

sneuvelden. U zult begrepen hebben, dat zij aan de zijde van de graaf van Holland (Willem IV) hadden gestreden.

In het onderschrift worden er slechts twee met name genoemd: Jan van Montfoort (= Jan I, burggraaf) en Roeloff van Montfoort (= Roelof, heer van Heulesteyn). De andere twee waren Willem (zoon van Zweder I) en Hendrik (volgens de catalogus Rijksmuseum een zoon van Willem de Rover doch volgens het werk van dr. M. P. van der Linden: De burggraven van Montfoort, p. 28, (1957) was genoemde Hendrik een zoon van Roelof de Rover).

J. G. M. Boon.

UTRECHT ALS MONUMENT

Van ir. B. C. van Beusekom plaatsen wij de onderstaande samenvatting van een beschouwing over de binnenstad van Utrecht, die te omvangrijk was om op te nemen. Hoewel verschillende van de hier genoemde zaken al eerder aan de orde kwamen, geven we deze opmerkingen toch door.
Redactie Oud-Utrecht.

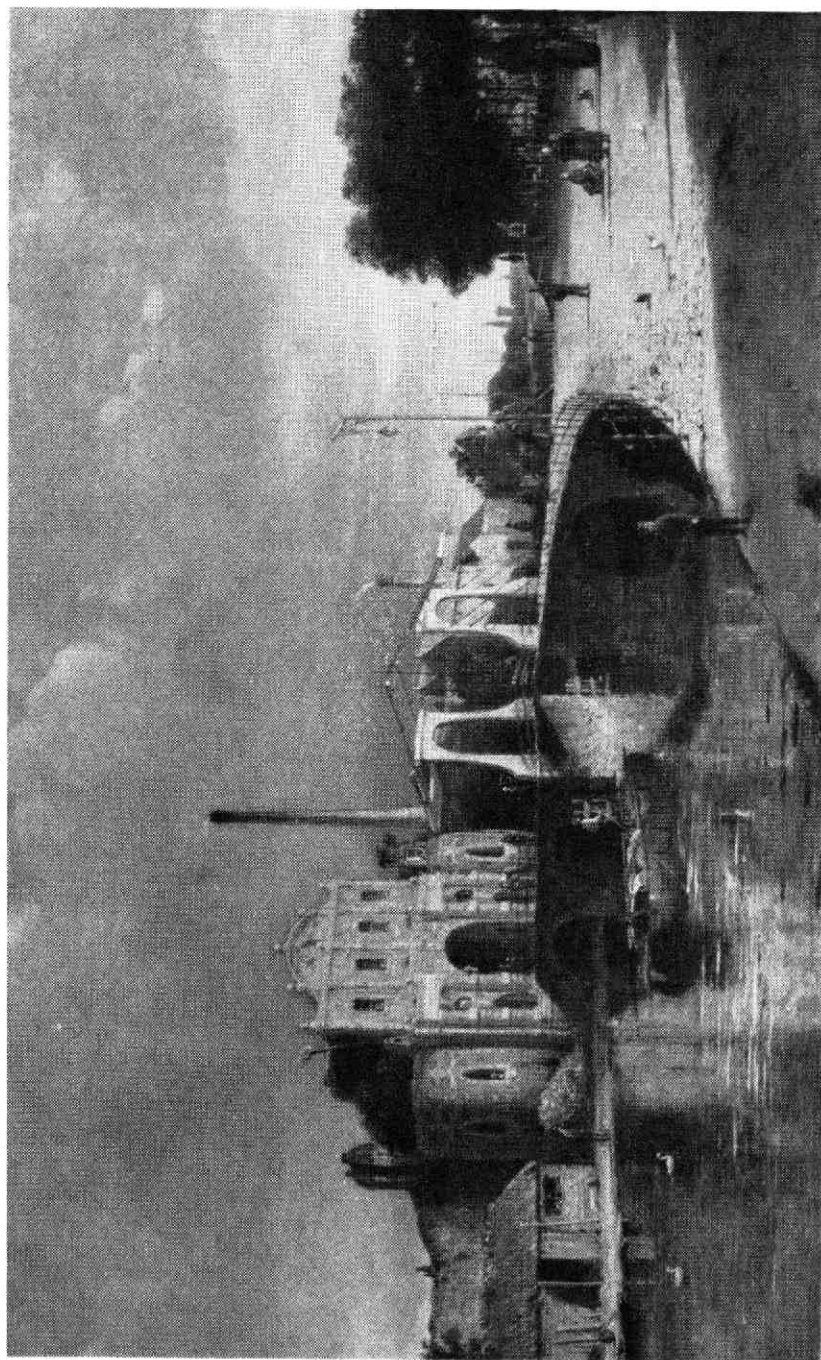
Thans reeds voorziet de Monumentenwet in de mogelijkheid bepaalde stedelijke ruimten tot „beschermd stadsgezicht”, tot monument dus, te verklaren. In feite echter is iedere oude stadskern in zijn totaliteit een monument. Weliswaar een monument, dat voortdurend wijzigingen ondergaat, maar dat qua structuur veelal vanaf de middeleeuwen tot diep in deze eeuw onaangetast bleef. Zeker geldt dit voor het in de middeleeuwen zulk een voorname plaats innemende Utrecht.

Het is mijns inziens mogelijk, deze stadskern in zijn geheel te behouden en deze als waardevol cultureel centrum aantrekkelijk te maken, zonder dat er aan de hedendaagse eisen te kort wordt gedaan.

1. De gegeven begrenzing van de singels moet als uitgangspunt genomen worden. Wil er een duidelijke afgrenzing van de oude stad blijven bestaan, dan moeten deze in hun volle omvang worden gerespecteerd. Daarbinnen kan het stratenplan, benevens de verhoudingen tussen breedte en hoogte in al hun varianten, blijven bestaan, mits op doeltreffende wijze de binnenterreinen worden ontruimd, bijvoorbeeld door de verplaatsing van industrieën naar de gebieden buiten de singels, zodat meer groen het wonen in de binnenstad weer aantrekkelijk kan maken.

Het autoverkeer moet tot een minimum beperkt blijven, uiteraard met uitzonderingen voor snel hulpverlenende diensten, artsen, taxi's, kleine bussen. Het laden en lossen van grote stukken zou naar de nacht verplaatst moeten worden, zoals in het oude Rome al noodzakelijk bleek.

Prof. dr. ir. J. T. P. Bijhouwer merkte nog kortgeleden in een voordracht op: „Steden zoals Boston, die de stormvloed (van auto's) heb-



Catharijnepoort en Catharijnebrug te Utrecht naar een schilderij van Jan Weissenbruch (1822—1880). De hoge schoorsteen en de bedrijfsgebouwen in het midden ter plaatse waar nu de jaarbeursgebouwen staan, behoren bij de gasfabriek van W. H. de Heus. Op de achtergrond de spits van de toren der Geertekeerē. Ernaast de lang verdwenen Smeetoren bij de Bartholomeibrug.

ben pogen te bedwingen door het verkeer langs vlotte banen tot in de stadskern te voeren en de parkeernood hebben pogen te lenigen, hebben daarmee de Entwertung aller Städtischen Werte alleen maar versneld. Met vrees zie ik de gevolgen van IJtunnel en IJtunnel-toegangstracees tegemoet".

In eerste instantie moet de binnenstad een winkel-, ontmoetings- en wandelcentrum blijven en de snelheid van een auto — alsmede de plaats, die deze inneemt — is hiermee in strijd.

2. Essentieel is dus ook het behoud van de bolwerken en de plantsoenen. Zijn niet juist de „groene” ruimten kenmerkend voor een stad? Men zie „De open ruimte als vormgevend stedenbouwkundig element” van de bekende stedenbouwkundige jhr. ir. J. de Ranitz in Bouw van 9 februari 1963.

3. Ter verhoging van de gezelligheid moeten de kermissen en markten (behalve de veemarkten) weer zoveel mogelijk in de binnenstad — Vreeburg, Neude, Breedstraat, Janskerkhof en ook op mogelijk nog te creëren binnenruimten — in ere worden hersteld respectievelijk in stand blijven.

4. Een rondweg rond de stad kan gerust op wat ruimere afstand komen, wanneer er vandaaruit bussen, toegangswegen, tot de singels gaan.

Uiteraard moeten in aansluiting daarop parkeergelegenheden geschapen worden, hetzij bovengronds, ondergronds, in de vorm van parkeergarages of op welke wijze dan ook. Het bedekken van het gewone grondvlak op rij- en loopniveau met een enkelvoudige laag auto's betekent nabij een stadscentrum wel een heel oneconomisch grondgebruik.

5. Op de raakpunten van de toegangen met de singels kunnen warenhuizen, kantoren en hotels worden opgetrokken, bijvoorbeeld nabij de Catharijnebrug, de voormalige Tolsteeg- en Wittevrouwenpoorten enzovoort. Ze komen dan los van de bebouwing der binnenstad te staan, maar zorgen dat het winkelend publiek voor de zaken in de binnenstad behouden blijft. Het is zelfs denkbaar dat het bevoorraden van deze warenhuizen, zonder enige hinder kan geschieden via de singel-waterwegen. Indien de binnenstad Utrecht geen harmonische mogelijkheden schept voor het stichten van warenhuizen, komen deze er volgens mij toch, maar dan buiten de kern en wel daar waar voldoende parkeergelegenheid gemaakt kan worden.

6. Voor al datgene, wat qua schaal niet met die van de binnenstad te rijmen is, wat sterk verkeers-aantrekkelijk is en wat daar ook niet noodzakelijk hoeft te zijn moet plaats gevonden worden buiten de singels. Dergelijke elementen kunnen dienen ter verlevendiging van de nieuwe woonwijken die — hoe aantrekkelijk ook opgezet — toch het gevaar van een zekere steriliteit in zich dragen.

B. C. van Beusekom.