

## Europalaan Noord: cultuurhistorie

### Geschiedenis

Europalaan Noord is gelegen aan de zuidwestzijde van de naoorlogse wijk Kanaleneiland. Deze (vrijwel) volledig nieuwe uitbreidingswijk aan de westkant van de stad werd aangelegd op het gebied tussen het Merwedekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal, de Leidse Rijn en de A12, grofweg tussen 1957 en 1967. Aan de basis van Kanaleneiland lag een uitbreidingsplan uit 1957-1958 van de Utrechtse Dienst van Openbare Werken, gemaakt onder leiding van [REDACTED] en onder supervisie van architect [REDACTED]. Kanaleneiland is de Utrechtse stadswijk van de 'grote gebaren', met een strakke, rechte indeling, veel ruimte voor de auto en een open verkaveling van hoogbouw, half hoogbouw en laagbouw in stempelstructuur. Het is ook de eerste Utrechtse wijk waar op grote schaal systeembouw werd toegepast (lboco-systeem).

In Kanaleneiland zijn drie buurtkarakters te onderscheiden: het parkachtige karakter van Kanaleneiland-Noord (oorspronkelijk buitenplaatsen Den Hommel en Welgelegen), de stempelstad van Kanaleneiland-Zuidwest (Amsterdam-Rijnkanaal tot Beneluxlaan) en het tuinstadkarakter van Kanaleneiland-Zuidoost (Beneluxlaan-Merwedekanaal). Het industrie- en later bedrijventerrein aan het Merwedekanaal vormde een heel eigen biotoop, afgescheiden van de wereld van wonen en recreëren. De grote lanen van het verkeerssysteem (Beneluxlaan, Europalaan, Laan der Verenigde Naties) zorgen voor scheidingslijnen tussen deze buurtbiotopen.

Het verkeerssysteem van Kanaleneiland – waartoe ook de Europalaan behoort – is een van de identiteitsbepalende onderdelen van de wijk. Aan de detaillering werd veel aandacht besteed. De wegen moesten verkeerstechnisch uitstekend functioneren, maar de ontwerpers letten ook op ruimtewerking, aansluiting bij de bebouwing en een nette groene aankleding. De Beneluxlaan is de grootste en meest opvallende rijbaan in dit verkeerssysteem. Deze weg maakte onderdeel uit van de rondweg rond Utrecht en kreeg een extra breed profiel. Volgens de toelichting uit 1959: '[het profiel van de Beneluxlaan wordt gevormd] door een brede tussenberm, 9 m brede rijbanen, vrijliggende rijwielpaden en brede trottoirs. De langs deze weg ontworpen hoge flats vragen een ruim profiel!'<sup>1</sup> De Europalaan, iets ten oosten van de Beneluxlaan, had een iets minder belangrijke functie en dus ook een minder breed profiel. De weg had één rijbaan voor twee rijrichtingen en een ventweg aan de Merwedekanaalzijde.

---

<sup>1</sup> F., "Het Kanaleneiland", *De Timmerwerf* nr. 49 (1959): 3.



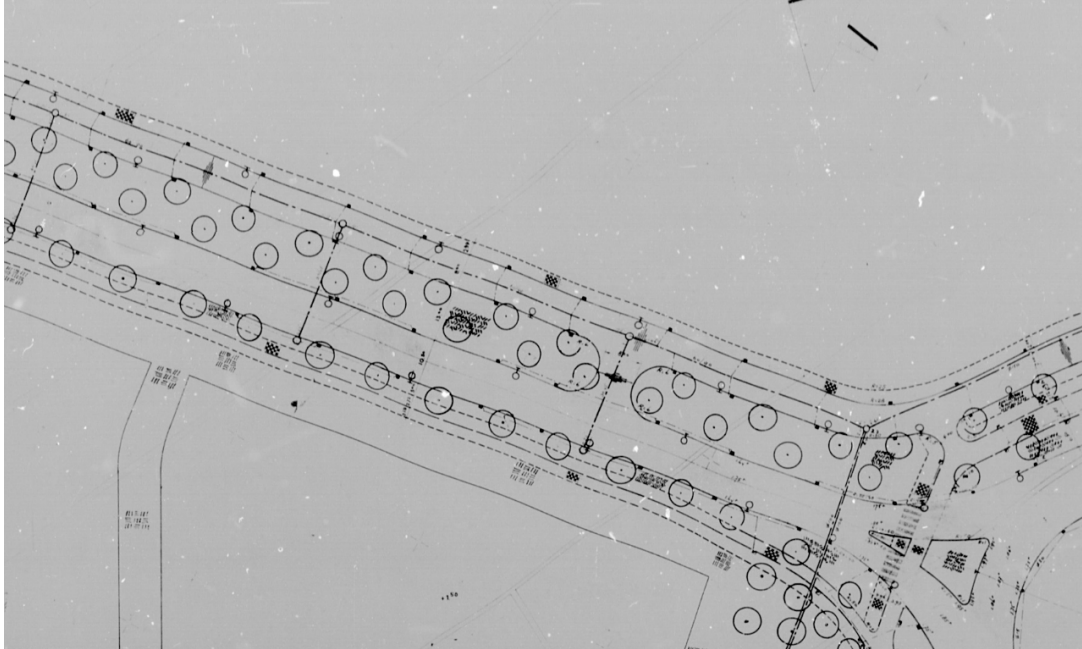
**Afb. 1:** Sferen van Kanaleneiland: stempelstad (rood); buitenplaats (donkergroen); tuinstad (lichtgroen); industrie (grijs). Bron: Steenhuis stedenbouw/landschap en Urban Fabric, "Utrecht NaOorlogse Wijken: Kanaleneiland", Schiedam, 2006: 41.



**Afb. 2:** Zicht op het Europaplein met op de voorgrond de Beneluxlaan (breed profiel!) en links de Europalaan. De rotondes waren een kenmerkend onderdeel van het verkeerssysteem. Bron: collectie Het Utrechts Archief, cat. nr. 23221.

### Wat zijn de kenmerkende karakteristieken van de Europalaan Noord?

In opzet bestond de Europalaan uit een tweerichtingenrijbaan (10 m breed), met aan de westzijde daarvan een grasstrook met bomenrij (bastaard-iep, 3 m breed) en aan de oostzijde een bredere strook met twee bomenrijen en lage heesters (bastaard-iep, heesters onbekend, 13 m breed). Geheel aan de westkant bevonden zich nog een fietsstrook (ca. 3 m breed) en een trottoir (ca. 3 m breed). Geheel aan de oostkant bevond zich een ventweg (8 m breed) met trottoir (3 m breed).



Afb. 3: Detail van het profiel van Europalaan Noord. Rechts het Europaplein, onder Park Transwijk. Bron: Tekeningenarchief ROVU, tek. nr. 7415-A.

Karakteristiek voor de Europalaan Noord zijn:

- Het groene **laankarakter** (strakke bomenrijen van dezelfde soort, nl. iep);
- Het **scheiden van verkeersstromen** d.m.v. groenstroken (gras of heesters);
- **Ruimtelijkheid** en aansluiten bij omliggende bebouwing als ontwerppuntgangspunt;
- Gebruikmaking van **lage heesterbegroeiing** om verschillende hoogteniveaus te creëren (bijvoorbeeld onder de dubbele bomenrij aan de Merwedekanaalzijde en bij de rotondes - nu veel verdwenen);
- **Bufferwerking** richting de Merwedekanaalzone (gesloten groenzoom ter hoogte van Park Transwijk, extra groen bij laagbouw Transwijk, extra brede en met heesters verdichte groenzoom aan oostkant);
- Aansluiting bij het verdere **verkeerssysteem** van Kanaleneiland (zelfde scheiding van verkeersstromen, laankarakter, ruimtewerking, aansluitingen bij rotondes, etc.).

Bijzonder voor de Europalaan Noord is het niet-symmetrische karakter van de laan en de bufferwerking richting de Merwedekanaalzone. Ook deed de gesloten bosstrook van Park Transwijk mee in het profiel van de Europalaan: de strook vormde als het ware de ontbrekende tweede bomenrij aan de westkant. Door dichtgroeien van de bosstrook en plaatsing van het hek om Park Transwijk is het in de loop van de tijd toch meer een achterkant geworden.

Begin van deze eeuw is met de ontwikkeling van MAX en Lux et Pax de transformatie van industrie/bedrijventerrein naar wonen in de Merwedekanaalzone ter hoogte van de Europalaan Noord in gang gezet. In 2019 is de busbaan Transwijk opgeleverd. Met de aanleg van deze vrijliggende busbaan door Kanaleneiland en Transwijk zijn 2 van de 3 rotondes op het stadseiland verdwenen. Bovendien maakt de transformatie van de Merwedekanaalzone een verdere herinrichting van de Europalaan noodzakelijk.





Afb. 4: Luchtfoto van de Merwedekanaalzone en de Europalaan Noord uit 1996, met op de voorgrond het Europaplein. Het laaneffect is hier af en toe onderbroken vanwege bijvoorbeeld de aanleg van een benzinstation. Bron: collectie Het Utrechts Archief, cat. nr. 828310.

### Aanbevelingen

De situatie aan de Europalaan verandert door de woningbouw in de Merwedekanaalzone drastisch. De bufferfunctie tussen Park Transwijk en de voormalige industriezone wordt overbodig en een betere toegankelijkheid van het park vanaf de Europalaan is wenselijk. Verkeersdruk neemt waarschijnlijk toe en er vindt een rooilijnverschuiving plaats. Kortom: er komt een herinrichting aan.

Vanuit cultuurhistorie is de Europalaan Noord bijzonder vanwege het nadrukkelijk groene, *parkway*-achtige laankarakter, de zorgvuldige maar iets beschadigde groene detaillering en de historische verwijzing naar de functie van de Merwedekanaalzone als industriegebied. Ook is de laan onderdeel van een in zijn geheel ontworpen verkeerssysteem, waarin *ruimtelijkheid* een belangrijk ontwerppunt was.

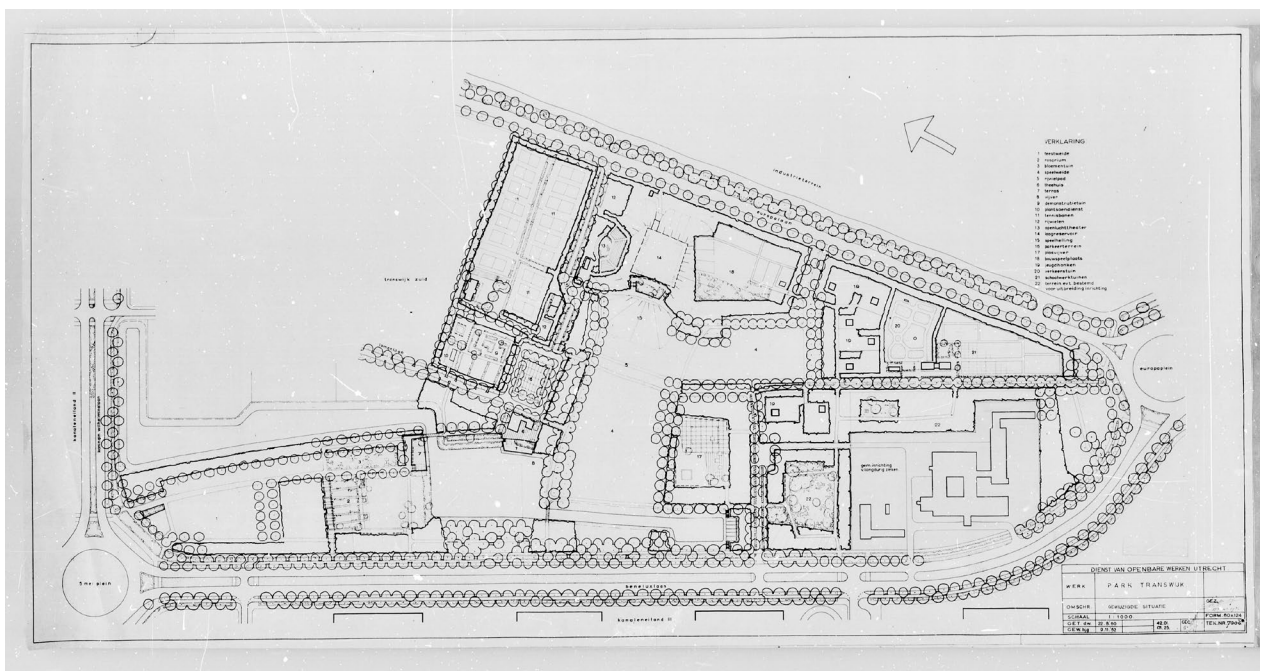
Het is aan te bevelen om bij de herinrichting van de Europalaan Noord het laankarakter met bijbehorende ruimtelijkheid zoveel mogelijk te behouden (en waar nodig te herstellen). De toepassing van lage heesters op ruimtelijk of verkeerstechnisch belangrijke plekken is zeer karakteristiek voor Kanaleneiland – wellicht kunnen die hier en daar hersteld worden, of kan het gebruik van heesters als inspiratie dienen (zie bijv. oude foto's Beneluxlaan). Het zou bovendien heel interessant zijn als de groene wand van Park Transwijk minder een achterkant wordt en meer meespeelt als onderdeel van het groene profiel. Het middel dat de ontwerpers hiervoor oorspronkelijk inzetten in Park Transwijk is dat van de combinatie bosplantsoen – wandelpad – bomenrij. Wellicht kan het combineren van bosplantsoen en bomenrij een manier zijn om zowel het park bij het profiel te betrekken, als de



achterkant meer tot voorkant te maken. Tot slot biedt de herinrichting een kans om een overgang te maken tussen de werelden van Transwijk (tuinstadkarakter) en de Merwedekanaalzone (grootstedelijk karakter).

In het kort:

- Laankarakter zoveel mogelijk behouden & waar nodig herstellen;
- Kans om gebruik van heesters/verschillende beplantingsniveaus te herintroduceren;
- Kans om de 'achterkant' van Park Transwijk te verbeteren/te betrekken bij het profiel (N.B.: groenstrook tussen weg en park is een belangrijke ruimtelijk element in het park en moet behouden blijven);
- Ruimte om een overgang te maken tussen Transwijk en Merwedekanaalzone.

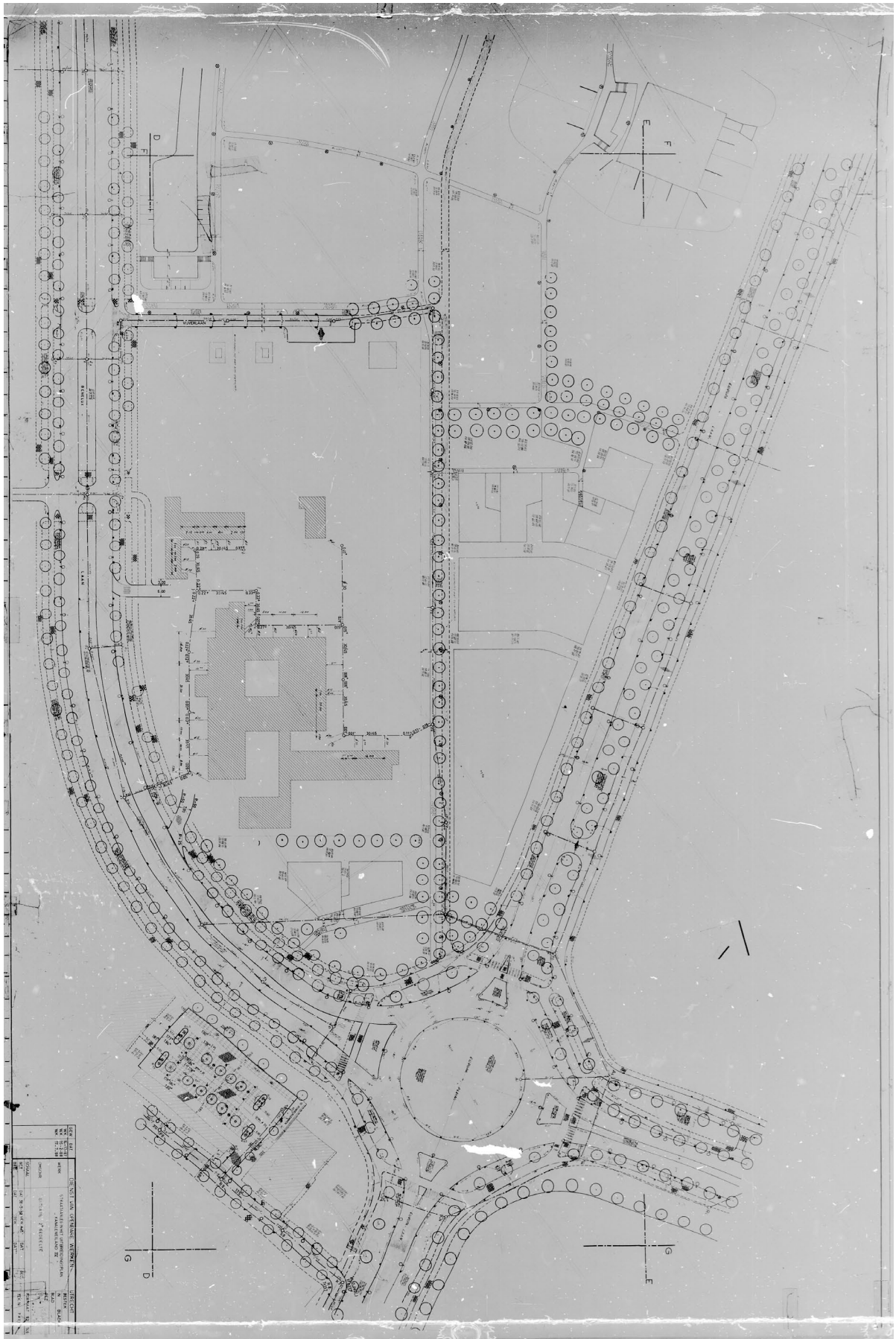


Afb. 5: Park Transwijk met aan de bovenkant de Europalaan, tekening uit 1960. Bron: Tekeningenarchief ROVU, tek. nr. 7006-O.



Afb. 6: Voorbeeld van de combinatie bosplantsoen – wandelpad – bomenrij zoals die veel is toegepast in Park Transwijk. Foto: [redacted] mei 2018.





Afb. 8: Stratenaanleg Kanaleneiland IV deel II, tekening uit 1959. Bron: Tekeningenarchief ROVU, tek. nr. 7415-A.