

WIJKBESCHRIJVING CENTRUM

Louwrens Hacquebord
Rita Overbeek

INHOUD

1. INLEIDING
2. DE PERIODE 1850-1875
 - 2.1. Algemeen
 - 2.2. Bebouwing
 - Industrie
 - Handel
 - Onderwijs, wetenschap en cultuur
 - Woningbouw
 - 2.3. Infrastructuur
 - 2.4. De wallen als belemmering
3. VAN DE SLECHTING VAN DE WALLEN TOT 1940
 - 3.1. Plannen voor de ontmanteling en herinrichting van de vestingzône
 - Het Plan van Gendt
 - Het plan Brouwer
 - 3.2. Uitvoering van de plannen
 - 3.3. Overige ontwikkelingen
 - Algemeen
 - Bebouwing
 - Infrastructuur
 - Openbaar vervoer
4. ONTWIKKELINGEN NA 1945
5. GEBIEDEN MET BIJZONDERE (STEDEBOUWKUNDIGE) WAARDEN
 - 5.1. Het Singelgebied
 - 5.2. Het Noorderplantsoen

BIJLAGEN

LITERATUUR

1. INLEIDING

Het centrum van de stad Groningen omvat in grote lijnen het gebied binnen de voormalige zeventiende eeuwse wallen. De begrenzing is als volgt: in het zuidwesten de voormalige Westerhaven, in het zuiden de Emmasingel, het stationsemplacement, Zuiderpark, Trompsingel, De Brink en Oosterhaven; in het oosten, noordoosten en noorden achtereenvolgens Europaweg, Petrus Camperssingel, S.S. Rosensteinlaan, Wouter van Doeverenplein, Oosterhamrikkanaal, Bloemsingel, Boterdiep, Korreweg en Nieuwe Ebbingestraat; in het noordwesten en westen respectievelijk Noorderbuitensingel, Grachtstraat, Oranjesingel, Wilhelminakade en Westersingel.

Al rond 700 bevond zich op het noordelijk uiteinde van de Hondsrug (het gebied rond de huidige Grote Markt en het Martinikerkhof) een agrarische nederzetting. In de loop der eeuwen ontwikkelde deze zich dankzij de hoge ligging en de goede verbindingen met het omliggende gebied tot een economisch en bestuurlijk centrum dat vooral gericht was op de 'Ommelanden'.

In de elfde eeuw kreeg de stad haar eerste vestingwerken. Deze werden vervolgens meerdere keren verbeterd, waarbij het grondgebied van de stad mondjesmaat werd uitgebreid. De eerste grote, planmatige uitbreiding kwam tot stand toen tussen 1608 en 1624 een nieuw verdedigingsstelsel werd aangelegd. Hierbij werd het oppervlak van de stad nagenoeg verdubbeld door uitbreiding in oostelijke en vooral noordelijke richting.

Pas in het midden van de negentiende eeuw ontstond opnieuw behoefte aan vergroting van het grondgebied. Nadat de Vestingwet van kracht was geworden (1874), werden vanaf 1878 de wallen in snel tempo geslecht. De vrijkomende gronden werden op basis van verschillende plannen en in verschillende periodes ingevuld.

Na de Tweede Wereldoorlog bleef de structuur van de binnenstad in grote lijnen ongewijzigd. Alleen het gebied rond de Grote Markt werd vrij ingrijpend gewijzigd nadat de noord- en oostwand van het plein bij de bevrijding grotendeels verwoest waren.

Uit de hiervoor zeer summier beschreven ontstaansgeschiedenis blijkt dat het grootste deel van het centrum al voor 1850 gestalte heeft gekregen. Alleen de randen (de voormalige vestinggronden) werden geheel in de MIP-periode gevormd.

In verband met de omvang wordt in deze beschrijving de periode voor 1850 niet verder toegelicht. Omdat echter de 'voorgeschiedenis' wel van belang is, wordt daarvoor verwezen naar de algemene stadsbeschrijving.

Deze wijkbeschrijving concentreert zich voornamelijk op de slechting van de wallen en de invulling van de daardoor vrijgekomen gronden. Waar bij de overige wijkbeschrijvingen de woningbouw in deze periode een belangrijke plaats inneemt, gaat het in dit geval hoofdzakelijk om overige bebouwing en infrastructurele aspecten.

Om hierboven reeds genoemde redenen ontbreekt in deze beschrijving het voor de overige wijken gebruikelijke kaartmateriaal waarop de ontwikkeling van de bebouwing en de typologie van de uitbreidingen in de periode 1850-1940 wordt aangegeven.

2. DE PERIODE 1850-1875

2.1. Algemeen

Was de bevolking in de zeventiende en achttiende eeuw maar weinig toegenomen, in de daarop volgende 100 jaar steeg het inwonertal exponentieel. Dit hing nauw samen met de economische groei van de stad, die rond het midden van de negentiende eeuw in een stroomversnelling raakte. Deze ontwikkeling ging gepaard met veranderingen in de bebouwing en de infrastructuur.

Tegen het eind van de in deze paragraaf beschreven periode vormden de vestingwerken een rem op de verdere ontwikkeling van de stad.

2.2. Bebouwing

Industrie

Naast de traditionele en ambachtelijke nijverheid die gericht was op de verzorging van stad en regio (bierbrouwerijen, zeepziederijen, koffiebranderijen etcetera) ontwikkelde zich een aantal bedrijven met een meer industrieel karakter.

In 1840 al had zich ter hoogte van de Vlasstraat de machinale spinnerij van Dumonceau gevestigd. Vlak daarnaast bevond zich een electro-chemische loodwitfabriek, die echter al in 1864 falliet ging. Verder bevonden zich in de stad een drukkerij (die de stad in 1858 verliet) en een stoom-wolspinnerij.

Aan het Schuitendiep vestigde zich in 1861 de suiker raffinaderij en stroopfabriek van W.A. Scholten. Het Nieuwe Kerkhof ontwikkelde zich tot vestigingsplaats van onder andere de rijwielfabriek van Fongers en de tabaksfabriek van Niemeyer.

Ook de gemeente zelf zorgde voor industriële bedrijvigheid. Groningen was de tweede stad van Nederland die een eigen gasfabriek stichtte. Op advies van een commissie die uit vijf raadsleden bestond werd besloten de fabricage van gas niet over te laten aan particulieren maar de exploitatie in eigen hand te houden. In 1854 werd ten oosten van het Boterdiep de gemeentelijke gasfabriek geopend. Op de plek van het complex, waarvan weinig is overgebleven, bevindt zich tegenwoordig nog steeds het gemeentelijk energiebedrijf.

Handel

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). Zo'n 40 jaar daarvoor was de oude korenbeurs uit 1774, die op dezelfde plek stond, gesloopt.

Ook de detailhandel groeide. Van oudsher waren de winkels gesitueerd aan de uitvalswegen. Langzamerhand vond echter een concentratie plaats in het centrum van de stad. Omdat deze ontwikkeling zich vooral na 1875 doorzette, wordt hier verwezen naar paragraaf 3.

Met de ontwikkeling van handel en industrie werd ook de dienstensector steeds belangrijker. Het ging hier met name om het bank- en verzekeringswezen. Ook hiervoor geldt dat de ontwikkeling pas na 1875 goed op gang kwam (zie paragraaf 3).

Onderwijs, wetenschap en cultuur

De rol van de stad als centrum van onderwijs, wetenschap en cultuur was al eerder benadrukt. In 1850 verrees tussen de Oude Boteringe- en de Oude Kijk in 't Jatstraat het Academiegebouw. Twee jaar later werd aan de Munnekeholm, op de plaats van het huidige postkantoor, een academisch ziekenhuis gebouwd. In 1855 werd het Harmoniegebouw aan de Oude Kijk in 't Jatstraat geopend. Aan de Hofstraat en de Grote Kruisstraat werden respectievelijk in 1860 en 1864 het Thorbecke College en een Rijks Hogere Burgerschool gebouwd.

Woningbouw

De groei van de bevolking leidde op verschillende plaatsen tot het ontstaan van sloppen. Eén van de meest beruchte was de Violetsteeg, vlak achter de stadswal tussen de Grote Rozen- en de Grote Leliestraat.

In de slechte woonomstandigheden werd getracht verbetering te brengen door de bouw van verschillende hofjes, met name in de noordelijke stadsuitbreiding. Daar waren als gevolg van de ruime, orthogonale opzet van de uitbreiding (zie de algemene stadsbeschrijving) nog binnenterreinen die geschikt waren voor bebouwing. Tussen 1870 en 1872 werden

in dit gebied het Gerarda Godingahuis, het St. Martinus Gasthuis, het Doopsgezind Gasthuis, het Midden Gasthuis en het Pieterella Gasthuis gebouwd. Hoewel dat formeel nog steeds verboden was, werden ook buiten de wallen hier en daar woningen gebouwd.

2.3. Infrastructuur

Het toenemende belang van de stad ging ook gepaard met infrastructuurele ontwikkelingen. Op deze plaats moeten vooral de verbindingen per spoor genoemd worden. In 1866 werd de spoorlijn naar Leeuwarden geopend. Twee jaar later kwam de verbinding met Nieuweschans tot stand en in 1870 die met Meppel. Omdat er voor het gebied buiten de wallen formeel nog steeds een bouwverbod gold teneinde in tijden van oorlog een vrij schootsveld te hebben, werd een houten station gebouwd dat snel afgebroken zou kunnen worden. Behalve de spoorwegen werd ook een scheepvaartverbinding aangelegd. Tussen 1866 en 1876 werd tussen Groningen en Delfzijl het Eemskanaal gegraven. Hierdoor kreeg de stad een rechtstreekse verbinding met zee.

2.4. De wallen als belemmering

De gestage aanwas van de bevolking en de groeiende (economische) activiteiten maakten de vestingwerken steeds meer tot een beknellende omgrenzing. Door het bouwverbod voor het gebied buiten de wallen raakte de stad overvol. Bovendien belemmerden de nauwe toegangspoorten het groeiende aantal verkeersbewegingen. 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 gretig gebruik gemaakt.

3. VAN DE SLECHTING VAN DE WALLEN TOT 1940

3.1. Plannen voor de ontmanteling en herinrichting van de vestingzône

Het Plan van Gendt

In 1875 werd afgesproken dat de Groningse vesting, die eigendom was van het rijk, geslecht zou worden volgens een gezamenlijk plan van rijk en gemeente. Na de slechting zou de gemeente de bestaande wegen en de overige infrastructuur (voorzover die behouden zouden blijven) kosteloos overnemen. De bouwgronden zouden door het rijk verkocht worden.

B & W vroegen vervolgens de Minister van Financiën om met een plan te komen. Dit plan werd gemaakt door de Ingenieur der Ontmanteling, F.W. van Gendt.

Op de vrijkomende gronden projecteerde van Gendt twee 'ringwegen', één aan de binnenkant en één aan de buitenkant van de voormalige gracht. Van echte ringwegen was geen sprake omdat ze tussen het Damster- en het Winschoterdiep niet doorliepen en op verschillende plaatsen door waterlopen werden onderbroken.

Tussen de 'ringwegen' was een stratenplan ontworpen dat aansloot op het hoofdpatroon van het oude centrum. Het tussenliggende gebied was bestemd als bouwterrein dat in een later stadium verkocht zou worden. Ook ten oosten en ten westen van de Hereweg waren bouwterreinen gepland. Aan de kop van de Oosterpoort werd een veemarkt geprojecteerd. Op de te dempen vestinggracht tussen de A- en de Krane-poort zou een nieuw ziekenhuis gebouwd worden.

Van Gendt hield in zijn plan rekening met de provinciale plannen voor het graven van een verbindingskanaal tussen Hoornsche- en Winschoterdiep, dat via de Oosterhaven tevens in verbinding zou staan met het Eemskanaal, waarvan de aanleg in 1866 gestart was. De vestinggracht tussen Damster-en Boterdiep was eveneens bedoeld voor een door de provincie te graven kanaal.

Tussen Reitdiep en Boteringepoort zou de vestinggracht grotendeels gedempt worden ten behoeve van de aanleg van een plantsoen. Tussen Boteringepoort en Boterdiep zou de gracht geheel gedempt worden.

Hoewel de Raad nogal wat op- en aanmerkingen had op het plan, kon het toch als basis dienen voor verdere onderhandelingen met het rijk, omdat de gemeente de verzekering kreeg dat veranderingen te allen tijde mogelijk zouden zijn.

In 1875 besloot de Raad definitief de slechting aan de staat over te laten. Voorwaarden hierbij waren dat de

slechting binnen drie jaar na het tekenen van het definitieve contract (dat pas in 1878 tot stand kwam) voltooid zou zijn en dat de door de Raad voorgestelde wijzigingen in het plan werden aangebracht.

Het Plan Brouwer

Onder druk van de publieke opinie om als gemeente meer betrokken te raken bij de uitvoering van de slechting en de invulling van de vestinggronden werd een deskundige aangetrokken om een nieuw plan te maken. Bij deze beslissing speelde ook het feit mee dat het gemeentebestuur vond dat het plan van van Gendt te weinig allure had. Een nieuw plan zou meer bij moeten dragen aan de verfraaiing van de stad.

In januari 1878 werd hiervoor de Haagse architect Bert Brouwer aangetrokken. Enkele maanden later zond deze zijn plan aan B & W.

Het plan van Brouwer besloeg het hele vestinggebied met uitzondering van het gebied tussen Damsterdiep en Oosterhaven, waarvoor provinciale plannen bestonden. In feite was het een gedetailleerde stedenbouwkundige uitwerking van het plan van van Gendt.

In het zuiden werden royale singels ontworpen die onderbroken werden door twee grote, ambitieuze ronde pleinen. De bebouwing zou bestaan uit villa's en luxe rijbebouwing op grote percelen.

Het Verbindingskanaal, dat onderdeel uitmaakte van de provinciale plannen, was in het plan opgenomen. Hiertoe zou de vestinggracht vergraven en tegenover het station verbreed worden.

Het ontwerp voor de zuidelijke rand van het centrum hing samen met de aanwezigheid van het station en was gericht op de ontsluiting van de stad. Zo was ten westen van het station, aansluitend op één van de ronde pleinen, een extra brug over het Verbindingskanaal gepland.

Tussen Hoornsche- en Reitdiep zou de vestinggracht deels tot haven vergraven en deels gedempt worden. De bebouwing zou hier merendeels aaneengesloten zijn en op kleinere percelen plaatsvinden.

Het vestingvak tussen Reitdiep en Boterdiep, dat door de gemeente aangekocht was, kende weer een wat rijkere invulling. Hoewel de gemeente hier graag uitsluitend plantsoen had gezien, ontwierp Brouwer hier ook rijbebouwing met tuinen, een school, een schouwburg en een café.

In het oosten was het plan minder gedetailleerd omdat over dit gebied nog onderhandelingen gaande waren met de

provincie. Aan de 'binnenkant' van de vestinggracht was een verbindingskanaal tussen het Damster- en het Boterdiep ontworpen. Op de voormalige vestinggronden waren handelsterreinen met bijbehorende gebouwen, een exercitieveld, een zwemplaats, een veemarkt en een abbatoir geprojecteerd.

Tenslotte was de Grote Markt in het plan opgenomen. Hier was een zelfde soort plein ontworpen als in het zuiden aan de singels.

3.2. Uitvoering van de plannen

Het plan van Brouwer werd goed ontvangen en als bijvoegsel bij het ontwerp voor de definitieve overeenkomst met het rijk meegestuurd. Op 6 december 1878 werd het contract tussen rijk en gemeente definitief.

Besloten werd om het plan in ieder geval wat het zuidelijk deel betrof zoveel mogelijk uit te voeren. Daar de perceelindeling en de bestemmingen niet bindend waren, werden hier en daar kleine praktische wijzigingen doorgevoerd.

Vooruitlopend op de definitieve goedkeuring van het plan was al in 1876 met enkele werkzaamheden begonnen. In dat jaar werd de Herepoortswal gesloopt en werd een begin gemaakt met de aanleg van de Ooster- en Westerhaven. Twee jaar later werden de Here-, de Boteringe- en de Ebbingepoort gesloopt.

In de daarop volgende jaren verrezen langs de noordzijde van de Oosterhaven, waar vooral zeeschepen kwamen, met name grote pakhuizen. De bebouwing die aan de Westerhaven tot stand kwam, was kleinschaliger en wat functie betreft meer gevarieerd.

Met het graven van het Verbindingskanaal werd in 1879 begonnen. In 1880 waren de singels gereed en vanaf 1881 vond daarlangs bebouwing plaats. Voor een uitgebreide beschrijving van dit gebied wordt verwezen naar paragraaf 5.1.

Ook het gebied van de Westersingel werd volgens het plan uitgevoerd. Voor een meer uitgebreide beschrijving hiervan wordt verwezen naar de "Wijkbeschrijving Schildersbuurt". De Westerkade kreeg een iets ander beloop dan in plan stond aangegeven. In plaats van precies in het verlengde van de Westersingel werd de weg aangelegd langs de oostzijde van de Westerhaven, die het beloop van de oorspronkelijke vestinggracht volgde.

Aan de andere zijden van de stad diende het Plan Brouwer

slechts als richtlijn. Voor de exacte invulling werden door stadsbouwmeester J.G. van Beusekom telkens deelplannen gemaakt die praktischer en vooral economischer van aard waren en steeds verkozen werden boven het plan van Brouwer.

In 1879 werd een gezamenlijk plan van de stadsbouwmeester en de tuinarchitect H. Copijn voor de aanleg van een stadspark op de voormalige vestinggronden tussen Reit- en Boterdiep goedgekeurd. Vlak daarna werd begonnen met de aanleg van een park in landschapsstijl, het Noorderplantsoen. Voor een beschrijving hiervan wordt verwezen naar paragraaf 5.2.

Voor de oostkant van de stad werden ook enkele deelplannen gemaakt. Voorlopig bleven de vestinggronden echter onbebouwd. Wel werd de vestinggracht geschikt gemaakt voor de scheepvaart zodat er een verbinding ontstond tussen het Damster- en het Boterdiep. Hiermee werd in feite teruggegrepen op het plan van Van Gendt.

De voormalige vestinggronden in het oosten van de stad werden uiteindelijk bestemd voor de bouw van een nieuw (academisch) ziekenhuis. De beslissing tot de stichting van een nieuw ziekenhuis dateerde al van voor de ontmanteling. Omdat rijk, provincie en gemeente pas in 1886 overeenstemming bereikten over ieders aandeel in de kosten en de gemeente vervolgens weinig haast maakte met de ontwikkeling van een plan, werd uiteindelijk pas in 1898 begonnen met de bouw.

Vijf jaar later werd het voor die tijd ultramoderne "Algemeen Provinciaal Stads en Academisch Ziekenhuis" geopend. Dit breidde zich in de loop der jaren steeds verder uit. In het midden van de jaren '20 werd hiertoe de voormalige vestinggracht gedempt. Met de aanleg van de Petrus Campersingel vlak daarna werd de oostelijke grens van het ziekenhuisterrein vastgelegd.

3.3. Overige ontwikkelingen

Algemeen

Uit het voorgaande blijkt dat zich langs de randen van de oude stad ingrijpende wijzigingen voordeden als gevolg van de ontmanteling van de vesting. Daarnaast veranderde ook binnen de (voormalige) wallen het stadsbeeld, al dan niet ten gevolge van de ontmanteling.

Omdat in het kader van deze beschrijving een uitputtende opsomming van alle veranderingen veel te omvangrijk zou worden, is gekozen voor een toelichting van de belangrijkste, algemene ontwikkelingen.

Als een soort samenvatting van en aanvulling op dit verhaal is in bijlage 1 een overzicht opgenomen van de

belangrijkste stedenbouwkundige veranderingen vanaf het begin van de negentiende eeuw tot 1940.

Bebouwing

Met de aanleg van nieuwe wijken werd de woonfunctie van de binnenstad minder belangrijk. Ook verhuisden veel bedrijven vanwege gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden naar een plek buiten de voormalige wallen. In het centrum traden functionele veranderingen op die een proces van schaalvergroting tot gevolg hadden.

De universiteit, die zich snel uitbreidde, drukte een belangrijk stempel op de stad. Veel bestaande gebouwen werden 'ingenomen' en zowel binnen de voormalige wallen als op de vrijgekomen vestinggronden werd nieuwbouw gepleegd.

In 1880 werden aan de Broerstraat en de Grote Rozenstraat enkele laboratoria gebouwd. In de jaren '90 vonden aan de Westersingel en in de Hortusbuurt uitbreidingen van de universiteit plaats, waaronder weer enkele laboratoria. De bouw van het Academisch Ziekenhuis kwam in het voorgaande reeds ter sprake. In 1912 werd aan de Bloemsingel nog het Chemisch Laboratorium gebouwd.

Behalve de Universiteitsgebouwen verschenen in de binnenstad nog tal van andere gebouwen (zie bijlage 1). Het ging hierbij niet alleen om ziekenhuizen, kerken en culturele en onderwijsinstellingen, maar ook om winkels en kantoren.

Winkels waren van oudsher gesitueerd aan de uitvalswegen van de stad. Dit patroon werd nu doorbroken. Steeds meer winkels vestigden zich aan met name de Vismarkt en de Herestraat en later ook aan de Ooster- en de Ebbingestraat. Deze straten ontwikkelden zich van (deftige) woonstraten tot typische winkelstraten. In de Herestraat werden al vroeg de trottoirs verwijderd omdat ze een belemmering vormden voor het winkelende publiek.

Het ging bij deze ontwikkeling zowel om 'Groninger' winkels die verhuisden of uitbreidden, als om de vestiging van filialen van landelijk opererende bedrijven. Veel panden werden verbouwd en aangepast aan de 'eisch des tijds'. Vaak ook werd volledige nieuwbouw gepleegd. Het tijdstip van deze 'boom' (vlak na de eeuwwisseling) leidde tot een groot aantal Jugendstil-panden en -puien.

Ondanks de belangrijker wordende winkelfunctie van andere straten behielden ook de uitvalswegen van de stad hun winkelfunctie. In de Brugstraat werd deze zelfs versterkt door de bouw van het grote herenkledinghuis van L. de Vries en een door de Groninger architect P.M.A. Huurman ontworpen winkelgalerij. Ook in de Steentilstraat en de

Nieuwe Boteringestraat kwam er een aantal winkels bij.

Behalve winkels verschenen in de binnenstad ook kantoren. Onder meer door het grote belang van de graanhandel in de stad werd ook de financiële sector gestimuleerd. Veel graanhandelaren deden tevens in verzekeringen. Daarnaast breidde het aantal verzekeringsmaatschappijen die zich richtten op de scheepvaart (een branche die al veel eerder ontstaan was) uit.

Ook het bankwezen ontwikkelde zich als gevolg van de toenemende handelsfunctie van de stad. Naast enkele grote, al wat langer bestaande 'gewone' banken kwamen er rond de eeuwwisseling ook hypotheekbanken en credietverenigingen.

Ondanks deze ontwikkelingen bleef de financiële sector relatief een kleine bedrijfstak. Dat deze geen duidelijk stempel drukte op de binnenstad had tevens te maken met het feit dat de relatie met de handel en scheepvaart voor een deel ook tot uitdrukking kwam in de lokatie van de kantoren.

Ook de bouw van diverse andere kantoren zorgde er niet voor dat in de binnenstad echte concentraties ontstonden. Er kan hoogstens gezegd worden dat het Gedempte Zuiderdiep een redelijk populaire vestigingsplaats was. Hier werden enkele grote kantoren gebouwd, zoals dat van het Nieuwsblad van het Noorden (1903), dat van de Algemeene Groninger Scheepshypotheekbank (1910) en wat later dat van de Dienst Gemeentewerken (1927).

Voor het overige verschenen verspreid over de binnenstad diverse kantoorgebouwen, zoals het postkantoor (1909) en het Provinciaal archief (1912). In 1917 werd verder het Provinciehuis uitgebreid.

Ook het Gemeentelijk Energie Bedrijf aan de Bloemstraat, dat was voortgekomen uit de gemeentelijke gasfabriek, breidde rond de eeuwwisseling flink uit. Het betrof hier behalve kantoren ook bedrijfsruimtes en personeelswoningen.

De in het bovenstaande geschetste functionele veranderingen gingen met name ten koste van de woonfunctie van de binnenstad. Desondanks vond er ook na de ontmanteling binnen de voormalige wallen wel woningbouw plaats. Zo werden als gevolg van de toenemende haven- en industriële activiteiten vooral in het noordelijk en oostelijk deel van de binnenstad veel (arbeiders)woningen gebouwd.

Ook de sterke toename van het aantal winkels bracht nieuwe woningen met zich mee. Waar nieuwe winkelpanden gebouwd werden, ging het namelijk in de meeste gevallen om winkels met daarboven woningen.

In de jaren '20 en '30 vond op verschillende plaatsen woningbouw plaats die (mede) diende ter verfraaiing van de

stad. Zo werden aan de rand van het Noorderplantsoen middenstandswoningen en een aantal villa's gebouwd. In het gebied tussen het Schuitendiep en het Academisch Ziekenhuis vond in dezelfde tijd woningbouw plaats, voorafgegaan door gedeeltelijke sloop en verbetering van de bestaande bebouwing. In 1936-1937 werd aan de Oostersingel, de Walstraat, de Kruitgracht en de Gymnasiumstraat een complex van 133 middenstandswoningen gebouwd.

Infrastructuur

Met de grond die vrijkwam bij het graven van het Verbindingskanaal en de Westerhaven werden in 1879-1880 het Kattendiep en het Zuiderdiep gedempt. Alleen het meest westelijke deel van het Zuiderdiep bleef (tot na de Tweede Wereldoorlog) gehandhaafd. In dezelfde tijd werd ook het eerste stukje van het Damsterdiep gedempt waardoor de directe verbinding van het Damsterdiep met het Schuitendiep verdween.

In 1912 werd het binnen-Boterdiep gedempt. Voor de scheepvaart was dit overbodig geworden doordat de voormalige oostelijke vestinggracht inmiddels fungeerde als verbinding tussen het Boterdiep enerzijds en het Damsterdiep, het Eemskanaal en het Winschoterdiep anderzijds.

Tekenend voor het toenemende belang van het verkeer over de weg waren enkele doorbraken en verbredingen. Zo was al rond 1880 de Stationsstraat aangelegd in het kader van het plan voor de zuidelijke singels (zie paragraaf 5.1.). De straat werd dwars door het "Oude Bosch" aangelegd, één van de armste buurten van de stad.

In 1912 werd, tegelijk met de bouw van het Provinciaal Archief, de St. Jansstraat verbreed. Met de uitbreiding van het Provinciehuis enkele jaren later werd de straat verder verbreed.

Het gebied tussen het Schuitendiep en het Academisch Ziekenhuis werd rond 1910 onder handen genomen. In dit gebied bevonden zich enkele bedrijven met daaromheen armoedige bebouwing. In 1914 werd dwars door dit gebied de W.A. Scholtenstraat aangelegd. Ten zuidoosten daarvan werden de sloppen gesaneerd. De bouw van nieuwe woningen in het gebied kwam in het voorgaande al aan de orde.

Ten noordwesten van het verlengde van de W.A. Scholtenstraat lag een terrein dat zich langzamerhand ontwikkelde tot de verzamelplaats van de 'boderijders': het Bodenterrein. Hier stonden vaak grote aantallen (vracht)wagens opgesteld van de talloze grotere en kleinere bedrijfjes die vervoersdiensten onderhielden tussen de stad en de dorpen in en buiten de provincie.

Openbaar vervoer

In 1878 ontstonden de eerste (particuliere) plannen voor een paardentram in de stad. Nadat enkele initiatieven afgeketst waren, verleende het gemeentebestuur in 1880 een concessie aan de Brusselse ondernemers Debrouwer en Lebaigues. In datzelfde jaar werd begonnen met de aanleg van het spoor dat van het station, via Heerestraat, Waagstraat, Grote Markt noordzijde, Oude en Nieuwe Ebbingestraat, naar een tramremise bij de voormalige Ebbingepoort liep.

Nadat de noord-zuid lopende lijn in 1885 doorgetrokken was naar het Noorderstation, gebeurde er in de daaropvolgende jaren niets. De onderneming draaide niet goed en er waren voortdurend problemen over het onderhoud van de rails.

In 1896 werd het bedrijf overgenomen door een aantal Groninger notabelen. De grootse plannen die deze nieuwe onderneming had voor de uitbreiding van het lijnennet strandden alle op de eis van de gemeente om een aandeel in de winst als vergoeding voor het gebruik van de openbare weg.

Uiteindelijk werd de paardentram in 1906 door de gemeente gekocht. De lijn zou geëlectrificeerd en de spoorbreedte vergroot worden. Rond 1910 werd begonnen met de uitvoering van de plannen, waarin inmiddels ook twee nieuwe lijnen waren opgenomen. Dit betrof ten eerste een oost-west lijn van de Oostersingel naar de Kraneweg, via de Nieuweweg, Poelestraat, Grote Markt, Vismarkt, Brugstraat en Westersingel. Daarnaast werd een lijn aangelegd van het station, via Emmasingel, Emmaplein, Stationsstraat en Munnekeholm naar de Brugstraat, waar werd aangesloten op de bovengenoemde oost-west lijn.

Nog voor 1920 werd er tenslotte een lijn aangelegd van de Grote Markt, via Oosterstraat, Rademarkt en Verlengde Oosterstraat, naar de Oosterpoort.

In de laatste twee decennia voor de Tweede Wereldoorlog werd op de verschillende lijnen, met uitzondering van de oude noord-zuid verbinding, de tram vervangen door de auto- dan wel trolleybus. Na de Tweede Wereldoorlog verdween ook deze laatste tramlijn.

4. ONTWIKKELINGEN NA 1945

In april 1945 werden door het oorlogsgeweld behalve enkele villa's aan de zuidelijke singels en de bebouwing aan de Waagstraat en de Stoeldraaijerstraat, vooral de noord- en oostwand van de Grote Markt vrijwel volledig verwoest. In 1949 stelde de gemeenteraad een wederopbouwplan van de Delftse hoogleraar M.J. Granpré Molière vast. In dit plan stond de bereikbaarheid van de binnenstad voor het (auto)verkeer centraal.

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.

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.

Nadat de herinrichting van het gebied van de Grote Markt voltooid was, bleef de historisch-ruimtelijke structuur in de daarop volgende periode in hoofdzaak ongewijzigd.

In de jaren '50 en '60 leidde fuctieverlies en sloop van economisch minder sterke delen van de binnenstad tot structurele wijzigingen. Zo werd in 1962 de Westerhaven gedempt ten behoeve van het verkeer.

Bij het als reactie op deze 'cityvorming' op gang gekomen stadsvernieuwingsproces gold en geldt de bestaande stedenbouwkundige structuur echter meer en meer als uitgangspunt voor verbetering en herstel. Dat neemt niet weg dat hier en daar de structuur toch enigszins gewijzigd is. 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.

5. GEBIEDEN MET BIJZONDERE (STEDENBOUWKUNDIGE) WAARDEN

5.1. Het Singelgebied

Het Singelgebied is het enige deel van het Plan Brouwer dat ook daadwerkelijk, met enkele kleine wijzigingen, is uitgevoerd. Het uiteindelijke stratenplan is ontworpen door stadsbouwmeester J.G van Beusekom.

De hoofdstructuur van het gebied bestaat uit een gebogen reeks brede singels waarin, naast de karakteristieke negentiende eeuwse bebouwing van villa's en herenhuizen, vooral de open, met kastanjabomen begrensde middenberm een bindend element vormt.

Op de kruisingen met de Stationsstraat en de Herestraat zijn ronde en eveneens groene pleinen aangelegd, respectievelijk het Emma- en het Hereplein. De fronten van de villa's aan deze pleinen zijn, zoals de voorschriften luiden, evenwijdig aan de cirkelbogen geplaatst zodat er

sprake is van symmetrie.

De minder opvallende kruising met de Oosterstraat wordt geflankeerd door de neo-gothische St. Jozefkerk uit 1887.

Een belangrijk kenmerk vormt de aaneengesloten bebouwing met forse herenhuizen aan de noordzijde tegenover de in ruim bemeten tuinen gesitueerde enkele en dubbele villa's aan de zuidzijde. Uitzonderingen hierop vormen het deel ten oosten van de Oosterstraat, waar ook aan de zuidzijde aaneengesloten is gebouwd, en het middengedeelte tussen Emma- en Hereplein, waar door de verbreding van het Verbindingskanaal de singel aan het water grenst.

De aaneengesloten bebouwing aan de noordzijde en een deel van de zuidzijde van de singels draagt, mede door de in het plan voorgeschreven minimale gevelhoogte van acht meter, bij aan de monumentale vormgeving van de singels en zorgt tevens voor een visuele afscheiding van de buurt ten zuiden van het Zuiderdiep.

De bebouwing aan de zuidzijde van de singels heeft een transparant karakter dankzij de in het plan voorgeschreven minimale kavelbreedte van 30 meter en maximale gevelbreedte van 16 meter. Hierdoor hebben de woningen aan de overzijde van de singel enigszins uitzicht op het Verbindingskanaal.

De (op het eerste gezicht niet zo duidelijke) gerichtheid van het singelgebied op het Verbindingskanaal en het station(sgebied) blijkt onder meer uit de genoemde voorschriften met betrekking tot het transparante karakter van de bebouwing langs de zuidkant van de singels. Daarnaast vormt de zwaai in het Verbindingskanaal tegenover het station een verbindend element. Tenslotte wordt de eenheid van het gebied benadrukt door de drie bruggen over het kanaal.

5.2. Het Noorderplantsoen

Het Noorderplantsoen ligt om het noordwestelijk deel van de oude binnenstad op het terrein van de voormalige zeventiende-eeuwse wallen. Volgens het plan van Bert Brouwer zouden in dit gebied singels aangelegd worden met daarlangs herenhuizen. Slechts een deel van de vestinggronden was bestemd als plantsoen.

Uiteindelijk is het hele vestingvak tussen Reitdiep en Ebbingepoort ingericht als stadspark. Het plantsoen is gedeeltelijk door de gemeente in eigen beheer en gedeeltelijk door de Utrechtse tuinarchitect H. Copijn aangelegd.

Volgens de principes van de (Engelse) landschaps-

architectuur zijn de stadswal en de gracht getransformeerd tot een pseudo-natuurlijk park.

De wallen zijn omgevormd tot een aantal heuvels zodat er sprake is van duidelijke reliëfverschillen. Hier is een grote variatie aan boomsoorten geplant. De gracht is vergraven tot een aantal vijvers waaraan nog steeds het verloop van de stadsgracht is te herkennen. Een deel van het gebied buiten de voormalige gracht is omgevormd tot een gazon met daaromheen boomgroepen.

Door het hele plantsoen lopen slingerende paden. Daarnaast zijn singels aangelegd die de gebogen vorm van het park volgen: Leliesingel, Kruissingel en Boteringesingel. Tegenwoordig fungeert deze weg als een belangrijke doorgaande verbinding voor het (auto)verkeer. De Boteringesingel vormt bovendien een deel van de 'binnengrens' van het plantsoen. Ten zuiden van de Nieuwe Boteringestraat wordt deze gevormd door de Noorderbinnensingel en de Werfstraat.

Aan de buitenkant wordt het plantsoen begrensd door een weg die voor een deel de voormalige gracht direkt volgt: Noorderbuitensingel, Grachtstraat en Oranjesingel.

In het singeltracé is ter hoogte van de Grote Appelstraat naar een ontwerp van Copijn een vijver opgenomen. De geometrische vormen hiervan contrasteren met de slingerende paden en de willekeurig geplaatste boomgroepen. De vijver is opgesierd met onder andere vazen en trappen.

Bij de vijver staat een paviljoen dat in 1930 in de plaats kwam van een kiosk waar consumpties konden worden gekocht. Vlak daarachter staat een muziekkoepeel in de vorm van een tempel, die in dezelfde tijd gebouwd werd.

De singels worden op vier plaatsen gekruist door dwarsverbindingen. Drie hiervan waren al aanwezig voor de aanleg van het plantsoen: de Nieuwe Ebbingestraat, de Nieuwe Boteringestraat en de weg langs het Reitdiep. De vierde werd aangelegd teneinde een verbinding te krijgen tussen de Grote Kruisstraat en de Kerklaan.

Langs de randen bevindt zich bebouwing die voor een groot deel duidelijk gericht is op het plantsoen.

Aan de Werfstraat staat een aaneengesloten rij middenstandswoningen uit het begin van de twintigste eeuw. Op de zuidelijke hoek staat een (voormalig) melkfabriekje. De aanwezigheid hiervan heeft meer te maken met de Noorderhaven dan met het plantsoen.

Het zuidelijk deel van de Noorderbinnensingel is bebouwd met een complex middenstandswoningen uit de jaren '30. Ten noorden van de Grote Kruisstraat bevinden zich oudere en

minder voorname woningen. Een deel van de oorspronkelijke bebouwing is hier vervangen door moderne invullingen. Aan de Boteringesingel staan een aantal dubbele villa's uit de jaren '30.

De wand van de Nieuwe Ebbingestraat, die de noord-oostelijke begrenzing vormt, opent zich naar het plantsoen en vormt een waardevol en monumentaal ensemble van beeldbepalende panden die in verschillende stijlen zijn vormgegeven: Neo-rennaissance, Eclecticisme en een blok portiekwoningen met rooilijnsprongen in Neo-gotische en Art Nouveau-stijl. Voor een beschrijving van de stedenbouwkundige situatie van dit grensgebied wordt verwezen naar bijlage 2.

De bebouwing langs de Noorderbuitensingel bestaat voor een deel uit arbeiderswoningen uit de tijd van voor de ontmanteling. Aan het westelijk deel staat een aantal middenstandswoningen in Neo-rennaissance stijl, gebouwd rond de eeuwwisseling. Langs de Grachtstraat bevinden zich verschillend vormgegeven woonhuizen, voor een deel uit de periode vlak na de aanleg van het plantsoen, maar ook van recenter datum.

Er dient op gewezen te worden dat de Noorderbuitensingel en de Grachtstraat om praktische redenen tot de Noorderplantsoenbuurt gerekend zijn. Voor de objectinventarisatie wordt dan ook verwezen naar deel b van de "Wijkbeschrijving Noorderplantsoenbuurt". Analooq wordt voor de villabebouwing aan de Oranjesingel verwezen naar (deel b van) de "Wijkbeschrijving Oranjebuurt".

BIJLAGE 1 : Overzicht van de belangrijkste stedenbouw-
kundige veranderingen in de periode 1828-1940

- 1828 sloop Poelepoort en binnen-Apoort
1850 Academiegebouw
1854 Gasfabriek op het terrein achter het Boterdiep
1855 Harmoniegebouw
1858 sloop Groene Weeshuis aan de Hofstraat, gevolgd door
nieuwbouw aan de Oude Ebbingestraat
1859 sloop buiten-Apoort en A-waterpoort
1860 Thorbecke College aan de Hofstraat
1864 HBS aan de Grote Kruisstraat
1865 nieuwe Korenbeurs na sloop oude korenbeurs
1870 begin van de bouw van diverse hofjes nabij Grote
Rozen- en GroteLeliestraat
1875 sloop van de Waag
1876 sloop Herepoortswal; aanleg Eemskanaal en inrichting
Ooster- en Westerhaven
1878 sloop Here-, Boteringe-en Ebbingepoort; bouw
pakhuizen aan de Oosterhaven
1879 sloop Arsenaal; graven Verbindingskanaal; begin
demping Zuider- en Kattendiep
1880 demping van het eerste deel van het Damsterdiep;
begin aanleg Noorderplantsoen; begin
ontwikkeling zuidelijke
singelgordel; laboratoria van de
universiteit aan de Broerstraat en de
Grote Rozenstraat
1882 Praedinius Gymnasium oplek van het voormalige
Arsenaal
1883 Schouwburg (idem)
1887 St. Jozefkerk aan de Radesingel
1890 Remonstrants Gasthuis aan de Noorderbinnensingel;
uitbreidingen universiteit aan de
Westersingel
1893 Diaconessen Ziekenhuis op de voormalige Marwix
dwinger
1894 Museum van Oudheden aan de Praediniussingel (nu:
Groninger Museum)
1895 St. Martinuskerk na afbraak van de Broerkerk
1896 begin uitbreidingen van de universiteit in de
Hortusbuurt
1898 begin Academisch Ziekenhuis
1908 watertoren Noorderbinnensingel
1909 postkantoor op plaats van het voormalige Academisch
Ziekenhuis
1912 uitbreiding gasfabriek; verbreding St. Jansstraat met
bouw Provinciaal Archief; chemisch laboratorium
Bloemsingel; demping binnen-Boterdiep

- 1914 aanleg W.A. Scholtenstraat en verbetering van de omgeving daarvan
- 1917 uitbreiding Provinciehuis en verdere verbreding van de St. Jansstraat
- 1922 verbinding tussen St. Walburg- en St. Jansstraat via het Martinikerkhof
- 1925 demping verbindingskanaal tussen Boter- en Damsterdiep ten behoeve van uitbreiding van het Academisch Ziekenhuis in de daarop volgende jaren
- 1937 sloop van twee huizen naast de Martinitoren in verband met de restauratie daarvan; woningbouw aan de Walstraat en de Gymnasiumstraat

BIJLAGE 2: Het grensgebied Nieuwe Ebbingestraat/westzijde Roodeweg

Het gebied Nieuwe Ebbingestraat/westzijde Roodeweg is stedenbouwkundig gezien een ingewikkeld stukje stad. Het vormt in feite een afzonderlijk gebied dat ligt op de grens van de binnenstad, het Noorderplantsoen, de Noorderplantsoenbuurt, de Bedumerwegwijk en de Korrewegwijk. Het is ontstaan op de plek waar vroeger het Boterdiep de stad binnenkwam.

Al voor de slechting van de wallen waren tussen het toen nog bestaande Boterdiep en de weg die hier aan de westzijde langs liep enkele dubbele arbeiderswoningen gebouwd. Na de ontmanteling en de aanleg van het Noorderplantsoen werd de Nieuwe Ebbingestraat doorgetrokken. De Korreweg werd hier vervolgens op aangesloten.

Rond 1900 vond voorname bebouwing plaats langs het beloop van de oude weg langs het Boterdiep, waarvan het zuidelijk deel Boterdiepstraat gedoopt was. Hierdoor kwamen de arbeiderswoninkjes aan het Boterdiep (letterlijk) in de verdrukking. In de huidige situatie is nog één blokje overgebleven dat in feite in de achtertuin van de bebouwing aan de Nieuwe Ebbingestraat staat. Door het dempen van het Boterdiep is aan de voorzijde ervan een groenstrook ontstaan.

Ten westen van de voormalige Boterdiepstraat staat een transformatorhuisje van het Gemeentelijk Electriciteitsbedrijf. Dit werd in 1928 door de Dienst Gemeentewerken in een zuivere Amsterdamse School-stijl ontworpen.

Ten zuidoosten ervan ligt een grotendeels naoorlogs bouwblok. Tussen de Korreweg en het verlengde van de Boteringesingel ligt een door drukke verkeersstromen geïsoleerd bouwblok van rond de eeuwwisseling.

In 1931 werd op de plek waar de Nieuwe Ebbingestraat 'overgaat' in de Bedumerweg een woningcomplex met een winkel gebouwd. Op deze bijzondere stedenbouwkundige lokatie (waar een belangrijke invalsweg de stad binnenkomt) ontwierp de Groninger architect Joh. Prummel een in het oog springende hoekoplossing door middel van ronde glazen erkers over drie bouwlagen.

LITERATUUR

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

Kazemier, B., De ontmanteling van Groningen, Historia, maandschrift voor geschiedenis en kunstgeschiedenis, Utrecht, 1946, blz. 198-207

Kloek, A., Stadsuitbreidingsplannen voor Groningen aan het eind van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw, scriptie KHI-RUG, 1984

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

Ligtenberg, C., De Verbindingskanaalzone; een onderzoek naar de ruimtelijke ontwikkeling van de zuidelijke stadsrand van Groningen in de periode 1874-1901; deel I, tekst, doctoraalscriptie KHI-RUG, 1988

Smook, C., idem, deel II, tekst, doctoraalscriptie KHI-RUG, 1988

Smook, R.A.F., Groningen, in: Binnensteden veranderen; atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw, De Walburg Pers, Zutphen, 1984, blz. 105-110

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