



Het herstel van de Utrechtse Singel

Een beleids-historische analyse

14-6-2025

Samenvatting

De urgentie voor klimaatbestendige steden neemt toe, zeker in sterk versteende gebieden zoals Nederlandse binnensteden. Nature-based solutions (NBS), een strategische benadering waarbij de natuur wordt ingezet om maatschappelijke problemen aan te pakken, bieden hiervoor een mogelijk effectieve oplossing. De kennis over de toepassing van NBS is momenteel echter versnipperd. Lessen uit de praktijk zijn daarom broodnodig. Het herstel van de Utrechtse singel is hiervoor een waardevolle casus als een geslaagd voorbeeld van natuurherstel en stadsvergroening in de praktijk.

Dit rapport onderzoekt op basis van literatuuronderzoek en interviews het beleidsproces rondom de singel, van de demping tot aan het herstel. Ons doel is enerzijds om inzicht te krijgen in werkzame institutionele arrangementen voor het toepassen van NBS. En anderzijds om gemeentes lessen te bieden voor het realiseren of herstellen van natuur in de stad.

Met een blik op de geschiedenis van de Utrechtse singel wordt duidelijk waardoor het besluit om de singel te dempen ooit is ingegeven. Het was een tijdgeest waarin economische bedrijvigheid en het belang van de auto voorop gingen als belangrijke waarden voor de stad. Nadat in 1968 was besloten de singel te dempen, kantelde in de loop van de decennia langzaam het beeld van de auto en economische activiteit als uitgangspunt voor een bewoonbare stad. Verkeersluwte en cultureel erfgoed werden centrale uitgangspunten. Deze kanteling is grotendeels gevoed door maatschappelijk protest, met als boegbeeld de actiegroep *Utrecht Weer Omsingeld* (UWO). Via een gefaseerde aanpak burgerinspraak, een politieke koerswijziging en onderhandelingen met private partijen, werd het herstel in gang gezet. In 2022 was de singel volledig hersteld.

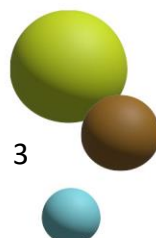
Het beleidsproces rondom de singel laat een aantal interessante verschuivingen in institutionele arrangementen zien. Het dominante discours over economische bedrijvigheid verliest terrein en de perceptie van stadsbewoners op leefbaarheid wordt relevanter voor beleid. Machtsposities verschuiven daarmee ook ten dele: naast de bewoners treedt de gemeente meer op in het belang van de stad tegenover private partijen. Hoewel deze laatste groep nooit volledig buitenspel raakt.

De casus van de singel is sterk context gebonden. Toch komen er belangrijke leerpunten naar voren voor beleidsontwikkeling en gemeentelijk bestuur op het gebied van NBS en natuurherstel:

- Creëer kansen voor bewonersparticipatie in beleid;
- Deel een grote veranderopgave op in kleinere stukken;
- Toon lef als gemeente;
- Verbind verschillende gebiedsopgaven in de stad aan elkaar

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Introductie	4
Geschiedenis van de singel 12e tot 19e eeuw: van stadsbescherming tot culturele verrijking. 6	
De naoorlogse jaren: vooruitgangsgeloof en het belang van de auto	8
Richting de jaren 1980 en 1990: begin van de kanteling	10
Het nieuwe millennium: de weg terug naar herstel	12
Wat heeft het opgeleverd en wat heeft het gekost?	13
Tijdslijn – analyse	15
Actoren: de mondige burger wint terrein	16
Beleid en regelgeving: van technocratisch naar participatief	16
Macht en middelen: meer lef en zelfvertrouwen voor de gemeente en bewoners	17
Transitiedynamiek en veranderingssequentie	17
Lessen: randvoorwaarden voor succes	19
COLOFON	21
Bronnen	22



Introductie

Met een steeds warmer wordende wereld, is het klimaatbestendig maken van onze steden een urgente opgave. Dit geldt bij uitstek ook voor Nederland. Niet alleen is hier sprake van een hoge mate van verstedelijking, veel steden zijn ook aan het ‘verstenen’. Groene voorzieningen en natuur in de steden worden schaarser. Het aantal woningen en de bestrating nemen toe. Met de toenemende warmte is dit problematisch: op warme dagen kan in binnenstedelijke gebieden de temperatuur tot wel 8° C hoger zijn dan in gebieden buiten de stad. Ook zijn versteende steden kwetsbaarder voor wateroverlast, doordat overtollig water slecht kan worden afgevoerd of opgenomen door de bodem. Aan de andere kant zorgen droogte en dalend grondwater voor een vergroot risico op verzakkingen en aantasting van de funderingen van huizen.ⁱ

Ingrijpen in deze situatie is noodzakelijk. Gelukkig hoeven we daarvoor het wiel niet opnieuw uit te vinden. Nature-based solutions (NBS) bieden bij uitstek een effectieve strategie om klimaatadaptatie in stedelijke gebieden te realiseren en de stad te vergroenen. Onder NBS verstaan we strategieën die de natuurlijke omgeving en ecosystemen gebruiken voor de bescherming van mensen, het verbeteren van infrastructuur en het behouden van biodiversiteit.ⁱⁱ Zo kunnen talloze maatschappelijke uitdagingen gelijktijdig worden aangepakt.ⁱⁱⁱ In de context van de stad betekenen NBS het vergroten van het aandeel groen en het stimuleren van biodiversiteit: meer parken, grachten, groene daken, bomen en groene corridors, enzovoort.

NBS helpen niet alleen om de stedelijke omgeving klimaatadaptief te maken. Onderzoek toont aan dat een groenere woonomgeving heeft positieve effecten op de gezondheid van inwoners. Men ervaart lagere niveaus van depressie, stress en angst. Verder helpen bomen en beplanting om schadelijke stoffen uit de lucht te filteren. Een groene leefomgeving stimuleert daarnaast om te bewegen, waardoor bewoners hier vaak fysiek gezonder zijn dan bewoners van versteende buurten. Ten slotte is meer groen goed voor de biodiversiteit en het creëren van een veilige leefomgeving voor verschillende planten- en diersoorten.^{iv}

NBS lijken zo een uitkomst voor verschillende opgaven in steden. En in het bijzonder voor het verbeteren van de kwaliteit van leven en de weerbaarheid tegen klimaatverandering. Het realiseren brengt echter uitdagingen met zich mee. De kennis over NBS is momenteel nog versnipperd. Daardoor is er nog geen breder inzicht in werkbare oplossingen op beleidsniveau en in de praktijk. Ook is het niet duidelijk op welke manieren overheid en maatschappelijke actoren hierin het best kunnen samenwerken.^v Hierdoor is het realiseren van NBS in Nederland ook een zoektocht naar nieuwe ‘institutionele arrangementen’: combinaties van beleid, regels en partnerschappen tussen een specifieke groep actoren om een bepaald maatschappelijk doel te realiseren.

Deze zoektocht naar nieuwe institutionele arrangementen voor NBS wordt nu aangejaagd door NL2120, een samenwerkingsverband tussen wetenschap, bedrijfsleven, onderwijs en natuurorganisaties. Het doel van NL2120 is om kennis over NBS, en de uitvoering ervan, in Nederland over de komende decennia op te schalen. Dat gebeurt door lessen te trekken uit de praktijk en zicht te krijgen op werkzame institutionele arrangementen voor NBS.^{vi}

Het proces rondom het herstel van de Utrechtse singel is hiervoor een interessante casus. De singel heeft namelijk meerdere bijzondere veranderingen doorgemaakt. Samen schetsen ze een verhaal van een gemeenschap die al eerder, ook vanuit grote uitdagingen zoals veiligheid, wederopbouw en leefbaarheid, keuzes maakte die de ruimtelijke inrichting van Utrecht drastisch beïnvloedden.

De singel is aangelegd in de twaalfde eeuw als verdedigingswerk van de stad Utrecht. Een belangrijk deel van deze oude gracht werd in 1968 gedempt om de stad beter bereikbaar te maken voor autoverkeer. Deze keuze was echter niet onomstreden. Bij de plannen voor de vernieuwing van het stationsgebied en Hoog Catharijne in de jaren 1980 en 1990, ontstond opnieuw discussie over de singel. Uiteindelijk werd besloten hem weer open te maken.

Sinds 2022 is de singel weer geheel bevaarbaar. Het is een populair gebied voor (lunch)wandelingen, sport en recreatie. Een aanzienlijk deel van de oevers is nu ingericht met het oog op biodiversiteit. Het vormt een goede habitat voor (inheemse) planten en dieren. Ook op warme dagen is de singel een aantrekkelijk gebied: het temperatuurverschil tussen de groene singel en de versteende binnenstad, kan in de zomer oplopen tot wel 7 graden.

Kortom, zowel sociaal en ecologisch als in klimaatadaptief opzicht, is het herstel van de Utrechtse singel een geslaagd project voor de stad. En het is zeker een interessante casus om lessen uit te trekken voor NBS. Hoe kwam het beleidsproces voor het herstel en de uitvoering precies tot stand? Welke keuzes zijn er gemaakt en wat waren de afgelopen decennia kritieke kantelpunten? Aan de hand van deze vragen trekt dit rapport lessen uit het herstel van de singel voor werkbare institutionele arrangementen voor NBS. Hiervoor geven we eerst een kort overzicht van de geschiedenis van de singel. Daarna gaan we in een analyse dieper in op de verschillende, cruciale elementen van de geschiedenis en het beleidsproces rondom de singel.

Geschiedenis van de singel

12e tot 19e eeuw: van stadsbescherming tot culturele verrijking

Het ontstaan van de Utrechtse singel is te herleiden tot 1122, toen Utrecht zijn stadsrechten kreeg van keizer Hendrik V. De verkregen stadsrechten waren het startsignaal voor de bouw van een aanvankelijk aarden omwalling en gracht, die omstreeks 1300 zouden worden voltooid.^{vii} De aarden omwalling veranderde stapsgewijs in een stenen stadsmuur. Samen met de singel functioneerde deze als verdedigingswerk, dat later in de 16^e eeuw verder werd gemoderniseerd.^{viii} Door de langzame eenwording van de Nederlandse staat en de veranderende verhoudingen in Europa, werd de verdedigingsfunctie van de stadsmuur steeds minder relevant. Directe dreiging van binnen- en buitenlandse mogendheden nam af en de handel binnen Europa nam toe. De stadsmuur moest daarom plaats gaan maken voor een nieuwe haven en raakte zo in verval.

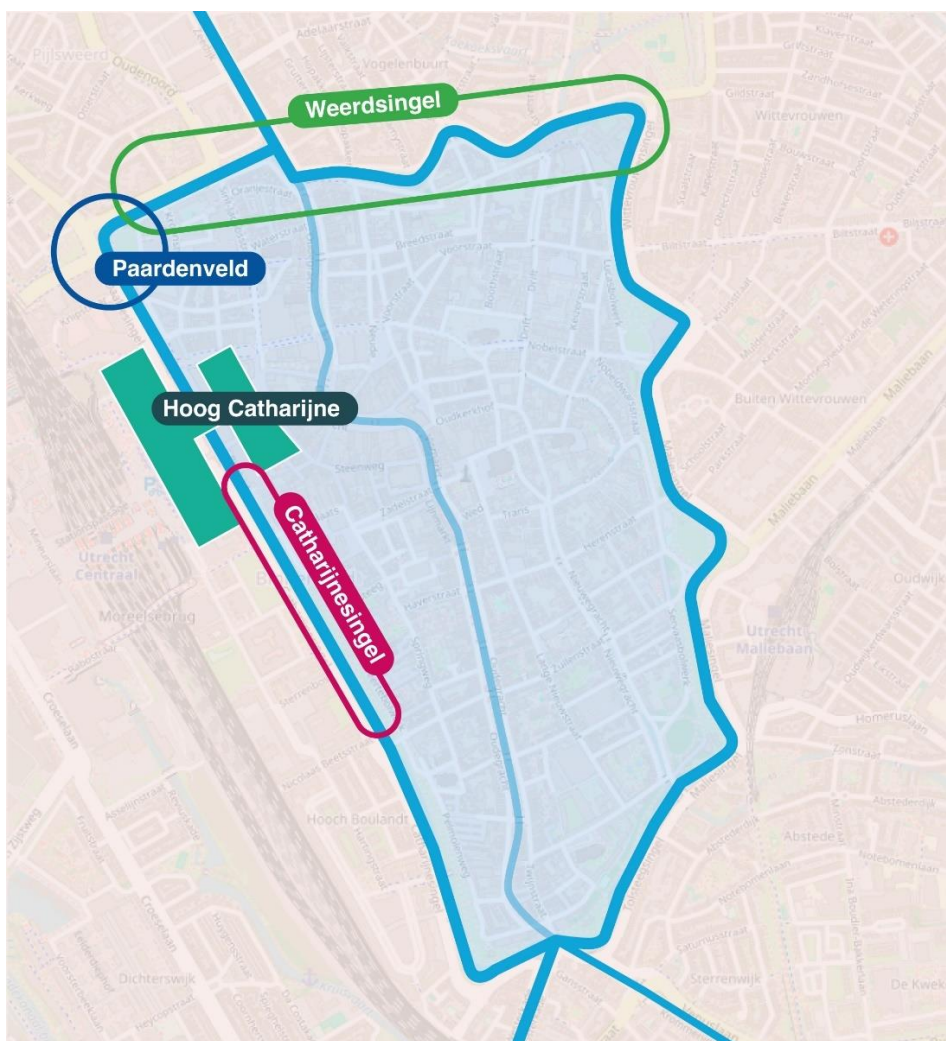
In 1830 werd uiteindelijk besloten de stadsmuur nagenoeg volledig af te breken. Naast de verminderde relevantie voor verdediging, was dit besluit ingegeven vanuit het nieuwe stedenplan van tuinarchitect Jan David Zocher. Met het afbreken van de stadsmuren voorzag hij namelijk een mogelijkheid om de natuur die Utrecht destijds omsloot, beter te verbinden met de stad via groene wandelroutes door en rondom bebouwde omgeving. De singel bleef bij de afbraak van de stadsmuren onaangeraakt. In de vrijgemaakte ruimte startte de aanleg van een nieuw park: het hedendaagse Zocherpark.^{ix}



Afbeelding 1: aanzicht van Utrecht tussen 1770 en 1776, met de stadsmuur nog volledig intact



Afbeelding 2: de Weerdsingel in de 19^e eeuw, waarbij de stadsmuur inmiddels is gesloopt en plaats heeft gemaakt voor het aanmeren van boten. (Bron: het Utrechts Archief)



Afbeelding 3: Kaart van de huidige singel, met de belangrijkste stukken voor het verhaal van demping en herstel gemarkeerd.

De naoorlogse jaren: vooruitgangsgeloof en het belang van de auto

Na de Tweede Wereldoorlog, richting de jaren 1950, heerste er zowel internationaal als in Nederland een tijdgeest die zich uitte in een drang naar economische vooruitgang. Hierin zagen stadsbestuurders, bewoners en het bedrijfsleven de auto als een belangrijke schakel voor de economie.^x Utrecht was in deze tijd nog een relatief arme gemeente, zeker vergeleken met de andere grote Nederlandse steden. Het zocht daarom nauwlettend naar mogelijkheden om economische ontwikkeling en bedrijvigheid te stimuleren.^{xi} Hierin werd ook de rol van de auto duidelijk overwogen: in 1956 stelde de gemeente de nota 'De toekomst van de oude stad' op. Daarin werden twee opties voorgesteld voor het ruimtelijk ontwerp van de binnenstad: een afgesloten binnenstad, of een bereikbare 'levende' stad.^{xii}

Welke keuze de gemeente maakte, werd duidelijk met de aanstelling van de Duitse verkeerskundige Max Erich Feuchtinger. Deze stelde voor om de bereikbaarheid van de stad voor auto's te borgen met een rondweg rondom de binnenstad. Het hieruit volgende bestemmingsplan van Feuchtinger uit 1958, zou de volledige demping van de singel betekenen. Het plan ging zelfs verder dan de singel: Feuchtinger voorzag ook doorbraken in de binnenstad waarmee auto's het centrum van de stad moesten kunnen doorkruisen.

Deze ingrijpende plannen stuitten vrijwel meteen op verzet van de bewoners en waren aanleiding voor de oprichting van verschillende protestgroepen.^{xiii} Aanvankelijk waren dit de actiegroep Herstel Leefbaarheid en het Comité Binnenstad en Singels, een collectief van kunstenaars en journalisten in de stad.^{xiv} De nationale overheid bleek ook geen voorstander van het plan om de singel volledig te dempen. Ze drong bij de gemeente Utrecht aan op nader onderzoek naar minder ingrijpende alternatieven voor stadsvernieuwing.^{xv}

Zodoende kwam in 1962 ingenieur J.A. Kuiper op verzoek van de gemeente met een nieuw plan waarin alleen het westelijke en noordwestelijke deel van de singel zou worden gedempt.^{xvi} Kort na de aanstelling van Kuiper en de presentatie van zijn plan, werd ook het plan 'Hoog Catharijne' gepresenteerd door projectontwikkelaar EMPEO. EMPEO stelde dat Utrecht als 'centrum van het land' veel meer economische activiteiten zou moeten aantrekken. Daarvoor was volgens hem een centrale locatie voor economische activiteit, in de vorm van een groot winkelcentrum, noodzakelijk.

Daarmee, zo werd geredeneerd, zou de toestroom van auto's naar de binnenstad groeien. Er moest dus ook een nieuwe autoweg worden aangelegd om verkeerscongestie te voorkomen. In dit laatste opzicht was het voorstel voor Hoog Catharijne vergelijkbaar met het plan van Kuiper. Met de nadruk op kansen voor economische activiteit, was het plan-Hoog Catharijne echter overtuigender en aantrekkelijker. In 1968 besloot de gemeente daarom in te stemmen met het plan voor Hoog Catharijne, waardoor de singel gedeeltelijk zou worden gedempt. Het westelijke deel van de Weerdsingel werd een parkeerterrein en het noorden van de Catharijnesingel zou worden omgevormd tot de Catharijnebaan.^{xvii}



Afbeelding 4: het bestemmingsplan van Feuchtinger, met de singel volledig vervangen door autowegen en een aantal grote wegen die het centrum in gaan.



Afbeelding 5: plan van Kuiper, waarin alleen de westelijke en noordwestelijke singel zijn gedempt.

De gemeente Utrecht kreeg vervolgens toestemming van de nationale overheid voor de uitvoering van het plan voor Hoog Catharijne. De resterende singel (tussen het zuidelijke deel van de Catharijnesingel en het oostelijke deel van de Weerdsingel), werd echter bij besluit van minister Marga Klompé van Cultuur aangewezen als rijksmonument. Hierdoor was een verdere demping van de singel in de toekomst niet meer mogelijk.^{xviii} Daarnaast deed de nationale overheid nog een andere duit in het zakje: een van de voorwaarden die bij toestemming voor het plan voor Hoog Catharijne werd gesteld, was dat de gemeente Utrecht een nieuw structuurplan voor de binnenstad moest opstellen, waarbij specifiek de bewoners inspraak moesten krijgen.^{xix}



Afbeelding 6: Demping van de Catharijnesingel voor de aanleg van de nieuwe autoweg omstreeks 1970 (Bron: het Utrechts Archief)

Richting de jaren 1980 en 1990: begin van de kanteling

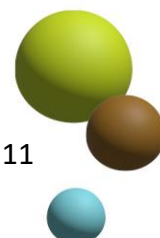
Met de voltooiing van Hoog Catharijne in 1972 en de demping van de singel, leek het nieuwe stadsbeeld van Utrecht een feit. Maar dit veranderde snel. Een eerste aanzet was het gemeentelijk structuurplan van 1977, waarin burgers voor het eerst inspraak kregen in de ruimtelijke inrichting van de Utrechtse binnenstad. Hierin werd weer duidelijk dat het perspectief van de burgers nog steeds niet strookte met het tot dan uitgevoerde beleid van de gemeente: bewoners wilden een beperkte rol en plek voor de auto.^{xx} Vergelijkbare sentimenten om de auto uit het centrum te weren, begonnen rond deze tijd ook op te komen in andere grote steden in Nederland, waaronder in Amsterdam en Groningen.^{xxi}



Een volgend duwtje kwam in de jaren 1980, toen de gemeente steeds vaker signalen kreeg over problemen met drugsverslaafden en daklozen rondom Hoog Catharijne.^{xxii} Het werd duidelijk dat er iets in de inrichting van de binnenstad moest veranderen, en met name rondom Hoog Catharijne. Een eerste overweging van de gemeente was om een knip in het verkeer te maken ter hoogte van het Paardenveld bij de inmiddels gedempte Weerdsingel, om de verkeersdrukke terug te dringen. Hierdoor kwamen in 1985 weer de eerste ideeën op tafel bij de gemeente om de demping van de singel deels ongedaan te maken. Vervolgens werd er in 1989 een nieuw bestemmingsplan opgesteld voor het gebied rondom Hoog Catharijne: het Utrecht City Project (UCP). Het definitieve plan voor UCP werd in 1993 afgerond in samenspraak tussen gemeente, de Nederlandse Spoorwegen, het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) en de Koninklijke Nederlandse Jaarbeurs. Voor het eerst stond er formeel op papier dat de gedempte singel bij Hoog Catharijne weer open moest.^{xxiii}

In de loop van de jaren 1990 bleek het UCP als plan niet van de grond te komen, door onenigheid tussen de bovengenoemde onderhandelende partijen.^{xxiv} Toch werd in dit tijdvak de weg naar herstel van de oorspronkelijke singel definitief ingeslagen. Hierin speelde een aantal factoren mee. Zo werd in de jaren 1990 door het hele land de behoefte aan autoluwe binnensteden en stadscentra steeds groter. De Rijksoverheid merkte dit ook op in haar Nationale Verkeers- en Vervoersplan uit 1999: *'De tijd lijkt rijp om het niet-noodzakelijke autoverkeer uit de binnensteden te weren.'*^{xxv} Verder was Hoog Catharijne, ondanks alle weerstand en controverse, voor de gemeente een economisch succes en liep de stad geen risico meer op een faillissement. Hierdoor kreeg de gemeente bestuurlijk gezien meer zelfvertrouwen.^{xxvi} Daarnaast ging er politiek-maatschappelijk een andere wind waaien in Utrecht: burgers werden steeds mondiger en er was sprake van een reeks progressieve colleges binnen de gemeente. De visie op automobiliteit in de stad begon te veranderen.^{xxvii} En een van de grootste drijfveren voor verandering met betrekking tot de Utrechtse singel, was misschien wel de actiegroep Utrecht Weer Omsingeld (UWO), opgericht rond 1990 door stadsbewoner Ben Nijssen.

UWO speelde in op gestrande plannen en onderhandelingen voor het terugbrengen van het water in de Catharijnesingel. Ze stelden aan de gemeente voor om met een *stukje* singelherstel bij de Weerdsingel te beginnen. Hier had de gemeente niet te maken met de private partijen die voor de Catharijnesingel aan tafel zaten, en er bestonden bovendien al (concept)plannen om de verkeerssituatie rondom de Weerdsingel te veranderen. Beide aspecten zorgden voor een veel gemakkelijker beleidsproces dan bij de Catharijnesingel. Om het vraagstuk ook op stedelijk niveau beter in beeld te krijgen en de druk op de gemeente op te voeren, trok UWO actief de aandacht van bewoners en de lokale pers. Als argument voor herstel haalde UWO het succes aan van een vergelijkbaar herstelproject in Den Bosch. Die gemeente had de Binnendieze hersteld, een historische waterroute dwars door de stad. Het herstel van de Binnendieze resulteerde in een financieel succes door een toename in toerisme en daaraan gerelateerde activiteiten.^{xxviii}



De inspanningen van UWO wierpen in 1996 hun eerste vruchten af: de gemeente ging definitief om en wilde de Weerdsingel herstellen. Er werd vervolgens een traject uitgezet met als doelstelling om in 2000 het water tot aan de Monicabrug terug te brengen, en in 2002 verder tot aan het Paardenveld. Dit eerste succes voor UWO bleek een belangrijke schakel voor verder herstel. Daarmee werd namelijk het argument sterker dat, als het herstel dan toch al was begonnen, de rest van de gedempte singel niet kon achterblijven.^{xxix}

Het nieuwe millennium: de weg terug naar herstel

Met het besluit over de Weerdsingel was de eerste grote bestuurlijke doorbraak rondom het herstel van de singel een feit. In 2002 was dit gedeelte van de singel (tot aan het Paardenveld) inderdaad terug in zijn oude staat. Het momentum werd in datzelfde jaar versterkt via een referendum. Bewoners van de stad kregen daarin twee mogelijke visies voor het stationsgebied voorgelegd. Utrechters kozen hierbij massaal voor de optie waarbinnen groen en laagbouw centraal stonden, inclusief de wens dat ook het laatste stuk van de gedempte singel (tussen de Weerdsingel en de Catharijnesingel) zou worden hersteld.^{xxx}

Het zou echter tot 2015 duren om een volgend stuk van de singel tussen het Paardenveld en Hoog Catharijne, te herstellen. Voor het allerlaatste stuk, de Catharijnesingel, bleef perspectief nog lange tijd uit. De gemeente had voor dit stuk een aanzienlijk horde te nemen: de onderhandelingen met de andere grote partijen rondom de Catharijnesingel, waaronder de NS, Hoog Catharijne en de Koninklijke Nederlandse Jaarbeurs, waren een complexe opgave. Met name de commerciële partijen verbonden aan Hoog Catharijne en de Jaarbeurs, waren lange tijd bang dat het herstel van de Catharijnesingel en het terugdringen van de auto ten koste zou gaan van economische activiteiten en bedrijvigheid.

UWO, samen met een aantal lokale bewonersorganisaties rondom de Catharijnesingel, bleef echter erop aandringen om ook dit laatste deel van de singel in zijn oude vorm te herstellen.^{xxxi} De gemeente sloot uiteindelijk een aantal compromissen met de verschillende partijen om het volledig herstel van de singel definitief over de streep te krijgen. Voor Hoog Catharijne zou een brugconstructie over de singel worden aangelegd, zodat er tot aan het Vredenburg een onafgebroken 'winkelstraat' zou zijn vanaf het station. Daarnaast deed de gemeente aan zowel Hoog Catharijne als de Jaarbeurs een aantal gronduitgiften.^{xxxii} Deze compromissen zouden de gemeente ook veel geld opleveren om het herstel van de singel te financieren.

Voor het herstel van de Catharijnesingel werd het landschapsarchitectenbureau OKRA aangesteld om een ontwerp te maken. Vanaf 2017 startte OKRA een participatietraject voor de vormgeving van het herstelplan. Voor de gemeente was het belangrijk dat het ontwerp zou worden benaderd vanuit het belang van cultureel erfgoed. OKRA zag ook mogelijkheden om met een herstellende singel de natuur- en sociale functie van de singel te faciliteren. Vanuit deze opzet sprak OKRA binnen het participatietraject met meer dan achthonderd bewoners rondom de singel. Niet alleen om draagvlak te genereren voor de eigen visie, maar juist ook om bewoners inspraak te geven en ervoor te zorgen dat een uiteindelijk ontwerp breed gedragen werd. Zo vonden zowel culturele als sociale en ecologische waarden hun weg naar het definitieve ontwerp van OKRA.



Daarnaast verwerkte het bureau de spuikokers in zijn ontwerp: waterleidingen die destijds onder de gedempte singel waren aangelegd om het water toch door te laten stromen. Deze spuikokers zouden in het nieuwe ontwerp worden gebruikt om bij hevige neerslag excessief regenwater op te vangen. Daarmee werd de herstellende Catharijnesingel ook relevant in het kader van klimaatadaptatie.^{xxxiii}

Het ontwerp van OKRA werd in uitvoering gebracht. In 2021 was het laatste stuk van de singel hersteld, ruim vijftig jaar na de start van de demping van de singel. De herstellende singel werd vervolgens in 2022 onder toezicht van veel Utrechters officieel geopend.

Wat heeft het opgeleverd en wat heeft het gekost?

‘Terugkijkend op het geheel, kan het besluit om de singel te dempen op zijn best worden gezien als een bestuurlijke dwaling gevoed door de sentimenten uit zijn tijd’, aldus voormalig burgemeester van Utrecht Jan van Zanen.^{xxxiv} Het volledig herstel, vanaf de Weerdsingel, langs het Paardenveld tot aan de Catharijnesingel, kostte uiteindelijk naar schatting tussen de 100 en 150 miljoen euro.^{xxxv} Dit zijn dan enkel de kosten voor het opnieuw uitgraven en bewateren; indirecte kosten, voor bijvoorbeeld opnieuw beplanten van de oevers, zijn lastiger in beeld te krijgen. De gemeente wist dit vanuit verschillende hoeken te financieren: via eerdergenoemde grondexploitatie aan onder andere Hoog Catharijne en de Jaarbeurs, via investeringen van partijen verbonden aan het stationsgebied zoals de NS, en via interne gecombineerde budgetten en subsidies vanuit het Rijk en de EU.^{xxxvi}

Opvallend genoeg zijn de kosten tijdens het gehele traject over de decennia heen niet expliciet genoemd. Dit was in ieder geval vanuit de actiegroep UWO altijd een bewuste communicatiestrategie: focussen op de noodzaak om de singel te herstellen, en later hebben we het wel over de kosten. Daarbij bleek het ook handig om de opgave in stukken op te delen. Door het herstel in fases te doen of af te dwingen, oogden de kosten destijds een stuk beheersbaarder. Dat werkte drempelverlagend, en misschien heeft het ook de weerstand bij de politiek en andere betrokken partijen verminderd.^{xxxvii}

Wat volgens verschillende betrokkenen als immateriële kosten niet onbenoemd mag blijven, zijn de decennialange inspanningen van de actiegroep UWO. Hun rol was cruciaal in het kanaliseren van de stem van de bewoners richting de gemeente, om lange tijd de druk op de gemeente te houden. Tegelijkertijd was UWO een belangrijke partner voor de gemeente zelf, als ruggeleuning. De gemeente voelde zich hierdoor gesterkt in het doorzetten van het herstel van de singel. Het betrekken van burgers was volgens geïnterviewden ook belangrijk in het ontwerp van de herstellende singel om een gevoel van gemeenschap te creëren. Het ontwerp van OKRA won, vanwege zijn integratie van verschillende waarden en functies zoals sociale inclusie en cultuur- en natuurbeleving, meerdere gerenommeerde prijzen: de Nederlandse Green Cities Award, de Rietveldprijs voor beste architectuurproject in de regio Utrecht, en de Europese Prijs voor Stedelijke Openbare Ruimte.^{xxxviii}

De singel is inmiddels een zeer populaire plek voor recreatie in de stad. Veel mensen maken er hun ochtend-, lunch- of avondwandeling, waardoor er een diverse mix van bewoners en bezoekers te vinden is.



Daarnaast beginnen de klimaatadaptatieve kwaliteiten van de herstelde singel steeds duidelijker te worden. Op warme dagen kan het verschil tussen de temperatuur rondom de singel en in de versteende binnenstad oplopen tot wel 7 graden.^{xxxix}

Vanuit ecologisch oogpunt valt er op sommige plekken langs de singel nog wel een strijd te winnen. De populariteit van de singel voor recreatie vergroot het risico dat planten en begroeiing worden vertrapt. Daarnaast wordt buiten de Catharijnesingel in een aantal stroken de ecologie van de singel minder goed gerealiseerd of gewaarborgd. Bijvoorbeeld doordat in het ontwerp van de oever steen of beton is verwekt.^{xl} Hier zet de actiegroep Vergroening singel 030, waarvan Ben Nijssen ook lid is, zich momenteel nog voor in.^{xli}



Afbeelding 7: Catharijne na herstel. (Bron: OKRA)



Afbeelding 8: Catharijnesingel voor herstel (Bron: OKRA)



Tijdlĳn – analyse

Verschuĳingen in discours: van alle ruimte voor auto's naar de leefbare binnenstad

Bĳ het begin van de ontwikkelingen die leidden tot het dempen van de singel, is het duidelijk wat het belangrijkste discours is: opbouw en groei van de economie stonden centraal om de welvaart van burgers te bevorderen, en hierbinnen speelde de auto een belangrijke rol. Gezien de context van die tijd is dat weinig verassend: wederopbouw was in de naoorlogse jaren in Nederland de voornaamste opgave. En van de vier grootste steden, verkeerde vooral Utrecht in zwaar weer. De stad inrichten rondom de auto was daarom meer dan logisch. Dat kwam ook naar voren in de verschillende voorstellen van de gemeente waarin bereikbaarheid voor de auto een belangrijke pijler was. Ook het plan voor Hoog Catharijne reflecteerde deze tijdgeest: het benadrukte de rol die Utrecht kon spelen als economisch centrum, en onderstreepte het belang van een nieuw winkelcentrum en aansluitende infrastructuur voor auto's.

Interessant genoeg lijkt het discours in de naoorlogse jaren vooral gedragen te worden door bestuurders en commerciële partijen. Stadsbewoners bieden al weerstand vanaf het eerste moment dat er plannen liggen om de binnenstad toegankelijker te maken voor de auto. De vraag is wel in hoeverre deze weerstand zich keert tegen het belang van de auto en het versterken van de economie, of dat het samenhangt met het feit dat de neveneffecten van de plannen de lokale bewoners in hun leefomgeving treffen.

Het dominante discours van economische bedrijvigheid en de auto als uitgangspunt, vertaalt zich naar de institutionele arrangementen uit deze tijd. Beleid is gemotiveerd vanuit het idee economische bedrijvigheid te stimuleren. Daarbij zijn vooral de belangen van economische partijen bestuurlijk relevant. Maar na het definitieve besluit om een deel van de singel te dempen, begint dit langzaam te verschuĳen. Allereerst wordt met het besluit van toenmalig minister Marga Klompé om de rest van de singel tot rijksmonument te verheffen, duidelijk dat niet alles meer kan en hoeft te wijken voor de auto. Met de ontwikkeling en presentatie van het structuurplan in 1977, waarin burgers voor het eerst inspraak hebben, komt de wenselijkheid van de auto in de binnenstad van Utrecht verder ter discussie te staan.

In de jaren 1990 wordt het narratief van een autoluwe binnenstad verder versterkt door de inzet van UWO om de demping van de singel weer op te heffen. Het is dan ook niet verbazend dat in dezelfde periode de eerste beleidsplannen en onderhandelingen ontstaan voor het herstel van de singel. Dit krijgt een extra zet met het referendum begin jaren 2000. Daarbij blijkt, zowel uit de opties in het referendum als uit de keuze van de bewoners, dat de auto ruimte moet maken voor leefbaarheid en groen in de stad. De autoluwe binnenstad voert steeds duidelijker de boventoon. Een gedempte singel is daarmee niet langer houdbaar binnen dit discours. Logischerwijs vallen rond deze tijd de opeenvolgende besluiten om de demping van de singel op te heffen.

Al met al vindt de grootste verschuĳing in discours plaats in wat in de maatschappij als centrale waarde voor de binnenstad ziet. Eerst is dat (door de tijdgeest ingegeven) economische bedrijvigheid en het faciliteren van automobilititeit. Vervolgens schuĳft dit



langzaam op naar autoluwte en een beperking van de verkeersdrukke om een cultuurhistorische en prettige leefomgeving te realiseren.

Deze verschuiving van het discours leidt tot de verschuiving van instituties, die aanvankelijk zijn georganiseerd rondom het stimuleren van economische bedrijvigheid, naar nieuwe prioriteiten. De verschuiving in discours is echter niet nadrukkelijk een verschuiving van economie naar natuur. Het herstel van de singel werd vooral een opgave over leefbaarheid. OKRA koos er, als ontwerper van de herstellende Catharijnesingel, bewust voor om natuurinclusiviteit sterk zijn ontwerp te verwerken. Dit is natuurlijk deels ingegeven door signalen als het referendum, waarbij stadsbewoners kozen voor een ruimtelijke inrichting met veel groen. Maar het feit dat het belang van ecologie langs de singel nu nog steeds een punt van aandacht is, geeft mogelijk wel aan dat natuurherstel als doel (aanvankelijk) niet de boventoon voerde voor zowel het herstel van de singel als het discours dat deze verandering ondersteunde.

Actoren: de mondige burger wint terrein

Als we kijken naar de hele tijdlijn van demping en herstel van de singel, wordt duidelijk dat de belangen van de bewoners steeds zwaarder zijn gaan wegen. Aanvankelijk domineert met name het stadsbestuur het beleidsproces bij het opstellen van een bestemmingsplan voor de binnenstad. Hier komt in de jaren 1960 de invloed van commerciële partijen bij met het voorstel voor de bouw van Hoog Catharijne. In deze tijd is er natuurlijk ook al weerstand tegen de ideeën om de singel te dempen en het autoverkeer de binnenstad in te laten. Die weerstand vindt echter nog niet zijn weg naar besluitvorming en het beleidsproces.

Dit verandert met het structuurplan in 1977, waarbij burgers deelnemen aan het beleidsproces. Dit creëert, met name voor latere actiegroepen, mogelijkheden om in gesprek te gaan met de gemeente over het herstel van de singel. Rond de millenniumwisseling is het beeld dan ook anders: actiegroep UWO overtuigt de gemeente om in ieder geval een deel van de singel te herstellen. Het referendum geeft hiervoor een extra duw in de rug.

Dit betekent echter niet dat andere actoren tegelijkertijd terrein verliezen. De onderhandelingen tussen de gemeente en private partijen in het stationsgebied, en de compromissen die daarbij zijn gesloten, laten duidelijk zien dat deze laatste groep zeker nog invloed heeft. Het herstel van de volledige singel neemt hierdoor een lange tijd in beslag, en is een complexe opgave geworden. Niet dat deze partijen per se tegen het herstel zijn, want ook zij hebben (uiteindelijk) baat bij de herstellende singel door zijn aantrekkingskracht voor toeristen. Maar het is evident dat over de gehele periode de stadsbewoners het meest aan invloed in het proces hebben gewonnen.

Beleid en regelgeving: van technocratisch naar participatief

Parallel aan de toenemende invloed van stadsbewoners in het beleidsproces, zien we een institutionele transitie met betrekking tot relevante partijen voor beleid. Waar dit aanvankelijk vooral is ingegeven door wat de gemeente belangrijk vindt voor de stad (met inspraak of in ieder geval invloed vanuit het bedrijfsleven), wordt het beleid rondom de singel in de loop der tijd steeds meer afgestemd op het perspectief van stadsbewoners.



In de naoorlogse jaren oogt het beleid van de gemeente technocratisch: het laat zich leiden door interne dan wel ingehuurde expertise, waar de plannen van Feuchtinger en Kuiper een duidelijk voorbeeld van zijn. Het uiteindelijke besluit om de singel te dempen, is vervolgens ingegeven door private partijen en in overeenstemming met de nationale overheid. Pas met het structuurplan in 1977 wordt het beleid voor het eerst ontwikkeld in samenspraak met stadsbewoners. Zoals hierboven genoemd, legitimeerde dat ook verder de stem van actiegroepen in de stad. Een vergelijkbare constructie voor het ontwikkelen van beleid zien we vervolgens aan het begin van de jaren 2000, met het referendum waarin de gemeente de burgers laat kiezen hoe de toekomst van de binnenstad eruitziet. Ook in het ontwerpen van de herstellende Catharijnesingel betreft OKRA actief de bewoners. Het beleid werd daarmee over de decennia heen duidelijk meer een product en afspiegeling van de wensen van stadsbewoners.

Macht en middelen: meer lef en zelfvertrouwen voor de gemeente en bewoners

Zoals besproken in de tijdlijn is de maatschappij in de naoorlogse jaren gefocust op economische ontwikkeling en wederopbouw. Utrecht is op dat moment een arme gemeente op de rand van faillissement. Het is daarom niet verbazend dat de gemeente in deze tijd gevoelig was voor economische argumenten. En dat vooral private partijen hun stempel konden drukken op beleid rondom stadsontwikkeling.

Het economische succes van Hoog Catharijne tussen de jaren 1970 en 1980 betekende echter dat de gemeente financieel steviger in het zadel kwam te zitten. Als beleidsmaker kreeg ze daardoor meer zelfvertrouwen en mogelijkheden. Daarmee leek drastisch ingrijpen in de binnenstad om de leefbaarheid te verbeteren, steeds meer haalbaar voor de gemeente. Dit zelfvertrouwen werd gesterkt door steun vanuit de bewoners om in te grijpen en de singel te herstellen.

De bewoners zelf kregen natuurlijk ook een betere machtspositie. Allereerst met de komst van het structuurplan, maar ook doordat UWO het perspectief en de wens van de stadsbewoner goed kon vertalen naar een middel om beleidsverandering af te dwingen. Het referendum was in deze zin een belangrijke instrument om de machtspositie van de bewoners te versterken. Toch is het opvallend dat de toename in macht en middelen van de gemeente en bewoners de positie van private partijen niet heel nadrukkelijk afzwakte. Dat blijkt wel uit de lange onderhandelingen over het gebied rondom de Catharijnesingel. Eerder kan worden gezegd dat er een relatief betere balans tussen de partijen is gekomen.

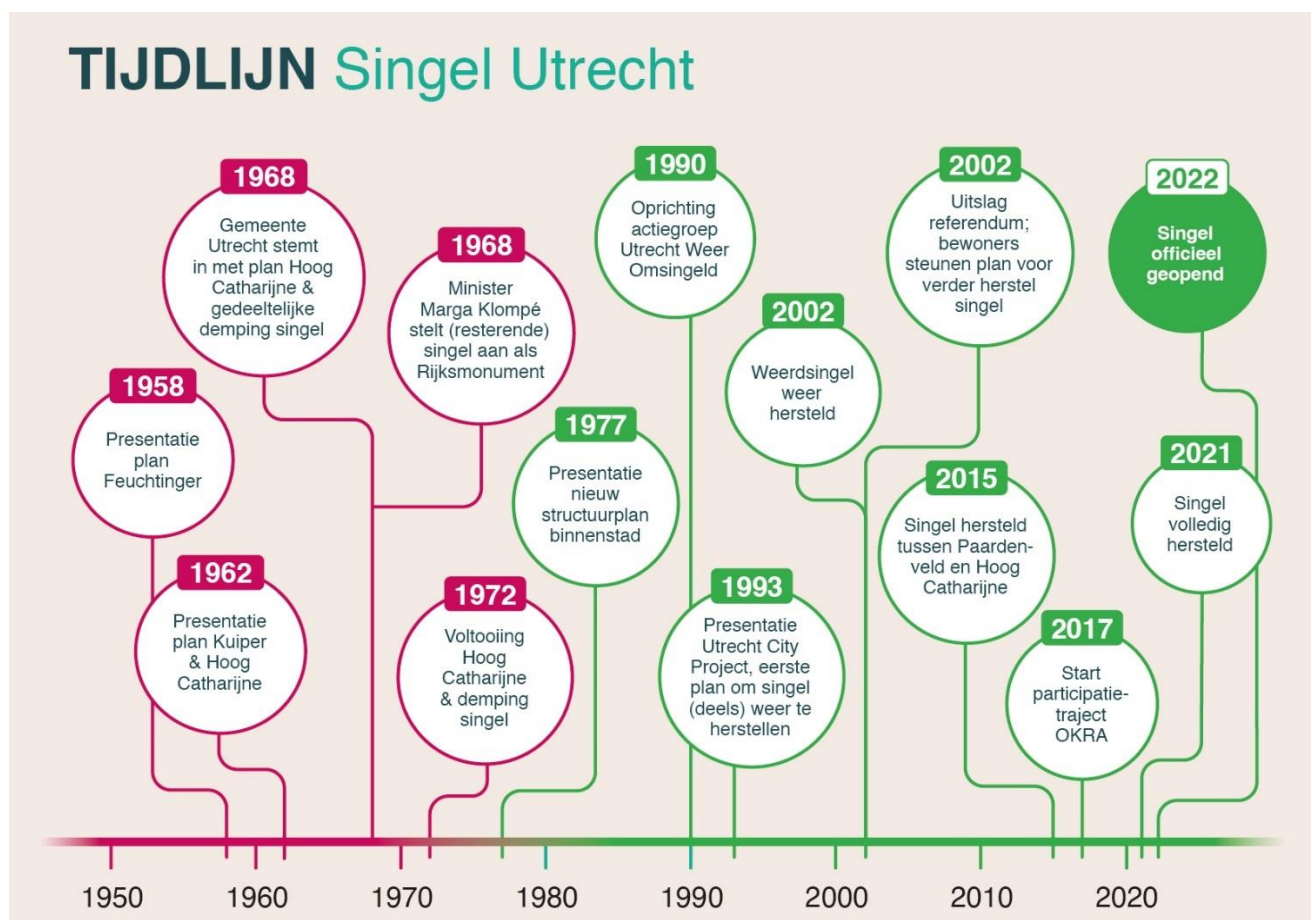
Transitiedynamiek en veranderingssequentie

De geschiedenis van het dempen en herstellen van de singel hangt duidelijk samen met transitiedynamieken van opbouw en afbraak. In de naoorlogse jaren zien we duidelijk de opbouw van een maatschappij die wordt ingericht rondom de auto als schakelstuk in economische ontwikkeling. Hieraan is duidelijk het discours van economische vooruitgang verbonden, waardoor private partijen een invloedrijke rol konden hebben. De opbouw en verankering van economische bedrijvigheid en ontwikkeling als centrale waarden voor het



leven in de stad, lijken op hun hoogtepunt te zijn met het dempen van de singel en de bouw van Hoog Catharijne. Hierna beginnen verhoudingen tussen actoren langzaam te verschuiven.

Met het structuurplan van 1977 en de opkomst van actiegroepen groeien de stadsbewoners in relevantie als actoren binnen het stadsbeleid. Dat maakt een alternatief discours voor het leven in de binnenstad steeds meer zichtbaar. Daarmee groeit ook de macht van de stadsbewoners langzaam, evenals de macht van de gemeente die door het afwenden van een faillissement steviger in het zadel komt te zitten. Dit zet de opbouw van de autoluwe binnenstad in gang, iets wat door beleidsbeslissingen in de jaren 1990 en begin jaren 2000 steeds sterker in beleid wordt verankerd. Met het laatste besluit om ook de Catharijnesingel te herstellen, is uiteindelijk de opbouw van de autoluwe binnenstad compleet. Tegelijkertijd is de oriëntatie van de inrichting van de binnenstad rondom de auto volledig afgebroken.



Afbeelding 9: Tijdlijn Singel Utrecht



Lessen: randvoorwaarden voor succes

Met een scherpe blik op de (recente) geschiedenis, wordt duidelijk dat de singel de afgelopen decennia verschillende transitie heeft doorgemaakt. Daarbij zijn institutionele arrangementen veranderd, zowel in de samenstelling van actoren en het soort beleid als in het onderliggend discours. De demping van de singel was de uitkomst van een institutioneel arrangement dat was ingegeven door een discours waarin het economisch belang en de rol van de auto vooropgingen. De gemeente en private partijen hadden hierin de voornaamste sturing en invloed. Voor de weg terug zien we dat het institutionele arrangement transformeerde: stadsbewoners werden als actor belangrijker en daarmee veranderde ook het discours. Autoluwte en weinig verkeersdruk werden de centrale waarden voor een leefbare binnenstad. Hiermee werd ook de weg vrijgemaakt voor meer participatief beleid, en voor een sterkere nadruk op ecologische en culturele waarden.

Het is duidelijk dat de verandering rondom de singel vooral uit de maatschappij voortkwam. Voor een groot deel is dit te danken aan de onvermoeibare inspanningen van de actiegroep Utrecht Weer Omsingeld (UWO). Toch deden ook actoren binnen de overheid eerder al kleine voorzetjes. Het besluit om de singel tot rijksmonument te benoemen, en de eis vanuit de nationale overheid om burgers te laten deelnemen aan het beleidsproces rondom het ontwerp van de (binnen)stad, waren indirecte, zeer belangrijke ontwikkelingen. De gemeente was zelf ook geen onwelwillende partij in het herstel. Ze moest echter navigeren in een complex landschap met partijen met verschillende belangen.

Hoewel het verhaal van de singel duidelijk is verbonden aan de context en geschiedenis van Utrecht, levert het beleidsproces wel lessen op voor andere gemeenten die ambities hebben om stadsnatuur te herstellen en nature-based solutions (NBS) te realiseren:

- **Creëer kansen voor bewonersparticipatie in beleid.** Bewoners en bewonersorganisaties hadden een belangrijke rol in de vormgeving van beleidsplannen die uiteindelijk leidden tot het herstel van de Utrechtse singel, en gaven de gemeente een steun in de rug. De ervaring van OKRA laat ook zien dat in participatietrajecten er nog steeds ruimte kan zijn voor een eigen visie. Het belangrijkste is dat de bewoners als partij zijn erkend en gehoord om eventuele weerstand te voorkomen.
- **Deel een grote veranderopgave op in kleinere stukken.** De aanpak bij de singel laat zien dat het opdelen helpt om de kosten beheersbaar te maken en de besluitvorming gemakkelijker. Daarnaast had de stapsgewijze aanpak een drempelverlagend effect voor elke vervolgstap in het herstel van de singel. Het veranderproces is dan namelijk al ingezet. Een stapsgewijze aanpak is ook handzaam omdat het in het langere traject de baten al eerder zichtbaar maakt: bij de singel werd na het herstel van het eerste stuk zichtbaar hoe sterk dit de kwaliteit van leven van de omwonenden verbeterde. Voor de bewoners werd gelijktijdig zichtbaar dat de gemeente bereid was iets aan de bestaande situatie te veranderen. De tussentijdse stappen versterken zodoende de zuiverheid van de opgave en de intentie van de gemeente.



- **Toon lef als gemeente.** Het lef en de toewijding die de gemeente Utrecht toonde in het herstellen van de singel, is nu in het buitenland voor veel steden interessant en inspirerend voor de aanpak van eigen ruimtelijke opgaven.^{xlii}
- **Verbind verschillende gebiedsopgaven in de stad aan elkaar.** Bij het herstel van de singel is niet nadrukkelijk ingezet op stadsvergroening als argument. Het ging erom de binnenstad rustiger en veiliger te maken en een stukje cultureel erfgoed te herstellen. Hierin verpakt zat wel degelijk een kans om meer met groen in de stad te doen *in verbinding* met de beleidsdoelen voor leefbaarheid en cultureel erfgoed. Behalve dat het goed werkt als communicatiestrategie biedt het koppelen van gebiedsopgaven ook financieel kansen op bepaalde subsidies die niet toegankelijk waren als het enkel om natuurherstel te doen was.

Ten slotte zijn institutioneel gezien de belangrijkste inzichten: versterk het partnerschap met de bewoners, en verbind op beleidsniveau de casus voor stadsnatuur aan andere belangrijke thema's binnen de stad, zoals verbeterde leefbaarheid. De kwaliteit van de leefomgeving is duidelijk in trek bij bewoners. Beleidsmakers en lokale politici kunnen goede sier maken wanneer zij laten zien dat zij dit vooropstellen.

Ook voor private partijen is het uiteindelijk interessant om aan te haken. Enerzijds hebben zij voor hun maatschappelijke aanzien baat bij het ondersteunen van stadsontwikkelingen. Anderzijds kan een betere leefomgevingskwaliteit resulteren in meer economische activiteit. Of hiermee meteen een vaststaand kader of institutioneel arrangement af te bakenen is dat in elke situatie en context werkt of NBS stimuleert, is lastig te zeggen. Maar dat er lef moeten worden getoond en met kleine stappen het uiteindelijke doel dichterbij kan komen, is in iedere context een waardevol uitgangspunt.

COLOFON

Natuur & Milieu

**In samenwerking met NL2120 en K.F. Hein Fonds
Juni 2025**

Met dank aan

Ben Nijssen (Utrecht Weer Omsingeld, Vergroening Singel030)

Wim Voogt (OKRA)

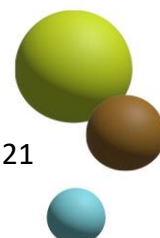
Leen de Wit (Gemeente Utrecht [voormalig programmadirecteur])

Zoë van Eldik (Wageningen Environmental Research)

Jort de Vries (Rijksuniversiteit Groningen, Deltares)

Tekstcorrectie

Teitler tekst



Bronnen

- ⁱ Natuur & Milieu (2024). Tekort aan groen in Nederlandse steden. <https://natuurenmilieu.nl/app/uploads/NM2024-Onderzoek-Tekort-aan-groen-in-Nederlandse-steden.pdf>
- ⁱⁱ IUCN (z.d.). Nature-based solutions. <https://iucn.org/our-work/nature-based-solutions>
- ⁱⁱⁱ Kenniscentrum voor beleid en regelgeving (z.d.). Nature-based solutions. <https://www.kcbr.nl/beleid-en-regelgeving-ontwikkelen/beleidskompas/3-wat-zijn-opties-om-het-doel-te-realiseren/31-beleidsinstrumenten/ondersteunende-instrumenten/nature-based-solutions>
- ^{iv} Natuur & Milieu (2024). Tekort aan groen in Nederlandse steden. <https://natuurenmilieu.nl/app/uploads/NM2024-Onderzoek-Tekort-aan-groen-in-Nederlandse-steden.pdf>
- ^v Wageningen University & Research (2023). Kabinet investeert 110 miljoen euro in kennis- en innovatie programma NL2120. <https://www.wur.nl/nl/nieuws/kabinet-investeert-110-miljoen-euro-in-kennis-en-innovatieprogramma-nl2120.htm>
- ^{vi} NL2120 (z.d.). Over ons. <https://www.nl2120.nl/over-nl2120/>
- ^{vii} Borchert (1993). Excursiegids Utrecht – Een geografische verkenning. Utrecht: Uitgeverij Matrijs
- ^{viii} Ontdek Utrecht (z.d.). Historie van de Singel. <https://www.ontdek-utrecht.nl/historie-singel>
- ^{ix} Ontdek Utrecht (z.d.). Historie van de Singel. <https://www.ontdek-utrecht.nl/historie-singel>; Borchert (1993). Excursiegids Utrecht – Een geografische verkenning. Utrecht: Uitgeverij Matrijs
- ^x Algemeen Dagblad (2015). Utrecht is een pareltje nu het water weer terug is. <https://www.ad.nl/utrecht/utrecht-is-een-pareltje-nu-het-water-weer-terug-is~a40f3f65/>
- ^{xi} Interview #3, 7 april 2025
- ^{xii} Borchert (1993). Excursiegids Utrecht – Een geografische verkenning. Utrecht: Uitgeverij Matrijs
- ^{xiii} Ontdek Utrecht (z.d.). Historie van de Singel. <https://www.ontdek-utrecht.nl/historie-singel>
- ^{xiv} Interview #3, 7 april 2025; Utrecht Weer Omsingeld (2022). UWO – Eenmalige uitgave
- ^{xv} Geografie.nl (2024). Utrecht heeft de Singel weer terug. <https://geografie.nl/artikel/utrecht-heeft-de-singel-terug>
- ^{xvi} Ontdek Utrecht (z.d.). Historie van de Singel. <https://www.ontdek-utrecht.nl/historie-singel>
- ^{xvii} Geografie.nl (2021). Utrecht heeft de Singel weer terug. <https://geografie.nl/artikel/utrecht-heeft-de-singel-terug>; Borchert (1993). Excursiegids Utrecht – Een geografische verkenning. Utrecht: Uitgeverij Matrijs
- ^{xviii} Straatbeeld (2024). Utrecht heeft de ronde Singel weer terug: historische structuur in ere hersteld. <https://www.straatbeeld.nl/artikel/ontwerp-%26-inrichting/utrecht-heeft-ronde-singel-weer-terug-historische-structuur-in-ere-hersteld>
- ^{xix} Borchert (1993). Excursiegids Utrecht – Een geografische verkenning. Utrecht: Uitgeverij Matrijs
- ^{xx} Borchert (1993). Excursiegids Utrecht – Een geografische verkenning. Utrecht: Uitgeverij Matrijs



^{xxi} Ter Braack & Gerards (2010). 365 autovrije dagen – De weg ligt open voor een autoluw centrum. https://hbo-kennisbank.nl/details/sharekit_windesheim:oai:surfsharekit.nl:0c28b82a-4d9f-44ed-8d67-b85b521831a9

^{xxii} Interview #1, 24 maart 2025; interview #3, 7 april 2025

^{xxiii} Utrecht Weer Omsingeld (2022). UWO – Eenmalige uitgave.

^{xxiv} Interview #3, 7 april 2025; Utrecht Weer Omsingeld (2022). UWO – Eenmalige uitgave

^{xxv} Ter Braack & Gerards (2010). 365 autovrije dagen – De weg ligt open voor een autoluw centrum. https://hbo-kennisbank.nl/details/sharekit_windesheim:oai:surfsharekit.nl:0c28b82a-4d9f-44ed-8d67-b85b521831a9

^{xxvi} Interview #3, 7 april 2025

^{xxvii} Interview #3, 7 april 2025

^{xxviii} Interview #1, 24 maart 2025

^{xxix} Interview #1, 24 maart

^{xxx} Ontdek Utrecht (z.d.). Historie van de Singel. <https://www.ontdek-utrecht.nl/historie-singel>

^{xxxi} Interview #1, 24 maart 2025; interview #2, 3 april 2025; interview #3, 7 april 2025

^{xxxii} Interview #3, 7 april 2025

^{xxxiii} Interview #2, 3 april 2025

^{xxxiv} Utrecht Weer Omsingeld (2022). UWO – Eenmalige uitgave.

^{xxxv} Interview #3, 7 april 2025

^{xxxvi} Interview #1, 24 maart 2025; Interview #3, 7 april 2025

^{xxxvii} Interview #1, 24 maart 2025

^{xxxviii} OKRA (z.d.). Een klimaatadaptieve drager voor de Utrechtse binnenstad. <https://www.okra.nl/nl/project/catharijnesingel/>

^{xxxix} OKRA (z.d.). Een klimaatadaptieve drager voor de Utrechtse binnenstad. <https://www.okra.nl/nl/project/catharijnesingel/>

^{xl} Interview #3, 7 april 2025

^{xli} Interview #1, 24 maart 2025

^{xlii} Interview #2, 3 april 2025

Gesprekspartners interviews

Ben Nijssen (Utrecht Weer Omsingeld, Vergroening Singel030)

Wim Voogt (OKRA)

Leen de Wit (Gemeente Utrecht [voormalig programmadirecteur])

Leden Klankbordgroep

Zoë van Eldik (Wageningen Environmental Research)

Jort de Vries (Rijksuniversiteit Groningen, Deltares)

