

Geheel en deel - een ruimtelijke en cultuurhistorische analyse van Kanaleneiland

Als in het kleine het grote is samengebald, het geheel in het deel afleesbaar is,
dan kan het geheel zo'n deel niet missen.



Hester van Gent, 1 april 2019

In één keer ontworpen, in alles voorzien

Totaalplan

Op de plankaart van Kanaleneiland uit 1954, (hét Kanaleneiland, zoals de wijk eerder heette, het lidwoord moet er ergens in de jaren '80-90 van de vorige eeuw vanaf zijn gevallen), zijn straten, woonblokken en groenvakken getekend die samen een grote stadswijk vormen. Het plan is ontworpen op de huisvesting van 30.000 inwoners. Architectuurcriticus R. Blijstra noemt het Kanaleneiland in zijn boek 2000 jaar Utrecht (1969) vanwege die omvang dan ook liever een stadsdeel. Voor het eerst in de geschiedenis van de stad Utrecht wordt er een plan voor zo'n groot deel van de stad gemaakt én uitgevoerd. C. van der Stad, hoofdarchitect van de Utrechtse dienst Openbare Werken, ontwerpt het planconcept voor het Kanaleneiland. Zijn ontwerp wordt uitgewerkt door een team met naast Van der Stad de stedenbouwkundige en architect Fledderus, verantwoordelijk voor de supervisie van het Kanaleneiland. Afhankelijk van het te bespreken onderwerp schuiven ook personen met een andere achtergrond aan, zoals de landschapsarchitecten Van J. Alff en B. Galjaard, die de parken, plantsoenen en het overige groen voor de wijk ontwerpen.

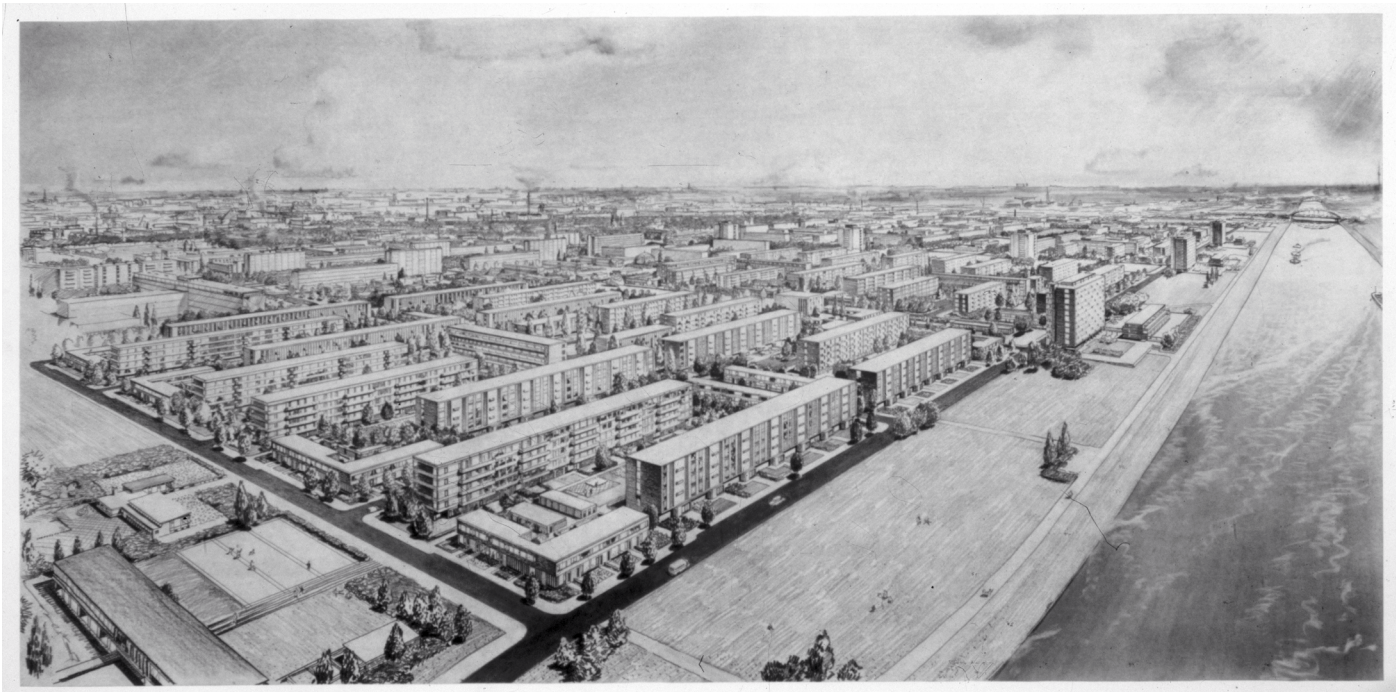
De wijk die wij tegenwoordig Kanaleneiland noemen, de stempelstad evenwijdig aan het Amsterdam-Rijnkanaal, is slechts een deel van het Kanaleneiland zoals Van der Stad dat had ontworpen. In zijn totaalplan is de industriezone aan het Merwedekanaal bepalend, evenals de Beneluxlaan in noord-zuidrichting en de wegen hier dwars op, met centraal in het ontwerp de Churchilllaan. Deze industriezone en wegen structureren de wijk: Van der Stad tekent twee woonstempelclusters ten westen van de Beneluxlaan, en twee woongebieden met groenkwadranten aan de oostkant, waarvan de meest zuidelijke het park Transwijk herbergt, als buffer tussen de woningen van Kanaleneiland en de industriezone langs het Merwedekanaal. Het deel van de wijk ten noorden van de Martin Luther Kinglaan sluit aan op Oog in al. Van der Stad verhuult de stevige verkeersbundels niet, maar neemt ze op in zijn plan. De Beneluxlaan maakt hij tot een groene hoogbouwallee waarlangs hij hoogbouw

flats van tien bouwlagen (op een plint) in een strakke rooilijn afwisselt door terug gelegen woonblokken in vier lagen, met groene velden aan de voet. Aan beide uiteinden van de weg ontwerpt hij verbijzonderingen: torens met een hoogte tot 20 bouwlagen. De noordelijke weg der Verenigde Naties voert hij als parkway langs groene vlakken met vrijstaande bebouwing. Voor de Churchilllaan zet Van der Stad een ander ontwerp-middel in. Deze laan doorloopt verschillende deelgebieden: de strakke rijen eengezinswoningen aan de oostzijde, gevolgd door park Transwijk, en de voorzieningen van de stempelstad aan de westkant. De Churchilllaan eindigt aan de westzijde in een langgerekt groenvlak dat haaks op het Amsterdam-Rijnkanaal ligt.

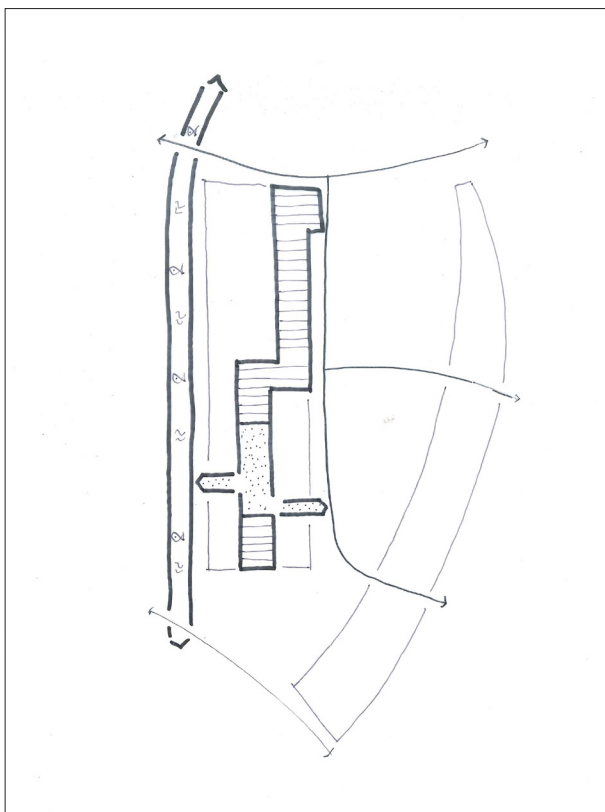
Eenheid in plaats

Het plan voor Kanaleneiland kenmerkt zich niet alleen door de eenheid in ontwerp, een totaalplan waarin groen, bebouwing en infrastructuur tot een samenhangend plan zijn uitgewerkt, het concept van Van der Stad is daarnaast karakteristiek door de eenheid van plaats. De wijk voorziet, conform de Wijkgedachte van die tijd, zoveel mogelijk in de verschillende behoeften van de bewoners. Het plan kent voorzieningen voor verschillende momenten op de dag, waaronder winkels, kerken, en sportvelden, en heeft daarnaast functies die gedurende een levensloop nodig zijn: van speelplekken voor klein en groot tot scholen en ouderenwoningen.

De op handen zijnde ontwikkeling van de Merwedekanaalzone plaatst het Kanaleneiland zoals Van der Stad dat voor ogen had in een nieuw perspectief. De transformatie van het bedrijventerrein tot woon- en werkgebied maakt dat Park Transwijk geen bufferrol meer hoeft te vervullen tussen de voormalige industrie en de woningen. Het park wordt een centrale groene plek in tussen de woonstempelstad van Kanaleneiland en de woningen aan het Merwedekanaal.



Vogelvlucht Kanaleneiland, gemeente Utrecht, ROVU afdeling Reproductie, 1958



Bajonetten: voorzieningenzone en het Marco Poloplantsoen



Ruimtelijke knoop

Eén gebaar, twee richtingen

Richting

Het getekende vogelvluchtperspectief van Kanaleneiland uit 1958 neemt de kijker mee naar wat tegenwoordig Kanaleneiland heet, de stempelstad aan het Amsterdam-Rijnkanaal. In de tekening is duidelijk het ontwerpprincipe van de eenduidige richting als drager van de wijk te zien: de noordoost-zuidwestlijn, evenwijdig aan het Amsterdam-Rijnkanaal (en al eerder vastgelegd in de Croeselaan en de Catharijnesingel, zie hiervoor ook de analyse van Paul Achterberg). De hoofdstructuur van de wijk, met de lange, rechte lanen, loopt hieraan parallel. Aan deze wegen situeert Van der Stad middelhoge flats in een rechte rooilijn, voor een optimale bezonning van de woningen en de velden tussen de flats. De lanenstructuur wordt onderbroken door smallere straten die haaks op het kanaal en de lanen staan. Ze worden begeleid door de koppen van de middelhoogbouwflats en de aaneengeschakelde eengezinswoningen. Daarnaast wordt de dominante lijn langs het kanaal doorbroken door vier haakse groenstroken: het Attleplantsoen, het Peltplantsoen, de uitloper van het Marco Poloplantsoen en het plantsoen van de Aziëlaan. (De groenstrook aan de Churchillaan was oorspronkelijk de middelste van deze groenstroken. Deze is inmiddels bebouwd door de aanleg van het plan Kanaleneiland-centrum).

De groenstroken steken als tanden van een kam de wijk in. De reep groen langs het Amsterdam-Rijnkanaal is de rug van de kam. Bij aanleg is deze strook de vormgegeven stadsrand: hiermee grenst Kanaleneiland aan het Amsterdam-Rijnkanaal, in 1951 aangewezen als nieuwe stadsgrens. Drie markante flats met een hoogte van tien bouwlagen vormen de stadsrandarchitectuur; als vooruitgeschoven posten zien ze uit over het kanaal. Stedenbouwkundig zijn de plekken waar de drie flats staan te beschouwen als ruimtelijke knooppunten. De schijfvormige gebouwen markeren de plek waar een groene tand samenkomt met de rug langs het Kanaal. Landschappelijk is deze samenkomst vormgegeven met een boomgroep, waaronder langs het kanaalwater is te zien voor wie vanaf de groenstrook in de richting van het Kanaal kijkt. Hier komen de belangrijkste elementen van Kanaleneiland samen. Vanaf hier ontrollen zich de lange Rooseveltlaan evenwijdig aan het kanaal en de groenstrook haaks daarop de wijk in, met aan weerszijden de ritmiek van de zich herhalende stempelbebouwing.

Het Amsterdam-Rijnkanaal wordt naast de nieuwe stadsrand en een structurerend element een recreatieve voorziening: als blijkt dat vee mensen, vooral jongeren, het kanaal gebruiken om in te zwemmen, plaatst de gemeente vanaf de '50 van de vorige eeuw jaarlijks kleedruimten en kasten met reddingsboeien langs het kanaal en brengt ze ladders aan tegen de beschoeiing.

Bajonet

De meeste voorzieningen - waaronder winkels, scholen en kerken - zijn verbijzonderingen in de wijk. De ontwerpers van Kanaleneiland hebben ze afwijkend ontworpen, door ze als bijzondere laagbouw vorm te geven (specifieke eengezinswoningen), te omgeven met groen (scholen) of door ze een expressieve vorm te geven (bibliotheek, kerken). Wat deze afwijkende functies met elkaar gemeen hebben is dat ze merendeels buiten de stempelstructuur in gescheiden zones zijn geplaatst. Hiervoor gebruikte Van der Stad de bajonet - een lijn met twee knikpunten - als structurerend principe. De zone met winkels, scholen, bijzondere laagbouw en zorg ligt als een bajonet in Kanaleneiland. Het ene uiteinde bevindt zich bij het (voormalige, homeopathische) ziekenhuis aan de noordrand van de wijk en loopt via de verbijzonderde laagbouw langs de Trumanlaan naar het winkelcentrum met hoogbouwtorens. Hier knikt de bajonet en volgt deze de richting van de Churchillaan, om bij het voormalige ROC (nu Krachtstation) opnieuw de oude richting op te pakken en aan de zuidkant van Kanaleneiland te eindigen met afwijkende woningbouw en een hoge flat die is gericht op de groenstrook langs de Aziëlaan.

Het Marco Poloplantsoen - het buurtpark dat Kanaleneiland-zuid in karakter doet verschillen van Kanaleneiland-noord - kent ook een bajonetopzet. Dit plantsoen (dat in eerdere ontwerpschetsen nog een kruisvorm had) heeft een bajonetopzet, waarbij de oostelijke uitloper het plantsoen met Park Transwijk verbindt, en de westelijke uitloper het plantsoen koppelt aan het Amsterdam Rijnkanaal. In die groene uitlopers is bijzondere bebouwing geplaatst: schoolgebouwen.

In de loop der jaren is Kanaleneiland getransformeerd. De grootste verandering heeft zich voorgedaan aan weerszijden van de Churchillaan. Daar is nieuwe woningbouw en een ROC met wijkbureau gebouwd als onderdeel van het project Kanaleneiland-centrum. Op die plek is de groene 'tand' verdwenen. Ook de positie van de wijk aan het kanaal is veranderd. In het Amsterdam-Rijnkanaal kan niet meer worden gezwommen, aangezien het water tegenwoordig een doorvaartroute is voor zwaar verkeer. Verder heeft de komst van Leidsche Rijn ervoor gezorgd dat Kanaleneiland niet meer de westrand van de stad is, maar nu centraal in Utrecht ligt. Die positie wordt versterkt door de recente ontwikkelingen van Leidsche Rijn Centrum en, in de nabije toekomst, de woonwijken Leeuwesteyn en Groenewoud. Te midden van deze ontwikkelingen onderscheiden de kenmerken van Kanaleneiland - licht, lucht en ruimte in een combinatie van hoge dichtheden, de nieuwe stedelijkheid die Van der Stad voor ogen had - zich doordat ze een hoge dichtheid verenigen met ruimte en groen in de directe woonomgeving.



Marco Poloplantsoen, door J. P. van Alff, 1967, CC BY 40

Eenheid in bouwmassa, groen en ruimte

Kanaleneiland gezien vanaf ooghoogte biedt een ander, gedetailleerder beeld dan het vogelvluchtperspectief. Gezien vanaf het maaiveld vallen nu ook de kleine verspringen op in de rooilijnen van de bebouwing. Ze zijn gerelateerd aan de omvang van het gebouw. De middelhoogbouw, waar het merendeel van de bebouwing in Kanaleneiland uit bestaat, is vier bouwlagen hoog op een plint en wordt binnen de stempels afgewisseld door haak- en rijvormige eengezinswoningen van twee bouwlagen. Beide bouwtypen vormen de begeleidende bebouwing langs de lanen en straten. Maar de rijen eengezinswoningen staan meer naar voren, de hogere flats meer naar achteren; waardoor het trottoir breed is ter hoogte van de flats en smaller langs de eengezinswoningen.

De groenontwerpers Van Alff en Galjaard hebben de overgang tussen trottoir en woongebouw met groen aangeduid. Aan de voorzijde van de eengezinswoningen bevindt zich een private tuin omgeven door een haag, en in het geval van de middelhoogbouwflats is de overgang vormgegeven als een collectieve groene voet die meestal tegen de plint aanligt en een enkele keer, in Kanaleneiland-Zuid, is los gelegd. De vormgegeven overgangen maken duidelijk hoezeer de disciplines van de stedenbouw en het groen met elkaar zijn verweven in het ontwerp van Kanaleneiland. Niet alleen zijn de langshevels van de bouwblokken begeleid door groen, de groenontwerpers verzachtten ook de koppen van de flats met een groen veld, vaak voorzien van bomen.

Een ander goed voorbeeld van de samenhang tussen groen en bebouwing is de manier waarop het Marco Poloplantsoen is ingebed in Kanaleneiland-Zuid. Wie bijvoorbeeld vanuit het plantsoen naar de flats aan de overzijde van het Marco Pololaan kijkt, ziet dat groene voet van de flat optisch functioneert als verlengstuk van het plantsoen, alsof de woongebouwen direct

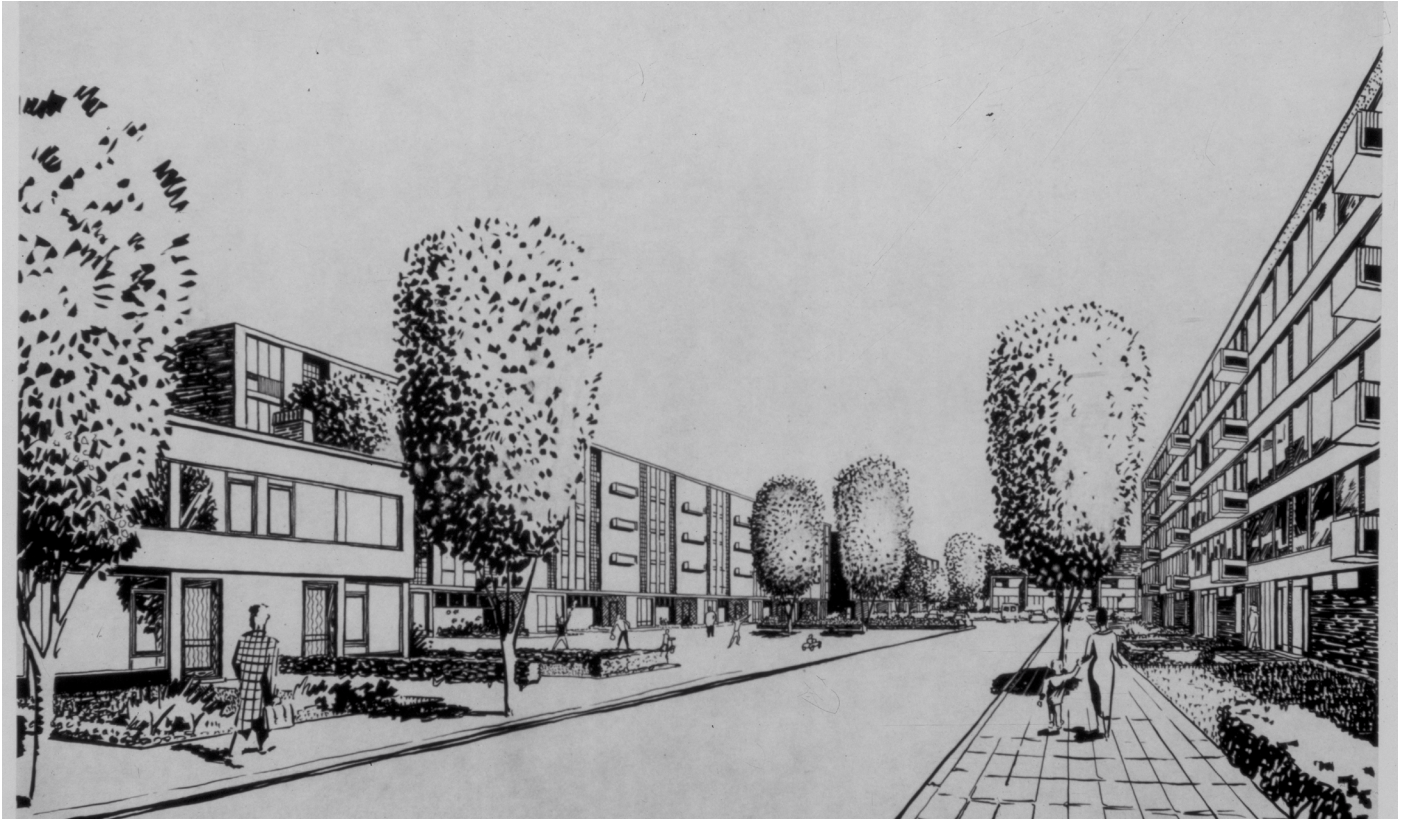
aan het park grenzen.

Lopend door Kanaleneiland wordt ook het verschil in sfeer duidelijk tussen de lange lanen evenwijdig aan het kanaal en de intiemere straten die daar haaks op staan. De lanen tonen zich formeel door de wegen en trottoirs die samen met de bomenrijen, de langgerekte middelhoge flats en hun collectief beheerde groene voet de richting van het kanaal benadrukken. De dwarsstraten refereren aan traditionele, informelere woonstraten. De tweelaagse eengezinswoningen met hun individuele voortuinen bepalen hier het straatbeeld. Aan de straat staan auto's langs geparkeerd. Naast de eengezinswoningen begeleiden de kopgevels van de middelhoge flats de straten. De flatkoppen zorgen voor een verspringend ritme in de hoogteopbouw van de bouwmassa's. En ze doen nog iets anders. Doordat de flats meestal aan beide zijden van de straat staan, markeren ze het feit dat de straat een onderbreking is van de lange lijnen; ze vormen een dwarsdoorsnede in Kanaleneiland. Dat is ook terug te zien in de architectuur. Waar de voor- en achterzijde van de flats gelede, gedetailleerd uitgewerkte gevels hebben, zijn de kopgevels soberder, als waren de flats afgesneden en de koppen dichtgezet.

De verknoping tussen buitenruimteontwerp, architectuur en stedenbouw is naast een karakteristiek van Kanaleneiland een kwetsbaarheid gebleken. Daar waar de groene voeten zijn versoberd oogt de lange laan schraal. En op de plekken waar de voortuinen van de eengezinswoningen zijn verhard en de haag is weggehaald, is het straatbeeld sober. Op plaatsen waar de middelhoge flats zonder oog voor de verfijning van de oorspronkelijke architectuur zijn gerenoveerd en in een afwijkende kleur beschilderd, detoneert het gebouw tussen de aangrenzende bebouwing.



Straat in Kanaleneiland



'Binnenruimte' tussen twee stempels, gemeente Utrecht, ROVU afdeling Reproductie, 1955



Amsterdam-Rijnkanaal, gemeente Utrecht, ROVU afdeling Reproductie, 1965-'70

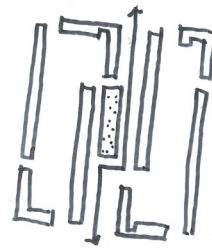
Van buiten naar binnen -

Waar de straat en het gesloten bouwblok samen de hoeksteen zijn van de 19e eeuwse stadsuitbreiding, is de stempel de kern van de meeste naoorlogse wijken. Dat geldt zeker voor Kanaleneiland. Hier zijn de stempels evenwijdig aan het Kanaal geplaatst, en vormen ze, zoals gezegd, met hun lange zijde de bebouwing langs de lanen, en met hun korte, kopse kanten de wanden van de dwarsstraten.

De basis van de stempel is het open bouwblok, opgebouwd uit twee evenwijdige, telkens herhaalde middelhoge flats van portieketagewoningen met daartussen individuele achtertuinten. De koppen van de bouwblokken zijn beëindigd met eengezinswoningen, aaneengeschaald in rijen of haken, die naar voren zijn geschoven ten opzichte van de flats, waardoor de rooilijn van de stempel verspringt. Ook de eengezinswoningen hebben - naast voortuinen - individuele achtertuinten aan de binnenzijde van het bouwblok. Achter de eengezinswoningen bevinden zich bergingen en meestal ook een speelplek voor jonge kinderen. In Kanaleneiland zijn deze stempels telkens samengevoegd tot een rechthoek van circa 150 x 170 meter. Kenmerkend voor Kanaleneiland is de manier waarop dat is gebeurd: beide stempels zijn spiegel-symmetrisch ten opzichte van elkaar geplaatst, waardoor de tussenruimte de vorm van een bajonet heeft gekregen. De weg in de stempel volgt de slinger van de bajonet. De uiteinden zijn smalle inprickers, begeleid door bomen. Ter hoogte van de knik in de weg bevindt zich het rustpunt: de verblijfs- en speelruimte waar bomen losjes zijn geplaatst

en waarnaast ruimte is voor parkeren. Beide functies zijn van elkaar gescheiden door een robuust plantvak. Door de verspringing in de rooilijn en het bajonetvormige openbaar gebied, is de ruimte tussen beide stempels als een royale hof die de bewoner of bezoeker binnenkomt. Het plein fungeert als een stedelijk interieur van waaruit de portiekflats en de eengezinswoningen zijn te betreden.

In de afgelopen jaren heeft de gemeente een aantal ruimten tussen de stempels heringericht, vanwege de soms sleetse uitstraling en de toename van auto's, waardoor de parkeerdruk werd vergroot. Deels kozen de gemeente en de corporaties voor een renovatie van de openbare ruimte (Kanaleneiland-zuid). In de noordelijkste kwadranten van Kanaleneiland is echter gekozen voor een herindeling van de openbare ruimte, waarbij het autoparkeren op het plein tussen de stempels een plek heeft gekregen.



- en weer terug

Wie vanuit de woning naar een plek buiten Kanaleneiland gaat, doorloopt eenvoudigweg de ruimten in omgekeerde volgorde; van de verblijfsruimte in het stedelijk interieur voeren de uiteinden van de weg weer naar de buitenzijde van het kwadrant; aan beide zijden mondt de weg uit in een woonstraat; deze straat doorkruist de lange lanen, komt uit in de voorzieningszone en vervolgens de oostzijde van Kanaleneiland, of eindigt in het langgerekte park met een wijds uitzicht over het Amsterdam-Rijn Kanaal.

Dat is wat de 'open stedenbouw' van Kanaleneiland vermagg: het ontwerp is een zorgvuldige opeenvolging van schaalniveaus die niet los van elkaar opereren, maar als met een onzichtbare spiraal met elkaar zijn verbonden. De verbijzonderde elementen, zowel in functie als in vorm, zijn geen individuele mar-

keringen, maar staan geclusterd in zones op het niveau van de wijk. De drie flats aan het Amsterdam-Rijnkanaal markeren de plekken waar Kanaleneiland zich aan de toeschouwer onthoudt. De herhaalde bouwmassa's waaruit de stempels zijn opgebouwd, vervullen een rol op elk schaalniveau. De middelhoge flat bijvoorbeeld is zowel een appartementengebouw, als deel van een straatwand, deel van de wand van een laan en soms ook deel van een wijkrand. En de opeenvolging van ruimten waaraan de bouwmassa's grenzen - de onzichtbare spiraal die van stedelijk interieur uitrolt naar de straat, de laan en ten slotte de rand van de wijk én andersom - maakt de schaalspelingen in de wijk geleidelijk en vanzelfsprekend.