

OV-Terminal archeologie en cultuurhistorie

Historische achtergrond deelgebied OV-Terminal

Volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht geldt voor de kern van het deelgebied OV-Terminal een hoge archeologische verwachting. Dit wordt veroorzaakt door de ligging ter plekke van de hoofdgeul van de middeleeuwse en Romeinse Oude Rijn.

Voor deelgebied OV-Terminal zijn geen gegevens bekend uit de prehistorie. Het is mogelijk dat oeverwallen van de Rijn in de deelgebieden waren bewoond, maar hiervan zijn tot op heden geen sporen aangetroffen. In de Romeinse tijd lag het gebied ten westen van het castellum Traiectum en werd doorkruist door de Oude Rijn, de toenmalige noordgrens van het Romeinse Rijk. De exacte locatie van de oude Rijnbedding is in het deelgebied niet bekend.

In de vroege Middeleeuwen liep de hoofdgeul van de Oude Rijn nog steeds dwars door deelgebied OV-Terminal. Het wateraanbod van de rivier daalde in de vroege Middeleeuwen echter gestaag en omstreeks 1000 na Chr. was de Oude Rijn volledig verland. Het deelgebied lag in deze periode ten westen van de zich ontwikkelende stad Utrecht, en kwam bij de aanleg van de stadsverdedingswerken in 1122 buiten de stad te liggen. Ten noorden van het deelgebied ontwikkelde zich in de loop van de dertiende en veertiende eeuw de voorstad Buiten Catharijne. Het gebied ten zuiden van de voorstad bleef lange tijd een zeer landelijk karakter behouden. Vanwege de ligging van dit gebied op de stroomrug van de Oude Rijn was het zeer geschikt voor de landbouw. Op historische kaarten uit de zestiende t/m achttiende eeuw is te zien dat zich in het deelgebied uitgestrekte landerijen bevonden. Deelgebied OV-Terminal behoorde in de late Middeleeuwen en begin van de Nieuwe Tijd tot het buitengerecht Lijnpad, dat was genoemd naar de gelijknamige weg het Lijnpad. Vermoed wordt dat in elk geval in de zeventiende eeuw langs het Lijnpad een aftakking van de Rijn gelopen heeft.

In het kader van de stadsuitbreidingsplannen van Moreelse werd in 1664 de Leidschevaart aangelegd. Ten zuiden van de Leidschevaart werden in 1664-1665 evenwijdig aan de Catharijnesingel drie grachten gegraven: de Moesgracht (later omgedoopt tot Herengracht, westzijde huidige Stationsplein), de Bloemgracht (thans de Kruisvaart, langs de Mineurslaan) en de Blekersgracht (Croeselaan), later de moesgrachten genoemd. De drie grachten waren onderling verbonden door een dwarsvaart, de Mariagracht, die ter plaatse van het Mariabolwerk uitkwam op de Catharijnesingel. Voor de aanleg van de Mariagracht werd het Mariabolwerk afgegraven. Het westelijke deel van de bolwerkgracht bleef bestaan, waardoor het naastgelegen terrein de puntige vorm kreeg waaraan buitenplaats Puntenburg haar naam ontleende. Door de aanleg van het grachtenstelsel van Moreelse verdween de middeleeuwse verkaveling in het gebied tussen de Croeselaan en de Catharijnesingel en kreeg dit gebied een geheel nieuwe basisstructuur, die tot op heden doorwerkt. Als gevolg van het uitbreken van de Tweede Engelse Oorlog, de dood van Moreelse en de Franse bezetting werd de van de plannen van Moreelse aan de westkant van de stad eigenlijk alleen de aanleg van het grachtenstelsel gerealiseerd. Van de geplande nieuwbouw kwam niets terecht. Langs de singelweg ontstond weliswaar enige bebouwing, maar niet de gestructureerde nieuwbouw die Moreelse voor ogen had gehad. In het gebied tussen de Catharijnesingel en de huidige spoorlijn ontstond aan het einde van de zeventiende eeuw een zone met landgoederen, waartoe onder andere de buitenplaatsen Puntenburg en Nieuweroord behoorden. Deelgebied OV-Terminal bleef daardoor tot in de eerste helft van de negentiende eeuw een landelijk karakter behouden. Langs de moesgrachten werden dubbele bomenlanen geplant, mede waardoor het gebied in de achttiende en negentiende eeuw uitgroeide tot een geliefd oord voor wandelaars.

In de negentiende eeuw kwam er verandering in het landelijke karakter van de deelgebieden. In 1838 werd besloten tot de aanleg van een spoorlijn langs de westzijde van de stad, die Utrecht zou verbinden met Amsterdam. Ter accommodatie voor deze lijn opende de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij (NRS) op de plaats van het huidige Centraal Station in 1843 het eerste spoorwegstation van Utrecht. In de jaren daarna bouwden diverse spoorwegmaatschappijen in Utrecht stations voor spoorlijnen naar o.a. Amersfoort-Zwolle, 's-Hertogenbosch, Zeist en Baarn. Het station van de NRS trok echter de meeste reizigers, en werd uiteindelijk in 1904, na samenvoeging met het nabijgelegen Buurtstation omgedoopt tot Centraal Station. Door de centrale ligging ontwikkelde Utrecht zich al snel tot het belangrijkste spoorwegknooppunt van Nederland. In de jaren zestig van de negentiende eeuw werd de spoorlijn gedeeltelijk verdubbeld, waartoe de Herengracht (eerste Moesgracht) werd gedempt. De Bloemgracht werd ter compensatie hiervan verbreed en

omgedoopt tot Kruisvaart. Het spoorwegverkeer bleef groeien, zodat de spoorlijn na verloop van tijd vrijwel het gehele traject tussen de gedempte Herengracht en de Kruisvaart in beslag nam.

In 1865 werd het stationsgebouw uit 1843 vervangen door een nieuw gebouw. Zowel de NRS als de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) verhuisden in de jaren zestig van de negentiende eeuw hun hoofdkantoren van Amsterdam naar Utrecht en werden vanaf 1871 gezamenlijk gehuisvest in een nieuw gebouw in het Moreelsepark. Nadat de NRS in 1890 was overgenomen door de MESS volgde in 1895 een tweede gebouw, waarvoor buitenplaats Puntenburg werd opgekocht en afgebroken. In 1916 verenigden de MESS en de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM) zich in de N.V. Nederlandsche Spoorwegen, waarop opnieuw uitbreiding van de kantoorruimte noodzakelijk werd. Het hoofdgebouw van de buitenplaats Nieuweroord werd opgekocht en afgebroken, waarna in 1918 in het Moreelsepark een derde hoofdkantoor werd neergezet. Vanwege de karakteristiek vorm kreeg dit gebouw de bijnaam “de Inktpot”. In 1987 werd tenslotte het vierde hoofdgebouw van de Nederlandse Spoorwegen neergezet. Alle vier gebouwen worden nog steeds door de Spoorwegen gebruikt. De drie gebouwen in het Moreelsepark hebben de status van Rijksmonument.

In 1936 werd het stationsgebouw grondig gerenoveerd. Dit nieuwe gebouw werd korte tijd later door een brand grotendeels in de as gelegd en vervolgens met doorvoering van enige verbeteringen herbouwd. In de jaren zeventig vond in het kader van de ontwikkeling van Hoog Catharijne opnieuw een grondige renovatie van het stationsgebouw plaats. Het oude gebouw werd afgebroken om plaats te maken voor een nieuw, hooggelegen station, dat in 1973 werd geopend. Eind jaren tachtig werd dit station uitgebreid en opnieuw geopend in 1989.

De centrale ligging van het spoorwegnet had ook nadelen. Aan het eind van de negentiende en begin van de twintigste eeuw begonnen de spoorlijnen steeds meer een barrière te vormen voor het groeiende wegverkeer. In 1906-1908 werd in de Leidseweg een tunnel aangelegd, zodat er tenminste één vrije doorgang was voor het verkeer tussen oost en west. Vanaf 1936 werd gewerkt aan een meer structurele oplossing, namelijk het aanleggen van spoordijken over het gehele traject van de spoorlijnen, zodat overal ongelijkvloerse, veilige kruisingen ontstonden. Het aantal kruisingen liep hierdoor echter sterk terug, zodat de hoge spoordijken op sommige plaatsen nieuwe barrières gingen vormen.

In de tweede helft van de negentiende eeuw raakte het gebied tussen het huidige Centraal Station en de Catharijnesingel steeds meer bij de stedelijke ontwikkelingen betrokken. In 1861 werd in dit gebied de woonwijk Stationswijk gerealiseerd, een verlate uitvoering van een deel van de stadsuitbreidingsplannen van Zocher uit 1829. Deze woonwijk moest in de jaren zeventig het veld ruimen voor de bouw van Hoog Catharijne. In 1873 stichtte de liefdadige Vereniging van Sint Josef ten zuiden van het Moreelsepark de Sterrenhof, dat een gastvrij onderdak bood aan minder bedeelden. De Sterrenhof geldt thans als een uniek, gaaf hofje, een voorbeeld van romantisch classicistische negentiende eeuwse bouwkunst. Andere, gezichtsbepalende bouwwerken uit de periode vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw zijn het Stads- en Academisch Ziekenhuis Utrecht (SAZU, later AZU) (1869), de elektrische centrale van de PEGUS aan de Nicolaas Beetsstraat (1905) en een aantal universitaire instituten. Vanaf de jaren zeventig van de vorige eeuw maken deelgebieden OV-Terminal en Nieuwe Stationsstraat geïntegreerd deel uit van Hoog Catharijne.

5.4.3 Bekende archeologische waarden

Romeinse en middeleeuwse Rijn

Uit onderzoek is bekend dat de hoofdgeul van de Rijn in de Romeinse tijd en Middeleeuwen tot circa 1000 na Christus dwars door deelgebied OV-Terminal gelopen heeft. De exacte ligging en loop van de oude Rijngeul is een belangrijk thema in de archeologie binnen de gemeente Utrecht.

Overige archeologische waarden

Over de aanwezigheid, aard, omvang, diepteligging enz. van eventuele overige archeologische waarden in deelgebied OV-Terminal is niets bekend.

5.4.4 Archeologische verwachtingen

Prehistorie: voor de Bronstijd en IJzertijd is de archeologische verwachting laag. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen.

Voor de Romeinse tijd geldt voor de kern van deelgebied OV-Terminal een hoge verwachting. Onderzoek heeft aangetoond dat de hoofdgeul van de Rijn in de Romeinse tijd dwars door de deelgebied OV-Terminal heeft gelopen. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten worden aangetroffen. Ten zuiden van de hoofdgeul van de Romeinse Rijn kunnen zich resten bevinden van de Romeinse grensweg.

Middeleeuwen tot circa 1000 AD: voor de kern van het deelgebied geldt een hoge archeologische verwachting, omdat hier tot circa 1000 na Christus de hoofdgeul van de Rijn gelopen heeft. In en langs oude geulen van de Rijn kunnen sporen van menselijke activiteiten uit de vroege Middeleeuwen worden aangetroffen.

Late Middeleeuwen t/m achttiende eeuw: voor deze periode geldt een lage archeologische verwachting. Deelgebied OV-Terminal lag in deze periode ten westen van de zich ontwikkelende stad Utrecht, in een landelijk gebied, waar weinig bebouwing heeft gestaan.

Nieuwe Tijd vanaf de negentiende eeuw: voor de periode vanaf de negentiende eeuw geldt een hoge archeologische verwachting. In de deelgebieden kunnen funderingsresten van gebouwen en structuren vanaf de negentiende eeuw worden aangetroffen.

5.4.5 Advies

Voor de OV-Terminal worden de volgende bodemingrepen voorzien:

- 1) Funderingspuien ten behoeve van uitbreiding traverse naar het westen: de archeologische verwachting voor het uitbreidingsgebied van de traverse is hoog in verband met de vermoedelijke aanwezigheid van de Romeinse en vroegmiddeleeuwse hoofdgeul van de Rijn. Gezien de beperkte omvang van de graafwerkzaamheden ten behoeve van de funderingspuien zal het echter zeer moeilijk – zo niet onmogelijk – zijn om hierbij archeologische waarnemingen te doen die van nut zijn bij het beantwoorden van onderzoeksvragen omtrent de loop van de Rijn in de Romeinse tijd en de vroege Middeleeuwen. Genoemde werkzaamheden worden derhalve vrijgesteld van archeologisch onderzoek, onder voorbehoud dat de civiele aannemer direct contact opneemt met de projectarcheoloog van POS indien bij de werkzaamheden archeologische resten worden aangetroffen. POS draagt dan binnen maximaal enkele dagen zorg voor documentatie van de resten, waarna deze verwijderd kunnen worden.
- 2) Nutsgebouw aan de westkant van het station (10 x 15 m): voor deze locatie geldt een hoge archeologische verwachting in verband met de vermoedelijke aanwezigheid van de Romeinse en vroegmiddeleeuwse hoofdgeul van de Rijn. Voor het verkrijgen van inzicht in de eventuele aanwezigheid van de oude Rijnbedding is echter feitelijk alleen een opname van de profielen (wanden) van de bouwput van belang. Het archeologische onderzoek zal derhalve bestaan uit een (beperkte) archeologische begeleiding (Definitief Onderzoek), waarbij één of meer profielen worden aangelegd en gedocumenteerd. Over de praktische uitvoering hiervan worden tijdig afspraken gemaakt tussen de archeoloog en de civiele aannemer. Indien de eventuele archeologische begeleiding van de onder punt 3 genoemde kabelgoot eerder plaatsvindt dan de aanleg van de bouwput voor het Nutsgebouw, geldt deze begeleiding als Inventariserend Veldonderzoek (IVO) voor de locatie van het Nutsgebouw. In dit geval beslist het bevoegd gezag op basis van de resultaten van het IVO in de kabelgoot of op de locatie van het Nutsgebouw archeologisch onderzoek noodzakelijk is.
- 3) Kabelgoot langs westzijde station: indien hierbij door ongeroerde grond gegraven wordt, zal het archeologische onderzoek op deze locatie bestaan uit een (beperkte) archeologische begeleiding (Definitief Onderzoek, geldt eventueel tevens als IVO voor de locatie van het Nutsgebouw), waarbij één of meer profielen worden aangelegd en gedocumenteerd. Indien alleen door reeds geroerde grond gegraven wordt, worden de werkzaamheden vrijgesteld van archeologisch onderzoek, onder voorbehoud dat direct contact wordt opgenomen met de projectarcheoloog van POS indien bij de werkzaamheden archeologische resten worden aangetroffen.
- 4) Verlenging Middentunnel aan de noordoostzijde ten behoeve van goederenexpeditie en toegang tot ondergrondse fietsenstalling: deze werkzaamheden worden vrijgesteld van archeologisch onderzoek, onder voorbehoud dat de civiele aannemer direct contact opneemt met de projectarcheoloog van POS indien bij de werkzaamheden archeologische resten worden aangetroffen.
- 5) Uitbreiding ondergrondse fietsenstalling aan de noordoostzijde: op deze locatie zal het archeologische onderzoek bestaan uit een (beperkte) archeologische begeleiding (Definitief Onderzoek), waarbij één of meer profielen worden aangelegd en gedocumenteerd.

- 6) Eventuele overige bodemingrepen: hiervoor geldt dat alle bodemingrepen dieper dan 50 cm beneden maaiveld dienen te worden gemeld aan de projectarcheoloog van POS. In overleg met het bevoegd gezag wordt vervolgens vastgesteld of archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Voor alle bovengenoemde en eventuele overige bodemingrepen geldt dat indien bij de civiele en/of archeologische werkzaamheden archeologische resten van bijzondere waarde worden aangetroffen, direct contact wordt opgenomen met het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag neemt een beslissing over de te nemen vervolgstappen. Het eindoordeel over de waarde van archeologische resten berust te allen tijde bij het bevoegd gezag. In voorkomende gevallen kan dit betekenen dat de werkzaamheden worden stilgelegd.