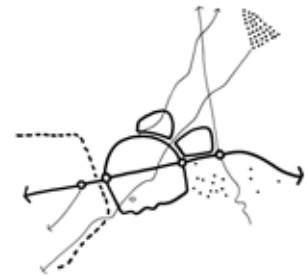
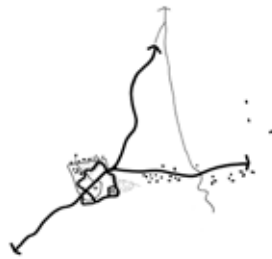


# Wageningen

## ontwikkeling van de stad en ideeën over de stad

Cultuurhistorische Waardenkaart Wageningen  
tussenrapportage module 2  
april 2016





# Wageningen

## ontwikkeling van de stad en ideeën over de stad

Cultuurhistorische Waardenkaart Wageningen  
tussenrapportage module 2

april 2016

Leon van Meijel  
van Meijel - adviseurs in cultuurhistorie, Nijmegen

Els Bet  
Els Bet Stedebouwkundige, Rotterdam

m.m.v.  
Maarten Wamsteeker, Luuk Keunen

in opdracht van  
gemeente Wageningen, afd. Monumentenzorg



# inhoudsopgave

<b>inleiding</b>	7
<b>synthese</b>	9
<b>deel 1 ontwikkeling van de stad</b>	
strategische stad	17
agrarische stad	23
industriestad	31
kennisstad	39
woonstad	45
<b>deel 2 ideeën over de stad</b>	
tot 1850	57
buurtschappen langs de historische structuurlijnen 1850-1905	59
eerste stadsuitleg rond de ontmantelde stad 1905-1953	61
planmatig inweven rond de ceintuurbaan 1953-1970	79
de blik op de uiterwaarden intermezzo	80
S.J. van Embden / OD205 1970 - 1985	111
compacte verstedelijking binnen de grenzen van de Allees 1985 - 2000	119
invullen van universiteitslocaties aan de stadsrand	
geraadpleegde bronnen	128
colofon	129



# inleiding

## stand van zaken

Sinds enkele jaren wordt gefaseerd gewerkt aan de Cultuurhistorische Waardenkaart van de gemeente Wageningen. De eerste, afgeronde fase had betrekking op het buitengebied. De tweede, lopende fase heeft betrekking op de bebouwde kom. Afgerond voor de bebouwde kom zijn de kenmerkenkaart met de historisch geografische elementen, monumenten en beeldbepalende panden, alsmede de kenmerkenkaarten van het prestedelijke en stedelijke landschap. Deze kaarten met toelichting zijn de vorige keer besproken in de Klankbordgroep. Tijdens die bespreking is vanuit de Klankbordgroep de wens geuit om – vooruitlopend op de waardering - eerst ‘het grote verhaal’ van Wageningen op te tekenen. We willen namelijk het stedenbouwkundige schervenlandschap van Wageningen kunnen begrijpen. Welke omstandigheden, ontwikkelingen en overwegingen lagen ten grondslag aan de stadsontwikkeling en hebben geleid tot de schervenstructuur zoals we die nu kennen? Om die vraag te beantwoorden is het niet nodig om een uitputtende geschiedschrijving na te streven; die is er namelijk al in de vorm van een lange lijst publicaties, met de *Geschiedenis van Wageningen* (Uitgeverij Blauwdruk, 2013) als belangrijk standaardwerk. Voor het beantwoorden van die vraag is evenmin onderzoek nodig op de schaal van het gebouw en het ensemble; dat overzicht is er namelijk al in de vorm van inventarisaties en de studie van ROOM. Wat nog wel ontbreekt - en waar deze studie zich op richt - is een verhelderende duiding op de stedenbouwkundige schaal. Hoe tekent het verhaal van Wageningen zich af in de structuur van de stad? Hoe steekt de historisch gelaagde stedenbouwkundige structuur in elkaar? Hoe verhouden de samenstellende onderdelen van die stedenbouwkundige structuur (lees: ‘scherven’) zich tot elkaar?

## opgave en leeswijzer

In dit document worden de stedenbouwkundige ‘scherven’ van de eerdere kenmerkenkaart met elkaar én met de wordingsgeschiedenis in verband gebracht. Allereerst wordt in het eerste deel de ontwikkeling van de stad op hoofdlijnen in beeld gebracht. Als structurerende kapstok hiervoor dienen vijf structuurbepalende thema’s: de strategische stad, agrarische stad, industriestad, kennisstad en woonstad. Alle thema’s zijn verbeeld in tekeningen en toegelicht in tekst. Vervolgens worden in het tweede deel de planmatige ideeën over de stad op een rij gezet. Dit betreft een lange reeks vastgestelde plannen die de afgelopen ruim honderd jaar voor Wageningen zijn gemaakt op de schaalniveaus van de stad en de buurten. Aan bod komen alleen plannen met een substantiële omvang cq. herkenbare impact op de stad. Structurerend voor dit hoofdstuk zijn vijf tijdvakken omdat hierin telkens een ander stedenbouwkundig concept leidend is geweest voor de groei van de stad. De betreffende plannen worden afgebeeld en toegelicht. Analysetekeningen maken de structuur en het ruimte-idee van het plan inzichtelijk en tonen de aansluitingen van de nieuwe stad op de bestaande structuur. En tot slot: wat brengt de vergaarde kennis over de stadsontwikkeling en ideevorming ons aan inzicht over de stad anno 2015? Daarover gaat het afsluitende deel synthese.





# synthese

De matrix op de volgende vier pagina's maakt in één oogopslag vergelijkbaar wat de opeenvolgende stedenbouwkundige concepten voor Wageningen waren en wat daarvan terecht kwam. De snelle opeenvolging van onafgemaakte concepten verklaart het stedenbouwkundige schervenlandschap. Elk plan bevat een ander idee over de stad, en daarvan worden telkens slechts onderdelen uitgevoerd. Het is boeiend om te ontdekken dat in elk nieuw plan de bestaande routes op een andere manier aan de nieuwe wegen worden vastgeknoopt. En dat er uiteindelijk veel niet doorgaat: geen Amsterdam Rijnkanaal, geen treinstation, geen rijksweg door de Gelderse Vallei met brug over de Rijn, geen woningbouw in de uiterwaarden. De verschuivingen in de ontwikkeling van Wageningen worden zichtbaar in de matrix. Het maakt begrijpelijk waarom de stad zo compact en brokkelig in elkaar zit en waarom een stevige ruimtelijk interne hoofdstructuur ontbreekt. Vooral langs het tracé van de voormalige Grintweg op de overgang van het hoge droge naar het lage natte landschap. Hier komen alle lijnen wonderlijk bij elkaar. De druk om te bouwen was lange tijd hoog, de ruimte echter beperkt en lang onzeker. Toch zit er plezier en ruimtelijke kwaliteit in de verkavelingen van Hamelakkers en De Nude. Daar zijn stad en landschap prachtig met elkaar verweven. Nadien zien we dat nauwelijks meer terug. Vanaf de zeventiger jaren zijn de wijken juist naar binnen gekeerd en door een groenstructuur afgeschermd van het landschap. Die groene buitenrand wordt later juist weer onderdeel van de interne wijkstructuur. Veel onderdelen krijgen zo gaandeweg een andere betekenis.

Wageningen anno 2015 met een periodisering van de bouwvelden (links), het huidige planconcept (onder) en een periodisering van de wegenstructuur (rechts).



## topografie

### **tot 1850:**

buurtschappen  
langs historische  
structuurlijnen

Wageningen ligt op het knooppunt van wegen. De vesting en de buurtschappen liggen als een kralenketting op de overgang van hoog en droog naar laag en nat. Strategisch gelegen op de grens van het Sticht en Gelre, aan de doorgaande route van Utrecht naar Arnhem, op de grens van de Gelderse Vallei en het Veluwemassief en op korte afstand van de Rijn.



## structuurplan



### **1850-1905:**

eerste stadsuitleg  
rond de ontmantelde  
vesting

Buiten de vesting verdicht de bebouwing zich langs de Grintweg in noordoostelijke richting en langs het deels gewijzigde tracé van de Rijksweg in oostelijke en in westelijke richting. De eerste uitbreidingen vormen 'knopen' net buiten de stadspoorten en op de Wageningse Berg duiden 'krullen' op buitens en villabuurtjes.



### **1905-1953:**

planmatig inweven  
rond de ceintuurbaan

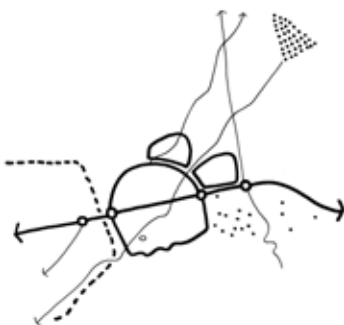
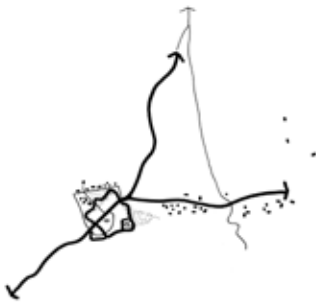
Het model van de stad volgens het uitbreidingsplan uit 1922: compacte buurtjes aan een ceintuurbaan als hoofdstructuur en ruimtelijke drager. In het westen een groot industriegebied gekoppeld aan de haven, in het oosten uitbreidingen rond de Eng.



**planconcept**

**wegenstructuur per planperiode**

**bebouwing per planperiode**





## topografie

### 1953-1970:

blik op de uiterwaarden

Het model van de stad: zo compact mogelijk rond een nieuw centrum. De ceintuurbaan wordt omgebogen tot een randweg: de Van Uvenweg. Deze stadsrand volgt nog steeds de landschappelijke overgang tussen hoge en lagere gronden. In het zuiden maakt het Uiterwaardenplan een rand langs de Rijn.



## structuurplan



### 1970-1985:

compacte verstedelijking binnen de grenzen van de Allees

Het model van de stad: De randweg wordt uitgebogen naar een orthogonale verkeersstructuur. Uitbreidingen keren zich naar binnen en richten zich niet meer op het landschap. De Allees vormen de grens tussen stad en landschap.



### 1985-2000:

invullen universiteitslocaties a/d stadsrand

Het model van de stad: De vrijgekomen gronden aan de buitenzijde van de Allees worden bebouwd. De overgang naar het landschap is niet meer vanaf de hoofdstructuur waarneembaar maar wordt wel verwerkt in de structuur van de nieuwe buurtjes. De bouwperiodenkaart maakt de brokkeligheid rond de Grindweg goed zichtbaar.



**planconcept**



**wegenstructuur per planperiode**

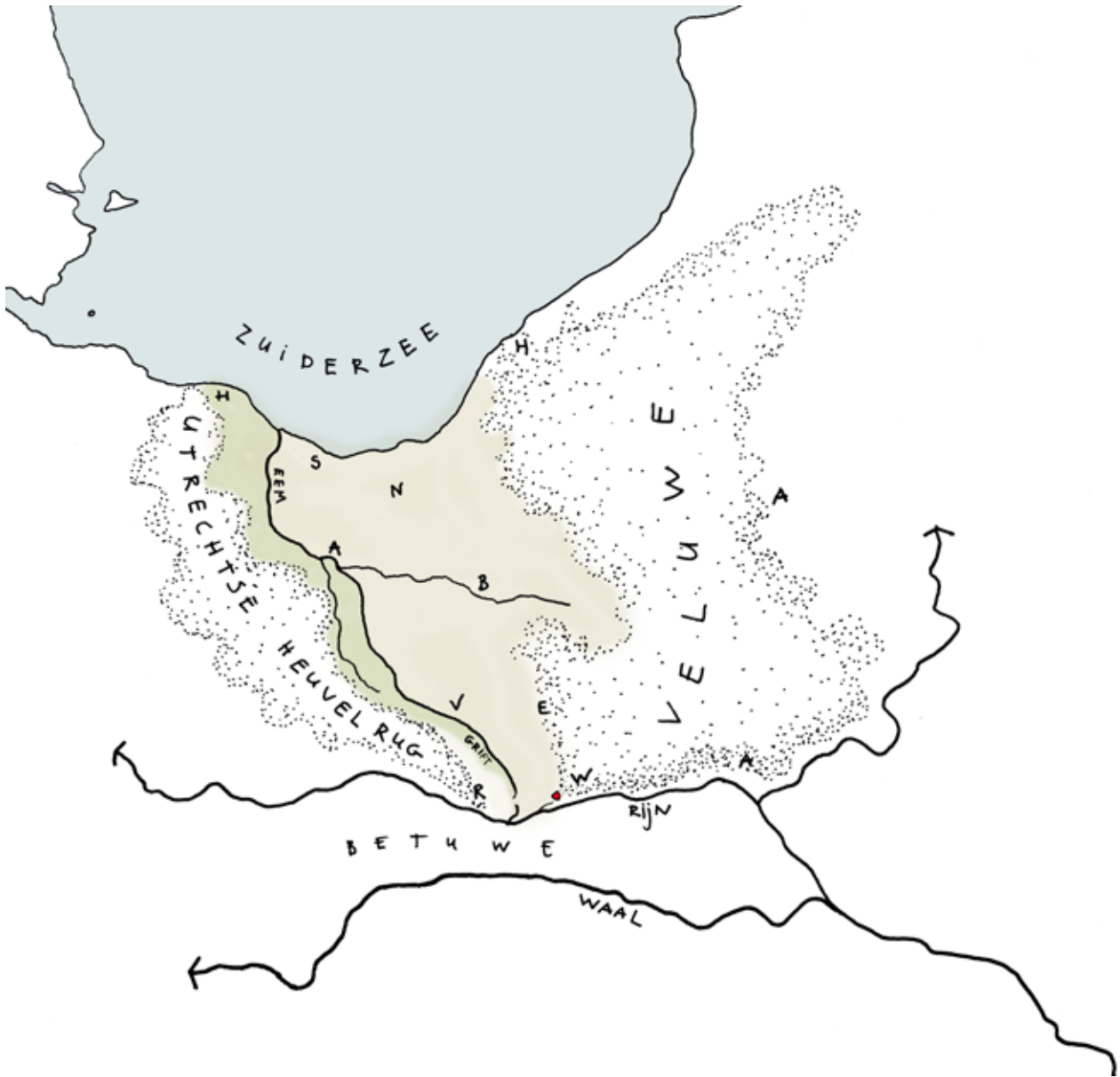


**bebouwing per planperiode**



# deel 1

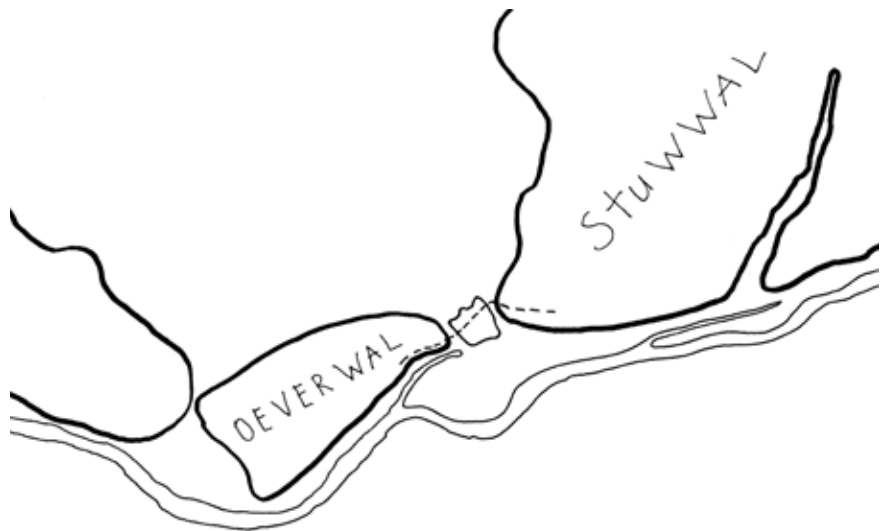
# ontwikkeling van de stad



De Gelderse Vallei tussen de Utrechtse Heuvelrug en de Veluwe. De Eem en Grift vormen de grens tussen Gelre en het bisschoppelijke Sticht. Wageningen (W) ligt op de zuidwestelijke punt van de Veluwe, aan de Rijn en uitziend over de Betuwe.



# strategische stad



Wageningen ligt op het smalste stuk van de Gelderse Vallei en maakt met de Hoogstraat de verbinding tussen de oeverwal en de stuwwal.

Bepalend voor de strategische ligging van Wageningen in de late middeleeuwen was de landschappelijke situatie. De stad lag namelijk:

- Tussen de twee stuwwallen van de Utrechtse Heuvelrug en het Veluwe-massief, op het zuidelijke uiteinde van de Gelderse Vallei; op de plek waar de drassige laagte tussen de Grebbeberg en de Wageningse Berg het smalst was dankzij een oeverwal ter plaatse van de Nude. In deze oost-westrichting liep de belangrijke handelsroute van Utrecht naar Arnhem over Wageningen.
- Op korte afstand van de Rijn nabij een plek die vanouds als oversteekplaats werd gebruikt: een doorwaadbare plek en later het Lexkesveer als schakel in een zeer oude handelsroute in noord-zuidrichting (richting Betuwe en Nijmegen).

Niet landschappelijk maar eeuwenlang wel politiek relevant was de ligging van Wageningen nabij de grens van het hertogdom Gelre en het bisschoppelijke Sticht. Het laaggelegen natte veengebied tussen De Grift en de Slagsteeg diende als defensieve scheiding. Halverwege de 18e eeuw ging het als inundatiegebied onderdeel uitmaken van de Grebbelinie.



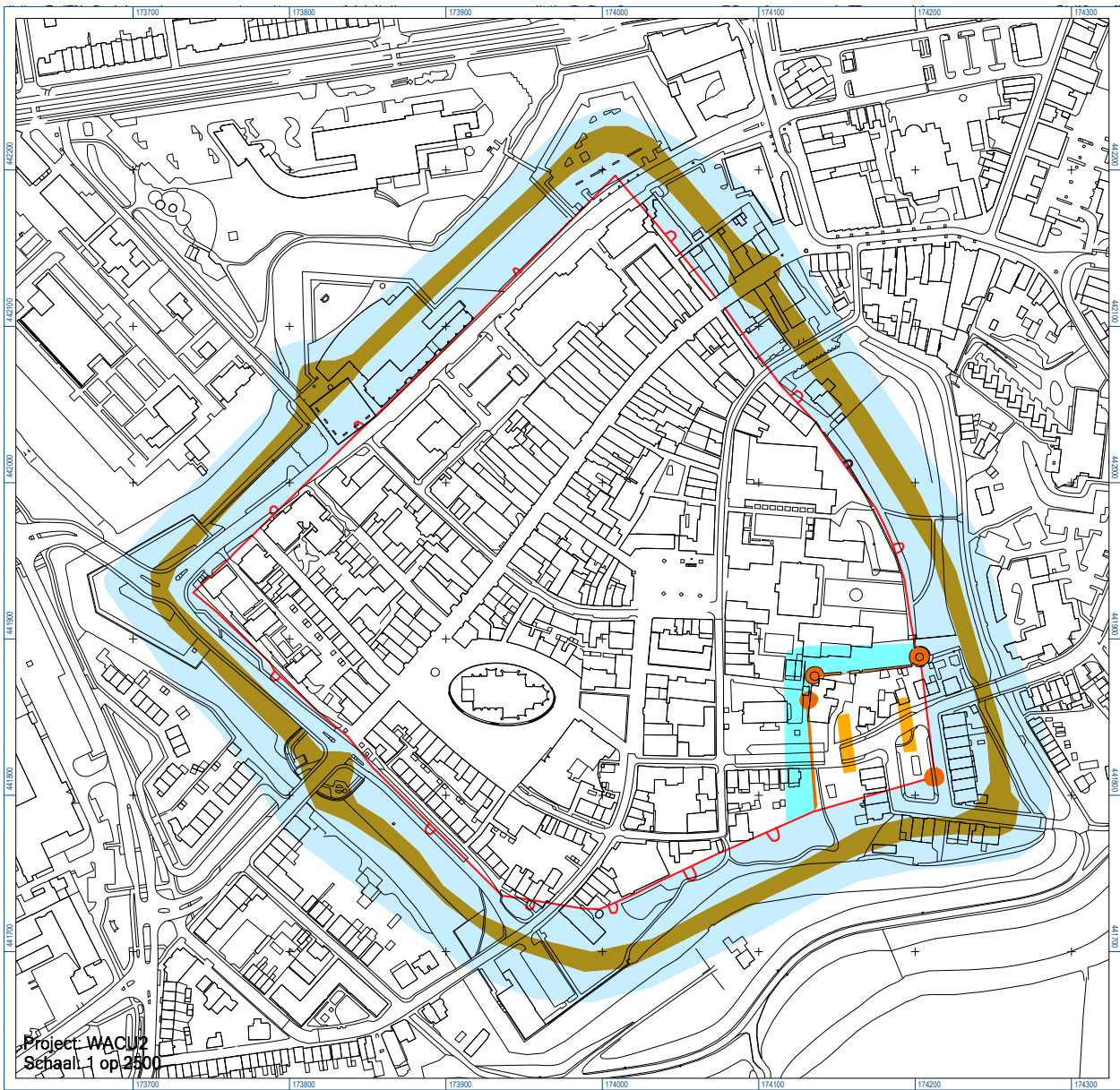
De vesting Wageningen ingeklemd tussen de stuwwal en oeverwal (in de kaart van v Deventer 1562). De Dijkgraaf voert water aan naar de gracht (1) en een oude rivierarm voert het water van de gracht af naar de Rijn (2). De Oldendam (3) met Huize De Lawick beschermt de vesting tegen wateroverlast vanuit de Vallei. Binnen de vesting ligt het kasteel (K) en buiten de vesting liggen de versterkte huizen Tarhorst (T) en Wolfswaard (W).

Kortom, Wageningen was een militair strategisch gunstig gelegen stad van waaruit de omgeving goed in de gaten gehouden kon worden. Daarom was Wageningen van bijzondere betekenis voor de hertog van Gelre, en kreeg het versterkingen en stadsrechten (1263). De bouw van de vestingwerken begon in de 13e eeuw met de aanleg van een dubbele gracht met kringwal en een stadsmuur met torens, wallen en twee stadspoorten. Het water in de gracht werd aangevoerd via de Dijkgraaf en afgevoerd via een oude rivierarm op de Rijn. Tot in de 17e eeuw werd de vesting regelmatig gemoderniseerd en uitgebreid met o.a. rondelen, bastions en bolwerken (zie de reconstructies op de volgende twee pagina's).

Buiten de vesting lagen de versterkte huizen Wolfswaard (bij de Rijn) en Tarthorst (ten noorden van de stad). De Wolfswaard was een Stichtse leen, werd rond 1805 afgebroken en leeft voort in een boerderij ter plaatse met dezelfde naam. Tarthorst zou door de hertog van Gelre zijn gebouwd als defensief middel tegen het Stichtse 'Ter Horst' in Rheden. Dit versterkte huis werd vóór 1752 afgebroken. Ook hier staat een boerderij waarin de naam Tarthorst voortleeft.

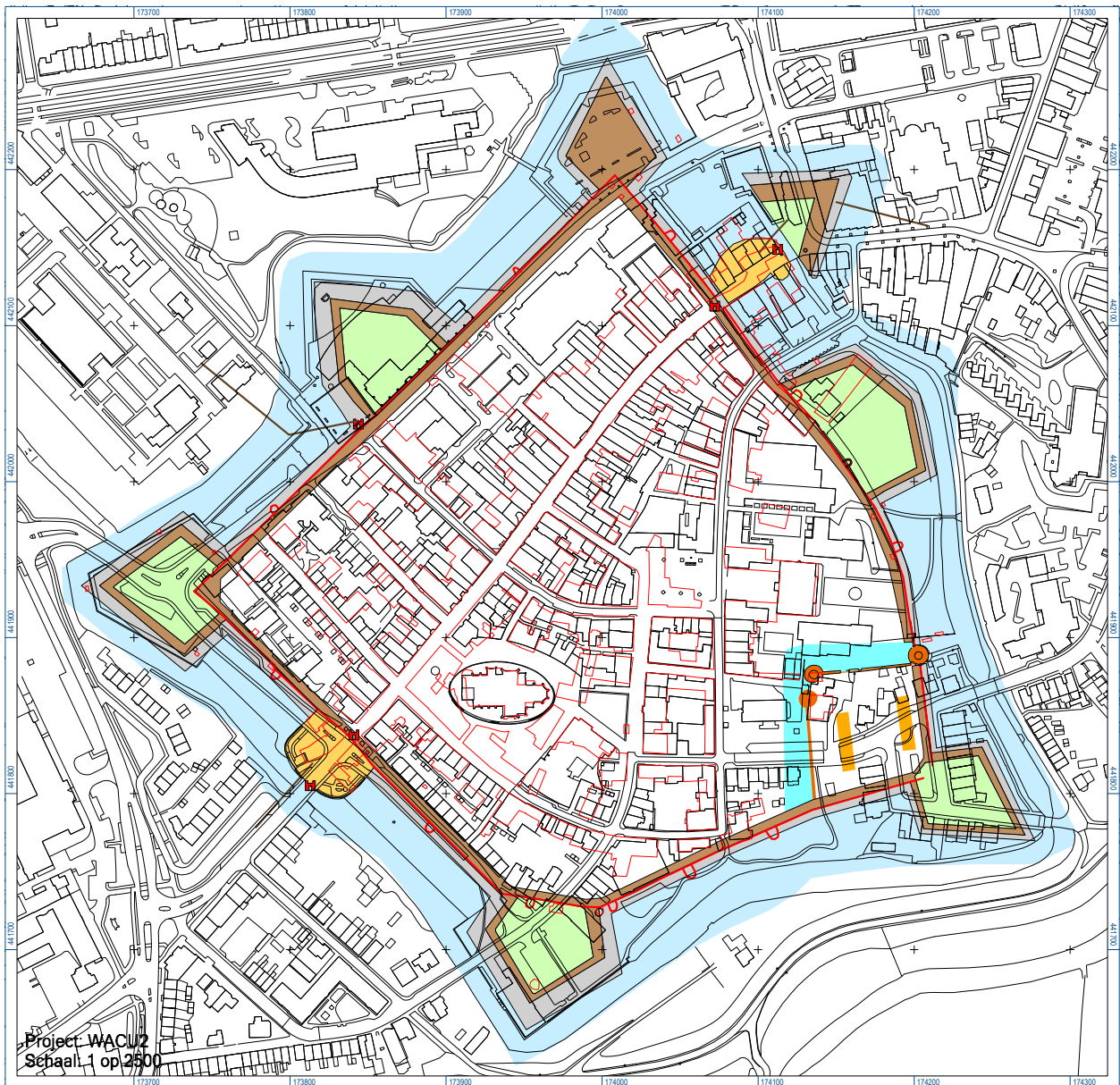
Binnen de vesting lag een bebouwingsconcentratie rond de Hoogstraat (mogelijk onderdeel van de oude doorgaande kade) en rond de Achter- of Herenstraat. Daaromheen was eeuwenlang veel onbebouwde ruimte binnen de vesting, hetgeen het agrarisch karakter van de stad laat zien. In de zuidoostelijke hoek werd in de periode 1500-1528 in opdracht van de hertog van Gelre een kasteel gebouwd. Dat kasteel – feitelijk meer een legeringsplaats – bestond uit een carrévormige wal en gracht, een muur met hoektorens, poortgebouw en woning, en een binnenterrein met legeringsgebouwen en paardenstallen.

Het kasteel en de vesting verloren na 1672 hun defensieve functie. Bij het kasteel werden de grachten gedempt, de verdedigingsmuren, torens en bijgebouwen gesloopt, en het voormalige poortgebouw verbouwd tot woonhuis (later politiebureau en thans museum). Ook de vestingwerken raakten in verval. In de 18e eeuw werden de bastions afgevlakt, de grachten versmald en de gracht in het noordoosten gedempt. Halverwege de 19e eeuw volgde een groot aantal sloopwerkzaamheden en de aanleg van het Noorderplantsoen naar ontwerp van K.G. Zocher en het Emmapark in 1894. Na de Tweede Wereldoorlog volgde nog wat historiserend herstel aan de vestingwerken, maar in de jaren zestig, zeventig en tachtig ging de gemeente ook over tot de omvorming ervan tot verkeersstraten en parkeerterreinen met flankerende woonblokken en stedelijke voorzieningen.



Reconstructie van de vestingwerken in 1562 (bron: RAAP), geprojecteerd op een actuele ondergrond.

- gracht
- stad
- wal
- kasteel
- kasteelgracht
- kasteelommuring
- ligging oudste stadsmuur



Reconstructie van de vestingwerken in 1646 (bron: RAAP), geprojecteerd op een actuele ondergrond.

- kasteel
- kasteelgracht
- kasteelommuring
- poortcomplex
- flank
- terreplein
- wal
- bebouwing 1830





landschapstypen

- |   |   |   |                       |
|---|---|---|-----------------------|
|  | rivier en uiterwaarden                    |  | stuwwal               |
|  | oeverwal                                  |  | kampongginning en Eng |
|  | komontginningen                           |  | Wageningen            |
|  | broekontginningen                         |  | Rhemen                |
|  | veenontginningen rond Kromme Eem en Grift |  | Grebbeinie            |

# agrarische stad

Het veelvormige landschap was en is niet alleen bepalend voor de ruimtelijke verschijningsvorm van het buitengebied, maar ook voor de stad. In de gemeente kan op hoofdlijnen onderscheid worden gemaakt in de volgende landschappen, elk met een eigen karakter en ontstaansgeschiedenis (voor een meer specifieke onderverdeling zie module 0, § @@).

## **rivierenlandschap**

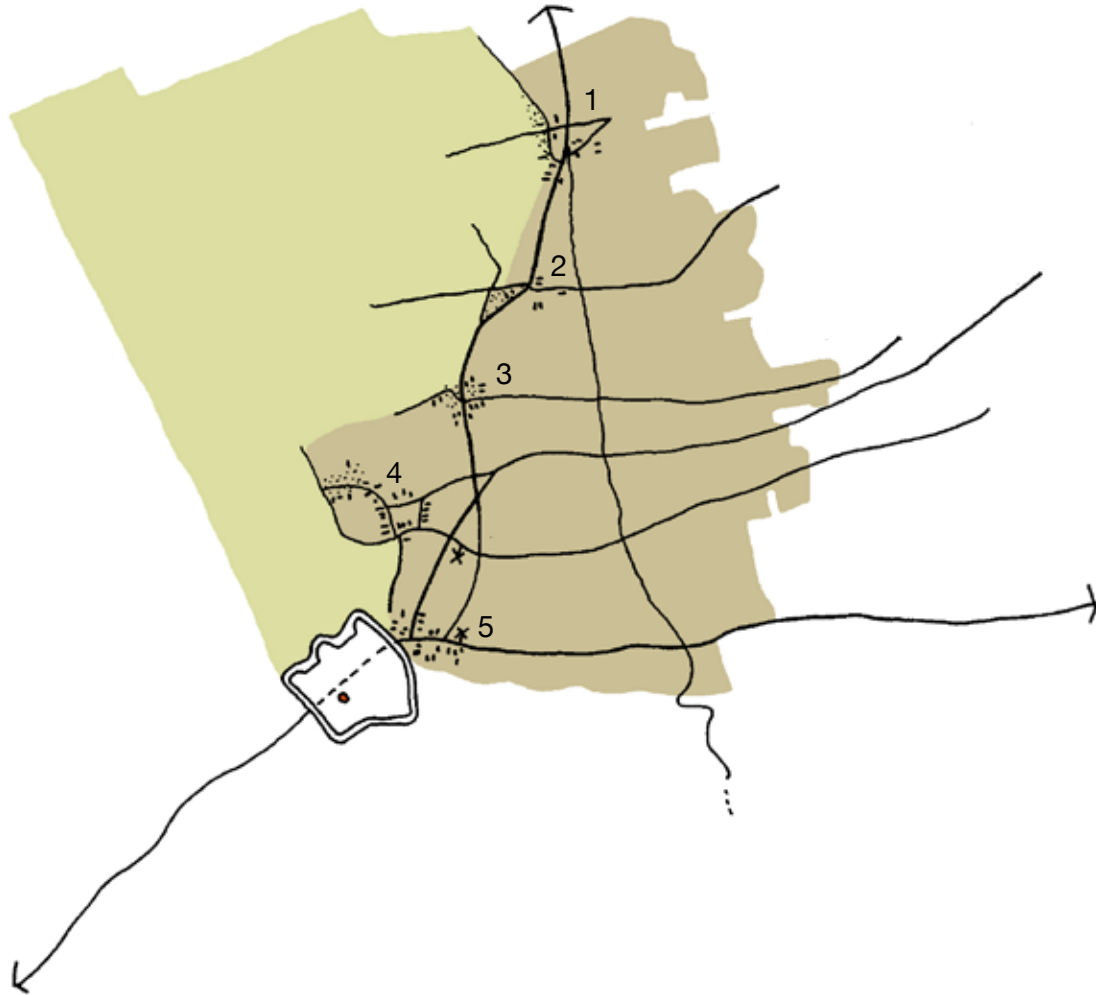
Dit landschap in het zuiden en zuidwesten van de gemeente Wageningen bestaat uit een buitendijks en een binnendijks gebied waarbij de Grebbedijk de scheidslijn vormt. In dit gebied stonden vanouds relatief grote boerderijen met veel land, waardoor de bebouwingsdichtheid hier gering was.

- Het buitendijkse gebied bestaat uit uitgestrekte uiterwaarden met kaden, geulen, onregelmatige indeling en enkele hoogwatervrije terreinen voor boerderijen, veerstoep en steenfabrieken (zie § industriestad). Lange tijd was hier vooral gras- en akkerland, maar vanaf de 19e eeuw domineert de winning van klei, en later ook zand en grind.
- Het binnendijkse oeverwallengebied ligt ten westen van de binnenstad. De Haarweg vormt de scheidslijn tussen hoger gelegen kleigronden in het zuiden en lager gelegen natte komgronden in het noorden. De hoge kleigronden zijn vanouds kleinschalig, onregelmatig en besloten met akkers, weilanden en boomgaarden. Later is daar meer bebouwing aan toegevoegd, waaronder de naoorlogse wijk De Nude. De lage komgronden hebben zware natte klei en zijn strookvormig ingedeeld met grasland, sloten en rijen bomen. Na de Tweede Wereldoorlog vestigden zich hier allerlei universitaire vakgroepen met proefvelden (zie § kennisstad).



## **veen- en broeklandschap**

Het weidse landschap van de Gelderse Vallei in het westen en noordwesten van de gemeente Wageningen bestaat grofweg uit de ontgonnen veen- en broekgronden van het Binnenveld.

- Deze lage en natte kwelgronden werden in hoofdzaak vanaf de 14e eeuw ontgonnen in rationele rechthoekige structuur van stegen, ontwateringsloten, lanen en blok- en strookvormige percelen. Eeuwenlang werd hier nauwelijks gewoond. De boeren uit de buurtschappen gebruikten deze gronden als weide- en hooiland. In de 19e eeuw streken hier tuinders en fruitkwekers neer. In de twintigste eeuw verdween een deel van dit landschap onder nieuwe uitbreidingswijken, waarbij in meer of mindere mate de landschappelijke structuur is doorgezet in het nieuwe stratenpatroon, zoals in Noordwest en Nieuw Kortenoord (zie deel 2, § 1985-2000).



Buurtschappen op de overgang tussen de hoge en lage gronden. Weidegronden in het lagere en nattere broeklandschap. Akkers op de glooiende Eng. Bos en heide voor de jacht, kap, begrazing en plaggen op de Veluwe.

-  kampongginning en de Eng
-  broekontginning
- 1 De Peppeld
- 2 Leeuwen met Bosweg
- 3 Dolder met Doldersteeg
- 4 Brakel met Geertjesweg en Harntjesweg
- 5 Oud Wageningen met Molenweg / Generaal Foulkesweg









### **stuwwallandschap**

Dit geaccidenteerde landschap in het oosten van de gemeente Wageningen bestaat grofweg uit de open en glooiende Wageningse Eng en het hogerop gelegen bosgebied. Vanaf de prehistorie waren deze hoge en droge gronden bewoond. In de middeleeuwen ontstaan lager - op de westflank van de Eng op de overgang naar het drassige Binnenveld - de buurtschappen Brakel, Dolder, Leeuwen en De Peppeld, alsmede de bewoningsconcentraties rond de Stadsbrink en Vierhuizerbrink (dat patroon loopt overigens in noordelijke richting door op het grondgebied van de gemeente Ede).

- De open en glooiende Wageningse Eng begon als een verzameling losse bouwlandkampen. Deze akkers groeiden vooral in de 11e en 12e eeuw aaneen tot één grote Eng, die blok voor blok steeds verder bergopwaarts uitbreidde en vóór 1570 in zijn maximale omvang afgerond moet zijn geweest. De Eng werd ontsloten door evenwijdige zandwegen in oost-westrichting: Molenweg (Gen. Foulkesweg), Harnjesweg, Geertjesweg, Dolderstraat, Bosweg. Aan de Molenweg stonden de korenmolens 'De Eendracht' en 'De Ooievaar'. Veel later werd aan de Harnjesweg korenmolen 'De Vlijt' gebouwd. Gedurende de 20e eeuw is het westelijke en zuidelijke deel van de Eng verdwenen onder uitbreidingswijken met behoud van de flauwe helling, steilrandjes en ontginningslijnen. Bovendien zijn in het restant van de Eng verspreide bebouwing, sportvelden, volkstuinten en opgaande begroeiing toegevoegd.
- In het hogerop gelegen bosgebied gingen landheren jagen en hadden boeren het recht van kap, begrazing en plaggen. Dat verklaart de wild- of veewallen, de paden en de open akkers, maar ook het ontstaan en weer verdwijnen van heidevelden. In het kader van de herbebossing ontstonden hier in de 19e eeuw landgoederen zoals 'Oostereng' (1848, een eeuw later een 'leerbos' voor landbouwhogeschool), 'Kortenburg' (1881, het latere 'Oranje Nassau's Oord') en 'Belmonte' (1843, sinds 1951-1953 arboretum). Kenmerkend voor deze buitens in het bosgebied zijn de parkachtige aanleg met wandelpaden, zichtassen, vijvers en lanen (zie ook § woonstad).



infrastructuur

-  wegen
-  spoorlijn
-  tramlijn
-  Rijn
-  Nieuwe Kanaal en Grift
-  Wageningen

getekend op de topografische kaart 1934

### **infrastructuur**

Voor de ontwikkeling en ontsluiting van Wageningen was een aantal infrastructurale routes zeer bepalend. Van belang voor de betekenis van Wageningen als militair-strategische stad waren vooral de haaks kruisende waterwegen Rijn en Grift / Kromme Eem, alsmede de haaks kruisende landwegen in noord-zuidrichting (tracé Diedenweg – Holleweg) en oost-westrichting (Grebbedijk – Hoogstraat – Molenweg / Gen. Foulkesweg). Deze routes waren natuurlijk ook van belang voor de ontwikkeling van Wageningen tot bescheiden handelsstad.

Dat netwerk over land werd in 1819-1822 versterkt door de Rijksweg Utrecht – Arnhem (aanvankelijk door de binnenstad en later er bovenlangs) en in 1848 door de Grintweg van Wageningen naar Nijkerk.

In de tweede helft van de 19e eeuw werd daar een netwerk over rails aan toegevoegd. De spoorlijnen Utrecht via Ede naar Arnhem (1845; de variant door de uiterwaarden haalde het niet) en de spoorlijn Amersfoort via Rhenen naar Nijmegen (1875) scheerden weliswaar op afstand voorbij, maar in de periode 1882-1886 takte Wageningen hierop aan met twee stoomtramtracés die elkaar - onafhankelijk - kruisten bij de huidige Stadsbrink waar voor de Edese lijn een station, loodsen en emplacement lagen. Beide tramlijnen trokken in de flank ervan bedrijvigheid aan (zie § industriestad). De verbeterde ontsluiting van Wageningen trok ook mensen aan die graag buiten wilden wonen in het natuurschoon rond de stad. Aanvankelijk waren dat vooral welgestelden en Indiëgangers (zie § woonstad). Later verschoof dat meer naar forenzen sinds de aanleg in 1929 van de rijksweg Ede – Arnhem en de omvorming daarvan in 1954 tot autosnelweg A12.



waterhuishouding

- 1 Dijkgraaf (afwateringsrichting Rijn)
- 2 Stadsgracht
- 3 afvoer naar de Rijn
- 4 Oldendam
- 5 Nieuwe Vaart
- 6 Grift

### **watersysteem**

Het watersysteem was en is bepalend voor de ruimtelijke verschijningsvorm van Wageningen. Er is sprake van twee systemen waarbij het tracé van de Grintweg ongeveer de scheidslijn vormt. Enerzijds de hoge stuwwal met water dat infiltreert en afstroomt, en anderzijds de lage vallei met opkwellend water dat afstroomt in westelijke richting naar de Grift.






Na de aanleg van de Grebbedijk werd de Gelderse Vallei vooral vanaf de 14e eeuw ontgonnen en kreeg het gebied een patroon van evenwijdige watergangen en zes stegen. De Dijkgraaf voerde schoon kwelwater aan naar de laag gelegen stadsgracht. Recent is deze functie overgenomen door de Rooseveltwetering die iets verder oostelijk ligt. Overtollig water in de gracht werd via de oude rivierarm geloosd op de Rijn. Vanaf de Dijkgraaf bovenlangs de binnenstad tot aan de Rijngraaf werd de zogeheten Oldendam aangelegd; vermoedelijk om het afstromende veenwater van het Binnenveld om de vesting heen te leiden. Deze dam volgde het tracé van de huidige Lawickse Allee.

In 1726 werd een kanaal gegraven van Wageningen naar De Grift. Deze Nieuwe Vaart of Nieuwe Kanaal verving een bestaande wetering en deed dienst voor de turfvaart op Veenedaal. Het kanaal had parallelwegen met bomen aan weerszijden en op de kop een haven met zwaairom en loswal (ter plaatse van de huidige kruising Troelstraweg en Costerweg). Deze Binnenhaven stond niet in verbinding met de Buitenhaven van de Rijn. Tussen 1908 en 1975 werd de Binnenhaven geleidelijk aan gedempt en ingekort tot aan de Ooststeeg, waarna ter plaatse de Kortenoord Allee werd aangelegd met behoud van de ventwegen, bomen en wetering.

Een ander kanaal dat Wageningen getuige de uitbreidingsplannen uit de jaren twintig graag had willen hebben, ging aan de stad voorbij. Het kanaal dat Amsterdam met de Rijn verbindt, werd in 1932 namelijk niet aangelegd door de Gelderse Vallei naar de Rijn bij Wageningen, maar langs Utrecht naar de Rijn bij Wijk bij Duurstede.



tabak

-  verbouw op de eng
-  schuren in de omgeving van de Grintweg (1)
-  Rijnhaven (2)
-  magazijn (3)
-  Waag (4)

# industriestad

In het pre-industriële tijdperk tot 1850 werkten in Wageningen handwerklieden op allerlei gebied enkel voor de lokale markt. Wageningen was destijds een onbeduidend provinciestadje met betrekkelijk weinig handel en industrie, met uitzondering van de tabaksteelt. In het industriële tijdperk vanaf 1850 kregen de lokale steen-, sigaren- en grafische industrie juist een bovenlokaal verzorgingsgebied.

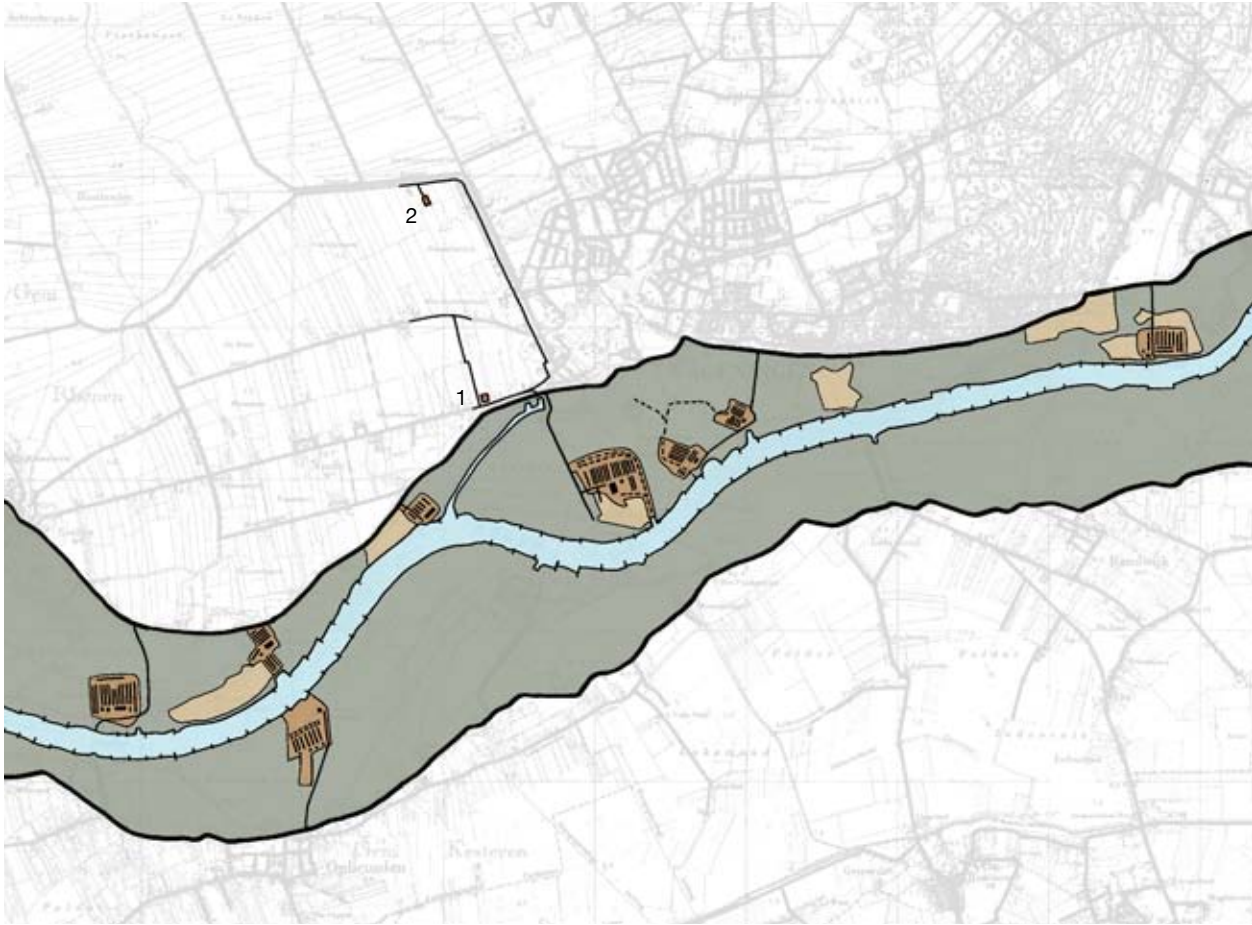
## **tabak**

Eeuwenlang waren landbouw en veeteelt de hoofdmiddelen van bestaan in de gemeente Wageningen. Gedurende de 17e, 18e en deel van de 19e eeuw was de teelt, de verwerking en de handel in tabak het hoofdproduct. De noordelijke Rijnsoever van Amerongen tot Arnhem was destijds één van de landelijke centra voor inlandse tabak. Wageningen dankte er destijds in hoge mate zijn welvaart aan. Het grootste deel van de beroepsbevolking was betrokken bij de verbouw op de akkers van de Eng en het strippen van de bladeren. De bladeren werden gedroogd in zwart geteerde houten droogschuren met ventilatieluiken. Deze stonden terzijde van de akkers in de omgeving van de Grintweg. De bladeren werden afgevoerd via de Rijnhaven naar Amsterdam voor de verwerking (aanvankelijk snuif- en pruimtabak, vanaf 1825 sigaren).







Gedurende de 19e eeuw ging het langzaam bergafwaarts met de inlandse tabak vanwege de import van goedkopere tabak uit Indië en de Verenigde Staten. Aan het einde van die eeuw was de inlandse tabak in Wageningen volledig van de velden verdwenen. Tegelijkertijd werd de uitheemse tabak aangevoerd via de Rijnhaven en nam het aantal sigarenfabrieken juist in Wageningen toe: vier fabrieken rond 1850 en tien een halve eeuw later. In totaal zijn 29 sigarenfabrieken in Wageningen actief geweest. Ongeveer de helft daarvan – merendeels kleine ondernemingen – was gevestigd in de binnenstad, vooral aan secundaire straten als de Schoolstraat, Walstraat, Junusstraat, Herenstraat, Riemsdijkstraat en Boterstraat. De andere helft – waaronder de grotere ondernemingen – was gevestigd aan uitvalswegen of historische linten zoals de Stationsstraat, Oude Bennekomseweg, Grintweg, Veerstraat, Lawickse Allee, Grebbedijk en Nude en profiteerde daar van een eenvoudiger aan- en afvoer (ook over het spoor). Bekende namen waren de sigarenfabrieken 'Opstelten & Co.' aan de Lawickse Allee, 'Geurts & Co' en 'Patma' aan de Grintweg, 'Schimmelpenninck' aan de Stationsstraat en later de Nude (pand bestaat nog) en 'Baars & Zn' aan de Grebbe-dijk. In 2001 verdween de laatste vestiging in Wageningen.

Ook andere bedrijfstakken vestigden zich nabij het spoor, zoals de 'N.V. Stoomzuivelfabriek De Hoop' (1898, later 'Concordia') en de 'Wageningse Bierbrouwerij' (1863, later Mouterij 'Nederland'), beide aan de Grintweg (thans Churchillweg): zie ook kaartje bij § Oude- Buiten- of Rijnhaven.





Van links naar rechts in de uiterwaarden de steenfabrieken: De Blauwe Kamer, De Plasserwaard, De Maneswaard, De Steenovenweert, De Koebongerd, De Bovenste Polder en De Hoge Waard. De meest rechter steenfabriek op de kaart ligt in de gemeente Renkum.

-  steenfabrieken
-  kleiputten
-  smalspoor
-  dakpannenfabriek (1)
-  pottenbakkerij (2)
-  rivier en uiterwaarden



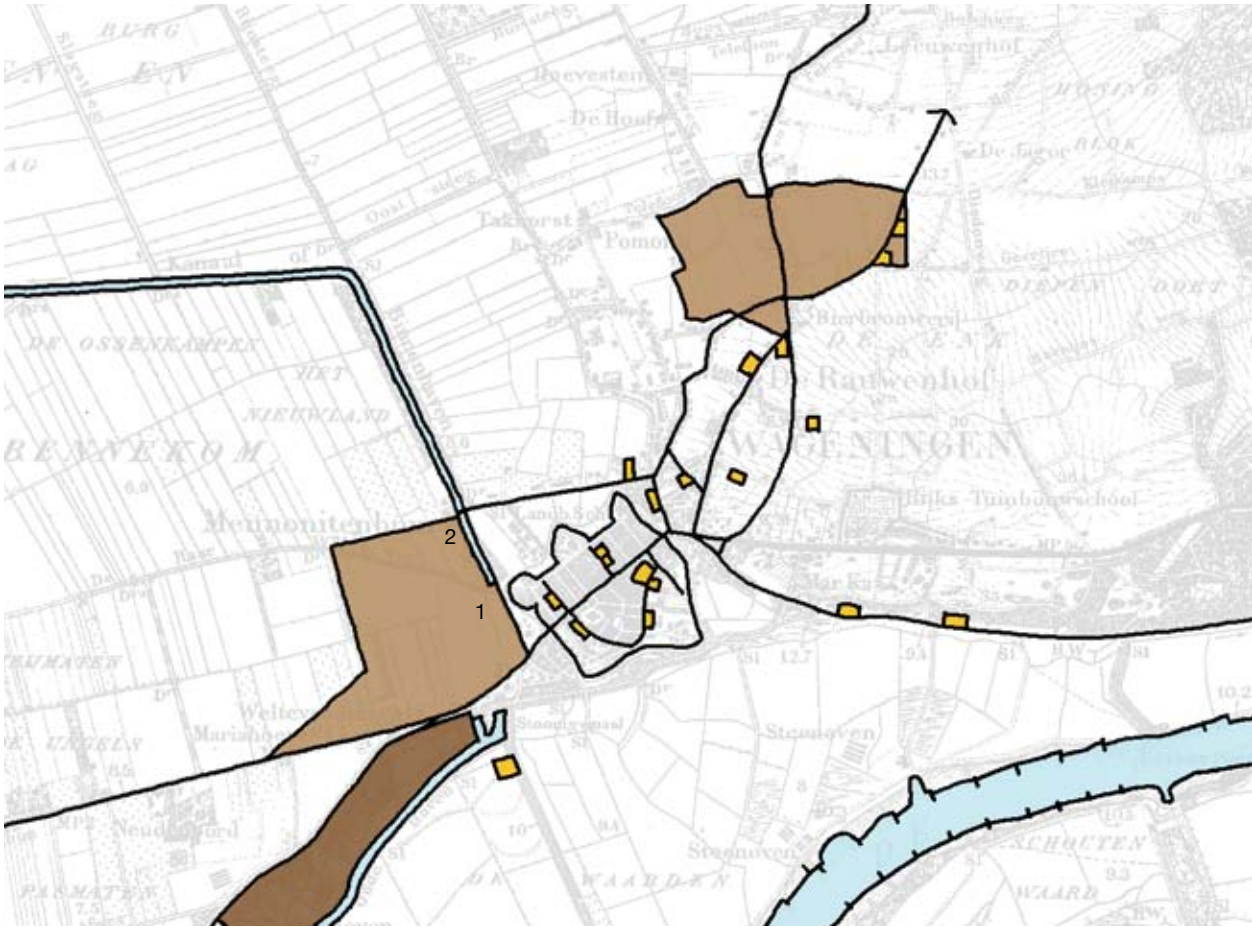
## **klei**

Vanaf de 13e eeuw begon in de uiterwaarden op kleine schaal het afgraven van klei en het fabriceren van stenen. Halverwege de 19e eeuw werd die productie grootschalig. Met in totaal 7 fabrieken op hoogwatervrije terreinen werd Wageningen een belangrijk centrum van baksteenfabricage. Aanvankelijk waren dat open veldovens en vanaf 1900 werden gesloten ring- en vlamovens met hoge schoorstenen gebouwd. In de directe omgeving stonden ook allerlei loodsen, haaghuizen en dienstwoningen. In kleine haventjes direct aan de rivier werden de stenen overgeladen op schepen. De afgetichelde percelen veranderden in kleiputten of werden geëgaliseerd, om later weer gebruikt te worden voor de zand- en grindwinning. Op het grondgebied van de gemeente Wageningen stonden de volgende steenfabrieken (in volgorde van oorspronkelijke ouderdom):






- 'De Steenovensweert' (1837-1909)
- 'De Bovenste Polder' (1846-1965, pand bestaat nog)
- 'De Hoge Waard' (1863-1965)
- 'De Blauwe Kamer' (1881-1975, pand bestaat nog)
- 'De Plasserwaard' (1897-1980, pand bestaat nog)
- 'De Maneswaard' (1898-1936)
- 'De Koebongerd' (1918-1967)

Mechanisatie leidde in de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw tot overcapaciteit. De kleine en verouderde bedrijven moesten één voor één het veld ruimen. Voor hen kwam het Uiterwaardenplan als geroepen (zie § woonstad). De noodlijdende fabrieken werden uitgekocht en gesloopt voordat ze zelf het loodje legden.

Een aparte categorie was de pannenbakkerij aan het Nieuwe Kanaal en de dakpannenfabriek annex pottenbakkerij 'Phoenix' aan de Nude. Tussen de Nude en de Haarweg liep een weggetje dat in de volksmond als 'de Uitweg' bekend stond. Over deze weg werd de klei aangevoerd die in de omgeving van de Haarweg werd gewonnen. Deze fabriek ging in 1938 failliet en werd kort daarna afgebroken.



bestaande en geplande industrie en bedrijventerreinen in het uitbreidingsplan van 1922

-  verspreide vestigingslocaties bedrijven
-  geplande bedrijventerreinen in het uitbreidingsplan van 1922
-  industrieterrein Rijnhaven
-  Binnenhaven
-  Rijn
- 1 Vada (1937)
- 2 Veenman (1940)






## **drukkerijen**

Halverwege de 19e eeuw kwam in Wageningen een nieuwe bedrijfstak tot ontwikkeling: de drukkerijen cq. de grafische industrie. Deze industrie kwam in Wageningen tot wasdom doordat een paar eenlingen de lucratieve markten aanboorden van de protestants christelijke geloofsgemeenschap en de wereld van het landbouwonderwijs. De belangrijkste ondernemingen waren:

- De 'Stads-, Boek- en Courantdrukkerij' begon in 1854 aan de Hoogstraat en bracht de Wageningse Courant uit. Het bedrijf verhuisde achtereenvolgens in 1867 naar de Achterstraat (thans Herenstraat) hoek Kasteelsegang, en in 1926 naar het voormalige Sociëteitsgebouw Ceres aan de Boterstraat 8. Na een faillissement in 1934 ging het bedrijf verder als Drukkerij Gebr. Verweij. De vestiging aan de Boterstraat werd in 1940 verwoest, waarna de drukkerij verhuisde naar het Spijk.
- De 'Stads-, Boek- en Courantdrukkerij' van A. v.d. Veen Oomkens begon in 1860 aan de Parkstraat (thans Niemeijerstraat) en drukte het Wageningesch en Neder-Veluwsch Weekblad. De bedrijfsnaam veranderde achtereenvolgens in 'Wageningsche Boek- en Muziekdrukkerij' (1865), 'Drukkerij Vada' (1902) en 'N.V. Gebr. Zomer & Keuning's Drukkerij Vada' (1919). Deze drukkerij was gespecialiseerd in periodieken. Na de Parkstraat werd in 1917 een nieuw pand betrokken aan het Delpad 2-12 (tegen de Ritzema Bosweg), en in 1937 wederom een nieuw bedrijfspand naar ontwerp van Beltman en Rothuizen jr. aan de Mennonietenweg (thans Costerweg). Dit pand werd tijdens de oorlog verwoest, herbouwd, opnieuw verwoest en wederom herbouwd. In de naoorlogse hoogtijdagen werken hier meer dan duizend personeelsleden. De laatste jaren was hier een bedrijfsverzamelgebouw gevestigd en in juni 2015 is het complex gesloopt.
- De 'Drukkerij Ponsen en Looijen' begon in 1923 met de uitgave van het Nieuws- en Advertentieblad op de hoek Achterstraat (thans Herenstraat) en de Kasteelsegang. Dit bedrijf verhuisde in 1928 naar de Herenstraat 19 en in 1954 naar de Vijzelstraat (nabij het Raadhuisplein): het pand reikte tot aan de Herenstraat (in 2003 gesloopt).
- De 'Drukkerij H. Veenman' begon in 1902-1903 in de Kloostersteeg nabij de Herenstraat en legde zich speciaal toe op de productie van boeken. Het bedrijf verhuisde in 1910 naar de Riemsdijkstraat. Na de verwoesting van dat pand in 1940 werd nieuw gebouwd aan de Mennonietenweg (thans hoek Lawickse Allee / Costerweg). In 1987 verhuisde dit bedrijf naar Ede en werd het pand in Wageningen gesloopt.



bestaande en geplande industrie en bedrijventerreinen in het uitbreidingsplan van 1922

-  verspreide vestigingslocaties bedrijven
-  geplande bedrijventerreinen in het uitbreidingsplan van 1922
-  industrieterrein Rijnhaven
-  Binnenhaven
-  Rijn





### **Oude-, Buiten- of Rijnhaven**

De Rijnhaven is van groot belang geweest voor de industriële ontwikkeling van Wageningen. De haven ontstond nadat de Rijn in de 15e eeuw haar bedding naar het zuiden had verlegd. De smalle oude rivierarm werd halverwege de 16e eeuw als haven in gebruik genomen en in 1714-1717 uitgebreid met een havenkom of buitenhaven. Daarna werd de 'Oude Haven' het vertrekpunt van beurtvaarten tussen Duisburg, Amsterdam en Rotterdam, kreeg het een op- en overslagfunctie voor o.a. de tabaksbladeren en bleef het lange tijd de grootste inlandse rivierhaven van Nederland. Uiteenlopende bedrijven vestigden zich direct aan de haven: o.a. een oliemolen (1730), scheepswerf (1739), zoutziederij (eind 18e eeuw) en slachthuis. Ook in de directe omgeving streken bedrijven neer aan de doorgaande wegen Grebbedijk, Nude en Costerweg, zoals bouwmaterialenhandel Hanenberg, dakpannenfabriek 'Phoenix', sigarenfabriek Baars, drukkerijen Vada en Veenman. Vermoedelijk maakte ook de Kunstzijdefabriek 'Enka' in Ede gebruik van de haven.

Op het uiteinde van de kanaalhaven lag vlakbij de dijk en de stad een hoogwatervrij terrein waar de goederen werden overgeslagen. In dit terrein is de havenkom uitgegraven, die zijn huidige grootte kreeg in 1965-1968 toen de scheepswerf werd ontmanteld. Daarna kwamen de terreinen aan weerszijden van de Rijnhaven pas echt goed tot ontwikkeling: Coöperatieve Aan- en Verkoopvereniging, graanhandel, grossierderij, Bruil en Van Leusden zanden grindhandel, Van der Sluis Tankopslag. Hier kreeg Wageningen een markant gezicht direct aan het water.



Omvang van de universiteit Wageningen en de daaraan gelieerde instellingen in de jaren dertig.

-  terreinen in 1930 en 1936
-  terreinen in 1930 maar niet 1936
-  terreinen in 1936
-  bebouwing

# kennisstad



Boven: de vroegste onderwijs- en onderzoekslocaties geprojecteerd op een ondergrond met de landschapstypen. De landschappelijke variatie rond Wageningen werd optimaal benut door de instituten.

De onderwijs- en onderzoeksinstituten in Wageningen zijn door hun ruimtebehoefte en ligging sterk bepalend (geweest) voor de ontwikkeling en ruimtelijke verschijningsvorm van de stad. Deze instellingen zijn veelal geclusterd in complexen en liggen verspreid over de stad bij uitgestrekte proefvelden. Deze versnippering wordt sinds de jaren negentig omgebogen naar concentratie op de 'Wageningen campus'.



## landbouwonderwijs

In 1873 werd in Wageningen de tweede provinciale landbouwschool van Nederland gesticht. Het Rijk nam deze school in 1876 over en maakte er een Rijksschool voor Middelbaar Landbouwonderwijs van, gevestigd in het Bassecour met proeftuin. Deze school werd in 1904 met andere scholen samengevoegd tot de Rijks Hogere Land-, Tuin- en Boschbouwschool. Samen werden ze in 1918 verheven tot Landbouwhogeschool. Na de Tweede Wereldoorlog maakte de Landbouwhogeschool en de daaraan gelieerde onafhankelijke instellingen een enorme groei door. Wageningen veranderde daardoor van een provinciestedje met een sterk op Indië gerichte kleine hogeschool tot een mondiaal agrarisch kenniscentrum. De specialisaties namen in aantal fors toe en daarmee ook het aantal vestigingen in de stad. In 1986 werd de Landbouwhogeschool omgedoopt tot Landbouwuniversiteit. Sinds 2000 draagt de instelling de naam Wageningen University als onderdeel van de WUR waarin ook de Dienst Landbouwkundig Onderzoek (DLO) opging.





Omvang van de universiteit Wageningen en de daaraan gelieerde instellingen in de jaren zeventig.

-  terreinen in 1973
-  bebouwing



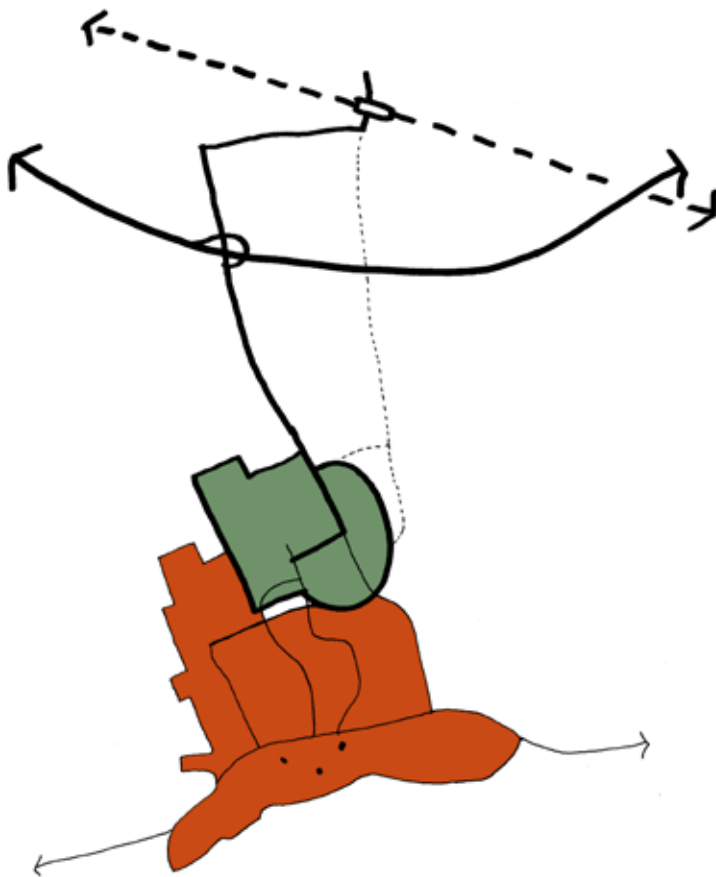
### **complexen**

Bij de keuze van de locaties voor nieuwe instellingen voor onderwijs en onderzoek werd telkens de grote verscheidenheid aan landschapstypen en grondsoorten in Wageningen benut en/of werd aangesloten op belangrijke infrastructurele lijnen.

- De eerste locatie waar in 1876 werd gestart, lag in de binnenstad en bestond uit de Bassecourhuizen met toegevoegde vleugels en een vier hectare grote proeftuin.
- De zeven hectare grote locatie 'Duivendaal' tussen de binnenstad en de Lawickse Allee werd in 1878 aangekocht door het Rijk. In dit drassige gebied verrezen in de periode 1800-1882 een modelboerderij met bijgebouwen en proefvelden, een internaat en een Kabinet voor Landbouwwerktuigen. Toegevoegd aan dit complex werden onder meer een onderwijsgebouw (1903), een Proefstation voor Veevoeder (1916), een 'hulpaula' (1921), een congres- en hotelcomplex 'WICC/Hof van Wageningen' (1972) en het bestuurscentrum van de WUR (1990). Net buiten Duivendaal - aan de Binnenhaven - verrezen het zelfstandige Proefstation voor Zaadcontrole (1902) en het Station voor Maalderij en Bakkerij (1909).
- De eerste vestiging op de Wageningse Berg was de Rijkstuinbouwschool (1896) op de hoek van Arboretumlaan en de Generaal Foulkesweg. Dit gebouw en het Arboretum van L.A. Springer (1895) waren de opmaat voor locatie 'De Dreijen' aan weerszijden van de statige Rijksstraatweg (Generaal Foulkesweg). Huize Hinkeloord bood onderdak aan de opleiding Bosbouw (1915), en in de directe omgeving daarvan verrezen de laboratoria voor Plantenfysiologie (1919-1920), Microbiologie (1920-1922), Erfelijkheidsleer (1928), Plantkunde (1932) en Tropische Plantenteelt (1939, gesloopt in 2009). Na de Tweede Wereldoorlog volgden o.a. de gebouwen voor Landmeetkunde (1953), Scheikunde (1955), het Nederlands Instituut voor Toegepast Huishoudkundig Onderzoek 'Dreijenborch' (1956-1961, gesloopt in 2009), Transitorium (1971) Wiskunde (1972), Biotechnion (1974) en Computechion (1987). Deze gebouwen werden gesitueerd rond een open groene ruimte.
- Op de nattere gronden in het westen van de gemeente ontwikkelden zich grofweg twee locaties.
  - De eerste locatie lag aan de Haarweg en was bedoeld voor de instituten Veredeling van Landbouwgewassen (1923-1924), Fysiologie der Dieren (1954) en Dierwetenschappen 'Zodiac' (1983, gesloopt); allemaal met proefboerderijen. Westelijk daarvan lag Tuinbouwplantenteelt (1921-1923) aan de Nude.
  - De tweede locatie bevond zich aan weerszijden van de Binnenhaven / Kortenoord Allee. Ten oosten van deze as lagen aan de Haagsteeg proefvelden met het Tuinbouwlaboratorium (1923) en het Instituut voor de Bewaring van Tuinbouwgewassen (1936): thans bekend als woonbuurt 'De Boomgaarden'. Aan de westzijde van deze as bevonden zich eveneens uitgestrekte proefvelden met o.a. de instituten Plantenziektenkunde (1952-1954), Landbouwplantenteelt en Graslandkunde (1953-1954), Entomologie en Fytopathologie (1960-1967), Bodemkunde en



1973: de proefvelden omsluiten Wageningen vrijwel geheel. Dat was een belangrijke reden waarom de uiterwaarden in beeld kwamen voor uitbreiding van de stad.



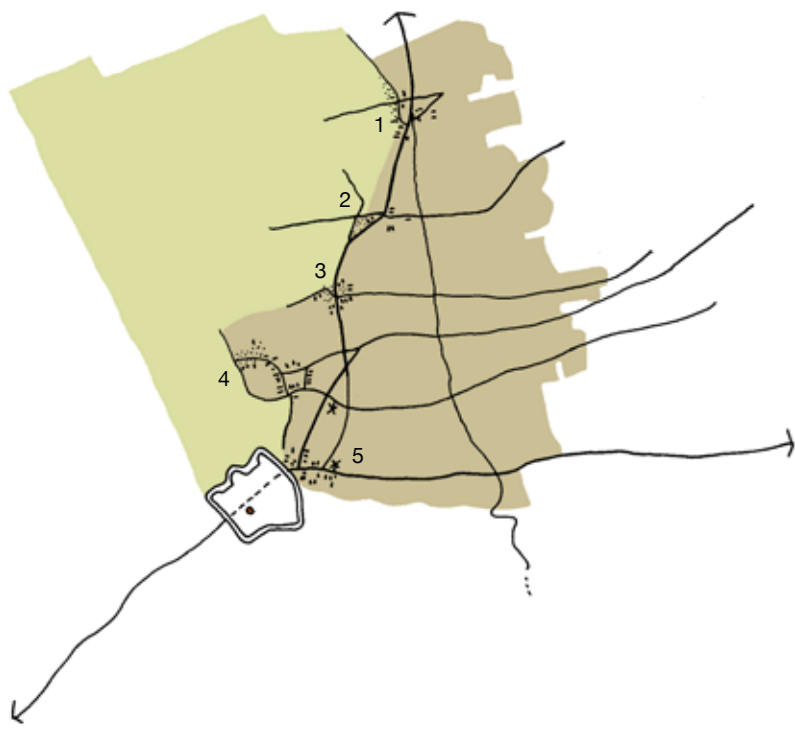
2015: veel proefvelden worden afgestoten en de universiteit concentreert zich meer en meer op de campus. De universiteit is niet meer fysiek verbonden aan het landschap en de stad maar aan de snelweg en de spoorlijn. Voor de stad ontstaan nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden op de vrijgekomen locaties.

- Waterecologie (1973), Biologische Bedrijfssystemen en Tuinbouwproductieketens (1978/1992), : thans bekend als woonbuurt 'Kortenoord'.
- In het noorden van de gemeente Wageningen lagen eveneens uitgestrekte proefvelden. Hier startte in 1954 zes instituten van de Directie Landbouwkundig Onderzoek (DLO) van het Ministerie van Landbouw. Zij deden toegepast onderzoek gericht op landbouwtechniek. Nadat DLO en de Universiteit in 1995 het beheer van de gebouwen in eigen hand kregen, was dat voor DLO aanleiding om deze locatie om te vormen tot campus. Enkele jaren later sloot de universiteit daar bij aan.
  - Het tracé van de oude Grintweg met de tramspoorlijn (Churchillweg – Oude Bennekomseweg) trok ook instituten aan, waaronder de zelfstandige Plantenziektenkundige Dienst (hoek Geertjesweg), een grote practicumzaal voor Dierkunde uit 1965 (hoek Hollandseweg, gesloopt) en het pand 'Leeuwenborch' voor Mens- en Maatschappijwetenschappen (Hollandseweg).
  - De studenten woonden aanvankelijk in het internaat op Duivendaal en later vooral op kamers verspreid over de hele stad. Na de Tweede Wereldoorlog werden studentenflats gebouwd aan de Nobelweg (1959), Walstraat (1965) en de sterflats Asserpark, Hoevestein, Bornesteeg, Dijkgraaf en Rijnsteeg (1969-1978, Rijnsteeg is gesloopt en vervangen door nieuwe studentenhuisvesting). Daarna volgden nog 'Droevendaal' (1977/1982) en complexen aan o.a. de Burgtstraat, Marijkeweg, Oude Eekmolenweg, 'Haarweg' en 'Binnenveld'.

Sinds de jaren negentig van de twintigste eeuw stoot de universiteit steeds meer locaties en gebouwen af, en concentreert haar activiteiten op de nieuwe Wageningen Campus aan de noordrand van Wageningen, dicht bij de snelweg A12 en station Ede-Wageningen.



De Wageningen Campus weergegeven op de topografische kaart uit 1973 (links) en 2013 (rechts).



vesting en buurtschappen

Buurtschappen op de overgang tussen de hoge en lage gronden. Weidegronden in het lagere en natere Broeklandschap. Akkers op de glooiende Eng. Bos en heide voor de jacht, kap, begrazing en plaggen op de Veluwe.

- |   |   |
|---|---|
|  | kampontginning en de Eng                          |
|  | broekontginning                                   |
| 1   | De Peppeld  |
| 2   | Leeuwenk met Bosweg                               |
| 3   | Dolder met Doldersteeg                            |
| 4   | Brakel met Geertjesweg en Harnjesweg              |
| 5   | Oud Wageningen met Molenweg / Generaal Foulkesweg |

# woonstad



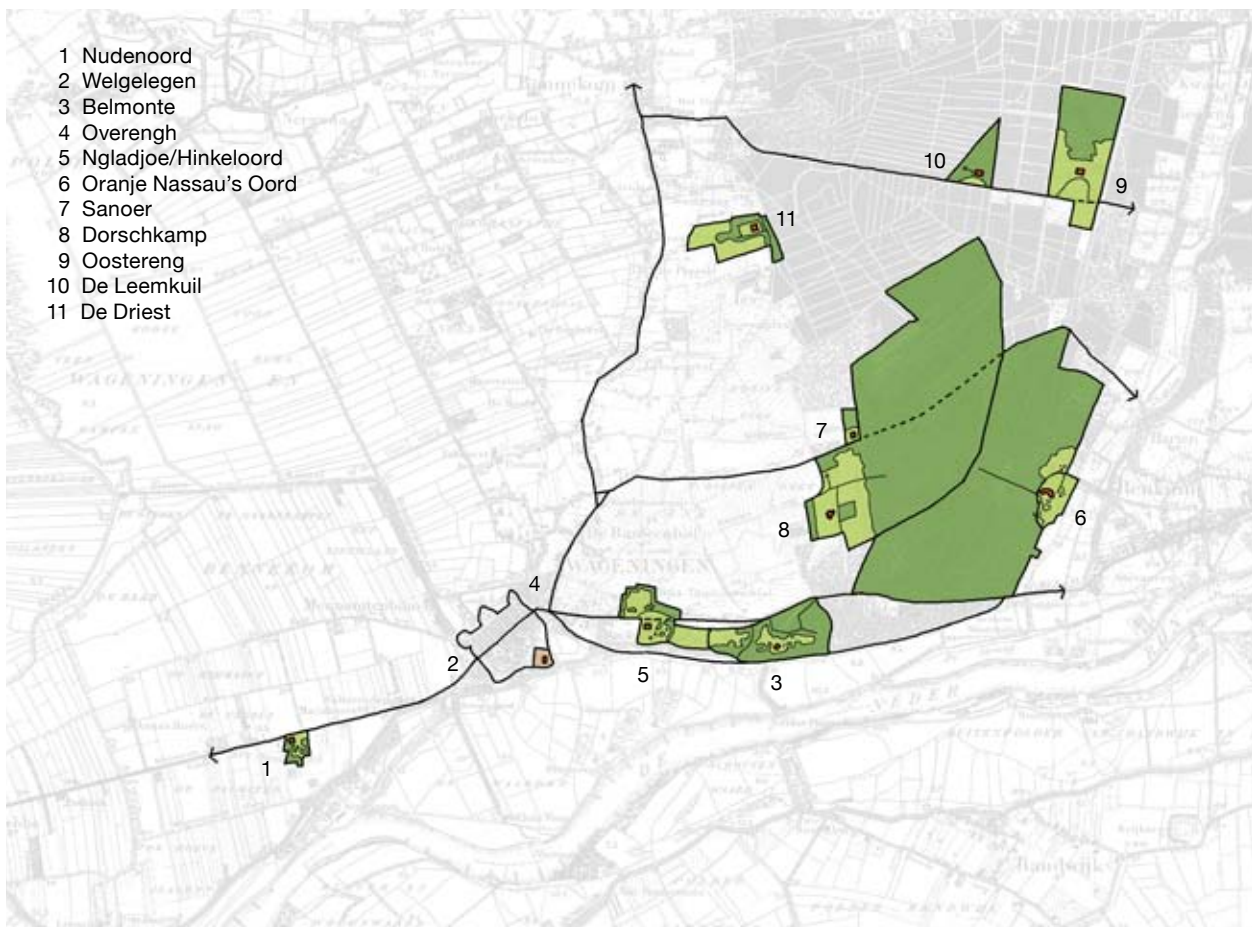
Linksboven: fragmenten in de bestaande stad uit het tijdvak vóór 1850.

Rechtsboven: buurtschappen op de overgang tussen akkers en weides. De stad ligt als verbindende schakel in de route langs de rivier.

De occupatiegeschiedenis en de mate van waterbeheersing gingen altijd hand in hand. Deze ontwikkeling begon in de prehistorie zeer bescheiden en nomadisch op de hoge en droge gronden van de stuwwal, verplaatste zich tijdens de middeleeuwen naar kleine permanente buurtschappen op de overgang van hoog naar laag, en kreeg in de jongste tijd een vervolg met grootschalige woonwijken in het lage Binnenveld, waarbij zelfs jarenlang is overwogen de uiterwaarden vol te bouwen met hoogbouw.



## wonen in de vesting en in de buurtschappen

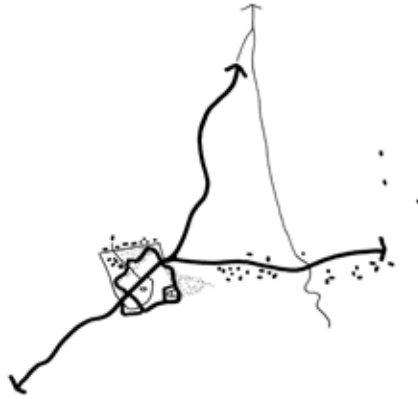
Eeuwenlang bestaat de nederzettingenstructuur uit een nederzetting op de Berg, een vesting en enkele buurtschappen. De vesting is geformeerd rond een bebouwingsconcentratie aan de Hoogstraat, Achter- of Herenstraat, verbindingsstraten en omgeving van de Markt. Deze nederzetting kreeg in 1263 stadsrechten. Net buiten de vesting lag de buurt Oud Wageningen rond de Bergstraat en Veerstraat. Vanwege de nabijheid van de binnenstad verdichtte deze buurt al vroeg met woningen en bedrijvigheid. De agrarische buurtschappen Brakel, Dolder, Leeuwen en De Peppeld hadden brinken met kolken en lagen als een langgerekte 'parelketting' op de grens tussen akkers (Eng) en weides (Binnenveld). Langs de verbindingswegen in dit gebied ontstond al vroeg bebouwing getuige de kaart van Jacobus van Deventer uit ca. 1575. Vooral in de negentiende en twintigste eeuw verdichtte die bebouwing tot linten met een mengeling van boerderijen, arbeidershuisjes, bedrijven, villa's en buitenhuizen. Deze historische linten zijn nog goed herkenbaar in de stad (zie module 1, § historische linten).



- 1 Nudenoord
- 2 Welgelegen
- 3 Belmonte
- 4 Overengh
- 5 Ngladjoe/Hinkeloord
- 6 Oranje Nassau's Oord
- 7 Sanoer
- 8 Dorschkamp
- 9 Oostereng
- 10 De Leemkuil
- 11 De Driest

landgoederen en villa's

-  landhuizen
-  bos
-  open land



Linksboven: fragmenten in de bestaande stad uit het tijdvak 1850-1905 (lichtste kleur).

Rechtsboven: de eerste planmatige uitbreidingen liggen rond de tot park getransformeerde vesting en aan de zuidzijde van de Eng op de Berg.

#### wonen in het bos en rond de vesting (zie ook deel 2, § 1850-1905)

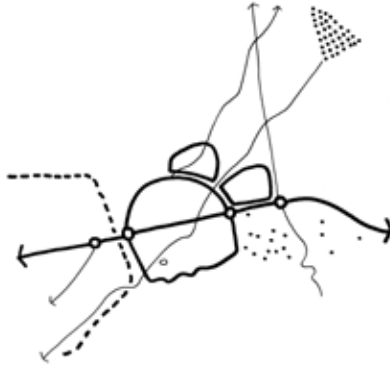
Door de verbeterde ontsluiting over land en spoor trokken buitenstaanders naar Wageningen omdat daar relatief goedkope grond in een fraaie omgeving te koop was. In navolging van de oudere edelmanswoningen 'Rustenburg', 'Hoevestein' en 'De Lawick', bouwden vermogende burgers in de 19e eeuw buitenhuizen langs de nieuwe verbindingswegen in het dan nog onbebouwde gebied. Voorbeelden hiervan zijn: villa 'Nudenoord' (1839-1842), villa 'Welgelegen' (1840-1843), villa 'Belmonte' (1843), villa 'Over-Engh' (1852), villa 'Ngladjoe' / 'Hinkeloord' (1855), huize 'Kortenburg' (1857) cq. het landgoed 'Oranje Nassau's Oord' (1881), villa 'Sanoer' (1887), 'De Dorschkamp' (1906), villa 'Oostereng' (1911), landhuis 'De Leemkuil' (1909) en landhuis 'De Driest' (XXa).

Minder solitair maar meer als complexen ontstonden eind 19e eeuw en begin 20e eeuw verschillende villabuurtjes tegen de binnenstad (zie module 1, § 19de eeuwse uitleg). Het eerste buurtje was 'Nieuw Wageningen' dat na 1874 werd aangelegd ten zuidwesten van het stadhuis: twee nieuwe kruisende straten met aaneengebouwde herenhuisen en vrijstaande villa's in gesloten bouwblokken. De volgende ontwikkeling was het Bowlespark waar villa's rondom een parkje werden gerealiseerd ter plaatse van het vroegere kasteelterrein. In die tijd werden ook de voormalige vestingwerken omgetoverd tot wandelparken met sociëteit Junushoff (1879). Vanaf 1905 volgde het villapark aan de Nassau- en Hinkeloordseweg.

Naarmate de mobiliteit van de gegoede klasse en de ontsluiting van het buitengebied verbeterden, was niet langer de nabijheid van de stad maar de nabijheid van natuurschoon doorslaggevend voor de woonlocatie. In Wageningen betekende dat dat geleidelijk aan steeds meer mensen hogerop gingen wonen, waarbij de doorgaande wegen richtinggevend waren: eerst Veluvia-Zuid en later Hamelakkers ('Sahara') langs de Gen. Foulkesweg, en vanaf de jaren dertig Wageningen-Hoog binnen een uitwaaiend patroon van oude bosspaden (zie module 1, § Villaverkaveling).







Linksboven: fragmenten in de bestaande stad uit het tijdvak 1905-1953 (lichtste kleur).

Rechtsboven: het model van de stad volgens het uitbreidingsplan uit 1922: compacte buurtjes aan een ceintuurbaan als hoofdstructuur en ruimtelijke drager. In het westen een groot industriegebied gekoppeld aan de haven, in het oosten uitbreidingen rond de Eng.

Links: fragmenten in de bestaande stad uit het tijdperk 1905-1953 inclusief de daarbij behorende structuurlijnen.

#### **wonen aan de ceintuurbaan** (zie ook deel 2, § 1905-1953)

De Woningwet van 1901 leidde in Wageningen tot het opstellen van uitbreidingsplannen, de oprichting van woningbouwverenigingen en de bouw van complexmatige woonbuurtjes volgens de ontwerpprincipes van het tuindorp: geknikte woonstraten, versmallingen op de straatuiteinden, besloten pleintjes, korte zichtlijnen, verspringende rooilijnen, privétuinen en grondgebonden woningen in traditionele bouwtechniek en uniforme bouwstijl (zie module 1, § tuindorpverkaveling). Deze buurtjes overstegen veelal niet het schaalniveau van enkele straatjes, maar ze waren wel gegroepeerd aan een nieuw beoogde ceintuurbaan; de gebogen 'oprijlaan' naar het beoogde industrieterrein in de Nude. Omdat deze ringweg als stedenbouwkundige drager van de woonbuurtjes slechts fragmentarisch is aangelegd en daarom niet uit de verf is gekomen, manifesteren deze woonbuurtjes zich thans als een verzameling losse ensembles in de stad.

- Het 'Rode Dorp', gefaseerd tot stand gekomen in de omgeving van de Lijnbaanstraat, Julianastraat en Irenestraat (architecten De Roos & Overijnder, 1915-1916 e.v. voor Vereniging Volkswoningbouw; tijdens de Tweede Wereldoorlog deels verwoest).
- De 'Irenebuurt' en 'Patrimoniumbuurt' in het westelijke deel van de Benedenbuurt, respectievelijk aan weerszijden van de Essenlaan (architecten Eschauzier & Van der Burgh, 1921-1928 voor Woningbouwvereniging Irene, totaal vernieuwd) en aan weerszijden van de Talmastraat (architecten Rothuizen & Van Lonkhuizen: ook dit deel wordt vernieuwd).
- Het wijkje 'Lombok', vanaf 1928 gefaseerd tot stand gekomen in opdracht van de gemeente Wageningen aan de Dahliastraat en omgeving. De meeste woningen zijn in de jaren vijftig vervangen.
- De middenstandswoningen uit de jaren twintig aan de Veluviaweg e.o. en aan weerszijden van de Ritzema Bosweg.





Linksboven: fragmenten in de bestaande stad uit het tijdvak 1953-1970 (lichtste kleur)

Rechtsboven: het model van de stad volgens het Ontwikkelings- cq. Uiterwaardenplan: zo compact mogelijk rond een nieuw centrum. De ceintuurbaan wordt omgebogen tot een randweg: de Van Uvenweg. Deze stadsrand volgt nog steeds de landschappelijke overgang tussen hoge en lagere gronden.

Links: fragmenten in de bestaande stad uit het tijdvak 1953-1970 inclusief de daarbij behorende structuurlijnen.

#### **wonen aan de stadsrand** (zie ook deel 2, § 1953-1970)

In de eerste naoorlogse jaren hield de dienst Gemeentewerken nog vast aan het vooroorlogse concept van de concentrische stad met de ceintuurbaan. De vooroorlogse woningbouwcomplexen in het oosten en westen van De Buurt werden afgerond in de trant van de Delftse School (zie module 1, § traditionalistische ensembles). Deze buurten voegden zich nog allemaal min of meer in de eeuwenoude structuur van het landschap en de wegen. De kentering begon in het oostelijke deel van de Benedenbuurt (Meidoornplantsoen e.o.) waar voor het eerst het concept van de ceintuurbaan werd losgelaten, voor het eerst een dragende groenstructuur werd ontworpen en voor het eerst een stadsrand werd gemaakt. Het ontwerpstokje ging in 1953 over van gemeentewerken naar S.J. van Embden. Zijn bureau in Delft – het latere OD205 – ontwierp vervolgens decennialang alle uitbreidingsplannen voor de gemeente Wageningen. Aanvankelijk volgens de uitgangspunten van het naoorlogse modernisme, zoals o.a. te zien in de wijken De Buurt, De Nude en Bovenbuurt (zie module 1, § Functionalistische open verkaveling). Met uitzondering van De Nude lagen deze wijken nog op de droge en hoger gelegen gronden, respecteerden het gebogen tracé van de Van Uvenweg als noordwestelijke stadsrand en sorteerden voor op de eigenlijke koers, namelijk het grootschalige Uiterwaardenplan als zuidoostelijke stadsrand. Dat plan bepaalde twee decennia lang het denken over stad maar kwam nooit ten uitvoer (zie deel 2, § 1953-1970).





Linker pagina: fragmenten in de bestaande stad uit de tijdvakken 1970-1985 en 1985-2000 (lichtste kleuren).

Deze pagina. Links: het model van de stad vanaf 1970. De randweg wordt uitgebogen naar een orthogonale verkeersstructuur. uitbreidingen keren zich naar binnen en richten zich niet meer op het landschap. de Allees vormen de grens tussen stad en landschap. Rechts: het model van de stad vanaf 1985. De vrijgekomen gronden aan de buitenzijde van de Allees worden bebouwd. De overgang naar het landschap is niet meer vanaf de hoofdstructuur ervaarbaar.

Links: fragmenten in de bestaande stad uit de tijdvakken 1970-1985 en 1985-2000 inclusief de daarbij behorende structuurlijnen.

#### **wonen binnen en buiten de Allees** (zie ook deel 2, § 1970-heden)

Nadat het Uiterwaardenplan van tafel was, werd de blik gericht op het noordwesten van de gemeente. Het Structuur- en Verkeersplan van begin jaren zeventig voorzag daar in een nieuwe orthogonale hoofdwegenstructuur van Allees. Eerst werd de ruimte binnen de Allees ingevuld met woonbuurten en daarna ook daarbuiten. Daarbij hanteerde Van Embden / OD205 aanvankelijk de uitgangspunten van het structuralisme, zoals te zien is in de buurten Tarthorst, Roghorst en De Weiden (zie module 1, § Woonerven), en vervolgens de uitgangspunten van het neorationalisme, zoals te zien is in de buurten Leeuweriksweide / Ooststeeg-Zuid en Noordwest (zie module 1, § Neorationalisme). Deze nieuwe wijken kregen een plek in de vochtiger gronden van de kamp-, veen- en broekontginningen. Het tracé van de Van Uvenweg markeerde niet langer de stadsrand, maar het nieuwe rechthoekige stelsel van de Nijen-oord Allee en de Kortenoord Allee.

Nadat de Landbouwuniversiteit en een aantal onderzoeksinstituten van de Dienst Landbouwkundig Onderzoek in 1998 fuseerden en later onder de naam Wageningen University & Research centre (WUR) verdergingen, begon de ontwikkeling van een nieuwe campus aan de noordzijde van de stad: eerst de Born en later Wageningen Campus geheten. Voormalige onderwijs- en onderzoekslocaties in de stad kwamen en komen vrij voor nieuwe ontwikkelingen. Zo kregen diverse gebouwen op en rond De Dreijen nieuwe functies, en werden de plangebieden De Boomgaarden en Nieuw Kortenoord ingevuld met woningbouw (zie deel 2, § 1985-2000).

# deel 2

# ideeën over de stad



Op de topografische kaart van 1850 is de bijzondere ligging van Wageningen goed herkenbaar: tussen de Utrechtse Heuvelrug en het Veluwemassief, op de smalste zuidelijke punt van de Gelderse Vallei nabij de Rijn. De flanken van de stuwwallen, de lage veen- en broekgronden, het buitendijkse rivierengebied en de Betuwe zijn afleesbaar aan de verschillende landschappelijke structuren.



# tot 1850

## buurtschappen langs de historische structuurlijnen

Wageningen kwam tot ontwikkeling op een bijzondere plek: strategisch gelegen op de grens van het Sticht en Gelre, aan de doorgaande route van Utrecht naar Arnhem, op de grens van de Gelderse Vallei en het Veluwemassief en op korte afstand van de Rijn. Het vestingstadje ontwikkelde zich niet echt tot handelsstad of regionaal centrum.

Tot halverwege de negentiende eeuw was het gebied binnen de gracht nog niet helemaal bebouwd. Buiten de vesting waren de landbouw (vooral de inlandse tabaksteelt) en de veeteelt (schapen) eeuwenlang de hoofdmiddelen van bestaan. De meeste boerderijen lagen aan de route van Wageningen naar Bennekom, op de overgang van de eng naar het drassige Binnenveld. Daar vormden zich kleine boerennederzettingen met gemeenschappelijke ruimtes (Peppelder-, Leeuwer-, Dolder-, Brakelse-, Vierhuizer-, Vilders- en Stadsbrink) en een fijnmazig netwerk van landwegen ter ontsluiting van de landbouwpercelen.

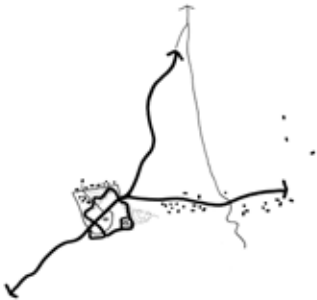


Reductietekening van de topografische kaart van 1850. Wageningen ligt op het knooppunt van wegen. De vesting en de buurtschappen liggen als een kralenketting op de overgang van hoog en droog naar laag en nat.



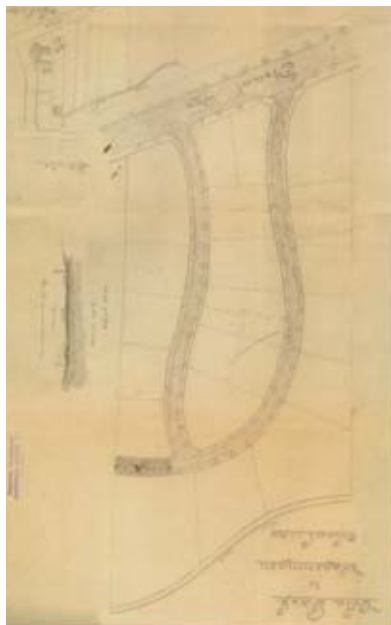
# 1850-1905

## eerste stadsuitleg rond de ontmantelde stad



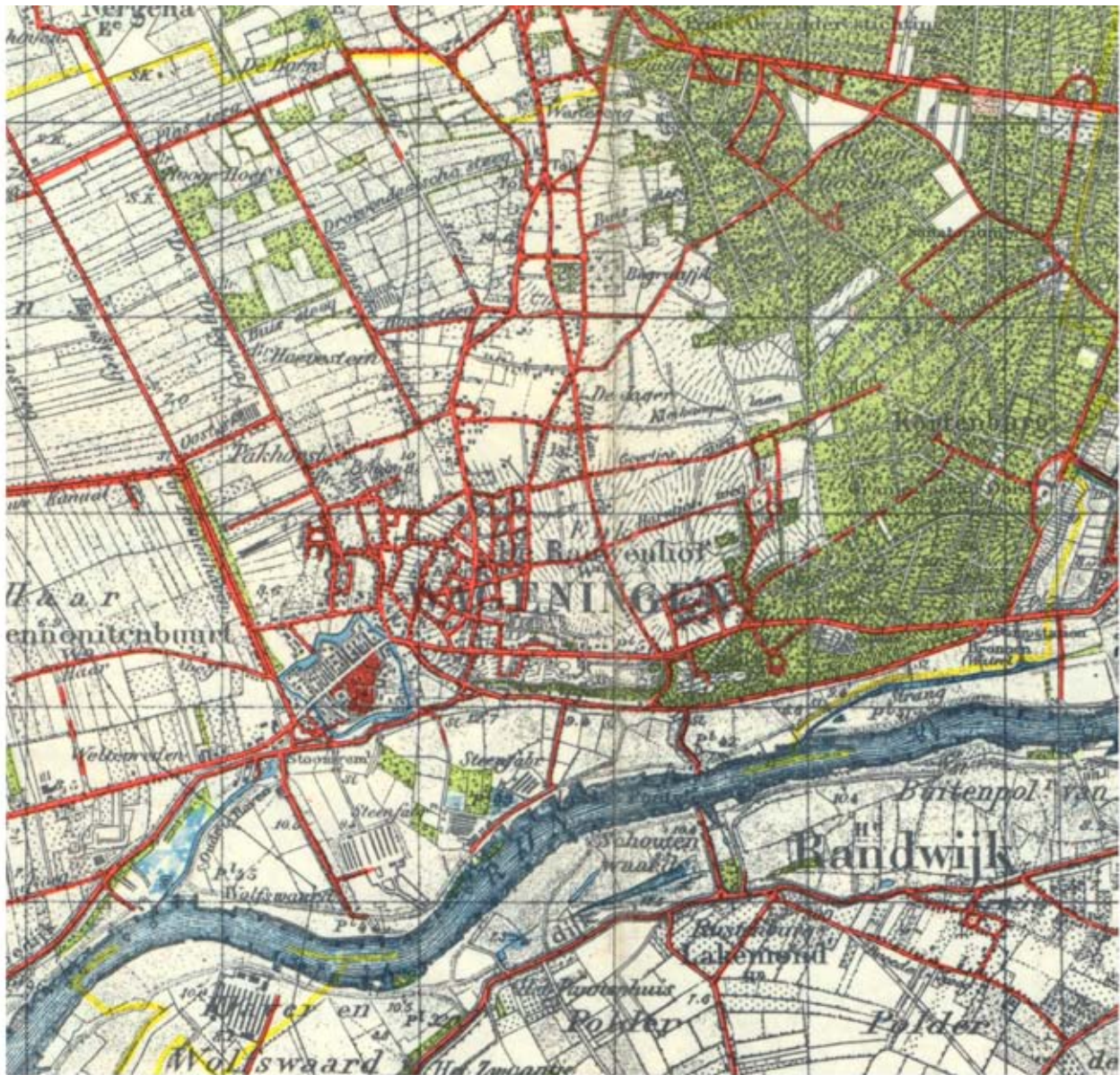
Reductietekening van de topografische kaart van 1900. Wageningen ligt op het knooppunt van wegen. De eerste uitbreidingen vormen 'knopen' net buiten de stadspoorten en op de Wageningse Berg duiden 'krullen' op buitens en villa- buurtjes.

Vanaf het midden van de negentiende eeuw maakten de tabaksteelt en de schapenhouderij geleidelijk aan plaats voor sigarenindustrie, steenfabrieken, rundveehouderijen en grafische industrie. Deze bedrijfstakken boden werk aan honderden arbeiders. Dat gold ook voor de bedrijven aan de Rijnhaven. Een alles bepalende factor voor de verdere ontwikkeling van Wageningen was de oprichting in 1873 van de gemeentelijke landbouwschool. Deze school ontwikkelde zich achtereenvolgens tot Rijkslandbouwschool (vanaf 1876), Hogere Land- en Boschbouwschool (vanaf 1896), Rijks Hogere Land-, Tuin- en Boschbouwschool (vanaf 1904), de Rijks Landbouw Hogeschool (sinds 1918), Landbouw Universiteit (sinds 1986) en Wageningen University & Research Centre (sinds 2009 een wereldspeler op landbouwkundig gebied). Door de komst van het landbouwonderwijs vestigde een grote groep hoog opgeleide 'vreemdelingen' zich in de stad. Deze opleiding was de eerste in zijn soort en werd aan Wageningen toegewezen vanwege de centrale ligging in het land en de aanwezigheid van een groot aantal verschillende grondsoorten op een klein gebied. De groeiende bevolking werd opgevangen in kleinschalige uitbreidingen aansluitend op de oude stad en de plantsoenen ter plaatse van de voormalige vestingwerken: Nieuw Wageningen, Bowlespark en Lawickse Allee voor de gegoeden, en de buurten bij Gerdesstraat en Veerstraat voor arbeiders en middenstanders.



Het verkavelingsplan uit 1902 in Engelse landschapsstijl voor het chique 'Villapark' ten zuiden van de Rijksstraatweg (huidige Generaal Foulkesweg) is een voorbeeld van kleinschalige particuliere stratenplannen. De lusvormige structuur van de Nassauweg en Hinkeloordseweg wordt begeleid door bomen en ruime kavels aan weerszijden. De eigenaar N.V. Nationaal Grondbezit uit Den Haag realiseerde hier tussen 1905 en 1922 in eigen beheer villa's die vervolgens werden verkocht. Bron: Harsema, H., M. van den Wijngaart (red.), Gids voor architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur van de Wageningse Berg, Wageningen 2007.

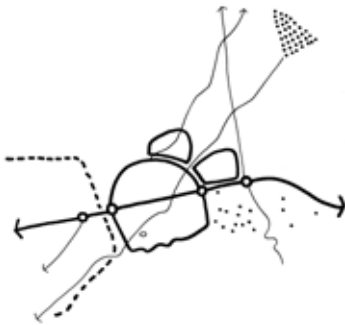




Wageningen op de topografische kaart van ca. 1939. In het noordoosten van de stad worden kleine planmatige buurtjes inge-  
weven tussen de historische wegen. Een aanzet van de ceintuurbaan tekent zich af.

# 1905-1953

## planmatig inweven rond de ceintuurbaan



Het model van de stad volgens het uitbreidingsplan uit 1922: compacte buurtjes aan een ceintuurbaan als hoofdstructuur en ruimtelijke drager. In het westen een groot industriegebied gekoppeld aan de haven, in het oosten uitbreidingen rond de Eng.

Op papier begon de planmatige stadsontwikkeling van Wageningen in 1905. Krachtens de Woningwet van 1901 waren steden met meer dan tienduizend inwoners namelijk verplicht om een samenhangend Uitbreidingsplan in Hoofdzaak te maken. De Wageningse Courant meldde in november 1905 dat een uitbreidingsplan werd vastgesteld. Dat plan - bestaande uit 9 kaarten en een toelichting (niet gevonden in het archief) - was opgesteld door de Leidse ingenieur H. Paul en omvatte een noordelijke en een zuidelijke ringweg.

Kort voordat gemeentearchitect S. Bitters in 1919 werd opgevolgd door D.G.G. Margadant in zijn functie van directeur Gemeentewerken, gaf de gemeente Wageningen opnieuw opdracht voor het opstellen van een uitbreidingsplan. Een dergelijk plan moest immers elke tien jaar worden geactualiseerd. Het doel was nu om de verspreide bebouwing in het noordoosten, de structuurloze groei langs de uitvalswegen en de uitbouw tot hogeschoolstad in goede banen te leiden. De opdracht ging naar de tuinarchitecten L.A. Springer en H.F. Hartogh Heijs van Zouteveen. Hartogh Heijs van Zouteveen was destijds - als opvolger van Springer - verantwoordelijk voor de opzet en ontwikkeling van het tuinarchitectuuronderwijs in Wageningen. Hij had bovendien stedenbouwkundige ervaring opgedaan met een ontwerp voor het villapark Bergkwartier in Amersfoort (1898) en zijn prijsvraaginzending 'Parkstadt-Grosse Züge' voor Berlijn (1909). In 1920 presenteerden Springer en Hartogh Heijs een voorontwerp (ook deze plankaart is niet gevonden in het archief). Omdat de gemeente en provincie dit plan te idealistisch, ambitieus, gedetailleerd, statisch en kostbaar vonden, werd de opdracht doorgegeven aan 'meer praktisch ingestelde ontwerpers' van de eigen dienst Gemeentewerken. Die dienst kreeg in 1921 een nieuwe directeur in de persoon van W. van Blitterswijk. Tijdens zijn directoraat stelde Gemeentewerken twee uitbreidingsplannen op. Het eerste plan van maart 1922 werd in juni 1928 vastgesteld door de Raad en in september 1928 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. In het tweede, op onderdelen bijgestelde plan uit 1936-1938 kwam o.a. de villawijk ten zuiden van de Generaal Foulkesweg te vervallen en werden de gebogen Westbergweg en Hesselink van Suchtelenweg als nieuwe elementen geïntroduceerd. Dit vooroorlogse uitbreidingsplan bleef decennialang formeel van kracht voor grote delen van de bebouwde kom.





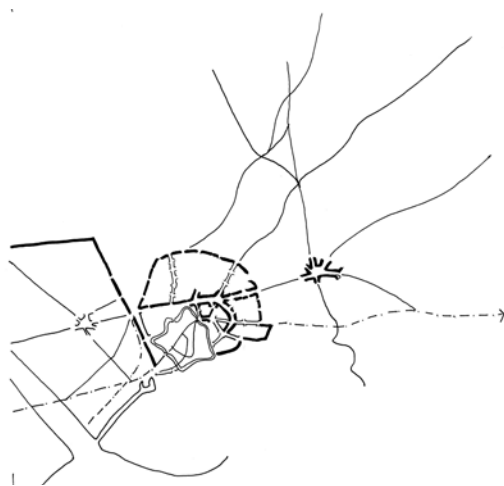
### uitbreidingsplan 1922-1928 (1936-1938)

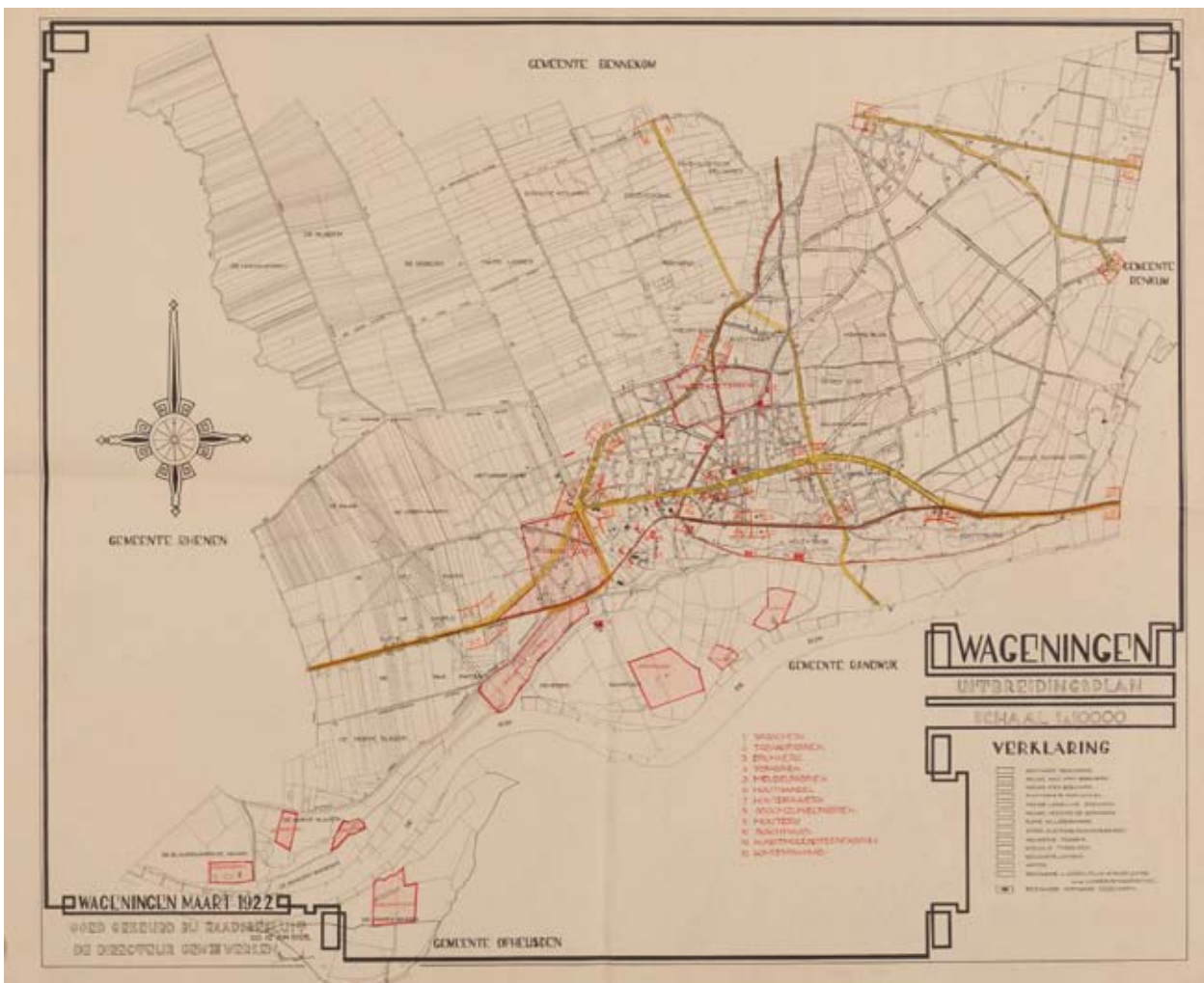
Het Uitbreidingsplan uit 1922 van de directeur Gemeentewerken W. van Blitterswijk werd in 1928 vastgesteld en goedgekeurd, kreeg in 1936-1938 een update en bleef decennialang richtinggevend voor de stadsontwikkeling van Wageningen. De plankaart (links) toont duidelijk een afgeronde stadskern met arbeidersbuurtjes en een omsluitende ceintuurbaan (paars en oranje), een industriegebied ten westen hiervan bij de haven (grijs) en een uitwaaiierend woongebied voor de gegoeden ten oosten van de stadskern (licht oranje) rond de open te houden eng (groen).

#### *plantoelichting*

Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

- De introductie van een halve ceintuurbaan rond het centrale stadsdeel. De bestaande bebouwing binnen de ceintuurbaan wordt aangevuld met korte rijtjes eengezinswoningen voor arbeiders en kleine middenklasse. Dit gebied heeft in het plan het karakter van een tuinstad.
- De ceintuurbaan leidt rechtstreeks naar een groot industrieterrein aan de westzijde van de stad, aansluitend op de bestaande haven. Hier is ook een nieuwe goederenspoorlijn gedacht die van de haven via het industrieterrein, de ceintuurbaan en de Van Uvenweg in noordelijke richting naar het hoofdspoor loopt. Aan de westflank van het industrieterrein is het bovendien de intentie om het Geldersche Valleikanaal recht door te trekken naar de Rijn (stippellijnen op de plankaart).
- Aan de noordoostzijde van de stad zijn Hamelakkers, Bovenbuurt en Wageningen-Hoog gedacht als middenstandswijken met verspreide landelijke bebouwing rond de landschappelijk hoog gewaardeerde eng die onbebouwd dient te blijven als groene buffer tussen Wageningen en Bennekom. De stuwwalhelling ten zuiden van de Rijksweg (huidige Generaal Foulkesweg) wordt verder uitgebouwd als de villabuurtten Molenvlok en Kortenburg.





Het Uitbreidingsplan uit 1922 van de directeur Gemeentewerken W. van Blitterswijk werd in 1928 vastgesteld en goedgekeurd, kreeg in 1936-1938 een update en bleef decennialang richtinggevend voor de stadsontwikkeling van Wageningen. Deze plankaart toont de oude hoofdwegen (rood), de nieuwe cq. vernieuwde hoofdwegen (geel) en de bedrijvenlocaties (rode arcering). Bron: Gelders Archief, 0039 GS, 12790.



- Omdat de smalle Hoogstraat in de binnenstad een obstakel is in de belangrijke oost-westverbinding, wordt een nieuw omtrekkend tracé voorgesteld schuin door Nude en via de te verbreden Lawickse Allee naar de doorbraak en verlenging van de Prof. Ritzema Bosweg. Onopgeloste bottleneck hierin is de omgeving van het tramstation met het emplacement.
- Het stelsel van hoofdwegen wordt gevormd door de oost-west traverse uit het vorige puntje, de eerder genoemde ceintuurbaan met aftakking richting Bennekom en de te verbreden noord-zuidroute (Diedenweg) van de Betuwe richting Ede met aftakking richting Renkum. De overige wegen zijn niet bedoeld voor doorgaand verkeer en hebben overwegend het karakter van woonstraten.
- Omdat Wageningen veel toegankelijk groen heeft in de directe omgeving, zijn stadsparken in het plan achterwege gelaten. Alleen moeilijk te bebouwen reststukjes in de verkaveling zijn aangegeven als snippergroen.
- De gele vlekken op de kaart tonen de versnipperde posities van de Landbouwhogeschool en de flankerende instellingen voor landbouwkundig onderzoek verspreid over de stad.



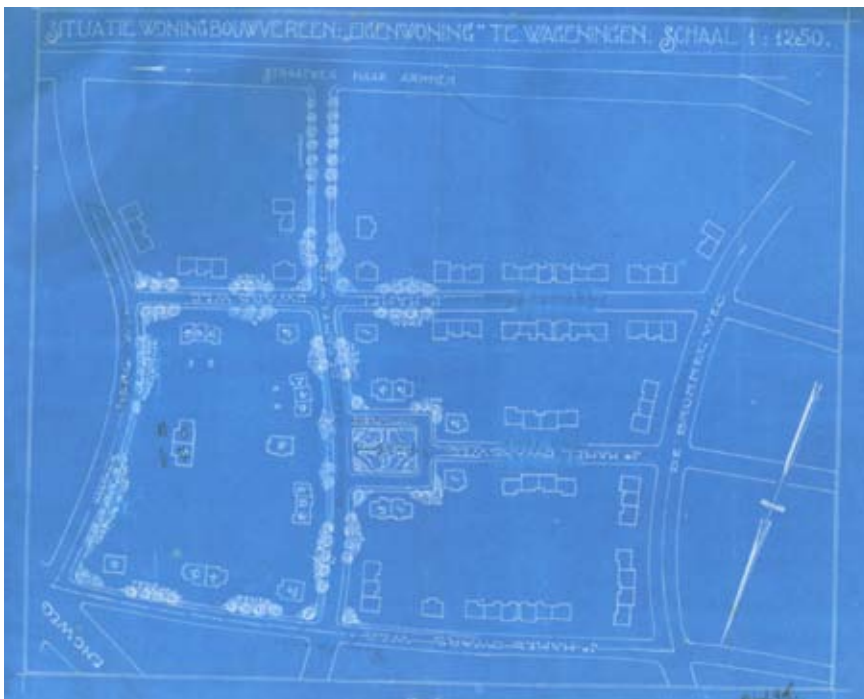
De bestaande wegenstructuur rond 1922: een onregelmatig patroon dat voortkomt uit de landschappelijke ondergrond.



De beoogde wegenstructuur uit het uitbreidingsplan ontlast en omlijst de vestingstad, omwille van een heldere structuur en een compacte stad. De Lawickse Allee wordt in beide richtingen uitgerold tot de nieuwe oost-westas. De ceintuurbaan is gedacht als begrenzing van de stad én als verbindingroute tussen de woon- en werkgebieden. De verweving van de bestaande en beoogde wegenstructuur leidt op de snijpunten tot 'reststukjes' die als plantsoenen worden weergegeven.



De detailbladen van het Uitbreidingsplan 1922 aan elkaar gemonteerd op de huidige topografische ondergrond.



In het Uitbreidingsplan 1922 werden eerder ad hoc tot stand gekomen buurtjes opgenomen, zoals dit bouwplan van Woningbouwvereniging 'Eigen Woning' uit 1921 voor het middenstandsbuurtje rond het Ericaplein, destijds in de volksmond Sahara genaamd. In de opzet van de buurt zijn stedenbouwkundige principes van tuindorpen toegepast. Bron: Harsema, H., M. van den Wijngaart (red.), *Gids voor architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur van de Wageningse Berg*, Wageningen 2007.

## tuindorpen

### *plantoelichting*

De tuinbuurten uit het interbellum zijn gerelateerd aan het Uitbreidingsplan uit 1922-1928 van directeur Gemeentewerken W. van Blitterswijk, en werden als deelgebieden stedenbouwkundig uitgewerkt door andere ontwerpers, zoals Springer en Hartogh Heijs van Zouteveen (Veluvia). Samengevat gelden de volgende doelstellingen en kenmerken voor deze buurtjes:

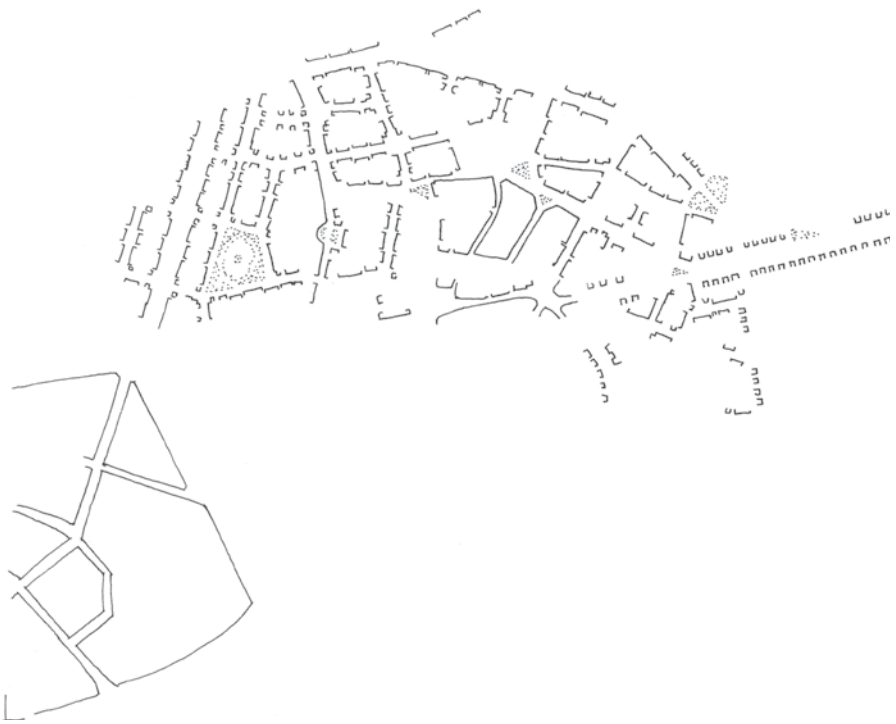
- De stedenbouwkundige opzet van de woningbouwcomplexen uit het interbellum is geïnspireerd op de ontwerpprincipes van de tuinstad. De in Engeland ontwikkelde tuinstadgedachte combineerde de genoegens van het stedelijke leven met de rust en schoonheid van de landelijke omgeving.
- Deze gedachte werd in Nederland gedurende het interbellum populair op het schaalniveau van de wijk of buurt. Dergelijke zogeheten tuindorpen zijn herkenbaar aan een schilderachtig en besloten stadsbeeld met een intieme en kleinschalige openbare ruimte: geknikte woonstraten, versmallingen op de straatuiteinden, besloten pleintjes, korte zichtlijnen, verspringende rooilijnen, privétuinen en grondgebonden woningen in ambachtelijk en traditionele bouwtechniek.
- De tuindorpen in Wageningen liggen in de cirkelvormige uitbreiding aan de noord en noordoost-zijde van de binnenstad: Veluvia-Noord aan weerszijden van de Ritzema Bosweg, het westelijke deel van de Benedenbuurt (Lindenlaan e.o.), delen van de Buurt-West (Lijnbaanstraat en Irenestraat e.o.), het hart van Hamelakkers. Het stratenpatroon van deze buurtjes houdt geen of nauwelijks rekening met de historische landschappelijke structuren.
- De tuindorpen zijn herkenbaar als kleine ensembles in één handschrift. Een dragend stedenbouwkundig motief op de grote schaal ontbreekt hier. De houvast en oriëntatie beperkt zich tot het ensemble en wordt ondersteund door willekeurige verbijzonderingen in de context, zoals een historisch lint, een molen, een hoogteverschil, een kerk of iets dergelijks.

Bij het Uitbreidingsplan 1922 hoort een reeks detailbladen schaal 1:1250 uit 1924-1928 waarop de nieuwe cq. te realiseren situatie in rood is geprojecteerd op de oude situatie. Dit blad toont de situatie rond de Beatrixlaan die diagonaal kruist met de Churchillweg. Dit deel van de Ceintuurbaan is echter nooit gerealiseerd. Bron: Gelders Archief, 0039 GS, 12762/5.





Bij het Uitbreidingsplan 1922 hoort een reeks detailbladen schaal 1:1250 uit 1924-1928 waarop de nieuwe cq. te realiseren situatie in rood is geprojecteerd op de oude situatie. Dit blad uit 1924 toont de bebouwde kom binnen de ceintuurbaan. Bron: Gelders Archief, 0039 GS, 12761.



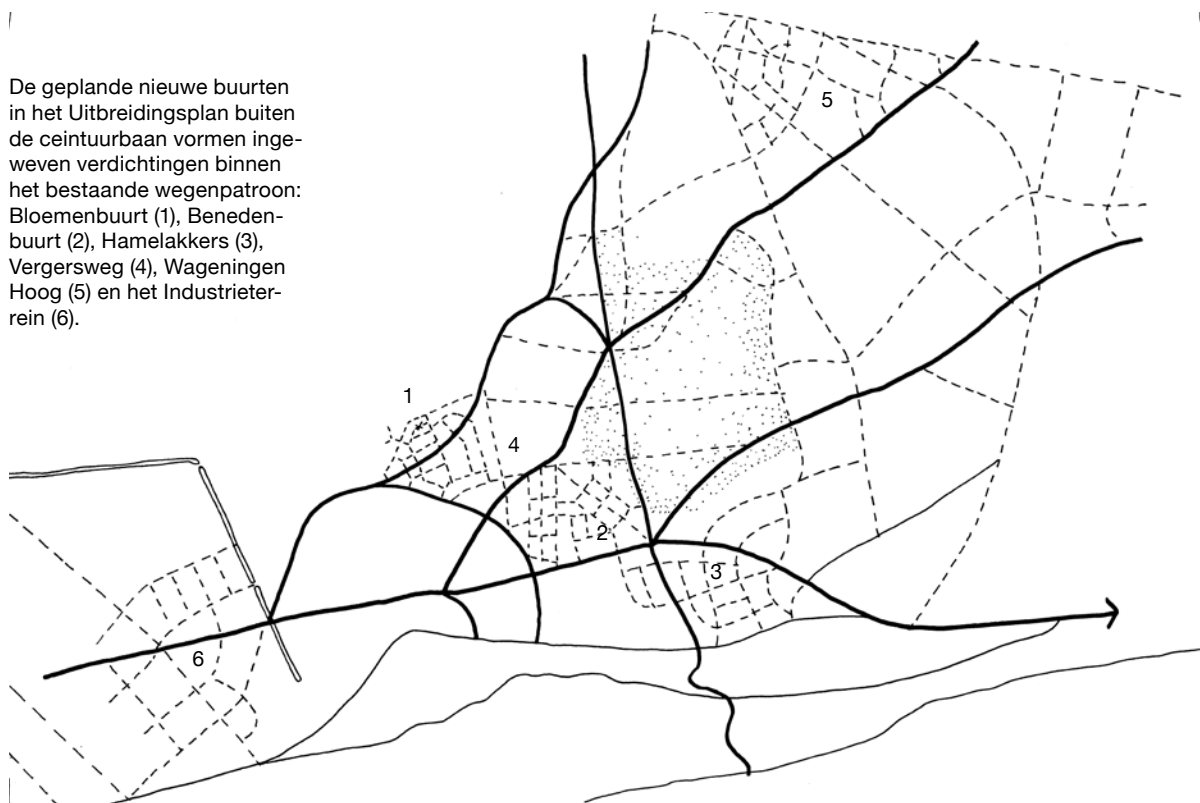
De bestaande en nieuw geplande buurten in het Uitbreidingsplan binnen de ceintuurbaan hebben de ruimtelijke typologie van een tuinstadverkavelingen: symmetrische motieven, korte bloklengtes, verspringende rooilijnen, ingenomen hoeken op de kruising, bouwblokverkaveling. Typisch voor de Wageningse tuinwijken is het weinige openbare groen.

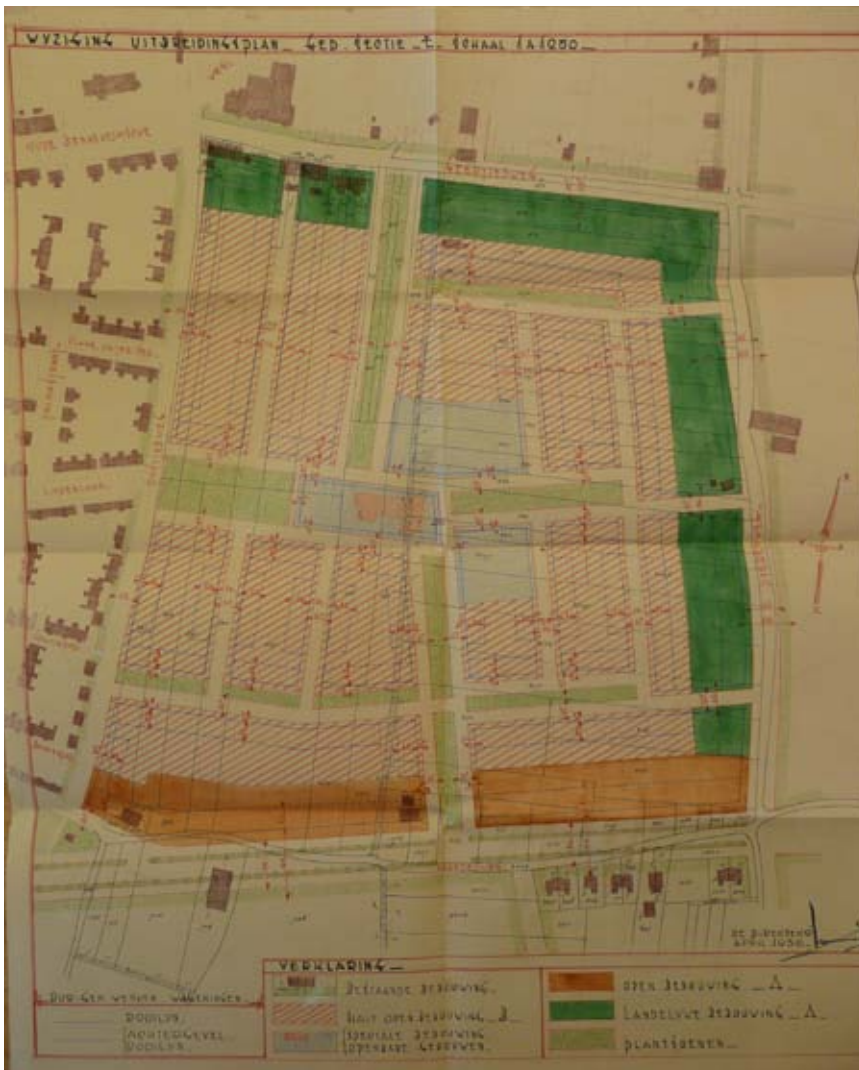


Bij het Uitbreidingsplan 1922 hoort een reeks detailbladen schaal 1:1250 uit 1924-1928 waarop het nieuwe cq. te realiseren stratenpatroon is geprojecteerd op de bestaande situatie. Dit blad toont hoe het nog te realiseren oostelijke deel van de Benedenbuurt en de eerste aanzetten van Hamelakkers met elkaar en met de eng worden verbonden en samenkomen in een centrale pleinvormige kruising (ter plaatse van de huidige kruising Ritzema Bosweg - Diedenweg). Het deel ten noorden van de Ritzema Bosweg is nooit zo uitgevoerd. Bron: Gelders Archief, 0039 GS, 12762/12.

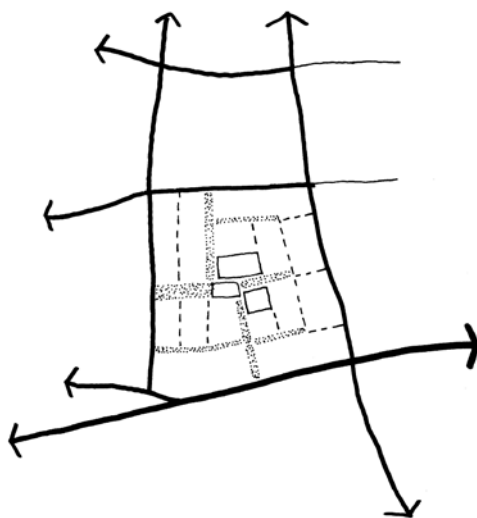


De geplande nieuwe buurten in het Uitbreidingsplan buiten de ceintuurbaan vormen ingegeven verdichtingen binnen het bestaande wegenpatroon: Bloemenbuurt (1), Benedenbuurt (2), Hamelakkers (3), Vergersweg (4), Wageningen Hoog (5) en het Industrieterrein (6).





Sectie E - het oostelijke deel van de Benedenbuurt - is het eerste grote plangebied dat op basis van het bijgestelde Uitbreidingsplan 1936 wordt uitgewerkt. De opzet wordt niet langer bepaald door de diagonaal uit het plan 1922, maar door een assenkruis van groenstroken met voorzieningen en woningen in de vier kwartieren. Voor de oorlog was hier een dichte bebouwing van arbeiderswoningen voorzien. Na de oorlog werden evenwel kortere rijtjes middenstandswoningen gerealiseerd. Bron: Gelders Archief, 0039 GS 1814-1949, 8345.



Benedenbuurt, sectie E. De wijziging uit 1936 toont een omslag in het repertoire. De verkavelingen waren tot nu toe een aaneenschakeling van bouwblokken met kleine lokale motieven in de traditie van de tuinvijken. Dit plan is het eerste wijkontwerp in Wageningen met een eigen structuur op de tussenschaal: een kruisvormig stelsel van langgerekte plantsoenen die de buurt verbinden met de omgeving en de enk. Op het snijpunt van de plantsoenen - in het midden van de buurt - was ruimte gereserveerd voor voorzieningen.

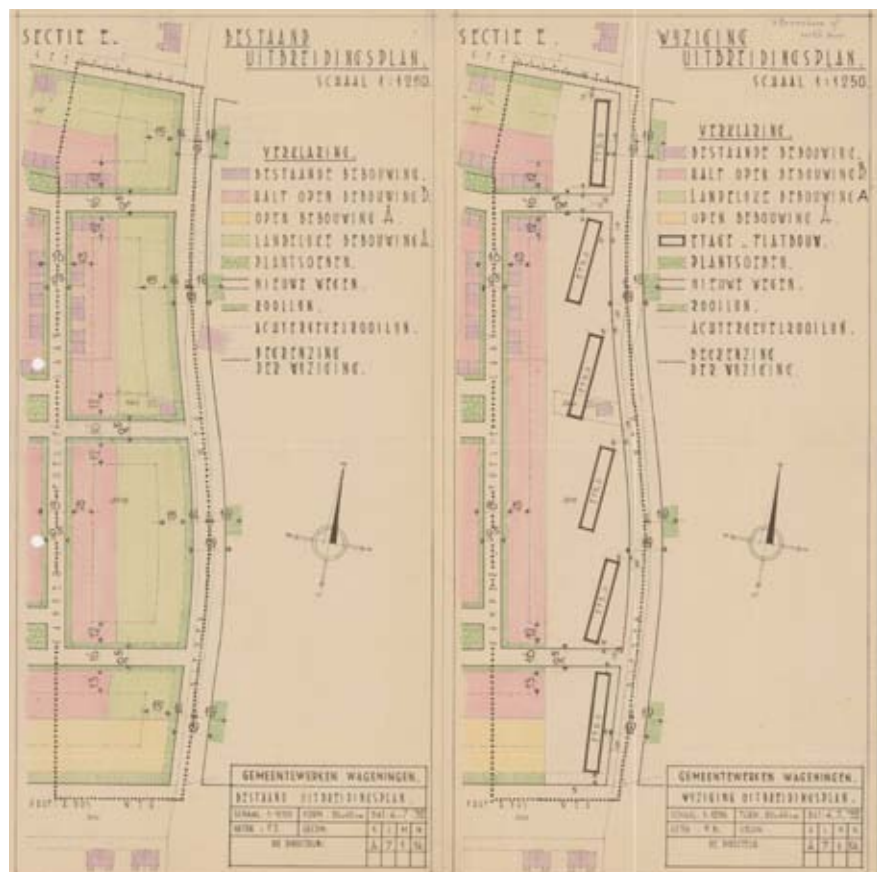
## sectie E (Benedenbuurt Oost), 1936

### plantoelichting

Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

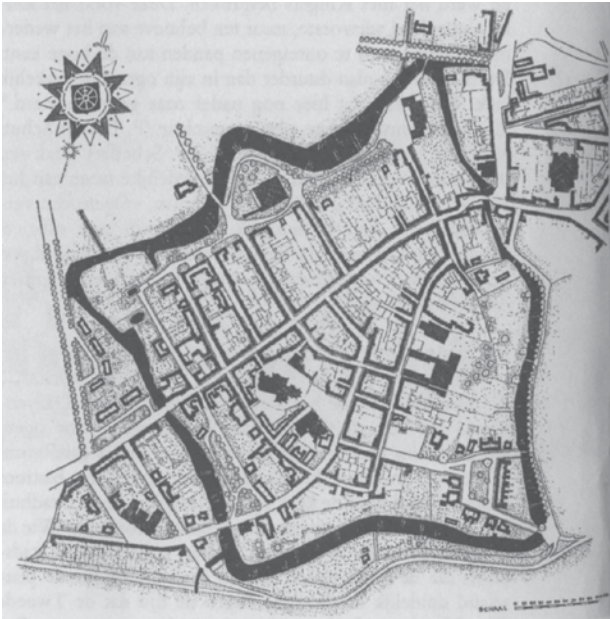
- In afwijking van het uitbreidingsplan uit 1922-1928 krijgt het oostelijke deel van de Benedenbuurt geen diagonale opzet, maar een molenwielpatroon van brede plantsoenen met op het centrale snijpunt terreinreserveringen voor bijzondere bebouwing.
- In de vier kwartieren lopen de woonstraten overwegend noord-zuid (gunstige bezonning) en hebben de haaks kruisende woonstraten over de gehele lengte plantsoenstroken. De bebouwing bestaat overwegend uit rijen arbeiderswoningen in half open bouwblokken, en aan de buitenrand uit een open cq. landelijke bebouwing als overgang naar de Eng.
- Vanwege de grote woningnood en de beperkt beschikbare grond worden begin jaren vijftig - in afwijking van dit plan - portiekflats gebouwd langs de Diedenweg en eengezinswoningen op de plek waar bijzondere bebouwing was voorzien.

NB. Dit was het eerste wijkplan waarin een dragende groenstructuur werd ontworpen en voor het eerst een stadsrand werd gemaakt.

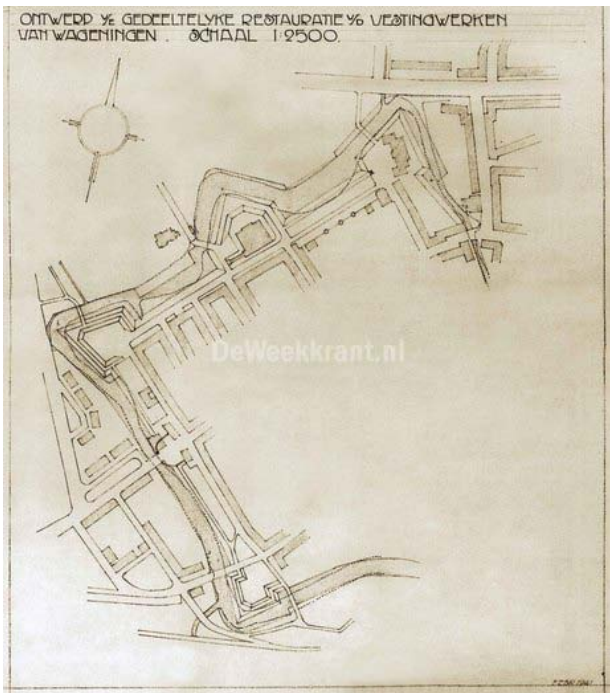


Partiële wijziging uit 1952 van Gemeentewerken op het vooroorlogse plan Sectie E. De wijziging heeft betrekking op de beoogde groene zoom langs de Diedenweg die in dit plan bestemd wordt voor de bouw van een gestaffelde reeks portiekflats. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.





De binnenstad van Wageningen binnen de gracht. Links de situatie zoals die was bij aanvang van de Tweede Wereldoorlog. Rechts het wederopbouwplan van A. Kraayenhagen uit 1940 waarbij vooral de omgeving van de Grote Kerk en de uiteinden van de Hoogstraat veranderingen ondergaan. Tevens is in dit plan het herinrichtingsplan voor de vestingwerken van Bijhouwer opgenomen. Bron: Bosma, K., C. Wagenaar (red.), *Een geruisloze doorbraak*, Rotterdam 1995, deel 2, hoofdstuk 3: Wageningen.



Ontwerp van Bijhouwer uit 1940 voor een gedeeltelijke restauratie van de vestingwerken van Wageningen. Feitelijk gaat het om een reconstructie en herinrichtingsplan. Bron: deweekkrant.nl.



Reductietekening van het Wederopbouwplan. De Markt krijgt een eivorm met een open verbinding naar de Hoogstraat en een vrijliggend stadhuis. Op beide uiteinden van de Hoogstraat zijn 'poortgebouwen' gedacht en de overgang naar de Bergstraat wordt verruimd en verbijzonderd door verspringingen in de rooilijnen. Aan de noord- en westrand is bebouwing met de voorkant naar de gracht gesitueerd.



## Wederopbouwplan Binnenstad

De omgeving van de Markt en de Hoogstraat werd tijdens de meidagen van 1940 grotendeels verwoest. Ir. A. Kraayenhagen kreeg de opdracht om een stedenbouwkundig wederopbouwplan te maken en ir. J.T.P. Bijhouwer moest zorgdragen voor de herinrichting van de aangrenzende vestingwerken. De wederopbouwplannen van Kraayenhagen en Bijhouwer werden geïntegreerd en aangegrepen om een aantal bestaande knelpunten in de binnenstad op te lossen, waaronder het ruimtegebrek voor de wekelijkse markt. Het wederopbouwplan beoogde een herstel cq. versterking van het zeventiende eeuwse ideaalbeeld van de vestingstad zoals te zien op de kaart uit 1653 van Nic. Geelkercken. De realisatie voltrok zich grotendeels vóór de bouwstop van 1942 en was in handen van een groep architecten die tot de Delftse School behoorden.

### *plantoelichting*

Samengevat worden in de toelichting en onderzoeksrapporten bij het wederopbouwplan van Kraayenhagen de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

- Het wederopbouwplan bestaat in hoofdzaak uit een vergroot, eivormig Marktpllein met in het midden de vrijstaande Grote Kerk (naar de kaart uit 1653 van Nic. Geelkercken), open verbindingen naar de Hoogstraat (westen) en de Vijzelstraat (oosten), een gebogen pleinvand met hoekaccenten (noordzijde) en een opgeschoven pleinvand met vrij liggend stadhuis (zuidzijde). Aan de zuid-oostzijde van het Marktpllein en op de grens met de Vijzelstraat zorgen bomerijen voor een besloten karakter.
- De Kerkstraat met overbouwde poort biedt een doorkijkje op de Grote Kerk. En de Sint Annastraat was gedacht als een zichtas op een toren van een gepland, maar nooit gerealiseerd politiebureau.
- Verder worden enkele beschadigde bouwblokken ten noorden van de Hoogstraat aangeheeld en 'poortgebouwen' voorgesteld op beide uiteinden van de Hoogstraat (alleen aan noord-oostzijde gerealiseerd).



Het plan Beckaf uit 1965-1967

Samengevat worden in de toelichting en onderzoeksrapporten bij het herinrichtingsplan voor het vestingwallengebied van Bijhouwer de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

- In afwijking van K.G. Zocher's romantische aanleg uit het midden van de negentiende eeuw geeft Bijhouwer in zijn zakelijker ontwerp de grachten een strakker profiel met scherpe en rechte hoeken, het padenstelsel een hoekiger verloop en de bastions een duidelijker verschijningsvorm door ze te omgeven met muren. Slechts een deel van de beoogde groengordel werd uiteindelijk uitgevoerd, vooral aan de noord- en westzijde.
- Het plan Beckaf uit 1965-1967 borduurt nog steeds voort op het idee van Bijhouwer en beoogt een herstel van het oude bolwerk Beckaf, de aanleg van een plantsoen, een verbetering van de stadsgracht en ontsluiting van het park achter het toenmalige hoofgebouw van de Landbouw Hogeschool. Het doel is een doorgaande wandeling langs de gracht.



## Haagsteegplan, 1949-1950

### *plantoelichting*

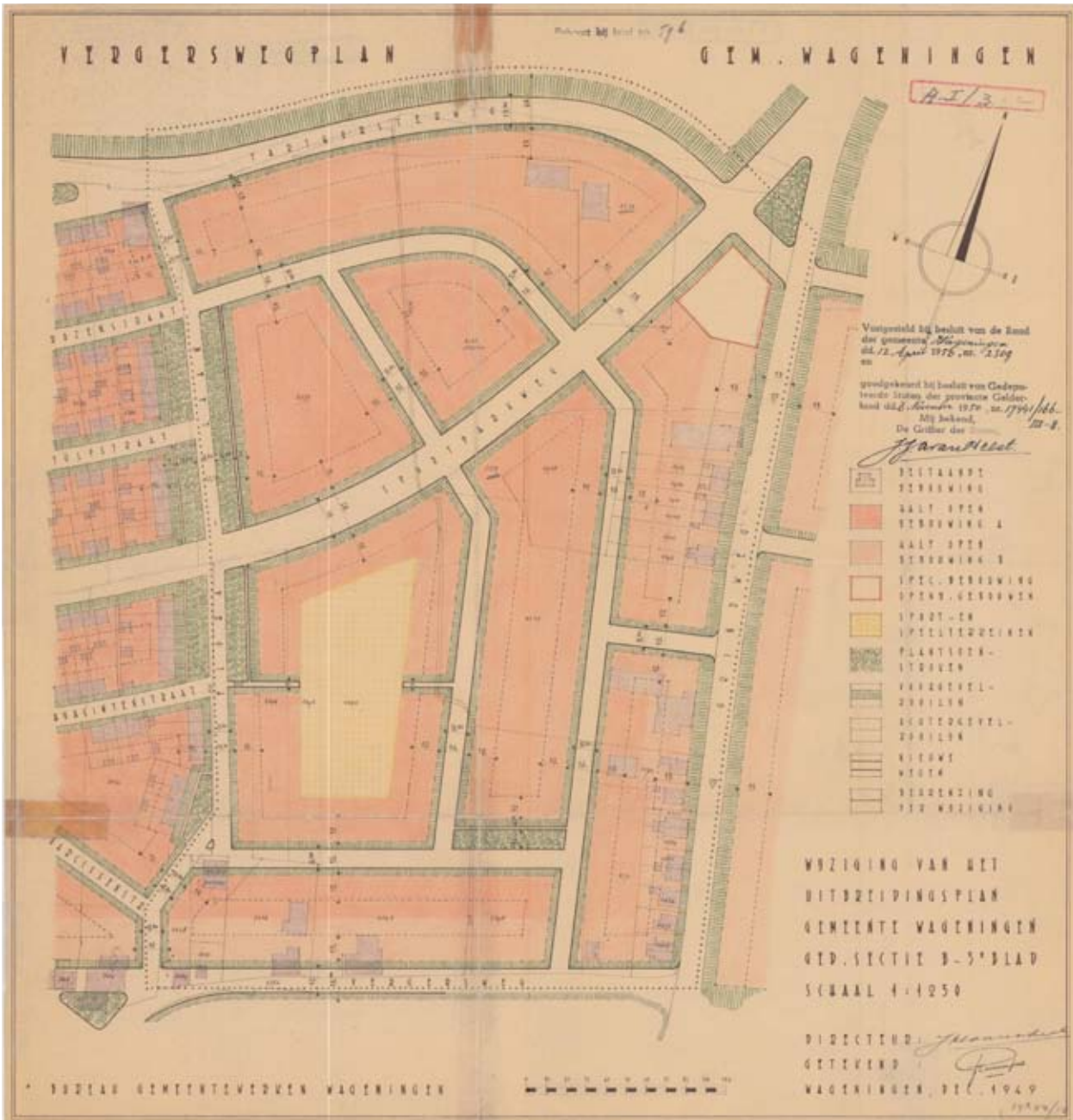
Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

- Vanwege de grote woningnood en de beperkt beschikbare grond wordt het aantal woningen in dit plangebied opgevoerd ten opzichte van het Uitbreidingsplan 1922-1928. Het centrale plantsoen wordt kleiner, en de terreinreservering voor industrie tussen de ceintuurbaan en Haagsteeg wordt omgezet naar woningbouw.
- De voorgestelde bebouwing bestaat overwegend uit grondgebonden arbeiderswoningen met achtertuinten voor het kweken van eigen groente. Een verbijzondering is de open landelijke bebouwing langs de hoofdwegen: ceintuurbaan en Van Uvenweg.

Deze uitsnede uit het blad van de kom binnen de ceintuurbaan uit 1924 behorende bij het Uitbreidingsplan uit 1922-1928 toont de oorspronkelijke bedoelde opzet voor het plangebied Haagsteeg. Bron: Gelders Archief, 0039 GS, 12761.







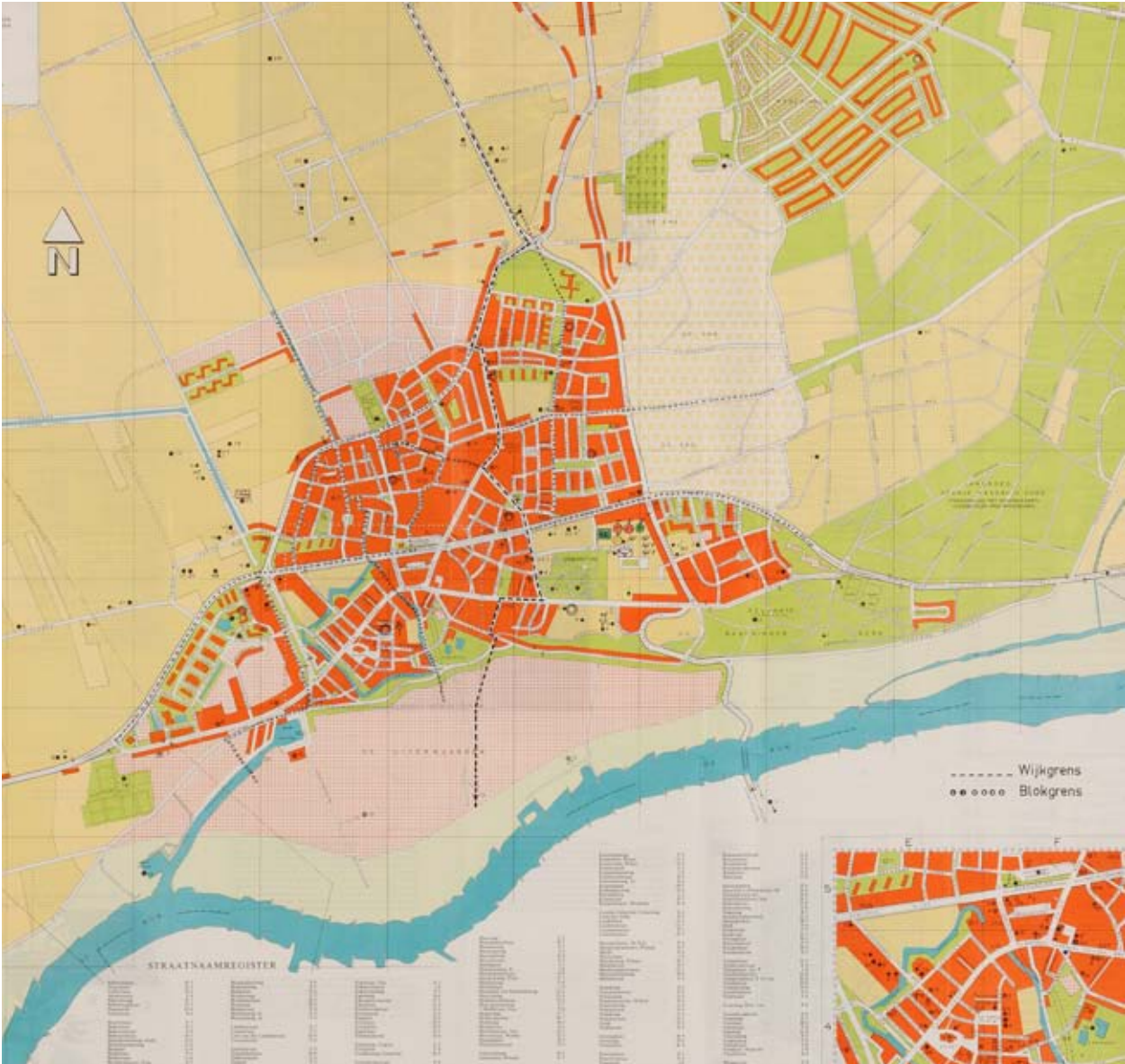
Het Vergerswegplan uit 1949-1950 is opgesteld door Gemeentewerken en borduurt nog voort op het uitbreidingsplan uit 1922-1928/1936-1938. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.

## **Vergerswegplan, 1949-1950**

### *plantoelichting*

Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

- Vanwege de grote woningnood en de beperkt beschikbare grond wordt het aantal woningen in dit plangebied opgevoerd ten opzichte van de verspreide bebouwing in het Uitbreidingsplan 1922-1928.
- De voorgestelde bebouwing bestaat overwegend uit grondgebonden arbeiderswoningen met achtertuinen voor het kweken van eigen groente. Een verbijzondering is de open landelijke bebouwing langs de hoofdweg: Van Uvenweg.



Wageningen op een kaart uit 1963 uitgegeven door de VVV ter gelegenheid van de viering van 700 jaar stad (bron: markvogt.nl).

# 1953-1970

## de blik op de uiterwaarden



Het model van de stad volgens het Ontwikkelings-cq. Uiterwaardenplan: zo compact mogelijk rond een nieuw centrum. De ceintuurbaan wordt omgebogen tot een randweg: de Van Uvenweg. Deze stadsrand volgt nog steeds de landschappelijke overgang tussen hoge en lagere gronden. In het zuiden maakt het Uiterwaardenplan een rand langs de Rijn.

Na de Tweede Wereldoorlog was het idee van een forse uitbreiding in zuidelijke richting ruim twee decennia lang doorslaggevend voor het denken over de stadsontwikkeling in Wageningen. Dat idee werd gelanceerd en aanbevolen in het rapport *De gemeente Wageningen. Welvaartsbronnen en ontwikkelingsmogelijkheden* van het Economisch Technologisch Instituut voor Gelderland (ETI). Dit rapport kwam tot stand in nauwe samenwerking met hoogleraar sociografie prof. dr. E.W. Hofstee en verscheen in 1950 als concept en in 1954 als definitief rapport. De belangrijkste overwegingen bij een zuidelijke uitbreiding waren:

- Het vooroorlogse uitbreidingsplan bood onvoldoende ruimte om de enorme aanwas van de bevolking in de toekomst op te vangen, zelfs niet na een extra verdichting van dat plangebied met 500 woningen en de gedeeltelijke omvorming van het industrieterrein tot een woonbuurt met 500 woningen (Nude). De stad moest nog verder kunnen uitbreiden om in de toekomst te kunnen uitgroeien tot een internationaal centrum voor landbouwwetenschap en agrarisch onderzoek.
- Het gebrek aan een alternatief omdat de gronden aan de west- en noordzijde van de stad in gebruik waren van, of opgekocht werden door de snel expanderende landbouwhogeschool en de daaraan verbonden instituten voor landbouwkundig onderzoek, alsmede voor de opbloeiende industrie (o.a. Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation / Marin, grafische bedrijven, Friden Holland). En aan de oostzijde van de stad werden het restant van de eng landbouwkundig, en het achterliggende bosgebied landschappelijk te waardevol bevonden voor verdere verstedelijking.
- De excentrische ligging van de binnenstad als gevolg van de sterk noord-oostelijke groeirichting van Wageningen. Voorkomen moest worden dat de binnenstad zou marginaliseren, temeer omdat er nog recent tijdens de oorlog veel in was geïnvesteerd met de herbouw van het commerciële centrum rond de Markt. Een zuidelijke uitbreiding zou meer balans kunnen brengen in de onevenwichtige opbouw van de stad, en daarmee de binnenstad weer in het centrum plaatsen en levensvatbaarheid bieden.
- De uiterwaarden zelf zijn door de steenfabrieken grotendeels afgeticheld en daardoor voor de landbouw verloren gegaan. Ze vervullen evenwel als winterbed een belangrijke rol in de doorstroming van de rivier cq. voor de veiligheid van het binnendijkse gebied. Het verlies aan rivierbedding zal daarom elders gecompenseerd moeten worden, en gepaard gaan met hoge kosten voor civiel technische voorzieningen.

Deze overwegingen leidden tot het Ontwikkelingsplan (1954). Het daarin vervatte Uiterwaardenplan werd in de jaren zestig verder uitgewerkt, maar sneuvelde in de jaren zeventig. Tot die tijd anticipeerde de stadsontwikkeling twee decennia op een zuidwaartse koers die uiteindelijk niet doorging.



# intermezzo

## S.J. van Embden / OD205

Van Embden / OD205 is decennialang verantwoordelijk geweest voor de stedenbouwkundige plannen van Wageningen. Om deze plannen van een breder perspectief te voorzien, is dit korte bureauprofiel opgesteld. De tekst hiervan is ontleend aan de biografische schets uit het archief ODEE van Het Nieuwe Instituut, en het boek *S.J. van Embden* van Joosje van Geest (Rotterdam 1996).

### opleiding

S.J. (Sam Josua) van Embden werd op 13 oktober 1904 in Amsterdam geboren. Na de H.B.S. vertrok hij in 1923 naar Delft om bouwkunde te studeren aan de Technische Hogeschool. Door de lessen van professor M.J. Granpré Molière ontwikkelde hij daar ook een fascinatie voor stedenbouw; een vakdiscipline die destijds nog in de kinderschoenen stond. Na zijn afstuderen in 1928 werkte hij o.a. op de architectenbureaus van J.F. Berghoef, Wieger Bruin en J.A. van der Laan. Tijdens het interbellum raakte Van Embden vertrouwd met de stedenbouwkundige praktijk als ontwerper van de afdeling Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Amsterdam, als lid van de Vaste Commissie voor Uitbreidingsplannen in Zuid-Holland en als stedenbouwkundig medewerker van het Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland te Rotterdam. Na de bevrijding werd Van Embden stedenbouwkundig adviseur en plaatsvervangend directeur van zowel het Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO) als de gemeentelijke dienst Stedelijke Ontwikkeling.

### bureau

Zijn eigen bureau – dat Van Embden in 1937 begon – kwam tijdens de wederopbouwperiode tot grote bloei, zowel op het gebied van de architectuur als de stedenbouw. Het handelskenmerk van dit bureau was niet een bepaalde stijl of handschrift, maar een ondogmatische rationele benadering op basis van een scherpe probleemanalyse. Belangrijke gebouwen uit zijn oeuvre zijn o.a. het Centraal Laboratorium PTT (Dr. Neherlaboratorium) in Leidschendam, de Soefitempel in Katwijk aan Zee, de Technische Hogescholen in Eindhoven en Twente, en diverse woningbouwcomplexen in o.a. Delft, Tilburg, Den Haag en Maassluis. Daarnaast ontwierp het bureau een groot aantal stedenbouwkundige herbouw-, binnenstads-, master-, structuur- en uitbreidingsplannen voor o.a. Alblisserdam, Culemborg, Delft, Deventer, Dordrecht, Eindhoven, Enschede, Gouda, Lelystad, Renswoude, Rhenen, Soest, Veenendaal, Wageningen, Zoetermeer en Zwolle. Het aantal medewerkers nam toe en zij werden mede aangestuurd door de architecten J.L.C. Choisy, H.G. Smelt, J.E.B. Wittermans en de landschapsdeskundige N.P.H.J. Roorda van Eysinga. Dit kwartet trad in 1964 toe tot de directie van het bureau dat vijf jaar later de naam OD205 kreeg (verwijzend naar het adres Oude Delft 205).



### **stedenbouw**

Van Embden stond tijdens het interbellum aan de wieg van de emancipatie van de stedenbouw tot een zelfstandige discipline. Als één van de weinige specialisten op dat gebied kreeg hij na de Tweede Wereldoorlog veel stedenbouwkundige opdrachten. Het bureau fungeerde dikwijls jarenlang als extern stedenbouwkundig adviseur van een gemeente. In Wageningen begon die relatie in 1953. Bij het opstellen van stedenbouwkundige plannen waren voor Van Embden zowel de wetenschappelijke als de kunstzinnige benadering van belang. Enerzijds harde onderzoeksdata om de programmatische behoeften scherp in beeld te krijgen (nut). Anderzijds spontane creativiteit om een schone vorm voor de groeiende stad te bepalen (schoonheid). Daarbij had hij oog voor de menselijke factor en het landschappelijk waardevolle buitengebied. Met die tweeledige benadering schiep hij een scenario waaraan architecten verder konden werken.

### **hoogbouw**

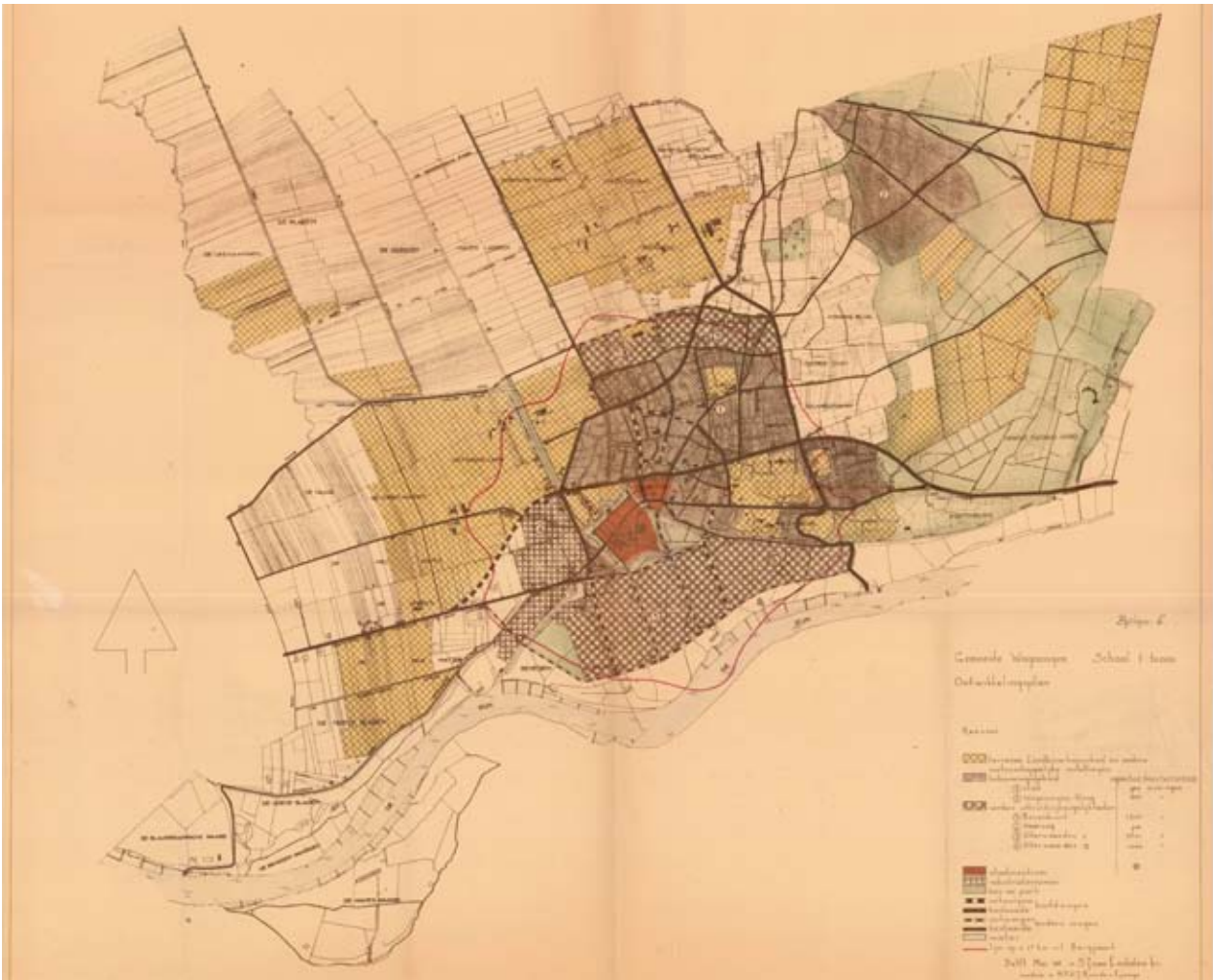
Van Embden was van mening dat steden niet ongebreideld konden blijven uitdijen ten koste van het waardevolle landschap in het buitengebied. Terughoudendheid was geboden. In zijn eigen woorden: 'we zijn aan het potverteren'. Daarom was hij een voorstander van bovengemiddelde bebouwingsdichtheden in de stad. In de plannen voor nieuwe uitbreidingswijken paste Van Embden verschillende bouwhoogtes toe omwille van een aangename variatie in het stadsbeeld. Hoogbouw zette hij in als markering of oriëntatiepunt, om daarmee het contrast tussen stad en landschap te versterken, geprononceerde stadsbeelden te maken en de stedenbouwkundige structuur van de stad te verhelderen (zoals met de sterflats in Wageningen). In de situering, de verschijningsvorm en het silhouet van de hoogbouw was zijns inziens daarom de grootst mogelijke zorgvuldigheid geboden.

### **stadsvernieuwing**

De stadsuitbreidingen bleven niet zonder gevolgen voor de bestaande stad. Vooral de bevolkingsgroei en de verkeersontwikkeling stelden nieuwe eisen aan de historische binnensteden. Ingrijpende verkeersdoorbraken en grootschalige nieuwbouw werden in de jaren vijftig en zestig in veel steden noodzakelijk geacht. Daarbij was de werkwijze van Van Embden als volgt. Allereerst werden de volgende thema's onderzocht en in beeld gebracht:

- de functionele ontwikkeling van de stad (lange lijn);
- de historische analyse van de stadsontwikkeling;
- het benoemen van de esthetische kwaliteiten (beschermd, beeldbepalende, beeldondersteunende en beeldversturende panden);
- de regeling van het verkeer.

Vervolgens concentreerde hij de noodzakelijk geachte ingrepen op de rotte plekken, om zo de echt waardevolle onderdelen zoveel mogelijk te sparen of juist weer zichtbaar en levendig maken. Van Embden deed liever een paar radicale ingrepen dan een groot aantal kleine aanpassingen. Hij wilde geen halfslachtige oplossingen. Hij was voor behoud van historische smalle straten én voor de aanleg van zeer brede nieuwe straten. Naast elkaar gaf dat in zijn ogen karaktervolle tegenstellingen. Bij brede doorbraken en nieuwe straten stelde hij als voorwaarde dat er aan weerszijden nieuwbouw werd gerealiseerd. Parkeerterreinen situeerde hij aan de rand van de binnenstad. Deze benadering is ook toegepast in Wageningen.



Het Ontwikkelingsplan uit 1954 met Uiterwaardenplan. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.



Hoofdstructuur: in het Uitbreidingsplan van 1922-1928 (links) werd de stadsontwikkeling nog vrij eenzijdig in noordoostelijke richting gedacht: compact binnen de ceintuurbaan en verspreid rond de Eng. In het Ontwikkelingsplan van 1954 (rechts) wordt de groeirichting meer in evenwicht rond de binnenstad gedacht, door een zuidwaartse uitbreiding met een orthogonale wegenstructuur waarin de binnenstad wordt opgenomen (3). De ceintuurbaan (1) wordt niet langer doorgezet. In het noordoosten wordt de hoofdstructuur gebaseerd op de gebogen Veluwe lijnen (2) en de eng blijft open (4).

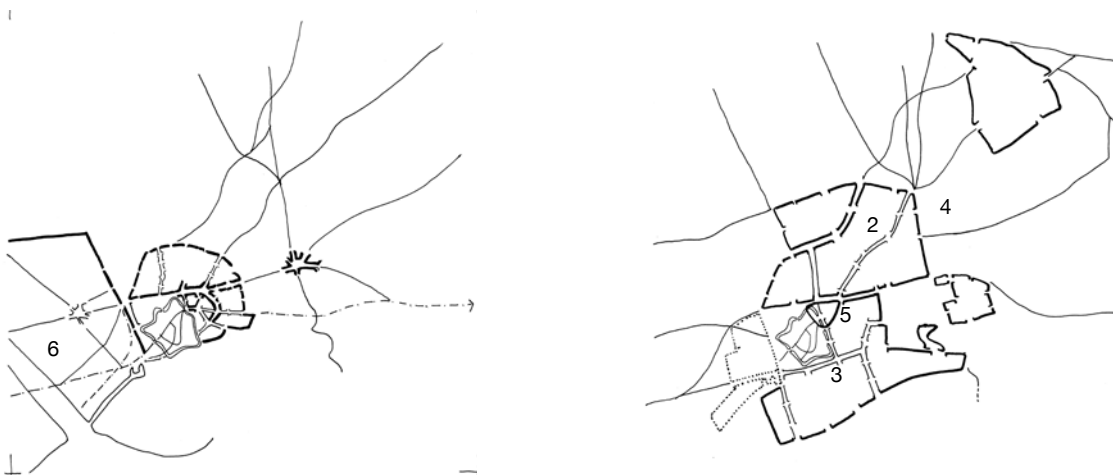
## Ontwikkelingsplan / Uiterwaardenplan, 1954 e.v.

In april 1953 kreeg de gezaghebbende stedenbouwkundige S.J. van Embden opdracht van de gemeente Wageningen om een Ontwikkelingsplan op te stellen. Dat was het begin van een hechte werkrelatie tussen de gemeente Wageningen en het bureau van Van Embden – het latere OD205. Decennialang ontwierp dit bureau alle stedenbouwkundige plannen voor Wageningen. Naast Van Embden zelf was ook diens collega landschapsdeskundige N.P.H.J. Roorda van Eysinga hierbij betrokken.

### *plantoelichting*

Samengevat worden in de toelichtingen en rapportages bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

- Omdat honderden woningen en krotten moeten wijken voor cityvorming en er op korte termijn behoefte is aan een paar duizend woningen, voorziet allereerst het plangebied Tarthorst in maximaal 1600 woningen en vervolgens het plangebied Uiterwaarden in circa 5600 woningen.
- Het Uiterwaardenplan vergt tijdrovende en kostbare civieltechnische ingrepen. Industriële bouwsystemen en zeer hoge bebouwingsdichtheden tot 80 (!) woningen per hectare zijn nodig om te komen tot een gezonde exploitatie met een redelijke grondprijs per woning. Daarom is slechts tien procent gedacht als eengezinswoningen en de rest als middelhoog- en bovenal heel veel hoogbouw.
- De nieuwe wijk bestaat in hoofdzaak uit vier onderdelen, met van west naar oost: een sterk vergroot industrieterrein aan weerszijden van het Havenkanaal, twee grote woonbuurten met elk een groen voorzieningshart, en een kleinschaliger woonbuurtje in het uiterste oosten van het plangebied.



Contouren: het idee van de 'werkstad', 'kernstad' en 'landschappelijke stad' met de Rijksweg als ruggengraat uit het Uitbreidingsplan 1922-1928 wordt verlaten. Deze lineaire aaneenschakeling (links) wordt in het Ontwikkelingsplan (rechts) vervangen door een compact concentrisch model waarbij de nieuwe stadscontour in een straat van anderhalve kilometer rondom de nieuwe Stadsbrink is gedacht (5). Het idee van het Valleikanaal (6) is gesneuveld door de aanleg van het Amsterdam Rijnkanaal. In het Ontwikkelingsplan uit 1954 krijgt het industriegebied daarom een oriëntatie op de Rijnhaven (7).



In deze gedetailleerd uitgewerkte versie van het Uiterwaardenplan uit december 1961 fungeert de Bandijk als belangrijke oost-westverbinding, is de verlengde Costerweg doorgetrokken over de rivier en zijn de woonbuurten via een nieuwe doorbraak rechtstreeks verbonden met de binnenstad. Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 stukken Uiterwaarden, d613.



Vogelvluchtperspectief van het Uiterwaardenplan uit december 1961 met een schets van de toekomstige bebouwing. Bron: Geest, J. van, *S.J. van Embden*, Rotterdam 1996, p.126-127.

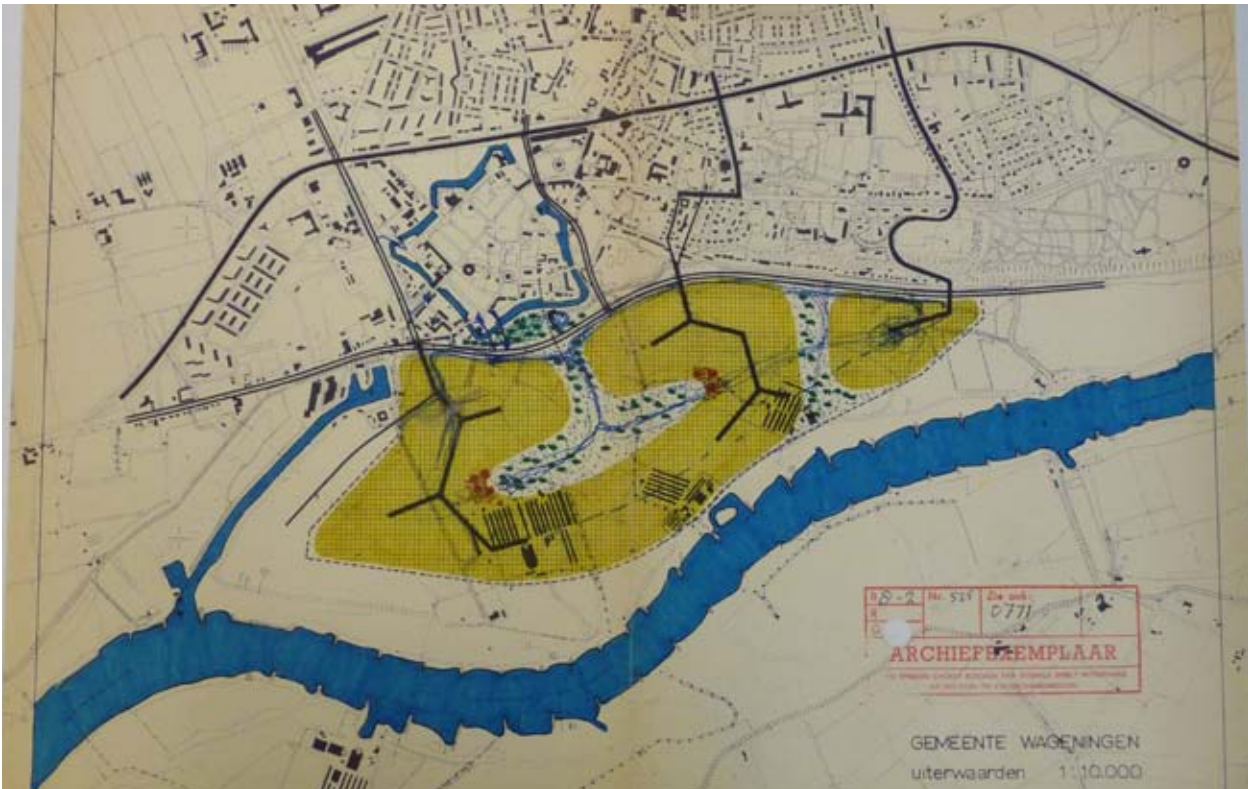


Foto van de maquette die is gemaakt van het Uiterwaardenplan uit december 1961 met op de achtergrond het Ontwikkelingsplan. Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 stukken d2173.

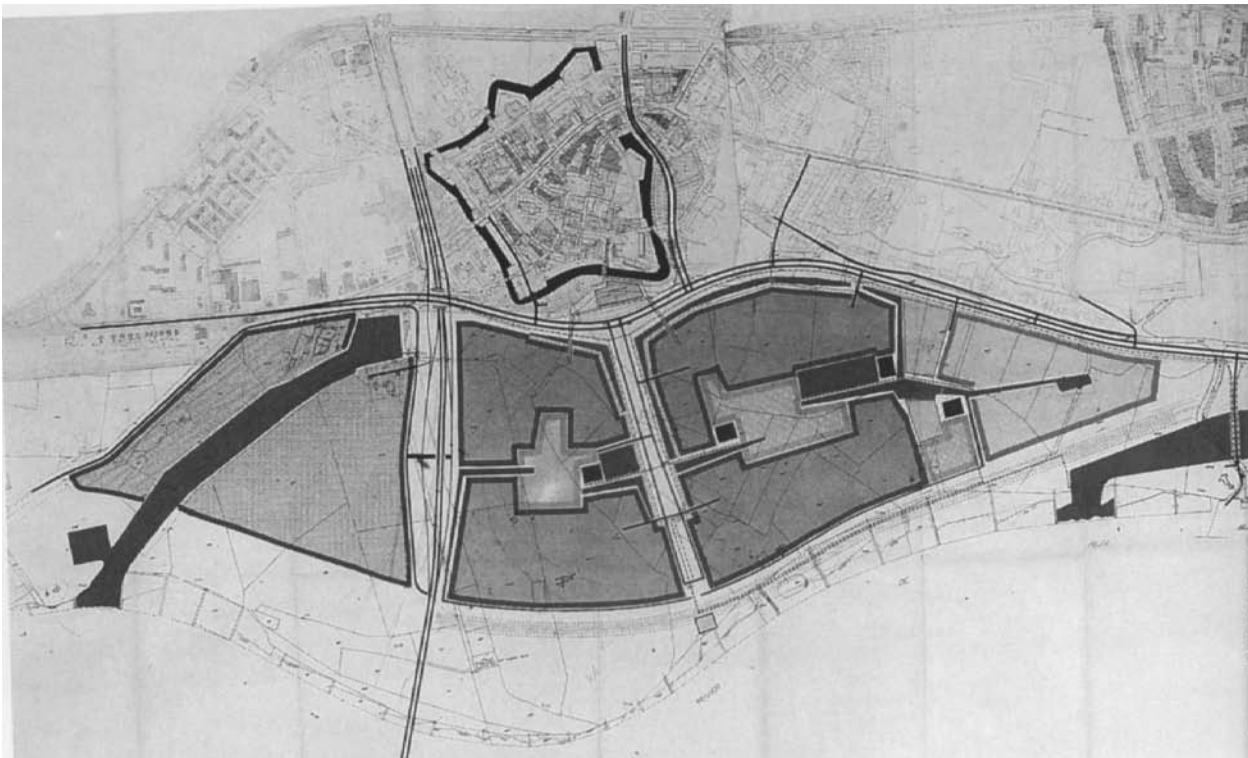
- De verkeersstructuur is hiërarchisch opgebouwd.
  - De twee loodrecht op elkaar staande regionale hoofdwegen kruisen elkaar haaks aan de zuid-westzijde van de binnenstad, vormen een scheidslijn tussen de nieuwe wijk en de bestaande stad, scheiden het vergrote industrieterrein van de nieuwe woonbuurten en verbinden Wageningen via een brug met de zuidoever van de Rijn (uit archiefstukken blijkt dat rekening wordt gehouden met Wageningen-Zuid!).
  - De twee loodrecht op elkaar staande stedelijke hoofdwegen kruisen elkaar haaks aan de noord-oostzijde van de binnenstad, koppelen het Uiterwaardenplan aan de binnenstad, verbinden het nieuwe plangebied met de rest van de stad en zorgen door hun brede profielen voor een vlotte doorstroming van het verkeer. Van het Uiterwaardenplan bestaat ook een planversie waarbij deze hoofdweg niet langs maar door de binnenstad is getrokken over het voormalige kasteelterrein.
  - De woonbuurten hebben een lusvormige ontsluitingsweg waar alleen bestemmingsverkeer komt. Verder zijn ze volledig afgestemd op het voorrangrecht van de voetganger: 'de buurt als één grote zebra'.
- Naast een substantiële vergroting van de woonstad beoogt het plan ook een stimulering van de industrialisatie om daarmee tegenwicht te bieden aan de eenzijdige nadruk op het landbouwkundig onderwijs en onderzoek. Daartoe wordt het areaal industrieterrein rond het Havenkanaal in dit plan fors uitgebreid. Uiteindelijk wordt begin jaren negentig alleen aan de zuid-oostzijde van het Havenkanaal een kleine uitbreiding gerealiseerd (plan Havengebied 1991).
- In relatie tot het Ontwikkelingsplan en het latere Uiterwaardenplan wordt in 1960 een Recreatienota opgesteld met als belangrijkste componenten:
  - Het natuurschoon in de directe omgeving van de stad zoveel mogelijk sparen en inzetten voor passieve recreatie, zodat de reserveringen hiervoor binnen de bebouwde kom beperkt kunnen blijven tot een circuit van verbindende wandeldreven (met de klok mee o.a.: Zoomweg, Bergpad, Grebbedijk, singels rond de binnenstad, Haagsteeg, Haversteeg en Buissteeg).
  - Binnen de bebouwde kom wel voldoende ruimte reserveren voor actieve recreatie zoals volkstuinten en sportcomplexen: voorstel voor een groot sportpark aan de noordrand van de stad bij de hoofdverkeerswegen, tennisbanen ten zuiden van Wageningen-Hoog en diverse kleinere velden verspreid over de stad.

Het Ontwikkelingsplan verscheen in mei 1954 en het verder uitgewerkte deelplan voor de Uiterwaarden werd eind jaren zestig door de gemeenteraad vastgesteld en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd. Maar begin jaren zeventig stuitte het Uiterwaardenplan bij burgers en het Rijk alsnog op bezwaren van ecologische, landschappelijke en financiële aard, die er uiteindelijk toe leidden dat het plan in het voorjaar van 1976 bij Koninklijk Besluit definitief werd getorpedeerd. In de tussentijd had de gemeente wel al voor veel geld de benodigde gronden in de uiterwaarden opgekocht. Bovendien waren in de bestaande stad allerlei reconstructies gemaakt die voorsorteerden op het Uiterwaardenplan: tevergeefs.





In deze schetsversie van het Uiterwaardenplan uit september 1968 is de nieuwe wijk opgevat als een geheel met één centraal voorzieningshart waarbij de noordzuid gerichte hoofdwegen 'doodlopen' in de wijk. Van een rivieroverbrugging is geen sprake. Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 Uitbreidingsplan 1966, d2783.



In deze structuurschets van het Uiterwaardenplan (zonder jaar) is de wijk opgedeeld in vier delen met van west naar oost: een industrieterrein, twee hoogbouwbuurten met elk een voorzieningshart en een laagbouwbuurtje. Het tracé Costerweg scheidt het werk- van het woongebied en is doorgetrokken over de rivier. Bron: Geest, J. van, S.J. van Embden, Rotterdam 1996, p.125.

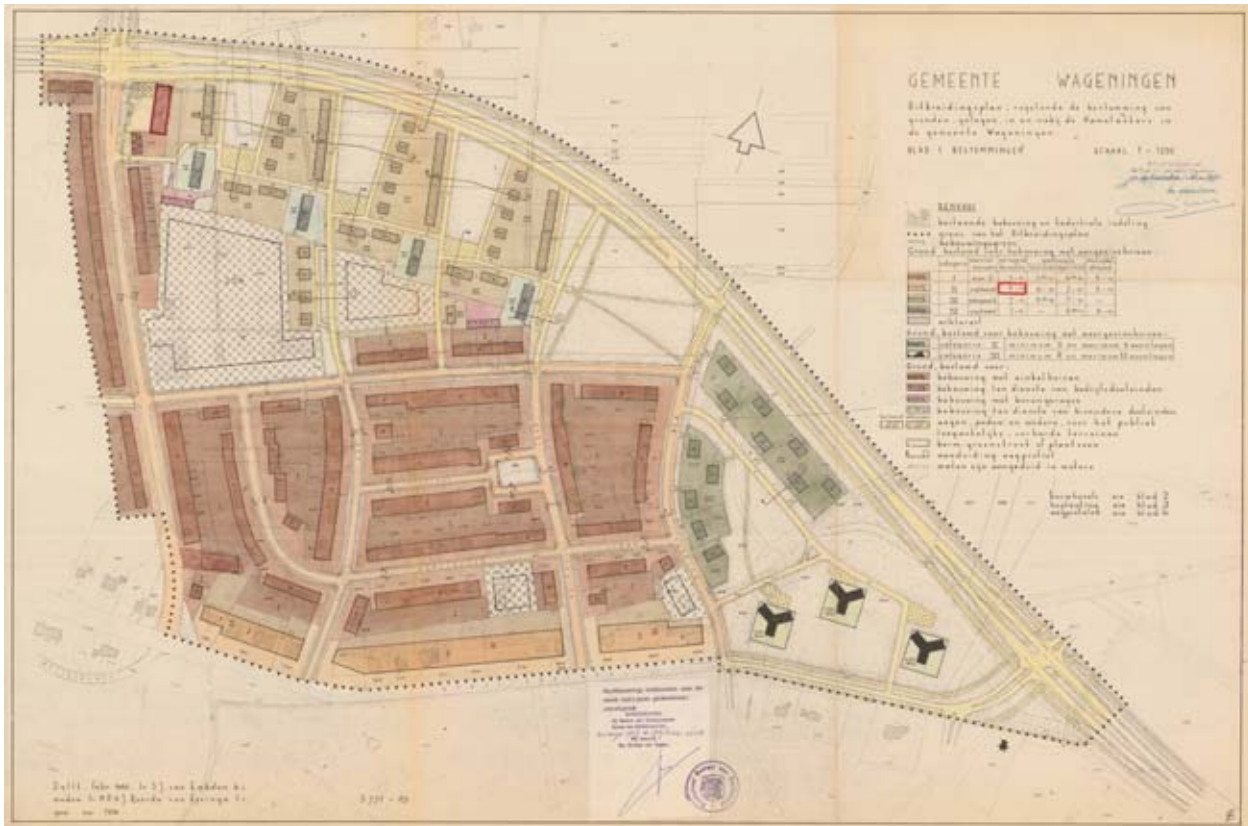




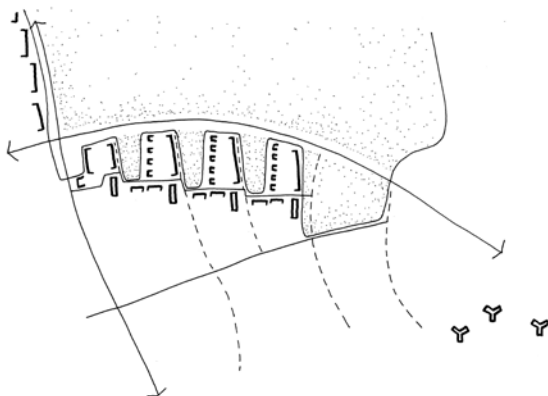
Plankaart 5 'totale groenvoorziening' van de Recreatienota uit 1960. Het natuurschoon van het buitengebied wordt door een circuit van wandel- / fietsdren (kringellijntjes) verbonden met de stad. Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 stukken d541.



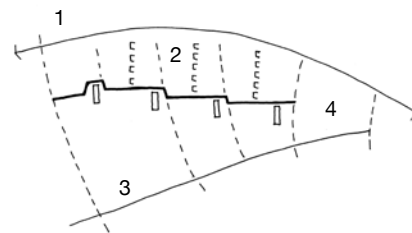
Het Bestemmingsplan 'Havengebied' uit 1990-1991 is de eerste bescheiden uitbreiding van het industrieterrein rond de kanaalhaven in de geest van de veel grootsere voornemens uit het Uiterwaardenplan. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.



Het Uitbreidingsplan 'Hamelakkers' dateert uit 1955-1956 en is in 1956-1957 vastgesteld en goedgekeurd. De bestaande vooroorlogse buurt wordt aan de noordzijde afgezoomd richting de eng. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.



De zuidzijde van de Eng wordt begrensd door een reeks groene kommen die naar het oosten toe steeds groter worden. De verkaveling is overwegend orthogonaal, met open bebouwing aan de oostzijde, en een schuin geplaatste wand aan de westzijde van elke kom. Daardoor wijken de kommen enigszins naar de Eng. De grootste kom grenst aan de bosrand van de Wageningse Berg. In het bos zijn drie torens voorzien die het begin van de stad markeren en die uitkijken over het landschap (uiteindelijk twee gerealiseerd).



De Ritzema Bosweg (1) buigt over de Eng in oostelijke richting. De straten haaks daarop (2) leiden langs de groene kommen, kruisen de verspringende Broekema-, Koenen- en Giltaylaan met de flatjes in de zichtlijnen, en eindigen bij de Englaan (3). Deze laan loopt recht door het hart van het buurtje en eindigt bij de grootste groene kom (4) aan de rand van de Eng en het bos.

## Hamelakkers, 1955-1957

### *plantoelichting*

Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

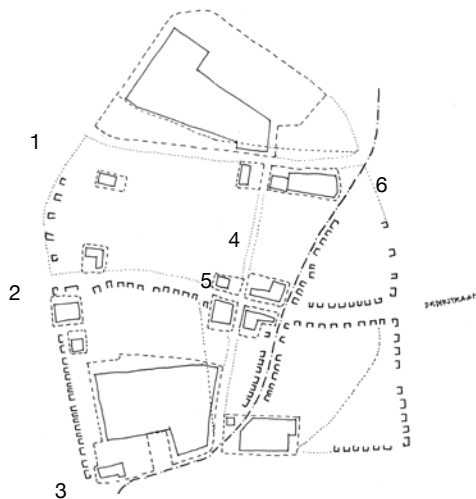
- Het tamelijk geïsoleerde vooroorlogse buurtje rondom het Ericaplein wordt opgenomen in de bebouwde kom, krijgt een afronding aan de randen en een voorzieningenbuurtje bij de kruising van de Diedenweg en Ritzema Bosweg (waarvan uiteindelijk alleen de garage is gerealiseerd). Bepalend voor de afronding van de buurt is dat het tracé van de Rijksstraatweg niet langer onderlangs (huidige Generaal Foulkesweg) maar bovenlangs Hamelakkers wordt gevoerd (huidige Ritzema Bosweg).
- Omdat het omringende natuurschoon de aantrekkelijkheid van deze middenstandsbuurt bepaalt, wordt bij de afronding van de buurt nadrukkelijk rekening gehouden met de landschappelijke kwaliteiten van de eng en het bos.
- Het toegevoegde complex aan de noordrand van Hamelakkers ziet uit over de glooiende eng met bosrand, en vormt omgedraaid zelf de zuidelijke beëindiging van de eng. Uitzicht en begrenzing krijgen in het plan vorm door een komvormige situering van gestaffelde woningen in verschillende typologieën rond een glooiend, schegvormig grasveld. Terreinafscheidingen, losse schuurtjes en garages blijven achterwege omwille van het maximaal laten doorlopen van de open ruimte (ruimtelijke verweving van stad en eng). Dit motief wordt drie keer in wisselende groottes herhaald tot een stedenbouwkundig en architectonisch samenhangende reeks.
- Het toegevoegde complex aan de oostrand bestaat in het plan uit vrijstaande bungalows en drie torenflats op het hoogst gelegen deel vanwege het uitzicht (omstreeks 1970 zijn met de serviceflats Belmonte twee van de drie hoogteaccenten gerealiseerd). Om het karakter van bos zoveel mogelijk te behouden, is de genoemde bebouwing gedacht zonder eigen erven op uitgespaarde plekken verscholen in het bos.

De noordrand van Hamelakkers (1) en de oostrand van de Benedenbuurt (2) vormen een architectonisch ingetogen maar ruimtelijk zeer expressieve en elegante omlijsting van de Eng (3). Hier werkt alles samen; van het architectonisch detail, via de verkaveling tot en met de grote schaal van de oostelijke bosrand (4).

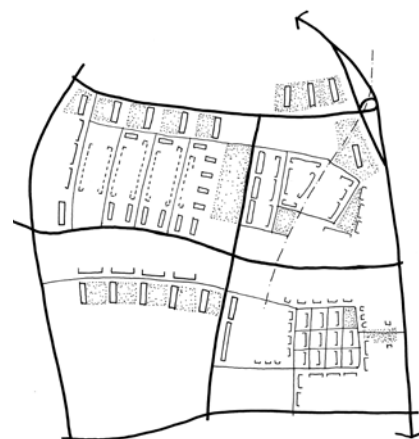




Het Uitbreidingsplan 'Bovenbuurt' dateert uit 1957 en is in 1957-1958 vastgesteld en goedgekeurd. De bestaande vooroorlogse bebouwing aan de Grintweg (Churchillweg), Dolderstraat en ten oosten van de Oude Bennekomseweg wordt aangevuld tot vier kwartieren rond een assenstelsel van ontsluitingswegen. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.



De hoofdstructuur wordt bepaald door bestaande bebouwing en routes, m.u.v. de Oude Bennekomseweg (6). De evenwijdige Hollandseweg (1), Dolderstraat (2) en Geertjesweg (3) worden aangevuld met de nieuwe haaks kruisende Nobelweg (4). In het hart van de wijk zijn de nieuwe voorzieningen gedacht (5).



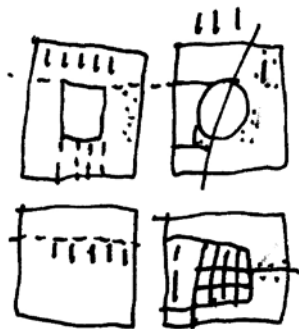
Met de verkaveling van de 4 kwadranten wordt ruimtelijke hiërarchie en gelaagdheid toegevoegd aan de bestaande structuur. De ensembles van kleine flats (2-5 lagen) in groenstroken ondersteunen de hoofdstructuur. De tussenstraten worden per kwadrant verschillend uitverkaveld met laagbouwoningen.

## Bovenbuurt, 1957-1958

### *plantoelichting*

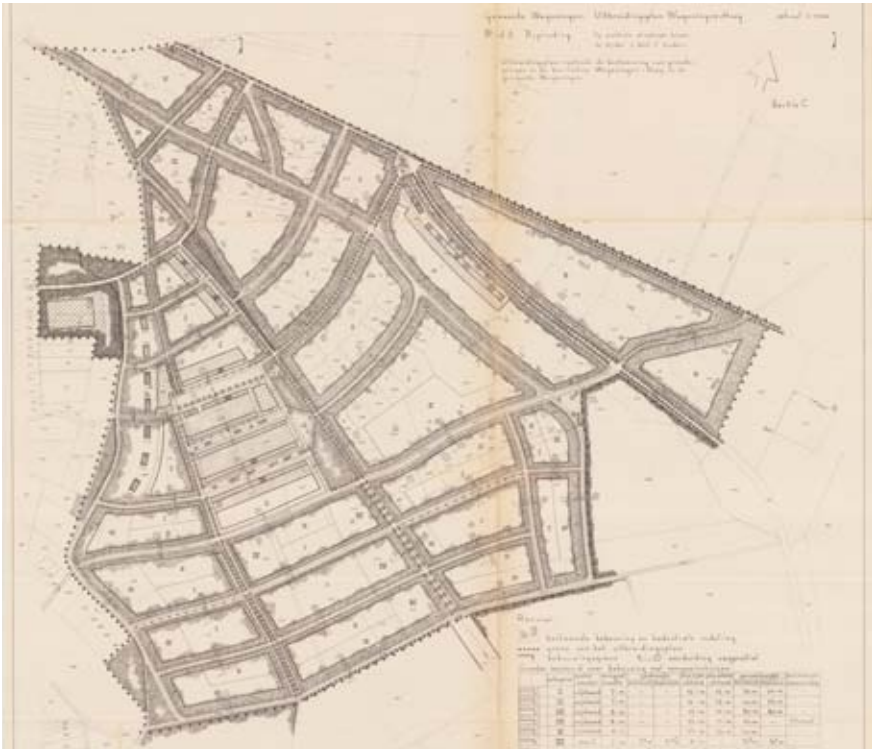
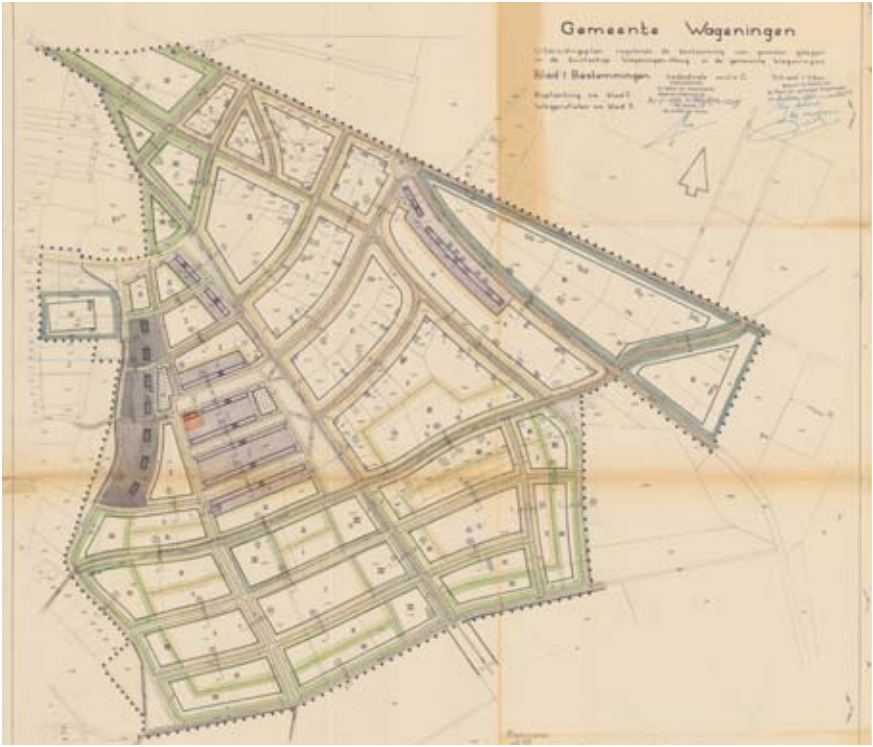
Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

- De bestaande lintbebouwing, de verspreide boerderijen en het complex van de Plantenziektenkundige Dienst maken de Bovenbuurt tot een onoverzichtelijk geheel. Dit plan beoogt daarom het bebouwen van de resterende open akkerlanden met middenstandswoningen, het accentueren van de stadsrand en het aanbrengen van een heldere structuur.
- De voorgestelde nieuwe hoofdstructuur bestaat uit de bestaande Dolderstraat en haaks kruisende nieuwe Nobelweg (ter vervanging van de Oude Bennekomseweg). Deze twee buurtontsluitingswegen vormen een overzichtelijk assenkruis met op het snijpunt een concentratie van scholen. De beoogde status van de Nobelweg als hartader van de buurt wordt geaccentueerd door kloeke begeleidende bebouwing, een flankerende groenstrook en bijzondere bebouwing op de koppen. Voor het verkrijgen van een goede ruimtewerking en het kracht bijzetten van de nieuwe hoofdstructuur worden het straatprofiel en de beplanting van beslissende betekenis geacht.
- Het assenkruis van hoofdwegen deelt de Bovenbuurt op in vier kwartieren die elk een eigen karakter hebben of krijgen. Het zuidwestelijke kwartier wordt gedomineerd door het bestaande complex van de Plantenziektenkundige Dienst, dat aan de noordzijde wordt aangevuld met een reeks middelhoge flats. Het rondom reeds bebouwde zuidoostelijke kwartier krijgt op de plankaart op het binnenterrein een woonparkje van eengezinswoningen met een doorsteek (open 'venster') richting de eng. Dat 'venster' is echter nooit gerealiseerd. Het onbebouwde noordwestelijke kwartier wordt ingevuld met (half)vrijstaande particuliere woningen en een reeks middelhoge flats aan de noordzijde. Het noordoostelijke kwartier wordt diagonaal doorsneden door de Oude Bennekomseweg met tramspoorlijn, waarbij de reststukjes worden ingevuld met woningen en de noordrand met middelhoogbouw (omwille van de stadsrandmarkering en het uitzicht). De noordelijk 'kop' op de Bovenbuurt is gereserveerd voor bijzondere bebouwing.



De Bovenbuurt bestaat uit vier kwadranten met elk een eigen intern motief. De ensembles met flats in strokenbouw verbinden op het schaalniveau van de buurt.





Het Uitbreidingsplan 'Wageningen-Hoog' dateert uit 1957-1960 en is in 1960-1961 vastgesteld en goedgekeurd. De bestaande vooroorlogse bebouwing tussen de Keijenbergseweg en het Papenpad wordt aangevuld tot een breed uitwaaiende woonbuurt. De ingekleurde plankaart toont de bestemmingen en de zwart-witkaart toont het beplantingsplan. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.



## Wageningen-Hoog, 1957-1961

### *plantoelichting*

Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

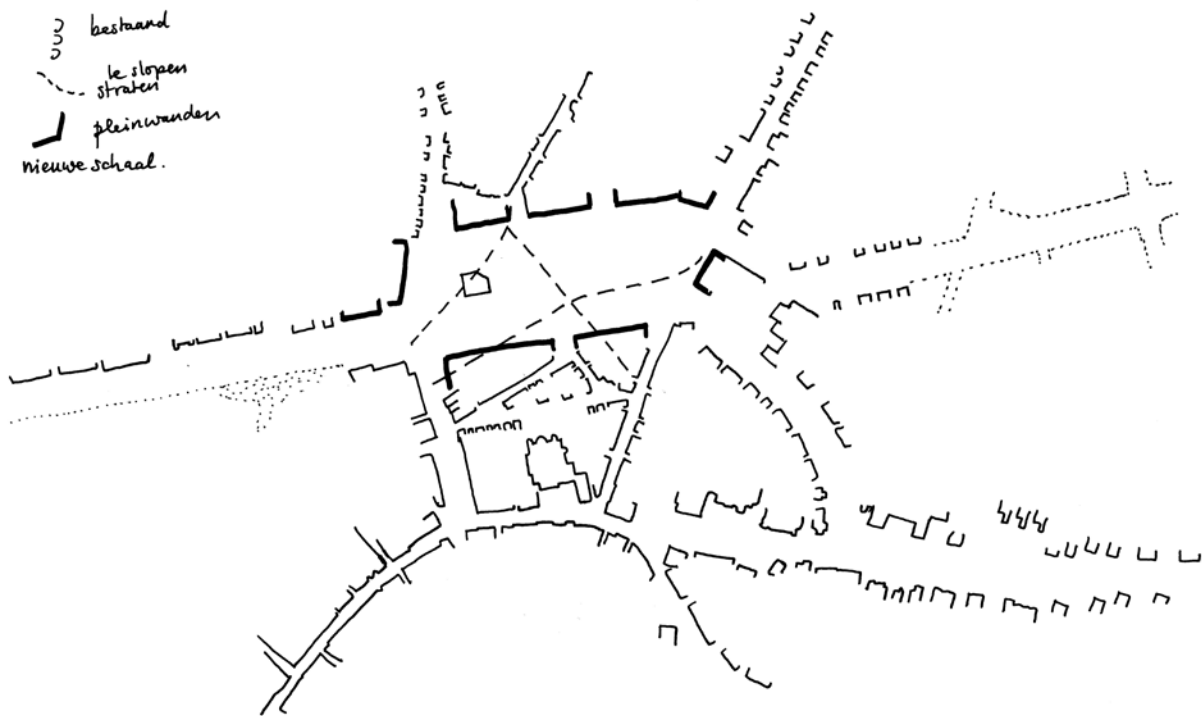
- Nadat omstreeks 1900 de heide is omgevormd tot bos raakt dit gebied geliefd voor bewoning en recreatie. Kenmerkend voor Wageningen-Hoog is het in oostelijke richting uitwaaiende historische wegenpatroon van Bennekom langs de eng en richting Renkum en Arnhem. Dat patroon volgt min of meer de hoogtelijnen.
- In aanvulling op dit waaierpatroon wordt een groot aantal korte verbindingspaden voorgesteld waaraan middenstandswoningen en eenvoudige landhuizen gesitueerd kunnen worden.
- Om daarbij het boskarakter en de bestaande beplanting zoveel mogelijk te behouden, gaat het plan uit van een vrije plaatsing van woningen op grote kavels, in een lage bebouwingsdichtheid en met een ontsluiting van eenvoudige verharde paden.
- Om op voorhand tegenwicht te bieden aan de gevreesde cultivering van de privé-kavels hebben de straten en paden ruime profielen met brede bermen waarin het boskarakter geborgd kan worden. Hetzelfde doel dient de langgerekte groene wig terzijde van het Papenpad in het hart van de wijk.
- Het aanvankelijke idee om de Zoomweg langs de eng om te vormen tot een promenade met aan één zijde lage flats is nooit ten uitvoer gebracht.



Uitsnede van Wageningen-Hoog uit de Overzichtskaart der Wageningse Eng uit 1952 van de dienst Gemeentewerken. Deze vroeg-naoorlogse situatie toont de bestaande bebouwing tussen de Keijenbergseweg en het Papenpad en de beoogde uitbreiding met groene zoom zoals ontleend aan het Uitbreidingsplan uit 1936-1938. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.



Het Partieel Uitbreidingsplan 'Stadsbrink' dateert uit 1957-1958 en is in 1958-1959 vastgesteld en goedgekeurd. De gordiaanse knoop van oude wegen rond het voormalige tramstation maakt plaats voor een langgerekt en weids (bus)plein met stevige bebouwingswanden. Het plein wordt opgenomen in de oost-westtraverse. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.



De nieuwe Stadsbrink is 200 meter lang en 100 meter breed, dat wil zeggen: 4 voetbalvelden groot. Deze reductietekening van de plankkaart toont de schaa'sprong, hoe de bestaande straten aansluiten op de Stadsbrink, en welke straten verdwijnen.

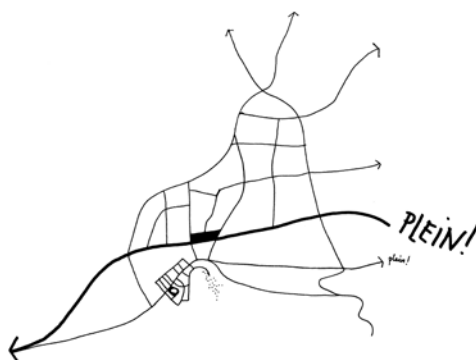
## Stadsbrink, 1957-1959 / 1960-1961

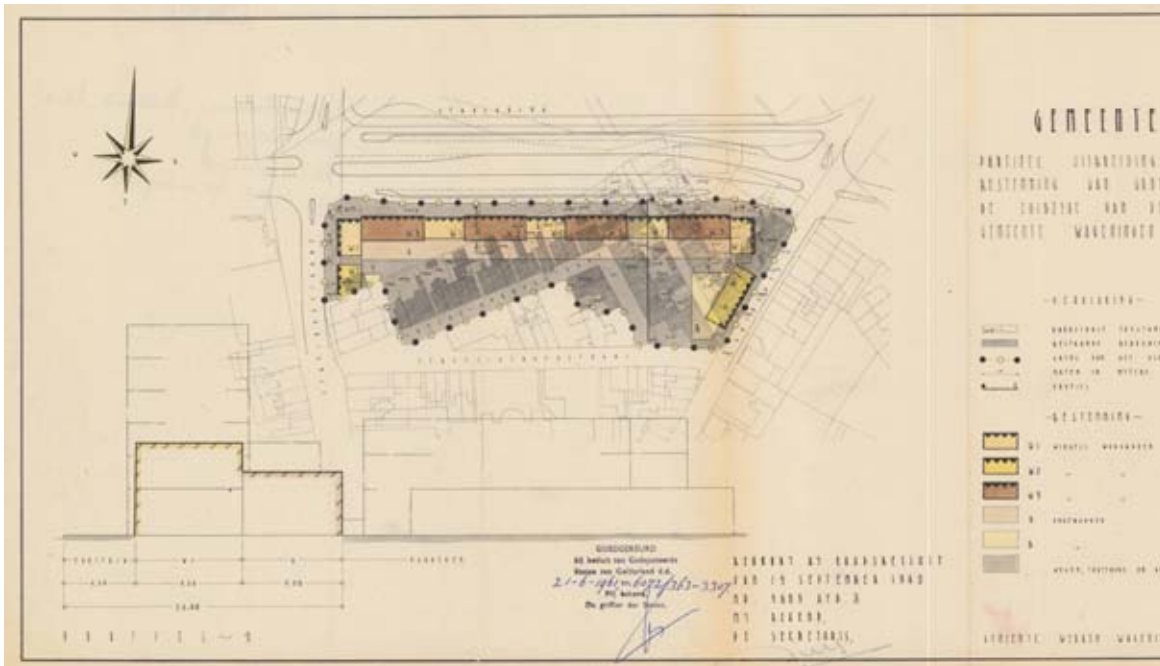
### *plantoelichting*

Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

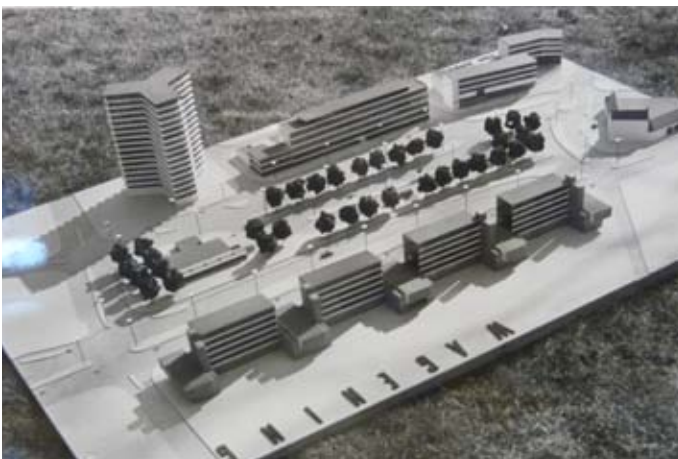
- Binnen de gracht bood de binnenstad onvoldoende ruimte om uit te groeien tot een volwaardige city. Daarom breidde het centrum al eerder uit in noordoostelijke richting naar het tramstation. Nu de rijksweg voor doorgaand verkeer werd verlegd van het te smalle en bochtige tracé Hoogstraat – Generaal Foulkesweg naar het te verbreden en door te breken tracé Lawickse Allee – tramstation - Ritzema Bosweg, lag het voor de hand om ter plaatse van het tramstation een centrumuitbreiding te realiseren. Temeer omdat de tramspoorlijn al in 1954 een stuk was ingekort en het tramstation al sinds 1937 geen functie meer vervulde voor het personenvervoer per trein.
- Het plan voorziet daarom ter plaatse in de aanleg van een langgerekt weids plein evenwijdig aan de nieuwe traverse, met ruimte voor een bushalte (NBM) en parkeervoorzieningen voor auto's.
- De noordelijke pleinwand is in het plan gedacht als drie losse flatgebouwen met winkels, kantoren en woningen op de verdiepingen, en de zuidelijke pleinwand als een langgerekte aaneengesloten flat met winkels en woningen op de verdiepingen. De westelijke kop van het plein wordt gereserveerd voor een belastingkantoor.
- In het kader van het latere Buurtplan (zie verderop) werd halverwege de jaren zestig de Stadsbrink gekoppeld aan de nieuw aangelegde Rooseveltweg en aan de noordzijde uitgebreid met het Olympiaplein. Deze grootschalige, op het snelverkeer afgestemde opzet kreeg in de jaren zeventig en tachtig steeds meer kritiek te verduren, en dat leidde in 1988-1989 tot een herinrichtingsplan met meer oog voor het langzaam verkeer en de verbinding met de binnenstad. Omdat de Stadsbrink als stedelijke ruimte onvoldoende wordt gevormd, begrensd en benut, stelt OD205 destijds voor om drie forse gebouwen en bomen toe te voegen in de rooilijn langs de traverse waarvan de doorstroomfunctie in de beleving getemperd moet worden. Dat zou moeten zorgen voor een verkleining van de openbare ruimte, een versterking van de centrum- en verblijfsfuncties, een verhoging van de levendigheid en een verbetering van de noord-zuidverbindingen. Dit plan is in de jaren negentig grotendeels uitgevoerd.

Na de Tweede Wereldoorlog groeit Wageningen in snel tempo. De kleinschalige binnenstad kan de daarbij behorende voorzieningen onvoldoende herbergen. Daarom voorziet het plan Stadsbrink in een groot nieuw plein cq. stadscentrum, centraal gesitueerd aan de doorgaande route en precies tussen de uitbreidingen in noordoostelijke richting en de beoogde uitbreiding in de uiterwaarden.





De herziening van de zuidelijke pleinwand van het Uitbreidingsplan 'Stadsbrink' dateert uit 1960-1961. In vergelijking met het plan Stadsbrink wordt de wand nu geleed door vier hogere woonblokjes en heeft de begane grond helemaal een winkelbestemming. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.

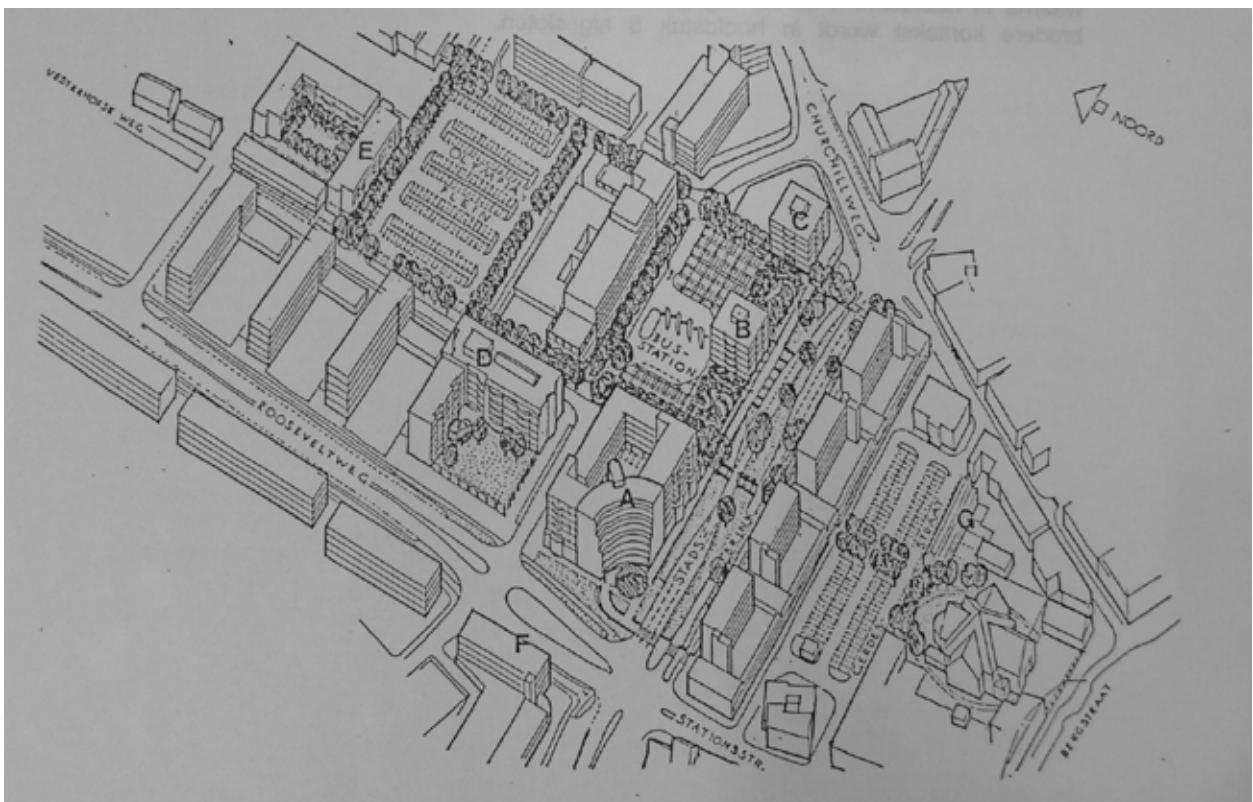


Twee foto's van de maquette die is gemaakt van het Partieel Uitbreidingsplan 'Stadsbrink' uit 1957-1961. Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 stukken d2173.

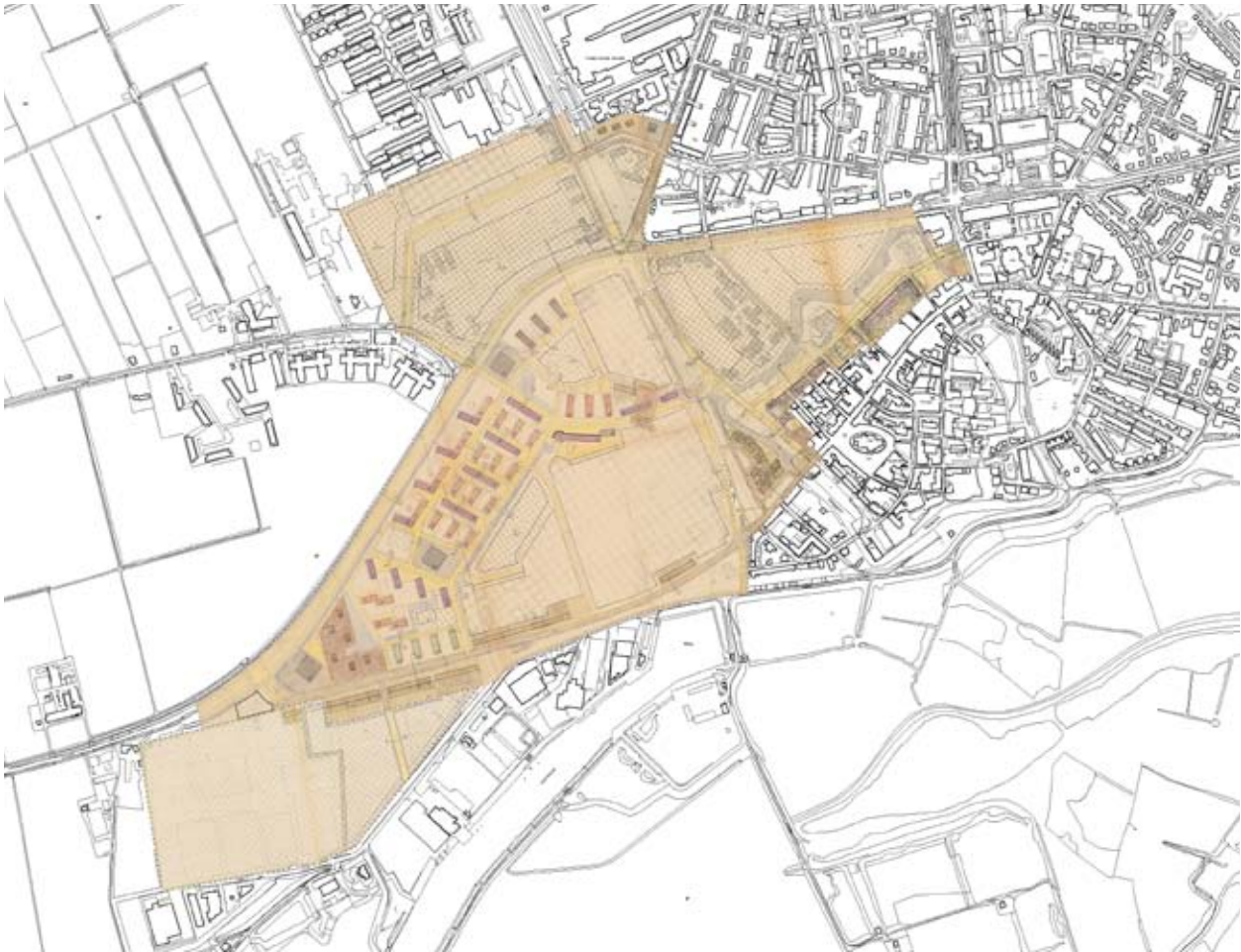




Het bestemmingsplan 'Stadsbrink e.o.' dateert uit 1989 en beoogt een verkleining van de openbare ruimte en verbetering van het verblijfsklimaat door de herinrichting van het plein en de toevoeging van bebouwing langs de traverse. Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 stukken d591.



Vogelvluchtperspectief bij het bestemmingsplan 'Stadsbrink e.o.' uit 1989. Duidelijk zichtbaar is de toevoeging van bebouwing aan de noordzijde van de traverse (niet allemaal gerealiseerd) en de herinrichting van het plein. Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 stukken d591.



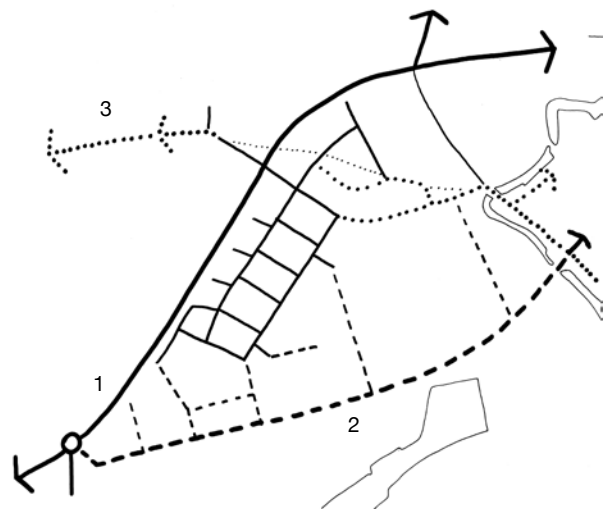
Het Uitbreidingsplan 'Nude e.o.' 1959-1960 (Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99).

**Rechts: drie reductietekeningen voor Nude.**

Links: de structuur is opgebouwd vanuit drie hoofdlijnen: de Lawickse Allee (1), Nude (2) en Haarweg (3). Het tracé van de Haarweg wordt in het plangebied (dunste stippellijn) bijgebogen naar de Lawickse en Nudense richting.

Midden: aan de rand van stad en buitengebied, op de verknopingen van de drie lijnen staan drie torens als blikvangers bij de hoofdentrees tot de wijk.

Rechts: in de verkaveling wordt geschoven en gedraaid met kleine series stroken rond groene hoven. Er zijn drie typen bebouwing: stroken van vier bouwlagen, stroken met twee woningen op garages en drie hoge woontorens (waarvan er twee zijn gerealiseerd). Door het verschuiven van de koppen aan de lange straten ontstaat een ritmisch en verspringend ruimtebeeld. De groenstructuur en bebouwing werken goed samen aan afwisselend beschutte en monumentale ruimtes.





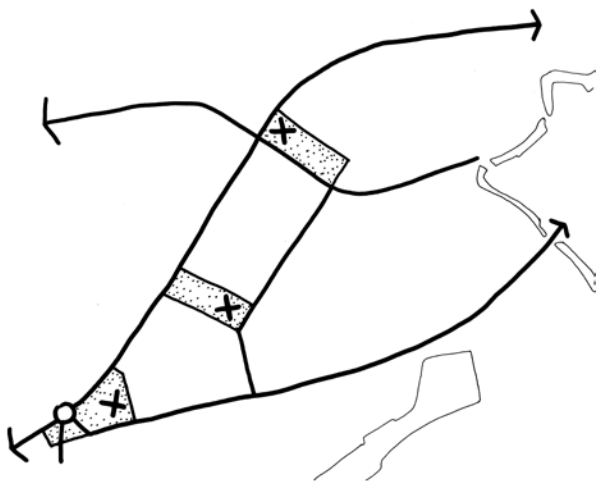
## Nude, 1959-1960

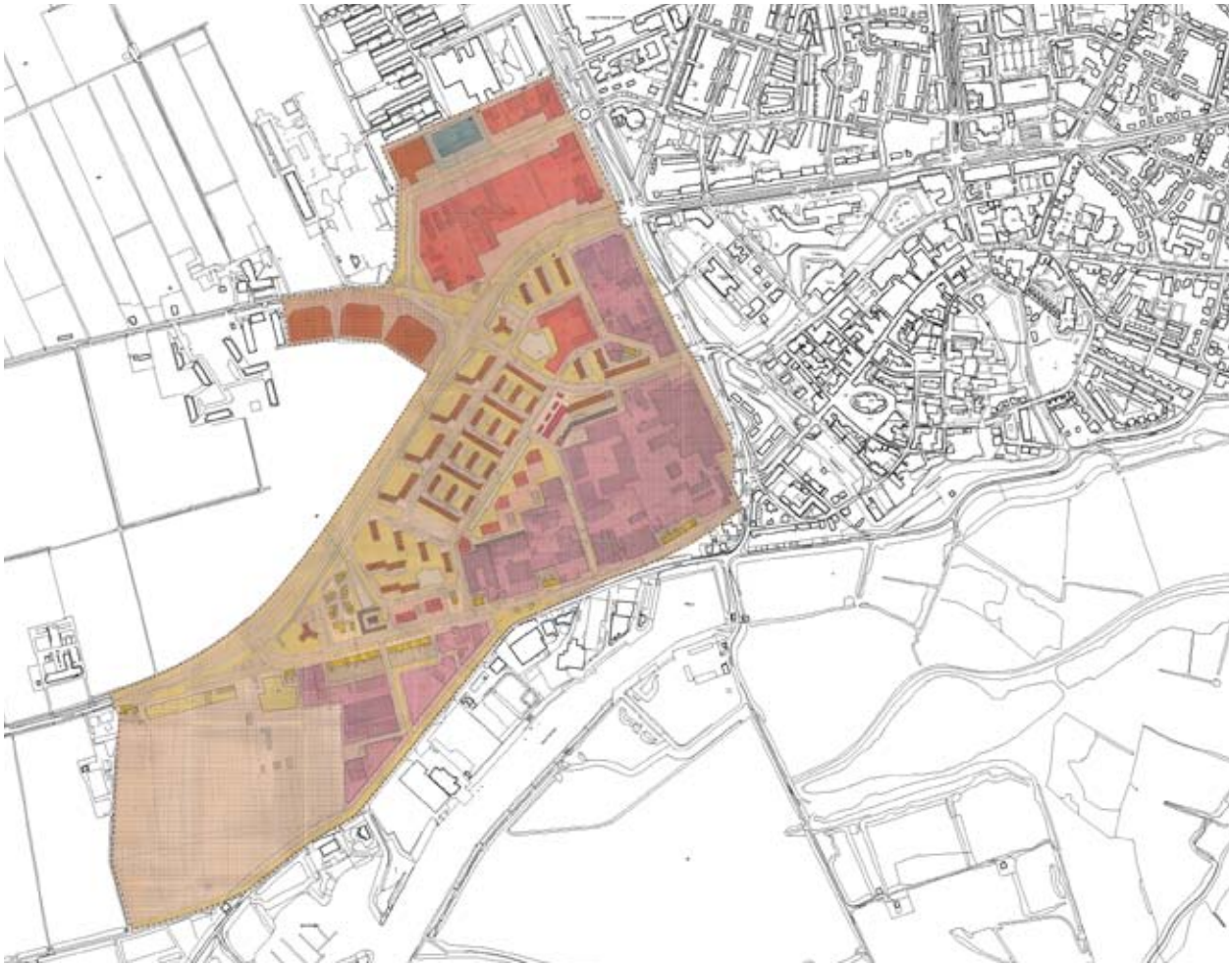
Het Uitbreidingsplan 'Nude e.o.' dateert uit 1959 en is in 1959-1960 vastgesteld en goedgekeurd. De vier deelkaarten zijn in de montage hiernaast aan elkaar gezet.

### *plantoelichting*

Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

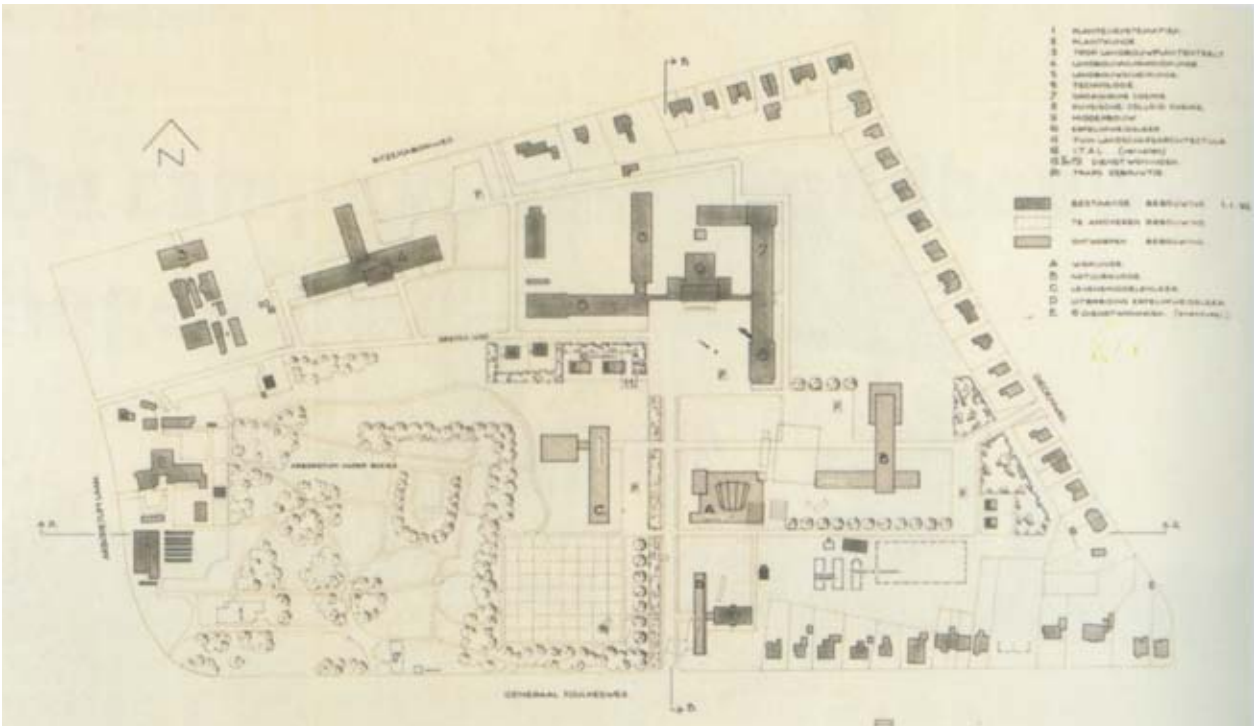
- Het bouwland en de boomgaarden in dit gebied worden niet langer gereserveerd voor de uitbreiding van het industrieterrein maar bestemd als woonbuurt. De ligging tussen bedrijfsbebouwing en Lawickse Allee is weliswaar geïsoleerd, maar de nabijheid van de binnenstad en het uitzicht over de Gelderse Vallei en Grebbeberg zijn gunstig. Bovendien komt de groeirichting van de stad als geheel door een uitbreiding op de westflank meer in balans.
- Voor een goede ontsluiting van Nude wordt een aanpassing van het verkeersschema in de binnenstad nodig geacht. Tussen de Costerweg en de binnenstad wordt een weg voorgesteld die Nude verbindt met de Stadsbrink en mogelijkheden biedt om de city te vergroten (tracé Plantsoen) en haaks daarop een weg geprojecteerd richting het plangebied van de uiterwaarden (tracé Walstraat – Emmapark). Deze nieuwe routes ontlasten de te smalle historische toegangswegen door de binnenstad. De resterende strook van de vestingwerken dient nog steeds als wandelgelegenheid met zicht op zoveel mogelijk gracht, bolwerk en stadsmuur (conform het plan van Bijhouwer), maar wordt ook gedeeltelijk in gebruik genomen als parkeerterrein en gedeeltelijk bebouwd.
- Op de centrale plek in de buurt waar drie buurtontsluitingswegen bij elkaar komen, is een voorzieningencentrum gedacht met plek voor buurt-



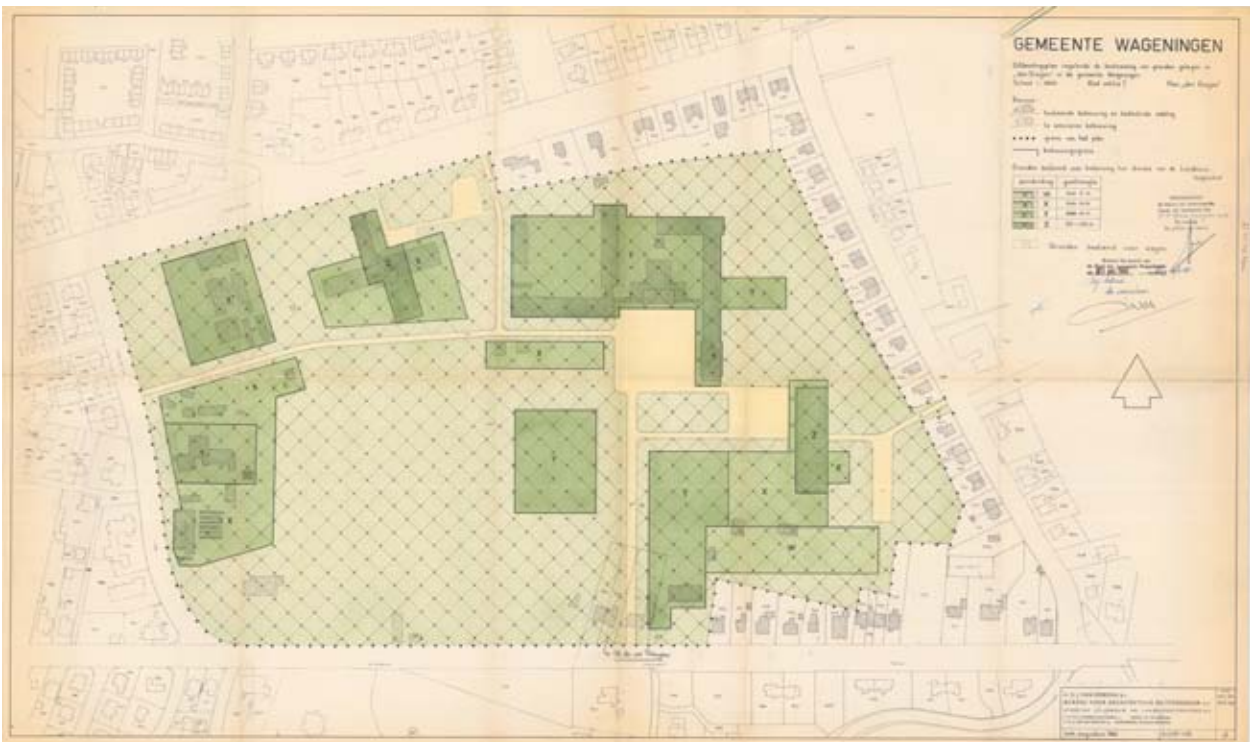


Het Bestemmingsplan 'Nude 1980' dateert uit 1978-1980 en is in 1980-1981 vastgesteld en goedgekeurd. De deelkaarten zijn in deze montage aan elkaar gezet. De oksel van de Haarweg en de Lawickse Allee krijgt de bestemming studentenhuisvesting. Dit complex zet het uitzicht vanuit Nude op de Gelderse Vallei gedeeltelijk dicht.  
Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.





Het Bebouwingsplan 'Den Dreyen' stelde bureau Van Tijen, Boom en Posno in 1962 op voor de Landbouw Hogeschool. De bestaande bebouwing rond het arboretum wordt aan de noord- en oostzijde afgerond tot een campus. Bron: Harsema, H. (red.), *Gids voor architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur van de Wageningse Berg*, Wageningen 2007.



Het Uitbreidingsplan 'Den Dreijen' dateert uit 1962 en is in 1963-1964 vastgesteld en goedgekeurd. In dit plan wordt het bebouwingsplan van bureau Van Tijen cs. geformaliseerd. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.

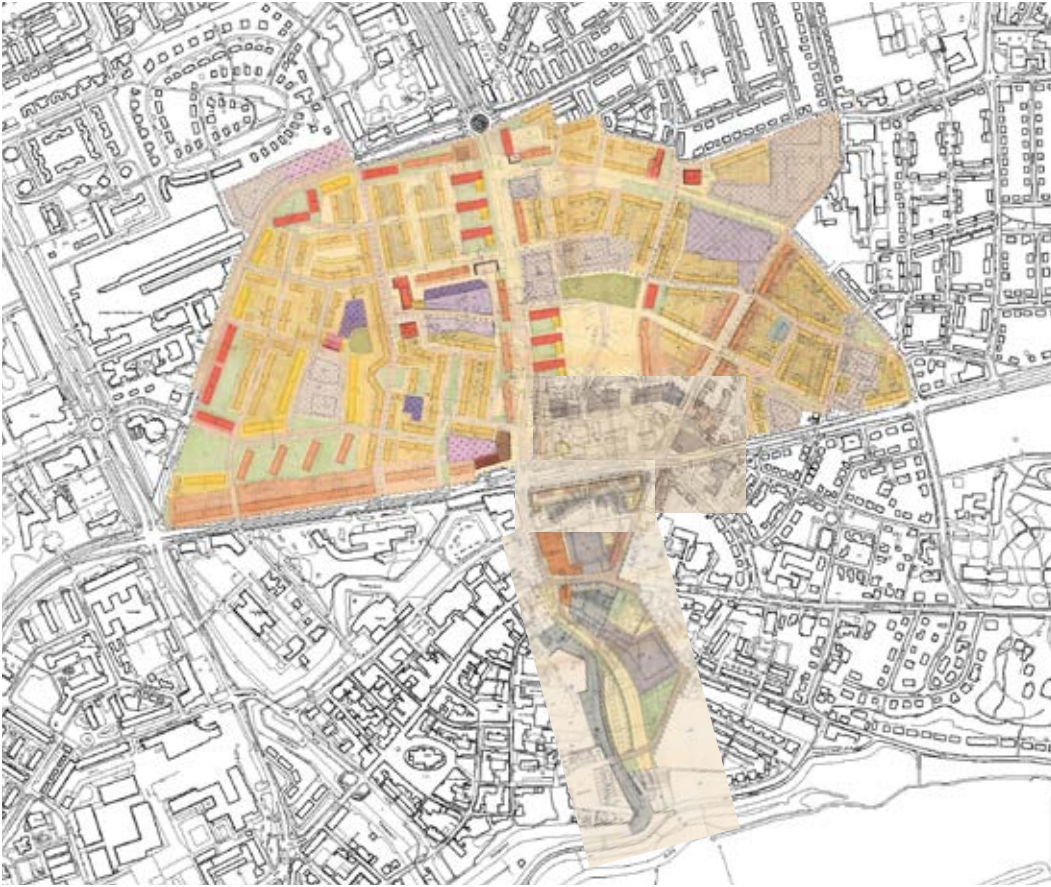
## **De Dreijen, 1962-1964**

### *plantoelichting*

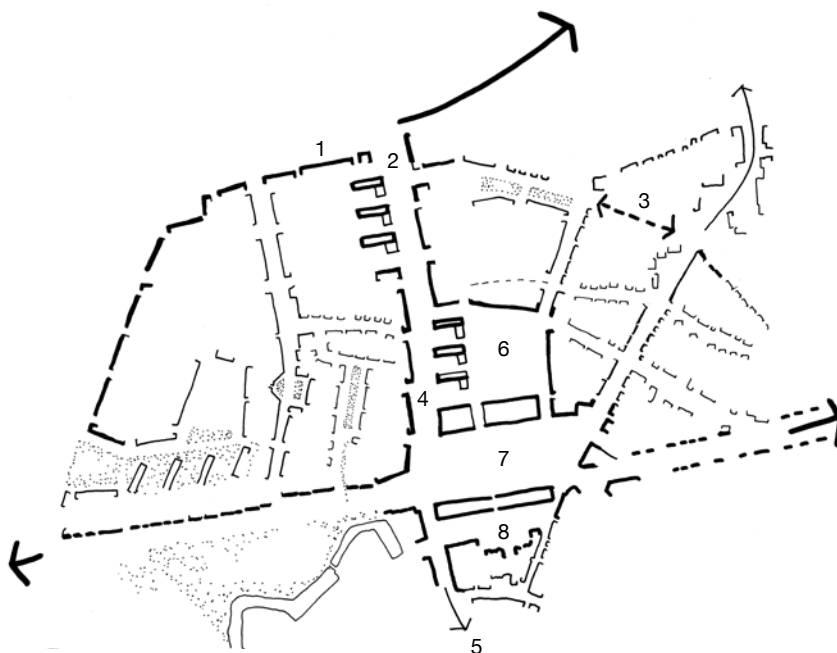
Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

- Dit uitbreidingsplan formaliseert het bebouwingsplan dat bureau Van Tijen, Boom en Posno in 1962 maakte voor De Dreijen in opdracht van de Landbouw Hogeschool.
- Het betreft de afronding en voltooiing van enkele gebouwencomplexen tot een campus, met als uitgangspunten: behoud van het centrale arboretum met daaromheen enkele hoge gebouwen (De Dreijenborch, Biotechnion, Transitorium, Wiskunde, Erfelijkheidsleer) en voldoende open erf als buffer naar de omliggende woonbebouwing aan de oostelijke helft van het terrein.
- De Dreijen wordt gezien als een clusterlocatie specifiek voor op zichzelf staande laboratoria. Andere laboratoria met bijbehorende proefvelden liggen meer verspreid over de gemeente.





Het Uitbreidingsplan 'Buurtplan' dateert uit 1964-1965 en is in 1965 vastgesteld en goedgekeurd. De vier deelkaarten zijn in deze montage aan elkaar gezet tot een halve cirkel. De bestaande buurtjes worden afgegrond, maar bovenal wordt de Stadsbrink uitgebreid met het Olympiaplein en wordt de Rooseveltweg geïntroduceerd. Voor beide ingrepen waren saneringen nodig. Aan de onderzijde zijn de separate plannen 'Stadsbrink' uit 1958-1959 en 'Bergpoort' uit 1965-1968 aan de montage toegevoegd. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.



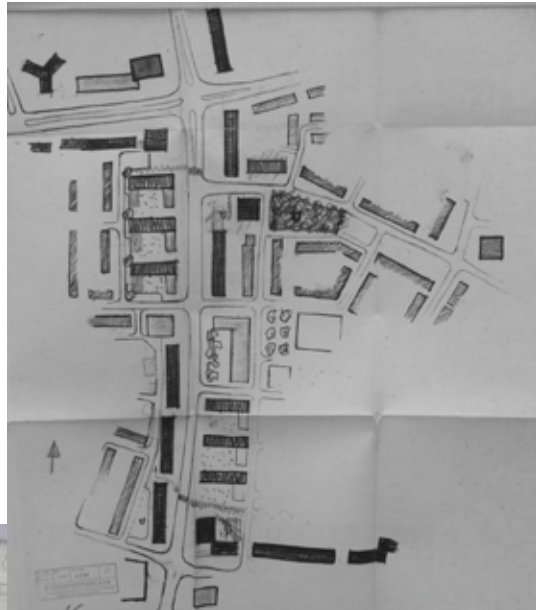
In de uitwerking van het naoorlogse Buurtplan wordt het idee van de vooroorlogse ceintuurbaan verlaten. De splitsing van de Van Uvenweg (1) wordt een bajonet (2). De verbinding tussen Kees Mulderweg en Beatrixlaan is wel getekend, maar wordt niet gerealiseerd (3). Het planvoorstel is een combinatie van plooiën rond de bestaande straten en buurtjes, alsmede saneringen rond het nieuwe centrum en langs de Rooseveltweg (4): de nieuwe hoofdontsluiting die ten zuiden van de Stadsbrink doorgetrokken had moeten worden over het bolwerk Beckaf (5) naar het uiterwaardengebied. In het nieuwe stadscentrum ontstaat een reeks grote parkeerpleinen: Olympiaplein (6), Stadsbrink (7) en Gerdesstraat (8).

## Buurtplan, 1964-1965

### *plantoelichting*

Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

- De zogeheten Buurt was vanouds een agrarische nederzetting met boerenerven rond een eigen brink: de stadsbrink. Gedurende het interbellum rukte de verstedelijking op in de vorm van lintbebouwing en kleine complexen sociale woningbouw. Na de Tweede Wereldoorlog volgde de stelselmatige afronding van de Buurt.
- Het Buurtplan valt uiteen in vier deelplannen: noord, oost, zuid en west. Deze deelgebieden zijn op dat moment grotendeels afgerond en krijgen in deze plannen diverse kleine aanpassingen ter verbetering van de bestaande situatie, alsmede eerder beoogde doorbraken ter voltooiing van de vooroorlogse ringbanen (tevergeefs, want ook nu komt het niet tot realisatie).
- Belangrijker zijn de buurtverstijgende voorstellen. Als vervolg op het eerdere plan Stadsbrink (1958-1959) wordt in dit Buurtplan vorm gegeven aan de verdere uitbouw van het nieuwe stadshart. Dat wil zeggen, een sanering om de aanleg van het Olympiaplein en de Rooseveltweg mogelijk te maken.
- De Rooseveltweg is in dit stadium nog gedacht als een stedelijke hartader: in noordelijke richting naar het plangebied Tarthorst (met een vervolg in de bestaande Van Uvenweg) en in zuidelijke richting naar het plangebied Uiterwaarden. Op het snijpunt met de haaks kruisende rijkswegtraverse ligt de eerder gerealiseerde Stadsbrink.
- De brede Rooseveltweg is in het plan getekend met twee gescheiden rijbanen, parkeerstroken, vrij liggende fietspaden en middelhoge bebouwing als passende begeleiding. De bebouwing is zo gesitueerd dat enerzijds de oude bebouwing zoveel mogelijk behouden kan blijven (wand evenwijdig aan de weg), en anderzijds ruimtelijk contact wordt gemaakt met het parkeerterrein van het Olympiaplein (strokenbouw haaks op de weg).
- In het separate plan Bergpoort (1965-1968) wordt de Rooseveltweg in zuidelijke richting verlengd naar het plangebied Uiterwaarden, door het verbreden van de Stationsstraat en een verlenging aan de buitenzijde van de bestaande en deels te dempen stadsgracht. Net als bij de Rooseveltweg wordt als begeleidende bebouwing gedacht aan middel- en hoogbouw (o.a. een bejaardentehuis ter plaatse van de vml. gasfabriek). Een eerder plan om deze route door de binnenstad te trekken over het voormalige kasteelterrein heeft het niet gehaald. Hiervoor had ook de gewelfkelder naast het museum moeten wijken.
- De grootschalige, op het snelverkeer afgestemde opzet kreeg in de jaren zeventig en tachtig steeds meer kritiek te verduren, en dat leidde in 1981 tot het plan Benedenbuurt waarin de beoogde voortzetting van middelhoogbouw van Stadsbrink naar Churchillweg werd teruggedraaid, alsmede in de jaren negentig tot een herinrichtingsplan voor de Rooseveltweg met water in de middenberm als verwijzing naar de waterloop Dijkgraaf die oorspronkelijk het tracé Julianastraat - Lijnbaanstraat volgde.



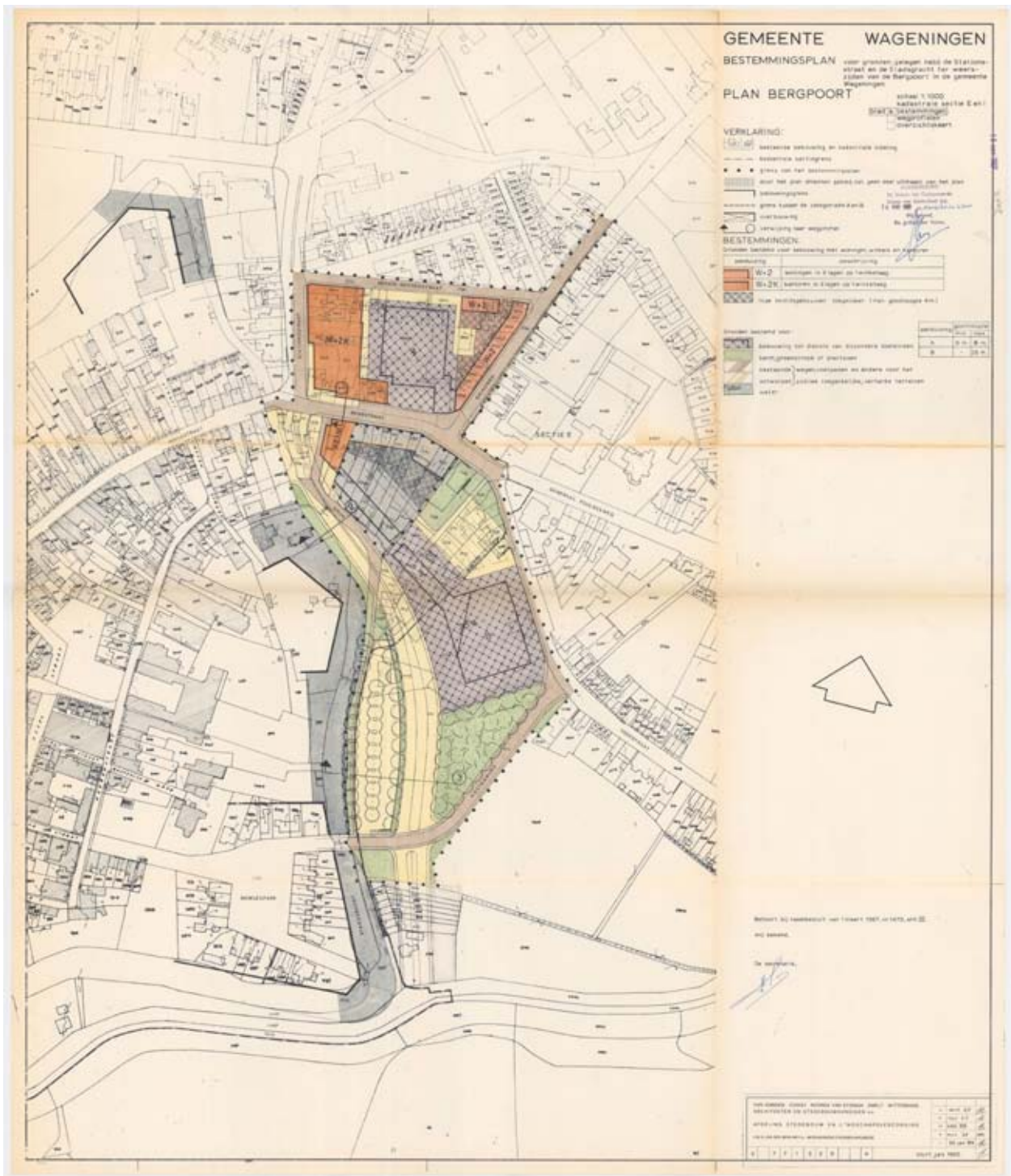
Schets uit januari 1964 van de noord-zuidtraverse (is de Rooseveltweg). De voorgestelde verkaveling gaat uit van gesloten wanden langs de Rooseveltweg ter afscherming van bestaande bebouwing, en van open strokenbouw om ruimtelijk contact te maken met o.a. het Olympiaplein. Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 stukken d553.



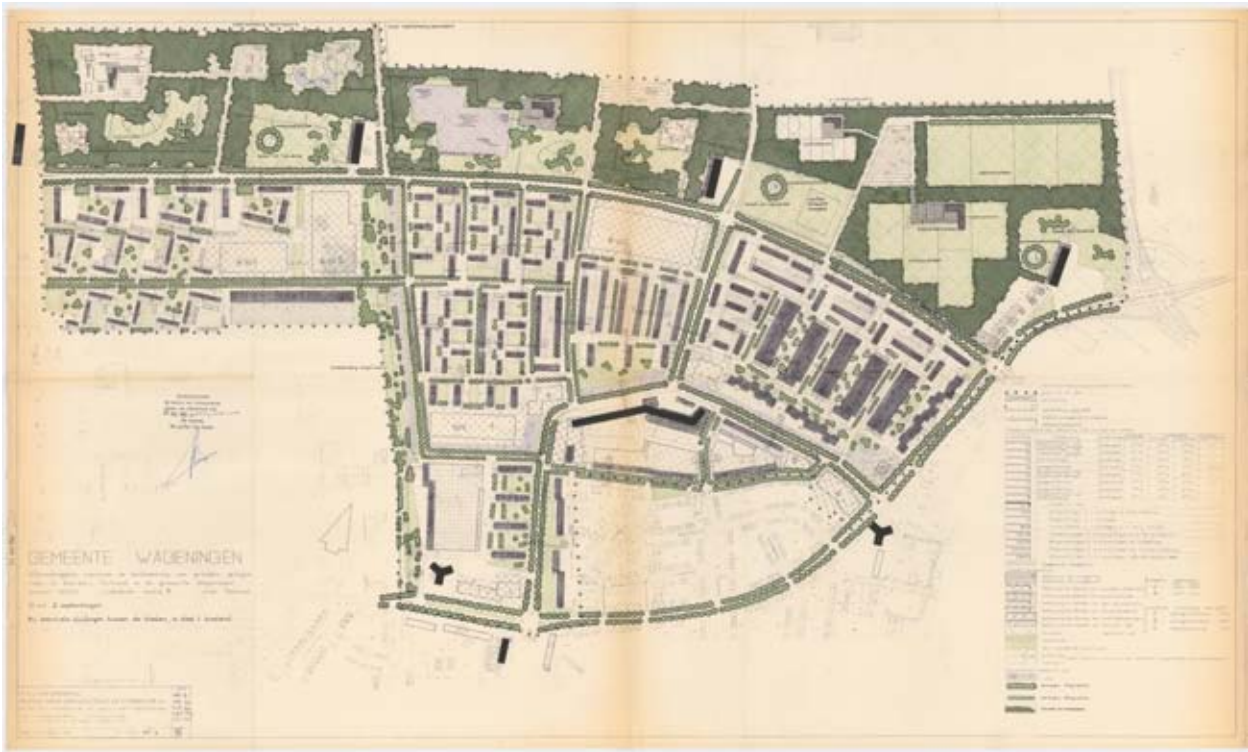
Links: het schetsplan 'Bergpoort' uit 1963 is gerelateerd aan het 'Buurtplan' waarin de Rooseveltweg wordt geïntroduceerd. In het plan 'Bergpoort' wordt de Rooseveltweg in zuidelijke richting via de te verbreden Stationstraat doorgetrokken langs de oostflank van de binnenstad in de richting van het beoogde Uiterwaardenplan. Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 stukken d580.



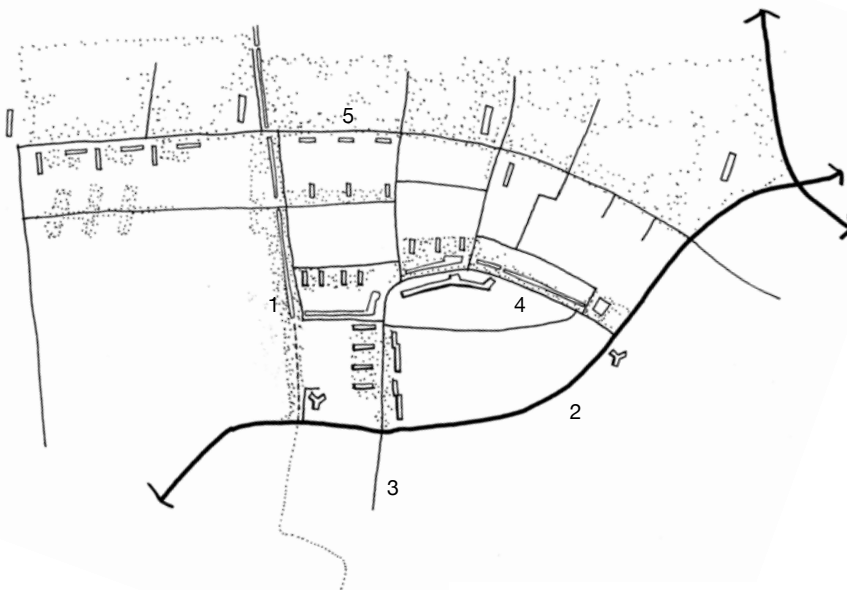




Het Bestemmingsplan 'Bergpoort' dateert uit 1965-1967 en is in 1967-1968 vastgesteld en goedgekeurd. De voorstellen uit het eerdere schetsplan worden hierin opgenomen: o.a. de realisatie van het bejaardentehuis Rustenburg en de beoogde transformatie van de weg Spijk tot een stedelijke hartader in zuidelijke richting. Dat laatste is nooit gerealiseerd. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.



Het Uitbreidingsplan 'Tarthorst' uit 1961-1965 is nooit vastgesteld en goedgekeurd. Deze versie - waarvan alleen het afgebeelde beplantingsplan bewaard is gebleven - toont een modernistische stempelverkeveling en een hoofdontsluiting die via de Rooseveltweg afbuigt in de Van Uvenweg die wordt gemarkeerd door een reeks sterflats. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.



Dit eerste plan voor Tarthorst is qua ontwerphandschrift verwant aan het plan voor Nude. Het toont vergelijkbare verkevelingspatronen met besloten hoven en haakse, hogere bebouwing langs de hoofdroutes. Het water van de Dijkgraaf (1) wordt losgekoppeld van de stadgracht en omgebogen naar het wijkcentrum. De Van Uvenweg (2) is duidelijk de hoofdroute, de Rooseveltweg (3) gaat bij het wijkcentrum over in de Dolderstraat (4). De Nijenoord Allee (5) is nog een straat waar woningen aan liggen en buurtontsluitingswegen op aansluiten. Het groen aan de overzijde is nog direct en eenvoudig verbonden met de buurt.



## Tarthorst, 1961-1965

De planvorming voor Tarthorst markeert de overgang tussen twee tijdvakken cq. ideeën over de stad. Het eerste plan uit 1961-1965 is nog gerelateerd aan het Ontwikkleingsplan uit 1954. Het tweede plan uit 1970-1971 (zie volgend hoofdstuk) sluit aan op een nieuw Structuur- en Verkeersplan.

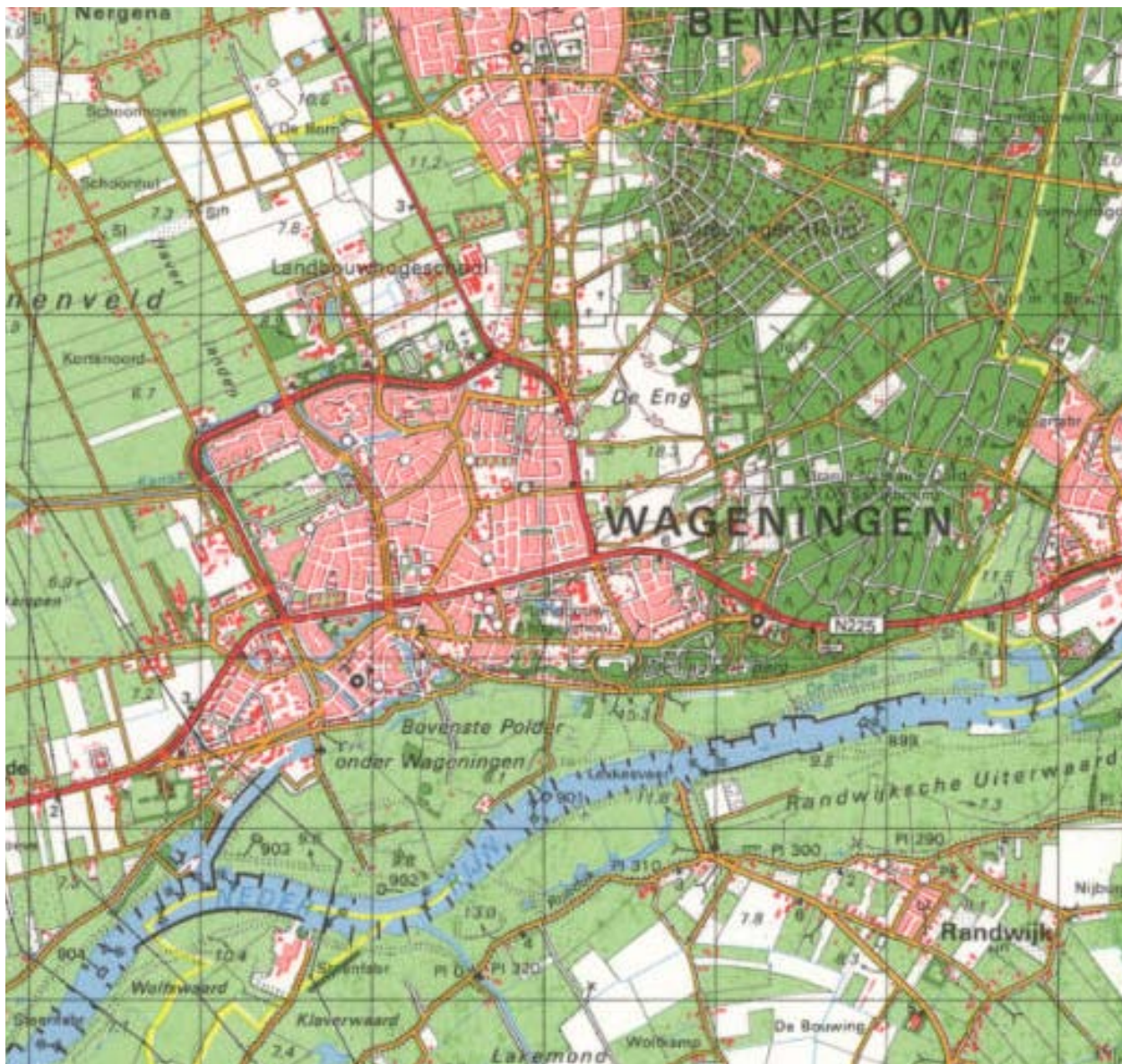
### *plantoelichting*

Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

- De eerste planversie uit 1961-1965 gaat uit van de situatie waarbij de stedelijke hartader Rooseveltweg – (verlengde) Stationsstraat ligt opgespannen tussen de plangebieden Tarthorst in het noorden en Uiterwaarden in het zuiden. Dit plan hoort nog bij het vorige tijdvak cq. het Ontwikkelingsplan uit 1954 maar is nooit uitgevoerd.
  - Omdat het tijdrovende Uiterwaardenplan nog even op zich laat wachten en vanwege de enorme kosten veel hoogbouw bevat, dient Tarthorst zich als eerste uitbreiding aan waarbij gedacht wordt aan zoveel mogelijk eengezinswoningen met een oriëntatie op de groene stadsrand.
  - De stedelijke hoofdonsluiting is dan immers nog gedacht via de Rooseveltweg en afbuigende Van Uvenweg in noordelijke richting. Deze hoofdroute wordt in het plan gemarkeerd door sterflats.
  - De voorgestelde opzet van de woonbuurten bestaat uit een modernistische stempelverkaveling met volkshuisvesting in het westelijke deel en duurdere woningtypen (o.a. patiowoningen) in het oostelijke deel. De wijkontsluiting Churchillweg slingert als een bajonet door de wijk en voert langs een centraal gesitueerd voorzieningencentrum dat door hoogbouw wordt gemarkeerd.
  - De groene zoom aan de noordzijde van het plangebied dient als buffer tussen de stad en de instituten met proefvelden. Die zoom biedt plaats aan parken, sportvelden, vijvers en een reeks schijfvormige flats als markering van de stadsrand (de latere sterflats).



Detail van de verkaveling uit het uitbreidingsplan 'Tarthorst'.



Wageningen op de topografische kaart van 1983: verdichting van de stad binnen de Nijenoord en Kortenoord Allee. De Alles markeren de grens tussen de stad en het buitengebied met de proefvelden.



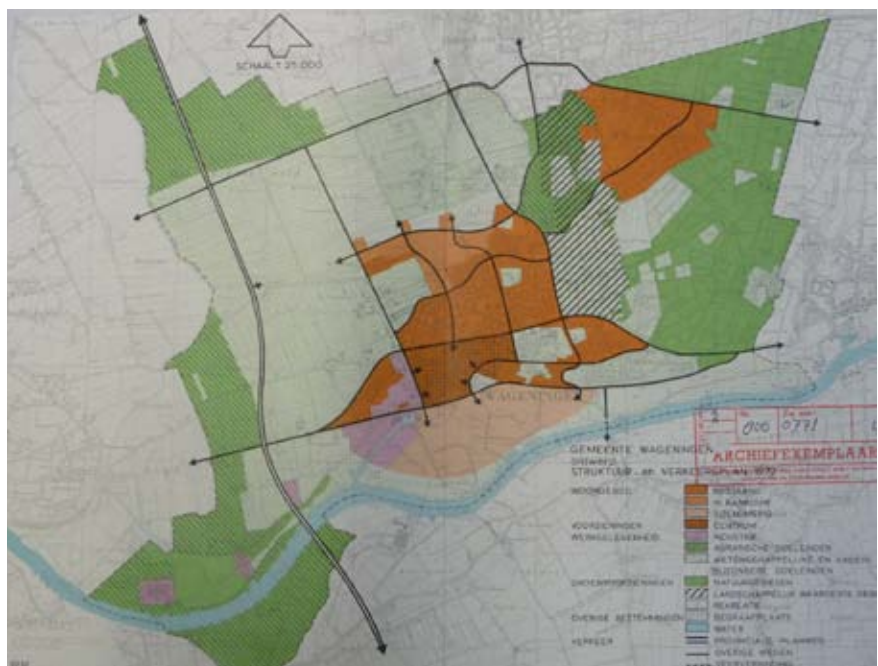
# 1970 - 1985

## compacte verstedelijking binnen de grenzen van de Allees



Het model van de stad vanaf 1970. De randweg wordt uitgebogen naar een orthogonale verkeersstructuur. Uitbreidingen keren zich naar binnen en richten zich niet meer op het landschap. de Allees vormen de grens tussen stad en landschap.

Begin jaren zeventig stuitte het Uiterwaardenplan bij protesterende burgers en het Rijk op bezwaren van ecologische, landschappelijke en financiële aard. Nadat de Raad van State instemde met het plan maar minister Gruijters vervolgens contrair ging, werd het plan in het voorjaar van 1976 bij Koninklijk Besluit definitief van tafel geveegd. Dat had ingrijpende gevolgen voor de lopende planvorming van de wijk Tarthorst (zie vorig hoofdstuk). Tegelijkertijd leidde een verkeersonderzoek in Wageningen tot een 'Structuur- en Verkeersplan' met een compleet nieuwe hoofdwegenstructuur voor vooral het noordwestelijke deel van de stad: de Rooseveltweg werd in noordelijke richting verder doorgetrokken, en de Nijenoord Allee en de Kortenoord Allee werden als randwegen van de bebouwde kom aangelegd. Deze allees vormden voorlopig het ruimtelijke kader waarbinnen de verstedelijking plaats vond.



Een verkeersonderzoek leidt tot het 'Structuur- en Verkeersplan' dat uiteindelijk in 1972 wordt vastgesteld. De nieuwe hoofdstructuur bestaat uit een orthogonaal stelsel van haaks kruisende hoofdwegen. Nieuw is het doortrekken van de Rooseveltweg naar de noordelijke randweg (Nijenoord Allee) en de introductie van een westelijke randweg (Kortenoord Allee). Deze kaders zijn richtinggevend voor de verdere planvorming van Tarthorst. Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 stukken d2783.



Het Bestemmingsplan 'Tarthorst' dateert uit 1969-1970 en is in 1970-1971 vastgesteld en goedgekeurd. Het betreft een vlekkenplan met introverte woonbuurtjes temidden van de nieuwe hoofdwegenstructuur. De sterflats langs de Van Uvenweg zijn verplaatst naar de noordelijke randweg. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.



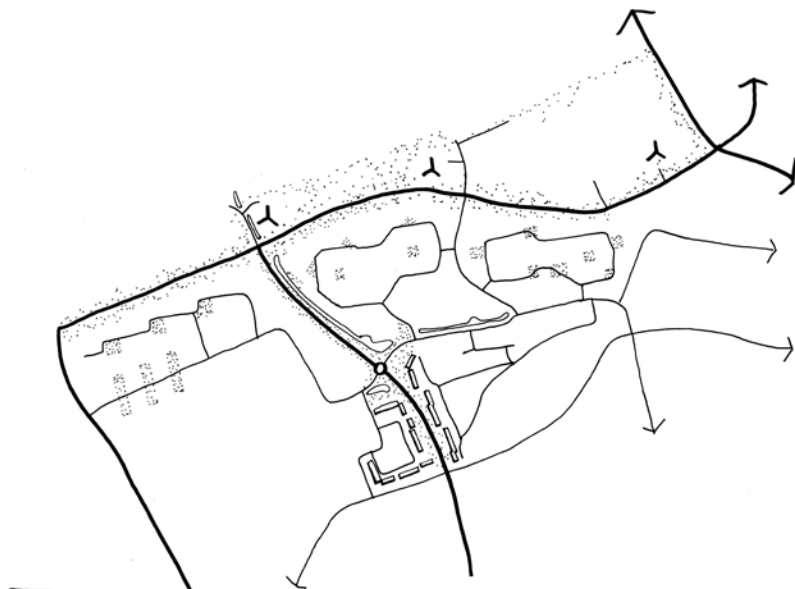
De vier deelkaarten uit het bestemmingsplan Tarthorst zijn in deze montage aan elkaar gezet. Duidelijk herkenbaar is de kleinschalige beslotenheid van het destijds populaire woonerf. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99.

### Tarthorst, 1970-1971

De tweede en uitgevoerde planversie uit 1970-1971 komt voort uit de nieuwe wet RO die een meer flexibele opzet mogelijk maakte in de vorm van een globaal bestemmingsplan (vlekkenplan). Bovendien noodzaakte het toegenomen verkeer tot een herziening van het wegennet.

- De nieuwe hoofdwegenstructuur voor Wageningen wordt opgetekend in het Structuur- en Verkeersplan (1972 aangenomen) en bestaat uit een orthogonaal stelsel van vier noordzuid en vier oostwest lopende wegen die elkaar haaks kruisen. De buitenste wegen begrenzen de stadsrand. Het radiale verkeerssysteem dat voortkwam uit de onderliggende landschappelijke structuur veranderde omwille van een vlotte verkeersafwikkeling in een tangentiaal systeem.
- In deze nieuwe opzet wordt het plangebied Tarthorst grofweg geflankeerd door de Nijenoord Allee, Van Uvenweg, Ooststeeg en Kortenoord Allee, én doorsneden door de doorgetrokken Rooseveltweg, de Churchillweg en de verbindende Kennedyweg. De Nijenoord Allee en Rooseveltweg krijgen nu een directe aansluiting en de mogelijkheid tot vierbaans uitvoering omdat uit verkeersonderzoek blijkt dat deze wegen in de toekomst zeer zwaar belast zullen worden.
- Dit stelsel van hoofdwegen bakent de verschillende woonbuurten af die in deze planversie een meer introverte opzet krijgen, afgekeerd van de stedelijke hoofdwegen en ontsloten via interne lusvormige buurtontsluitingswegen.
- De verkaveling is in het vlekkenplan niet aangegeven, maar in de toelichting is – in afwijking van het modernistische idioom uit het eerdere plan – sprake van beslotenheid, menselijke maat en herkenbaarheid: helemaal in de geest van de destijds populaire woonerven.
- De sterflats aan de Van Uvenweg komen te vervallen, schuiven op naar de groene zoom ten noorden van de Nijenoord Allee en worden bestemd voor studentenhuisvesting. Ook het voorzieningencentrum schuift in het herziene plan op van de Churchillweg richting de Rooseveltweg.

In het gerealiseerde plan voor Tarthorst zijn de Rooseveltweg en Nijenoord Allee de doorgaande routes geworden. De Rooseveltweg is uitgebogen en aangesloten op de Nijenoord Allee. Er sluiten weinig straten op aan en de meeste woningen hebben er geen adreszijde. Groen en bebouwing schermen de achterliggende woningen af van de weg. De verkavelingen in de wijk zijn introvert en maken geen ruimtelijke verbinding meer met de omgeving. De Van Uvenweg is nu aangesloten op de Dolderstraat. De golvende weg uit de eerdere plannen heeft plaatsgemaakt voor het grote kwadrant om de stad. Het park en de wonstorens aan de overzijde van de Nijenoord Allee liggen nog even dichtbij, maar zijn door de verkeersader losgeknipt van de wijk.







In het kader van het Bestemmingsplan 'Stadscentrum' is in 1976-1977 het plangebied uitvoerig geïnventariseerd. Deze inventarisatiekaart toont de bouwkundige kwaliteit van de aanwezige bebouwing. Alle bebouwing is goed met uitzondering van de gearceerde bebouwing (is matig) en de zwart gekleurde bebouwing (is slecht). Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 stukken d581-589.



In het kader van het Bestemmingsplan 'Stadscentrum' is in 1976-1977 het plangebied uitvoerig geïnventariseerd. Deze inventarisatiekaart toont de beschermde monumenten. Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 stukken d581-589.

## **BP Binnenstad, 1976-1977**

### *plantoelichting*

Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

- Met het oog op een nieuw bestemmingsplan voor de binnenstad is dit gebied in 1976 uitvoerig geïnventariseerd en in acht kaarten gevisualiseerd: kadastrale kaart, huisnummerkaart, eigendommenkaart, gebruikskaat, bouwkundige kwaliteitskaart, monumentenkaart, architectonische kwaliteitskaart (goed, matig, slecht) en stedenbouwkundige kwaliteitskaart (beeldbepalend, beeldondersteunend, indifferent en beeldverstorend).
- De binnenstad ontstond op de stroomgordel van een fossiele Rijnloop. Het stedenbouwkundige patroon van de binnenstad ontwikkelde zich vanuit de relatief hoge positie van de Bergpoort en de - van daaruit vorkvormig uitwaaiende - Hoogstraat en Herenstraat. De Hoogstraat was vermoedelijk een oude kade tussen de Rijn en het moerassige gebied van het latere Binnenveld, en maakte onderdeel uit van de doorgaande oost-westroute. De Achter- of Herenstraat werd aangelegd langs een voormalige watergang. Langs deze twee hoofdroutes ontstond lintbebouwing. Toen die linten gesloten raakte, werden haaks daarop de achterterreinen ontsloten en bebouwd: boogvormig tussen Hoogstraat en Herenstraat (Kapelstraat, Boterstraat), en evenwijdige rechte straten aan de andere zijde van de Hoogstraat (Riemsdijkstraat, Rouwenhofstraat, Junusstraat en Beuningstraat), aldus de opstellers van de plantoelichting. Dit van oorsprong middeleeuwse stratenpatroon bleef eeuwenlang intact. Opmerkelijk was dat de stad tot halverwege de negentiende eeuw geen front maakte naar de grachten.
- Deze nederzetting kreeg in 1263 stadsrechten. De vestingwerken die vanaf de dertiende eeuw werden aangelegd en tot in de zeventiende eeuw uitgebreid, bestonden o.a. uit een (dubbele) gracht, stadsmuur, bastions en stadspoorten op de uiteinden van de Hoogstraat. Kort na 1500 werd in de zuidoostelijke hoek van de vesting een ommuurd stadskasteel met kasteelgracht opgetrokken. Na de inval van de Fransen in 1672 verviel het militaire belang van de vesting, werd het kasteel gesloopt, raakten de verdedigingswerken in verval en werden de wallen ingericht met tuinen en tuinkoepels. In de achttiende eeuw werd een deel van de stadsgracht gedempt en de lintbebouwing op beide uiteinden van de Hoogstraat doorgetrokken over de voormalige vestingwerken. Vervolgens gaf landschapsarchitect K.G. Zocher halverwege de negentiende eeuw vorm aan de herinrichting van de voormalige vestingwerken tot wandelpark: Noorderplantsoen en Emmapark met woonhuizen georiënteerd op de gracht. Op de voormalige wal werden bovendien de Schoolstraat en Molenstraat aangelegd.
- In de laatste decennia van de negentiende eeuw ontstonden diverse private initiatieven voor de bouw van statige villa's en herenhuizen op on-



In het kader van het Bestemmingsplan 'Stadscentrum' is in 1976-1977 het plangebied uitvoerig geïnventariseerd. Deze inventarisatiekaart toont de bestemmingen van de aanwezige bebouwing. Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 stukken d581-589.

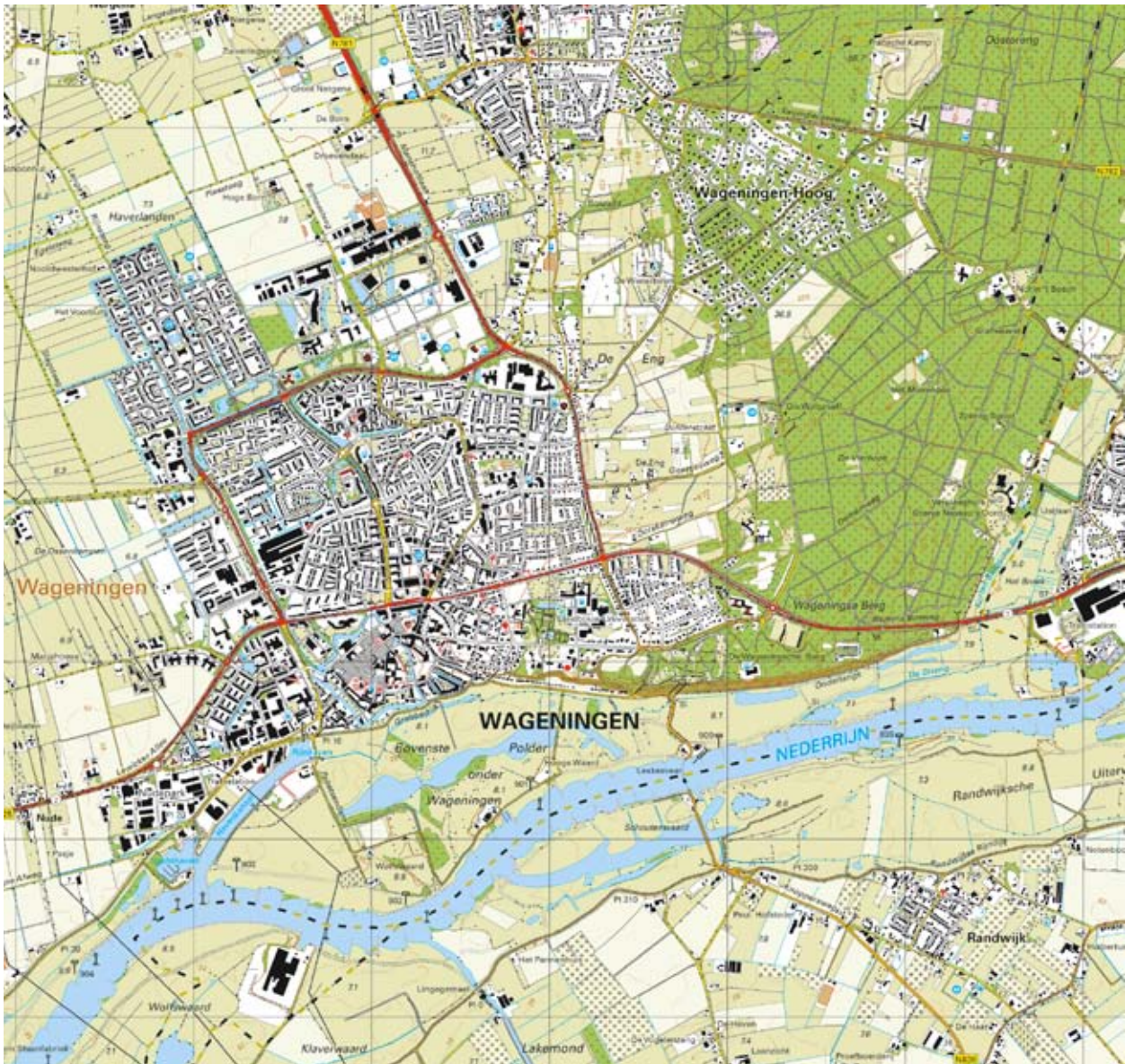


In het kader van het Bestemmingsplan 'Stadscentrum' is in 1976-1977 het plangebied uitvoerig geïnventariseerd. Deze afbeelding toont de bestaande bestemmingsplankaart uit 1967. Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 stukken d581-589.

bebouwde tuinen in en rond de binnenstad. Voorbeelden hiervan waren achtereenvolgens Nieuw-Wageningen ten zuidwesten van de binnenstad (met de Niemeijerstraat als navelstreng), de Lawickse Allee ten noorden van de binnenstad (met Duivendaal als navelstreng) en het Bowlespark ten zuidoosten van de binnenstad (ter plaatse van het vroegere stads-kasteel).

- De volgende ingrijpende periode voor de stadsontwikkeling was de wederopbouw van de gedeeltelijk verwoeste binnenstad in de jaren veertig en de cityvorming uit de jaren zestig.
  - Het wederopbouwplan van A. Kraayenhagen (1940) bestond in hoofdzaak uit een vergroot, eivormig Marktpllein met in het midden de vrijstaande Grote Kerk, open verbindingen naar de Hoogstraat (westen) en de Vijzelstraat (oosten), en aaneengesloten gebogen pleinwanden met hoekaccenten als onderdeel van gesloten bouwblokken tot aan de Kapelstraat (noordzijde) en het Emmapark (zuidzijde). Op beide uiteinden van de Hoogstraat werd het 'poortmotief' bij de gracht in ere hersteld.
  - Als onderdeel van het wederopbouwplan ontwierp J.T.P. Bijhouwer een herinrichtingsplan voor de groengordel (1940), met strakke profielen, rechthoekig padenstelsel en bastions met steunmuren (zie: Rijnbolwerk, Straelensbolwerk en Gevangentorenbolwerk).
  - In relatie tot het uitbreidingsplan Nude, de beoogde uitbreiding in de uiterwaarden en de noodzakelijk geachte cityvorming ontwierp Van Embden eind jaren vijftig twee doorbraken langs de flanken van de binnenstad: de tracés Plantsoen en Walstraat met nieuwe bruggen over de gracht naar respectievelijk de Stationsstraat en de Costerweg. Deze doorbraken werden eind jaren zestig / eind jaren zeventig gerealiseerd en gingen gepaard met de aanleg van parkeerterreinen op de bastions en het Beuningplein, de bouw van drie studentenflats aan de Walstraat en de bouw van woonblokken met een commerciële plint langs het Plantsoen.
- De meest recente grootschalige ingreep in de binnenstad was het nieuwbouwcomplex van architect Ch. Vandenhove aan de Herenstraat uit de jaren negentig. Een straatwand inclusief twee vleugels van het voormalige hoofdgebouw van de Landbouw Universiteit aan de oostzijde van de Herenstraat (het Bassecour) maakten plaats voor een wooncomplex met herinterpretaties van historische stedenbouwkundige motieven als het hofje, het voorplein, de poort en de steeg. Een pendant van het Bassecour ter plaatse van het huidige Salverdaplein had tot een volledig carré geleid, maar dit planonderdeel heeft het niet gehaald.





Wageningen op de topografische kaart van 2013: de verstedelijking treedt buiten de Allees. Voormalige terreinen van de universiteit en onderzoeksinstituten worden getransformeerd tot woongebieden. De centrale campus in het noorden krijgt vorm.



# 1985 - 2000

## invullen van universiteitslocaties aan de stadsrand



Het model van de stad vanaf 1985. De vrijgekomen gronden aan de buitenzijde van de Allees worden bebouwd. De overgang naar het landschap is niet meer vanaf de hoofdstructuur ervaarbaar.

Enige tijd nadat het Uiterwaardenplan van tafel was, kwam de speciaal in het leven geroepen Commissie Van Verschuer tot de conclusie dat er voor stadsuitbreiding nog slechts één mogelijkheid resteerde. En dat was het gebied ten noorden van de Nijenoord Allee tussen de Dijkgraaf en de Slagsteeg. In de jaren tachtig ontwikkelde de gemeente hiervoor een plan in samenwerking met OD205 en Haskoning. Het nieuwe sportterrein in Noordwest maakte het vertrek mogelijk van twee voetbalverenigingen uit de Nude, waardoor daar weer ruimte ontstond voor nieuwe bedrijventerreinen. Nadat de wijk Noordwest was voltooid, begon Wageningen University & Research Centre (WUR) – een fusie van de Landbouw Universiteit en een aantal verzelfstandigde onderzoeksinstituten van de Dienst Landbouwkundig Onderzoek – met de ontwikkeling van de nieuwe campus De Born aan de noordzijde van de stad. Daar is een clustering van gebouwen voorzien. Verschillende onderdelen verspreid over de stad verhuizen geleidelijk naar De Born. Deze locaties komen vrij voor de stad en zijn cq. worden ingevuld met woningbouw, zoals de plangebieden De Boomgaarden en Nieuw Kortenoord.



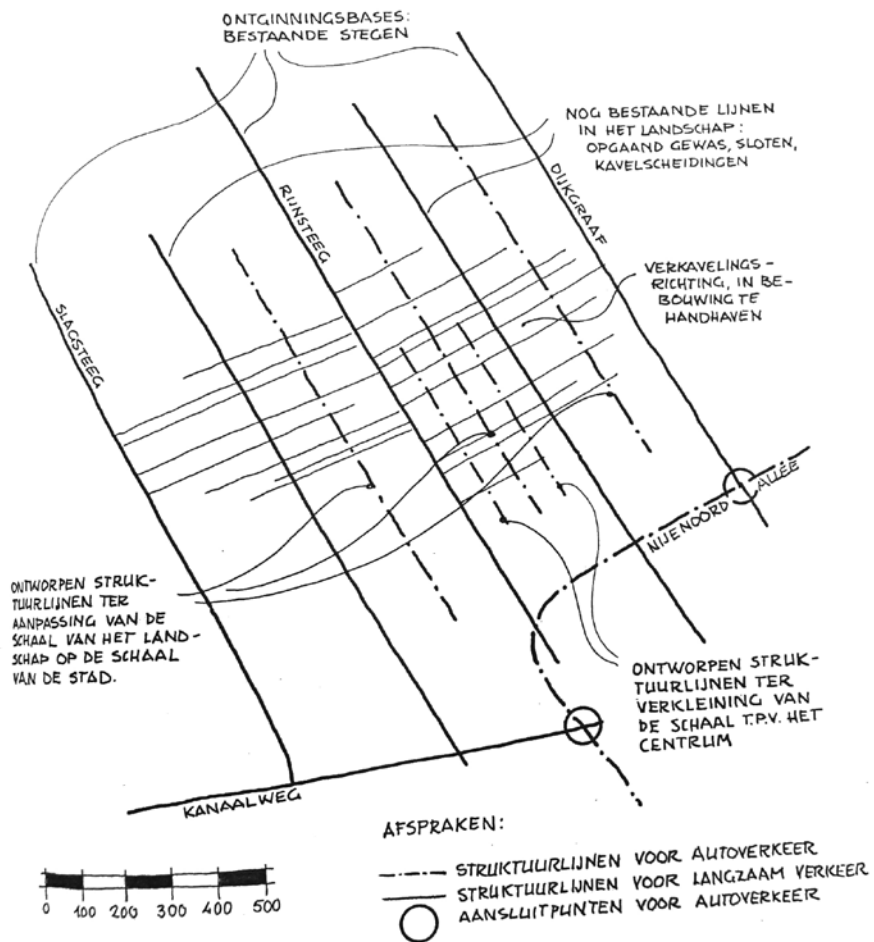
Het Bestemmingsplan 'Noordwest' dateert uit 1985-1986 en is in 1986 vastgesteld en goedgekeurd. Met respect voor de cultuurlandschappelijke karakteristieken is dit plangebied omgevormd tot een woongebied. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1980-1989, uitwerkingsplannen.

## Noordwest, 1985-1986

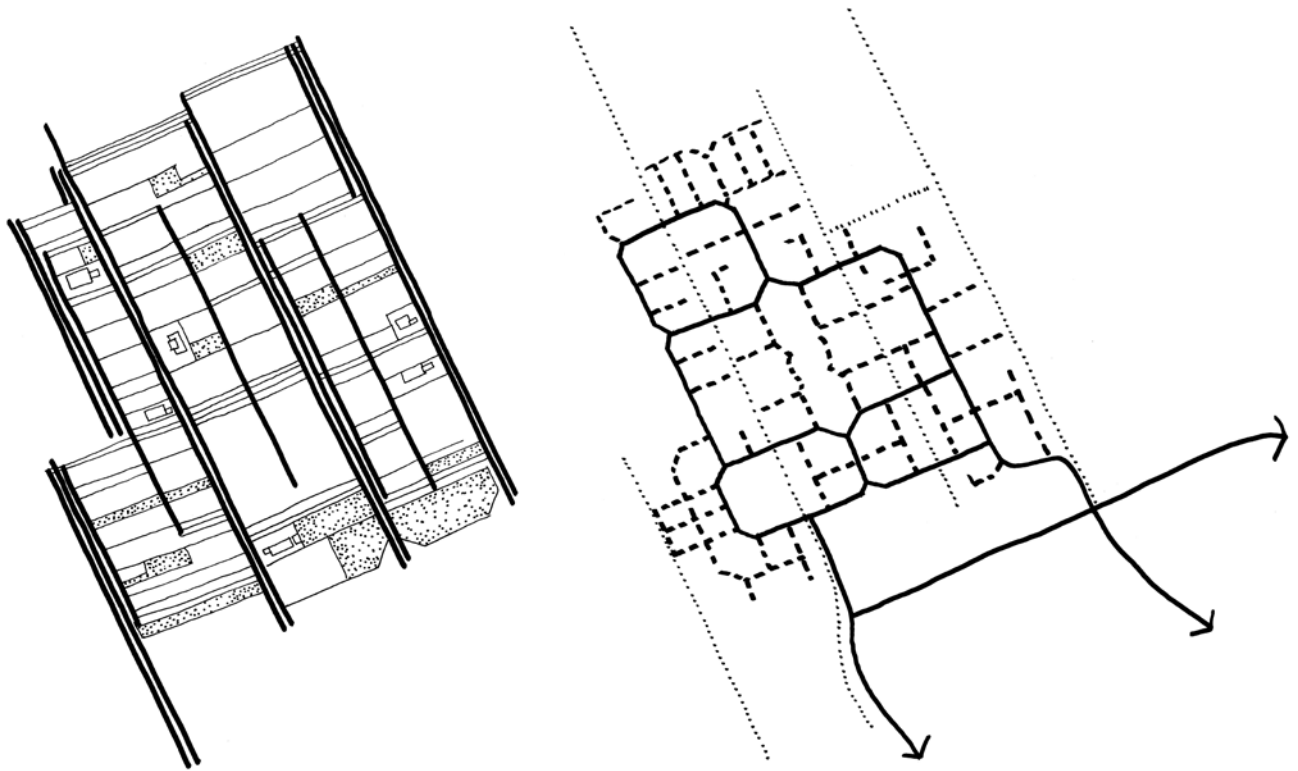
### *plantoelichting*

Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

- De ontwerpers staan voor vier belangrijke uitdagingen:
  - De waterhuishouding op de overgang van het Veluwemassief naar de lage komgronden van de Gelderse Vallei vraagt om een zorgvuldige inpassing en grote omzichtigheid. Daarom sluit het geïntensiveerde ontwateringssysteem in het plan aan op het principe en de vormgeving van het bestaande trapsgewijze systeem (van greppels, via sloten en het Kanaal naar de Grift).
  - De geïsoleerde positie van het plangebied in de stad achter de scheidende en geluidsbelaste Nijenoord Allee. Daarom wordt in het plan gekozen voor een ontsluiting die direct aantakt op de bestaande knooppunten van de Nijenoord Allee, alsmede voor het introduceren van een groene buffer in plaats van een geluidswal langs de Nijenoord Allee.
  - De toenmalige economische recessie noodzaakt tot een inventieve inzet van bescheiden financiële middelen. Mede daarom is het plan gebaseerd op een uniform stedenbouwkundig maatsysteem: een orthogonaal raster met een maaswijdte van 63 meter in hele, halve en kwartmaten. Het rechthoekige verkavelingspatroon bestaat overwegend uit symmetrisch opgezette woonblokken aan weerszijden van de straten, afgeschuinde hoeken van 45 graden (hoekverdraaiingen) op bijzondere punten, evenwijdige bebouwing langs de wijkontsluitingswegen ('geluidsscherm') en woningen georiënteerd op de fiets- en wandelpaden (omwille van de sociale veiligheid).
  - De cultuurlandschappelijke karakteristiek van het plangebied. Dat wil zeggen een slagenlandschap dat grootschalig is ten westen van de Rijnsteeg (open, beplantingsarm) en kleinschalig ten oosten van de Rijnsteeg (besloten, rijk aan beplanting). De structuur wordt bepaald door langgerekte en evenwijdige stegen en afwateringssloten, met bijna haaks daarop smalle kavels met flankerende greppels en beplanting (vooral knotelzen). Verspreid over het plangebied bevinden zich zes (voormalige) boerderijen met erfbeplanting en twee boomgaarden. Door aanpassing van de verkaveling zijn deze elementen zoveel mogelijk in het plan geïntegreerd en/of opnieuw geïnterpreteerd. Zo worden de stegen structuurlijnen voor langzaam verkeer, en wordt toegevoegde beplanting afgeleid van de bodemgesteldheid.
- Binnen dit kader is een nieuw woongebied gevormd dat ruimte biedt aan ca. 1500 woningen, 8 hectare sportvoorzieningen, 3,5 hectare recreatieve voorzieningen en 6,5 hectare maatschappelijke voorzieningen. In het hart ligt een wijkcentrum met alle wijkvoorzieningen. In verband met de gefaseerde uitvoering van de wijk is dat centrum later tweehonderd meter in noordelijke richting opgeschoven (anders had het meteen in de eerste fase gerealiseerd moeten worden). Het gescheiden lusvormige circuit voor het autoverkeer verbindt alle onderdelen van de wijk en komt bij elkaar in het wijkcentrum.

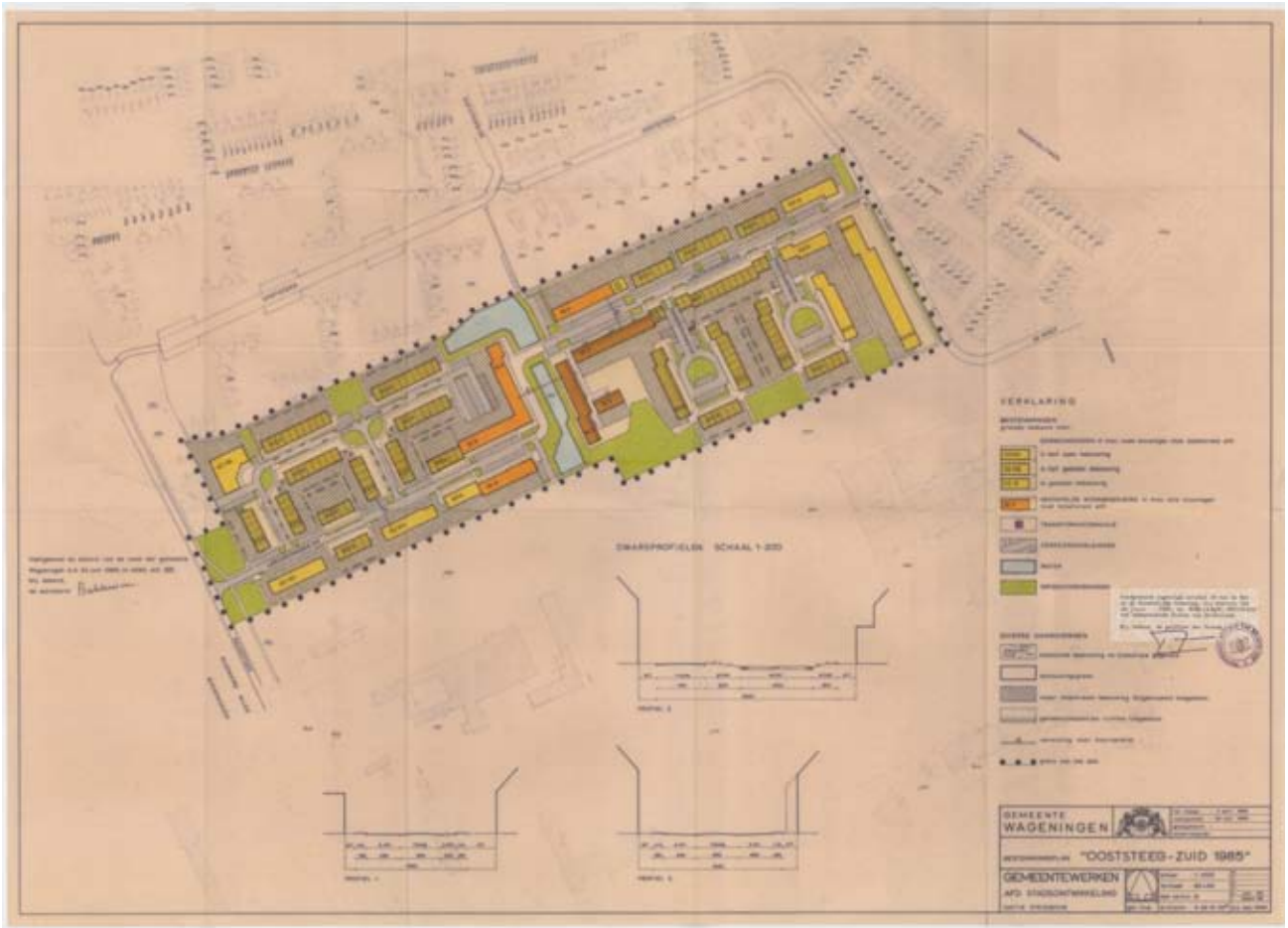


Analyseschets uit de toelichting bij het Bestemmingsplan 'Noordwest' uit 1985-1986: de cultuurlandschappelijke structuur wordt aangepast op de kleinere schaal van de stad en de nieuw te bouwen wijk. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1980-1989, uitwerkingsplannen.



Na de introverte woonbuurten in Tarthorst waar zowel in de structuur als in de verbindingen weinig aansluiting op het landschap te vinden is, is in het plan voor Noordwest de landschappelijke structuur nadrukkelijk meegenomen in het ontwerp. De lange structuurlijnen worden sterke ruimtelijke dragers door het samengaan van fietsroutes, bomenrijen en sloten. Het bestaande verkavelingspatroon is aanleiding voor het ontwerp van een afwisselend en ondergeschikt bebouwingspatroon tussen de lange lijnen. Dit verschil in hiërarchie wordt goed zichtbaar door in een reductietekening de samengaande lange lijnen (route, bomen, sloot) naast elkaar te tekenen als dikke lijnen. De boerderijkavels, sloten, bomenrijen en fietsroutes vormen het onderliggend landschappelijk stelsel in het plan en bepalen de sfeer in de wijk. Daardoorheen is een tweede stelsel geweven: de verkaveling en ontsluitingstructuur zijn gebaseerd op een maatsystematiek van een 63x63 meter raster. Daarmee is een zo groot mogelijke verscheidenheid aan bebouwingspatronen en ruimtevormen gemaakt met in het hart van de wijk de scholen en winkels. Voor de fietsers en wandelaars zijn er de heldere lange landschappelijke lijnen, voor de automobilisten wordt de grote maat bewust gebroken door de wegenstructuur structuur van aaneengeschakelde ringen en de afgeschuinde hoeken.





Het Bestemmingsplan 'Ooststeeg-Zuid' dateert uit 1985 en is in 1985-1986 vastgesteld en goedgekeurd. Een voor landbouwkundig onderzoek en onderwijs bestemd stuk grond wordt omgevoerd toot een woongebiedje met twee buurtjes waarbij de verkavelingsrichting is gebaseerd op het onderliggende landschap. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1980-1989, bestemmingsplannen.

## **Ooststeeg-Zuid, 1985-1986**

### *plantoelichting*

Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

- Door het stuklopen van het Uiterwaardenplan en vooruitlopend op het vervangende plangebied Noordwest koopt de gemeente Wageningen ten zuiden van de Ooststeeg een langgerekte strook grond waarop de bestemming ten dienste van wetenschappelijk onderzoek en landbouwkundig onderwijs rustte. Vanwege de hoge aankoopkosten is een hoge bebouwingsdichtheid noodzakelijk.
- Het plan voorziet in twee woonbuurtjes met ontsluitingen aan de korte zijden van het plangebied, respectievelijk aan de Haagsteeg en de Ooststeeg. Tussen de buurtjes is voorzien in een bergingsvijver met hogere bebouwing.
- De verkavelingsrichting komt voort uit het onderliggende landschap, d.w.z. is oostwest en loodrecht op de ontginningsstegen. In aanvulling daarop worden stedenbouwkundige stijlvormen als symmetrie, herhaling en hiërarchie toegepast met het doel alles als eenheid bij elkaar te houden.



De Structuurschets 'De Boomgaarden' van OD205 dateert van juni 1991. De schets gaat uit van behoud van de beschermde monumenten, de verbindende zichtlijn, de Pomona boomgaard en de bestaande waterloop. Bron: Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE, nr. 771 stukken d627.



Het Bestemmingsplan 'Boomgaarden' dateert uit 1996-1997 en is in 1997 vastgesteld en goedgekeurd. Het plan geeft globale bestemmingen aangezien het plangebied wordt ontwikkeld door projectontwikkelaars. Bron: Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1990-1999, bestemmingsplannen.

## **Boomgaarden, 1991-1997**

### *plantoelichting*

Samengevat worden in de toelichting bij het plan de volgende doelstellingen en kenmerken genoemd:

- In zuidelijke richting aansluitend op Ooststeeg-Zuid komt halverwege de jaren negentig de locatie Boomgaarden beschikbaar voor woningbouw als gevolg van de concentratie van universiteitsinstituten op campus De Born. Dat maakt het mogelijk de westelijke stadsrand langs de Kortenoord Allee helemaal af te maken.
- Dit plangebied was vroeger een boomgaard en is later omgevormd tot een landelijk open gebied met proefvelden, hier en daar een kas, bebouwing en statige laanbeplanting langs de Haagsteeg.
- Het plan gaat uit van behoud van de beschermde monumenten Haagsteeg 3a en 4, Pomona 1 en de brug, de zichtlijn daartussen, de zogeheten Pomona boomgaard en de bestaande waterlopen.
- Het plangebied wordt ontwikkeld door projectontwikkelaars. Daarom is het bestemmingsplan globaal, waarbij het westelijke deel grenzend aan de Haagsteeg een kantorenbestemming krijgt (aansluitend op het Marin en de overkant van de Kortenoord Allee), en het oostelijke deel een woonbestemming krijgt (aansluitend op de aangrenzende woonbuurtjes). Het bestemmingsplan is gebaseerd op een stedenbouwkundige schets van A. Habets en een structuurschets voor de bebouwing van OD205.

# geraadpleegde bronnen

## archieven

- Gelders Archief, 0039 GS (1814-1949), 8345
- Gelders Archief, 0039 GS, 12760-12762 en 12790
- Het Nieuwe Instituut, Archief ODEE
- Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1950-1979, map 99
- Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1980-1989, bestemmingsplannen.
- Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1980-1989, uitwerkingsplannen
- Provincie Gelderland, Archief GS, blok 1990-1999, bestemmingsplannen

## literatuur

- Bosma, K. & C. Wagenaar (red.), 1995. *Een geruisloze doorbraak*, NAI Uitgevers, Rotterdam
- Buro Room, 2013. *De Kleine Gemeentesgids – ruimtelijke kwaliteit op stedenbouwkundig niveau*. Den Haag.
- Gast, K., B. Kernkamp & L. Klep, 2013. *Geschiedenis van Wageningen*. Blauwdruk, Wageningen.
- Gast, K. & P. Leenknecht, 2008. *Van Nudepoort tot Binnenhaven: langs sporen uit het verleden van westelijk Wageningen: Nudestraat, Niemeijerstraat, Rijnhaven, Costerweg, Binnenhaven, Duivendaal*. Comité Open Monumentendag, Wageningen.
- Gast, K., B. Kernkamp & P. Leenknecht, 2009. *Wageningen gemeten en getekend. Een greep uit vier eeuwen kaarten van Wageningen*. Comité Open Monumentendag, Wageningen.
- Geest, J. van, 1996. *S.J. van Embden*. Uitgeverij 010, Rotterdam.
- Harsema, H., & M. van den Wijngaart (red.), 2007. *Gids voor architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur van de Wageningse Berg*. Blauwdruk, Wageningen.
- Klep, L., 2003. *Aanzienlijke buitenwoners in Wageningen. Landelijk wonen 1850-1910*. Comité Open Monumentendag, Wageningen.
- Zalm, Th. van der, 2005. *Wageningen van boven bekeken, 1923-1983*. V+W Collective, Hoogeveen.

## websites

- [beeldbankwageningen.nl](http://beeldbankwageningen.nl)
- [cascade1987.nl](http://cascade1987.nl)
- [geldersarcadie.nl](http://geldersarcadie.nl)
- [hetvolkshuis.nl](http://hetvolkshuis.nl)
- [markvogt.com](http://markvogt.com)
- [oudwageningen.nl](http://oudwageningen.nl)
- [topotijdreis.nl](http://topotijdreis.nl)
- [wageningen.nl](http://wageningen.nl)
- [wageningen1940-1945.nl](http://wageningen1940-1945.nl)



# colofon

titel Wageningen: ontwikkeling van de stad en ideeën over de stad  
datum april 2016

in opdracht van Gemeente Wageningen, afd. Monumentenzorg

onderzoek Els Bet, Leon van Meijel  
m.m.v. Maarten Wamsteeker, Luuk Keunen

contact Van Meijel – adviseurs in cultuurhistorie  
Alphons Sieberspad 16  
6532 AG NIJMEGEN  
06 - 539 39 806  
vanmeijel@adviseursincultuurhistorie.nl  
www.adviseursincultuurhistorie.nl

Els Bet Stedebouwkundige  
Schiedamsedijk 44  
3011 ED ROTTERDAM  
06 - 248 05 406  
bureau@elsbet.nl  
www.elsbet.nl

Gemeente Wageningen  
Postbus 1  
6700 AA WAGENINGEN  
0317 - 49 29 17  
www.wageningen.nl

