

ALGEMENE BESCHRIJVING GRONINGEN EN OMGEVING

Louwrens Hacquebord
februari 1992

TEN GELEIDE

Het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) is een door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg geïnitieerd project dat tot doel heeft een overzicht te geven van de stedenbouw en bouwkunst uit de periode 1850-1940.

Voor de gemeente Groningen is de inventarisatie uitgevoerd door de Afdeling Monumenten van de Dienst Ruimtelijke Ordening. De totale inventarisatie bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Algemene stadsbeschrijving Groningen en omgeving
2. Beschrijvingen van de afzonderlijke wijken
3. Inventarisatie van objecten

De voor u liggende algemene stadsbeschrijving is het resultaat van archief- en literatuuronderzoek en voor een deel gebaseerd op de wijkbeschrijvingen.

INHOUD

1. INLEIDING

2. HET GORECHT
 - 2.1. Algemeen
 - 2.2. De geologische ontstaansgeschiedenis
 - 2.3. De periode tot het midden van de negentiende eeuw
 - 2.4. De periode 1850-1940
 - Waterschappen
 - De invloed van de stad op de infrastructuur
 - De dorpen
 - 2.5. Ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog

3. DE ONTWIKKELING VAN GRONINGEN VANAF HET ONTSTAAN TOT HALVERWEGE DE NEGENTIENDE EEUW
 - 3.1. Landbouw en handel
 - 3.2. Ruimtelijke ontwikkelingen tot de zeventiende eeuw
 - 3.3. Van 1600 tot het midden van de negentiende eeuw

4. DE WALLEN ALS BELEMMERING
 - 4.1. Algemeen
 - 4.2. Bouwen buiten de vesting
 - 4.3. Overige ontwikkeling buiten de vesting
 - 4.4. De ontmanteling

5. UITBREIDINGEN BUITEN DE VOORMALIGE VESTING

- 5.1. Algemeen
- 5.2. Tot het eerste uitbreidingsplan
 - Lineaire ontwikkelingen, bedrijvigheid en infrastructuur
 - Woningbouw
- 5.3. Algemene uitbreidingsplannen na de Woningwet van 1902
 - Het uitbreidingsplan van J.A. Mulock Houwer
 - Wijzigingen van het plan van Mulock Houwer
 - Een geheel nieuw uitbreidingsplan
- 5.4. De ontwikkeling van de stad 1906-1940
 - Algemeen
 - Infrastructuur
 - Woningbouw

6. DE ONTWIKKELING VAN DE STAD NA 1945

- 6.1. Algemeen
- 6.2. De binnenstad
- 6.3. De uitbreidingen

BIJLAGEN

LITERATUUR

1. INLEIDING

Deze beschrijving van de stad Groningen en omgeving heeft betrekking op het grondgebied van de gemeenten Groningen en Haren. Deze twee gemeenten vormen samen het M.I.P.-inventarisatiegebied Gorecht. In feite heeft de beschrijving dan ook dezelfde 'status' als de (bij de provincie Groningen gemaakte) beschrijvingen van de overige onderscheiden inventarisatiegebieden, te weten het Westerkwartier, het Hogeland, de Veenkoloniën en Oldambt/Westerwolde. Door de aard van het gebied, dat voor een groot deel verstedelijkt is, heeft de beschrijving wel een ander karakter dan die van de overige regio's, die als landelijk gebied gekenmerkt kunnen worden.

Het zwaartepunt van de beschrijving ligt op de ontwikkeling van de stad Groningen. Met name de periode voor 1850 wordt vrij uitgebreid beschreven. De reden hiervoor is dat deze periode, waarin de ontwikkeling van de stad overeenkomt met die van het (huidige) centrum, in de (wijk)beschrijving van dat centrum buiten beschouwing is gelaten.

De ontwikkeling van het 'buitengebied' wordt veel beknopter beschreven. De reden hiervoor is dat een groot deel ervan aan de orde komt in de wijkbeschrijving van Hoogkerk en de (bij de provincie gemaakte) gemeentebeschrijving van Haren. Bovendien was de invloed van de stad Groningen op het omliggende gebied zo groot dat ook in de beschrijving van de ontwikkeling van de stad aspecten van het buitengebied aan de orde komen. Dit geldt met name voor de ontwikkeling van de infrastructuur.

De opbouw van de beschrijving is als volgt. In paragraaf 2 wordt een beeld geschetst van het inventarisatiegebied als geheel, dat grotendeels overeenkomt met het gebied dat wel als het "Gorecht" wordt aangeduid. Hierin komt behalve de geologische ontstaansgeschiedenis en de vroegste bewoningsgeschiedenis ook de ontwikkeling van de dorpen aan de orde.

De ontwikkeling van de stad Groningen komt in vier afzonderlijke paragrafen aan de orde. Paragraaf 3 omvat de periode vanaf het ontstaan tot het midden van de negentiende eeuw. De periode voorafgaand aan de ontmanteling en de ontmanteling zelf worden in paragraaf 4 beschreven. Paragraaf 5 gaat in op de uitbreidingen van de stad buiten de voormalige wallen in de periode tot de Tweede Wereldoorlog. De naoorlogse periode tenslotte wordt beschreven in paragraaf 6.

2. HET GORECHT

2.1. Algemeen

Het Gorecht is een oude benaming voor een streek die van oorsprong tot Drente behoorde. Tegenwoordig heeft de naam geen enkele staatsrechtelijke betekenis meer.

De begrenzing van het gebied is moeilijk exact aan te geven. Wel is duidelijk dat het MIP-inventarisatiegebied (de gemeenten Groningen en Haren) niet precies overeenkomt met wat in het algemeen onder het Gorecht wordt verstaan. Het noordwestelijk deel van het inventarisatiegebied (Hoogkerk en omgeving) maakt van oorsprong eerder deel uit van het Westerkwartier, terwijl het Gorecht zich in zuidoostelijke richting wat verder uitstrekt dan de gemeente Haren.

Tot 1811 vormde het Gorecht een afzonderlijk rechtsgebied met rechtsregels die alleen voor dit gebied golden. Het werd ook wel "Gericht van Selwerd" of "Go en Wold" genoemd, waarbij in het laatste geval met Go het hoger gelegen en met Wold het lager gelegen gebied werd aangeduid.

De streek maakte van oorsprong deel uit van Drente, dat weer onderdeel vormde van het bisdom Utrecht. In de praktijk was het echter de stad Groningen die de meeste invloed uitoefende. Deze stad, die ook onder het bisdom Utrecht viel maar door de afgelegen ligging vrij zelfstandig was, kreeg het Gorecht in de vijftiende eeuw in pacht. Zodoende waren rechtspraak en bestuur in handen van de magistraat van Groningen.

Het Gorecht bestond uit, naast Groningen, de volgende (kerk)dorpen en buurschappen: Noorddijk, Middelbert, Engelbert (en Westebroek, Kropswolde en Wolfsbergen) in het laaggelegen gebied en Noordlaren, Glimmen, Onnen, Haren, Hemmen, Essen en Helpman in het hoger gelegen deel. De Drentse oorsprong van het gebied werd behalve in de structuur van enkele dorpen ook weerspiegeld in de rechtsinstellingen, die sterk verschilden van die van de Ommelanden.

Het bestuur werd uitgeoefend door de magistraat van Groningen. In de buurschappen werden echter bepaalde zaken onderling geregeld, zoals het gebruik van gemeenschappelijke gronden (marken) en het onderhoud van wateren en wegen. Hiervoor werden 'willekeuren' gemaakt, die wel goedgekeurd moesten worden door het bestuur in Groningen.

Het gebied ten westen van de stad kende een iets andere ontwikkeling. Het maakte geen deel uit van het Gorecht en viel zodoende rechtstreeks onder het bisdom Utrecht. Dat had echter in de praktijk niet erg veel invloed. Rechtspraak en bestuur waren in handen van de boeren zelf. Wel was het klooster van Aduard (gesticht in 1192) nauw betrokken bij de totstandkoming van waterwegen, dijken, etcetera. In de loop van de eeuwen werd echter ook in dit gebied de invloed van de stad steeds groter.

Rond 1800 was het afgelopen met de (politieke) overheersing door de stad. Als gevolg van de Franse overheersing ontstonden de afzonderlijke gemeentes Hoogkerk, Haren, Noorddijk en Groningen. In de loop van de negentiende eeuw verdwenen ook de buurschappen en marken langzamerhand.

2.2. De geologische ontstaansgeschiedenis

In het Pleistoceen (2,5 miljoen-10.000 jaar geleden) wisselden warmere en koudere periodes (ijstijden) elkaar af.

In de twee na laatste ijstijd, het Elsterien, werd door het ijs veel zand afgezet. In de wat minder koude periodes werd daarnaast potklei en leem afgezet door terugstromend smeltwater en de wind.

In de voorlaatste ijstijd, het Saalien, werd de basis van het landschap rond Groningen gevormd. Voordat het landijs het gebied bereikte, werden door de wind grote hoeveelheden zand afgezet, vermoedelijk in enkele noordoost-zuidwest ruggen. Door het opschuiven van het landijs tot over de noordelijke helft van Nederland ontstonden stuwwallen. Het kruisende ijs zal een stuwende werking hebben gehad op de toen waarschijnlijk al bestaande Hondsrug. Behalve de Hondsrug werden ook enkele kleinere ruggen gevormd.

Met het ijs was veel rotsmateriaal meegevoerd, dat onderweg grotendeels werd vermalen tot leem, zand en stenen. Dit materiaal, keileem genoemd, bleef achter toen het ijs zich terugtrok. In de lager gelegen delen verdween dit keileem later weer door erosie als gevolg van het terugstromende smeltwater. Door deze erosie ontstonden tussen de ruggen vrij diepe dalen, zoals dat van de Hunze, de Drentse A en het Peizer- en Eelderdiep.

Tijdens de laatste ijstijd, het Weichselien, bereikte het landijs Nederland niet. Door het droger wordende klimaat en het vrijwel ontbreken van vegetatie kreeg de wind vrij spel en werden dekzanden afgezet. De dalen werden

gedeeltelijk opgevuld en hier en daar ontstonden (nieuwe) dekzandruggen, bijvoorbeeld bij Hoogkerk, Onnen en Glimmen.

Gedurende het Holoceen (10.000 jaar geleden tot nu) werd het klimaat geleidelijk warmer en vochtiger. Als gevolg van het smelten van de ijskappen steeg het gemiddeld zeeniveau en daarmee ook het grondwater. Er ontwikkelde zich een uitgestrekt veenmoeras, waar alleen de hoger gelegen delen boven uit staken.

Het stijgen van de zeespiegel vond niet gelijkmatig plaats, maar in een aantal trans- en regressiefasen.

In een transgressiefase breidde de zee zich uit en sloeg delen van het veen weg. In plaats van (en hier en daar over) het veen kwamen zand- en kleiafzettingen. Tijdens een regressiefase bleef het zeeniveau min of meer gelijk en groeide het veen weer aan, over de nieuwe afzettingen heen.

Dit proces herhaalde zich enkele keren zodat omstreeks 600 voor Christus het kleilandschap in het noorden zo hoog was opgeslibd dat op de kwelderwallen bewoning mogelijk werd. Ook hierna breidde de zee zich via doorbraken in de kwelderwallen nog enkele malen uit over het land. Hierbij werd steeds meer veen bedekt onder een laag zware (knip)klei.

De laatste transgressieperiode vond plaats in de late middeleeuwen. Het is niet uitgesloten dat de bouw van de eerste dijken hiermee samenhangt. Hierna volgden nog enkele grote inbraken, waarbij de zee via bestaande en nieuw gevormde geulen (bijvoorbeeld de Hunze en het Reitdiep) diep in het achterland doordrong. Hierbij werd voornamelijk jonge zeeklei afgezet. De meeste geulen slibden in de loop van de eeuwen dicht. Langs het Reitdiep ging de sedimentatie als gevolg van eb- en vloedbewegingen door to 1877. In dat jaar werd de zeearm bij Zoutkamp afgesloten.

Op basis van de hiervoor geschetste ontwikkeling zijn drie bodemkundig-geografische gebieden te onderscheiden.

Het **pleistocene gebied** omvat de Hondsrug en enkele kleinere (dekzand)ruggen. Het **zeekleigebied** kan onderverdeeld worden in het woudgebied (ten noordoosten van de stad Groningen), het knipkleigebied (achter de oude kwelderwallen) en het jonge zeeboezemgebied (onder andere langs het Reitdiep). Het **veen- en klei-op-veen-gebied** tenslotte bevindt zich op de overgang tussen de beide andere gebieden, met name in de kern van de erosiedalen.

2.3. Ontwikkelingen tot het midden van de negentiende eeuw

De hoger gelegen delen van het Gorecht raakten het eerst bewoond. Hoewel niet precies duidelijk is sinds wanneer het gebied bewoond is, is het aannemelijk dat er op de Hondsrug al mensen leefden in de Oude Steentijd. De oudste bewijzen van bewoning zijn echter archeologische vondsten uit de Jonge Steentijd (5000-4000 jaar geleden).

De eerste bewoners leefden van de jacht. Vanaf ongeveer 2500 jaar geleden begonnen ze landbouw te bedrijven. Op de flanken van de Hondsrug werden groepsgewijs boerderijen gebouwd. De gronden hier vlakbij (de 'huisakkers') dienden voor de akkerbouw, terwijl op de lager gelegen gronden het vee werd gehouden.

Vanaf ongeveer 600 voor Christus werden vanuit de hoger gelegen gebieden ook delen van de kleigronden in het noorden permanent in gebruik genomen. Hiertoe werden terpen opgeworpen als bescherming tegen de zee. In het 'nieuwe' gebied werd hoofdzakelijk veeteelt bedreven omdat de zware klei minder geschikt was voor akkerbouw.

In de elfde eeuw werd begonnen met de aanleg van dijken teneinde het oppervlaktewater beter te kunnen reguleren. Zo werden onder meer de Hunze en de Drentse A bedijkt. Ook werden vanaf de Hondsrug zowel in oostelijke als westelijke richting dijken aangelegd. Als bescherming van het deels ontgonnen veengebied ten noordoosten van de stad was in de twaalfde eeuw de Wolddijk aangelegd, die om een deel van het woudgebied lag.

Mede als gevolg van de dijkaanleg nam rond 1200 de bevolking sterk toe. Vanuit de bestaande nederzettingen op de Hondsrug werd het gebied ten oosten van de Hunze ontgonnen zodat ook daar bewoning mogelijk werd. Ook de nederzettingen in het noordelijke kleigebied kregen meer en meer een permanent karakter.

Langzamerhand werd het hele gebied in gebruik genomen en verkaveld. Afhankelijk van de periode van ontginnen en het gebruik van de grond ontstonden verschillende verkavelingstypen. Bij de dorpen op de Hondsrug was al vroeg sprake van een essenverkaveling. In de lager gelegen gebieden vond de verkaveling over het algemeen later plaats en ontstond ofwel een strokenverkaveling (ten oosten van de Hunze), ofwel een (onregelmatige) blokverkaveling (bij Hoogkerk en ten noorden en oosten van Groningen).

De afwatering van het gebied vond van oudsher plaats via de Drentse A en de Hunze, die ten noorden van de stad samenstreamden in het Reitdiep. Ter verbetering van de afwatering werden extra sloten gegraven aan weerskanten

van de Hondsrug.

Het Peizer- en Eelderdiep, die ook voor de afwatering zorgden, werden met elkaar verbonden tot het Koningsdiep. Het noordelijk deel van het Peizerdiep werd rond 1400 door Aduarder monniken verbreed en gekanaliseerd. Hierdoor ontstond het Aduarderdiep.

De aanleg van dijken maakte de bouw van sluizen noodzakelijk. Het hele gebied dat door een sluis werd ontwaterd, droeg bij in de kosten. Zo ontstonden de eerste zijlvesten, de voorlopers van de waterschappen. Door samenvoeging ontstonden uiteindelijk een aantal grote zijlvesten. Het gebied van het Gorecht was verdeeld over drie zijlvesten: het Aduardersijlvest, het Winsumerzijlvest en het zijlvest De Drie Delfzijlen.

Ten behoeve van militaire doeleinden was in de tweede helft van de zestiende eeuw een vaarweg van Groningen naar Friesland gegraven. Grote delen hiervan werden opgenomen in het door de provincie gegraven Hoendiep, dat in de zeventiende eeuw in fasen tot stand kwam. De stad Groningen spande zich al langer in met het verleggen van bestaande waterlopen en het graven van nieuwe verbindingen. Dit resulteerde uiteindelijk in, naast het Hoendiep, nog vijf waterwegen in alle richtingen: Boterdiep, Damsterdiep, Winschoterdiep, Hoornschediep en Reitdiep (zie ook 3.1., 3.2. en 3.3.).

De oudste verbinding over land was de weg over de Hondsrug in zuidelijke richting, die al eeuwenlang bestond. Daarnaast werden vaak wegen over dijken en langs waterwegen aangelegd, aanvankelijk onverhard en in de loop van de tijd met puin of grint bedekt. In de eerste helft van de negentiende eeuw werden twee rijksstraatwegen aangelegd, namelijk die naar het zuiden en die richting Friesland.

2.4. De periode 1850-1940

Waterschappen

De Grondwetswijziging van 1848, waarbij Provinciale Staten de bevoegdheid kregen waterschappen te stichten, had een reorganisatie van de waterstaat tot gevolg. Het Gorecht viel onder de nieuw gevormde waterschappen Westerkwartier, Hunsingo, Fivelingo en Duurswold, die bij de stad Groningen aan elkaar grensden.

De invloed van de stad op de infrastructuur

Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw werd de ruimtelijke invloed van de stad Groningen op het omliggende gebied steeds groter. Dit bleek onder meer uit een aantal grenswijzigingen. In 1884 en 1915 werd de grens met de gemeente Haren in zuidelijke richting verlegd. In

1910 verloor de gemeente Noorddijk een deel van haar grondgebied aan de gemeente Groningen en in 1913 ook de gemeente Hoogkerk (zie ook 4.4 en 5.3.).

Ook de ontwikkeling van de infrastructuur in het gebied vond voor het overgrote deel plaats onder invloed van de stad. Zo kwamen vanaf 1866 een aantal spoorwegen tot stand met Groningen als middelpunt (zie 4.3 en 5.2). De laatste was de door de "Woldjerspoorwegmaatschappij" geëxploiteerde spoorlijn van Groningen, via Engelbert naar Delfzijl. Deze lijn werd in 1929 geopend en in 1940 door de NS overgenomen. Twee jaar later werd de Woldjerspoorweg opgeheven.

Ook de nieuwe waterwegen werden vanuit Groningen aangelegd (zie 4.3. en 5.4.).

Wat de wegen over land betreft, kan gesteld worden dat naast de doorgaande verbindingen, die in Groningen samenkwamen, vooral na de eeuwwisseling langzamerhand ook steeds meer lokale wegen tot stand kwamen en/of verhard werden. In eerste instantie werden de wegen binnen de bebouwde kom verbeterd, later ook de verbindingen tussen de dorpen.

De dorpen

Ten westen van de stad Groningen was op een zandrug, die een uitloper vormt van de Hondsrug, het doep Hoogkerk ontstaan. Hoewel van oorsprong een agrarische nederzetting, ontwikkelde het dorp zich dankzij de gunstige ligging op een knooppunt van land-, water- en spoorwegen aan het eind van de negentiende eeuw tot een echt industriedorp. Bij het kruispunt van de Friesestraatweg, het Reitdiep en de spoorlijn naar Delfzijl ontwikkelde zich eveneens een bebouwingsconcentratie, bestaande uit enige industrie en arbeiderswoningen: Kostverloren.

In het laaggelegen kleigebied ten noorden van Hoogkerk waren nog twee nederzettingen ontstaan, beide op een wierde: Leegkerk en Dorkwerd. Bij Dorkwerd was een voetveer over het Reitdiep. Daarnaast was er sprake van groepjes verspreid liggende boerderijen.

In het gebied ten oosten van de stad had zich minder bebouwing ontwikkeld. Behalve enkele verspreide boerderijen en het voormalige Selwerder klooster was hier bij een bocht in het Boterdiep, op de plaats van de kruising met de voormalige Hunze, een dorpje ontstaan, Noorderhoogebrug. Rond 1900 was hier sprake van een korenmolens een kalkoven. Desondanks vormde veeteelt ook in dit gebied het belangrijkste middel van bestaan.

Ten oosten van de stad was op het kruispunt van het Damsterdiep met de voormalige Hunze ook een dorpje ontstaan: Oosterhoogebrug. Hier bevond zich enige kleinschalige bedrijvigheid, waaronder een houtzagerij. In oostelijke richting lagen aan het Damsterdiep twee steenfabrieken. Nog iets verder naar het oosten lag Ruisscherbrug, de hoofdplaats van de voormalige gemeente Noorddijk. Dit dorp was ontstaan bij de kruising van het Damsterdiep met een weg in zuidoostelijke richting en bestond voornamelijk uit enige bebouwing langs het water, waaronder een korenmolen. Door de aanleg van het Eemskanaal kwam de kern van het dorp geïsoleerd te liggen op een smalle strook grond tussen de nieuwe en de oude waterweg.

Ten noorden van Ruisscherbrug was langs een weg over een voormalige dijk het dorp Noorddijk ontstaan. Hoewel de veeteelt overheerste, vond hier ook akkerbouw plaats. Verspreide bebouwing kwam slechts beperkt voor.

In het gebied tussen het Damsterdiep en het Winschoterdiep lagen de dorpen Middelbert en Engelbert, die ontstaan waren als gevolg van ontginningen vanuit de dorpen op de Hondsrug. Beide dorpen bestonden uit een bebouwingslint langs een weg, evenwijdig aan de weg die vanuit Ruisscherbrug naar het zuidoosten liep. Rond beide dorpen was de klei minder zwaar en vond zowel veeteelt als akkerbouw plaats. Verder naar het zuidoosten, met name voorbij Engelbert, was sprake van moerassige veengronden die rond 1900 voor een groot deel nog niet in gebruik waren als cultuurgrond. Wel vond hier afgraving van het veen plaats.

Voor de aanleg van de Woldjerspoorweg werd een deel van de zandrug, waarop het centrum van Engelbert was ontstaan, afgegraven. Eén van deze afgravingen werd bestemd voor recreatieve doeleinden. Zo ontstond het Engelberter natuurbad, waarbij behalve een springtoren en kleedcabines ook enkele zomerhuisjes werden gebouwd.

Ten westen van de weg door Engelbert en Middelbert liep nog een weg, die voor een deel de loop van de oude Hunze volgde. Hierlangs bevond zich enige verspreide bebouwing, die aangeduid werd met de naam Euvelgunne. Hier bestond de grond weer uit zware klei en werd vrijwel uitsluitend veeteelt bedreven. Langs het Winschoterdiep tenslotte bevonden zich Oude Roodehaan, Roodehaan en Waterhuizen. De scheepsbouw was hier een belangrijk middel van bestaan.

In het gebied ten zuiden en zuidoosten van de stad waren op de Hondsrug de dorpen Glimmen, Haren, Onnen en Noordlaren (en het gehucht Helpman) ontstaan. Deze waren, samen met de stad Groningen, de oudste permanente

nederzettingen in het Gorecht en vergelijkbaar met de Drentse esdorpen.

Door de grote beschikbare oppervlakken weide en hooiland in het Hunzedal konden de dorpen uitgroeien tot vrij grote nederzettingen. Behalve de landbouw als middel van bestaan ontstond ook enige industrie en kleinschalige bedrijvigheid zoals zuivelfabrieken, koren-, olie-, en houtzaagmolens, vlasfabriekjes, leerlooierijen, smederijen, etcetera. Daarnaast was de nabijheid tot de stad Groningen voor een groot deel bepalend voor hun ontwikkeling. Het gebied waarin de dorpen lagen, werd door de welgestelde stedelingen beschouwd als een aantrekkelijk woongebied vanwege het natuurlijke, bosrijke landschap. Langs de rijksstraatweg en in de dorpen zelf verschenen dan ook veel villa's en landhuizen.

Mede als gevolg van het ontstaan van het Paterswoldsemeer door de afgraving van veen kreeg het gebied na de eeuwwisseling ook een belangrijke recreatieve functie. Met uitzondering van Noordlaren, dat het agrarische karakter grotendeels behield, ontwikkelden de dorpen zich bovendien al voor de Tweede Wereldoorlog enigszins tot woonplaatsen van forensen.

De verspreide bebouwing bleef in het gebied beperkt tot enkele gehuchten, die later grotendeels werden opgenomen in de bebouwde kom van de bestaande dorpen. Dit gold niet voor de bebouwing langs de Hoornschedijk, waar van oorsprong onder meer veenarbeiders en -bazen woonden.

2.5. Ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog

De periode na 1945 stond ook voor het grootste deel in het teken van de zich uitbreidende stad. Dit kwam bijvoorbeeld tot uiting in de annexatie door de gemeente Groningen van de gemeenten Noorddijk, Hoogkerk en een deel van Adorp (1969; zie ook 6.3.).

Als gevolg van de opkomst van het autoverkeer werd de infrastructuur uitgebreid met een aantal wegen die vanuit de stad het gebied doorsneden. Zo kwamen snelwegen tot stand richting Assen, Drachten, Delfzijl en Nieuweschans. Daarnaast vond verbetering en uitbreiding van het overige wegennet plaats.

Al voor de Tweede Wereldoorlog waren bij Waterhuizen in het Winschoterdiep sluizen gebouwd als eerste fase van de aanleg van een nieuw kanaalvak vanaf dit punt naar het Van Starckenborghkanaal. Aan het nieuwe kanaalvak zelf (het 'nieuwe' Winschoterdiep) werd gedurende de oorlog en de eerste jaren daarna gewerkt. Aan de westzijde ervan werden havens aangelegd. Verder vonden verbredingen en verdiepingen van de bestaande waterwegen plaats.

Hoogkerk groeide dankzij de industrie behoorlijk. Voor het overige lag het zwaartepunt van de ontwikkeling, afgezien van de stad zelf, op het gebied ten zuiden van de stad. Hier vestigde zich in de dorpen een groot aantal forensen. Met name Haren kende een sterke groei.

De overige dorpen in het gebied ontwikkelden zich slechts op beperkte schaal. Oosterhoogebrug werd geheel opgenomen in de bebouwde kom van de stad Groningen, terwijl Noorderhoogebrug, Ruisscherbrug en Noorddijk direkt tegen de stad aan kwamen te liggen.

3. DE ONTWIKKELING VAN GRONINGEN VANAF HET ONTSTAAN TOT HALVERWEGE DE NEGENTIEDE EEUW

3.1. Landbouw en handel

De structuur van de stad Groningen ontstond in de vroege middeleeuwen op het noordelijk uiteinde van de Hondsrug. Ter weerszijden hiervan bevonden zich moeilijk toegankelijke veen-en kleigebieden.

Direkt ten westen van de Hondsrug stroomde de A en op enige afstand aan de oostzijde de Hunze. Ten noorden van de nederzetting stroomden beide rivieren samen in het Reitdiep, dat bij vloed een vanaf Groningen bevaarbare verbinding met zee vormde. Over de Hondsrug zelf liep de belangrijkste wegverbinding van Drente naar de zeekelegebieden.

De vroegste nederzetting was een esdorp waarvan de agrarische bebouwing aan de noord- en zuidzijde van de huidige Grote Markt was gesitueerd. Ter plaatse van de latere Martinikerk lag rond de negende eeuw een grafveld, waarop later een houten kerk verrees.

Ten noorden en ten zuiden van de huidige Grote Markt lagen de essen. Deze waren bereikbaar via noord-zuid gerichte verbindingen die tevens deel uitmaakten van de doorgaande route over de Hondsrug: Herestraat-Oude Boteringestraat en Oosterstraat. Verder was er een verbinding met de in het westen gelegen bouw- en hooilanden aan de A (noordzijde Vismarkt) en (vanaf ongeveer 1100) met de ten oosten van de Hondsrug gelegen hooilanden (de huidige Poelestraat).

Vanaf ongeveer 1100 ontstond een handelscentrum aan de A, die daartoe wellicht verbeterd werd. De verbinding met zee en de weg over de Hondsrug vormden de voorwaarden voor vervoer over grotere afstanden. Op regionale schaal was de ligging op de overgang van de zandgronden van Drente (akkerbouw) en de lager gelegen klei- en veengronden van Friesland (veeteelt) gunstig voor de verhandeling van lokale produkten.

Daarnaast was Groningen de centrale inningsplaats van pachten voor grote kloosterorden en de landsheer (eerst de koning, later de bisschop van Utrecht).

De ruimtelijke opbouw van de stad werd bepaald door de Grote Markt, de Vismarkt en het noord-zuid gerichte stratenpatroon.

In het begin van de twaalfde eeuw werd direkt ten noorden van de Grote Markt op initiatief van de Bisschop van Utrecht de (tufstenen) Sint Walburgkerk gebouwd.

In de daarop volgende decennia ontwikkelde het gebied van het Walburg- en Martinikerkhof zich tot een bestuurlijke

zone. Het gebied was grotendeels eigendom van de bisschop van Utrecht en (later) van zijn plaatsvervanger, de prefect. De Sint Walburgkerk, die behalve een religieuze waarschijnlijk ook een verdedigingsfunctie had, werd in de dertiende eeuw opnieuw opgetrokken uit baksteen.

Als gevolg van de bestuurlijke functie maar vooral door de handelsactiviteiten ontwikkelde de nederzetting zich snel: rond 1200 omvatte de stad reeds het gebied binnen de huidige (gedeeltelijk gedempte) diepen.

3.2. Ruimtelijke ontwikkelingen tot de zeventiende eeuw

In de twaalfde eeuw werd de nederzetting voorzien van een aarden stadwal met een gracht. Deze wal volgde globaal een lijn gelegen langs de Vishoek, de Muurstraat, de Hofstraat, de Schoolstraat en de zuidzijde van de Burchtstraat en de Nieuwstad. Onduidelijk is of de A vanaf het begin binnen de omwalling lag, dan wel onderdeel uitmaakte van de begrenzing.

Op de Vismarkt stond in ieder geval al voor 1227 een kapel die in dat jaar werd verheven tot parochiekerk, de A-kerk. Verder verreesen in deze periode kloosters, gasthuizen en grote particuliere woningen (bijvoorbeeld het Calmershuis). Aan het begin van de veertiende eeuw werd op de plek van het huidige stadhuis een tweede raadhuis gebouwd.

De St. Walburg als bestuurlijk centrum kwam door de verschuiving van het stedelijk zwaartepunt naar het westen meer en meer in de periferie te liggen. Dit vormde een weerspiegeling van de zich wijzigende machtsverhoudingen ten gunste van de stedelijke handelsbevolking.

Rond 1260 werd een verbinding gegraven met de Hunze. Dit vormde in feite een omleiding waardoor een deel van het Hunzewater langs de oostelijke stadsgracht geleid werd om vervolgens in noordelijke richting via het Selwerderdiepje weer terug te stromen in de oorspronkelijke rivierbedding. Ten behoeve van de turfvaart werd deze verbinding in 1350 verbeterd door de aanleg van het Schuitendiep. Hierdoor ontstond aan de oostkant van de stad het 'Schuitenschuiverskwartier', waar zich de turfhandel concentreerde. In 1424 kon het Damsterdiep gegraven worden doordat, als gevolg van de omleidingen van het Hunzewater, het oude Hunzebehoop vervallen was.

In de dertiende en veertiende eeuw werd de stad voorzien van een stenen ommuring ter plekke van en op de oudere

wal. Waarschijnlijk werd buiten de oude gracht een tweede gracht gegraven.

Rond 1470 werd een nieuwe aarden wal aangelegd. Alleen in het westen en zuiden kwam enige ruimte voor uitbreiding van het grondgebied, maar doordat de stenen muur en de oude gracht bleven bestaan, raakte met name het zuidelijke, vrij geïsoleerd liggende gebied slechts langzaam bebouwd. Het aantal stadspoorten werd door de nieuwe omwalling met twee vergroot: de Kranepoort (1471) en de Steentilpoort (1517).

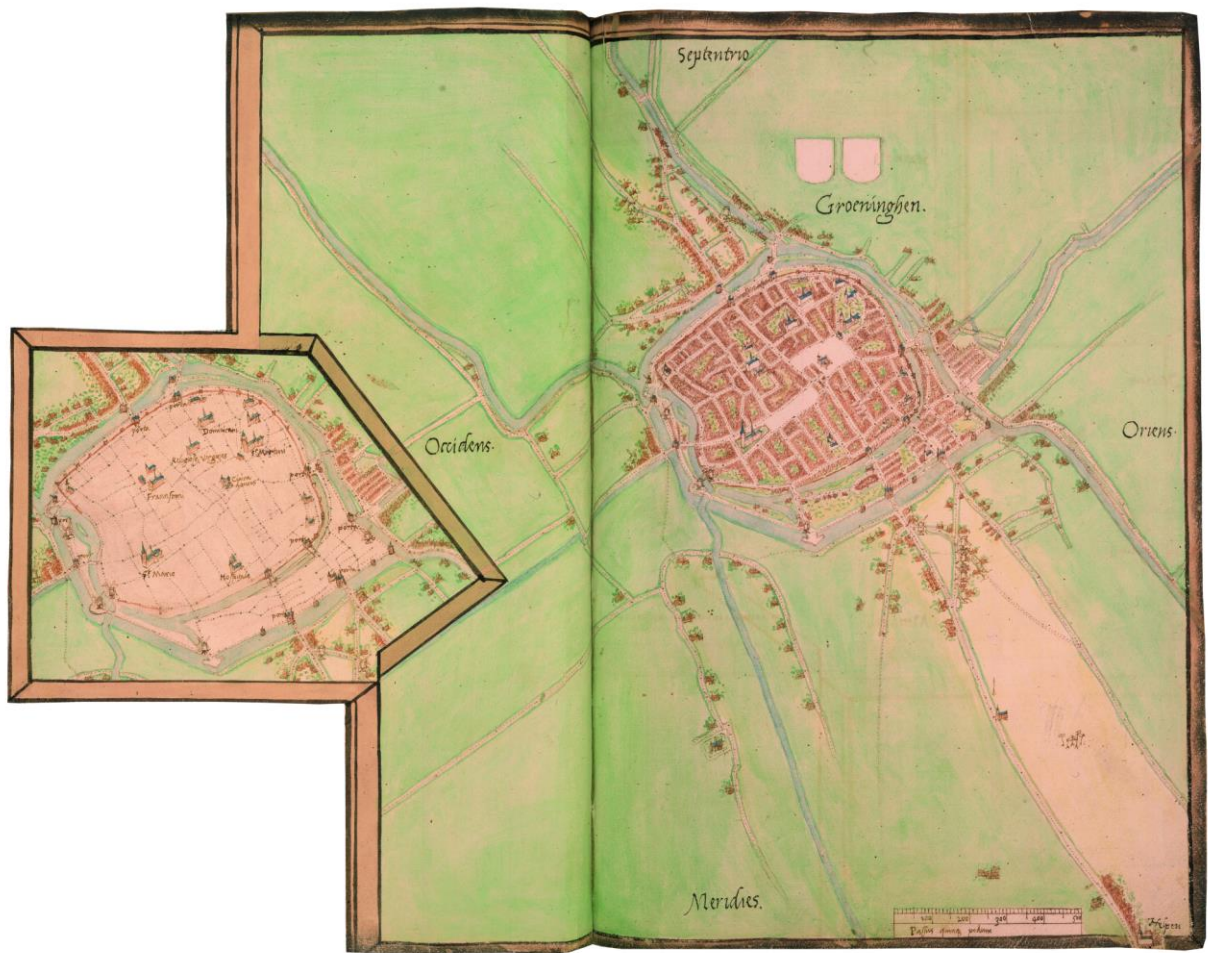
In de loop van de zestiende eeuw werden de vestingwerken verder verbeterd, waarbij de ligging van de omwalling in grote lijnen ongewijzigd bleef.

Ten zuiden van de stad bouwden drie opeenvolgende heersers elk een dwangburcht. Alleen het kasteel dat op bevel van Alva direkt voor de Herepoort werd gebouwd, is in de huidige stadsplattegrond nog herkenbaar in het beloop van de Raam- en de Prinsenstraat dat de ligging van van de noordelijke bastions ter weerszijden van de Herestraat aangeeft.

In 1523 werd de noordelijke stadsgracht verbreed en verdiept. Behalve ter verdediging was dit ook waterstaatkundig van belang. Het water van de Hunze, dat reeds via het Schuitendiep naar de stad werd afgevoerd, kon nu rechtstreeks afstromen naar het Reitdiep. Het westelijk deel van dit Noorderdiep, dat in verband met de afwateringsfunctie Lopende Diep werd genoemd, ontwikkelde zich in de zeventiende eeuw tot een tweede haven naast het Hoge der A.

In 1569 werd begonnen met het graven van een kanaal in westelijke richting, het latere Hoendiep. Enkele jaren later werd de verbinding met het gebied ten oosten van de stad verbeterd door de aanleg van een sluis die het Damsterdiep verbond met het Schuitendiep. In 1598 volgde uitdieping van het Damsterdiep ten behoeve van de scheepvaart.

Aan het eind van de zestiende eeuw was in hoofdzaak de huidige structuur van het oudste deel van de binnenstad vastgelegd. De kaart van Jacob van Deventer uit 1565 (zie figuur 5) geeft hiervan een goed beeld.



Figuur 5 Plattegrond van Jacob van Deventer (ca. 1565)

3.3. Van 1600 tot het midden van de negentiende eeuw

Nadat Stad en Ommelanden aan het einde van de zestiende eeuw in de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden waren opgenomen en de economische rechten van de stad ingeperkt werden, zette de op handel gefundeerde welvaart zich in de zeventiende eeuw aanvankelijk voort. In samenhang daarmee vonden er verdere infrastructurele verbeteringen plaats. Tussen 1616 en 1637 werd de voormalige gracht langs de zuidkant van de stad getransformeerd tot het Zuiderdiep-Kattendiep.

De verbindingen met de wijdere omgeving werden aan de noordzijde verbeterd door het via het Selwerderdiepje doortrekken van het Boterdiep tot in de stad (\pm 1616) en

in zuidoostelijke richting door het verlengen van het Schuitediep tot Winschoten (1637).

De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen van de stad aan het begin van de zeventiende eeuw vloeiden echter niet voort uit economische, maar uit militaire motieven en ruimtegebrek.

Tussen 1608 en 1624 werd een geheel nieuw verdedigingsstelsel aangelegd. Dit bestond uit een zeven kilometer lange, zware aarden wal met een gracht, zeventien bastions of dwingers, zeven poorten en vijf waterpoorten.

In het zuiden en westen vond nagenoeg geen uitbreiding van het grondgebied plaats.

De grote omvang van de uitbreiding in oostelijke en noordelijke richting (die vrijwel een verdubbeling van het stadsoppervlak betekende) kan verklaard worden uit het bij het stadsbestuur levende economisch optimisme, de voor de legering van een groot garnizoen benodigde ruimte en het uit militaire overwegingen gewenste regelmatige beloop van de omwalling.

De plattegrond van Nicolaas van Geelkercken uit 1616 (zie figuur 6) geeft een mooi beeld van de vergroting van het omwalde gebied en de reeds gerealiseerde en nog te bouwen delen van de nieuwe vestingwerken. Tevens is de oorspronkelijke structuur zichtbaar van de noordelijke uitbreiding.

Aan het eind van de zeventiende eeuw werd ten zuiden van de stad de Helperlinie aangelegd. Dit was een vooruitgeschoven verdedigingslinie naar een ontwerp van Menno van Coehoorn. Deze extra beveiliging van de stad bestond uit een aarden wal met bastions en een gracht. De gracht verbond het Winschoterdiep in het oosten met het Hoornschediep in het westen.

Het verkavelingspatroon in de noordelijke uitleg (ten westen van het Boterdiep) werd, behalve door de structuur van de binnenstad, in sterke mate bepaald door militair-wetenschappelijke denkbeelden over de inrichting van de stad. Daarbij gingen regels betreffende de 'ideale schoonheid' gepaard aan bouweconomische principes zoals rechthoekigheid van het stratenpatroon en het bouwen van rechthoekige, aaneengesloten bouwblokken.

Zo ontstond een regelmatig stratenpatroon met drie noord-zuid gerichte hoofdverbindingen (die een voortzetting vormden van de binnen de middeleeuwse stad gelegen Ebbinge-, Boteringe- en Kijk in 't Jatstraat) met daartussen een aantal minder belangrijke dwarsstraten (zie figuur 7). Binnen dit regelmatige patroon vormden een rechthoekig plein ten behoeve van de veehandel (de

Ossenmarkt) en een rechthoekig kerkhofterrein (het Nieuwe Kerkhof) de enige verbijzonderingen. Het doorgetrokken Boterdiep stond om waterstaatkundige redenen niet in direkte verbinding met het Schuitendiep. Aan de kop ervan bevond zich daardoor een overslagplaats voor goederen, de Steenmarkt.



Figur 6 Plattegrond van Nicolaas van Geelkercken (1616)

Het deel van de uitleg ten oosten van Boter- en Schuitendiep, waarin ook het Schuitenschuiverskwartier werd opgenomen, kende een minder planmatige opzet. Hier werd het oude verkavelingspatroon met de daarin gelegen paden en straatjes gehandhaafd. De enige afwijking vormde het verlengde van de Poelestraat naar de nieuwe Steentilpoort. Voor de uitleg lag hier een weg die niet aansloot op de

Poelepoort (zie figuur 6). Op de kaart van Haubois (zie figuur 7) is zowel de Oude-als de Nieuweweg te herkennen. De grootschalige uitbreiding die gepaard ging met de aanleg van de nieuwe vestingwerken was ruim voldoende om de bevolkingsgroei in daaropvolgende twee en een halve eeuw op te vangen. De ruimtelijke ontwikkelingen in deze periode beperkten zich tot een geleidelijke en gedeeltelijke invulling van het uitbreidingsgebied en enkele weinig ingrijpende wijzigingen in de oude stad. In 1627 werd de St. Walburgkerk, die reeds zwaar in verval was geraakt, afgebroken. Verschillende kloosters kregen in de loop der jaren een andere bestemming, bijvoorbeeld die van weeshuis. Ook de Academie werd gehuisvest in een voormalig klooster. Aan de Grote Markt werd in 1635 het provinciaal belastingkantoor (het 'Goudkantoor') gebouwd en in 1664 de Waag.



Figuur 7 Plattegrond van Egbert Haubois (1637)

Op de overgang van het oude en het nieuwe stadsgedeelte

vond een aantal ruimtelijke aanpassingen plaats. Bestaande straten werden verlengd, waarbij de oude ommuring werd doorbroken. De binnenste oostelijke stadsgracht had zijn defensieve functie verloren en werd gedempt. De westelijke oever van de A, de Lage der A, was inmiddels intensief bebouwd geraakt.

De noordelijke uitleg raakte slechts langzaam bebouwd, het eerst rondom de Noorderhaven, de Ossenmarkt, de Nieuwe Boteringestraat, de Nieuwe Ebbingestraat en het Boterdiep. De op groter afstand gelegen gebieden kregen een extensiever gebruik. Het terrein tussen Grote Kruisstraat, Grote Rozenstraat en Nieuwe Kijk in 't Jatstraat werd bestemd als Hortus Botanicus van de Academie. In de tweede helft van de zeventiende eeuw werden in de hele stad zeven gasthuizen gesticht, waarvan drie in de noordelijke uitleg.

In de laaggelegen oostelijke uitbreiding vond voornamelijk nauwelijks nieuwe bebouwing plaats. Wel werd hier, op de plek van de latere Schouwburg, een groot arsenaal gebouwd, het "Nieuw Artillery Huys".

Om de invloed van de eb- en vloedbewegingen via het Reitdiep (brak water) tegen te gaan, werd in 1636 bij de Vissersbrug een schutsluis aangelegd en in 1674 in de Noorderhaven de Grote Spilsluizen. Hiermee werd tevens de bevaarbaarheid van het Schuitendiep en de Hunze verbeterd.

Een succesvolle omschakeling van veeteelt naar akkerbouw in het noordelijk deel van de provincie bracht in de tweede helft van de achttiende eeuw een toenemende welvaart teweeg. De stad wist daarbij de graanhandel naar zich toe te trekken. In 1774 werd in verband hiermee aan het oosteinde van het A-kerkhof een korenbeurs gebouwd. Van 1802 tot 1810 werd verder het huidige stadhuis gebouwd.

De voornaamste economische en ruimtelijke ontwikkelingen vonden pas in de tweede helft van de negentiende eeuw plaats. Wanneer de kaart van Haubois (zie figuur 7) vergeleken wordt met de Kadastrale Minuut van 1828 (zie figuur 8) blijkt dat in de tussenliggende periode relatief weinig veranderd is. De zeventiende eeuwse noordelijke stadsuitbreiding was slechts iets dichter bebouwd en er bevonden zich zelfs enige kleine veehouderijen. De oostelijke uitbreiding kende nog steeds uitgestrekte onbebouwde terreinen.



Figuur 8 Kadastrale Minuut (1828)

4. DE WALLEN ALS BELEMMERING

4.1. Algemeen

De voornaamste economische en ruimtelijke ontwikkelingen vonden plaats vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw. In deze periode begon met het verrijzen van gebouwen in het kader van handel en industrie, onderwijs, gezondheidszorg etcetera een proces van schaalvergroting. In het begin vond deze ontwikkeling plaats binnen de wallen. De binnenstad werd echter te klein zodat de ontmanteling van de vesting onontkoombaar was. Daarna verschenen ook op de voormalige vestinggronden grootschalige gebouwen.

Rond 1850 werd Groningen aangemerkt als derde handelsstad van Nederland. De graan- en houthandel vormden de belangrijkste pijlers van de stedelijke economie. De industrie was nog voornamelijk lokaal en regionaal verzorgend van karakter. Naast de traditionele en ambachtelijke nijverheid die gericht was op de verzorging van stad en regio (bierbrouwerijen, zeepziederijen, koffiebranderijen etcetera) ontwikkelde zich echter langzamerhand een aantal bedrijven met een meer industrieel karakter (zie "Wijkbeschrijving Centrum"). Van groot belang was de oprichting van de gemeentelijke gasfabriek op een terrein ten noorden van de Bloemstraat (1854).

De groeiende rol van de stad als handelscentrum werd onder andere weerspiegeld in de bouw van een nieuwe korenbeurs aan de oostkant van het A-Kerkhof (1865). Dit gebouw had twee voorgangers, respectievelijk uit 1774 en 1825. Ook op het gebied van onderwijs, wetenschap en cultuur vormde de stad een regionaal centrum. Behalve het al in 1803 opgerichte academisch ziekenhuis (dat in 1852 werd samengevoegd met enkele andere ziekenhuizen) kwam dit tot uiting in de bouw van het Academiegebouw (1850), het Harmoniegebouw (1855) en twee Rijks Hogere Burgerscholen (1860 en 1864).

Was de stad tot de negentiende eeuw voornamelijk gericht op de Ommelanden en Duitsland, na 1800 ging ze meer en meer deel uitmaken van de nationale economie. Hierbij speelde verbetering en aanleg van infrastructuur een belangrijke rol.

De economische groei van de stad, die rond het midden van de negentiende eeuw in een stroomversnelling raakte, ging ook gepaard met een toename van het aantal inwoners. Was de bevolking in de zeventiende en achttiende eeuw maar weinig toegenomen, in de daaropvolgende anderhalve eeuw

steeg het inwonertal exponentieel (zie tabel 1).

<u>Jaar</u>	<u>Inwoners</u>	<u>Jaar</u>	<u>Inwoners</u>
1600	± 20.000	1890	56.413
1800	± 26.000	1900	67.563
1850	33.694	1910	76.408
1860	35.502	1920	90.778
1870	37.984	1930	105.146
1880	47.160	1940	123.772

Tabel 1: Bevolkingsontwikkeling van Groningen in de periode 1600-1940

Bron: Kooij (1987) en Smook (1984)

4.2. Bouwen buiten de vesting

Omstreeks 1600 had de stad waarschijnlijk zo'n 20.000 inwoners. Door de aanleg van de nieuwe vestingwerken in het eerste kwart van de zeventiende eeuw, waarbij het oppervlak van de stad nagenoeg verdubbelde (zie paragraaf 3.3.), zou het aantal inwoners theoretisch tot zo'n 40.000 kunnen stijgen. Hoewel dit aantal in 1850 nog niet bereikt was, raakte de stad al wel behoorlijk vol.

Dit had niet zozeer te maken met een gebrek aan ruimte als wel met een ongelijke verdeling daarvan. De welgestelden woonden langs de hoofdstraten in grote huizen met tuinen, terwijl de lagere sociale groepen zich vaak moesten behelpen met éénkamerwoningen in achterafstraatjes. De groei van de bevolking leidde op verschillende plaatsen tot het ontstaan van sloppen. In de slechte woonomstandigheden werd getracht verbetering te brengen door de bouw van verschillende hofjes, met name in de noordelijke stadsuitbreiding.

Hoewel er voor het gebied buiten de wallen een bouwverbod gold, was al in de achttiende eeuw op verschillende plaatsen toch enige bebouwing ontstaan. Vlak buiten de stadspoorten en langs de verschillende waterwegen bevond zich in veel gevallen agrarische bebouwing (b.v. langs de Hereweg en de Moesstraat), dan wel kleinschalige bedrijvigheid (b.v. langs het Damster- en het Winschoterdiep).

Tussen de Here- en de Oosterweg waren door de welgestelden van de stad verschillende buitenverblijven gebouwd, vaak met theekoepels. De Hereweg zelf vormde al sinds het midden van de achttiende eeuw een wandelgebied. De aanleg van het Sterrebos rond 1765 had dit alleen maar gestimuleerd.

In het tweede kwart van de negentiende eeuw ontstonden ten zuiden van de stad twee arbeidersbuurtjes, één ten westen van de Hereweg en één ten oosten van de Oosterweg. Beide ontwikkelden zich door het toenemende aantal inwoners tot sloppenbuurtjes. Dit goldt met name voor de laatstgenoemde, die vlakbij de gemeentelijke vuilstortplaats (de 'Drekstoep') lag.

Als reactie op de erbarmelijke woonomstandigheden werd in 1863 de eerste woningbouwvereniging van Groningen opgericht, "De Bouwvereniging". Vanaf 1864 bouwde deze verschillende woningen ten oosten van de Hereweg. In 1870 was het gebied tussen het Winschoterdiep en de Hereweg al behoorlijk verstedelijkt. Er woonden toen ongeveer 2600 mensen.

Volgens een gemeentelijk plan uit 1869 werden in 1874-1875 enkele straten in het westelijk deel van de Oosterpoort aangelegd. De bebouwing hierlangs geschiedde deels door particulieren en deels door "De Bouwvereniging". Hoewel de gemeente in 1871 een globale bouwverordening had opgesteld, bleef de bemoeienis vooralsnog beperkt en werden de bouwaanvragen al snel goedgekeurd.

4.3. Overige ontwikkelingen buiten de vesting

Behalve het ontstaan van bebouwing buiten de vesting had de groei van de stad ook op andere wijze invloed op het omliggende gebied. Zo werden al in de eerste helft van de negentiende eeuw vanwege ruimtegebrek en uit hygiënisch oogpunt twee grote begraafplaatsen aangelegd op enige afstand van de stad. In 1827 werd aan de Moesstraat de Noorderbegraafplaats aangelegd. Een jaar later volgde de Zuiderbegraafplaats aan de Verlengde Hereweg. In 1873 kwam iets ten zuiden hiervan nog een, dit maal Rooms Katholieke, begraafplaats tot stand.

De groei van de stad ging ook gepaard met verbetering van de bestaande en totstandkoming van nieuwe infrastructuur. In 1866 werd de spoorlijn naar Leeuwarden in gebruik genomen. Twee jaar later kwam de verbinding met Nieuweschans tot stand en in 1870 die met Meppel. Ten zuiden van de stad werd, in verband met het bouwverbod voor het gebied buiten de vesting, een houten station gebouwd.

De zes diepen die vanuit de stad in alle richtingen liepen (Reitdiep, Boterdiep, Damsterdiep, Winschoterdiep, Hoornschediep en Hoendiep) waren al lange tijd geschikt als scheepvaartroutes. Op de plaatsen waar deze waterwegen de stad binnenkwamen, namen de (haven)activiteiten langzamerhand toe.

Ten behoeve van de scheepvaart werden ook verbeteringen tot stand gebracht. Zo werd al in 1842 de bocht in het Reitdiep, direkt ten zuiden van de huidige spoorlijn, afgesneden.

Rond 1860 werd ten behoeve van de aanleg van het Noordwillemskanaal het Hoornschediep vergraven. Met het voltooiën van dit kanaal in 1861 kwam een belangrijke binnenscheepvaartverbinding met de grote rivieren tot stand.

Drie jaar later werd de Westerhavensluis aangelegd. Hiermee kwam een verbinding tot stand tussen het Noordwillemskanaal en de stadsgracht.

Ook het Hoendiep werd verbonden met de stadsgracht. De activiteiten in en rond het deel van de stadsgracht waar later de Westerhaven werd aangelegd, namen hierdoor sterk toe.

In 1866 werd begonnen met de aanleg van het Eemskanaal, dat tien jaar later geopend werd. Hiermee kwam een nieuwe verbinding met zee tot stand, zodat het belang van het Reitdiep als scheepvaartroute sterk afnam.

Ook de verbindingen over land werden verbeterd. In 1824 werd de Hereweg door het rijk verhard. De weg naar Friesland werd in 1842 Rijksweg. De overige hoofdverbindingen, onder andere de trekwegen langs de verschillende diepen, bleven vooralsnog onverhard of kregen een verharding van puin en/of grint.

4.4. De ontmanteling

De economische ontwikkeling en het groeiende bevolkingsaantal van de stad maakten de vestingwerken steeds meer tot een beknellende omgrenzing. In 1828 waren reeds de oude Poelepoort en de binnen-Apoort gesloopt. In 1859 volgde de buiten-Apoort. Een verzoek tot sloop van de overige poorten werd echter door het rijk afgewezen. Pas in 1874 werd het door de inwerkingtreding van de Vestingwet mogelijk de overige poorten en de wallen te slopen. Van deze mogelijkheid werd in de daaropvolgende jaren gretig gebruik gemaakt.

Voor een uitgebreide beschrijving van de (plannen voor de) ontmanteling en herinrichting van de vestinggronden wordt verwezen naar de "Wijkbeschrijving Centrum". Op deze plaats wordt volstaan met een zeer beknopte samenvatting. Het vestingvak tussen Reitdiep en Boterdiep werd omgevormd tot een park in landschapsstijl, het Noorderplantsoen. Tussen het Reitdiep en het Hoornschediep werd de wal geslecht en de gracht vergraven tot een haven, de Westerhaven. Het deel van de vesting tussen het Damster-

en het Boterdiep bleef vooralsnog onbebouwd. Wel werd de gracht geschikt gemaakt als verbinding tussen de twee genoemde waterwegen. Het Eemskanaal en het Winschoterdiep werden met elkaar verbonden door de aanleg van de Oosterhaven. Via een nieuwe sluis kon van hieruit ook het Damsterdiep bereikt worden.

De zuidelijke vestinggronden werden omgevormd tot een representatieve entree van de stad. De gracht werd vergraven tot het Verbindingskanaal, dat het Eemskanaal en het Winschoterdiep met het Noordwilemskanaal verbond. Via de Westerhavensluis was er tevens een verbinding met de Westerhaven en het Hoendiep.

Behalve de vestingwerken rondom de stad zelf was ook de Linie van Helpman overbodig geworden. Na de sloop hiervan door het rijk, waarbij de gracht bleef bestaan, kocht de gemeente Groningen haar deel van de vrijgekomen gronden aan.

Hoewel voor het gebied geen vastomlijnd plan bestond, was men wel van mening dat het een representatieve en recreatieve bestemming moest krijgen. De Haarlemse tuinarchitect L.P. Zocher ontwierp hiertoe een uitbreiding van het Sterrebos, waarmee in 1883 werd begonnen. Op basis van zijn ontwerp maakte tegelijk de oorspronkelijke, strak symmetrische aanleg plaats voor een opzet volgens de uitgangspunten van de Engelse landschapsstijl.

Het grootste deel van de vrijgekomen gronden lag op het grondgebied van de gemeente Haren. Dit bleef in handen van het rijk, dat hier onder andere een gevangenis en een kazerne bouwde. Verder werd een groot deel van de gronden gebruikt als exercitieterrein. Teneinde te bewerkstelligen dat het gevangeniscomplex op Gronings grondgebied zou komen te liggen, werd de grens met de gemeente Haren in 1884 verschoven naar het Helperdiep.

5. UITBREIDINGEN BUITEN DE VOORMALIGE VESTING

5.1. Algemeen

De ontmanteling van de vesting en de herinrichting van de daarbij vrijgekomen terreinen was tot stand gekomen volgens een van te voren ontworpen plan (zie "Wijkbeschrijving Centrum"). De herinrichting betrof in hoofdzaak de aanleg van groenvoorzieningen, singels, pleinen, vaarwegen en havens. De bouw van woningen bleef beperkt tot herenhuizen en villa's langs de westelijke en met name de zuidelijke singels.

Hoewel de slechte woon- en leefomstandigheden binnen de wallen de belangrijkste aanleiding vormden tot de ontmanteling, kwam er in deze situatie aanvankelijk geen verbetering. De sloppen, die zich vooral direkt achter de wallen bevonden, verdwenen met de ontmanteling weliswaar voor een groot deel, maar de vrijkomende ruimte werd voornamelijk gebruikt voor het realiseren van een representatieve entree van de stad. De huisvesting van de allerarmsten werd hierdoor alleen maar een groter probleem.

Met het van kracht worden van de Vestingwet verviel tevens officieel het bouwverbod voor het gebied buiten de wallen. Dit leidde op verschillende plaatsen tot de bouw van arbeiderswoningen. Hierbij bleef de bemoeienis van de gemeente voorlopig beperkt tot het soepel hanteren van een globale bouwverordening.

Langzamerhand werd de gemeentelijke invloed op de uitbreidingen wat groter, al betrof de bemoeienis vooralsnog met name die terreinen die volgens de gemeente een representatief karakter moesten krijgen. Pas na de eeuwwisseling, met het van kracht worden van de Woningwet, ging de gemeente er toe over plannen te ontwikkelen die betrekking hadden op het hele gemeentelijke grondgebied.

5.2. Tot het eerste algemene uitbreidingsplan

Lineaire ontwikkelingen, bedrijvigheid en infrastructuur

De uitvalswegen over land en de waterwegen in verschillende richtingen vormden de assen waarlangs de stad zich in eerste instantie uitbreidde. Met name langs de waterwegen ontwikkelde zich (kleinschalige) bedrijvigheid (molens, scheepswerven, smederijen etcetera). De vervoersfunctie deed ook vaak horecavoorzieningen ontstaan, zoals café's en herbergen. De bouw van woningen was hier van ondergeschikt belang. De lineaire ontwikkeling, die overigens al voor de ontmanteling was begonnen, vond vooral plaats langs het

Damsterdiep, het Winschoterdiep en het Hoendiep. Dit was het direkte gevolg van het feit dat sinds de ontmanteling de hierop aansluitende delen van de vestinggracht als haven waren ingericht: de Ooster- en Westerhaven. Van de landwegen vormden de Moesstraat, (het begin van) de Korreweg, de Hereweg en de Paterswoldseweg de belangrijkste ontwikkelingsassen.

In 1884 werd de spoorlijn naar Delfzijl in gebruik genomen. Deze splitste zich af van de lijn naar Leeuwarden en liep met een wijde boog om de west- en noordkant van de stad. Het gebied rond het station had inmiddels een bestemming gekregen als emplacement. Hier verschenen verschillende loodsen. Ook was er (ten westen van het station) een haven, die in verbinding stond met het Noordwillemskanaal.

In 1889 besloten de Staatsspoorwegen tot de bouw van een nieuw station, ter vervanging van het houten gebouw dat nog steeds als zodanig dienst deed. Nadat een eerste plan in 1891 door de gemeente was afgekeurd werd nog in datzelfde jaar door de Ingenieur van de Staatsspoorwegen een nieuw ontwerp gepresenteerd.

Het gevelontwerp hierbij was gemaakt door architect I. Gosschalk. Deze kreeg de leiding bij de uitvoering zodat hij ook op de rest van het gebouw zijn invloed enigszins kon doen gelden. Op 15 april 1896 werd het nieuwe stationsgebouw voor het publiek opengesteld.

Al vanaf 1880 reed een paardentram van het station naar het Sterrebos. In 1892 werd een paardentramlijn geopend die hierop aansloot en via de (Verlengde) Hereweg naar Zuidlaren reed. Over de Paterswoldseweg reed vanaf 1896 een paardentram naar Eelde en Paterswolde. Langs de spoorlijn naar Leeuwarden, en verder naar het zuidwesten langs de Peizerweg, werd aan het begin van de twintigste eeuw een spoor aangelegd voor een stoomtram die naar Drachten reed.

Woningbouw

In de periode van de ontmanteling tot de eeuwwisseling breidde de stad zich uit zonder dat er een integraal plan aan ten grondslag lag. Het gemeentebestuur bekommerde zich slechts om de verwezenlijking van luxueuze bebouwing die de stad een representatieve entree moest verschaffen. Het ging hierbij niet alleen om de voormalige vestinggronden in het zuiden en westen van de stad, maar ook om bijvoorbeeld de Noorderstationsstraat en het Zuiderpark.

Door deze afzijdige houding van de gemeente veroorzaakte de sterke bevolkingsgroei grote problemen op het gebied van de volkshuisvesting. Het waren enkele woningbouwverenigingen en met name particuliere speculanten die zich

bezighielden met de bouw van arbeiderswoningen.

De reeds aanwezige bebouwing ten zuiden van de stad breidde zich gestaag verder uit. De Oosterpoort kwam door particuliere bouwactiviteiten al grotendeels voor 1900 tot stand. Ook op andere plaatsen werd door particulieren gebouwd, zoals in het Davidstraatkwartier, de Badstratenbuurt, de Schildersbuurt, de Noorderplantsoenbuurt en de Hunzebuurt (ten noordwesten van de Korreweg).

Het gemeentebestuur vond het lange tijd beter om voor het gebied buiten de voormalige vesting geen omvattend plan te maken, omdat een dergelijk plan toch steeds weer aangepast zou moeten worden. Omdat van verschillende kanten werd aangedrongen om toch een algeheel uitbreidingsplan te maken, werd in 1892 een Commissie van Openbare Werken ingesteld, die de zaak zou bestuderen.

Deze Commissie concludeerde in 1893 dat B & W de laatste jaren voldoende toezicht hadden gehouden op de stratenaanleg. Een plan van uitbreiding voor de hele stad achtte zij een "onuitvoerbaar en onbegonnen werk". Wel werd echter aanbevolen dat er geen vergunningen moesten worden verleend voor bebouwing van terreinen, voordat er voor het betreffende gebied een stratenplan was goedgekeurd. Ook zouden eisen moeten worden gesteld aan rooilijnen en riolering.

Naar aanleiding van deze adviezen werd besloten dat de Commissie van Openbare Werken bij bouwaanvragen voortaan een plan van aanleg moest ontwerpen. Hiermee kwam de aanleg van nieuwe buurten onder toezicht van het gemeentebestuur. Dit betekende een eerste stap op weg naar een meer planmatige uitleg van de stad. Aan de woningen zelf werden echter nog steeds slechts minimale eisen gesteld, zodat de kwaliteit in veel gevallen te wensen over liet.

Behalve particulieren waren er aan het eind van de negentiende eeuw ook drie woningbouwverenigingen actief. Door de afhankelijkheid van de filantropie van enkele welgestelden bleven de activiteiten van deze verenigingen echter beperkt. Bovendien waren de woningen veelal slechts betaalbaar voor de wat beter gesitueerde arbeiders.

De al eerder genoemde "Bouwvereniging" bouwde behalve ten oosten van de Hereweg (zie paragraaf 4.2) aan het begin van de jaren tachtig ook in de Badstratenbuurt. "Werkmanslust", opgericht in 1880, bouwde in de jaren tachtig in de Noorderplantsoenbuurt en het Davidstraatkwartier. "Werkmanssteun" tenslotte, opgericht in 1886, bouwde eind jaren tachtig, begin jaren negentig in het zuidelijk deel van de Schildersbuurt.

De gang van zaken met betrekking tot het gebied ten oosten van de stad betekende een volgende stap naar een door de gemeente geleide ontwikkeling van de stad.

Toen in 1898 van particuliere zijde belangstelling werd getoond voor het bebouwen van enkele percelen ten oosten van de voormalige vestinggracht, maakte de Commissie van Openbare Werken in opdracht van B & W voor het hele gebied tussen de Korreweg en het Damsterdiep drie verschillende plannen. Toen in verband met afwaterings- en onteigeningsproblemen werd voorgesteld om de particulieren toch maar de vrije hand te laten, ontstond in de gemeenteraad zoveel kritiek dat besloten werd een nieuw plan te laten maken door een deskundige, de Amsterdamse ingenieur J.G. van Niftrik.

Ook dit plan werd verworpen, formeel vanwege de manier waarop de afwatering geregeld was, maar in werkelijkheid omdat de Raad het te kostbaar vond voor het type bebouwing dat haar voor ogen stond.

Intussen waren voor het gebied ook twee plannen ingediend door respectievelijk P.M.A. Huurman en J. Reijenga, beide Groninger architecten. In afwachting van het van kracht worden van de Woningwet werd de behandeling van deze twee plannen in de Raad opgeschort. Hetzelfde gold voor een plan dat was ingediend door het raadslid J.T. Hessels en de architect J. Sanders en dat betrekking had op het terrein tussen het Hoendiep en de Kerklaan. Toen de Woningwet in 1902 in werking trad en de gemeente verplicht werd een uitbreidingsplan voor het hele grondgebied te maken, kwam van het uitstel van de behandeling uiteindelijk afstel; de plannen verdwenen definitief in de la.

Van enige anticipatie op de Woningwet was derhalve geen sprake. In plaats van het integreren van de bestaande plannen in een totaalplan werd slechts afgewacht.

Intussen ging de uitbreiding van de stad gewoon door. In de periode van de eeuwwisseling tot de goedkeuring van het algemene uitbreidingsplan van 1906 (zie paragraaf 5.3.) vonden op diverse plaatsen bouwactiviteiten plaats.

In de eerste plaats werd de Oosterpoort voor het grootste deel afgebouwd. Het Zuiderpark was in 1905 voltooid. Ook het gebied tussen het Hoendiep en de Kraneweg werd grotendeels volgebouwd. Hier verrees tussen de reeds bestaande bebouwing van de Hoendiepstraten en de Leeuwarderstraat de voorname bebouwing van de H.W. Mesdag- en de Jozef Israëlsstraat.

Langs verschillende (uitvals)wegen ontstonden bebouwingslinten, bijvoorbeeld aan het begin van de Bedumer-, Korre- en Paterswoldseweg. Langs de Noorderstationsstraat, die dood liep op het Noorderstation, werden onder meer enkele villa's gebouwd. Als gevolg van de toenemende bebouwing langs de

(Verlengde) Hereweg werd het gehucht Helpman, dat nog tot de gemeente Haren behoorde, langzamerhand opgenomen in de bebouwde kom van de stad.

Daarnaast vond op enkele meer verspreide lokaties woningbouw plaats. Zo ontstond bij de kruising van de Friesestraatweg met de spoorlijn naar Delfzijl een buurtje, Kostverloren genaamd. Ook ten noorden van het Sterrebos vond enige bebouwing plaats. Aan de oostkant van de stad werd in 1903 het Typografengasthuis gebouwd.

5.3. Algemene uitbreidingsplannen na de Woningwet van 1902

Het uitbreidingsplan van Mulock Houwer

Met het van kracht worden van de Woningwet op 1 augustus 1902 werd de gemeente (onder andere) verplicht tot het maken van een algemeen uitbreidingsplan. Hiermee werd ir. J.A. Mulock Houwer belast, voormalig stadsbouwmeester van Deventer en sedert 1 oktober 1900 directeur van Gemeentewerken in Groningen.

Al op 5 december 1903 werd een ontwerp-plan bij de Raad ingediend, dat door B & W en de raadscommissie voor openbare werken al uitgebreid was besproken en geamendeerd. Tevens werd een aantal bezwaren ingediend door grondeigenaren die bang waren voor waardevermindering van hun grond.

Het plan werd naar aanleiding van de geringe kritiek enigszins aangepast. Hierbij kreeg het stratenpatroon een wat minder rechtlijnig karakter. Op 18 februari 1905 werd het plan opnieuw in de raad behandeld. Na nog enkele kleine wijzigingen werd het uiteindelijk op 22 september 1906 vastgesteld.

Het plan bestond uit een overzichtskaart (1:10.000), vijf plankaarten (1:2500) en een Memorie van Toelichting. Hoewel het het hele gemeentelijke grondgebied besloeg, waren voor grote delen alleen de hoofdverbindingswegen vastgesteld. De bestemming van de gronden was niet voor iedere vierkante meter in detail vastgelegd. Het plan had daardoor een globaal karakter en diende in feite steeds uitgewerkt te worden met behulp van deelplannen.

In het plan stond de vestiging van handel en industrie voorop. Pas als hiervoor de juiste voorwaarden zouden zijn geschapen, zou de aanleg van woonwijken aan de orde komen. Eén van die voorwaarden was volgens Mulock Houwer een goede infrastructuur. Hieraan werd dan ook veel aandacht geschonken.

De bedrijven waren vooral geprojecteerd aan de oostkant van de stad. Hiertoe was onder meer een nieuw verbindingskanaal tussen het Boter- en het Winschoterdiep gepland, dat het Damsterdiep en het Eemskanaal kruiste.

Aan weerskanten van een sluis in dit kanaal zouden havens aangelegd worden. In de buurt hiervan was ruimte vrijgehouden ten behoeve van een eindstation voor de stoomtrams die de verbinding met de provincie zouden gaan onderhouden. Ten oosten van het kanaal was een goederenspoorlijn geprojecteerd die naar het hoofdstation liep.

Eveneens ten behoeve van het bedrijfsleven werd in het westen van de stad een kanaal ontworpen dat de verbinding tussen het Hoendiep en het Verbindingskanaal, die via de Westerhaven liep, aanmerkelijk verbeterde.

Uitgestrekte woonwijken projecteerde Mulock Houwer ten noordwesten, ten westen en ten zuiden van de oude stad. Hoewel hij volgens eigen zeggen arm en rijk in elkaars onmiddellijke nabijheid wilde doen wonen, getuigt het plan daar niet van.

De arbeiders werden in de buurt van de bedrijven gehuisvest, dat wil zeggen met name in het noorden en (zuid)oosten. Ten westen en zuidwesten van de stad waren wijken voor de beter gesitueerden gepland.

Ook het gebied ten zuiden van de stad moest een luxe karakter krijgen. Hierbij werd echter een probleem gevormd door de armoedige Davidstraatbuurt, de straten ten noorden van het Sterrebos en de twee begraafplaatsen.

De verschillen tussen de arbeiders- en de luxere wijken zaten vooral in de rechtlijnigheid van het stratenpatroon, de breedte van de straten en de diepte van de bouwblokken.

Veel aandacht werd besteed aan de ontsluiting van de wijken. Hiertoe was om een groot deel van de stad een stelsel van brede boulevards gepland. Dit geheel zou als ringweg moeten fungeren. Ook binnen de wijken was veel aandacht geschonken aan de verkeersafwikkeling. De straten varieerden in breedte, al naar gelang het belang voor het verkeer.

Sommige straten werden extra breed gemaakt teneinde in de toekomst de aanleg van tramlijnen mogelijk te maken. Dit gold ook voor de weg langs de spoorlijn richting Delfzijl. Hier was de achterliggende gedachte echter een eventuele ophoging van het spoor in de toekomst. Op deze manier werd alvast ruimte gereserveerd voor de taluds van een spoordijk.

Behalve met de belangen van handel en industrie, een goede ontsluiting en de huisvesting van meer- en mindergegoeden, had Mulock Houwer ook te maken met de afwatering en met eisen omtrent de vorm en afmeting van de bouwblokken. Hierdoor waren de keuzemogelijkheden beperkt. Dit werd nog versterkt door de aanwezigheid van een aantal waterwegen

die in veel gevallen de richting van de straten bepaalde. Het uitbreidingsplan van Mulock Houwer vormde een globaal kader voor de toekomstige uitbreidingen van de stad. Doordat het niet al te gedetailleerd was, bestond de mogelijkheid om het met deelplannen verder uit te werken. Het belangrijkste was echter dat de verschillende delen van de stad een bestemming kregen en dat er zodoende een eind kwam aan het onbeteugelde bouwen zonder plan.

Wijzigingen van het plan van Mulock Houwer

Behalve kleinschalige wijzigingen als gevolg van de vele deelplannen vonden ook meer ingrijpende wijzigingen van het uitbreidingsplan plaats. Het betrof hier onder meer herzieningen die noodzakelijk werden door vergroting van het gemeentelijk grondgebied als gevolg van grenswijzigingen. Zo werd in 1910 een stuk van de in het noorden gelegen gemeente Noorddijk geannexeerd. Op 1 januari 1912 werd een deel van de gemeente Hoogkerk aan Groningen toegevoegd. Drie jaar later werd de grens met de gemeente Haren verlegd van het Helperdiep naar de Esserweg. Met name in het laatste geval moest het plan van 1906 behoorlijk uitgebreid worden.

Ook het plan voor de oostzijde van de stad onderging een ingrijpende wijziging (1918). Dit gebied werd in het herziene plan grotendeels gereserveerd voor arbeiderswoningen, waaraan meer behoefte bleek te bestaan dan aan ruimte voor bedrijvigheid. Bovendien was de herziening noodzakelijk geworden in verband met uitbreidingsplannen van het Academisch Ziekenhuis.

Langzamerhand werd het oorspronkelijke plan op zoveel onderdelen gewijzigd dat het totaalbeeld grotendeels verloren ging. Nog tot ver in de jaren twintig vormde het plan van Mulock Houwer (formeel) het kader voor de uitbreidingen. Uiteindelijk was de behoefte aan een geheel nieuw uitbreidingsplan zo groot dat tot het maken daarvan opdracht werd gegeven. Mulock Houwer speelde hierbij geen rol meer; hij was in 1923 reeds opgevolgd door H.P.J. Schut.

Een geheel nieuw uitbreidingsplan

De nieuwe directeur Gemeentewerken H.P.J. Schut kreeg de opdracht een nieuw uitbreidingsplan voor te bereiden. Als adviseur werd H.P. Berlage aangetrokken.

Behalve de behoefte aan samenhang waren er nog een aantal factoren die een nieuw uitbreidingsplan noodzakelijk maakten. Ten eerste was er het 'spoorwegvraagstuk'. Een uit 1918 daterend plan van de Staats Spoorwegen voor de aanleg van nieuwe spoorlijnen en een groot emplacement maakte volgens het gemeentebestuur een regelmatige stadsuitleg onmogelijk. In het nieuwe uitbreidingsplan zou

dit probleem opgelost worden.

De stad zelf had plannen voor de aanleg van een centrale riolering. Voor het bepalen van de ligging van de riolen was echter inzicht nodig in de toekomstige ontwikkeling van de stad. Ook hieraan zou met een nieuw uitbreidingsplan kunnen worden voldaan.

Een andere factor werd gevormd door het plan van de provincie om de vaarweg van Groningen naar Lemmer te verbeteren. Dit plan voorzag in een kanaal om de noord- en oostkant van de stad, dat verder naar het westen met het Hoendiep samenkwam. Ook was in het verlengde hiervan (voornamelijk ten behoeve van de afwatering) een kanaal gepland van het Eemskanaal naar het Winschoterdiep.

In 1928 was de eerste versie van het plan gereed. Net als in het plan van Mulock Houwer was veel aandacht besteed aan de infrastructuur, die als het ware het kader vormde voor de uitbreidingen. Ook dit plan bestond uit een overzichtskaart en enkele deelkaarten.

De door de provincie ontworpen kanalen werden in het nieuwe plan opgenomen. De terreinen aan weerszijden van deze waterwegen kregen een bestemming als industriegebied.

Aan de

zuidzijde van het Eemskanaal waren twee grote havens gepland. Het Gorecht- en Oosterhamrikkanaal, beide gegraven op basis van eerdere plannen, zouden een verbinding krijgen met het geplande omsnijdingskanaal. Dit was noodzakelijk in verband met de bereikbaarheid van de gasfabriek.

In het plan van 1928 was het spoorwegplan van 1918 in gewijzigde vorm opgenomen. Er zouden twee nieuwe spoorlijnen aangelegd worden: één ten zuiden en zuidwesten van de stad met een aftakking die aan zou sluiten op de lijn naar Delfzijl; en één aan de oostkant van de stad, tussen de lijnen naar

Winschoten en Delfzijl, ten behoeve van de ontsluiting van de industrie- en haventerreinen in het oosten en noordoosten van de stad.

Ook de wegenstructuur vormde een belangrijk onderdeel van het plan. Rond de stad waren op verschillende afstanden twee ringwegenstelsels geprojecteerd. De reeds aanwezige invalswegen kregen de functie van radiaalwegen. Alleen de weg langs het Damsterdiep zou enigszins in noordelijke richting verlegd worden en via de Dirk Huizingastraat en een doorbraak over het terrein van het Academisch Ziekenhuis aansluiten op de Nieuwe Sint Jansstraat.

Daarnaast zou vanuit het noordoosten de Jacobijnerweg, toentertijd niet meer dan een landweggetje, een belangrijke verkeersfunctie krijgen. Deze zou via het (latere) Bodenterrein aansluiten op de W.A.

Scholtenstraat. In zuidelijke richting was een nieuwe toegangsweg gepland, die aan zou sluiten op het Emmaplein.

Wat de bebouwingwijze betreft, was het plan niet volledig uitgewerkt. De straten waren overwegend noord-zuid gericht en vormden op wijkniveau in veel gevallen een symmetrisch patroon.

Overhoeken en open ruimtes als gevolg van terugspringende rooilijnen zouden beplant worden. De bredere (hoofd)wegen zouden van laanbeplanting worden voorzien. Ook waren er grootschalige groenvoorzieningen geprojecteerd. Zo zou het Stadspark uitgebreid worden met onder andere sportterreinen. Ook in het noordoosten was een plantsoen voorzien, onder andere een lange strook tussen de woonbebouwing en het industriegebied. Hier en op enkele andere plaatsen was tevens ruimte gereserveerd voor sportvelden.

Het plan van 1928 werd niet door de gemeenteraad vastgesteld, omdat het te weinig gedetailleerd en te ambitieus werd gevonden. Het laatste gold met name voor de geplande spoorlijn aan de zuidwestkant van de stad, die de afwikkeling van het overige verkeer en een verdere ontwikkeling van de stad in die richting ernstig belemmerde. Bovendien ging ook de N.S. niet akkoord met de voorgestane oplossing.

In 1932 was een nieuwe versie van het plan gereed (zie figuur 14). De belangrijkste wijziging bestond uit het schrappen van

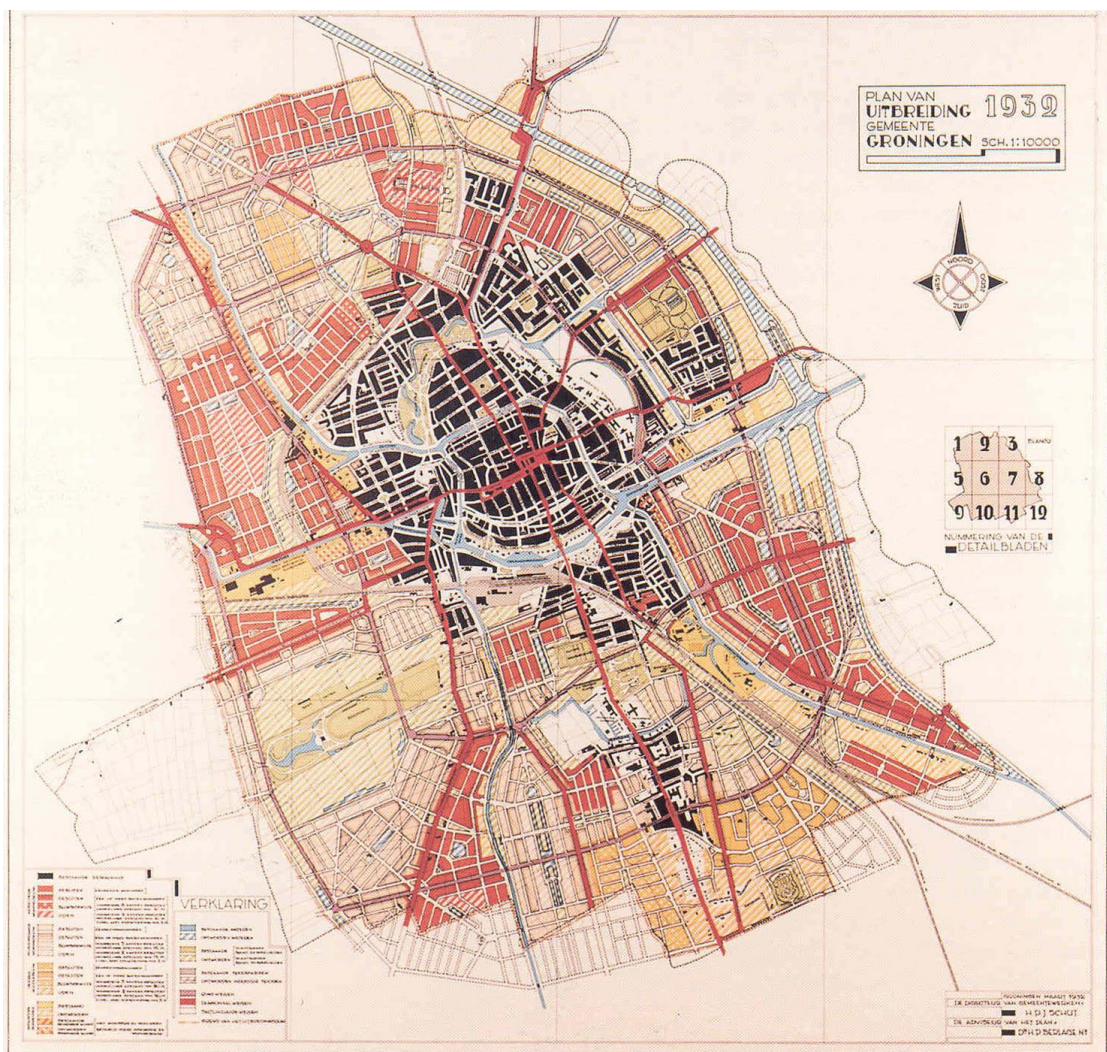
de nieuwe spoorlijnen, met uitzondering van die ter ontsluiting van de industrie- en haventerreinen. Mede hierdoor was ook de geplande bebouwing ten noordwesten van het Stadspark, waar veel kritiek op was geleverd, niet meer opgenomen. Voor het overige was de nieuwe versie slechts op details gewijzigd en betrof het in feite een uitwerking van het plan van 1928.

Ook over het plan van 1932 kon men geen overeenstemming bereiken. Met name de toenmalige burgemeester Bloemers vond het plan nog steeds te ambitieus. Hij baseerde zijn mening op nieuwe, veel nauwkeuriger demografische prognoses die gemaakt waren naar aanleiding van het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (1934).

In 1934 besloot de gemeenteraad dat het plan herzien diende te worden. Schut moest het nu zonder Berlage doen, deze was inmiddels overleden.

Uiteindelijk werd in april 1936 door de gemeenteraad een nieuw uitbreidingsplan vastgesteld, dat een veel kleiner oppervlak betrof dan de vorige plannen. Het ging evenwel nog steeds uit van een toekomstig inwonertal van ongeveer 220.000. Deze versie van het plan werd vanwege de invloed

van de burgemeester bekend als het "Plan Bloemers-Schut". De verkleining van het oppervlak was de belangrijkste wijziging ten opzichte van de plannen van 1928 en 1932. De bestemming van de gronden en de loop van de hoofdverkeerswegen bleven in hoofdzaak hetzelfde. De groenvoorzieningen in het plan waren gecombineerd met de radiaalwegen zodat groene "scheggen" zouden ontstaan, die de stad diep zouden binnendringen. De binnenste ringweg was geprojecteerd op de plek van de huidige zuidelijke ringweg. Langs een deel ervan was ook een groene gordel voorzien, zodat het Sterrebos met het Stadspark verbonden zou worden.



Figuur 14 Het plan van uitbreiding van 1932

Een jaar na de vaststelling door de gemeenteraad werd het plan op grond van technische bezwaren door Gedeputeerde

Staten alsnog afgekeurd. De belangrijkste bezwaren betroffen de breedte van de hoofdstraten, het tracé van de ringwegen en de verdeling van de woningen.

In 1938 ging de gemeente in beroep bij de Raad van State. Het resultaat hiervan was dat het plan alsnog goedgekeurd werd, met uitzondering van enkele nauwkeurig omschreven gebieden. Om de uitgesloten gebieden toch in het plan te krijgen, werd in 1939 een herziene versie van het plan van 1936 ingediend. De goedkeuring hiervan volgde in september 1940. Dit betekende niet meer dan een formele afronding, want al ruim tien jaar volgde de ontwikkeling van de stad in grote lijnen de eerdere plannen.

5.4. De ontwikkeling van de stad 1906-1940

Algemeen

Tot het eind van de jaren twintig ontwikkelde de stad zich in grote lijnen volgens het uitbreidingsplan van J.A. Mulock Houwer uit 1906 en de wijzigingen hiervan. Wat de infrastructuur betreft, werd het plan vrijwel geheel uitgevoerd. Van de vestiging van industrie en bedrijvigheid op de daarvoor gereserveerde plaatsen kwam echter in het algemeen niet zoveel terecht. Dit gold met name voor het gebied ten (noord)oosten van de stad.

Terwijl door enkele woningbouwverenigingen aanvankelijk slechts op kleine schaal werd gebouwd, nam de particuliere bouw in de jaren tot de Eerste Wereldoorlog vrij snel af. Na 1918 groeide het aantal woningbouwverenigingen sterk en ging ook de gemeente zelf woningen bouwen.

Zo werd een begin gemaakt met de aanleg van een gordel van nieuwe wijken rond de binnenstad. De gemeente zorgde hierbij in enkele gevallen voor gunstige voorwaarden. Zo vond tussen 1910 en 1914 een moeizame onteigening plaats van 60 hectare grond aan de oostkant van de stad. Daarnaast werd het grondgebied van de gemeente vergroot door verschillende grenswijzigingen (zie 5.3.).

De nieuwe wijken werden in meer of mindere mate aangelegd volgens het plan van Mulock Houwer. De Oranjebuurt is de enige wijk die (vrijwel) geheel overeenkomt met het plan.

Aan de westzijde van het Boterdiep werd vanaf 1910 de Bedumerwegwijk met 'De Hoogte' gebouwd. Tussen het Boterdiep en de Korreweg ontstond na de Eerste Wereldoorlog de Indische Buurt. De gemeente gaf in 1919 de aanzet tot het ontstaan van de Oosterparkwijk. In de Oranjebuurt en de Zeeheldenbuurt lag het initiatief vanaf 1918 bij verschillende woningbouwverenigingen. De Concordiabuurt en de Grunobuurt werden vanaf de jaren twintig vrijwel geheel door woningbouwverenigingen gebouwd. In het noordelijk deel van de Schildersbuurt en in Helpman waren het voornamelijk particulieren die voor

de woningproductie zorgden.

Hoewel ook al eerder op beperkte schaal door particulieren werd gebouwd, nam vooral na het midden van de jaren twintig de particuliere woningbouw weer toe. Deze ontwikkeling viel samen met de groeiende behoefte aan, en uiteindelijk ook de totstandkoming van het nieuwe uitbreidingsplan.

Omdat het nieuwe plan pas na diverse aanpassingen in 1940 officieel van kracht werd, was het in de laatste tien jaar voor de Tweede Wereldoorlog van minder invloed dan het plan van Mulock Houwer op de periode ervoor. Toch zijn enkele

elementen uit het plan wel herkenbaar in de ontwikkeling van de stad tot 1940. Behalve de aanleg van het Van Starckenborghkanaal, het noordelijk deel van het Oosterhamrikkanaal en het Oosterpark, betreft dit het laatste (vooroorlogse) deel van de Oosterparkwijk en met name het grootste, westelijke deel van de Zeeheldenbuurt.

De grootste invloed had het nieuwe uitbreidingsplan echter op de naoorlogse ontwikkeling van de stad (zie 5.5.).

Infrastructuur

In 1907-1908 werd door de provincie het Eendrachtskanaal gegraven. Dit kanaal was ontworpen door J.A. Mulock Houwer en zorgde voor een directe verbinding tussen het Hoendiep en de kanalen in zuidelijke en oostelijke richting. Aan weerskanten van het nieuwe kanaal ontstond enige kleinschalige bedrijvigheid en werden pakhuizen en kantoren gebouwd.

Ten noordoosten van de stad werd in 1919 begonnen met de aanleg van het Gorechtkanaal. Ook dit kanaal was ontworpen door Mulock Houwer, die zich hierbij liet inspireren door enkele plannen die rond de eeuwwisseling waren gemaakt door de Commissie van Openbare Werken. In het plan van 1906 liep dit kanaal in westelijke richting, door de huidige Korrewegwijk, verder tot aan het Boterdiep. In een gewijzigde versie van het plan (1918) was tevens een verbinding tussen dit kanaal en het restant van de stadsgracht opgenomen. Met het graven hiervan werd enkele jaren later begonnen.

In 1924 was de nieuwe verbinding tussen het Damster- en Boterdiep, bestaande uit de zuidelijke delen van het Gorecht- en Oosterhamrikkanaal, een feit. Hierdoor kon in 1925 de oostelijke stadsgracht, tot dan toe fungerend als verbindingskanaal, gedempt worden. Onmiddellijk hierna werd, met een wijde boog om het terrein van het Academisch Ziekenhuis, de Petrus Campersingel aangelegd. Het noordwestelijk deel van het Gorechtkanaal is uiteindelijk nooit gegraven.

Ontstond langs het Oosterhamrikkanaal op zeer bescheiden schaal nog enige bedrijvigheid, van de geplande

industriële en handelsactiviteiten langs het Gorechtkanaal kwam in het geheel niets terecht. Daarvoor werd de bouw van woningen te belangrijk gevonden. Bovendien werd al snel duidelijk dat het kanaal haar functie binnen afzienbare tijd zou verliezen als gevolg van de geplande aanleg van het Van Starckenborghkanaal

Aan het begin van de jaren dertig werd inderdaad begonnen met het graven van het Van Starckenborghkanaal. Het initiatief voor dit nieuwe omsnijdingskanaal kwam van provinciale zijde en was opgenomen in het nieuwe uitbreidingsplan voor de stad uit 1928. Hierin was ook een verbinding met het Gorechtkanaal gepland. Met het graven hiervan (het noordelijk deel van het Oosterhamrikkanaal) werd al snel begonnen, zodat in 1933 het

Boter- en het Damsterdiep bij de kruisingen met het toekomstige kanaal konden worden afgedamd. De Oostersluis werd in 1935-1936 gebouwd. In 1938 was het Groningse deel van het Van Starckenborghkanaal voltooid.

Het spoorwegennet rond de stad bleef zoals het er al sinds 1884 lag. Ook aan het wegennet veranderde weinig. Wel werden in de loop van de jaren de bestaande wegen verbeterd en werden, met name in de jaren dertig, veel bruggen vervangen.

Behalve aan verbetering van de verkeersinfrastructuur werd ook gewerkt aan betere voorzieningen op het gebied van de hygiëne.

In 1912 werd een gemeentelijk waterleidingnet in gebruik genomen. Vijf jaar later werden de aandelen van de particuliere onderneming, die sinds 1878 de watervoorziening verzorgde, overgenomen. Langzamerhand verdwenen vervolgens de particuliere putten en pompen.

Een andere belangrijke verbetering werd in gang gezet met het besluit tot de aanleg van een centrale riolering met een persleiding naar zee (1925). In 1926 werd 24 kilometer riolering aangelegd en in de vier jaren daarna ruim 40 kilometer. In 1940 bedroeg de totale lengte van het rioolstelsel zo'n 160 kilometer.

Aan het Damsterdiep werd in 1928 het hoofdrioolgemaal gebouwd, in het Stadspark kwam een hulpgemaal. Bij overvloedige regenval kon via nooduitlaten het overtollige water geloosd worden op openbare wateren. Hiertoe werden, veelal als onderdeel van grootschaliger groenvoorzieningen, ook vijvers aangelegd met daaromheen gazons en heesters.

Bijkomend voordeel van de aanleg van de riolering was dat veel straten konden worden voorzien van een nieuwe bestrating. Daarnaast was het als gevolg van de verbeterde afwatering niet langer noodzakelijk bouwterreinen

drastisch op te hogen.

Tenslotte dienen nog twee grootschalige groenvoorzieningen genoemd te worden.

* In 1909 werd op initiatief van de industrieel J.E. Scholten de "Vereeniging Het Stadspark" opgericht. Hierdoor kwamen plannen voor de aanleg van een groot park, die reeds vlak na de eeuwwisseling gemaakt werden maar niet opgenomen waren in het uitbreidingsplan van 1906, in een stroomversnelling. Mulock Houwer maakte alsnog een ontwerp voor een park, dat gesitueerd werd in het laaggelegen gebied ten zuidwesten van de stad. Voor de uitwerking en uitvoering van het plan werd de Haarlemse tuin- en landschapsarchitect L.A. Springer aangetrokken. In 1913 werd begonnen met de aanleg. De eerste plannen waren aan het begin van de jaren twintig voltooid. Vervolgens werd het park in de jaren twintig uitgebreid met onder andere enkele sportterreinen.

* Op basis van het uitbreidingsplan van 1932 werd ook in het noordoosten van de stad een park aangelegd: het Oosterpark. De aanleg hiervan was in 1932 begonnen met een aantal sportvelden. De rest van het park werd in de jaren daarna aangelegd in het kader van de werkverschaffing.

Woningbouw

Na de vaststelling van het plan van Mulock Houwer ging de bouwpraktijk aanvankelijk op dezelfde voet verder als in de periode daarvoor. Particulieren bouwden woningen langs vaak door hun zelf aangelegde straten. Wel werden de ingediende plannen voortaan getoetst aan het uitbreidingsplan.

Op deze manier werd onder andere gebouwd in de Oosterpoort (Van Sijsenplaats en omgeving), ten noorden van het Sterrebos, ten westen van de Paterswoldseweg en in de Noorderplantsoenbuurt (Kloosterstraat, Tuinbouwstraat, Akkerstraat en Koolstraat).

Langzamerhand verminderde de particuliere bouwactiviteit. De toegenomen kwaliteitseisen leidden tot hogere bouwkosten en lagere opbrengsten. Toen in 1914 de Eerste Wereldoorlog uitbrak, waardoor de bouw van woningen extra bemoeilijkt werd, was de particuliere woningbouw vrijwel tot nul gereduceerd. Hierin kwam de volgende tien jaar weinig verandering.

Inmiddels waren in 1908 op basis van de Woningwet een tweetal woningbouwverenigingen opgericht. De "**N.V. Volkshuisvesting**" bouwde aan de Bedumerstraat de eerste woningwetwoningen van Groningen (±1910). De "**Vereeniging tot opruiming en verbetering van slop- en gangwoningen**" hield zich in het begin vooral bezig met het opknappen van

woningen, bijvoorbeeld in de Oosterpoort (Houtzagersteeg). Door de afnemende particuliere bouwactiviteit en de vooralsnog geringe activiteiten van de verenigingen werd de woningnood steeds groter. De gemeente droeg hier zelf (onbedoeld) aan bij door, op basis van de kwaliteitseisen die voortkwamen uit de Woningwet, op grote schaal woningen onbewoonbaar te verklaren.

Al in 1908 was in de gemeenteraad voorgesteld om als gemeente daarom zélf woningen te gaan bouwen. Het voorstel werd pas in 1912 besproken en afgewezen. Wel werd toen besloten om extra steun te geven aan (nieuw op te richten) woningbouwverenigingen. Twee jaar later was de woningnood echter reeds zo ernstig dat de gemeente toch overging tot de bouw van enkele woningen aan de Meeuwerderweg. Bovendien werd het onbewoonbaar verklaren van woningen gestaakt. In 1915 tenslotte vroeg en kreeg het gemeentebestuur toestemming om zoveel (nood)woningen te bouwen als nodig werden geacht. Met uitzondering van enkele exemplaren in de oosterpoort kwam hiervan als gevolg van de Eerste Wereldoorlog voorlopig weinig van terecht.

Mede als gevolg van het besluit tot het geven van gemeentelijke steun ontstond een groot aantal nieuwe woningbouwverenigingen. De in 1914 opgerichte **"Maatschappij tot verbetering van woningtoestanden"** startte voortvarend met de bouw van een aantal woningen aan de Bedumerstraat en -weg, die al in 1915 opgeleverd werden. In de resterende oorlogsjaren lag ook de produktie van deze vereniging echter geheel stil.

Pas na afloop van de Eerste Wereldoorlog kwam de sociale woningbouw goed op gang. De hausse in de produktie lag tussen 1920 en 1924. Zo bouwde het al in 1914 opgerichte christelijke **"Patrimonium"** aan de Meeuwerderbaan, de Radijsstraat, in de Oranjebuurt en later nog aan de Lorentzstraat. De vereniging **"Ons Belang"** (1918) bouwde in de Oranjebuurt, aan de Tuinbouwstraat en aan de Petrus Hendrikszstraat.

In Helpman waren twee verenigingen actief: **"Vereeniging Tuinstad"** (in 1918 opgericht op initiatief van de "Maatschappij") en **"Groningsche Woningbouw"** (1919). Beide bouwden voor de wat beter gesitueerden met de bedoeling op die manier goedkope woningen vrij te krijgen voor het armere deel van de bevolking.

De in 1919 opgerichte Rooms Katholieke woningbouwvereniging **"Concordia"** bouwde twee complexen aan de westkant van de Moesstraat, buiten de spoorlijn richting Delfzijl. Aan het eind van de jaren dertig was deze vereniging nog actief in de Oosterparkwijk.

Woningbouwvereniging **"Gruno"**, in 1919 opgericht door

ambtenaren van de Staatsspoorwegen, bouwde in de jaren twintig op een terrein tussen de Paterswoldseweg en het Noordwillemskanaal (het noordelijk deel van de Grunobuurt) en ten westen van de Paterswoldseweg (Abel Tasmanstraat). Eind jaren dertig werd door Gruno nog in Kostverloren gebouwd.

Ook in 1919 werd de arbeiderswoningbouwvereniging "**Groningen**" opgericht. Deze bouwde in de Oosterparkwijk een groot aantal woningen.

De in 1920 opgerichte vereniging "**Samenwerking**" bouwde vlak na de oprichting een aantal woningen in de Oranjebuurt. Enkele jaren daarna werd gebouwd ten oosten van de Moesstraat, buiten de spoorlijn naar Delfzijl.

Tenslotte werd, ook in 1920, woningstichting "**De Voorzorg**" opgericht. Deze kwam, vergeleken met de andere instellingen, echter tot de bouw van slechts een gering aantal woningen.

Behalve de bouwactiviteiten van de nieuwe verenigingen en stichtingen droegen ook de hernieuwde activiteiten van de "N.V. Volkshuisvesting", de "Vereeniging" en de "Maatschappij" bij aan de enorme produktie van woningen na Eerste Wereldoorlog. De eerste twee bouwden een groot deel van de Indische Buurt. Laatstgenoemde (die later het bezit van de "Vereeniging" overnam) bouwde in twee fasen het tuindorp 'De Hoogte', alsmede verschillende complexen in de Oranjebuurt en de Oosterparkwijk.

Ook de gemeente begon na de Eerste Wereldoorlog op behoorlijke schaal woningen te bouwen. In 1918 besloot de gemeenteraad tot de bouw van 68 semi-permanente en 29 houten noodwoningen. Dit complex, later het "Rode Dorp" genoemd, werd een jaar later gebouwd in de weilanden achter het in aanleg zijnde Gorechtkanaal.

Vervolgens kondigde de gemeente aan in dit gebied ("Plan Oost") 2000 arbeiderswoningen te willen bouwen. Toen hiervan in 1920 zo'n 200 gerealiseerd waren, stakte de gemeentelijke produktie een aantal jaren. Pas tussen 1926 en 1928 werden nog ruim 700 woningen gebouwd, zodat uiteindelijk ongeveer de helft van het geplande aantal gerealiseerd werd.

In totaal werden in de periode 1915-1940 door gemeente en woningbouwverenigingen ruim 7000 woningen gebouwd.

Hoewel de woningbouwverenigingen ook na het midden van de jaren twintig wel bleven bouwen, werd het grootste deel van de woningproduktie in de laatste 15 jaar voor de Tweede Wereldoorlog gerealiseerd door particulieren. Behalve (delen van) wijken (Korrewegwijk-zuid, Oranjebuurt, Schildersbuurt, Zeeheldenbuurt, Helpman)

betrof dit ook bebouwing langs hoofdverkeersroutes
(Damsterdiep, Petrus Campersingel, Korreweg, Hoendiep,
Paterswoldseweg, Parkweg).

6. Ontwikkelingen na 1945

6.1. Algemeen

In 1945 bedroeg het aantal inwoners van de stad 128.828. Dit aantal nam in de volgende decennia gestaag toe tot een maximum van ruim 171.000 in 1971. In de jaren zeventig nam de bevolkingsomvang af tot ruim 160.000. De jaren tachtig lieten weer een groei zien tot ongeveer 168.000. De laatste jaren is het aantal inwoners vrijwel stabiel.

In de eerste tien jaar na de Tweede Wereldoorlog kwam de woningbouw moeizaam op gang. Behalve een tekort aan allerlei bouwmaterialen was ook de grote inspanning met betrekking tot de wederopbouw van de Grote Markt hier debet aan.

Halverwege de jaren vijftig nam de produktie van woningen echter sterk toe. Tot het begin van de jaren zeventig behield de bouw van woningen de hoogste prioriteit.

Vervolgens verschoof de aandacht naar de bestaande stad en werd stadsvernieuwing het belangrijkste thema. Als gevolg van de status als 'groeistad' werden er echter ook nog steeds nieuwe woningen gebouwd.

In de jaren tachtig daalde de woningproduktie en kwam het accent te liggen op het beheer van de inmiddels gedeeltelijk vernieuwde stad. Ook ontstond een toenemende aandacht voor het functioneren van de binnenstad.

6.2. De binnenstad

Bij de bevrijding van Groningen was een groot deel van de bebouwing rond de Grote Markt verwoest. Alleen de zuidzijde kwam ongeschonden uit het geweld tevoorschijn. Door de Delftse hoogleraar M.J. Granpré Molière werd een Wederopbouwplan gemaakt, dat vrij ingrijpend werd gewijzigd op basis van amendementen door de bevolking.

De uitgangspunten van het uiteindelijke plan waren dat de markt open moest blijven voor het verkeer, dat ze als schakel in de er op uitkomende winkelstraten een levend centrum moest worden, dat die winkelstraten hun visuele contact met het plein moesten behouden en dat het oude stadhuis de zetel van het gemeentebestuur moest blijven en ten behoeve van het ambtenarenapparaat diende te worden uitgebreid.

De realisering van het plan leidde onder meer tot het vrijwel geheel verdwijnen van de Waagstraat en de Guldenstraat als zelfstandige ruimtes ten opzichte van de Grote Markt. Het nieuwe gedeelte van het stadhuis, dat via een luchtbrug werd verbonden werd met het oude deel, werd

ontworpen door het hoofd van het Gemeentelijk Bureau Wederopbouw, H.J. Vegter.

Verder werden de noord- en oostwand van de Grote Markt door middel van nieuwbouw teruggelegd en werd achter de noordwand een nieuw pleintje geschapen, het Kwinkenplein. Met de aanleg van de Kreupelstraat ontstond een nieuwe toegangsweg naar de Grote Markt. Door deze ingrepen kwam de Martinitoren geheel los te staan van de pleinbegrenzende bebouwing.

In de jaren vijftig en zestig vond ook op andere plaatsen grootschalige nieuwbouw plaats. Deze hield over het algemeen meer een visuele dan een structuurwijziging in, bijvoorbeeld aan het Hereplein, het gebouw van de GG & GD aan de Winschoterkade en het Alfagebouw aan de Grote Kruisstraat (dat een onderdeel was van grootscheepse plannen van de universiteit).

In het proces van 'cityvorming', dat in Groningen vrij beperkt bleef, leidde functieverlies en sloop van economisch minder sterke delen van de binnenstad op beperkte schaal tot structurele wijzigingen. Zo werd in 1962 de Westerhaven gedempt ten behoeve van het verkeer. Een structuurplan voor de binnenstad uit 1969, dat een verdergaande 'cityvorming' inhield, werd niet aanvaard door de gemeenteraad.

Vanaf de jaren zeventig stond, als reactie op de 'cityvorming', de stadsvernieuwing centraal. Hierbij gold (en geldt) de bestaande stedenbouwkundige structuur in het algemeen als uitgangspunt voor verbetering en herstel. Dat neemt niet weg dat hier en daar de structuur toch enigszins gewijzigd werd. Zo ontstond bij de nieuwbouw van woningen tussen de Agricolastraat en de Oostersingel een extra verbinding tussen beide straten. De nieuwbouw voor de kunstacademie "Minerva" zorgde ervoor dat het Gedempt Zuiderdiep aan de westkant visueel werd afgesloten.

Ook het Verkeerscirculatieplan uit het midden van de jaren zeventig kan gezien worden in het kader van de stadsvernieuwing. Hiermee werd één van de uitgangspunten van het Wederopbouwplan teniet gedaan: de Grote Markt werd autovrij gemaakt.

In de jaren tachtig bleek de toegenomen aandacht voor de binnenstad uit het nieuwe structuurplan uit 1987, waarin een aantal gebieden extra aandacht kregen. Behalve het stadscentrum betrof dit onder meer ook de Verbindingskanaalzone en het gebied Oosterhaven-AZG-Bodenterrein. In het laatstgenoemde gebied werd al enkele jaren gewerkt aan de nieuwbouw van het Academisch Ziekenhuis. In de jaren tachtig werd daarnaast, als

onderdeel van de Verbindingskanaalzone, begonnen aan de grootschalige nieuwbouw in het stationsgebied. Beide projecten betekenen in hoofdzaak een visuele wijziging. Voor het stadscentrum werd een apart plan gemaakt, dat in 1989 werd vastgesteld: het Plan van Aanpak voor de Binnenstad. Hieruit vloeiden een aantal grote bouwprojecten in de binnenstad voort, waarvan momenteel een deel in voorbereiding en een deel in uitvoering is. Het plan voor het nieuwe museum in het Verbindingskanaal is het enige dat op korte termijn zal worden uitgevoerd én een wijziging van de stedelijke structuur inhoudt. Indirect is ook het recente Waagstraatproject een uitvloeisel van het Plan van Aanpak. Dit project betekent, na de Wederopbouw, opnieuw een ingrijpende wijziging van het gebied achter het oude stadhuis. Een andere indicatie van de speciale aandacht voor de kwaliteit van de binnenstad is het recente plan "Ruimte voor Ruimte". Hierin draait het om de verhoging van die kwaliteit door herinrichting en opschoning van de openbare ruimte

Tenslotte dient vermeld te worden dat de binnenstad, inclusief het Noorderplantsoen en het zuidelijke singelgebied, in 1991 is aangewezen als beschermd stadsgezicht ingevolge artikel 20 van de Monumentenwet 1961. Dit betekent dat het aangewezen gebied als geheel een bepaalde waarde vertegenwoordigt en als zodanig beschermd moet worden.

6.3. De uitbreidingen

De uitgangspunten van het plan van voor de Tweede Wereldoorlog kwamen overeen met de vooral na 1945 in zwang rakende "wijkgedachte", die, zeer in het kort, inhoudt dat het creëren van een nieuw woongebied ook het creëren van een nieuwe woongemeenschap betekent. Uit het vooroorlogse plan blijkt dat de ontworpen wijken inderdaad meer inhielden dan slechts stratenplannen. Zo waren daarin ook (groen)voorzieningen opgenomen. Bij de uitvoering diende bovendien naar verlevendiging gestreefd te worden door afwisseling in de vormgeving.

Aan dit laatste aspect werd in de periode na de Tweede Wereldoorlog geringe aandacht besteed. Kenmerkend waren de strokenbouw en de bouw van flats met portiektrappen of galerijen. De uitgangspunten van de wijkgedachte werden wel gevolgd waar het de concentratie van winkels in buurt- en wijkcentra en de aanleg van groenvoorzieningen betrof.

De eerste jaren na de bevrijding werd bij de ontwikkeling van de stad het uitbreidingsplan van voor de Tweede

Wereldoorlog gehanteerd. De vooroorlogse wijken werden afgemaakt. Dit gold behalve voor de noord(oost)elijke wijken (Bedumerwegwijk, Korrewegwijk en Oosterparkwijk) ook voor Kostverloren, de Zeeheldenbuurt en de Rivierenbuurt. De strook ten zuiden van het Van Starckenborghkanaal kreeg hierbij voor het grootste deel een woonbestemming, in tegenstelling tot de oorspronkelijke plannen, waarin op deze plaats industrie en bedrijvigheid was voorzien.

De woningen, die voor tweederde door woningbouwverenigingen gebouwd werden, kregen in vergelijking met de vooroorlogse woningen een hoog voorzieningenpakket, zoals centrale verwarming, centrale waskeukens, crèches en kinderspeelplaatsen. In totaal werden tussen 1945 en 1955 zo'n 6000 nieuwe woningen gebouwd.

Toen de oude wijken grotendeels afgebouwd, dan wel op papier ingevuld waren, ontstond langzamerhand behoefte aan een nieuw uitbreidingsplan, dat voortaan in de vorm van een 'structuurplan' moest worden gemaakt. Het eerste structuurplan voor de gemeente Groningen (1950) voorzag in een uitbreiding van de stad tot een inwonertal van 180.000. Hoewel nog slechts in het zuiden en noordwesten van de gemeente uitbreidingen voor woningbouw mogelijk waren, werd over grenswijzigingen niet gesproken.

Tussen 1955 en 1965 werden op basis van het eerste structuurplan de wijken Laanhuizen (waarmee al voor 1940 was begonnen), Corpus den Hoorn, De Wijert en Coendersborg gebouwd. In totaal werden in deze periode ruim 10.000 woningen gebouwd. Laanhuizen werd een woonbuurt op loopafstand van het centrum, nabij het Stadspark. De andere drie werden zelfstandige woonwijken met een eigen wijkcentrum. In Coendersborg werd uitsluitend voor de middeninkomens gebouwd.

Uitbreiding van de industrie, mede mogelijk gemaakt door stimulerende maatregelen van de rijksoverheid vond plaats aan de oostkant van de stad.

Op basis van een nieuwe demografisch prognose werd een nieuw structuurplan ontworpen dat in 1961 aan de gemeenteraad werd aangeboden. Dit plan voorzag in de groei tot circa 265.000 inwoners in het jaar 2000, een belangrijke uitbreiding van de werkgelegenheid in de industrie en de dienstensector, expansie van de Rijksuniversiteit en uitbreiding van de recreatieve voorzieningen.

Het plan diende tevens als basis voor een voorstel om de begrenzing van de gemeente te verruimen. In 1969 werd uiteindelijk een wet van kracht waarin een groei van het gemeentelijk grondgebied van 3000 hectare naar 9000

hectare werd geregeld. Hiertoe werden de gemeenten Hoogkerk en Noorddijk geannexeerd.

In het plan uit 1961 was de zuidoostzijde van de stad, tussen het Eemskanaal en het Winschoterdiep, bestemd voor uitbreiding van de industrie. Aan de noord- en westzijde zouden lichte industrie en diensten moeten komen.

De woongebieden waren geprojecteerd in het noordoosten, westen en zuiden. Hier waren tevens recreatieve voorzieningen gepland, namelijk repectievelijk twee grote parken en een vergroting van het Paterswoldsemeer. Verder zou ook het Stadspark uitgebreid worden.

In het noordwesten, aan weerskanten van het Reitdiep, was een nieuw universiteitscomplex van 200 hectare gepland. Tenslotte bevatte het plan een heel stelsel van stedelijke ringwegen en nieuwe rijkswegen.

Op basis van het structuurplan 1961 werden in het noorden van de stad drie woonwijken gebouwd: Paddepoel, Selwerd en Vinkhuizen. In tegenstelling tot de zuidelijke wijken vormden deze wijken een stadsdeel met een centraal winkelcentrum en enkele nevencentra. Ook kwam er relatief veel werkgelegenheid en waren de onderwijsvoorzieningen boven wijkniveau. Bovendien was het stadsdeel goed bereikbaar per trein.

In totaal werden tussen 1965 en 1975 meer dan 13.000 woningen gebouwd. De vraag naar grotere bouweenheden deed de woningcorporaties vaak besluiten de bouwstromen gezamenlijk uit te voeren.

De ontwikkelingen gingen zo snel dat er al in 1969 een nieuw structuurplan kwam. Op basis van de van rijkswege gestimuleerde groei van het noorden werd aan Groningen en de naaste omgeving een inwonertal van tussen de 250.000 en 500.000 toegedacht.

In het nieuwe plan werd de stad gezien als een gelede sectorenstad. Er waren drie nieuwe stadsdelen (twee in het noordoosten, één in het zuidwesten) en de uitbouw van Hoogkerk en Haren in opgenomen. Alle delen zouden van elkaar gescheiden worden door grote, naar binnen dringende groene scheggen. Voor het verkeer was een systeem bedacht met onder andere een ruit om vrijwel de gehele stad met daarbinnen een kleinere ring. Voor één van de noordoostelijke stadsdelen werd al vrij snel een afzonderlijk structuurplan uitgewerkt, dat capaciteit bood aan 45.000 tot 60.000 inwoners.

Aan het begin van de jaren zeventig werd echter duidelijk dat de toekomstverwachting veel te optimistisch was. De groei vond al vertraagd plaats en de vraag naar kwantiteit veranderde in een vraag naar kwaliteit.

Twee van de drie nieuwe stadsdelen werden geschrapt. Het derde, Noorddijk, werd teruggebracht tot iets meer dan 30.000 inwoners. De uitvoering hiervan startte in de jaren

zeventig met Lewenborg. Aan Beijum en Ulgersmaborg werd nog tot in de jaren tachtig gebouwd.

Bij het verkeerssysteem werd prioriteit gegeven aan de binnenstad (zie 6.2.) en aan de uitvoering van de ringwegen, die voor een deel verder naar buiten werden gelegd om geen schade te doen aan bestaande woongebieden. De grote verkeersruit verviel uiteindelijk.

De zuidelijke ringweg was al in 1970 voltooid, gedeeltelijk volgens een tracé dat al was opgenomen in vooroorlogse uitbreidingsplannen. De westelijke ringweg werd in 1979 in gebruik genomen. Ruim drie jaar later volgden de noordelijke ringweg en de Rijksweg richting Drachten. De oostelijke ringweg tenslotte werd in twee fasen (1984 en 1986) voltooid.

Behalve aan de infrastructuur voor het autoverkeer werd ook, in toenemende mate, aandacht besteed aan het fietsverkeer en het openbaar vervoer. Het gevolg hiervan was een verbetering en uitbreiding van het fietspadennet en de aanleg van speciale busbanen, zoals het Oosterhamriktracé.

De overschakeling van het hoge verwachtingspatroon naar een 'realiteitspatroon' aan het begin van de jaren zeventig betekende tevens een toenemende aandacht voor de bestaande stad. Het hiermee samenhangende idee van de 'compacte stad' werd geïntroduceerd in het Beleidsplan '76-'80.

Stadsvernieuwing vormde een zeer belangrijk thema gedurende de zeventiger en (de eerste helft van) de tachtiger jaren. In deze periode werden de binnenstad en de vooroorlogse wijken grondig opgeknapt. Daarbij ging het niet slechts om technische, maar ook om sociaal-economische, culturele en milieuhygiënische aspecten. Eind jaren tachtig was de stadsvernieuwing in de oude wijken voor een groot deel voltooid.

In 1987 werd een nieuw structuurplan vastgesteld, waarin de bestaande stad centraal werd gesteld. Het plan draait om het begrip 'stedelijke vernieuwing': een beleid waarin het beheren van de bestaande ruimte en het vernieuwen van functies hand in hand gaan. Konkreet hield dit in dat, naast de binnenstad, een aantal 'kansrijke' gebieden werden aangewezen waar het beleid zich op zou moeten concentreren: vijf 'intensiveringsgebieden' en een 'aandachtsgebied'.

Een uitvloeisel van het nieuwe structuurplan is onder meer het recente plan "De stad vernieuwt". Hierin worden de maatregelen genoemd die genomen dienen te worden voor het leefbaar houden van de naoorlogse wijken.

Ondanks de nadruk op de bestaande stad vinden in de

laatste jaren ook nog uitbreidingen plaats. Deze projecten, in het algemeen voor de wat hogere inkomens, zijn aangrenzend aan de oudere wijken gesitueerd of vullen een ruimte tussen verschillende delen van de stad op. Zo is en wordt de laatste jaren gebouwd aan de wijken Corpus den Hoorn-zuid, De Hunze, Hoornse Meer en Hoornse Park. Voor de komende jaren staat verder de aanleg van een groot 'stadsgewestpark' in het noordoosten van de stad op het programma.

BIJLAGE 5: Jongere bouwkunst in Groningen 1850-1940
(bronnen: Werkgroep Jongere Bouwkunst 1983,
Rita Overbeek en Taco Tel)

ALGEMEEN

Omstreeks 1850 lag de structuur van de Groninger binnenstad nog niet geheel vast. De geschiedenis van de bouwkunst en stedenbouw is altijd het verhaal van een proces dat voortdurend veranderingen laat zien, maar voor Groningen heeft dat voor het laatste kwart van de negentiende eeuw in versterkte mate gegolden.

De stad mocht na 1874 haar vestingwallen ontmantelen. Op de plaats van de wallen en dwingers kwamen aanzienlijke terreinen beschikbaar voor nieuwe gebruiksfuncties. De oostelijke stadsrand werd gebruikt voor de bouw van de gasfabriek en het Academisch Ziekenhuis, het noordwestelijke gedeelte voor het Noorderplantsoen en de zuidelijke strook voor woningbouw.

Het gevolg was dat er voor het eerst na de zeventiende-eeuwse stadsuitbreidingen van het Hortusgebied en een oostelijke strook weer gepland moest worden. Dit heeft ondermeer tot resultaat gehad dat Groningen met het nieuw aangelegde singellint met rotondes een voor Nederlandse begrippen nagenoeg ongekend fraai gebied van villa's en herenhuizen heeft gekregen.

De forse injectie van de bouwnijverheid had bovendien een aanzienlijke doorstroming tot gevolg, waardoor er meer "lucht" kwam in de dicht bevolkte binnenstad en daar ook vernieuwingen konden gaan plaatsvinden. Daarnaast ontstonden mogelijkheden om de infrastructuur te vernieuwen: verbetering van de verkeersvoorzieningen en de uitvalswegen na de sloop van de stadspoorten, aanleg van het Verbindingskanaal en verbetering van de Wester- en Oosterhaven en de aanleg van een veemarktterrein ten zuidoosten van de stad.

Tenslotte was het van belang dat er vanaf dat moment ook in het buitengebied gebouwd mocht gaan worden. Er was in de jaren 1860 in het Oosterpoortgebied al volkswoningbouw tot stand gekomen, maar na 1874 kon ook dit planmatiger opgezet worden.

STIJLEN

In de periode 1850-1940 zijn gedurende de eerste decennia (1850-1880) overwegend panden met lijstgevels tot stand gekomen. Vaak waren dit verbouwingen van oudere panden met topgevels en zadeldaken, die al dan niet met een halve verdieping werden verhoogd en afgesloten met een forse gevellijst.

Soms werd alleen de voorgevel, andere keren het hele pand vernieuwd. De lijstgevels van voor 1850 waren meestal gestuct en die mode zette zich nog een twintigtal jaren door. Maar er zijn ook veel lijstgevels die schoon metselwerk laten zien, al kregen de ramen wel gepleisterde omljstingen. De gepleisterde of schone lijstgevels zijn

in kwaliteit en aantal zeer kenmerkend voor de Groninger binnenstad geworden.

Was het lijstgevel-type een bouwtrant die een voortzetting was een vroegere periode, bij de classicistische bouwstijl was dat eveneens het geval. De meeste classicistische panden dateren uit de laatste twee decennia van de negentiende eeuw. Vroege voorbeelden zijn meestal gestuct en laten een eerder decoratieve, dan architectonische interpretatie van de klassieke vormtaal zien. Van dit laatste type bezit Groningen enkele curieuze en fraaie voorbeelden.

De andere neo-stijlen, die teruggaan op gotiek, renaissance en barok, zijn ook redelijk vertegenwoordigd en zijn ook tot stand gekomen in de laatste twee decennia van de vorige eeuw.

Met de mengstijl, het eclecticisme, zijn zij het meest geconcentreerd aan de singels ten zuiden van de binnenstad. De meest monumentale voorbeelden van de neo-stijlen zijn de Korenbeurs, de St. Jozefkerk, het N.S. station, het Academiegebouw, het Groninger Museum, de Stadsschouwburg en de natuurkundige laboratoria van de Universiteit.

Omstreeks 1900 namen de ontwerpers afscheid van de door de geschiedenis gelouterde, roemruchte bouwstijlen en zochten naar allerlei mogelijkheden tot onafhankelijke vernieuwing. Landelijk gezien was H.P. Berlage, die vele jaren lang stedenbouwkundig adviseur van de stad Groningen is geweest, een van de meest consequente vernieuwers. In de villa die hij aan de Ubbo Emmiusingel bouwde in opdracht van professor Heymans is zijn sober en degelijk functionalisme te onderkennen.

In Groningen kwamen verschillende bouwwerken in deze trant tot stand, maar er waren ook ontwerpers die de veel overdadiger Art Nouveau of Jugendstil volgden. In de meeste gevallen is het organische van de stijl tot uiting gekomen in toegevoegd ornament: tegeltableaus, reliëfs en zelden in de ruimtelijke geleiding of een wezenlijk nieuwe organisatie van de gevelopbouw of de plattegrond.

Na de Eerste Wereldoorlog kreeg de bouwtrant van de zogenaamde Amsterdamse School, het baksteenexpressionisme, in Groningen enkele aanhangers. Directeur Gemeentewerken S.J. Bouma was een opmerkelijk exponent van deze richting. Met scholen, straatmeubilair en andere openbare voorzieningen, maar ook met woon- en winkelhuizen en pakhuizen, die particuliere architecten ontwierpen, bezit Groningen na Amsterdam relatief de meeste bouwwerken in deze stijl. Complexgewijs gebouwde woongebieden in de stijl van de Amsterdamse School zijn te vinden in de Oranjewijk, de Bloemenbuurt in de Oosterparkwijk en het Bernoulliplein en omgeving in de Korrewegwijk.

In de jaren dertig is de bewegelijke overdaad van de Amsterdamse School geleidelijk aan versoerd. De bouwtrant werd zakelijker, de ruimtelijke organisatie helder en de gevelindeling eenvoudig. Er werden nieuwe bouwmaterialen gebruikt zoals stalen ramen, maar daarnaast bleef de traditie ook invloed uitoefenen: het bleef baksteenbouw.

Er is slechts één opmerkelijke uitzondering: het complex van de voormalige M.T.S. en Ambachtsschool (nu H.T.S.) aan het Bernoulliplein, dat tussen 1922 en 1924 is gerealiseerd door Ir. Jan Gerko Wiebenga. Het is het vroegste voorbeeld van het Nieuwe Bouwen (1920-1935) in Nederland: produkt van een verantwoorde analyse van gebruiksfuncties, de nieuwste technische mogelijkheden en dit alles vormgegeven in een volstrekt nieuwe technische vormtaal.

LITERATUUR

N.B. De onderstaande literatuur betreft specifiek de ontwikkeling van de stad Groningen en omgeving als geheel. Daarnaast is gebruik gemaakt van de wijkbeschrijvingen en de gemeentebeschrijving van Haren. Voor een uitgebreidere literatuuropgave wordt daarom verwezen naar de in die beschrijvingen opgenomen literatuurlijsten.

Berkers, M., De ruimtelijke ontwikkeling van Groningen, een korte schets (voorbereiding voor een audiovisuele presentatie over de ruimtelijke ontwikkeling van de stad bij de tentoonstelling "Groningen 1040" in het Groninger Museum), Groningen, 1988

BNA Kring Groningen, Beschouwing inzake het plan van uitleg voor Groningen van 1928, Bouwkundig Weekblad, nr. 47 (1930), blz. 385-392

Boersma, J.W., J.F.J. van den Broek en G.J.D. Offerman (red.), Groningen 1040; archeologie en oudste geschiedenis van de stad Groningen, Uitgeverij Profiel, Bedum (1990)

Brugmans, A., Het vernieuwde Groningen, Groninger Volksalmanak (1943) blz. 73-84

Commissie voor sociale wijkopbouw en stadssanering, Wat was en wordt Groningen; sociale aspecten van stadsontwikkeling, Gemeente Groningen, 1962

Dix, H.J., De wederopbouw van Groningen, Publieke Werken, 26-5 (1958)

Eysbroek, H., De ontwikkeling van Groningen in de laatste dertig jaar, Gemeentewerken, 4-5 (1975), blz. 105-110

Formsma, W.J. (red.), Historie van Groningen; stad en land, Wolters Noordhoff, Groningen, 1981

Kazemier, B., De invloed van de Woningwet op de stad Groningen, Groninger Volksalmanak, 1941, blz. 70-99

Kloek, A., Stadsuitbreidingsplannen voor Groningen aan het eind van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw, scriptie Kunsthistorisch Instituut R.U. Groningen, 1984

Kloppenburg, D., De waterstaatkundige ontwikkeling van de omgeving der stad Groningen, Tijdschrift van het Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap, (1950) blz. 4-19

Kooij, P., Sociale woningbouw in Groningen 1863-1914, een globaal overzicht, Groniek, nr. 75 (1981), blz. 32-43

Kooij, P., Groningen 1870-1914; sociale verandering en economische ontwikkeling in een regionaal centrum, Van Gorcum, Assen/Maastricht, 1987

Kruiger, J., De ruimtelijke ontwikkeling van het noordoostelijk stadsdeel van de stad Groningen, scriptie Kunsthistorisch Instituut R.U. Groningen, 1986

Mulock Houwer, J.A., De groei van Groningen onder het functioneren der Woningwet, De Ingenieur, nr. 37 (1921), blz. 707-716

Provinciale Planologische Dienst Groningen, Fysische Geografie in de provincie Groningen, Groningen, 1985

Provinciale Planologische Dienst Groningen, De landelijke lijn, kavelpatronen en lineaire elementen in het Groninger landschap cultuurhistorisch bekeken, Groningen, 1987

Provinciale Planologisch Dienst Groningen, Dorpen in Groningen, Groningen, 1987

Provinciale Waterstaat, Honderd jaar Provinciale Waterstaat 1865-1965, Groningen, 1965

Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van de Binnenstad van Groningen als beschermd stadsgezicht, RDMZ, 1988

Schut, H.P.J., De ontwikkeling van Groningen in de laatste tien jaren, Tijdschrift voor stedebouw en volkshuisvesting, nr. 12 (1931), blz. 226-231

Smook, R.A.F., Binnensteden veranderen; atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw, De Walburg Pers, Zutphen, 1984

Taverne, E., Sociale woningbouw in Groningen 1901-1926, scriptie Kunsthistorisch Instituut R.U. Groningen

Veen, M. van der, Stadsuitbreiding en volkshuisvesting in de stad Groningen tussen 1874 en 1814, Groniek (1977), blz. 16-22

Wissen, A.L. van, De woningbouw te Groningen in de laatste jaren, Tijdschrift voor volkshuisvesting en stedebouw, nr. 12 (1931), blz. 231-238