

Utrecht

Fietsstad van stad naar rand

Wim ten Brinke



Colofon

Utrecht Fietsstad: van stad naar rand

©2020 Odyssee Reisgidsen

©2020 Wim ten Brinke

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Tekst: Wim ten Brinke

Serieredactie: Bartho Hendriksen en Leo Platvoet

Foto's: Wim ten Brinke

Kaart: UvA Kaartenmakers, www.uva-kaartenmakers.nl

Druk: Drukkerij Patria | www.drukkerijpatria.nl

Odyssee Reisgidsen

Odyssee Reisgidsen levert zijn titels als paperback of als e-book. Paperbacks zijn verkrijgbaar bij de (reis)boekhandel in Nederland en Vlaanderen, via Bol.com of de Odyssee-website. De e-books zijn alleen verkrijgbaar via de Odyssee-website. Daarbij kan de reiziger zijn of haar eigen gids samenstellen.

Uiteraard proberen wij de geboden informatie zo actueel en accuraat mogelijk te houden. Toch kunnen er onvolkomenheden en fouten in de tekst voorkomen.

Odyssee aanvaardt daarvoor geen verantwoordelijkheid.

Routebeschrijvingen

In de beschrijvingen worden de volgende afkortingen gebruikt:

LA linksaf, RA rechtsaf, RD rechtdoor

K fietsknooppunt (bij het uitzetten van de fietsroutes is nu en dan gebruik gemaakt van het systeem van fietsknooppunten)

Op de kaarten

H Horeca, P gratis parkeerplaats, PC picknick

MK Museumkaart

Volg Odyssee op Facebook, Twitter en Instagram

www.odyssee-reisgidsen.nl | info@odyssee-reisgidsen.nl

Foto omslag: Daphne Schippersbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal

Foto titelpagina: Een fietser passeert het Springhaver Theater aan de Springweg in Utrecht

Foto pag. 6: Daphne Schippersbrug

ISBN 9789461230720

Voorwoord

In de stad Utrecht kun je geweldig fietsen. Niet voor niets is Utrecht een van de meest fietsvriendelijke steden in de wereld. In deze gids staan zes routes die je steeds weer naar een ander deel van de stad voeren. Soms ga je de 'grens' over en fiets je een stukje door buurgemeenten als De Bilt of IJsselstein.

Laat je verrassen door het vele groen en de bezienswaardigheden buiten de binnenstad – van een museum als Castellum Hoge Woerd tot een stadsoase in Laagraven; van moderne architectuur in het Utrecht Science Park tot de schakeringen van landgoed Haarzuilens; van de Werkspoorkathedraal tot de weilanden van het Groene Hart. In deze fietsreisgids kom je ook langs binnenstadtoppers als de Dom en de grachten met hun werfkelders, maar vooral staan de sterren van de stadsranden in de schijnwerpers.

Laat je ook verrassen door de kwaliteit van de fietswegen. Via een uitgebreid net van fietspaden zijn veel stedelijke bestemmingen met elkaar verbonden. Daarnaast komen er steeds meer fietsstraten, waar de auto te gast is en zich aan het langzame verkeer moet aanpassen. Ook heeft Utrecht de grootste fietsenstalling ter wereld. Daar staan elke dag honderden ov-fietsen klaar, waarmee je de stad van alle kanten kunt verkennen.

Elke route begint met een korte schets van wat je onderweg te wachten staat. De routes variëren in lengte van 20 tot 28 km; je kunt ze in een uurtje of twee fietsen, maar neem de tijd, stap af en bezoek het oude fort aan de Waterlinie, het moderne stadspark in Leidsche Rijn of het prettige terras aan de Kromme Rijn. Veel fietsplezier in Utrecht,

Wim ten Brinke

Tips

Uiteraard houdt Odyssee zich aanbevolen voor reacties van kritische lezers. Zijn er foutieve meldingen, wijzigingen op openingstijden, prijzen en dienstregelingen in deze gids? Of moet de route worden aangepast? Dat horen we graag. Ga naar [www.odyssee-reisgidsen.nl /contact](http://www.odyssee-reisgidsen.nl/contact)

Inhoudsopgave

Utrecht fietsstad

Utrecht verkennen

Met de fiets op stap 7

Utrecht, van waterstad tot fietsstad 8

Fietsroute 1 | Het nieuwe centrum en de oude stad

Odyssee's aanraders in Utrecht 14

Snel veranderend stadsbeeld 15

Fietsroute 2 Utrecht Science Park en Amelisweerd

Langs landgoederen en moderne architectuur 32

Fietsroute 3 | Laagraven en Kanaleneiland

Kanalen, oases en een woonwijk in transitie 46

Fietsroute 4 | Leidsche Rijn

Stadswijk in het groen 59

Fietsroute 5 | Vecht en Noorderpark

Langs de Vecht en door veenweiden 71

Fietsroute 6 | IJsselstein en Rijnenburg

Via een pauzelandschap naar het Groene Hart 80

Kaders

Wonderwoods 16

Het Museumkwartier 20

Wandelen over de werf 22

Grifftpark was gifpark 35

Wandeling Oostbroek 38

Utrecht Science Park 40

Wandelen in Amelisweerd 43

Utrecht bereikbaar 49

De stempels van Kanaleneiland 55

Veranderend Lombok 56

Dwars door het Máximapark 63

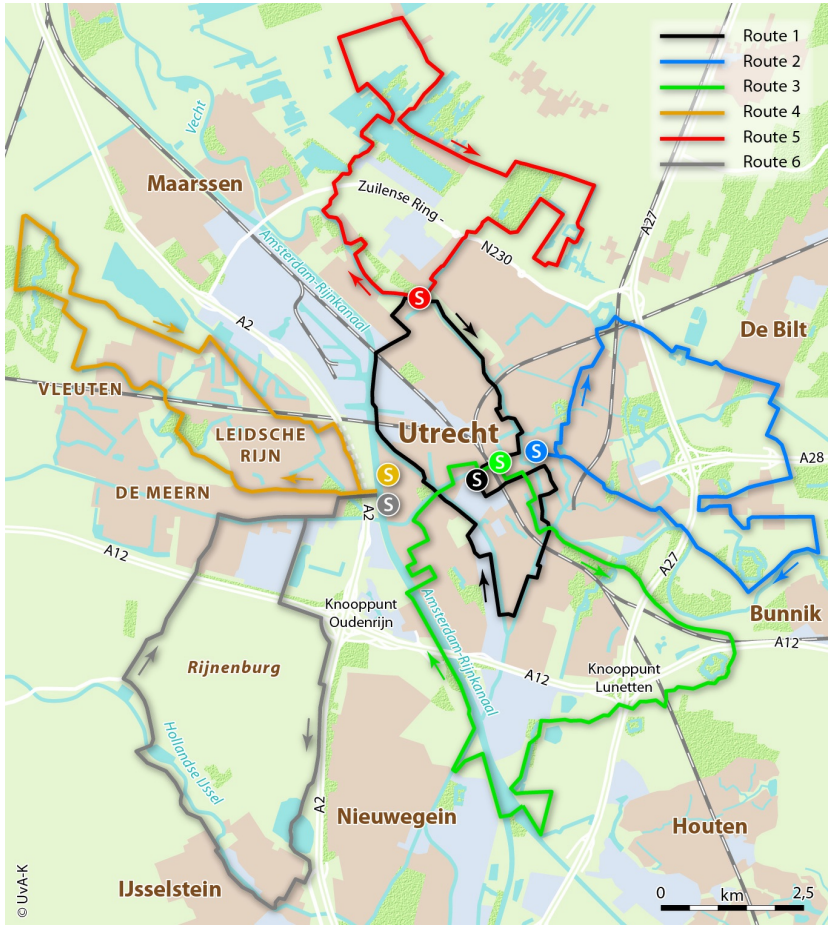
Wandeling landgoed Haarzuilens 66

Wandeling naar de Taartpunt 76

Stad in het groen 77

Zandhonger 82

Pauzelandschap 83





Met de fiets op stap



Brug over de Catharijnesingel

OV-fiets en fietsverhuur

Op zeventien locaties kun je een ov-fiets huren, de meeste bij het Centraal Station (ruim 2000 fietsen), maar ook bij andere stations (Leidsche Rijn, Terwijde, Overvecht, Zuilen, Vaartsche Rijn en Lunetten) en op andere plekken: stadhuis binnenstad, Janskerkhof, Mariaplaats fietsenstalling, Vredenburg fietsenstalling, Uithof (2x), P+R Westraven, P+R Papendorp.

Kijk op www.ovfietsbeschikbaar.nl of er een fiets beschikbaar is.

Wil je een fiets met wat meer comfort? Verschillende bedrijven verhuren fietsen.

Prijzen vanaf ongeveer €7,50 per dag. Enkele adressen:

Rijwielstalling Laag Catharijne, Catharijnesingel 28, zo gesloten, www.laagcatharijne.nl/fiets-huren/

Black Bikes/Het Zwarte Fietsenplan, Vredenburg 29 (tegenover TivoliVredenburg), dag., www.black-bikes.com/nl/utrecht/

Donkey Bike, www.donkey.bike/nl (via app; vele plekken in de stad)

Parkeren

Voor het geval je met eigen auto en fietsdrager komt, staan bij elke route een of meer gratis parkeermogelijkheden.

Utrecht, van waterstad tot fietsstad



Nieuwe Gracht

In de zes fietsroutes van deze gids speelt water een belangrijke rol, want vele kilometers volg je grachten, singels, kanalen en rivieren die vanuit het historische centrum naar de randen uitwaaiëren. Dat is niet zo verwonderlijk, want water loopt als een 'blauwe' lijn door de geschiedenis van Utrecht. Die lijn kreeg meerdere vertakkingen, want het water was transportweg, diende de verdediging en maakte de waterafvoer uit veengebieden mogelijk. Pas met de komst van spoor- en autowegen verminderde de invloed van water op de ruimtelijke ontwikkeling. En in de toekomst van een duurzame, gezonde stad worden het meer en meer de fietspaden waarlangs Utrecht verder zal groeien.

Forten aan de Rijn

Water. Het begon al bij het ontstaan van het eerste Utrecht. Rond 40 na Christus hadden de Romeinen hun grondgebied uitgebreid tot aan de Rijn. Die had toen een heel andere loop en lag een stuk noordelijker. Ze vonden het wel mooi zo, de Rijn zou de noordgrens van het Romeinse Rijk worden. Om die 'limes' te consolideren en te bewaken stichtten ze verschillende forten – in Utrecht lagen er drie: route 1 passeert Traiectum, waarvan de grondvorm in de straatstenen van het Domplein is vastgelegd, route 3 komt langs Fort Fectio met een nagemaakte wachttoren en een gereconstrueerde plattegrond en in route 4 kun je het nagebouwde Castellum De Hoge Woerd bezoeken. Tot in de 3de eeuw deden de Romeinen er alles aan de grensbewaking op hoog peil te houden, pas in 406 gaven ze de grens op.

Een verreikend besluit

Op de fundamenten van **Castellum Traiectum** begon ergens in de zevende eeuw de geschiedenis van Utrecht opnieuw, toen er een christelijke basis, een kerkje, werd gebouwd, dat diende als uitvalsbasis voor evangelisatietochten naar het hoge noorden.

Utrecht wist zich te ontwikkelen tot een religieus centrum, het belangrijkste in de Lage Landen. Bisschoppen hadden er de macht, en in de stad lagen vele kloosters.

Ondertussen lag de stad nog steeds aan de Rijn, maar die begon steeds meer kuren te vertonen. Zuidelijk had zich een nieuwe hoofdstroom ontwikkeld en wat door Utrecht liep verzandde en wrong zich in ontelbare bochten. In 1122 liet bisschop Godebald de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede afdammen, een verreikend besluit met eeuwenlange gevolgen. Utrecht werd beroofd van zijn verbinding met het achterland. Om de stad daarvoor te compenseren verleende de bisschop het recht tot het bouwen van een verdedigingsgordel. Ook kreeg Utrecht stadsrechten, bevestigd in een oorkonde ondertekend door de keizer. Voortvarend ging men aan het werk en omsingelde alle nederzettingen en kloosters, een groot gebied dat de hoofdstructuur van de historische, middeleeuwse binnenstad vastlegde. Nog altijd is die singelstructuur, in de vorm van een harp, in een oogopslag te herkennen op plattegrond of luchtfoto. In verschillende routes (1, 2 en 3) kom je erlangs. Ook mocht Utrecht een nieuwe verbinding graven naar de Lek. Dat werd de Vaartsche Rijn, langs deze strak zuidwaarts lopende waterweg gaat route 1.

Ongekend waren de gevolgen voor de veengebieden rondom de stad Utrecht. Uit die zompige moerassen en bossen vol elzen en berken kon nu water worden afgevoerd naar de Kromme Rijn, want daar was de waterstand gedaald. Al vele eeuwen waren die woeste gronden in handen van de bisschoppen van Utrecht. Zij deden er niets mee, maar nu rook Godebald zijn kans en gaf de wildernis ter ontginning uit. Fysiek als psychisch moet het zwaar zijn geweest, want je was in het grote niets, geen mens die er woonde, niets dan ruig moerasbos, dat je moest zien te temmen door honderden slootjes te graven voor de ontwatering. Toch gingen de ontginners gretig aan de slag, want in een tijdsgewricht, waarin door bevolkingsgroei behoefte was aan meer voedsel, waren zij op hun nieuwe akkers en weilanden verzekerd van afzet. Toen de wildernis eindelijk was getemd, sloeg de natuur terug, want door de afvoer van het grondwater kwamen de veenresten in aanraking met zuurstof en oxydeerden; langzaam maar zeker verdween de bodem, kwam lager te liggen. Daardoor werd het te nat voor akkerbouw en zo veranderden de akkers in weideland, keurig geordend in een patroon van smalle, lange percelen, vergezeld van sloten in de lengte en de breedte. Dat veenweidelandschap doorkruis je in de routes 2, 5 en 6.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie

In 1815 besloot Koning Willem I Utrecht op te nemen in een nieuwe verdedigingslinie die het westen van Nederland moest beschermen tegen aanvallen uit het oosten. Deze **Nieuwe Hollandse Waterlinie** die liep van Zuiderzee tot Biesbosch, bestond uit een uitgebreid stelsel van forten en bunkers, vergezeld van sluizen, vaarten en stuwen, bedoeld om water aan te voeren om een strook van zo'n vijf kilometer breed kniehoog onder water te zetten, zodat de vijand er met zijn troepen en geschut in weg zou zakken.

Heel diep mocht het niet zijn, kniehoogte was het maximum want dan zou je er nog met een bootje in vastlopen. Rond de forten lagen Verboden Kringen, waar bebouwing verboden was of alleen houten huizen die je snel kon afbreken of in brand steken, want een vrij schootsveld was onontbeerlijk.

Bij Utrecht bleek al gauw dat door verbetering van het geschut de eerste linie niet sterk genoeg was; een tweede fortenring was nodig, die verder van de stad af kwam te liggen. Maar ook die was al gauw weer achterhaald, helemaal toen je er met vliegtuigen overheen kon. Toch bleef Utrecht er nog lang last van houden, want vanwege de Verboden Kringen was woningbouw verboden en dat maakte stadsuitbreidingen in oostelijke en noordelijke richting onmogelijk. Dat heeft er mede aan bijgedragen dat je nu in de routes 2 en 5 groene gebieden doorkruist, met regelmatig zicht op een fort. In 1951 is de linie opgeheven en nu hebben (of krijgen) alle forten een nieuwe bestemming (van camping via museum tot botanische tuin), en het geheel krijgt waarschijnlijk binnenkort de status van Unesco-werelderfgoed.

Nieuwe kanalen



Roerier op kruising Merwedekanaal en Leidse Rijn

In de middeleeuwen was Utrecht een ‘wereldhaven’, want scharnier in de handel tussen Noordzee en Rijn door een gunstige ligging aan Oude Rijn en Vecht. Altijd is het moeilijk geweest om de stad voor scheepvaart goed bereikbaar te houden. Eerst was er de verzanding van de Oude Rijn, in 1122 de afdamming van de Kromme Rijn – de Vaartsche Rijn gaf een nieuwe toegang tot de Rijn. In de stad zelf werden de vaarwegen verbeterd, bijvoorbeeld door het graven van de Oude Gracht.

Ook toen Utrecht zijn belangrijke handelspositie al lang was kwijtgeraakt aan de steden in West-Nederland bleef veel vrachtvaart langs Utrecht gaan. Vanuit