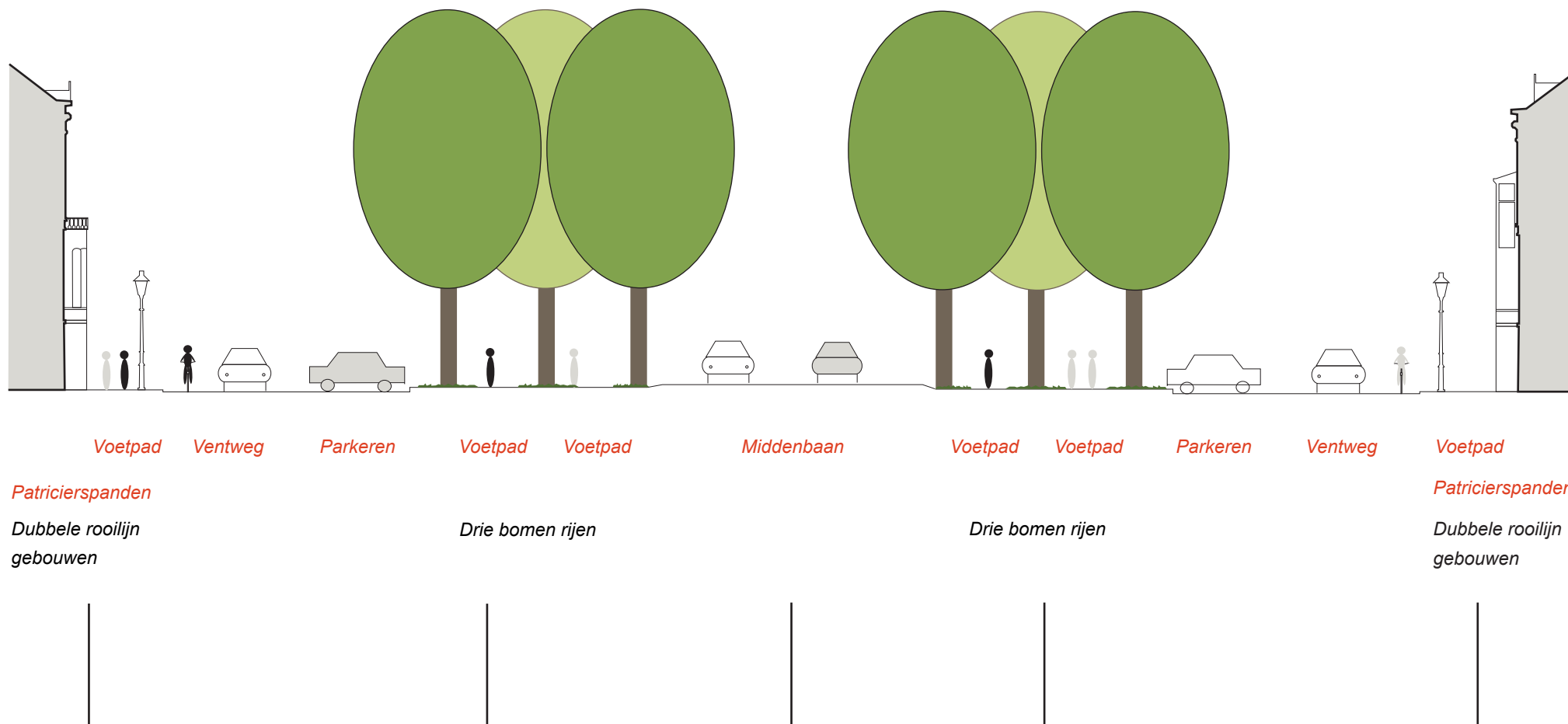
Maliesingel

Profiel Maliebaan voor 1860



Profiel Maliebaan na 1860





ERVEN

De erven aan de noordoostzijde van de Maliebaan liepen oorspronkelijk tot aan de Monseigneur van Weteringstraat. Dit is nog aan het erf van de Aartsbisdom te zien.

De andere erven zijn in de loop van de tijd kleiner geworden. De woonfunctie van de Maliebaan is na de Tweede Wereldoorlog langzamerhand verzakelijkt. Veel panden zijn nu in gebruik als kantoren voor kleine en middel grote bedrijven en instellingen (banken, verzekeringsbedrijven, advocatenkantoren, welzijnsinstellingen en instituten). Veel erven achter deze kantoorpanden hebben hun groeninrichting verloren en fungeren als verhard parkeerterrein.

Op de erven zijn tuinhuisjes, koetshuizen en stallen te vinden uit vroegere perioden, rudimenten van de 'service' zone die tot diep achterin de erven aanwezig is. Daarnaast is ook recente bebouwing te vinden. De bebouwingstypologie op de erven bestaat uit drie soorten: gebouwen haaks op de wanden van de Maliebaan, losse gebouwtjes en gebouwen evenwijdig aan de wanden van de Maliebaan (vooral aan de kant van de Oosterpoorlijn).

Langs de groenstroken van de Maliebaan wordt sinds de jaren '60 geparkeerd.



Het groen van de erven heeft door de kantoorfuncties plek moeten maken voor parkeerterreinen en uitbreidingen van de kantoren.



Naast uitbreidingen staat er ook losse bebouwing op de erven.



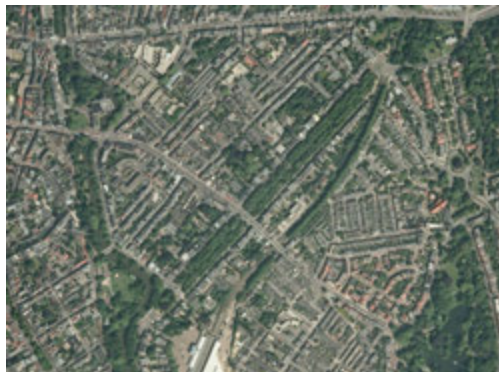
In de erven zijn tuinhuisjes, koetshuizen en stallen te vinden uit de 19de eeuw.



Aan het begin van de Maliebaan, op de 1ste korte Baansteeg en de 2de Korte Baansteeg is bebouwing haaks op de wanden van de Maliebaan te vinden.



Maliebaan als geheel



Gave structuur in de stad



Weinig doorsnijdingen, één zichtlijn



Gave groenstructuur als schakel tussen de singel, het Hogelandpark en het Wilhelminapark



Kruispunt Nachtegaalstraat- Burgermeester Reigersstraat



Profiel Maliebaan: erf - gebouw - stoep - ventweg - parkeren - voetpaden in het groen - verkeersbaan - voetpaden in het groen - parkeren - ventweg - stoep - gebouw - erf - spoor

Wanden



Dubbele rooilijn bebouwing: erkers en uitbouwen als rudiment van de vroegere tuinhuisen



Spaties tussen de bebouwing



Chiquere bebouwing stadszijde Maliebaan



Kleinere percelen spoorzijde Maliebaan



Bouwhoogtes



Erkers /risalieten/details



Woonhuizen



Scholen en openbare functies



Kantoren



Zichtlijn op erven



Groene erven



'Service' zone op de erven, stallen en koetshuizen tot diep achterop de erven

KWALITEITEN

De Maliebaan is een eeuwenoude structuur die er uitstekend bij ligt in vergelijking met andere maliebannen in zowel binnen en buitenland. Het is een unike structuur die zich kermerkt door een aantal elementen. Deze ruimtelijke karakteristieken zijn kwaliteiten die voor toekomstige interventies behouden en versterkt dienen te worden.

Kwaliteiten Maliebaan

a. Maliebaan als geheel

- nog een hele gave structuur in de stad
- weinig doorsnijdingen
- een duidelijke zichtlijn
- groene structuur als schakel tussen singel, Hogelandpark en Wilhelminapark
- profiel Maliebaan

b. Wanden

- verschil stadszijde en spoorzijde (chiquere bebouwing stadszijde, kleinere erven spoorzijde)
- dubbele rooilijnen bebouwing
- spaties tussen de bebouwing
- bouwhoogtes
- erkers/risalieten/details

c. Functies Maliebaan

- menging van functies: wonen en werken

d. Erven

- zichtlijnen
- groene erven
- 'service' zone op de erven, stallen en koetshuizen tot diep achter de erven (Fentener van Vlissingen in Tulpstraat)

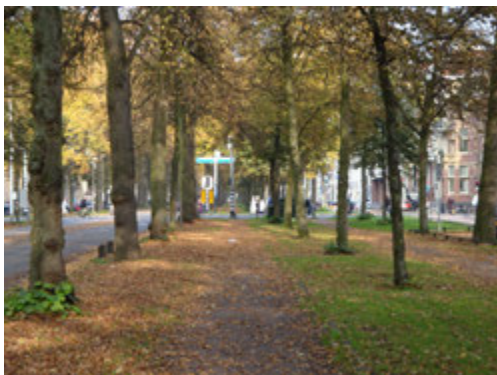
Maliebaan als geheel



Kop: verkeersknooppunt neemt veel ruimte in en is niet overzichtelijk



Einde: aansluiting Biltstraat - Maliebaan kan beter



Sleetse inrichting wandelzones in groene stroken

Verhouding Functies



Verzakelijking Maliebaan beperken



uit www.maliebaanfestival.nl

Heftigheid Piekenkermis



Kwaliteit bomen en gaafheid groenstructuur goed in de gaten houden

Wanden



Restauratie/renovatie wanden binnen de vormtaal bebouwing Maliebaan



Verdichting zichtlijn naar erven



Inrichting spaties tussen bebouwing

Erven



Verdichting van de erven met verschillende bebouwingstypologieën: losse gebouwen en gebouwen haaks en evenwijdig aan de bestaande gebouwen van de Maliebaan



Verstening erven



Parkeren in erven

AANDACHTSPUNTEN: FYSIEK EN PROCEDUREEL

1. Fysieke aandachtspunten:

In de Maliebaan is er geen acute grote ontwikkelingsdruk, maar wel een continue stroom van kleine claims op de ruimte: doorsteek maken voor fietsers, een zebrapad voor de school, het keren op de baan tegengaan dmv evt. voethekjes, bouwprojecten op de erven, parkeren van auto's en fietsen, het plaatsen van evt. fietsenklemmen. Er is een visie en beheersplan nodig, die ervoor moeten zorgen dat de uniekheid en gaafheid van de Maliebaan niet verloren door de kleine claims. Aandachtspunten voor de Maliebaan zijn:

a. Maliebaan als geheel

- kop en staart (aansluitingen op de stad) kunnen beter, kop en staart zijn nooit goed geweest
- sleetse inrichting wandelzones op de Maliebaan.
- kwaliteit van de bomen in de gaten houden. Tegelijkertijd aanplanten wanneer nodig.
- type bestrating in de openbare ruimte van de Maliebaan en de erven

b. Wanden

- restauratie/renovatie in passende vormtaal (zie kwaliteiten).
- hekken en schuttingen aan wanden Maliebaan in passende vormtaal

- let op de spaties en zichtlijnen tussen de wanden van de Maliebaan

c. Verhouding functies

- verzakelijking Maliebaan terugdringen
- Piekenkermis. De grootschaligheid van dit evenement is te heftig voor de groenstructuur van de Maliebaan (voorval kap van 180 jaar oude rode beuk in oktober 2007). Aanbeveling of dit evenement kleinschaliger kan.

d. Erven

- verdichting en verstenen van de erven
- bebouwingstypologie op de erven: haaks op de wanden, losse objecten, evenwijdig aan wanden
- parkeren in erven

2. Procedurele aandachtspunten:

Het Bestemmingsplan, waarin de Maliebaan is opgenomen, maakt onderdeel van het plangebied stadsvernieuwing Buiten Wittevrouwen afkomstig uit 1992. Het plan strekt tot behoud, herstel, verbetering, herindeling of sanering van het gebied ten oosten van de binnenstad en de singels. Voor de Maliebaan gelden als voornaamste drie zaken. Ten eerste de handhaving van de zeer karakteristieke bebouwing die de grootste prioriteit verdient. Het

opnemen van de Maliebaan in het gebied van beschermd stadsgezicht wordt sterk bevorderd. De voorschrijdende verzakelijking dient te worden gestopt om zo de de grote parkeeroverlast terug te dringen. Om deze drie hoofdzaken te bereiken dienen in het document een aantal zaken beter geregeld te worden, zoals het bouwen van bouwwerken bestemd voor bedrijfsdoeleinden op erven en het gebruik van erven voor parkeren. Bij herziening van de bestemmingsplan de volgende punten meenemen:

a. Aanvullingen op het bestemmingsplan:

- Vrijstelling van B&W voor het bouwen van de erf tot maximaal 70% en met een maximum van 32m, zou uit bestemmingsplan moeten worden gehaald om zo te voorkomen dat de erven helemaal verstenen en verdichten.
- 40 % van de gronden mag door B&W gewijzigd worden in de bestemming parkeerdoeleinden. Dit zou aangevuld kunnen worden met een mogelijkheid van een zonering beschrijving. Dit betekent bebouwing achter een strook van xx meter.
- In het bestemmingsplan ontbreekt een bepaling over de gewenste richting van eventuele uitbreidingen op de

erven.

- Er ontbreekt een bepaling over opstelplaatsen voor vuilcontainers, verlichting, parkeren. Deze elementen zorgen voor een verrommeling van het monumentale straatbeeld van de Maliebaan.

- De gebieden die in het bestemmingsplan aangeduid zijn als Tuin zijn de gebieden die als spaties dienen tussen de bebouwing. Er ontbreekt in het plan een verwijzing naar de vormtaal van de inrichting /bouwwerken van deze spaties (de hoogte van maximaal een meter wordt wel vermeld).

b. Andere aanbevelingen:

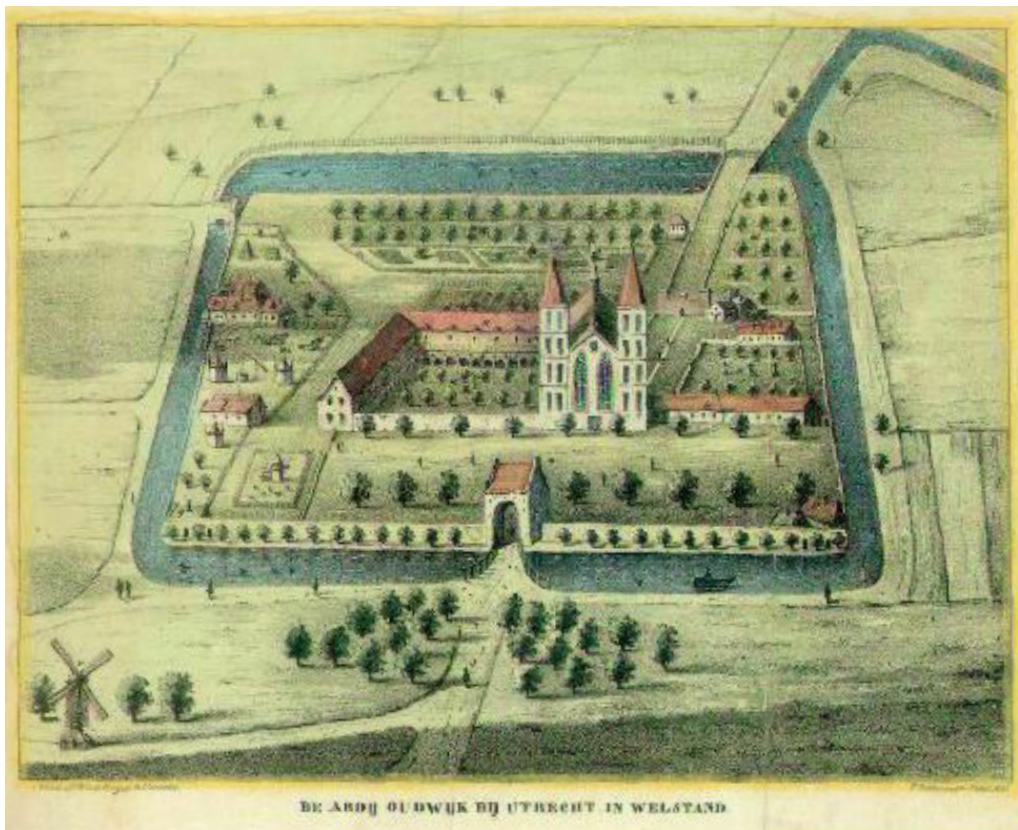
- Één loket maken, net als bij het Zocherplantsoen. Dit betekent een parkbeheerder die alle wensen en klachten behartigt en uitwerkt volgens een vaste coherente aanpak.
- Mogelijkheid maken van (semi-) openbare tuinen. Creatieve omgang met de kantoortuinen zou een oplossing zijn: bij Staff Planning is een afspraak met de buurman die in het weekend de tuin gebruikt en onderhoudt.

R U I M T E L I J K E O N T W I K K E L I N G





Vestingstad Utrecht, ommuurd en om-
geven door een vestinggracht, op een
kaart van Jacob van Deventer, 1569.
Aan de oostkant van de stad lagen de
Biltstraat met bebouwing en het kloos-
ter Oudwijk. [Renes 2005]



Het klooster Oudwijk met omliggende terreinen, rond 1570. [HUA]

VOOR 1636 - KLOOSTERGRONDEN

Oostflank Utrecht

Aan het einde van de Middeleeuwen, omstreeks 1540, versterkte de ommuurde en omsingelde stad Utrecht haar verdedigingswerken door de aanleg van vier bastions, één in het noorden en drie in het zuiden. Nadat Willem van Oranje in opstand was gekomen tegen de hertog van Alva in 1568, raakte ook de stad Utrecht betrokken bij de Tachtigjarige Oorlog. De stad besloot daarom in 1577 de vestingbouwer Adriaen Anthonisz de vestingwerken te laten uitbreiden met vijf bolwerken: Begijnbolwerk, Wolvenburg, Lucasbolwerk, Lepelenburg en Mariabolwerk.¹ Van deze bolwerken zijn de eerste vier nog herkenbaar in de huidige stad en is het Mariabolwerk aan de westflank verdwenen.

De enige stadspoort aan de oostkant van de stad, de Wittevrouwenpoort, gaf toegang tot de Biltsestraat, een kaarsrechte weg richting De Bilt. Aan deze straat, buiten de stadspoort, verrees de bebouwing horend bij de landerijen ten oosten van de stad.

Sinds de Middeleeuwen was Utrecht een belangrijke stad voor de Rooms-Katholieke Kerk, omdat hier de aarts-

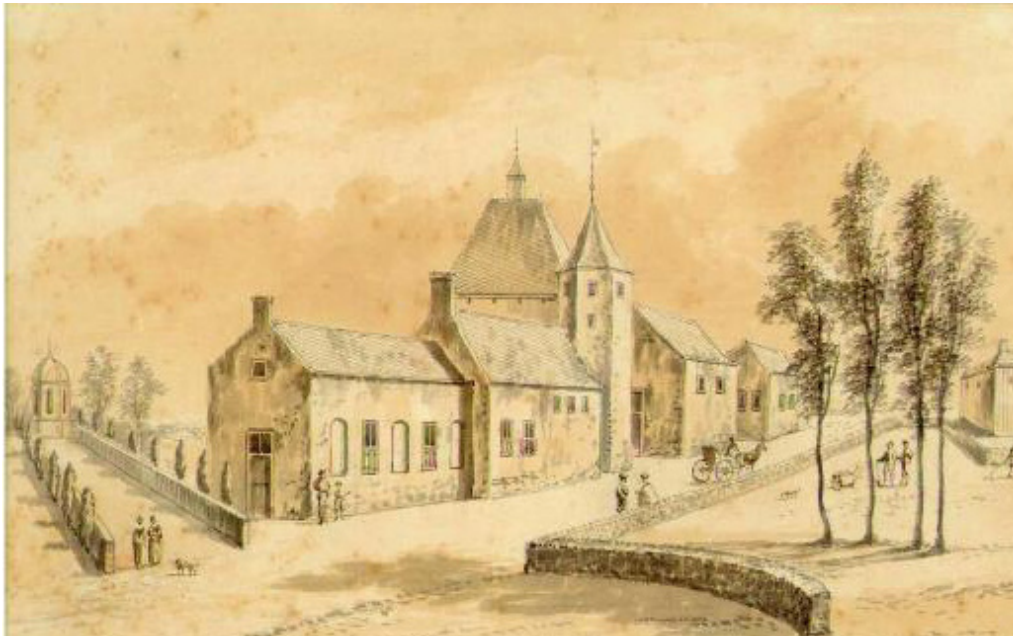
bisschop zijn zetel had. Hierdoor vestigden zich een groot aantal kloosters in en rondom de stad. Tijdens de Reformatie kreeg Utrecht liefst drie beeldenstormen te verduren, in 1566, 1579 en 1580. Uiteindelijk werd de Rooms-Katholieke Kerk door het stadsbestuur verboden in 1580, nadat een jaar eerder de Unie van Utrecht was gevormd, waarin de noordelijke, protestantse gewesten zich hadden verbonden.

De kloosters, inclusief het bezit aan gebouwen en grond, kwamen in bezit van de stad en van de Ridderschap, de politieke vertegenwoordiging van de adel. De kloostergebouwen werden veelal gesloopt om ruimte te maken voor woningbouw binnen de vesting of herbestemd als opslagruimte, kazerne en later als universiteitsgebouw.

Aan de oostkant van de stad, bereikbaar via een zijstraat aan de Biltsestraat, was in de twaalfde eeuw het Benedictinessenklooster Oudwijk gesticht.² Ook dit klooster werd opgeheven tijdens de Reformatie, maar de ouders van de meestal adellijke Benedictinessen wisten de oorspronkelijke sloopplannen voor het klooster te beperken tot het afbreken van de



Een plan uit 1629 voor de uitbreiding van de vestingwerken. Aan de oostflank van de stad waren een verdedigingswerk aan de Biltstraat en een Hoornwerk ten zuiden van het Lepelenburg getekend. [Renes 2005]



Na de Reformatie werd een deel van de gebouwen van het klooster Oudwijk gesloopt en het overgebleven deel verkocht als landgoed. [HUA]

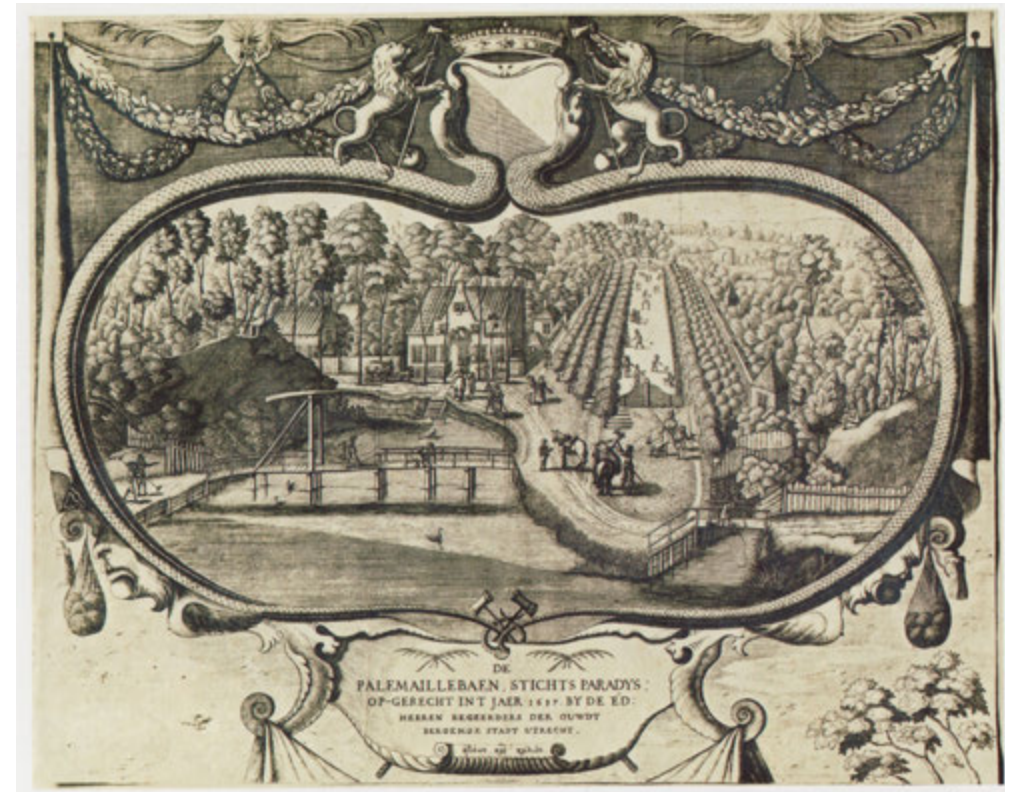
kerktorens.³ Uiteindelijk werden het kloosterterrein verkocht als landgoed en de landerijen verpacht. De door afzetting van slib vruchtbare terreinen waren onder andere in gebruik als boomgaard, tuinderij of moestuin. Hoewel het gebouw diverse keren ingrijpend verbouwd is en het grondeigendom sterk verkleind is, herinnert het landhuis Oudwijk aan de Oudwijkerlaan nog steeds aan het opgeheven klooster.



Het voormalige klooster als landgoed Oudwijk, rond 1860. [HUA]



Plattegrond van Utrecht in 1649, met het zuid-westelijke deel van de Maliebaan. Duidelijk zichtbaar zijn de bomenrijen aan weerszijden van de baan en de verkaveling van de weilanden daarachter. Uit het Toonneel der Steden, uitgegeven door Blaeu in 1649-1652. [RUG]



De Maliebaan kort na de aanleg in 1637. De baan werd aan beide kanten afgesloten met een hek en aan weerszijden stonden vier rijen bomen. Op de voorgrond zijn de Maliebrug van het bolwerk Lepelenburg over de singel en de herberg Het Gulden Vlies zichtbaar. Ets door Hendrik de Winter uit 1645, gemaakt in opdracht van de Vroedschap van Utrecht. [Renes 2005]

1636-1768 : MALIEBAAN ALS ONTSPANNINGSLANDSCHAP



PALL-MALL.

Het maliespel zoals afgebeeld in een boek over oude Engelse sporten. Een bal werd met een lange stok met een houten kop en fluwelen handvat in zo weinig mogelijk slagen van het begin- naar het eindpunt geslagen. [Ditchfield 1891]

Oostflank Utrecht

Na de aanleg van de vijf bolwerken lag de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht nagenoeg stil. Er was nog genoeg ruimte in de stad uit te breiden, mede dankzij de vrijgekomen kloostergronden, zodat uitbreidingen buiten de vesting niet nodig waren. Toch waren er in de jaren zestig van de zeventiende eeuw grootse, utopische plannen om Utrecht uit te breiden. De aanzet hiertoe gaf de ambitieuze burgemeester Hendrick Moreelse met zijn plan in 1664. Zijn plan richtte zich op de westkant van de stad, waar hij een strikt orthogonaal stratenpatroon toepaste. Om zijn nieuwe stad kwam een nieuwe vestinggracht, waarin de bolwerken Wolvenburg, Lucasbolwerk en Lepelenburg werden opgenomen. Aan de ligging en het profiel van de Maliebaan wijzigde Moreelse niets, zodat de baan behouden bleef als een sportterrein buiten de stad.

In andere plannen, van onder andere de landmeter Hugo Ruysch en van schrijver Everard Meyster, bleek de Maliebaan wel een obstakel. Zowel Ruysch als Meyster wilden Utrecht

aan alle kanten evenveel uitbreiden, zodat er een nieuwe gordel van vestingwerken concentrisch om de hele stad nodig zou zijn. In zijn plan negeerde Ruysch de Maliebaan en tekende hij de nieuwe vestinggracht dwars over de baan – en over de Biltstraat – heen. Meyster werkte zijn plannen beter uit. In zijn plan zijn de uitbreidingen verkaveld volgens een strak grid dat aan de oostkant is gebaseerd op de rechte Biltstraat. De diagonaal op deze straat gelegen Maliebaan detoneerde in dit stratenpatroon en daarom verlegde Meyster de baan naar een halve maan-vormige restruimte, ingericht als park. Uiteindelijk werden geen van de plannen uitgevoerd. De bevolking van Utrecht nam slechts geleidelijk toe, waarvoor woonruimte nog binnen de singels gebouwd kon worden.⁴

Maliebaan

Ruimtelijk

In maart 1636 werd de Illustre School in Utrecht geïnaugureerd tot de universiteit van Utrecht. Om de studenten enige ontspanning en vertier te bieden besloot de Vroedschap in 1637

tot de aanleg van een maliebaan: 'goet-gevonden tot cieraet van deselve hare Stadt, alsmede tot exercitie ende vermaeck van hare inwoonders ende die geene, dewelcke de academie alhier frequenteren te doen maecken den Maillebaen'.⁵

Op een maliebaan werd het maliespel gespeeld, ook bekend als paille maille. Hierbij was het de bedoeling dat in een beperkt aantal slagen met een maille – een houten stok met fluwelen handvat en een houten kop – een bal van de ene naar de andere kant van een lange baan – maliebaan – gespeeld werd. Het van oorsprong Franse spel werd internationaal door studenten gespeeld, zodat er ook in andere landen maliebanen liggen. Meer over de Maliebaan in zowel Nederlandse als internationale context komt later in het rapport aan de orde.

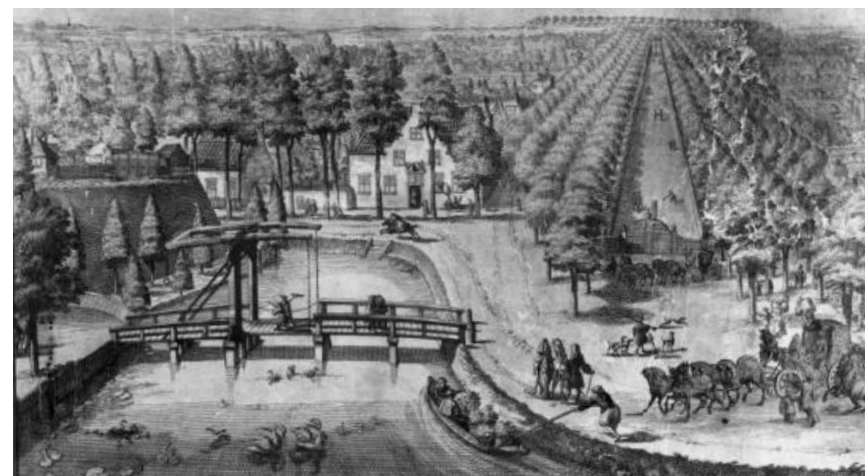
De Utrechtse maliebaan werd aangelegd in het Oudwijkerveld, het gebied rondom het voormalige klooster Oudwijk. Waarschijnlijk werd voor dit gebied gekozen omdat in de omwalling bij het Lepelenburg al een poortje bevond dat toegang gaf aan een herberg buiten de vesting, waar leden van het Gulden Vlies vergaderden. Deze herberg kreeg na 1637 de functie van maliehuis, waar de beheerder van de baan, de maliemeester, woonde.

De maliemeester hield toezicht op de baan, wat betekende dat hij de spelmaterialen verhuurde en de baan onderhield.

Het Oudwijkerveld was overwegend verkaveld van zuidwest naar noordoost, wat de ligging van de baan ten opzichte van de stad verklaard.⁶

Het startpunt van de baan lag net buiten de singel, tussen het bolwerk Lepelenburg en het hoornwerk en het eindpunt bij een oude Vechtloop nabij het landgoed Oudwijk. Zowel het start- als eindpunt werden gemarkeerd door palen en het speelveld zelf werd aan de lange kanten omheind. De totale lengte bedroeg 740 meter. Aan weerszijden van de baan, achter de omheining, werden twee maal vier rijen bomen aangeplant, in totaal 1200 linden en 600 iepen. Ruim twintig jaar later, in 1659, had de Maliebaan zo'n dicht bladerdak dat de boombeplanting sterk werd uitgedund door om de andere boom te rooien.

Gaandeweg de werd de buiten de singels gelegen Maliebaan ook aantrekkelijk als wandel- en ruitergebied en ontwikkelde het gebied rondom de Maliebaan zich als een lustlandschap met de voor die tijd gebruikelijke thee-koepels, priëlen en tuinhuisen. Ook de chique burgers verpoosden zich eind zeventiende eeuw aan de Maliebaan,



De Maliebaan in 1697. De ruimtelijke opzet van de Maliebaan was zestig jaar na de aanleg niet gewijzigd. Ets van Casper Specht naar een tekening van Jan van Vianen. [HUA]



Ontwerp voor het buitenhuis Bellevue aan de Maliebaan, 1768. Waarschijnlijk werd deze tekening gebruikt om toestemming voor de bouw te vragen. [HUA]



De Franse koning Lodewijk XIV voor de poorten van Utrecht in 1672. Schets voor een wandtapijt uit de serie L'Histoire du Roy door het atelier van Charles le Brun, 1690. [Louvre]



Plan voor de uitbreiding van Utrecht, door burgemeester Hendrick Moreelse, 1664. Moreelse concentreerde de uitbreiding aan de westkant en nam de bolwerken aan de oostkant op in een nieuwe gordel van verdedigingswerken. [Renes 2005]



Plan voor de uitbreiding van Utrecht, door Hugo Ruysch, 1666. Ruysch breidde Utrecht aan alle kanten uit, zodat een nieuwe vestinggordel nodig was. Hierin vormde de Maliebaan duidelijk een obstakel. [Renes 2005]



Plan voor de uitbreiding van Utrecht door Everard Meyster, 1667. Net als Ruysch ontwierp Meyster een nieuwe ring van verdedigingswerken. De Maliebaan vormde ook hier een hindernis in het strakke grid, maar Meyster verplaatste de baan in noord-zuid-richting. [Renes 2005].

maar gaven de voorkeur aan een ritje per koets boven een wandeling te voet. Om hieraan tegemoet te komen werd in 1693 besloten paden aan de buitenkant van de bomenrijen geschikt te maken voor koetsen.

Later, in de achttiende eeuw, groeiden de terreinen rond de theekoepels uit tot kleine buitenplaatsen met hovenierswoningen, maar nog steeds gericht op recreatie en niet op permanente bewoning. Voor een goed uitzicht op de baan werden de tuinhuisen uitgebouwd met erkers. Om te voorkomen dat de erkers steeds groter zouden worden, stelde de Raad in 1730 twee rooilijnen vast. Een rooilijn op een afstand van 28 voet van de buitenste bomenrij voor de tuinhuisen en een rooilijn op een afstand van 24 voet voor de erkers aan de tuinhuisen. Dit besluit tot twee rooilijnen is nog steeds af te lezen aan de onregelmatige gevelwand van de Maliebaan.⁷

Behalve voor ontspanning, bleek de Maliebaan enkele decennia na de aanleg ook geschikt voor politieke doeleinden; de Franse Zonnekoning Lodewijk XIV liet zich in 1672 toejuichen door een menigte Frans gezinde Utrechtenaren.⁸

Programmatisch

De Maliebaan werd oorspronkelijk aangelegd als een sportterrein voor studenten, maar werd door de chique burgerij als ontspanningslandschap buiten de singels, om te wandelen en te flaneren in een koets. Net als aan de Vecht, ver buiten Utrecht, bouwden zij een lustlandschap, maar dan dicht bij huis. Aan de baan verrezen eerst bescheiden theekoepels en prielen, die in de achttiende eeuw uitgroeiden tot grote tuinhuisen.



Maliebaan 1636 - 1768

-  Maliebaan
-  Tuinderswoningen en theekeopels
-  Hoveniersgrond
-  Pachtgronden
-  Bomen
-  Bebouwing
-  Water



Kop

Oorspronkelijk lag de kop van de Maliebaan een stuk verder naar voren dan in de huidige tijd. Het is niet precies te reconstrueren waar de ban precies begon, maar waarschijnlijk was het halverwege het plantsoen op het Malieblad. De boombeplanting in vier rijen aan weerszijden van de baan sloot aan op de boombeplanting op de oevers van de vestinggrachten, zodat de Maliebaan functioneerde als een groene zijtak van de vesting.

Kruispunt

Al voor de aanleg van de Maliebaan in 1637 liep er van de vestinggracht ter hoogte van het Lucasbolwerk een pad richting het landgoed Oudwijk. Dit pad was de basis voor de huidige Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat. Het doorgaande pad werd doorsneden door de aanleg van de Maliebaan.

In de zeventiende en achttiende eeuw waren de paden aan weerszijden van de Maliebaan slechts zijstraten, die toegang gaven tot verder gelegen tuinderijen en buitenplaatsen.

Eind

De Maliebaan eindigde oorspronkelijk op een oude Vechtloop, iets ten zuiden van de Biltstraat. Net als aan de kop

van de baan kwam ook aan het einde een herberg. Aan de Biltstraat, dus voorbij het einde van de baan werd herberg 't Boompje werd waarschijnlijk gelijk met de aanleg van de Maliebaan gebouwd.



Portret van Rene Descartes (1596-1650) door Frans Hals, 1649. [Louvre]

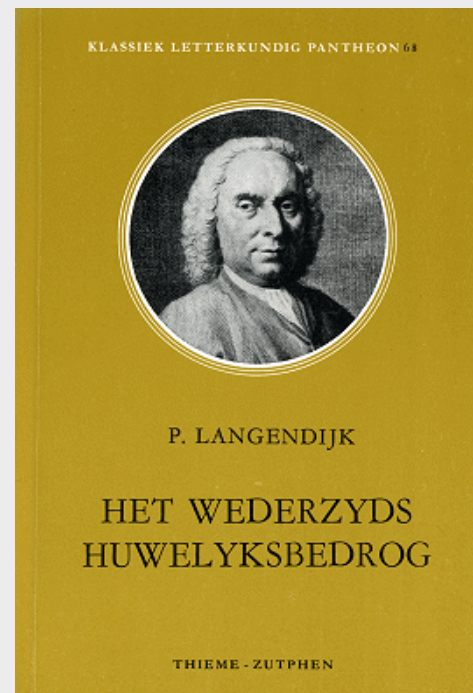
Beroemde Maliebaners

Rene Descartes (1596-1650)

De Franse filosoof Rene Descartes gaf in 1636 aan de net opgerichte Universiteit van Utrecht colleges in de filosofie en woonde daarom bijna een jaar in Utrecht. Volgens de overlevering schreef hij hier zijn 'Discours de la Méthode', dat later in Leiden werd uitgegeven.⁹ Hij betrok een tuinhuis aan de Maliebaan, waar toen nog nauwelijks bebouwing stond. Het tuinhuis bestaat niet meer, maar lag waarschijnlijk ter hoogte van de huidige nummers 36 en 38.

Het Wederzijds Huwelijksbedrog (1714)

Pieter Langendijk (1683-1756) schreef in 1714 het blijspel Het Wederzijds Huwelijksbedrog dat zich grotendeels op de Maliebaan afspeelt. Het stuk gaat over een berooide edelman Lodewijk die verliefd wordt op de jongedame Charlotte, vooral omdat ze rijk lijkt te zijn. Beide partijen doen zich beter voor dan ze werkelijk zijn, wat grote consternatie oplevert.



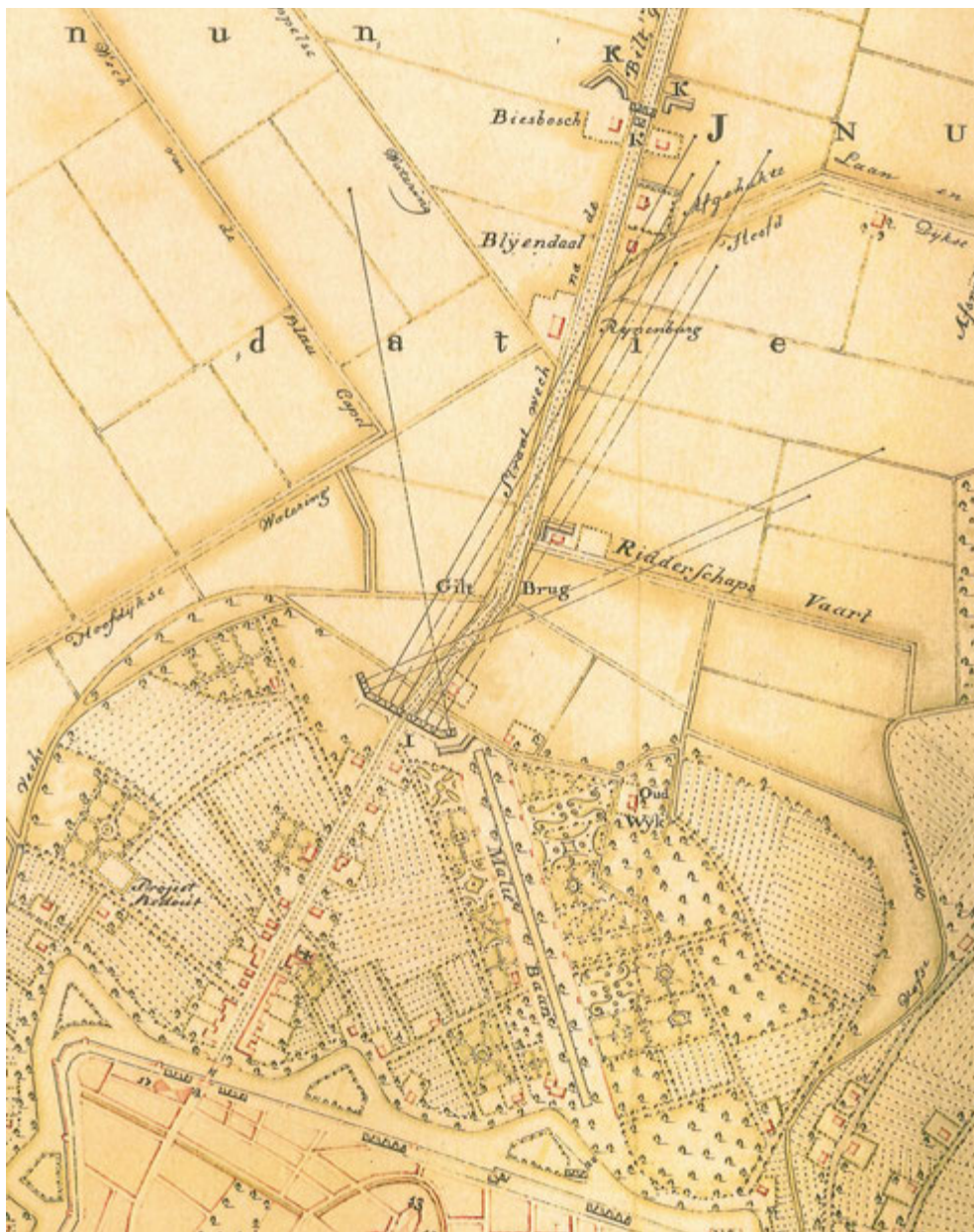
Pieter Langendijk (1683-1756) schrijver van het blijspel Het Wederzijds Huwelijksbedrog (1714). Ets van C. Pronk en J. Houbraken, 1751. [DBNL]



Op deze kaart van D. Kuyper uit 1784 wordt duidelijk hoe de Maliebaan is verbonden met de Biltstraat. Het profiel van de baan met de bomenrijen werd doorgezet. [Renes 2005]



Links het Maliepoortje en de Maliebrug over de singel en rechts de entree naar de Maliebaan. Schilderij van een anonieme schilder omstreeks 1770. [CM]



De verbinding met de Biltstraat is opgeheven vanwege de aanleg van versterkingen voor de verdediging van Utrecht. De lijnen geven het schootsveld van de schans op de Biltstraat aan. Kaart uit 1787. [HUA]

1768-1813 - MALIEBAAN TIJDELIJK IN VERVAL

Oostflank Utrecht

Door de economische en politieke onrust in de Republiek was er aan het einde van de achttiende eeuw weinig aandacht voor de uitbreiding of verfraaiing van de stad. Utrecht werd in staat van oorlog gebracht met extra versterkingen. De nadruk lag hierbij op de verdediging aan de oost- en zuidzijde van de stad, omdat de dreiging van buiten de Republiek kwam. De kaart van 1787 laat verdedigingswerken zien aan de Ridderschapsvaart, op de Biltstraat, bij de Gildbrug en aan het einde van de Maliebaan. Daarnaast versterkten de inundatievelden aan de oostkant van de stad, tussen de Ridderschapsvaart en De Bilt, de verdedigingswerken van de stad.

Tijdens de Franse Tijd onderging Utrecht grote veranderingen, vooral bestuurlijk. Dit had echter geen ingrijpende gevolgen voor de ruimtelijke inrichting van oostelijk Utrecht.

Maliebaan

Ruimtelijk

Tot 1768 liep de Maliebaan dood op een kleine zijarm van de Vecht. In het-

zelfde jaar kocht het stadsbestuur terreinen van de buitenplaats Hogeland en van het gerecht Bleyenburgh, zodat de Maliebaan verlengd kon worden tot aan herberg 't Boompje, aan de Biltstraat. Een jaar later kwam er een verbinding tussen de baan en de Biltstraat, waarvoor een brug over de Vechtloop werd gebouwd.¹⁰

Deze verbinding van de Maliebaan met de Biltstraat was slechts van korte duur. Sinds 1780 verkeerde de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden in een economische en politieke crisis. Er was onrust in zowel de buitenlandse politiek door een oorlog met de Engelsen (1780-1784) als in de binnenlandse politiek door de strijd tussen de patriotten en prinsgezinden. Dit had ook gevolgen voor de Maliebaan. Op kaarten uit 1787 is de verbinding met de Biltstraat alweer opgeheven om plaats te maken voor een schans, een kleine vooruit geschoven versterking.

Tijdens deze roerige periode raakte het paille maille in onbruik. Daarbij onttakelden de Utrechtse burgers de Maliebaan op zoek naar goedkoop



Jonas Zeuner (1727-1814) maakte vier schilderijen van de Maliebaan, omstreeks 1784. Het begin van de Maliebaan met links herberg Het Gulden Vlies. [CM]



De Maliebaan vanaf de Biltstraat, met rechts tussen de bomen de Domtoren. [CM]



De Biltstraat met links herberg 't Boompje, daarachter bevindt zich het eindpunt van de Maliebaan. [CM]



Het begin van de Maliebaan met links het Maliehuis, 2009.



De Maliebaan vanaf de rotonde nabij de Oorsprongpark, 2009.



De Maliebaan met Franse militairen, omstreeks 1800. Tekening uit het schetsboek van één van de broers G.Th.F. of F.H.J. van Utenhove. [HUA]

brandhout, zodat de baan onbespeelbaar werd voor paille maille. Met de komst van de Fransen in 1795 kreeg de Maliebaan een nieuwe functie. De brede baan bleek bijzonder geschikt als exercitieterrein voor het Franse leger onder leiding van maarschalk Ourdinoth.¹¹ Hiervoor werden alle hekken, waarvan het grootste deel al verdwenen was, verwijderd en de wandelpaden tussen de bomen verbreed tot ventwegen. Het hoogtepunt in deze periode was ongetwijfeld het bezoek van Napoleon Bonaparte in 1811. De keizer van Frankrijk, waarbij de Republiek ingelijfd was, kondigde slechts een week te voren aan Utrecht te bezoeken. Met grote haast werd de stad klaargemaakt voor het keizerlijk bezoek. Op de Maliebaan hielden vier regimenten infanterie en de burgerschutterij een wapenschouw voor Napoleon. Hiervoor werden een aantal bomen op de baan geveld.¹²

De verbreding van het profiel voor het exerceren en de wapenschouw gaf niet alleen ruimte aan het Franse leger, maar ook voor de aangrenzende percelen met tuinhuisen, zomerverblijven en dergelijke.

Programmatisch

Aan het einde van de achttiende eeuw werd paille maille nog nauwelijks gespeeld en was de Maliebaan vooral in gebruik als gebied om te wandelen of om paard te rijden. In 1790 probeerde een oud-burgemeester de baan officieel te bestemmen voor een nieuwe functie als een paardenrenbaan, waarvoor de baan toch al regelmatig gebruikt werd, maar de stad wees dit voorstel af.¹³ Wel werd enkele jaren later, in 1796, bepaald dat paarden alleen nog op de middenbaan mogen rijden en niet meer tussen de bomen of op de ventwegen.¹⁴

Uiteindelijk werd de functie van maliemeester in 1812 officieel opgeheven en daarna de middenbaan verhard tot rijweg.¹⁵



Kop

De kop van de Maliebaan bleef in deze periode ongewijzigd.

Kruispunt

De paden aan weerszijden van de Maliebaan, ter hoogte van het huidige kruispunt met de Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat, bleven in deze periode ongewijzigd.

Eind

De Maliebaan werd in de periode 1768-1787 kortstondig verbonden met de Biltstraat. Vanwege de versterking van de oostflank van Utrecht werd deze verbinding opgeheven.



Beroemde Maliebaners

Napoleon Bonaparte (1769-1821)

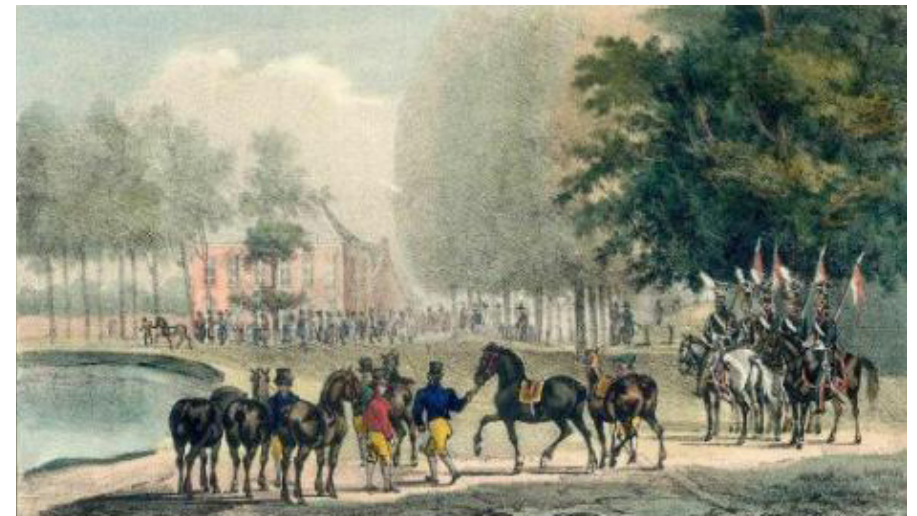
De Corsicaan Napoleon Bonaparte wist met zijn legers Frankrijk uit te breiden tot een keizerrijk op Europese schaal, waarbij ook De Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden werd ingelijfd. In 1811 bracht Napoleon een bezoek aan Utrecht waar verschillende legeronderdelen een wapenschouw hielden op de Maliebaan.

Hieronymus van Alphen (1746-1803)

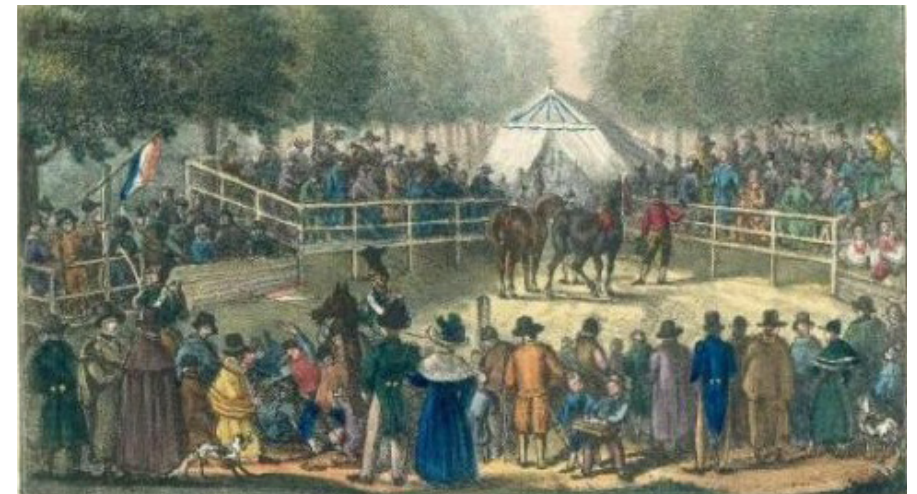
Hiernonymus van Alphen (1746-1803) woonde in Oudwijk en hij kocht er terrein bij, zodat zijn bezit tot aan de Maliebaan liep.

1786: huis in Oudwijkerveld, tot aan Maliebaan

1789 pensionaris geworden in Leiden, verkocht zijn huis: 'een hof of plaisiertuyn groot circa eene morgen met een huysinge, coepel en hovenierswoning strekkende voor van de Maliebaan tot aan 't warmoezeniersland van de buitenplaats Oudwijk.'



De Maliebaan was door het profiel en de lengte ook geschikt voor harddraverijen. Deze wedstrijden werden gehouden omstreeks 1826-1829. Litho van J.P. Houtman naar een tekening van W. Hoevenaar. [HUA]



< De Maliebaan in 1821. De verbinding met de Biltstraat was opgeheven en de voornamelijk achttiende eeuwse bebouwing was geconcentreerd aan de kant van de stad. [www.watwaswaar.nl]



Begin van de Maliebaan met links het Maliehuys, 1830. Tekening uit G. Westendorp. [HUA]



De buitenplaats De Oorsprong omstreeks 1828. De tekening is gebaseerd op een prent van J.P. Houtman voor een publicatie over buitenplaatsen uit 1829. [HUA]

1813-1861 - MALIEBAAN AANGESLOTEN OP WANDELING VAN ZOCHER

Oostflank Utrecht

Na de aftocht van de Fransen en de oprichting van het Koninkrijk der Nederlanden besloot de nieuwe koning Willem I een solide verdedigingslinie aan de leggen, die de belangrijkste steden in de nieuwe staat zou beschermen. De Nieuwe Hollandse Waterlinie verdedigde westelijk Nederland van de Zuiderzee tot aan de Biesbosch. Het belangrijkste wapen was het onder water zetten van terreinen, het zogenaamde inunderen. De linie veranderde in aaneenschakeling van gebieden onder een laag water met een diepte van nog geen halve meter. Dit water was te diep voor mensen, paarden en militaire voertuigen, maar te ondiep voor boten. Daarbij waren greppels onzichtbaar onder het water, wat het doorwaden zeer verraderlijk maakte.

In tegenstelling tot de meer westelijk gelegen oude Hollandse Waterlinie was Utrecht opgenomen in de linie. Dit maakte de vestingwerken rond de stad overbodig. Voor de ambitieuze burgemeester H.M.A.J. van Asch van Wijk gaf dit in 1827 aanleiding tot de oprichting van een Commissie tot Uitbrei-

ding en Verfraaiing der Stad Utrecht. De commissie besloot een prijsvraag uit te schrijven voor een nieuwe inrichting van de vrijgekomen vestinggronden. De burgemeester had echter al onderhands contact gehad met de vermaarde tuinarchitect J.D. Zocher (1791-1870), zodat deze nog voor het uitschrijven van de prijsvraag al de opdracht kreeg. In 1829 presenteerde Zocher zijn ontwerp: de oostelijke vestinggronden, met de vier bolwerken Begijnbolwerk, Wolvenburg, Lucasbolwerk, Lepelenburg, transformeerde hij tot een zogenaamde 'wandeling', een groene strook met kronkelende paden, waterpartijen, bloemperken, heestergroepen en bomenlanen. In zijn toelichting nam Zocher de wandelaar vanaf het Lucasbolwerk aan de hand: 'Gaan wij nu langs den oever voort, het water aan de linkerhand en verder in het verschiert aangenaam kronkelend; ter rechterzijde de beplanting met afwisseling van verschillende groepen hout, en alleen staande boomen, tot aan de Botanische Tuin [huidige binnentuin van Centraal Museum].'¹⁶ Aan de noord- en westkant van Utrecht maakte Zocher een stadsuitbreiding

met zowel woningen als bedrijfsgebouwen. Eigenlijk ontwierp hij een compleet nieuw stadgezicht voor alle kanten van de stad.

De uitvoering van het plan begon met de sloop van de stadsmuur rond het Begijnbolwerk in 1830 en de aanleg van een park op de oude stadswallen. Deze aanleg vorderde langzaam van de Wittevrouwenpoort richting het zuiden. In 1842 werd het plantsoen bij de Tolsteegpoort voltooid. Zocher bleef tot 1861 bezig met de uitvoering van zijn plannen, maar de stadsuitbreidingen met bebouwing werden nooit uitgevoerd.¹⁷

Maliebaan

Ruimtelijk

In zijn plan voor Utrecht sloot Zocher de Maliebaan aan op de 'wandeling' die hij ontwierp op de oostelijke vestinggronden. Dit ging echter niet eenvoudig, zoals hij schreef in zijn toelichting: 'Alleen merk ik hier nog aan dat de Maliepoort hinderlijk was om de wandeling te bevorderen, alsook dat het water tusschen het bolwerk Lepelenburg en de stad noodzakelijk gedempt moest worden.'¹⁸

Ondanks deze hindernissen wist Zocher de Maliepoort op te nemen in het ontwerp door de Maliebrug als verbindend element tussen de 'wan-



*Het plan van J.D. Zocher voor de vrijgekomen vestinggronden en de uitbreiding van de stad.
De tekening wordt omlijst door de nieuw ontworpen stadsgezichten. [Renes 2005]*



Stadsplattegrond van Utrecht, 1838. De plannen van Zocher voor de vestinggronden zijn grotendeels voltooid. De parken op de vestinggronden vormen een geheel van wandelroutes. [Renes 2005]

deling' en de Maliebaan en singel te beschouwen. Op de plek van het voormalige hoornwerk was in het plan een ovaal gebied opgenomen. Waarschijnlijk hield Zocher hier rekening met een bestaande buitenplaats in de as van de Malieburg. De gebogen rooilijn aan de singel kopieerde hij aan de oostkant, zodat een ovaal perceel ontstond. De aansluiting van de Maliebaan op de singel gaf hij vorm met twee ronde plantsoenen, verschillend van afmetingen, in de as van de baan.

Slechts een deel van zijn plan voor de aansluiting van het bolwerk Lepelenburg met de Maliebaan werd uitgevoerd. Een stenen boogbrug verving vanaf 1833 de oorspronkelijke houten Maliebrug en een toluhuis ('barrière') kwam in de plaats van de Maliepoort in de omwalling.¹⁹ Het Lepelenburg werd echter niet ingericht, net als de ruimte tussen de singel en de kop van de Maliebaan.

Toen in 1848 de tol bij de Maliebrug werd opgeheven en vrij verkeer mogelijk werd, nam de bouw van permanente woningen aan de Maliebaan sterk toe.²⁰ Dit leidde tot een vraagstuk waar Zocher geen rekening mee had gehouden in zijn ontwerp uit 1829. De nieuwe bewoners van de Maliebaan vroegen om een betere bereikbaarheid van hun woningen per koets.

Zocher was nog steeds aan het werk in Utrecht en adviseerde de aanleg van trottoirs en ventwegen tussen de bebouwing en de buitenste rij bomen. Vanwege dit advies werden eind jaren vijftig van de negentiende eeuw nieuwe plannen gemaakt voor de aansluiting van de Maliebaan op de Maliesingel. Niet alleen Zocher maakte nieuwe plannen, ook architecten waarvan de naam niet bekend is verdiepten zich in het vraagstuk. De plannen zijn in te delen in twee categorieën. Voor de eerste categorie is het uitgangspunt het terugleggen van de kop van de Maliebaan tot de hoogte van het Maliehuis en vervolgens in de as van de baan een druppelvormig plantsoen aan te leggen om het verkeer van de ventwegen eromheen te stroomlijnen richting de singel. De plannen uit de tweede categorie gingen ook uit van het terugleggen van de kop van de Maliebaan, maar leidden het verkeer van de ventwegen via een enkele laan in de as van de baan naar de singel. Uiteindelijk werd in 1861 voor de aanleg van de ventwegen aan weerszijden de buitenste rij bomen gerooid, de kop van de Maliebaan teruggelegd tot aan het Maliehuis en een druppelvormig plantsoen aangelegd in de as van de baan.

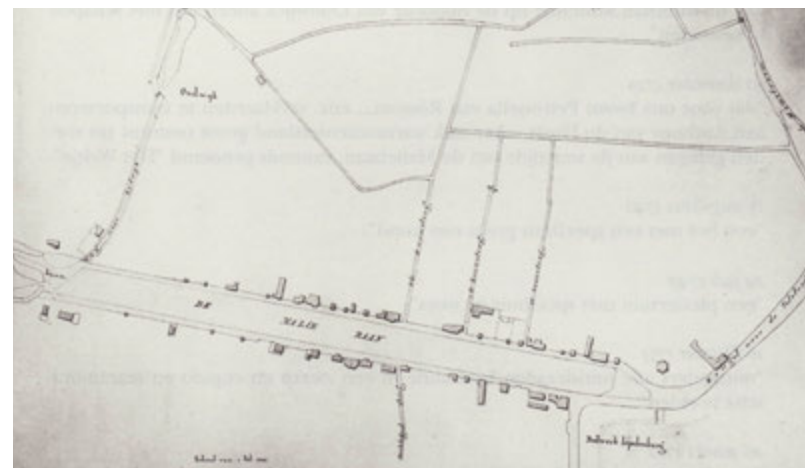
In de tweede helft van de achttiende eeuw was de verbinding van de Maliebaan met de Biltstraat maar van korte duur geweest, vanwege de verdedigingswerken die daar in de jaren tachtig werden aangelegd. Na de Franse Tijd werd de aansluiting op de Biltstraat niet meer hersteld. In 1824 werd het terrein tussen het einde van de Maliebaan en de Biltstraat verkocht als onderdeel van twee nieuw te stichten buitenplaatsen: Hogeland en Oorsprong.

De buitenplaats Hogeland besloeg het huidige Hogelandse park met omliggende terreinen en was in 1824 in bezit gekomen van jonkheer W.E. Ram, telg uit een Utrechtse adellijke familie. De Vlaamse architect T.F. Suys (1783-1861) kreeg opdracht voor de bouw van een landhuis op het terrein. Het landgoed onderging twee ingrijpende wijzigingen later in de negentiende eeuw: de aanleg van de Oosterspoorlijn in 1870 en van de Rooms Katholieke Begraafplaats Sint Barbara enkele jaren later. In beide gevallen werd de oppervlakte van het landgoed kleiner.

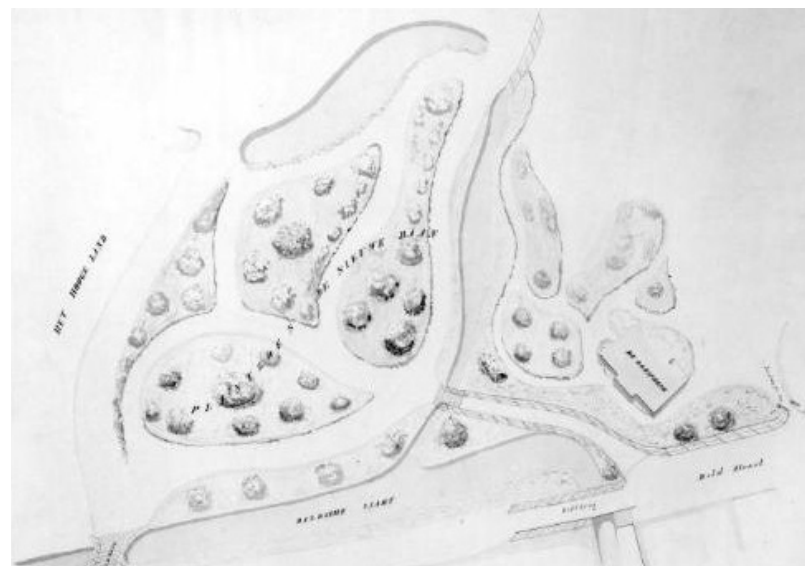
De buitenplaats Oorsprong werd gesticht op het terrein van de voormalige herberg 't Boompje aan de Biltstraat, waar nu het Oorsprongpark ligt. De eigenaar van de buitenplaats, U.W.T.

Cazius, directeur van een cementfabriek, gaf de tuinarchitect H. van Lunteren (1780-1848) opdracht voor de aanleg van de tuin rond het landhuis.²¹ Ook Oorsprong onderging een belangrijke wijziging. In 1878 werd een deel van het terrein verkocht voor de bouw van deftige herenhuizen aan de straat die nu Oorsprongpark heet. Ondanks de twee nieuwe buitenplaatsen werd de Maliebaan in 1853 definitief met de Biltstraat verbonden, door de aanleg van de Nieuwe Baan, nu bekend onder de naam Snellenlaan. Deze nieuwe verbinding werd anders vormgegeven dan de verbinding uit de achttiende eeuw, waar het profiel van de Maliebaan werd voortgezet. De Nieuwe Baan werd ontworpen als een plantsoen, niet alleen de Maliebaan en Biltstraat verbindend, maar ook de twee buitenplaatsen.

Het profiel van de Maliebaan was aangetast toen de baan als exercitieterrein functioneerde voor het Franse leger, dat vertrok in 1813. Het is niet duidelijk hoe omvangrijk deze aantasting was. Van der Aa, de auteur van een omvangrijk aardrijkskundig woordenboek waarin hij heel Nederland beschreef, schetste in 1848 het volgende beeld: 'Zij heeft vier wandelwegen en drie rijwegen, die met acht rijen hoge



Kaart van de Maliebaan omstreeks 1850. De Maliebaan was nog niet verbonden met de Biltstraat, maar de stippellijntjes geven wel de plannen daarvoor aan. De bebouwing aan de baan is nauwelijks verdicht in vergelijking met de kaart uit 1821. [Chapel 2001]



Ontwerp voor de Nieuwe Baan, de verbinding tussen de Maliebaan en de Biltstraat, 1853. De Nieuwe Baan was een plantsoen dat zowel de Maliebaan en Biltstraat als de buitenplaatsen Hogeland en Oorsprong verbond. [HUA]



Kaart van Utrecht en omgeving rond 1850. De Maliebaan was nog niet verbonden met de Biltstraat. De bebouwing aan de baan is nauwelijks verdicht in vergelijking met de kaart uit 1821. [Grote historische provincie atlas, Utrecht 1849-1859]



De Nieuwe Baan verbond sinds 1853 de Maliebaan met de Biltstraat. Hier het einde van de Maliebaan, gezien vanaf de Biltstraat, kort na de aanleg van de verbinding. [HUA] of [Struick 1968]

lindenboomen bezet en door fraaije tuinen omzoomd zijn'.²² Hieruit blijkt dat het profiel van de baan met aan weerszijden vier rijen bomen is behouden of is hersteld. Dat het voorname karakter nog niet helemaal is hersteld blijkt uit de opmerking van een Utrechts gemeenteraadslid in 1853: 'niemand zal dien grooten weg met geïsoleerde huizen en koepels voor eene straat aanzien'.²³

Programmatisch

Nadat het Franse leger in 1813 vertrok uit Utrecht kwam de Maliebaan weer in handen van de Utrechtse burgers. Langzaam herstelde de baan zich weer als een lustlandschap voor wandelaars en ruiters, maar ook als terrein voor harddraverijen (paardenrennen).²⁴

De aanleg van de buitenplaatsen Oorsprong en Hogeland in 1824 gaf het startsein voor de bouw van meer solide buitenplaatsen aan de Maliebaan. Deze ontwikkeling werd versterkt door de opheffing van de tolgelden in 1848, waarna de Maliebaan al snel veranderde in een groene laan met chique permanente bewoners. Hiermee veranderde de baan van een voormalige speelterrein en exercitieterrein in een verkeersroute. Maatregelen die volgden waren het slaan van waterputten (1847), het plaatsen van straatverlich-

ting op gas (1851) en het aanleggen van ventwegen (1861).

Op het 1ste December 1830 is de Maliebaan geplant als een Plantsoen, en het is op het 1ste 1830

Op het	1ste	2de	3de	4de	5de	6de	7de	8de	9de	10de	11de	12de	13de	14de	15de	16de	17de	18de	19de	20de	21de	22de	23de	24de	25de	26de	27de	28de	29de	30de
1. Iepen	13	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Kastanjes	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Linden	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Beuken	7	103	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Eiken	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6. Populieren	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7. Catalpa	10	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. Maliebaan	67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9. Leden	14	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10. Prunus	13	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11. Vanden	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12. Vanden	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13. Vanden	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14. Vanden	116	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15. Vanden	1017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16. Vanden	250	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17. Vanden	100	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18. Vanden	142	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19. Vanden	10	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Toestand van bomen 1830²⁵

'Nieuwe aanleg in de Maliebaan'

iepen	kastanjes	cypressen
13	6	1
linden	treuressen	liquidambar (amberboom)
19	2	1
eiken	esdoorn	ginkobiloba (Japanse notenboom)
19	10	1
beuken	sparren?	tulpbomen
1	67	2
populieren	catalpa	
45	2	

Vanden	1017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
--------	------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---



De buitenplaats Hogeland kort na de bouw van het woonhuis naar ontwerp van T.F. Suys, omstreeks 1830. [Struick 1968]



Hoveniers aan het werk bij een tuinhuis, waarschijnlijk aan de Maliebaan, 1859. [HUA]



Begin van de Maliebaan met links het Maliehuis. Tekening van P. van Loon, 1859. [HUA]



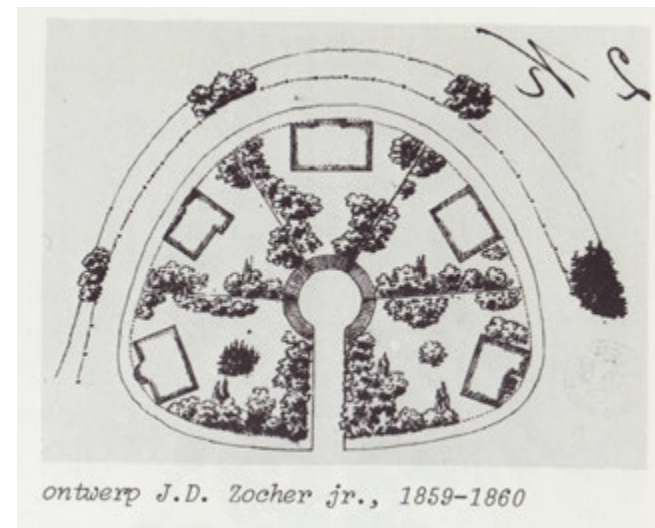
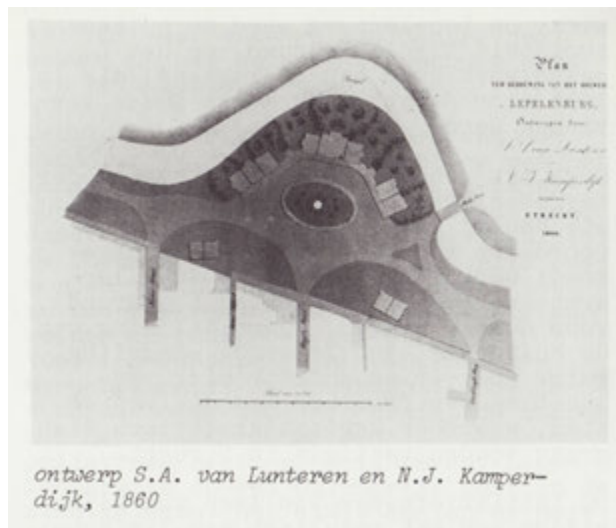
In 1859 gaf uitgeverij Wed. Herfkens en Zoon een panorama van Utrecht uit. Dit panorama bestaat uit stadsgezichten vanaf de singels van de hele stad Utrecht. Op dit fragment staat de Maliebrug en het park dat Zocher aanlegde op de voormalige vestinggronden. [HUA]



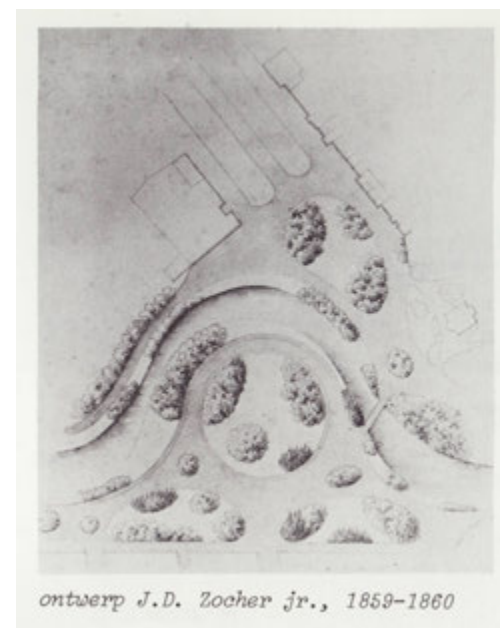
De Maliebrug, 2009.

Voor het bolwerk Lepelenburg werden door verschillende architecten ontwerpen gemaakt. Van J.D. Zocher jr. zijn vijf ontwerpen voor Lepelenburg bekend en van S.A. van Lunteren en N.J. Kamperdijk één ontwerp. Daarnaast zijn er nog drie plannen waarvan de architect niet bekend is. Het is mogelijk dat de stad een prijsvraag had uitgeschreven voor Lepelenburg, wat de veelheid aan ontwerpen zou verklaren.

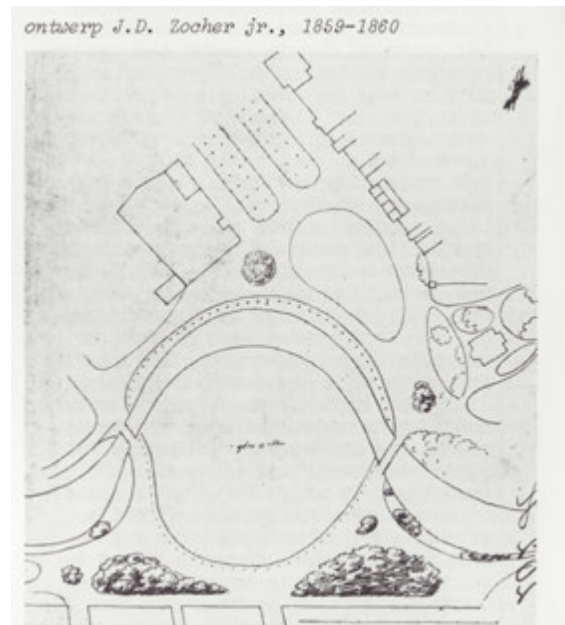
Van Lunteren en Kamperdijk maakten een ontwerp voor Lepelenburg waarbij de aansluiting met de Maliebaan buiten beschouwing bleef. De Maliebrug werd gehandhaafd, maar geen onderdeel van een groene wandelroute. Een van de ontwerpen van Zocher laat een zelfde aanpak zien. [Cremer 1981]



De andere ontwerpen van Zocher hebben allen hetzelfde uitgangspunt: een rond plantsoen centraal op het bolwerk, een groene strook aan de singel, behoud van de smalle Maliebrug en een aansluiting op de Maliebaan via een plantsoen in de as van de baan. In twee ontwerpen benadrukte hij de as van de Maliebaan door een fontein, paviljoen of iets dergelijks in het plantsoen. Eén van de onbekende architecten gebruikt dezelfde ontwerp aanpak. [Cremer 1981]



Twee onbekende architecten maakten ieder een plan waarin de Maliebaan als een volwaardig onderdeel werd opgenomen in de groenstructuur. Hiervoor kregen het bolwerk en de singelgracht een geheel nieuwe gedaante. De oorspronkelijke contouren waren niet meer herkenbaar in de nieuwe 'eilanden'-structuur van Lepelenburg. [Cremer 1981]





Kop

In het jaar 1860 werd de basis gelegd voor de huidige inrichting van de kop van de Maliebaan. De ventwegen, de teruggelegde kop en het druppelvormige plantsoen zijn nog steeds te ervaren in de huidige situatie.

Door het plantsoen, waar nu het beeld van burgemeester B. Reiger staat, ontstond een verkeersplein waar de verkeerstromen van de ventwegen van de Maliebaan en van de Maliesingel werden afgehandeld. Zo functioneert het Malieblad in feite nog steeds.

Na 1860 werd de inrichting van het gebied wel gewijzigd, maar de contouren van de inrichting van 1860 bleven leidend.

Kruispunt

De situatie met de paden op de plaats van het huidige kruispunt bleef in deze periode ongewijzigd.

Einde

In deze periode werd voor zowel de kop als het einde van de Maliebaan de basis voor de huidige inrichting gelegd. Na de aftocht van het Franse leger werd de opgeheven verbinding met de Biltstraat niet direct hersteld, maar werd het terrein in 1824 verkocht om deel uit te maken van twee buitenplaatsen, Oorsprong en Hogeland. Geruime tijd na de aanleg van deze buitenplaatsen werd de Maliebaan in 1853 weer verbonden met de Biltstraat, door een plantsoen, de Nieuwe Baan, tussen Oorsprong en Hogeland in.

De huidige landschappelijke aansluiting van de Maliebaan op de Biltstraat is een direct gevolg van de ontwikkelingen in 1853.

Beroemde Maliebaners

Familie Ram

De adellijke familie Ram woonde al generaties lang in Utrecht. In de Franse tijd was Philip Ram (1753-1817) zelfs burgemeester van de stad. In 1824 kocht Willem Elisa Ram het landgoed Hogeland en liet er een buitenplaats bouwen. Hoewel het enkele malen is verbouwd, is de buitenplaats nog duidelijk herkenbaar. Nadat ook de weduwe H.J. Ram-Taets van Amerongen was overleden, werd het landgoed verkocht aan de gemeente Utrecht. Het gebouw deed tot 1918 dienst als museum.

J.D. Zocher jr. (1791 – 1870)

Hoewel J.D. Zocher jr. niet aan de Maliebaan woonde, was hij van groot belang voor de ruimtelijke ontwikkeling van de baan (aansluiting van de baan op de singels van Utrecht). De tuin- en landschapsarchitect J.D. Zocher jr. kwam uit een familie van tuinarchitecten. Zowel zijn vader J.D. Zocher sr. (1763-1817) als zijn zoon L.P. Zocher (1820 - 1915) beoefenden het vak. Voordat hij de opdracht kreeg tot herinrichting van de voormalige vestinggronden van de stad Utrecht, had hij al een soortgelijke opdracht voltooid in Haarlem. Ook is Zocher bekend van vele ontwerpen voor tuinen en parken.

afb: [Renes, 2001]





De Maliebaan op een kadastrale kaart van 1860. De gewijzigde inrichting van de aansluiting van de Maliebaan op de Maliesingel is zichtbaar. Inmiddels werd ook het einde van de baan bebouwd. [Perks 1970]

1861-1920: MALIEBAAN ALS VERKEERSWEG

Oostflank Utrecht

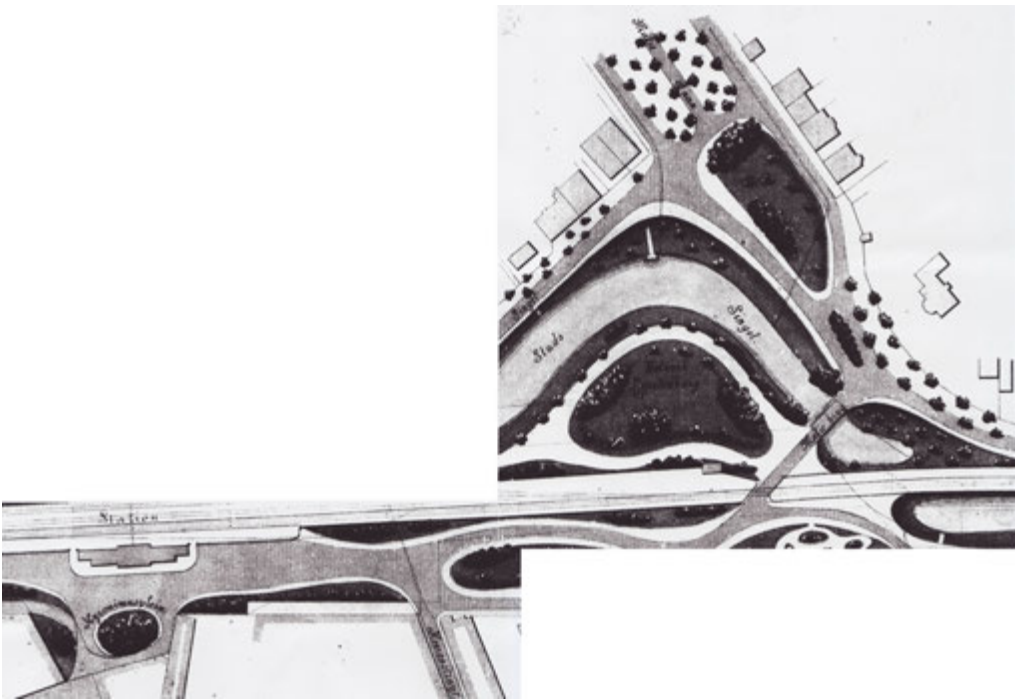
Utrecht was al vroeg betrokken bij de ontwikkeling van het Nederlandse spoorwegennet. Vier jaar na de opening van de eerste spoorlijn in 1839, tussen Amsterdam en Haarlem, werd Utrecht per spoor ontsloten vanuit Amsterdam. Later volgden de verbindingen met Arnhem (1845), Rotterdam (1855), Zwolle (1864), 's-Hertogenbosch (1870), allen over de westflank van de stad.

Voor de aanleg van een spoorlijn naar Hilversum deed de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij (HSM), de toekomstige exploitant, onderzoek naar het meest geschikte tracé. Aanvankelijk had een spoorlijn over de voormalige vestinggronden de voorkeur, met een station aan het einde van de Kromme Nieuwegracht. Uiteindelijk werd gekozen voor de route zoals deze is uitgevoerd: evenwijdig aan de Maliebaan. Deze Oosterspoorlijn was niet verbonden met het Utrechtse hoofdstation van de Staatsspoorwegen, maar sloot pas op de Houtense Vlakte, de huidige wijk Lunetten, aan op de lijn van de Staatsspoorwegen van Amsterdam naar 's-Hertogenbosch. De HSM bouwde daarom een eigen hoofdstati-

on aan de Oosterspoorlijn, het station Utrecht Maliebaan. In 1874 werden de spoorlijn en het station geopend.

Ruim tien jaar later, in 1885, opende de HSM een halte aan de Biltstraat. Deze halte luidde de ondergang van het station Utrecht Maliebaan in. Al snel bleek dat de halte Biltstraat veel makkelijker bereikbaar was, vooral toen Utrecht een bus- en (paarden) tramnetwerk kreeg. Terwijl de halte Biltstraat in 1891 werd opgewaardeerd tot een station met een nieuw stenen gebouw, raakte het hoofdstation steeds meer in onbruik. Het duurde echter tot 1939 voordat het Maliebaanstation opgeheven werd.

Utrecht kende in de tweede helft van de negentiende eeuw een zeer sterke groei: het inwonersaantal verdubbelde van 50 000 inwoners in 1850 naar 100 000 in 1900. Om deze groei in goede banen te leiden kwam het stadsbestuur in 1879 met het Honderdstratenplan, naar ontwerp van C. Vermeijs, directeur van Gemeentewerken. Door het vastleggen honderd straten, deels bestaande, werden kaders vastgelegd voor woningbouw door particuliere bouwers. Vervolgens werd dit plan



Voor de aanleg van de Oosterspoorlijn werd rond 1870 ook een tracé over de voormalige vestinggronden onderzocht, met een station aan het einde van de Kromme Nieuwegracht. Dit plan werd niet uitgevoerd. Op de kaart is wel de gewijzigde inrichting van de aansluiting van de Maliebaan op de Maliesingel duidelijk zichtbaar. [HUA]



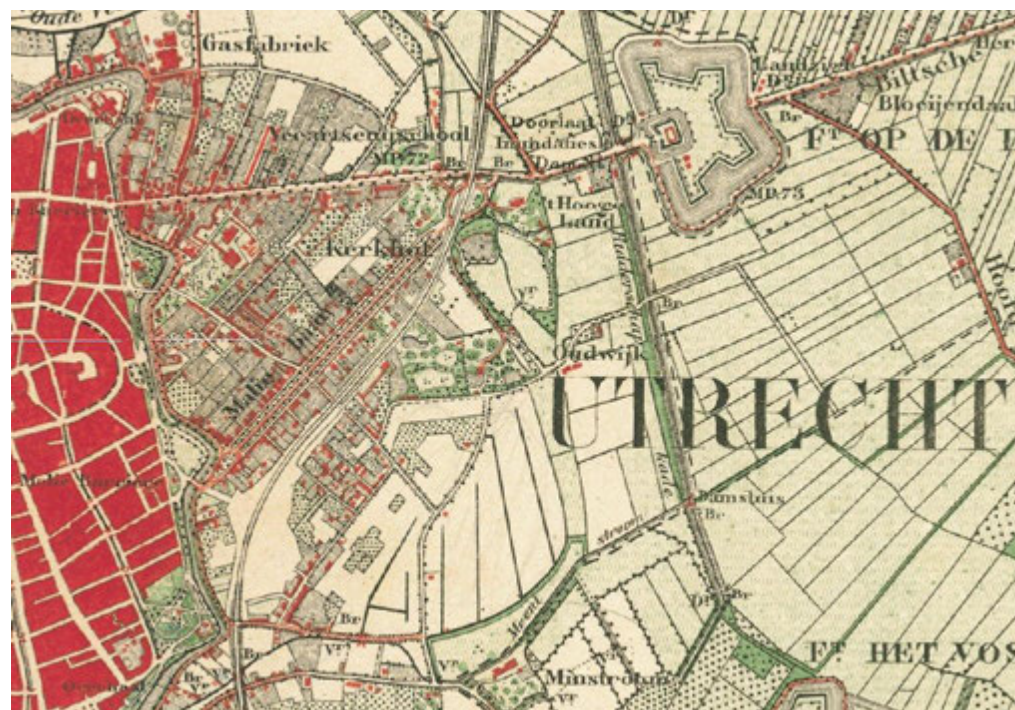
Voor de aanleg van de Oosterspoorlijn werden een groot aantal percelen aan de Maliebaan deels onteigend. De spoorlijn liep dwars over het plantsoen De Nieuwe Baan, wat de verbinding met de Biltstraat sterk belemmerde. Aan de kop van de Maliebaan was de sloop van een buitenplaats noodzakelijk voor de aanleg van de toegangsweg naar het nieuwe station. [HUA]

uitgewerkt in deelplannen.²⁶ Voor de uitvoering van het plan ten zuidoosten van de Maliebaan kocht de gemeente in 1887 de buitenplaatsen Hogeland en Oudwijkerveld aan. De twee voormalige buitenplaatsen kregen een verschillende bestemming: het Hogeland werd een villapark en het Oudwijkerfeld een wandelpark. Een prijsvraag leverde twee winnaars op: de architect J.A. Loran (1845-1914) voor het Hogeland en de tuinarchitect H. Copijn (1842-1923) voor het Oudwijkerveld. Het wandelpark werd geopend in 1897 en kreeg de naam Wilhelminapark, naar de zojuist gekroonde koningin. De aanleg van het villapark, rond de huidige Emmalaan, nam meer tijd in beslag en duurde tot 1914.

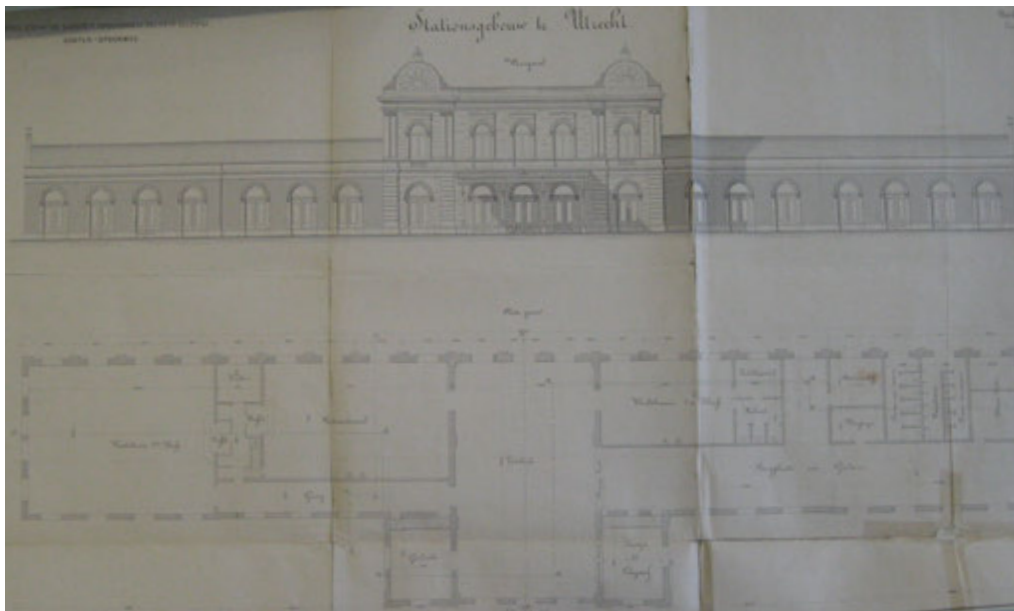
Voor het gebied tussen het Wilhelminapark en de Maliebaan werd het

deelplan niet zo zorgvuldig uitgewerkt en uitgevoerd, zodat het aangelegde stratenpatroon uit de negentiende-eeuwse plannen zich langzaam vulde met voornamelijk woningbouw. Uiteindelijk was dit gebied gelijk voltooid met het nabijgelegen villapark.

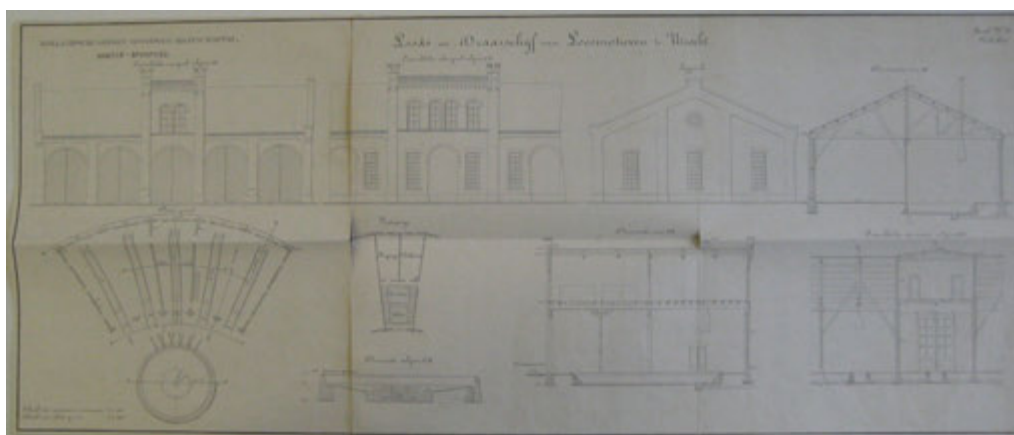
Met de opening van de Oosterspoorlijn in 1874 was Utrecht omringd door spoorlijnen. Eind negentiende eeuw werd duidelijk dat het spoor de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht belemmerde. Om een oplossing te vinden waarbij Utrecht ongehinderd kon groeien, maar de bereikbaarheid per spoor gegarandeerd bleef, werd een Staatscommissie ingesteld. De commissie presenteerde in 1906 een rapport met daarin een voorstel: een ringspoor ruim om de stad, daar waar



Op deze kaart uit 1874 is de spoorlijn net geopend, maar is het station nog niet getekend. De bebouwing aan de Maliebaan werd steeds dichter, te zien aan de rode stippen aan weerszijden van de baan. [WatWasWaar]



Het Maliebaanstation was het hoofdstation van de HSM in Utrecht. Het kreeg daarom een monumentaal aanzicht met een grootse entreepartij en lange zijvleugels. De bouwtekening is onderdeel van het bestek waarmee de bouw van het station werd aanbesteed in 1873. Het Maliebaanstation werd ook het Oosterspoorwegstation genoemd, naar de spoorlijn waaraan het lag. [HUA]



Ter hoogte van het Maliebaanstation had de HSM een rangeerterrein gepland met loodsen voor locomotieven. De bouw hiervan werd in 1873 aanbesteed. [HUA]

nodig verhoogd, en één centraal station voor alle spoorwegmaatschappijen, aan de westkant van de stad. Voor de oostflank van Utrecht betekende dit de opheffing van zowel de Oosterspoorlijn als het Maliebaanstation. Het voorstel werd opgenomen in een nieuw uitbreidingsplan in 1910, maar van de uitvoering van de ingrijpende wijzigingen in het spoorwegenet kwam het echter niet.²⁷

Maliebaan

Ruimtelijk

Tot aan de eerste helft van de negentiende eeuw was de Maliebaan een nagenoeg vrij gelegen stedenbouwkundig element aan de oostkant van Utrecht. Aan de baan werden wel percelen bebouwd, maar daarachter waren de terreinen onbebouwd. In de tweede helft van de negentiende eeuw begon Utrecht te groeien en bleek de binnenstad tussen de singels te klein. Eerst verdichtte de lintbebouwing aan de uitvalswegen, zoals aan de Biltstraat, daarna kwamen er aan deze uitvalswegen zijstraten met bebouwing. Volgens dit patroon raakte de driehoek tussen de singel, Biltstraat en Maliebaan steeds dichter bebouwd. Ook voor chique burgers was de stad te klein en zochten naar alternatieve locaties voor grote herenhuizen. De Ma-

liebaan, al eeuwen bekend als wandelgebied, werd geliefd voor de bouw van deze nieuwe huizen, vanwege het groene karakter en vanwege de ruimte voor woningbouw. De relatief kleine gebouwtjes als tuinhuisen en theekoepeles maakten geleidelijk plaats voor de herenhuizen die nu nog steeds het belangrijkste deel van de straatwanden bepalen.

Van 1850 tot 1860 werd vooral gebouwd aan de noordwest kant van de Maliebaan, tussen de Nachtegaalstraat en het einde van de Maliebaan. In de tien jaar erna was de meeste bouwactiviteit aan het begin van de Maliebaan, van de singel tot aan de kruising met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat. Hierna volgde bebouwing van de percelen aan de zijstraten of achterstraten van de Maliebaan, zoals aan de huidige Mgr. Van de Weteringstraat en de Tweede Baansteeg.²⁸

Programmatisch

In tweede helft van de negentiende eeuw nam de mobiliteit van de bevolking toe. Behalve reizen te voet of te paard was het in Utrecht ook mogelijk te reizen met de trein, fiets, tram en auto. Deze ontwikkeling was van invloed op de Maliebaan, die van een stedenbouwkundig element zonder directe relatie met de omgeving veran-

derde in een verkeersweg. De ruimtelijke basis voor de verkeersweg was al gelegd voor 1861, met de aanleg van de ventwegen, de herinrichting van de aansluiting van de Maliebaan op de Maliesingel en de verbinding met de Biltstraat. In 1885 had de Maliebaan een primeur door de aanleg van het eerste Nederlandse fietspad. Tussen de bomen aan de noordwestkant van de baan reden de fietsers op hun hoge vélocipèdes heen en weer, keren halverwege was niet toegestaan.³² Het zou nog tot in de vroege twintigste eeuw duren voordat de fiets het vervoersmiddel zou worden, zoals het nog steeds is.

In de periode na 1861 nam het gebruik van de Maliebaan als verkeersroute sterk toe door de bouw van permanente woningen. Op de ventwegen, tussen de bomen en op de middenbaan bewogen de wandelaars, fietsers, paarden met en zonder koets, paardentrams en auto's zich langs elkaar heen, zonder een duidelijke scheiding van de verkeersstromen.

Nadat de Maliebaan niet meer in gebruik was voor het maliespel diende de baan in de hele negentiende eeuw regelmatig als renbaan voor 'harddraverijen'. Behalve paardenrennen was de Maliebaan ook geschikt voor



Op deze kaart uit 1879 zijn zowel de spoorlijn als het station enkele jaren in bedrijf. Belangrijke wijzigingen door de aanleg van het spoor waren de nieuwe toegangsweg naar het station en de spoorlijn dwars door het plantsoen De Nieuwe Baan. Hierdoor werd de aansluiting van de Maliebaan op de Biltstraat sterk belemmerd. Op de kaart staan de straten, zoals ontworpen in het Honderdstratenplan, aangegeven in het roze en met een nummer. [Renes 2005]



Sinds de opening van een halte voor de Oosterspoorlijn aan de Biltstraat werd het Maliebaan-station steeds minder gebruikt door treinreizigers. Een stenen eiland station verving in 1891 de eenvoudige halte aan de Biltstaat. Foto uit 1900. [www.stationsweb.nl]



Tot ongeveer 1850 stonden vooral theekoepele en tuinhuisen aan de Maliebaan. In de tweede helft van de negentiende eeuw verdween deze bebouwing in hoog tempo door de bouw van luxe herenhuizen voor permanente bebouwing. In 1900 stond er volgens het bijschrift op de foto nog slechts één theekoepele. [HUA]



De laatste bloemkwekerswoning op een foto uit 1907. Kort hierna werd de woning gesloopt. [Perks 1970]



De gemeente had in 1887 de buitenplaatsen Hogeland en Oudwijkerveld aangekocht voor de bouw van een villapark en wandelpark. De architect J.A. Loran ontwierp het villapark rond de huidige Emmalaan en tuinarchitect H. Copijn het huidige Wilhelminapark. Op deze tekening zijn beide ontwerpen samengevoegd. De spoorwegovergang aan het einde van de Maliebaan was tevens de verbinding met deze nieuwe wijk. [Renes 2005]



Luchtfoto van het Wilhelminapark, omstreeks 1969. [Blijstra 1969]



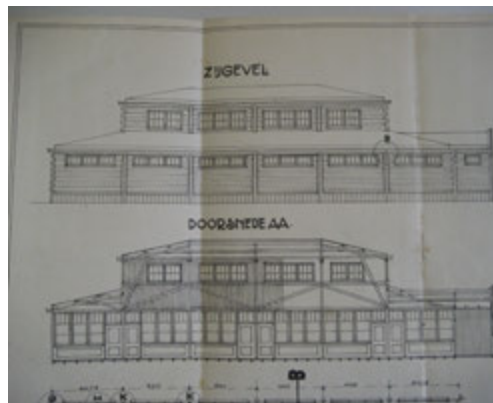
In 1906 kwam de staatscommissie voor het spoorwegvraagstuk rond Utrecht met een plan. De belangrijkste wijzigingen waren een ruim ringspoor om de stad en een nieuw centraal station aan de westkant. De Oosterspoorlijn werd in het plan opgeheven. Het plan werd niet uitgevoerd. [Renes 2005]

andere tijdelijke of jaarlijks terugkerende evenementen, zoals onder andere de parade op koninginndag, de onafhankelijkheidsfeesten in 1913, de tienjaarlijkse keuring van legerp-aarden.³³

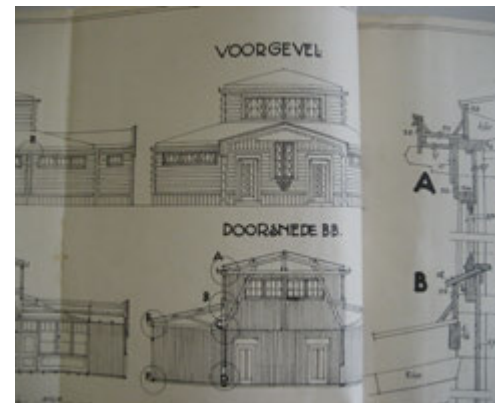
Al in de Franse tijd bleek de Maliebaan zeer geschikt voor officiële parades. Honderd jaar na het bezoek van Napoleon bezocht koningin Wilhelmina samen met haar echtgenoot prins Hendrik de stad Utrecht. Hierbij was een parade over de Maliebaan opgenomen, waarbij talloze verenigingen, genootschappen en groeperingen zich presenteerden aan het koninklijk echtpaar.³⁴

Een bijzonder evenement, dat slechts enkele keren werd gehouden op de Maliebaan, is de jaarbeurs. Vanwege de Eerste Wereldoorlog waren internationale handelscontacten moeilijk te onderhouden. In navolging van onder andere Engeland en Frankrijk besloot Nederland zelf een beurs te organiseren om handel te bevorderen. Vanwege de centrale ligging werd voor de eerste beurs in 1917 Utrecht gekozen als locatie. Aanvankelijk was de beurs in de openlucht, op het Janskerkhof, het Vredenburg en de Maliebaan.³⁵ Op de Maliebaan werden tijdelijke houten

gebouwtjes geplaatst, voor de beurs van 1918 onder andere ontworpen door architecten J. de Bie Leuveling Tjeenk en K. Bakker uit Amsterdam, compleet met gasaansluiting.³⁶ Hierin werden producten tentoongesteld: lederwaren, voedings- en genotmiddelen, chemische en farmaceutische producten, oliën en vetten op het noordelijk deel van de Maliebaan en textiel, wol, garen, band en confectie- en modeartikelen op het zuidelijk deel.³⁷ De gevolgen van de jaarbeurs voor de Maliebaan waren aanzienlijk. Omdat de paden tussen de bomen niet verhard zijn, veranderde dit deel van de baan in een modderige toestand, waarover geklaagd werd door bezoekers. Ook de bomen aan de baan moesten het ontzien. Voor het plaatsen van de houten gebouwtjes werden takken gesnoeid en gasleidingen ingegraven. Dit leidde tot bezorgdheid bij gemeenteraadslid Van Bolhuis. De wethouder van Openbare Werken verzekerde dat het snoeien en graven gebeurd door 'bekwame plantsoenarbeiders' en dat de bomen geen gevaar liepen. Hiermee is Van Bolhuis gerustgesteld: 'De heer Van Bolhuis dankt voor de gegeven inlichtingen en beveelt het geboomte in deze historische wandelplaats in den bijzonderen zorg van B. en W. en het plantsoenpersoneel aan.'³⁸



Voor de jaarbeurs van 1918 ontwierpen de Amsterdamse architecten J. de Bie Leuveling Tjeenk en K. Bakker tijdelijke houten gebouwtjes, die op de Maliebaan werden opgesteld. [HUA]



Opstelling van de tijdelijke houten gebouwtjes voor de jaarmarkt op de Maliebaan, 1919. [Spaarnestad]



Ansichtkaart van het profiel van de Maliebaan. De middenbaan is in gebruik als wandelpad. [Collectie Urban Fabric]



Profiel van de Maliebaan, 2009.



Ansichtkaart van de ventweg ter hoogte van Buitenlust. Tussen de bomen bevindt zich een breed pad, met de middelste bomenrij als as. Het groen rond de binnenste en buitenste rij bomen is afgezet met een laag voethekje. [Collectie Urban Fabric]



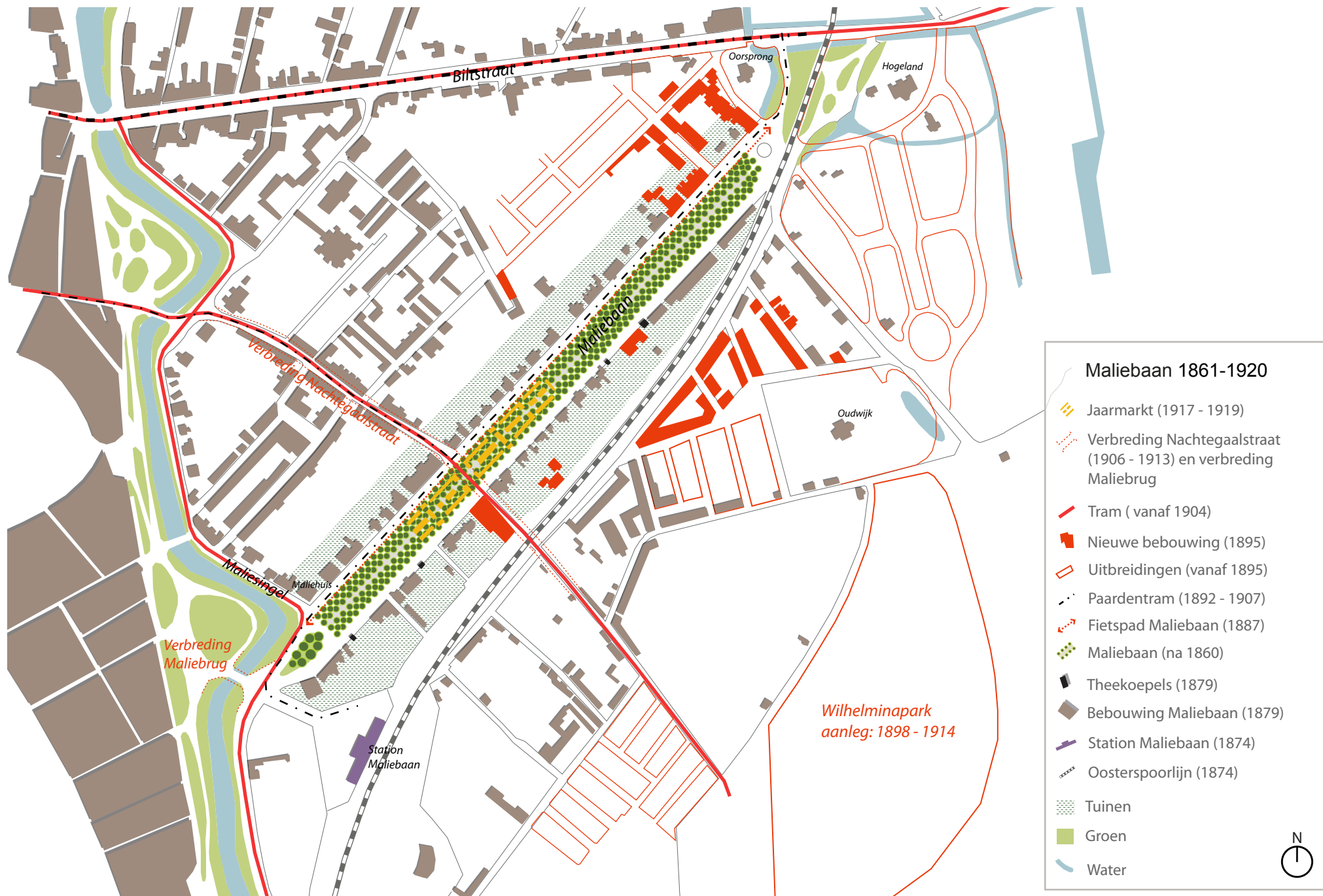
Bebouwing aan de zuidzijde van de Maliebaan, ter hoogte van waar vroeger Buitenlust was gesitueerd, 2009.



Ansichtkaart van de kop van de Maliebaan, omstreeks 1915. Links van het plantsoen lopen de rails van de tramlijn over de singels. [Collectie Urban Fabric]



De kop van de Maliebaan, 2009.



Kop

De aanleg van de Oosterspoorlijn betekende voor het Malieblad de sloop van de buitenplaats in de bocht, tegenover de Maliebrug, om plaats te maken voor een toegangsweg, de Van Oldenbarneveltlaan. Hoewel er een monumentaal station werd gebouwd, bleven de afmetingen van deze nieuwe laan bescheiden. De ruimtelijke invloed van de Van Oldenbarneveltlaan op het Malieblad bleef hierdoor gering. Een andere oorzaak voor de geringe ruimtelijke invloed van de nieuwe laan was de lage bebouwingsdichtheid in de bocht. Hierdoor was de laan geen storende doorbraak zoals bij een gesloten gevelwand het geval zou zijn. Door de komst van fietsers, trams en auto's nam de verkeersdruk enorm toe op de Maliebaan. Het plantsoen waarlangs de twee verkeersstromen vanaf de ventwegen naar de singel werden geleid, aangelegd in 1860, maakte van het Malieblad een verkeersplein dat berekend bleek op de toename van het verkeer, zodat ingrijpende wijzigingen in de structuur niet nodig waren. Hiermee bleek het ontwerp van een druppelvormig plantsoen zeer toekomstbestendig.

Kruispunt

Halverwege de negentiende eeuw was de Nachtegaalsteeg deels bebouwd. In 1865 werd het toekomstig belang van de steeg als belangrijke verbinding met de stad erkend en maakte de Commissie van Fabricage plannen voor verbreding van 8 ellen (bijna 5 meter). Dit plan kwam echter niet tot uitvoering omdat een van de eigenaren van veel grond aan de steeg dwars lag.²⁹ De open plekken werden hierna in hoog tempo ingevuld, zodat rond de eeuwwisseling de straatwanden nagenoeg volgebouwd waren. In de uitbreidingsplannen van de gemeente Utrecht in de jaren tachtig van de negentiende eeuw werd de Burgemeester Reigerstraat, toen bekend als Derde Baansteeg, een belangrijke toegangsweg voor de uitbreidingen ten zuidoosten van de Oosterspoorlijn. Hiermee kwam ook de bebouwing aan deze straat op gang. Vroeg in de twintigste eeuw werd het belang van de route Nachtegaalstraat-Burgemeester Reigerstraat richting het oosten onderstreept door de aanleg van een tramlijn. Hiermee veranderden de voormalige dwarspaden op de Maliebaan in een volwaardige verkeersader die de Maliebaan kruiste. Om de verkeersveiligheid tussen de twee verkeersaders te verhogen werd

in de periode van 1906 tot 1913 de aansluiting van de Nachtegaalstraat op de Burgemeester Reigerstraat verbreed tot 20 meter.³⁰ Enkele jaren later werd in de Burgemeester Reigerstraat ook het deel achter de kruising breder gemaakt.³¹

Einde

De aanleg van de Oosterspoorlijn in 1874 betekende een ingrijpende wijziging voor het einde van de Maliebaan. Het spoor liep dwars door de Nieuwe Baan, aangelegd in 1853 en sneed hiermee de verbinding met het Hogeland af. Voor de aanleg van het spoor eindigde de Maliebaan in een parkachtige gebied, nu eindigde de baan op een spoorwegovergang. Aanvankelijk werd na 1874 de Maliebaan alleen verbonden met de Biltstraat door een smalle weg evenwijdig aan het spoor. Later kwamen hier het Oorsprongpark (naam van de weg) en de Museumlaan bij als verbindingen. Het Oorsprongpark werd aangelegd gelijk met de bouw van een rij herenhuizen en de Museumlaan met de aanleg van het villapark rond de huidige Emmalaan. In het Spoorwegplan van 1906 zou de parkachtige beëindiging hersteld worden, maar dit plan werd nooit uitgevoerd.

Beroemde Maliebaners



Johannes Brahms (1833-1897)

De Duitse componist, dirigent en pianist Johannes Brahms was bevriend met de Utrechtse hoogleraar T.W. Engelman. Engelman woonde aan de Maliebaan en had een kleine concertzaal in zijn huis laten bouwen waar Brahms enkele uitvoeringen gaf in de jaren zeven tig en tachtig van de negentiende eeuw.³⁹

afb: [Brahms-Instituut]



B. Reiger (1845-1908)

Sinds 1877 was B. Reiger actief in de Utrechtse politiek, waarvan in de periode 1891-1908 als burgemeester. Hij woonde al die tijd aan de Maliebaan, op nummer 10. Na zijn dood werd een borstbeeld van hem opgesteld aan het begin van de Maliebaan.⁴⁰

afb: [De Bruijn 2000]



Algemene Nederlandse Wielrijders-Bond (ANWB)

In café-restaurant Buitenlust aan de Maliebaan werd in 1883 de Nederlandsche Vélocipèdisten-Bond opgericht als overkoepelende bond voor plaatselijke wielrijdersverenigingen. Twee jaar later veranderde de naam in Algemene Nederlandsche Wielrijders-Bond, waarvan de afkorting ANWB nog steeds wordt gevoerd. De bond was slechts enkele jaren gevestigd in Utrecht.

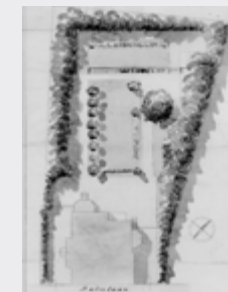
afb: [HUA]



Alfred Tepe (1840-1920)

De architect Alfred Tepe kwam oorspronkelijk uit Duitsland, maar vestigde zich enkele jaren na zijn studie in Nederland. In Nederland was hij een vooraanstaand lid van het Sint Bernulphusgilde, een groep van katholieke geestelijken en ambachtssluidie streefden naar een heropleving van nationale tradities en vakmanschap in religieuze kunst en architectuur.⁴¹ Als lid voerde hij vele opdrachten uit voor het aartsbisdom Utrecht, zoals het Sint-Hiëronymus wees- en bejaardenhuis (1875-1877), de Sint-Willibrorduskerk (1876-1877) en de Martinuskerk (1899-1901).⁴²

Tepe woonde op Maliebaan 82-84.



Aartsbisdom Utrecht

Voor de directeur van de Nederlandse Rijnspoorweg Maatschappij bouwde architect N.J. Kamperdijk in 1870 een villa aan de Maliebaan. In 1898 werd de villa verkocht aan het aartsbisdom van Utrecht. Kunstenaars en architecten uit de katholieke vakvereniging Sint Bernulphusgilde werkten mee aan de uitbreiding van het huis met een kapel en een bibliotheek in neogotische vormtaal.

Het aartsbisdom Utrecht is nog steeds gevestigd aan de Maliebaan.
afb: [HUA]

Paul Kruger (1825 –1904)

Paul Kruger was president van de Zuid-Afrikaansche Republiek vanaf 1880. In 1898 werd hij voor het laatst herkozen. Toen de Tweede Boerenoorlog uitbrak in 1899 verliet Kruger de Zuid-Afrikaansche Republiek. In 1902 woonde hij enige maanden op Oranjestad, Maliebaan 89. Een half eeuw later onthulde de Zuid-Afrikaanse ambassadeur daar een bronzen gedenkplaat. Deze plaat is in 1982 verwijderd.

afb: [Collectie Urban Fabric]

H.A. van Beuningen (1841-1908)

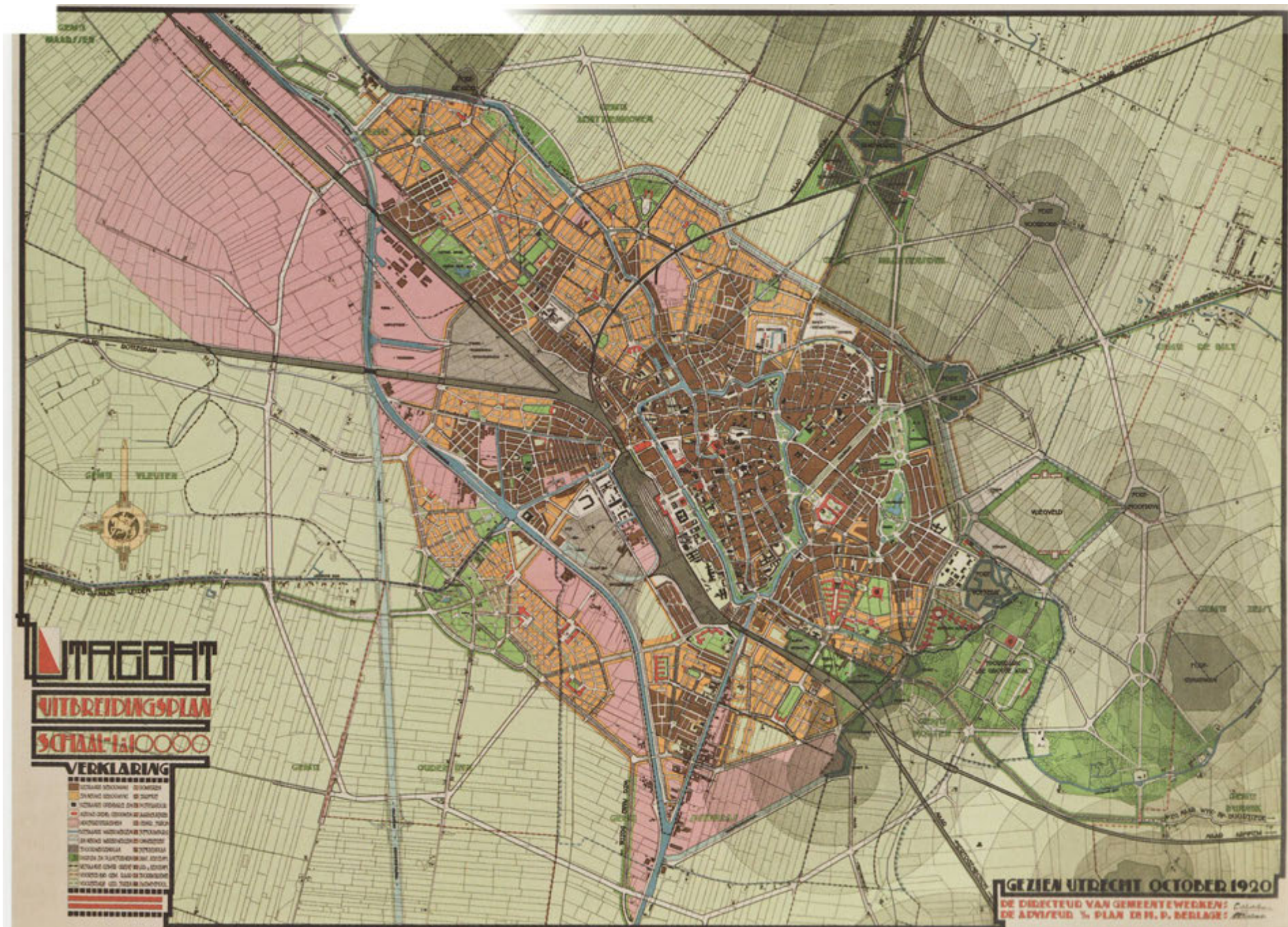
Na werkzaamheden bij de Rijnspoorwegmaatschappij en de Nederlandse Centraal-Spoorwegmaatschappij richtte H.A. van Beuningen samen met zijn zwager Fentener van Vlissingen de Steenkolen Handelsvereniging op. Naast zijn loopbaan als industrieel was Van Beuningen politiek actief en was eerst lid van de Utrechtse gemeenteraad en later ook van de Tweede Kamer. Net als Fentener van Vlissingen woonde Van Beuningen ook aan de Maliebaan, op nummer 59-61. In 1924 werd dit pand verbouwd tot een kweekschool.

afb: [RKD]

Familie Fentener van Vlissingen

De Amsterdamse F.H. Fentener van Vlissingen, oprichter van de Steenkolen-Handelsvereniging NV (SHV), kocht in 1899 een pand met tuin aan de Maliebaan, op nummer 42. Zijn zoon Frits Fentener van Vlissingen (1882-1962), die de SHV voortzette en uitbreidde, maar ook nieuwe bedrijven als de Algemene Kunstzijde Unie (AKU) oprichtte, erfde het pand in 1918. Direct daarna liet Fentener van Vlissingen het woonhuis verbouwen door architect J.W. Hanrath en de tuin opnieuw aanleggen door L.A. Springer.

In 1951 vertrok Fentener van Vlissingen met zijn vrouw uit Utrecht en schonk het pand aan de Maliebaan aan het Centraal Museum. Het museum gebruikte het huis als dependance voor moderne kunst. Sinds 1986 is deze collectie opgenomen in het nieuwe gebouw van het Centraal Museum en is de Kunstuitleen in het pand gevestigd. afb: [Database TUiN]





Tramlijnen in Utrecht, situatie 1934. [HUA]

< Uitbreidingsplan voor Utrecht door H.P. Berlage, 1920. Zowel de Oosterspoorlijn als het Maliebaanstation werden opgeheven, zodat het voormalige spoortracé opgenomen kon worden in een nieuwe hoofdwegenstructuur. Niet uitgevoerd. [Renes 2005]

1920 - HEDEN: MALIEBAAN OP DE TEKENTAFEL

Oostflank Utrecht

Het was eind jaren toen nog steeds niet gelukt een functionerend uitbreidingsplan op te stellen waarmee de groei van Utrecht in goede banen kon worden geleid. De stad besteedde tenslotte de opdracht voor een uitbreidingsplan uit aan een architect van naam, H.P. Berlage (1856-1934). Berlage ging uit van een sterke groei van het inwonersaantal en een toename van de rol van het verkeer en nam het voorstel van de staatscommissie voor het spoorwegvraagstuk rond Utrecht grotendeels over. Het plan dat hij presenteerde in 1920 betekende voor de Maliebaan en omgeving een ingrijpende verandering. Berlage hief zowel de Oosterspoorlijn als het Maliebaanstation op. Het spoortracé nam hij op in een nieuw stelsel van hoofdwegen en op de plaats van het station ontwierp hij een gesloten bouwblok met een openbare functie. Vervolgens verbreedde hij de Van Oldenbarneveltlaan tot een verkeersplein waarvan het Malieblad een onderdeel zou worden. Het nieuwe plein zou de verkeersstromen van de singel met de nieuwe weg over

het spoorwegtracé verbinden. Het Ministerie van Defensie keurde het plan af omdat Berlage teveel nieuwbouw en verkeerswegen binnen de verboden kringen rond de oostelijke fortengordel had ontworpen. Enkele jaren later, in 1924, kwam Berlage met een nieuw plan, waar hij tegemoet kwam aan de kritiek van Defensie. Voor de Maliebaan en omgeving was het plan hetzelfde gebleven.

Ook het plan van Berlage werd geen wettelijke functioneren plan en bleef slechts geldig als structuurplan. Op enkele plaatsen in de stad werd woningbouw volgens het plan gerealiseerd, maar de verkeersingrepen aan de oostkant van de stad zijn nooit uitgevoerd.⁴³

Na de Tweede Wereldoorlog groeide het autobezit explosief. De Nederlandse steden raakten verstopt met verkeer. Om het verkeersvraagstuk aan te pakken gaf Utrecht in 1955 de Duitse verkeerskundige dr.ing. M.E. Feuchtinger opdracht voor het maken van een verkeersplan voor de stad.⁴⁴ In 1958 kwam Feuchtinger met een ingrijpend plan. Hij stelde voor de sin-

gels te dempen voor de aanleg van een ringweg. In dit plan werd de Maliesingel onderdeel van de ringweg en de Maliebaan een belangrijke uitvalsweg naar het oosten. Dit betekende dat de aansluiting van de Maliebaan en de Maliesingel, het Malieblad en het Lepelenburg, veranderde in een belangrijk verkeersknooppunt. De oorspronkelijke Maliesingel zou behouden blijven als een ventweg van de singelringweg. De plannen voor het dempen van de singels leidden tot scherpe kritiek van de bevolking en van deskundigen waaronder de Bond Nederlandse Architecten, Bond Heemschut.⁴⁵

Uiteindelijk hield de staatssecretaris van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen het plan tot demping tegen door de bolwerken en wallen op de voorlopige monumentenlijst te plaatsen.⁴⁶ Tenslotte werden de beginnellen van het plan van Feuchtinger wel goedgekeurd door de gemeenteraad, maar met de uitdrukkelijke wens een stedenbouwkundige uit te nodigen om de plannen uit te werken. Deze stedenbouwkundige was J.A. Kuiper.⁴⁷ Kuiper kwam in 1965 met een plan waarbij hij de singels aan de oostkant van de stad spaarde, maar de verkeersstructuur van Feuchtinger had overgenomen en uitgebreid. Hoewel de

singel gespaard bleef, maakte Kuiper van het Lepelenburg en het Malieblad een groot verkeersplein, met wegen over het water heen. Op dit verkeersplein sloten de volgende wegen aan: de singelringweg (Maliesingel), de Maliebaan, een nieuwe uitvalsweg naar het zuiden (via de Van Oldenbarneveltlaan en het Maliebaanstation) en een nieuwe uitvalsweg naar het noorden (via de bestaande Park- en Schoolstraat). Hiermee werd het Malieblad een belangrijke verkeersknoop met verhoogde rijbanen om de talloze verkeersstromen te organiseren. Ook dit keer werden de plannen voor de oostflank van de stad niet uitgevoerd.

De grote verkeersplannen met drastische ingrepen als het dempen van singels leidden tot luide kritiek van de bevolking. In de jaren zeventig werd de roep om bescherming van de binnenstad, voormalige vestinggronden en singels steeds sterker. In 1975 werd een groot deel van de historische binnenstad samen met de singels en bolwerken tot beschermd stadsgezicht benoemd.

Het structuurplan van 1978 liet direct een ander beeld zien dan de voorgaande plannen. In het structuurplan werden geen doorbraken getekend, maar werd gestuurd op





Woningvoorraad in Utrecht weergegeven volgens de huurwaarden in 1938. De gehele Maliebaan behoort tot het duurste deel van Utrecht. [Renes 2005]



Basisplan voor de binnenstad van Kuiper, 1965. In dit plan bleven de singels open, maar werd de kop van de Maliebaan net als in het plan van Feuchtinger een belangrijk verkeersknooppunt. [Renes 2005]

< Luchtfoto uit 1936. De rotonde aan het einde van de Maliebaan is aangelegd volgens het ontwerp uit 1933. [TD Kadaster]

behoud van de binnenstad als winkelcentrum met daarom heen de functies wonen en werken. De oostflank van Utrecht was in dit plan bijna geheel bestemd voor wonen, behalve rond de Maliebaan, waar een functiemenging van wonen en werken gewenst was. De Maliebaan was in het plan ook een groene schakel tussen de groene singel (Zocherplantsoen) en het groene lint Hogelandpark – Emmalaan – Wilhelminapark.

De druk van het autoverkeer op de binnenstad bleef echter groeien. In de jaren negentig ging de gemeente Utrecht op zoek naar geschikte parkeerplaatsen en selecteerde het bolwerk Lepelenburg als één van de potentiële locaties. Onder druk van omwonenden, die overlast en schade aan het groen vreesden, werden de plannen enkele jaren later, in 2001, afgeblazen. Een zelfde scenario volgde op het Lucasbolwerk, waar de gemeente de plannen in 2006 annuleerde.⁴⁸



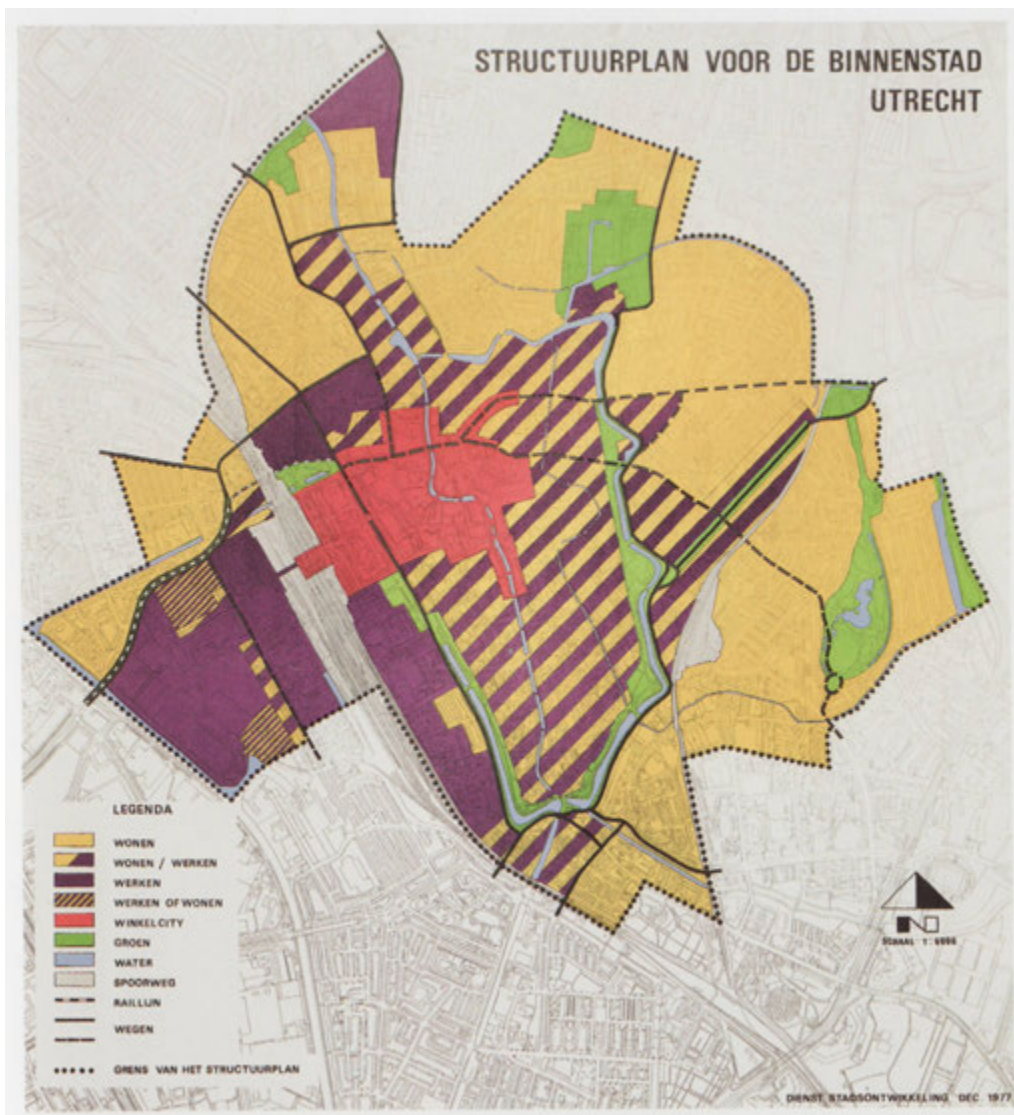
< Verkeersplan van Feuchtinger voor Utrecht, 1958. In zijn plan dempte Feuchtinger de singels en maakte van de kop van de Maliebaan een belangrijk verkeersknooppunt. [Blijstra 1969]



Luchtfoto van het Wilhelminapark, omstreeks 1965. Op de achtergrond is het groene lint van de Maliebaan zichtbaar. [Blijstra 1969]



Maquette van het verkeersplan van Feuchtinger, opgesteld in het stadhuis. [Blijstra 1969]



Structuurplan voor de binnenstad, 1977. De Maliebaan is in dit plan een groen lint waaraan zowel gewoond en gewerkt kan worden. [Renes 2005]

Maliebaan

Ruimtelijk

In de periode van 1920 tot 1970 lag Utrecht steeds op de tekentafels voor het verbeteren van de verkeersstructuur en voor het scheppen van uitbreidingsmogelijkheden. Voor de oostflank van Utrecht werd aanvankelijk de Oosterspoorlijn opgeheven voor de aanleg van een nieuwe uitvalsweg, maar in latere plannen werd de Maliebaan zelf een uitvalsweg en het Malieblad een verkeersknooppunt. Terwijl deze plannen werden gemaakt, bekritiseerd en herzien stond de ruimtelijke ontwikkeling van de Maliebaan nagenoeg stil. Omdat de gemeente steeds wachtte op de herziening en goedkeuring van het volgende plan, werd geen van de voorgestelde wijzigingen uitgevoerd.

Dankzij de ongeremde toename van het autoverkeer groeide de Maliebaan in zijn negentiende-eeuwse gedaante uit tot een belangrijke uitvalsweg, zonder dat de plannen waarin dit voorgesteld was, werden uitgevoerd.

Al voor de Tweede Wereldoorlog werd geprobeerd de verkeersbewegingen van auto's, fietsers en wandelaars te stroomlijnen. Belangrijke ingrepen zijn de herinrichting van zowel het einde als de kop van de Maliebaan, in respectievelijk 1933 en 1934. De aan-

leiding van de herinrichting van het einde van de Maliebaan was het verbeteren van de verkeersveiligheid bij de spoorwegovergang. Hiervoor werd een rond plantsoen aangelegd aan het einde van de Maliebaan, tussen de spoorwegovergang en de straten Snelenlaan en Oorsprongpark. Hoewel het plantsoen inmiddels niet meer precies op dezelfde plek ligt, werd in 1933 de basis gelegd voor de huidige inrichting van de rotonde. Ook aan de kop werden de verkeersstromen beter geleid door een plantsoen. In dit geval lag het plantsoen er al en was slechts het instellen van eenrichtingsverkeer nodig: vanaf de Maliebaan mocht het verkeer alleen rechts van het plantsoen en vanaf de noordelijke Maliesingel moest het verkeer voor de Maliebaan helemaal om het plantsoen heen. Hiermee werd het Malieblad een rotonde, zoals deze tegenwoordig nog functioneert. Tevens werd op de Maliesingel, tussen de Maliebrug en Van Oldenbarneveltlaan, een driehoekige vluchtheuvel aangelegd om het verkeer al voor het Malieblad te sorteren. Toen in 1938 alle tramlijnen waren vervangen door busdiensten, werden de tramrails in de Maliesingel verwijderd, zodat het autoverkeer alle ruimte kreeg.⁴⁹

De vooroorlogse maatregel van het

eenrichtingsverkeer rond het plantsoen op het Malieblad betekende voor het verkeer richting de Maliebaan vanaf de noordelijke Maliesingel een flinke bocht om bijna het gehele plantsoen. Om deze verkeersbeweging te vereenvoudigen werden na de Tweede Wereldoorlog verschillende plannen opgesteld. In een ontwerp uit 1947 werd het plantsoen doorsneden en het beeld van burgemeester Reiger verplaatst dichters de Maliebrug-Van Oldenbarneveltlaan. Van dit plan bestonden twee varianten waarin slechts de plaats van doorsnijding verschilde. Dat geen van de varianten werd uitgevoerd bleek uit een volgende reeks plannen uit 1950. De herinrichting van het Malieblad was nu onderdeel van een nieuw ontwerp voor de gehele Maliebaan. In de drie ontwerpvarianten bleef de inrichting van de kop steeds gelijk en week nauwelijks af van het ontwerp A uit 1947.

De voorgestelde wijzigingen voor het profiel van de Maliebaan en voor het kruispunt met de Nachtegaalstraat/Burg. Reigerstraat waren wel ingrijpend. In de eerste variant werd het profiel van de baan behouden en werd door middel van een plantsoen in de as van de middenbaan het verkeer van de ventwegen voor de kruising al samengevoegd met het verkeer op

de middenbaan, zodat het aantal verkeersstromen op het kruispunt zou afnemen. In de tweede variant kreeg de Maliebaan een nieuw profiel: de buitenste rij bomen werd verplaatst naar de andere kant van de ventweg, op het trottoir. Hiermee werd middenbaan bestemd voor fietsers en wandelaars en de ventwegen tot stroken voor doorgaand verkeer. Het kruispunt hoefde hierdoor niet aangepast te worden. Ook in de derde variant werd de middenbaan bestemd voor langzaam verkeer, maar nu werd de middelste rij bomen gekapt zodat er tussen de ventweg en middenbaan een nieuwe rijstrook voor doorgaande verkeer kwam. Het kruispunt bleef grotendeels hetzelfde, alleen de ventweg werd voor de kruising bij de strook voor doorgaan verkeer gevoegd. Voor het einde van de Maliebaan was bij ieder variant voor dezelfde oplossing gekozen: het einde van de baan werd teruggelegd tot de hoogte van de Maliestraat en het verkeersplein bij de spoorwegovergang bleef gelijk. Geen van de plannen werd uitgevoerd en de Maliebaan bleef in zijn geheel ongewijzigd.

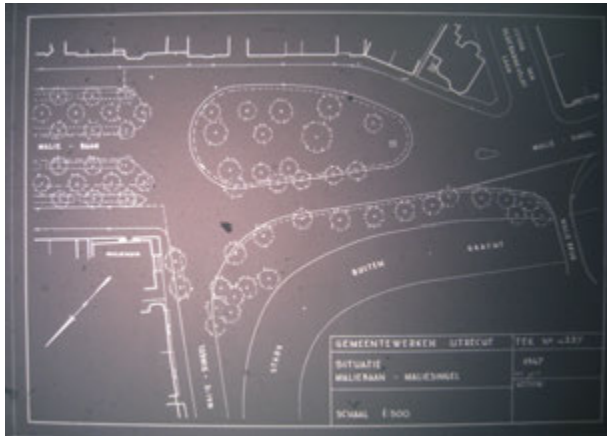
In 1951 werd een commissie geïnstalleerd die zich bezig hield met actuele verkeersvraagstukken. De commissie-



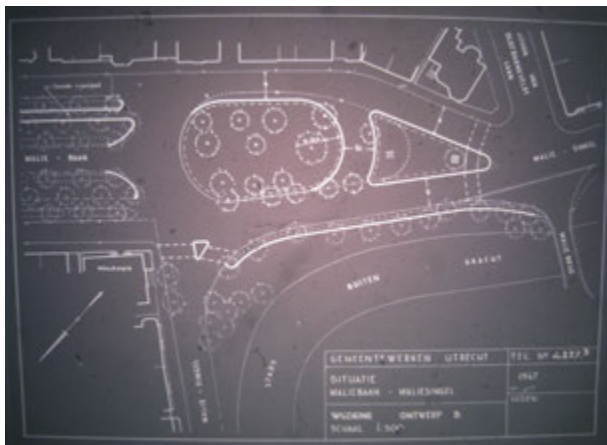
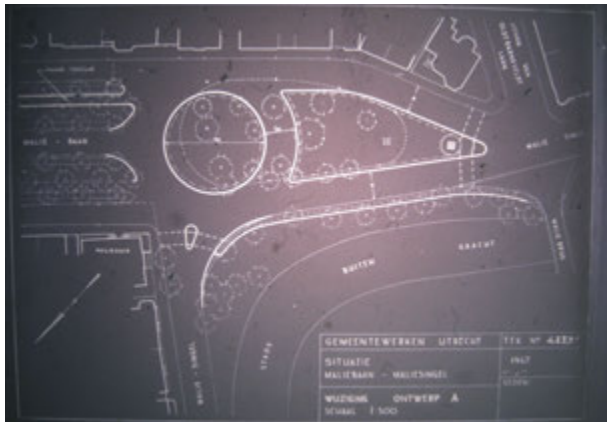
Ontwerptekening met de verkeersverbetering van de spoorwegovergang aan de Maliebaan en Museumlaan, 1933. Dit is de basis voor de huidige inrichting van de rotonde. [HUA]



Ontwerptekening met de verkeersverbetering op het Malieblad, 1934. Op de Maliesingel, tussen de Maliebrug en Van Oldenbarneveltlaan werd een driehoekige vluchtheuvel aangelegd om het verkeer al voor het Malieblad te sorteren. [HUA]



Ontwerp varianten van het plantsoen op het Malieblad, 1947. De vooroorlogse maatregel van eenrichtingsverkeer rond het plantsoen betekende voor het verkeer richting de Maliebaan vanaf de noordelijke Maliesingel een flinke bocht om bijna het gehele plantsoen. In de ontwerpvarianten werd gezocht naar een vereenvoudiging van deze beweging. [HUA]



leden werkten voor de dienst Gemeentewerken, het stadhuis, de politie, de gemeentelijke energiebedrijven. Het als het nodig was werden voor sommige onderwerpen werknemers van bijvoorbeeld Rijkswaterstaat of de ANWB ingeschakeld.

De Maliebaan als geheel en het kruispunt met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat in het bijzonder stonden regelmatig op de agenda. Via de notulen van de verkeerscommissie uit de periode 1951 tot 1965 geven een aardig beeld van het naoorlogse verkeersvraagstuk van de Maliebaan.⁵⁰

Na de afgekeurde ontwerpen van 1950 en in afwachting op de uitvoering van de grote verkeersplannen van Feuchtinger probeerde de verkeerscommissie met kleine ingrepen de verkeersveiligheid van het kruispunt met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat met de Nachtegaalstraat te verbeteren. De belangrijkste maatregel werd uitgevoerd in 1955: het instellen van eenrichtingsverkeer op de ventwegen. Ook werd een door de politie voorgestelde maatregel uitgevoerd in 1958, namelijk het aangeven van opstelvakken en asstrepen op het wegdek. Er werden ook voorstellen afgekeurd.

Zo stelde de politie voor om knipperlichten op het kruispunt te plaatsen, maar de ambtenaar van Gemeentewerken 'vindt dit niet fraai en vraagt of het niet mogelijk is de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat tot voorrangswegen te maken'.⁵¹ De commissie wees hierop beide voorstellen af.

Hoewel hier geen tekeningen of notulen van zijn gevonden werd de inrichting van de paden tussen de bomen in de jaren vijftig gewijzigd. Op tekeningen uit 1950 is nog te zien tussen de bomen een breed pad loopt, waarbij de middelste rij bomen als scheiding tussen het wandel- en fiets- of ruitergedeelte functioneert. Alleen rond de buitenste rijen bomen is een gazon omzoomd met hekjes aangelegd. Tien jaar later is dit gewijzigd naar de situatie zoals we die nu kennen: een gazon rond iedere bomenrij, zodat het gazon rond de middelste bomenrij een middenberm vormt tussen het wandel- en fiets- of ruiterspad.

In deze periode is ook het Malieblad ingericht zoals het nu is. Het plantsoen werd uiteindelijk nooit doorsneden zoals in de plannen van 1947 of 1950 en ook het beeld van burgemeester Reiger bleef staan. Slechts de kleine vluchtheuvel werd vergroot tot

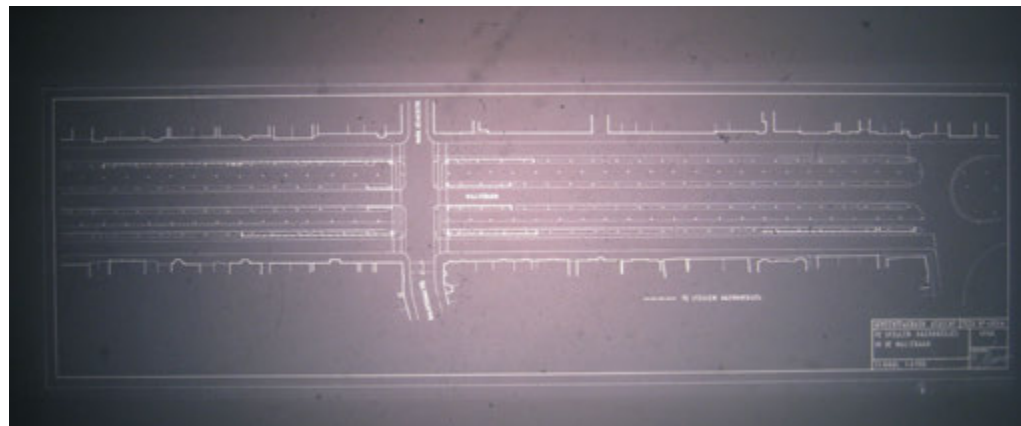
de huidige driehoek van asfalt.

Het vraagstuk wat betreft de kruising van de Maliebaan met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat werd echter niet opgelost. Analyse van de omvang van verkeersstromen en van het aantal ongelukken in 1959 bevestigde dit. In 1961 presenteerde de dienst Stadsontwikkeling drie plannen met ieder een eigen oplossing voor de verbetering van de verkeersveiligheid op het kruispunt. De oplossing in het eerste plan bestond uit het regelen van de verkeersstromen met verkeerslichten. In het tweede plan werd het verkeer van de ventwegen met bestemming Nachtegaalstraat of Burgemeester Reigerstraat al voor de kruising samengevoegd met de middenbaan, zodat het aantal verkeersstromen minder werd. In het derde plan werd de meest ingrijpende oplossing voorgesteld: een tunnel in de middenbaan onder de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat door. Van deze plannen zijn geen tekeningen bekend. De commissie wees de drie plannen af, maar de politie drong aan op een nieuwe ronde oplossingen: 'Politie deelt mede, dat bij het steeds toenemende verkeer op het kruispunt reeds spoedig drie, goed op elkaar ingespeelde, verkeersagenten nodig

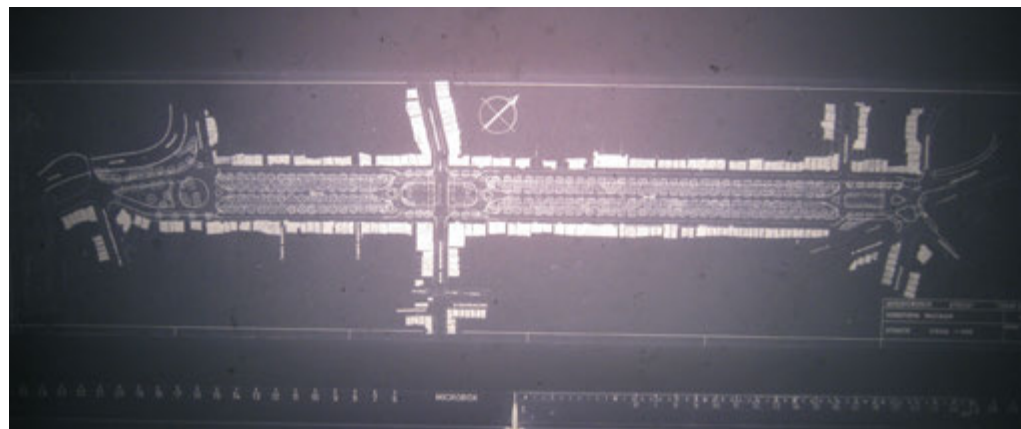
zullen zijn om het verkeer zo goed mogelijk te regelen. Deze regeling zal dan echter nog altijd ten achter staan bij een verkeerslichtenregeling.'⁵²

De nieuwe reeks van vijf ontwerpen voor het kruispunt kwam in 1962. Behalve de drie ontwerpen uit 1961 was ook een ontwerp uit 1950 vertegenwoordigd met nog een variant hierop. Deze laatste ontwerpen gingen uit van een rotonde op het kruispunt, die in een van de ontwerpen werd doorsneden door de middenbaan met doorgaand verkeer. Ook deze ontwerpen werden niet uitgevoerd.

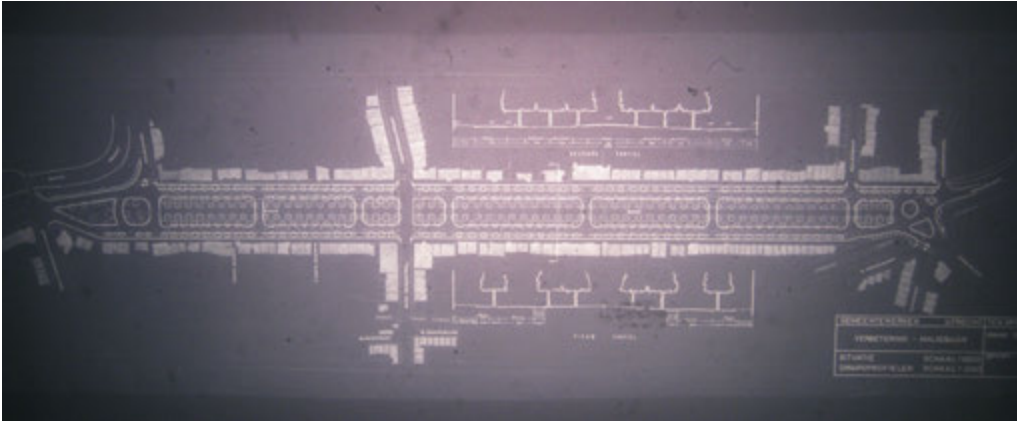
Net als op stedelijk niveau is in de jaren zeventig de tijd van grote ingrijpende plannen voorbij. Toen de bolwerken, singels en een groot deel van de historische binnenstad tot (voorlopig) beschermd stadsgezicht werden verklaard, ontstond ook de waardering voor de Maliebaan als belangrijk historische element in de stad. Hierdoor konden voorstellen tot ingrijpende ruimtelijke en functionele ingrepen in de Maliebaan op weinig instemming rekenen van zowel bewoners als historici en monumentenbeschermers. Het structuurplan van 1978 stuurde aan op behoud van de stad en haar historisch karakter. In het plan is de



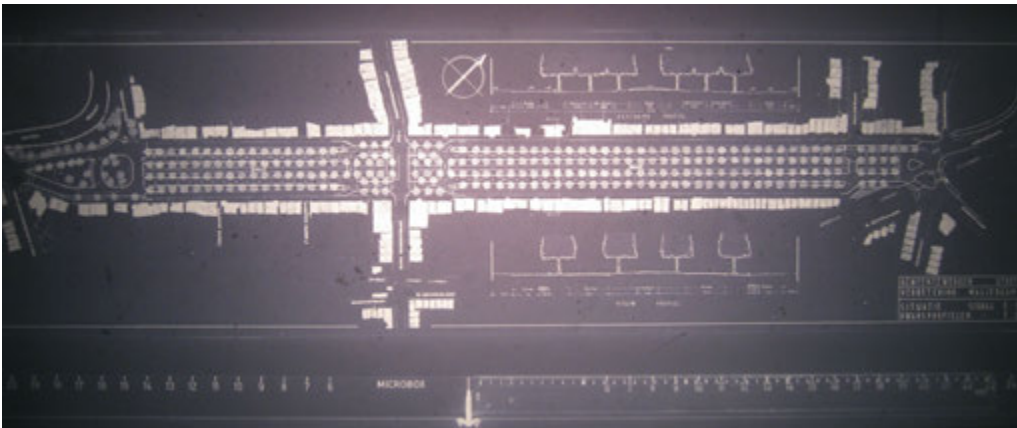
Ontwerptekening van de te stellen gazonhekjes op de Maliebaan door de Gemeentewerken Utrecht, 1946. [HUA]



Ontwerpvariant 1 voor de verbetering van de Maliebaan, 1950. Het profiel van de baan werd behouden en werd door middel van een plantsoen in de as van de middenbaan het verkeer van de ventwegen voor de kruising al samengevoegd met het verkeer op de middenbaan, zodat het aantal verkeersstromen op het kruispunt zou afnemen. [HUA]



Ontwerpvariant 2 voor de verbetering van de Maliebaan, 1950. De buitenste rij bomen werd verplaatst naar de andere kant van de ventweg, op het trottoir. Hiermee werd middenbaan bestemd voor fietsers en wandelaars en de ventwegen tot stroken voor doorgaand verkeer. Het kruispunt hoefde hierdoor niet aangepast te worden. [HUA]



Ontwerpvariant 3 voor de verbetering van de Maliebaan, 1950. De middenbaan werd bestemd voor langzaam verkeer, de middelste rij bomen werden gekapt zodat er tussen de ventweg en middenbaan een nieuwe rijstrook voor doorgaande verkeer kwam. Het kruispunt bleef grotendeels hetzelfde, alleen de ventweg werd voor de kruising bij de strook voor doorgaan verkeer gevoegd. [HUA]



Maliebaan ter hoogte van Maliebaan 40, 1941. [Jaarboek Oud-Utrecht 1973]



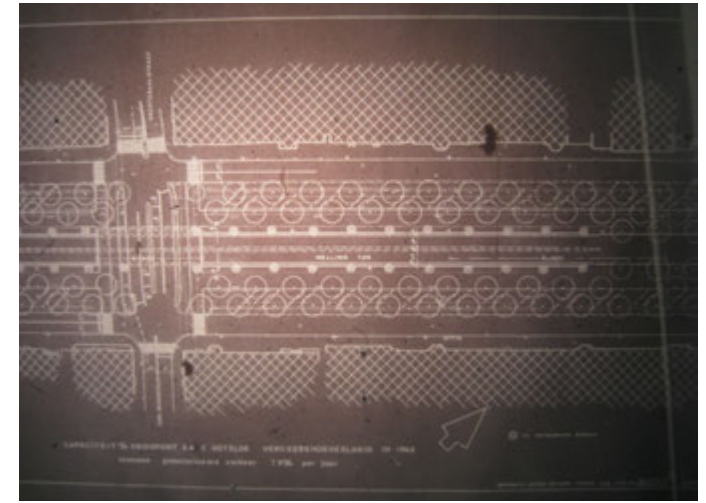
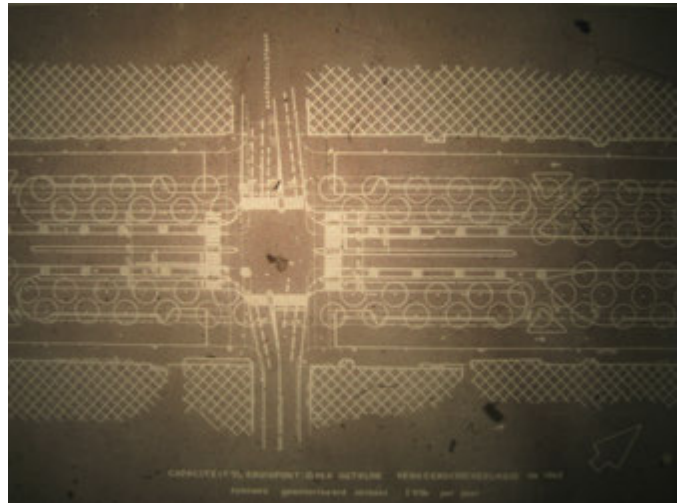
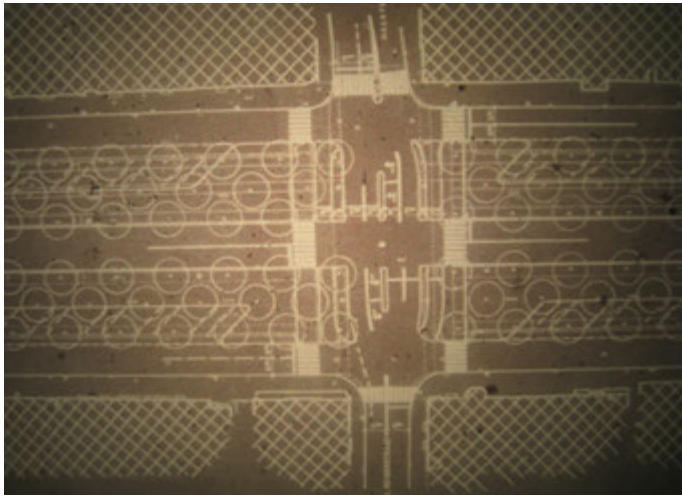
Maliebaan ter hoogte van Maliebaan 40, 2009.

Maliebaan opgenomen als een belangrijk historisch onderdeel, maar ook als een groene schakel in de groenstructuur.

De aandacht voor de cultuurhistorische waarde van de Maliebaan, inclusief de bomen, betekende dat vraagstukken met kleine ingrepen werden opgelost. Voorbeelden zijn het verlagen van de maximumsnelheid op de middenbaan naar 50 km/u en op de ventwegen naar 30 km/u, het veranderen van de instellingen van de stoplichten op het kruispunt het versmalen van de middenbaan.

In een artikel in het Maandblad van Oud-Utrecht in 1967 schreef C.C. van de Graft over de bomen in de Maliebaan: 'Grote zorg is steeds door de plantsoendienst aan de Maliebaan besteed. In de 20e eeuw heeft deze tussen de lindebomen, lijsterbessen geplant, die later weer verdwenen zijn en omstreeks 1946 de Maliebaan met enkele bomen ingekort. Telkens als het nodig is ruimt men oude bomen op en zet er jonge voor in de plaats. Aan de Utrechtse plantsoendienst is het te danken dat de Maliebaan nooit gehavend is geweest en het oude aanzien heeft behouden.'⁵³

In Trouw 23 07 1954 staat dat aan



weerszijden de rij buitenste bomen gekapt moet worden als oplossing voor verkeersmoeilijkheden.

Verkeer wordt over de singels geleid, daarmee komt de Maliebaan in de gevarenzone.

‘Het zijn die drie bomenrijen (...) welke de Maliebaan uniek maken in Nederland.’

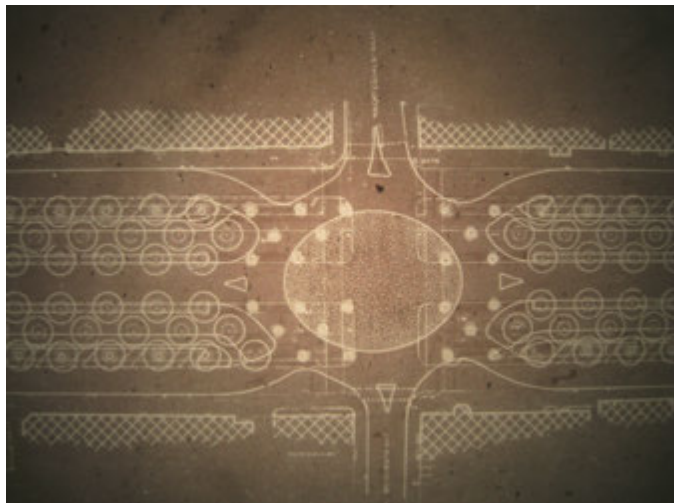
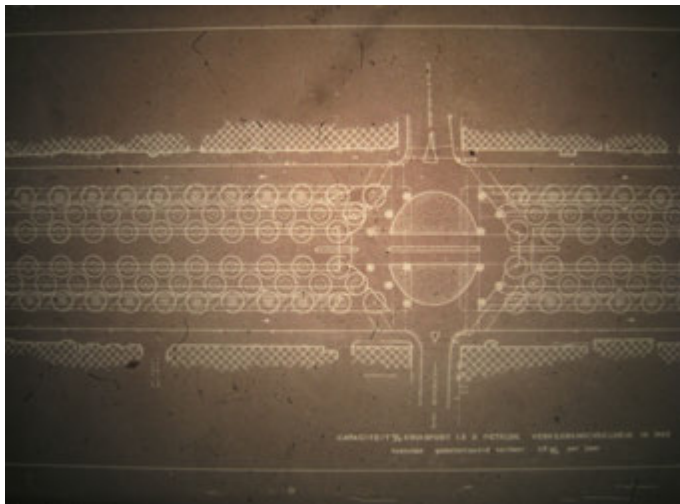
‘Een rijtje bomen aan weerskanten minder zou de schoonheid van dit alles niet slechts met een derde verminderen. De Maliebaan zou de Maliebaan niet meer zijn.’⁵⁴

tegen het autoverkeer besloot de gemeente in te zetten op het verbeteren van het openbaar vervoersnetwerk. In het kader van het project ‘Hoogwaardig Openbaar Vervoer’ werd in de Biltstraat eenrichtingsverkeer ingevoerd, zodat er een snelle busverbinding tussen het centraal station en de universiteit mogelijk was. Dit betekende dat het autoverkeer de stad niet meer via de Biltstraat kon verlaten, waarmee de verkeersdruk op de Maliebaan direct toenam.

Ondanks alle plannen bleef de verkeersdruk in oostelijk Utrecht toenemen. Als nieuw wapen in de strijd

[^] Reeks van vijf ontwerpvarianten (v.l.n.r.) voor het kruispunt Maliebaan/Nachtegaalstraat/Burgermeester Reigersstraat, 1962. In de eerste variant bestond het plan uit het regelen van de verkeersstromen met verkeerslichten. In het tweede plan werd het verkeer van de ventwegen met bestemming Nachtegaalstraat of Burgermeester Reigerstraat al voor de kruising samengevoegd met de middenbaan voor een mindering van het verkeersstroom. In het derde plan werd een tunnel in de middenbaan van de Maliebaan onder de Nachtegaalstraat en Burgermeester Reigerstraat voorgesteld. Bij de vierde en de vijfde variant werd een rotonde op de kruising voorgesteld. In de vierde variant doorsneed de middenbaan de rotonde. [HUA]

>>> Luchtfoto van de Maliebaan, 2002. [TD Kadaster]



Programmatisch

Ook in de twintigste eeuw bleef de Maliebaan populair voor openbare festiviteiten. Het brede profiel, het rechte tracé en de grote lengte maakten de baan zeer geschikt voor stoeten, parades en optochten. De aanwezigheid van de burgemeesterswoning op nummer 10 en het Bisschoppelijk Paleis op nummer 38-40 vergrootten de aantrekkingskracht voor openbare activiteiten. Een greep uit de hoeveelheid van activiteiten op de Maliebaan; Een stoet van ruim 25 katholieke vakverenigingen en muziekcorpsen die bijeenkwamen om de encycliek 'Rerum Novarum' van Paus Leo te herdenken, de katholieke tegenhanger van de soci-

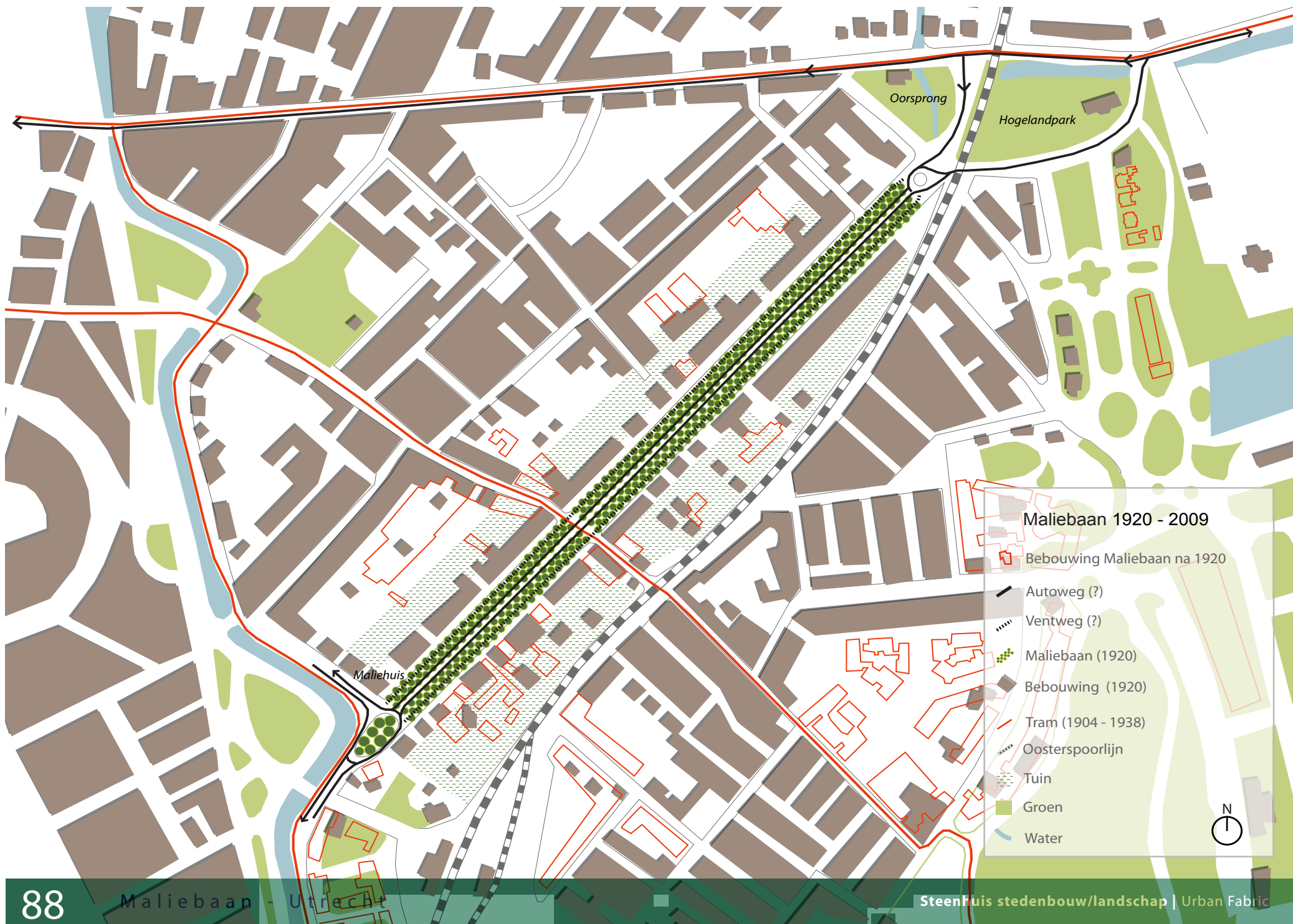
alistische Dag van de Arbeid; Een herdenking van het gouden priesterfeest van Mgr. Van de Wetering in 1924 en enkele jaren later van diens overlijden; Militaire parades met verschillende regimenten en compagnieën en een vaandeluitreiking; Optochten voor koninginndag en andere koninklijke verjaardagen.

Net als in de Franse tijd maakte de bezettende macht tijdens de Tweede Wereldoorlog ook gebruik van de Maliebaan. In samenwerking met de NSB werd in de Maliebaan een defilé van het Duitse leger afgenomen in 1941. In de naoorlogse periode raakten deze stoeten en parades in onbruik, maar bleef de Maliebaan interessant voor

grote bijeenkomsten als het Maliebaanfestival, waarvan de Piekenkermis bekendste onderdeel is en de Maliebaanloop, een jaarlijkse hardloophwedstrijd.

Ruimtelijk bleef de Maliebaan in de twintigste eeuw vrijwel onveranderd, maar programmatisch wijzigde de baan drastisch. Sinds de aanleg van de baan had het gebied zich ontwikkeld tot een lustlandschap met chique buitenplaatsen en later luxe stadsvilla's. Deze woningen raakten in de loop van de twintigste eeuw, maar vooral na de Tweede Wereldoorlog in trek bij grote bedrijven die representatieve en grote kantoren in binnenstedelijk

gebied zochten. Met de komst van de kantoren voor met name zakelijke dienstverlening als advocatuur en accountancy, steeg de vraag en dus de waarde van het onroerend goed aan de Maliebaan, waarmee de woonfunctie ernstig onder druk kwam te staan. Tegenwoordig zijn de meeste panden aan de baan in gebruik als kantoor, hoewel die de woonfunctie nooit helemaal hebben verdrongen.



Kop

De inrichting van de aansluiting van de Maliesingel op de Maliebaan uit 1861 met een druppelvormig plantsoen bleek zeer toekomstbestendig. Tot op heden ligt het plantsoen op dezelfde plaats en is ook het beeld van burgemeester Reiger niet verplaatst. De laatste wijziging van de inrichting van de kop van de Maliebaan is de aanleg van een driehoekige vluchtheuvel, nu van asfalt, in de jaren vijftig.

Wel heeft het Malieblad verkeerstechnische wijzigingen ondergaan. Zo werd in 1934 eenrichtingsverkeer rond het plantsoen ingesteld, waarmee het als een rotonde ging functioneren. Een andere verbetering van de verkeerssituatie was de sloop van de tramrails over de Maliesingel, toen in 1938 de tramlijnen door busdiensten werden vervangen.

Kruispunt

Voor de Tweede Wereldoorlog was het kruispunt van de Maliebaan met de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat al een druk verkeersknooppunt. Behalve verkeersstromen van auto's, fietsers en voetgangers liep er ook nog een tramlijn over de Nachtegaalstraat en Burgemeester Reigerstraat. In 1938 werd deze tram vervangen door een buslijn.

In de jaren vijftig en zestig zijn er spectaculaire plannen gemaakt om de verkeersveiligheid van het kruispunt te vergroten: rotondes, tunnels, rooien van bomenrijen. Geen van deze plannen werd uitgevoerd. Uiteindelijk volstond het instellen van eenrichtingsverkeer op de ventwegen, de plaatsing van verkeerslichten en het aangeven van opstelvakken en rijrichting. Het kruispunt blijft echter nog steeds erg druk en is nog steeds een punt van aandacht.

Einde

Met de aanleg van een rotonde in 1933 werd de basis voor de huidige inrichting van het einde van de Maliebaan gelegd. Het plantsoen als centrum van de rotonde ligt nog steeds op dezelfde plaats, net als de vluchtheuvels bij de spoorwegovergang en richting de Snellenlaan. Er is wel een aanpassing gedaan voor fietsers uit de Maliestraat richting de rotonde. Vanwege het eenrichtingsverkeer op de ventweg is een klein deel van het oudste fietspad van Nederland ingericht als verbinding van de Maliestraat naar de rotonde.

Beroemde Maliebaners



Marcherende Duitse soldaten in de Nachtegaalstraat. [HUA]

Nationaal-Socialistische Beweging (NSB)

Een zwarte bladzijde uit de geschiedenis van de Maliebaan is de aanwezigheid van de Nationaal-Socialistische Beweging (NSB) in de periode van 1941 tot 1945. De oprichters van de NSB, A.A. Mussert en C. van Geelkerken, woonden in Utrecht en kozen de stad als uitvalsbasis. In 1941 kocht de NSB Maliebaan 35 aan als hoofdkantoor. Nabijgelegen panden op nummer 13 en 23-25 werden later aangekocht. Na de bevrijding in 1945 nam de Rijksgebouwendienst de panden over.

Duitse leger

Tijdens de Tweede Wereldoorlog hadden verschillende onderdelen van het Duitse leger een kantoor aan de Maliebaan. De Sicherheitspolizei was gevestigd op nummer 74, de Nachrichtenabteilung der Luftwaffe op nummer 108 en de Wehrmacht-kommandantur op nummer 84a. Ook deze panden werden na de bevrijding door de Rijksgebouwendienst overgenomen.

Verzet

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was niet alleen de NSB en het Duitse leger gevestigd aan de Maliebaan, ook het verzet was er, uiteraard heimelijk, vertegenwoordigd. Twee namen van belang zijn Marie Anne Tellegen, op nummer 72 en dominee Obermann op nummer 82-84.

Centraal Museum

In 1952 schonk F.H. Fentener van Vlissingen het woonhuis aan de stad Utrecht om er een dependance van het Centraal Museum te vestigen. Het Centraal Museum had een tekort aan expositieruimte, zodat de afdelingen Nieuwere en Moderne Kunst vanaf toen te zien waren aan de Maliebaan.

NOTEN

- 1 Cremers 1981, p 73.
- 2 Van Doorn 1962.
- 3 Blijstra 1969, p 91.
- 4 Renes 2005, pp 34-35.
- 5 Van Doorn 1962, p 91.
- 6 Van Doorn 1962, p 91.
- 7 Perks 1970, pp 3-12, 24.
- 8 Chapel 2001, p 121.
- 9 E. 1930, p 15.
- 10 Perks 1970, p 11.
- 11 Struick 1968, p 297.
- 12 Struick 1968, p 298.
- 13 Perks 1970, p 12.
- 14 Heuneman 2007, p 25 en Perks 1970, p 11.
- 15 Perks 1970, p 18, Van de Graft 1967, p 57.
- 16 De plantoelichting van Zocher in de vorm van een wandeling is opgenomen in Cremers 1981, pp 83-86.
- 17 Cremers 1981, pp 77-86.
- 18 De plantoelichting van Zocher in de vorm van een wandeling is opgenomen in Cremers 1981, pp 83-86.
- 19 Cremers 1981, p 77.
- 20 Perks 1970, p 41.
- 21 <http://www.kasteleninutrecht.nl>.
- 22 Van der Aa 1848 (deel 11), p 437.
- 23 Struick 1968, p 328.
- 24 Perks 1970, p 31.
- 25 HUA, Archief Gemeentebestuur 1813-1969, inv.nr 4343a.
- 26 Blijstra 1969, pp 143-146.
- 27 Blijstra 1969, pp 170-177.
- 28 Perks 1970, p 42.
- 29 HUA, Archief Gemeentebestuur 1813-1969, inv.nr 4895.
- 30 Heuneman 2007, p 25.
- 31 'Verbreeding Burg. Reigerstraat', Het Centrum, 22 april 1922.
- 32 C. 1929, p 81.
- 33 'Koninginnedag', Het Centrum, 31 augustus 1910. 'Paarden voor 's Lands defensie', Het Centrum, 2 mei 1911. 'De onafhankelijkheidsfeesten', Het Centrum 5 september 1913.
- 34 'Het bezoek van het Koninklijk Echt-paar', Het Centrum, 22 juli 1911. 'In de Maliebaan', Het Centrum 3 augustus 1911.
- 35 Archief NV Koninklijke Jaarbeurs te Utrecht, Inleiding op inventaris.
- 36 Archief NV Koninklijke Jaarbeurs te Utrecht, inv.nr. 319.
- 37 'Derde Nederlandsche Jaarbeurs', Het Centrum 22 februari 1919.
- 38 'Gemeenteraad', Het Centrum, 1 februari 1918.
- 39 Chapel 2001, p 50.
- 40 Chapel 2001, p 27.
- 41 Chapel 2001, p 61.
- 42 <http://www.bonas.nl>
- 43 Blijstra 1969, pp 182-195. De Bruin 2000, pp 440-441.

- 44 Blijstra 1969, pp 280-295.
- 45 G.B. 1959. J.B. 1962.
- 46 Blijstra 1969, p 293.
- 47 Blijstra 1969, p 295.
- 48 Van Santen 2007.
- 49 Archief Dienst Stadsontwikkeling, microfiche 2255A.
- 50 HUA, Archief ROVU, inv.nr. 425.
- 51 HUA, Archief ROVU, inv.nr. 425. Notulen van 26 mei 1955.
- 52 HUA, Archief ROVU, inv.nr. 425. Notulen van 9 juni 1961.
- 53 Van der Graft 1967, p 58.
- 54 De Maliebaan in gevaar? 1954.
- 55 'District Utrecht der R.K. Werklieden-vereenigingen "Sint Joseph"', Het Centrum 19 juli 1922.
- 56 'Gouden Priesterfeest van Z.D.H. Mgr. H. van de Wetering', Het Centrum, 20 augustus 1924. 'Het overlijden van Mgr. H. van de Wetering', Het Centrum, 21 november 1929.
- 57 'De parade', Het Centrum 1 september 1924, 'Plechtige vaandeluitreiking', Het Centrum 2 mei 1927.
- 58 'De lichtstoet', Het Centrum 30 april 1912, 'Koninginnedag', Het Centrum 2 september 1924.
- 59 'Defilé van W.A., S.S. en Jeugdstorm en huldiging in het stadion', Het Vaderland 12 mei 1941.

BRONNEN

LITERATUUR

- A.J. van der Aa, Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, Gorinchem 1839-1851.
- ANWB topografische atlas Utrecht, Den Haag 2004.
- R. Blijstra, 2000 jaar Utrecht, Stedebouwkundige ontwikkeling van castrum tot centrum, Utrecht 1969.
- R.E. de Bruijn (red), e.a. , Geschiedenis van de stad Utrecht, Utrecht 2000.
- C., 'Het rijwielpad in de Maliebaan', Maandblad van Oud Utrecht 4 (1929), pp 80-82.
- F. Chapel, De Maliebaan – huizen, beelden, mensen -, Couleur locale in proza en poëzie, Utrecht 2001.
- E. Cremers, F. Kaaij, C.M. Steenberg, Bolwerken als stadsparken, Nederlandse stadswandelingen in de 19e en 20e eeuw, Delft 1981.
- C.W., 'Paleizen in Utrecht', Bulletin KNOB 86 (1987) 5, p 255.
- 'Defilé van W.A., S.S. en Jeugdstorm en huldiging in het stadion', Het Vaderland, 12 mei 1941.
- 'De lichtstoet', Het Centrum, 30 april 1912.
- 'De Maliebaan in gevaar?', Maandblad van Oud-Utrecht 27 (1954), pp 92-93.
- 'De onafhankelijkheidsfeesten', Het Centrum, 5 september 1913.
- 'De parade', Het Centrum, 1 september 1924.
- 'Derde Nederlandsche Jaarbeurs', Het

Centrum, 22 februari 1919.

- 'District Utrecht der R.K. Werkliedenverenigingen "Sint Joseph"', Het Centrum, 19 juli 1922.
- P.H. Ditchfield, Old English Sports, Pastimes and Customs, Londen 1891.
- Z. van Doorn, Bij een oude kaart van Oudwijk en Oudwijkerveld, in: Jaarboekje van Oud-Utrecht (1962), pp 91-103.
- E., 'Descartes' huis in de Maliebaan', Maandblad van Oud-Utrecht 5 (1930), p 15.
- S.J. Fockema Andreae, E.H. ter Kuile en R.C. Hekker, Duizend jaar bouwen in Nederland, Deel 2, De bouwkunst na de Middeleeuwen: Stad en dorp, Amsterdam 1957.
- G.B., 'De slag om de Utrechtse binnenstad', Heemschut 36 (1959) 4, pp 70-71.
- 'Gemeenteraad', Het Centrum, 1 februari 1918.
- F. Gooskens, Het speelhuis in de Belcrum, Een warandepark bij Breda. Presentatie voor Open monumentendag 13 september 2008, Breda.
- 'Gouden Priesterfeest van Z.D.H. Mgr. H. van de Wetering', Het Centrum, 20 augustus 1924.
- C.C. van de Graft, 'De Maliebaan', Maandblad van Oud-Utrecht 42 (1967), pp 56-58.
- Grote historische provincie atlas, Utrecht 1849-1859, Groningen 1992.
- Grote historische topografische atlas 1894-1933, Utrecht, Tilburg 2006.

- Grote topografische atlas van Nederland, 1 West-Nederland, Groningen 1998.
- 'Het bezoek van het Koninklijk Echtpaar', Het Centrum, 22 juli 1911.
- 'Het overlijden van Mgr. H. van de Wetering', Het Centrum, 21 november 1929.
- M. Heuneman, B. van Santen, De Utrechtse wijken, Oost, Utrecht 2007.
- A. van Hulzen, Utrecht en het verkeer, 1850-1910, Baarn 1987.
- 'In de Maliebaan', Het Centrum, 3 augustus 1911.
- J.B., 'Hoe staan de zaken in Utrecht?', Heemschut 39 (1962) 5/6, pp 88-89.
- J.R. Koning, 'Watergraafs- of Diemermeer', Heemschut 19 (1942) 3, pp
- 'Koninginnedag', Het Centrum, 31 augustus 1910.
- 'Koninginnedag', Het Centrum, 2 september 1924.
- 'Licht in de (Utrechtse) binnenstad', Heemschut 57 (1980) 10, p 175.
- D.F. Lunsingh Scheurleer, 'Utrecht, Centraal Museum', Bulletin KNOB 6-5 (1952) 7, p 106.
- 'Mededelingen: Utrecht', Heemschut 57 (1980) 11/12, p 213.
- C.S. Oldenburger, A.M. Backer Ebbens, E. Blok, Gids voor de Nederlandse tuin- en landschapsarchitectuur : bezoekersgids en vademecum tuin- en landschapsarchitectuur in Nederland, Oost en Midden: Gelderland, Utrecht, Rotterdam 1996.
- 'Paarden voor 's Lands defensie', Het

Centrum, 2 mei 1911.

- B.C. de Pater, e.a., Grote historische atlas van Nederland 1930-1950, Zierikzee/Utrecht/Den Haag 2005.
- W.A.G. Perks, Geschiedenis van de Maliebaan, Utrecht 1970.
- 'Plechtige vaandeluitreiking', Het Centrum, 2 mei 1927.
- H. Renes, Historische atlas van de stad Utrecht : twintig eeuwen ontwikkeling in kaart gebracht, Nijmegen 2005.
- B. van Santen, 'Nooit uitgevoerd in Utrecht, een bloemlezing', Post Planjer (2007) nr 52.
- J.E.A.L. Struick, Utrecht door de eeuwen heen, Utrecht 1968.
- 'Verbreeding Burg. Reigerstraat', Het Centrum, 22 april 1922.

ARCHIEVEN

- Het Utrechts Archief
 - Archief Nederlandse Spoorwegen: bestekken van de Hollandsche Ijzeren Spoorwegmaatschappij
 - Archief Nederlandse Spoorwegen: koopakten en grondplannen
 - Archief Dienstenstructuur voor Ruimtelijke ordening, Openbare werken en Volkshuisvesting (R.O.V.U) te Utrecht
 - Archief NV Koninklijke Nederlandse Jaarbeurs te Utrecht
- Archief Dienst Stadsontwikkeling, Gemeente Utrecht
- Topografische Dienst Kadaster, Emmen

WEBSITES

- Brahms-Institut an der Musikhochschule Lübeck
<http://www.brahms-institut.de>
- Cartografie Rijksuniversiteit Groningen (RUG)
<http://www.let.rug.nl/~maps/>
- Centraal Museum, Utrecht (CM)
<http://www.centraalmuseum.nl>
- Collectie Utrecht
<http://www.collectieutrecht.nl>
- Database TuiN, Wageningen UR
<http://library.wur.nl/tuin/>
- Digitale Bibliotheek voor de Nederlandse Letteren (DBNL)
<http://www.dbnl.nl>
- Musée du Louvre
<http://www.louvre.fr>
- Spaarnestad Photo
<http://www.spaarnestadphoto.nl/>
- WatWasWaar
<http://www.watwaswaar.nl>

COLOFON

Dit onderzoek werd uitgevoerd door Steenhuis stedenbouw/landschap en Urban Fabric te Schiedam in opdracht van de Gemeente Utrecht.

Projectteam:

dr. Marinke Steenhuis, drs. Chawwah Six, drs. Paula Klaver en
ir. Johanna van Doorn.

Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam

www.steenhuis-onderzoek.nl

www.urbanfabric.nl

© Steenhuis stedenbouw/landschap
en Urban Fabric, juni 2009.