

**WIJKBESCHRIJVING GRUNOBUURT**

Louwrens Hacquebord  
Rita Overbeek

## INHOUD

1. INLEIDING
2. DE PERIODE TOT ONGEVEER 1850
3. DE PERIODE 1850-1940
  - 3.1. Infrastructuur
  - 3.2. Bebouwing
    - Algemeen
    - Woningbouw
    - Voorzieningen
4. ONTWIKKELINGEN NA DE TWEEDE WERELDOORLOG
5. GEBIEDEN MET BIJZONDERE (STEDEBOUWKUNDIGE) WAARDEN

LITERATUUR

## 1. INLEIDING

De Grunobuurt is een woonwijk ten zuidwesten van de binnenstad van Groningen. De wijk wordt in het noorden begrensd door de spoorlijn naar Leeuwarden, in het oosten door het Noord Willemskanaal en het Emmaviaduct en in het zuiden door de zuidelijke ringweg. De Paterswoldseweg vormt de westelijke begrenzing. De vooroorlogse woningen aan de westzijde van deze weg worden in deze beschrijving ook tot de Grunobuurt gerekend, hoewel ze eigenlijk horen bij de voor het overige naoorlogse wijk Laanhuizen.

Oorspronkelijk liep op de plek van de Paterswoldseweg het riviertje de A. Het Noord Willemskanaal (of Hoornsche Diep) ontstond uit het vergraven van een zijtak van de A. Het gebied tussen beide waterlopen bestond uit laaggelegen weilanden.

De eerste bebouwing in het gebied ontstond in de loop van de negentiende eeuw langs de Paterswoldseweg, die een steeds belangrijkere in- en uitvalsweg van de stad ging vormen. Langs de in 1866 aangelegde spoorlijn naar Leeuwarden verschenen enkele bedrijfsgebouwen.

De bebouwing ten noorden van de Parkweg kwam in de jaren '20 in twee fasen tot stand. In de jaren '30 werd een begin gemaakt met het bebouwen van het gebied ten zuiden van de Parkweg. Het grootste deel hiervan werd echter pas na de Tweede Wereldoorlog bebouwd.

Ook aan de westzijde van de Paterswoldseweg verrees een woningcomplex. De straten hierachter, die al wel voor 1940 waren aangelegd, werden pas in de jaren '50 bebouwd.

Na de Tweede Wereldoorlog veranderde er relatief weinig in de wijk. Zoals gezegd breidde ze in zuidelijke richting uit. Met de aanleg van de Weg der Verenigde Naties in de jaren '60 werd de zuidelijke grens vastgelegd. De westelijke grens werd benadrukt door de aanleg van het Emmaviaduct evenwijdig aan het Noord Willemskanaal.

De spoorlijn in het noorden scheidt de wijk van de Badstratenbuurt (zie "Wijkbeschrijving Zeeheldenbuurt"). In het zuiden vormt de ringweg vooral een visuele barrière. Het Noord Willemskanaal en het Emmaviaduct vormen de scheidslijn met de Rivierenbuurt (zie "Wijkbeschrijving Herewegwijk") die door het viaduct aan het oog onttrokken wordt. Via de Parkbrug en de Parkweg bestaat een belangrijke verbinding tussen beide wijken. Het drukke verkeer op de Paterswoldseweg vormt weliswaar een fysieke barrière, maar de weg zelf zorgt voor een goede ontsluiting van de wijk. Aan de overkant ervan ligt het Stadspark (zie "Beschrijving Stadspark").

## 2. DE PERIODE TOT ONGEVEER 1850

Oorspronkelijk liep ongeveer op de plaats van de Paterswoldseweg het riviertje de A. Dit zorgde voor de afwatering van de hoger gelegen Drentse zandgronden en de Hondsrug. Iets ten zuiden van de huidige Grunobuurt splitste de A zich in twee armen. De oostelijke arm, het Hoornsche Diep, werd waarschijnlijk gegraven.

In de tweede helft van de dertiende eeuw werden langs beide waterlopen dijken aangelegd. Hierdoor werd het mogelijk om in het laaggelegen (klei)gebied tussen de A en het Hoornsche Diep veeteelt te bedrijven.

De oorspronkelijke (westelijke) bedding van de A kwam in de daarop volgende eeuwen langzamerhand droog te staan. Op de plattegrond van Jacob van Deventer uit 1565 staat alleen het Hoornsche Diep aangegeven. De oorspronkelijke loop van de A is op deze kaart nog te

herkennen in de weg ten westen van het Hoornsche Diep, die ontstaan was op de dijk langs de A. Hierlangs is ook enige bebouwing te zien.

Tot ongeveer halverwege de negentiende eeuw veranderde er weinig in het gebied. Wel kreeg de weg over de dijk langs de oorspronkelijke bedding van de A een belangrijkere functie als in- en uitvalsweg van de stad.

## 3. DE PERIODE 1850-1940

### 3.1. Infrastructuur

In 1857 ontstonden de eerste plannen om het Hoornsche Diep te vergraven tot een volwaardige waterweg. Vier jaar later was het Noord Willemskanaal voltooid. Hiermee kwam een binnenscheepvaartverbinding met de grote rivieren tot stand. Het project was geheel in particuliere handen. De "N.V. Noordwillemskanaalmaatschappij", die haar inkomsten verkreeg uit tolheffing, was (tot 1958) eigenaar van het kanaal.

In 1866 werd de spoorlijn tussen Groningen en Leeuwarden geopend. Dit was de eerste spoorwegverbinding van de stad met een andere (provinciehoofd)stad. Met de aanleg hiervan werd de noordelijke grens van de huidige wijk vastgelegd.

In dezelfde periode werd de huidige Paterswoldseweg, die toen nog werd aangeduid als (Weg langs de) Hoornsche Dijk, voorzien van verharding. Op een plattegrond uit 1887 wordt de weg aangeduid als Straatweg naar Eelde.

Vanaf 1896 reed over deze weg een paardentram naar Eelde en Paterswolde. Vanaf 1921 werd enige jaren geëxperimenteerd met

motorvoertuigen als vervanging van de paarden. Uiteindelijk werd in het midden van de jaren '20 gekozen voor trolleybussen.

Aan het begin van de jaren '20 werd ook de Parkweg aangelegd. De brug in deze weg over het Noord Willemskanaal werd in 1938 vervangen door een nieuwe. In verband met de belangen van de concessionarissen en de sterke stroom in het kanaal werd besloten om een ophaalbrug aan te leggen. Vanwege de lokatie (een woonwijk nabij het Stadspark) werd extra aandacht besteed aan de vormgeving.

### 3.2. Bebouwing

#### Algemeen

De bebouwing in het gebied bleef aanvankelijk in hoofdzaak beperkt tot enkele verspreide woningen en boerderijen langs de (Weg langs de) Hoornsche Dijk, zoals de topografisch-militaire kaart uit 1864 laat zien.

Aan een insteekhaven van het Noord Willemskanaal stonden (ongeveer op de plek van de huidige ringweg) twee houtzaagmolens.

Aan het eind van de negentiende eeuw verrezen ten zuiden van de spoorlijn naar Leeuwarden enkele bedrijfsgebouwen.

In het Algemene Uitbreidingsplan van J.A. Mulock Houwer (1906; zie de algemene stadsbeschrijving) werd het gebied aan weerskanten van de Paterswoldseweg bestemd voor woningbouw. In het betreffende deelplan was onder andere de brug over het Noord Willemskanaal opgenomen. Verder werd het gekenmerkt door een ruime opzet met brede, gebogen lanen en pleinen op de kruispunten.

#### Woningbouw

Pas aan het begin van de jaren '20 werd daadwerkelijk begonnen met de bouw van woningen in het gebied. Het mag daarbij opvallend genoemd worden dat alle benedenwoningen die vanaf dat moment gebouwd werden kleine voortuinen met ligusterheggen kregen.

Een deel van het gebied ten westen van de Paterswoldseweg was in 1920 inmiddels geheel anders ingevuld dan in het plan van 1906 stond aangegeven. Hier was in 1915 begonnen

met de aanleg van het Stadspark (zie "Beschrijving Stadspark").

De Parkweg werd wel volgens het oorspronkelijke plan aangelegd, zij het zonder groenstroken en parallelwegen. Het gebied ten noorden van de Parkweg werd in grote lijnen ook volgens het plan ingevuld.

De in 1919 door personeel van de spoorwegen opgerichte woningbouwvereniging Gruno bouwde hier van 1921 tot 1923 arbeiderswoningen aan de Paterswoldseweg, de Stephensonstraat en het Hoornsche Diep (w.z.). In 1927-1928 bouwde dezelfde vereniging

een tweede complex aan de Grunostraat, de Westinghousestraat en de James Wattstraat.

Voor een meer uitgebreide beschrijving van deze buurt wordt verwezen naar paragraaf 5.

Aan het eind van de jaren '20 verdween de oorspronkelijke bebouwing langs de Paterswoldseweg grotendeels ten behoeve van nieuwe woningen. Het plan van Mulock Houwer gold hierbij allang niet meer als uitgangspunt.

Aan de oostkant verrees in 1930 een complex woningen met een garage, drie bouwlagen met kap. Aan de overkant werd vijf jaar later een complex portiekwoningen met winkels in Interbellum-stijl gebouwd. De langgerekte, iets gebogen wand telt drie bouwlagen met kap terwijl de afgeschuinde hoeken een extra bouwlaag kregen.

Ook aan de Parkweg verschenen vanaf het midden van de jaren '30 portiekwoningen met winkels in Interbellum-stijl. Deze woningen kregen deels twee en deels drie bouwlagen met kap.

Het gebied ten zuiden van de Parkweg werd in grote lijnen ingevuld volgens het in 1932 vastgestelde nieuwe algemene uitbreidingsplan van Schut en Berlage (zie de algemene stadsbeschrijving). In 1937 werd hier begonnen met de bouw van woningen.

In dat jaar bouwde de in 1914 opgerichte (gereformeerde) woningbouwvereniging Patrimonium een complex van 103 volkswoningen aan (delen van) de Lorentzstraat, de Snelliusstraat, de Kamerlingh Onnesstraat, de Van der Waalsstraat en het Hoornsdediep. De woningen werden ontworpen door het architectenbureau Van Wijk & Broos en tellen twee bouwlagen met kap. Op de 'normale' hoeken werden de kappen verhoogd, terwijl hoeken die afgeschuind werden een extra bouwlaag kregen.

Een jaar later werden ook de laatste onbebouwde terreinen tussen het hiervoor genoemde complex en de Parkweg ingevuld. Hier werden portiekwoningen van drie bouwlagen met kap gebouwd.

### Voorzieningen

Naast de van de woningcomplexen deel uitmakende winkels kende de buurt weinig andere voorzieningen.

De woningbouwvereniging had op de hoek van de Grunostraat haar kantoor. Dit bood tevens onderdak aan een filiaal van de Openbare Leeszaal. Daarnaast verleende Gruno (financiële) steun aan een door de bewoners van de buurt geëxploiteerde speeltuin. Deze lag aan de Noorderlaan in het Stadspark (zie "Beschrijving Stadspark"). Bij het speel- en sportterrein bevond zich ook een centraal verwarmd clubgebouw.

Aan de zuidzijde van de Parkweg, tegenover de Westinghousestraat, werd in 1927 een Openbare Lagere School gebouwd. Het gebouw werd door stadsarchitect S.J. Bouma

vormgegeven in de stijl van de Amsterdamse School. Tegenwoordig is in het gebouw een middelbare school gevestigd.

#### 4. ONTWIKKELINGEN NA DE TWEEDE WERELDOORLOG

Na de Tweede Wereldoorlog veranderde er relatief weinig in de buurt. De bebouwing aan de westkant van de Paterswoldseweg ging, mede als gevolg van het toenemende verkeer op die Paterswoldseweg, in feite deel uitmaken van de buurt die erachter werd aangelegd, Laanhuizen.

In zuidelijke richting breidde de buurt uit tot aan de Weg der Verenigde Naties. Deze werd in de jaren '60 aangelegd volgens de oorspronkelijke versie van het plan van Berlage en Schut uit 1928 (zie de algemene stadsbeschrijving). Hetzelfde gold voor het Emmaviaduct dat evenwijdig aan het Noord Willemskanaal werd aangelegd.

Hoewel de grenzen van de buurt door de aanleg van belangrijke verkeersaders geaccentueerd werden, veranderde de interne stedenbouwkundige structuur niet. Ook veranderde er, ondanks renovatie van het complex van Patrimonium in 1976 en dat van Gruno begin jaren '80, nauwelijks iets aan de architectuur van de woningen in de buurt.

#### 5. GEBIEDEN MET BIJZONDERE (STEDENBOUWKUNDIGE) WAARDEN

Het noordelijk deel van de Grunobuurt wordt beschouwd als een gebied met bijzondere (stedenbouwkundige) waarden.

Het gebied wordt in het noorden begrensd door de bebouwing aan de noordzijde van de Stephensonstraat, in het oosten door het Hoornsediep w.z., in het zuiden door de bebouwing aan de zuidkant van de Grunostraat en in het westen door de Paterswoldseweg.

De hierboven aangeduide buurt is geheel gebouwd door woningbouwvereniging "Gruno". Deze vereniging werd in 1919 opgericht door personeel van de Nederlandse Spoorwegen omdat onder dat personeel grote woningnood heerste. Dit gegeven verklaart het ontstaan en de ligging van de buurt in de (relatieve) nabijheid van het N.S.-station.

Hoewel tegenwoordig ook de bebouwing ten zuiden van de Parkweg als "Grunobuurt" wordt aangeduid, sloeg die naam oorspronkelijk dus slechts op de buurt ten noorden van de Parkweg.

De buurt, die een vrij klein rechthoekig terrein beslaat, is in twee bouwfases gerealiseerd. De buitenste rand (weerszijden Stephensonstraat, Hoornsediep, Paterswoldseweg) kwam tussen 1921 en 1923 tot stand. De binnenstraten (Grunostraat, Westinghousestraat, James Wattstraat) werden in 1927-1928 gerealiseerd.

Het gehele complex is ontworpen door het Groninger architectenbureau Kazemier & Tonkens. Het telde oorspronkelijk 450

woningen van verschillende typen: eengezinswoningen, percelen met twee beneden- en drie bovenwoningen, percelen met één beneden- en twee bovenwoningen en percelen met één beneden- en één bovenwoning.

Het karakter van de buurt kan gekenschetst worden als een stedelijke invulling van het tuindorp-concept. De kern, waarvan de bebouwing deels twee bouwlagen telt, heeft een besloten karakter en wordt omgeven door lange, aaneengesloten wanden van twee bouwlagen met kap of drie bouwlagen met plat dak. De westelijke en oostelijke begrenzingen worden gevormd door naar buiten gekeerde gevelwanden. In het noorden en zuiden is de begrenzing meer naar binnen gekeerd. De plattegrond van de buurt is gevarieerd als gevolg van verspringingen, verbredingen en knikken. Het merendeel van de woningen heeft al sinds de bouw voortuintjes met ligusterheggen. De inrichting van de straten is wel iets gewijzigd. Zo is in de Westinghousestraat een speeltuin aangelegd. De woningen zelf hebben, ondanks renovatie aan het begin van de jaren '80, hun oorspronkelijke uiterlijk grotendeels behouden.

De bebouwing langs de Paterswoldseweg ten noorden van de Grunostraat bestaat uit een aaneengesloten wand van drie bouwlagen, opgetrokken uit geel-roze baksteen. De hoekblokken steken ten opzichte van het middendeel iets naar voren. Ten zuiden van de Grunostraat zet deze gevelwand zich nog een eindje door, echter zonder de vooruitspringende hoeken. In plaats daarvan is de (zuidelijke) hoek met de Grunostraat afgeschuind. Het eerste deel van de Grunostraat vormt als het ware de toegang tot de kern van de buurt. Hierlangs staan twee vrijstaande blokjes tegenover elkaar. Ze tellen twee bouwlagen met kap en bestaan uit gele baksteen.

De Stephensonstraat vormt de noordelijke begrenzing van de buurt. De bebouwing hier komt, wat kleur en gevelindeling betreft, overeen met de bebouwing aan het eerste deel van de Grunostraat. De opzet van de straat is symmetrisch. De noordzijde vormt een aaneengesloten gevelwand waarvan het middendeel 'trapsgewijs' teruggelegd is. Hierdoor is een langwerpige plein ontstaan. De zuidzijde wordt door de op de straat uitkomende Westinghouse- en James Wattstraat in drie blokjes verdeeld. Het middelste hiervan ligt precies tegenover het verst teruggelegde deel van de noordwand.

De oostelijke begrenzing wordt gevormd door de woningen aan het Hoornsediëp w.z. Deze zijn opgetrokken uit bruin-roze baksteen en vormen een lange aaneengesloten gevelwand van twee bouwlagen met kap die de lichte kromming van het Noord Willemskanaal volgt. Door verspringingen in de rooilijn en de verhoogde kap van het middendeel is de nodige afwisseling verkregen.



Het oostelijk deel van de Grunostraat, dat verspringt ten opzichte van het eerste deel, vormt de zuidelijke begrenzing van de buurt. De lange aaneengesloten wand aan de zuidzijde van de straat telt drie bouwlagen en bestaat uit geel-roze baksteen. Hetzelfde geldt voor de noordzijde, die echter bestaat uit twee vrijstaande blokjes en drie afgeschuinde hoekblokken (aan weerskanten van de James Wattstraat en aan de oostkant van de Westinghousestraat). De architectuur kan bestempeld worden als 'verstrakte' Amsterdamse School.

De bebouwing aan de 'binnenstraten' komt wat stijl en kleur betreft overeen met die aan de Grunostraat.

In de James Wattstraat zitten twee lichte knikken waardoor ze een 'slinger' vertoont. De grotendeels aaneengesloten gevelwanden tellen twee bouwlagen. Nabij de Grunostraat is sprake van een extra bouwlaag waardoor ze aansluiten bij hoekblokken (die ook drie bouwlagen tellen).

De gevelwanden aan weerszijden van de Westinghousestraat tellen drie bouwlagen. De westelijke wand is gedeeltelijk iets teruggelegd ten opzichte van de rooilijn en wordt onderbroken door het eerste deel van de Grunostraat. Het hiertegenover liggende deel van de oostelijke wand is zo ver teruggelegd dat een rechthoekig plein is ontstaan. De hoekblokken zijn hier alle afgeschuind. Een belangrijk element vormt de zichtlijn van de Westinghousestraat die eindigt op de voormalige Openbare Lagere School aan de Parkweg (zie paragraaf 3.2.).

Tot slot dient nog gewezen te worden op het in de hele buurt opvallende kleurgebruik ten aanzien van het houtwerk.

## LITERATUUR

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

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

Kooij, P., Sociale woningbouw in Groningen 1863-1940; een globaal overzicht, Groniek, Groningen, 1981, blz.